

Samrådsredogörelse

Fyra spår Uppsala

Ostkustbanan delen Söder Bergsbrunna – Uppsala

Centralstation

Uppsala kommun, Uppsala Län

Järnvägsplan, 2024-11-25



Trafikverket

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

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

Författare: Sweco

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

Dokumentdatum: 2024-11-25

Ärendenummer: TRV 2020/21139

Åtgärdsnummer: 8095

Uppdragsnummer: 168592

Dokumentversion: 4.0

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): A.11

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Malin Blåudd Lingh

Innehåll

Sammanfattning	4
Läsanvisning	5
1 Samrådsrets	6
1.1. Samråd utformning av planförslaget	6
1.2. Samråd val av stationsutformningsalternativ	6
1.3. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
2 Samråd utformning av planförslaget	8
2.1. Samrådsmöten	8
2.2. Samråd med berörd länsstyrelse	10
2.3. Samråd med berörd kommun	19
2.4. Samråd med berörd region	23
2.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	27
2.6. Samråd med enskilda företag och organisationer som kan bli särskilt berörda .	39
2.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	56
3 Samråd val av stationsutformningsalternativ	77
3.1. Samrådsmöten	77
3.2. Samråd med berörd länsstyrelse	77
3.3. Samråd med berörd kommun	83
3.4. Samråd med berörd region	86
3.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	88
3.6. Samråd med enskilda företag och organisationer som kan bli särskilt berörda .	95
3.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	99
4 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	107
4.1. Samråd med berörd länsstyrelse	107
4.2. Samråd med berörd region	113
4.3. Samråd med berörd kommun	115
4.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	116
4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	122

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

Sammanfattning

I arbetet med järnvägsplanen för Projekt Fyra spår Uppsala delen söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation har tre större samrådsaktiviteter genomförts.

Den första samrådsaktiviteten inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick mellan 2020-10-19 och 2020-11-12. Under samrådstiden inkom totalt 28 yttranden.

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

Den tredje samrådsaktiviteten avseende utformning av planförslag pågick mellan 2023-05-04 och 2023-06-05. Under samrådstiden inkom nästan 120 yttranden.

Samrådsredogörelsen kommer att uppdateras med inkomna yttranden efter att det kompletterande samrådet är genomfört under vintern år 2024 (2024-11-25 till 2024-12-20).

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

Läsanvisning

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

Kapitel 2 beskrivs de samrådsaktiviteter som genomförts under arbetet med *utformningen av planförslaget*. I kapitlet redogörs för en sammanfattning av de inkomna yttrandena och hur Trafikverket har beaktat dem i planlägningsprocessen. Samråd pågick mellan 2023-05-04 och 2023-06-05.

Kapitel 3 beskrivs samråd som skett för *Samrådshandlingen val av stationsutformningsalternativ*. Kapitlet redovisar en sammanfattning av de samråd som skett under framtagandet av samrådshandlingen och under samrådstiden. Trafikverket bemöter också de inkomna yttrandena och återger hur de har beaktats under den kommande planlägningsprocessen. Samråd pågick mellan 2021-10-13 och 2021-11-09.

Kapitel 4 beskrivs samråd som skett inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (i det skedet benämnt Uppsala Centralstation – Söder Bergsbrunna). Kapitlet redovisar en sammanfattning av samråd med kommunen, organisationer och myndigheter samt enskilda som kan komma att bli särskilt berörda. Trafikverket bemöter också de inkomna yttrandena och återger hur dessa kommer beaktas i kommande planlägningsprocessen. Samrådet pågick mellan 2020-10-19 och 2020-11-12.

1 Samrådsrets

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

1.1. Samråd utformning av planförslaget

Samråd avseende utformning av planförslag våren år 2023

Trafikverket har under utformning av planförslaget avgränsat samrådsretsen till de fastighetsägare och rättighetshavare som direkt eller indirekt berörs av järnvägsplanen under byggskedet eller driftskedet, genom tillfälligt eller permanent markanspråk eller påverkan av buller. Länsstyrelsen i Uppsala län, Uppsala kommun, Region Uppsala (i sin roll som kollektivtrafikmyndighet) och övriga myndigheter samt organisationer med ett intresse av planförslaget har inkluderats till samrådsretsen som en följd av Länsstyrelsens beslut om att järnvägsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådsretsen har bjudits in till det aktuella samrådet genom brev, mejl och genom kungörelse i Uppsala Nya tidning, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Post och inrikes tidningar. Annonserna har innehållit information om att samråd kommer hållas och var handlingar till samrådet funnits tillgängliga. I annonserna och brev har Trafikverket också bjudit in direkt berörda och allmänheten till öppet hus. Genom annonseringen har även en bredare allmänhet givits möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen.

Kompletterande samråd avseende utformning av planförslag vintern år 2024

Detta avsnitt kommer uppdateras efter genomfört samråd.

1.2. Samråd val av stationsutformningsalternativ

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

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

1.3. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Trafikverket har inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan definierat samrådskretsen till Uppsala kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala (i sin roll som kollektivtrafikmyndighet) samt de enskilda som kan komma att bli särskilt berörda. Samrådskretsen har bjudits in till aktuellt samråd genom annonser i ett flertal tidningar med information om att samråd kommer hållas och var handlingar till samrådet funnits tillgängliga. På detta sätt har även en bredare allmänhet givits möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Uppsala kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län och Region Uppsala har bjudits in via mejl.

2 Samråd utformning av planförslaget

Under framtagandet av samrådshandlingen utformning av planförslaget har samrådsaktiviteter genomförts i form av möten med olika parter. De möten som har genomförts beskrivs under kapitel 2.1.

Samråd avseende utformning av planförslag våren år 2023

Samråd för *Samrådshandlingen utformning av planförslaget* pågick mellan 2023-05-04 och 2023-06-05. Under denna period fanns samrådshandlingen tillgänglig i fysisk form på Stadsbiblioteket i Uppsala, Stadshuset och Sävja bibliotek. Samråd på orten, i form av öppet hus, genomfördes 2023-05-22 på Uppsala konsert & kongress (UKK) samt 2023-05-25 på Sävja Kulturcentrum. Det fysiska samrådet utformades med stationer för olika delar av järnvägsplanen där besökare kunde ställa frågor direkt till Trafikverket. Vid vardera samrådstillfälle kom cirka 70 besökare. Besökare hade möjlighet att lämna synpunkter på plats.

Samrådshandlingen fanns också tillgänglig på Trafikverkets webbplats och via en digital samrådsportal. På samrådsportalen presenterades sammanfattande texter av samrådshandlingen och interaktiva kartor. På Trafikverkets webbplats fanns även en film som visade den planerade järnvägsanläggningen i 3D. Under samrådstiden hade Trafikverkets hemsida för järnvägsplanen cirka 1 550 unika besökare. Den digitala samrådsportalen hade cirka 600 visningar under samma tid.

Annonser om samråd publicerades i Post och Inrikes tidningar, Uppsala Nya tidning Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter. Under samrådstiden inkom nästan 120 yttranden. Yttrandena inkom via Trafikverkets webbaserade synpunktsformulär, brev från de öppna husen, och mejl. Trafikverket vill rikta ett stort tack till samtliga som har inkommit med synpunkter.

Kompletterande samråd avseende utformning av planförslag vintern år 2024

Detta avsnitt kommer uppdateras efter genomfört samråd.

2.1. Samrådsmöten

Under arbetet med samrådshandlingen har ett flertal möten hållits med Länsstyrelsen i Uppsala län. Mötena har syftat till att samråda planförslagets lokalisering och utformning samt dess effekter. Mötena har också syftat till att redogöra för avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n). Samrådsmöten har också avsett Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön, Natura 2000-området och naturreservatet Lunsen, hantering av generella biotopskydd och skyddsåtgärder.

Kulturmiljön i närområdet har varit en viktig diskussionspunkt under hela planläggningsprocessen. Möten med Länsstyrelsen har därtill även handlat om det enskilda byggnadsminnet Uppsala stationshus, landskapsbildskydd samt Ställverket vid Uppsala station.

Trafikverket har haft möte med Länsstyrelsen i syfte att diskutera nivå för tillståndshandlingar för ingrepp i det enskilda byggnadsminnet Uppsala stationshus, tillståndsprövning för verksamhet inom landskapsbildskyddets område, påverkan på

fornlämningar på grund av tillfällig gång- och cykelväg längs Gårdsvägen samt påverkan på torplämningar i södra delen av planområdet.

Under mötena har Länsstyrelsen bland annat framhållit behovet av att analysera olycksrisker kopplat till järnvägen, kommenterat det valda prognosåret för MKB:n och betonat vikten av samordning med Uppsala kommun. Till följd av detta har Trafikverket haft möte med Länsstyrelsen i syfte att diskutera hantering av frågor kopplat till olycksrisk samt risker kopplade till yt- och grundvatten.

Inför samrådet i maj år 2023 hölls ett möte med Länsstyrelsen för att berätta om materialet som skulle ut på samråd.

Uppsala Vatten har deltagit på ett av mötena med Länsstyrelsen då påverkan på vattenskyddsområdet diskuterades.

Löpande möten har genomförts med Uppsala kommun och Region Uppsala. Mötena har syftat till att samordna parternas fysiska planering i anslutning till den planerande järnvägen. Det har exempelvis handlat om påverkan på kommunala gator och förslag till ersättningsvägar, kommande bebyggelse kring de två stationerna, stödmurar kring Uppsala Södra med mera. Möten har också hållits för att samråda planförslagets lokalisering och utformning samt dess effekter.

Samrådsmöten har också hållits med Riksantikvarieämbetet, RAÄ, i frågan om en tillståndsansökan rörande det statliga byggnadsminnet Ställverket vid Uppsala station (nedan kallat Ställverket). Under mötena har förutsättningar för en flytt och olika förslag på lokaliseringar redovisats för att flytta Ställverket. Ett av mötena hölls på plats vid Uppsala Centralstation.

Trafikverket har haft kontinuerlig dialog med berörda fastighetsägare, ledningsägare och andra som kan komma att beröras i olika grad av planförslaget. Frågor som har diskuterats har bland annat varit hur deras fastigheter alternativt ledningar kommer påverkas av planförslaget. Vissa fastighetsägare har Trafikverket träffat tillsammans med Uppsala kommun då fastighetsägaren både påverkas av järnvägen och ombyggnad av kommunala gator.

Samråd har skett med Polismyndigheten i Uppsala län, Brandkåren Attunda och Akademiska sjukhuset för att beskriva hur byggtransporter under byggnationen av järnvägen kan påverka vägnätet. Därtill har möte genomförts med räddningstjänst och blåljus-myndigheter för att säkra att de kan bedriva sin verksamhet under byggnationen av järnvägen.

Ett möte har också hållits med Försvarmakten för att säkra Försvarets möjligheter till av- och pålastning av fordon i Uppsalaområdet.

Företrädare för Sävja-Lunsen jaktlag har bidragit med kunskap om viltförekomster i området.

Möten har hållits med Region Uppsala, Region Stockholm, Uppsala kommun, tågoperatören Mälardalstrafik samt bransch- och intresseorganisation Svensk kollektivtrafik för att beskriva den kommande trafikeringen av Uppsala Centralstation och Uppsala Södra.

2.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Yttrande, kompletterande samrådsaktivitet utformning av planförslaget, vintern 2024

Efter genomfört samråd kommer yttrande och bemötande redovisas i detta avsnitt.

Kompletterande samråd om betydande miljöpåverkan, våren år 2024

Länsstyrelsen beslutade den 3 maj 2021 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Sedan beslutet har områden utanför den tidigare avgränsningen tillkommit. Trafikverket skickade in ett kompletterande samrådsunderlag till länsstyrelsen för två tillfälliga nyttjanderättsytor.

Yttrande, beslut om betydande miljöpåverkan, sommaren år 2024

De tillkommande åtgärderna medför ytterligare miljöeffekter till den anläggning där beslut om betydande miljöpåverkan redan fattats. Den 5 juni 2024 beslutade länsstyrelsen att åtgärden ska antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kompletterande samråd med LST avseende en planskild passage under järnvägen för Vimpelgatan, februari år 2024

Trafikverket tog fram kompletterande utredningar för den planskilda passagen under järnvägen och samrådde dessa med länsstyrelsen i början av 2024. Länsstyrelsen inkom med ett yttrande där de betonar att Trafikverket även ska redovisa ett alternativ för Vimpelgatan med en passage över järnvägen. Länsstyrelsen menar också att de alternativa passagerna behöver ställas mot varandra för att bedöma vilket alternativ som är mest lämpligt.

Yttrande, samrådsaktivitet utformning av planförslaget, våren år 2023

Länsstyrelsen noterar att det har tillkommit områden utanför tidigare beslut om betydande miljöpåverkan. Myndigheten menar att det inte framgår av handlingarna hur Trafikverket resonerat när dessa ytor tillkommit trots att beslut om betydande miljöpåverkan inte har fattats för dessa. Länsstyrelsen anser att en förfrågan om betydande miljöpåverkan ska inkomma till Länsstyrelsen. Planbeskrivningen bör också kompletteras med vad som ingår i tidigare beslut.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar synpunkten och skickar in en kompletterande förfrågan om betydande miljöpåverkan för de ytor som ligger utanför tidigare avgränsning (utredningsområde).*

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en tydligare beskrivning om den påverkan som omledningen av väg 1060 har på miljön. Länsstyrelsen vill också se en tydligare beskrivning av vilka vägar som omfattas av indragning av väg från allmänt underhåll.

Vidare bör planbeskrivningen kompletteras med typsektioner och illustrationer som visar järnvägens framtida läge i landskapet samt passagernas läge i relation till omkringliggande mark.

Trafikverket kommenterar: Järnvägsplanen har uppdaterats med en tydligare beskrivning av väg 1060 och den påverkan som vägen har på miljön. Det är också tydliggjort vilka delar av Gårdsvägen (väg 649) som omfattas av indragning av väg från allmänt underhåll.

I gestaltningsprogrammet, som tas fram till granskningshandlingen, kommer gestaltningen för den planerade järnvägen (inklusive de två stationerna) beskrivas.

I den fortsatta planeringen betonar länsstyrelsen att det är viktigt att Trafikverket samverkar med Uppsala kommun för att kunna hantera de detaljplaner som strider mot järnvägsplanens fastställande. Planfria passager bör också samordnas så detaljplanerna synkas med järnvägsplanens antagande.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att samordning med Uppsala kommun är viktigt. En del i parternas samordning är att hantera de detaljplaner som strider mot järnvägsplanen.

Länsstyrelsen anser att MKB:n behöver kompletteras med en slutgiltig redovisning av samtliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt eventuella kompensationsåtgärder för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till och godkänna MKB:n. I de fall en preliminär konsekvensbedömning gjorts behöver en ny konsekvensbedömning göras när tillräcklig underlag finns att tillgå.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning och MKB:n har uppdaterats med en slutgiltig konsekvensbedömning. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått finns redovisade i planbeskrivningen och MKB:n. Bland annat föreslås skyddsåtgärder för buller, riskreducerande åtgärder och fågelavvisare.

Länsstyrelsen bedömer att järnvägsplanen inte riskerar att påtagligt skada riksintresse C40A Uppsala Stad och riksintresse C41 Långhundraleden. Anläggningen läggs på samma nivå som befintlig järnväg och hålls på så vis lågt i landskapet. Trots att anläggningen breddas delar länsstyrelsen Trafikverkets bedömning att anläggningen inte kommer ta bort siktlinjer mot stadens siluett.

De nya broarna över Sävjaån kommer synas mer i landskapet än dagens bro, trots det bedömer länsstyrelsen att läsbarheten av de två riksintressena inte påverkas.

Enligt länsstyrelsen är det positivt om Trafikverket använder kulturmiljö som ett tema i arbetet med gestaltning och utformning av anläggningen vid söder Bergsbrunna. Områdets kulturhistoria skulle på så vis kunna stärkas och förmedlas. Myndigheten framhåller också att gestaltningsprogrammet skulle kunna tas fram tillsammans med Uppsala kommun.

Myndigheten menar att det saknas ytor med beteckningen T2 (upplag) på plankartorna men behovet uttrycks i planbeskrivningen. En eventuell påverkan på riksintressen under byggtiden kan därför inte bedömas. Länsstyrelsen önskar att detta förtydligas till granskning.

För den del av järnvägen som ligger inom landskapsskyddat område meddelar länsstyrelsen att beslut av myndigheten kan krävas. Det kan bland annat handla om åtgärder såsom schaktning, uppförande av mur, anläggande eller väsentlig ombyggnad av vägar.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att järnvägsplanen inte riskerar att påtagligt skada riksintresse C40A Uppsala Stad och riksintresse C41 Långhundraleden. Likaså delar Trafikverkets Länsstyrelsens uppfattning att läsbarheten av de två riksintressena inte påverkas av de nya broarna över Sävjaån.*

I gestaltningsprogrammet, som tas fram till granskningshandlingen, kommer gestaltningen för den planerade järnvägen (inklusive de två stationerna) beskrivas. Gestaltningsprogrammet tas fram i dialog med Uppsala kommun.

T2 (upplag) som beskrivits i samrådet har tagits bort. Möjligheten att skapa upplag finns i stället under andra så kallade T-beteckningar.

Trafikverket tackar för upplysningen avseende tillstånd inom landskapsbildsskyddat område.

Arkeologisk utredning steg 1 har utförts inom en korridor för järnvägsplanen. Därefter har en arkeologisk utredning steg 2 utförts på ett antal platser inom en snävare korridor. Det finns därför kvar ytor som inte är färdigutredda och kräver arkeologisk utredning steg 2. Särskilt belyser länsstyrelsens att en arkeologisk utredning steg 2 ska tas fram av Lokal 11 vid Högtomt.

Tillståndsprovning enligt kulturmiljölagen krävs för fornlämningar som påverkas av planförslaget. Det är viktigt att skada inte uppstår på fornlämningar i närområdet under byggskedet. Inför arbetet med anläggningen och förberedande åtgärder uppmanas Trafikverket kontrollera webbtjänsten Fornsök för kända fornlämningar men också underlag som visar ej färdigutredda ytor.

Länsstyrelsen ser gärna att Trafikverket, även om det rör sig om övrig kulturhistorisk lämning, som kulturmiljöstärkande åtgärd tar initiativ till att låda undersöka berörda torplämningar i södra delen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har ansökt om att gå vidare med arkeologisk utredning steg 2 för lokal 11 vid Högtomt som bedöms kunna beröras av järnvägsplanen. Trafikverket kommer även att ansöka om tillstånd för ingrepp i fornlämningar som berörs.*

Länsstyrelsen framhåller att plattformen vid spår 1 behöver detaljprojekteras för att inte det enskilda byggnadsminnet Stationshuset riskeras att skadas. På grund av långa handläggningstider uppmanar länsstyrelsen Trafikverket att tillstånd för ändring av byggnadsminnet söks så snart som möjligt.

Länsstyrelsen menar att det statliga byggnadsminnet Ställverket inte nämns i MKB:n. Länsstyrelsen vill lyfta svårigheten att flytta Ställverket från dess nuvarande plats då det kräver en byggnadsteknik som försvunnit från Sverige.

Trafikverket kommenterar:

Ansökan om tillstånd för ändring av det enskilda byggnadsminnet stationshuset har lämnats in till Länsstyrelsen. Det statliga byggnadsminnet fanns beskrivet i såväl planbeskrivningen som i MKB:n vid samrådet. Metod för flytt har utretts ytterligare och beskrivs i både MKB och planbeskrivningen. Det beskrivs ytterligare i tillståndsansökan för ändring av det statliga byggnadsminnet som lämnas in till Riksantikvarieämbetet under år 2024.

Länsstyrelsens bedömning är att det behövs tillståndsprovning enligt miljöbalken för järnvägspassage över Natura 2000-området Sävsjån-Funbosjön. Detta med anledning av att det under anläggandet finns risk för betydande påverkan på miljön. Tillståndet kommer att samprövas med tillstånd för vattenverksamhet.

Mellan den befintliga järnvägen och naturreservatet Norra Lunsens gräns redovisas ett markanspråk. Länsstyrelsen anser att konsekvenser av detta ska beskrivas samt att naturreservatets gräns ska framgå av plankartan. Länsstyrelsen vill se att MKB:n kompletteras med eventuell grundvattenpåverkan på Lunsen inför godkännande av MKB:n.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att det krävs en tillståndsprovning för järnvägspassagen över Natura 2000-området Sävsjån-Funbosjön. Konsekvenserna för Natura 2000-området Sävsjån-Funbosjön redovisas i MKB:ns huvuddokument och i bilaga 3 till MKB.*

Illustrationskartorna har uppdaterats med naturreservatsgränser för Norra Lunsen. Markanspråkets konsekvenser för Lunsen har förtydligats i MKB.

Grundvattenpåverkan på Lunsen har studerats. Det har inte bedömts finnas några grundvattenberoende Natura 2000-naturtyper inom det område som skulle kunna beröras av grundvattensänkning och påverkan på Lunsen med hänsyn till grundvatten har därför bedömts vara obetydlig. MKB:n har kompletterats med konsekvensbedömning avseende grundvattenpåverkan på Lunsen.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket har redogjort för planens påverkan på strandskyddets syfte för Sävsjån. Länsstyrelsen bedömer att detaljer om skyddsåtgärder kan hanteras i kommande provning om vattenverksamhet. Det behöver framgå hur skyddet hanteras om det efter järnvägsplanens fastställande uppstår behov av åtgärder inom strandskyddat område.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att påverkan på strandskyddet är tillräckligt beskriven.*

Upphävande av strandskydd kommer att hanteras i järnvägsplanen. Om det efter järnvägsplanens fastställelse uppstår ett behov av ytterligare åtgärder inom strandskyddat område utanför planområdet kommer det hanteras separat i en dispensansökan.

Länsstyrelsen anser att biotopskyddsobjekt som inte kan bevaras ska flyttas eller ersättas med motsvarande livsmiljö i närområdet. För att järnvägsplanen ska anses vara förenlig med biotopskyddets syfte anser länsstyrelsen att berörda biotoper och den ekologiska funktionen de erbjuder, efter genomförda skyddsåtgärder, ska förekomma i samma omfattning i närområdet som innan genomförande av planen. Skyddsåtgärder kan också vara viktigt att planera till rätt tidpunkt så att arbetet inte utförs under en biologiskt känslig period. Länsstyrelsen framhåller att om biotopskydd helt eller delvis behöver tas bort, och inte kan flyttas eller ersättas i närområdet behöver kompensationsåtgärder vidtas.

Trafikverket kommenterar: MKB:n har uppdaterats så att skyddsåtgärder redovisas. Trafikverket gör bedömningen att omfattningen av biotopskydd i närområdet till järnvägsplanen kunnat tillgodoses. De alléträd som avverkas ersätts med nya träd som planteras i närområdet, de odlingsrösen som inte kan undvikas flyttas till närområdet och den delen av en åkerholme som tas i anspråk ersätts med en ny åkerholme som skapas på den gamla banvallen.

Länsstyrelsen betonar att skyddsåtgärder enligt artskyddsförordningen ska vara klara inför godkännande av MKB:n. För Blåsippa och Gullviva anser myndigheten att kumulativa effekter av påverkan på flera platser genom skyddsåtgärder så att arterna i möjligaste mån bevaras inom eller i anslutning till planområdet.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning och skyddsåtgärder enligt artskyddsförordningen finns redovisade i MKB:n. Vad gäller blåsippa och gullviva har MKB:n uppdaterats så att det tydligare framgår i vilken utsträckning deras växtplatser påverkas. Det har förtydligats vilka möjligheter det finns för arterna att växa kvar i anslutning till planområdet.

Träd kommer att påverkas av järnvägsplanens genomförande. Bland annat föreslås avverkade träd läggas upp på faunadepå i anslutning till platsen där de avverkats. Denna skyddsåtgärd menar länsstyrelsen inte täcker den livsmiljö som träden haft för fåglar. Detta måste beaktas i bedömningen av konsekvenser. Tidpunkt för avverkning måste också beaktas och anpassas så att häckande fåglar inte störs på ett betydande sätt.

Trafikverket kommenterar: MKB har kompletterats med ytterligare försiktighetsmått så som plantering av buskvegetation vid motorbanan och uppsättande av holkar eller motsvarande samt skyddsåtgärder under byggtiden i form av och åtgärder för att anpassa arbetstiden för bullrande arbeten till häckningstid för fåglar.

Samråd enligt miljöbalken 12 kapitlet 6 § kan bli aktuellt. Länsstyrelsen anser att detta ska framgå av planhandlingen.

Länsstyrelsen anser att ekologisk kompensation är motiverat vid större exploateringsprojekt som innebär att naturmiljöer tas i anspråk. Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska föreslå lämplig ekologisk kompensation för de livsmiljöer som tas i anspråk.

Trafikverket kommenterar: Planbeskrivningen och MKB:n är uppdaterade med när det kan bli aktuellt med samråd enligt miljöbalken kapitel 12 § 6.

Trafikverket kan inte ta mark i anspråk för ekologisk kompensation. Då naturvärdena som tas i anspråk genom järnvägsplanen bedöms kunna ersättas genom skyddsåtgärder avser Trafikverket inte föreslå några kompensationsåtgärder.

För buller vill länsstyrelsen ta del av redogörelsen för de fastigheter som bedöms vara bullerberörda och de åtgärder som planeras för att minska ljudnivån. Länsstyrelsen efterfrågar även en tydligare redogörelse för hur bullersituationen blir med planförslaget jämfört med idag. Den bullerpåverkan är allra tydligast med 1 dBA-intervaller.

Då bullerutredningen inte är en del av samrådshandlingen hänvisar länsstyrelsen till sitt tidigare yttrande från 2020. Detsamma gäller för vibrationsutredningen där länsstyrelsen önskar ta del av genomförd utredning.

Länsstyrelsen ser positivt på bedömningen om elektromagnetiska fält och önskar få ta del av underlaget till denna bedömning.

Med anledning av att MKN för luft tidigare har överskridits betonar myndigheten att dialog med Uppsala kommun är av vikt för att inte förvärpa luftkvalitén.

Trafikverket kommenterar: Bullerutbredningskartor och bullertabell ingår i materialet för det kompletterande samrådet. Buller- och vibrationsutredningen kommer att utgöra en underlagsrapport till MKB. Utredningen om elektromagnetiska fält delges Länsstyrelsen.

Bullerpåverkan har redovisats med 5 dBA-intervaller, eftersom det bedöms vara tydligast. Fastigheter som bedöms vara bullerberörda och de åtgärder som planeras för att minska ljudnivån redovisas i bullerutredningen.

De åtgärder som planeras för att minska ljudnivån för boendemiljö kommer att redovisas i plankartor och planbeskrivning till granskningshandlingen.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att det är viktigt i dialog Uppsala kommun för att inte försämra luftkvalitén.

Länsstyrelsen upplyser, med stöd av miljöbalken, att då det finns misstänkt förorenade område inom aktuellt verksamhetsområde, är det angeläget att detta beaktas och utreds i planläggningsprocessen. Länsstyrelsen betonar att det är en komplex föroreningsbild. Det bör också klargöras vilken risk det finns att föroreningarna sprids till yt- och grundvattnet som en följd av järnvägsplanens genomförande. Länsstyrelsen understryker att Trafikverket kan behöva samråda eller anmäla åtgärder till tillsynsmyndighet.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket tackar för upplysningen. Risken att föroreningar sprids till yt- och grundvattnet har förtydligats.

Trafikverket kommer att samråda och anmäla de åtgärder som krävs med tillsynsmyndigheten.

Gällande olycksrisk anser länsstyrelsen att planhandlingarna är otydliga vad gäller avstånd där individrisknivån är förhöjd. Länsstyrelsen tycker att en kvantitativ riskanalys ska tas fram för hela den sträckning där en förhöjd risk identifierats för att kunna föreslå behov av åtgärder. Lämpliga åtgärder för att nå en acceptabel risknivå behöver säkerhetsställas genom plankartan.

Trafikverket kommenterar: Handlingarna är uppdaterade vad gäller avstånd för individnivån.

PM Risk innehåller en kvantitativ riskanalys som belyser risknivån för samtliga berörda fastigheter längs hela sträckningen. Åtgärder föreslås för de platser där risknivån bedömts vara förhöjd.

Länsstyrelsen bedömer att det föreligger en risk att den planerade verksamheten påverkar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna, MKN, för vatten. Enligt länsstyrelsen är ytterligare utsläpp av föroreningar inte förenliga med normen. Det är därför nödvändigt att Trafikverket beskriver utsläppen av relevanta förorenade ämnen och relaterar dessa till aktuell statusklassificering. Trafikverket behöver också bedöma om projektet riskerar att försvåra möjligheterna att följa MKN. Om det finns en risk för ökad föroreningsbelastning ska skyddsåtgärder vidtas. Även dagvattenhanteringen behöver vara tydlig kring eventuell påverkan på MKN.

Trafikverket kommenterar: MKB:n har uppdaterats med en redovisning av påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna, MKN, för vatten.

För vägportarna vill länsstyrelsen att det tydligare framgår om dessa kommer kunna utföras täta. Länsstyrelsen ställer sig också frågande till om dagvattenhanteringen vid vägportarna kommer kunna bli täta för att skydda grundvattnet.

Länsstyrelsen anser att skyddsåtgärder för grundvatten kan komma att krävas. Länsstyrelsen bedömer att det fortfarande finns risker med de täta lösningar som föreslås. På flera ställen som idag utgörs av täta lerlager kommer det skapas öppningar och det redogörs inte för om lerlagret är tätt efter att det grävts igenom. Trafikverket behöver presentera hur täta lösningar säkerhetsställs.

Vid en ansökan om dispens från vattenskyddsföreskrifterna i samband med markarbeten och bortledning av grundvatten behöver Trafikverket visa på vilka särskilda skäl som föreligger. Detta menar länsstyrelsen rimligen borde kunna presenteras redan i MKB:n.

Grundvattensänkningar som en följd av bortledning av grundvatten kan ge effekter på grundvattentillgången. I MKB:n bör effekter på tillgången på grundvatten framgå i det fall grundvattenbortledning skulle bli aktuellt på fler ställen än vad som noterats hittills.

Trafikverket kommenterar: Sedan samrådet har passagen för Vimpelgatan under järnvägen (tråget) utgått. MKB:n och planbeskrivningen har förtydligats med en beskrivning av lösningar för hur risk för att penetrera lerlagret på övriga platser hanteras.

Särskilda skäl för dispens från vattenskyddsföreskrifterna omfattar de allmänna skäl som uppges i järnvägsplanen: att järnvägsanläggningen får den ökade kapacitet som utbyggnaden innebär. Alternativa utformningar

och motiv till förordat broalternativ för ersättningen av Vimpelgatans plankorsning redovisas i järnvägsplanen.

Planerad grundvattensänkning och dess effekt på grundvattentillgång beskrivs övergripande för respektive anläggning i järnvägsplanens MKB och kommer även konsekvensbedömas i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Länsstyrelsen anser att det finns sårbarheter i att planförslaget endast möjliggör passager under järnvägen. Det är av stor vikt att den bebyggda miljön minskar översvämningrisker och underlättar räddningstjänstens arbete genom att erbjuda transportvägar som är framkomliga vid skyfall. En måttlig sannolikhet för allvarlig negativ påverkan bör inte vara ett godtagbart alternativ. De översvämningrisker som identifieras behöver hanteras inom ramen för planen så att inte nya barriärer skapas mellan östra och västra Uppsala i händelse av t.ex skyfall. Därför anser länsstyrelsen att ett alternativ med (minst) en passage ovan järnvägen för fordonstrafik och oskyddade trafikanter bör utredas ytterligare. Dessutom bör lämpliga åtgärder vidtas för att minska risken för vattenansamlingar vid passager under järnvägen. MKB:n behöver beakta flera samverkande händelser som kan påverka infrastrukturen till exempel översvämning och läckage av VA-ledningar. Trafikverket behöver också säkra att järnvägen går att använda vid händelse av översvämning.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkt. Efter samrådet år 2023 har ersättningen av Vimpelgatans plankorsning samrått ytterligare med länsstyrelsen. Efter samråd med länsstyrelsen har alternativa lokaliseringar och utformningar för den planskilda korningen utretts vidare och dessa redovisas i PM utredda alternativ - Vimpelgatans planskilda passage. Med ett broalternativ minskar planförslaget sårbarheten för framtida klimatförändringar. I järnvägsplanen fastställs endast utformningen av järnvägen. Slutlig utformning av förordat broalternativ planläggs och regleras genom kommunal detaljplan.*

Järnvägen har utformats så att den inte bidrar till en försämrad framkomlighet vid översvämningar.

Generellt anser länsstyrelsen att utbyggnaden kommer ha en positiv klimatpåverkan. För att ytterligare stärka effekten bör stationslägen utformas då det är enkelt att byta mellan olika färd sätt såsom tåg, buss, cykel och bil. Länsstyrelsen framhåller också att ändrad markanvändning, förflyttning av massor och resursanvändning kan ha verkan på klimatpåverkan. Hantering av massor bör med fördel hanteras så lokalt som möjligt. Länsstyrelsen anser att kolbildning i mark och växtlighet kommer påverkas negativt av den planerade anläggningen. Dessa aspekter bör ingå i beräkningen av total klimatpåverkan och helst följas upp med kompensationsåtgärder.

Trafikverket kommenterar: *Klimatpåverkan av ändrad markanvändning, förflyttning av massor och resursanvändning redovisas i MKB, på en översiktlig nivå. Trafikverket delar Länsstyrelsen bedömning av hantering av massor med fördel bör hanteras så lokalt som möjligt och har en dialog med Uppsala kommun i frågan.*

Klimatpåverkan från de träd som avverkas permanent ingår i beräkningen av klimatpåverkan i Trafikverkets verktyg klimatkalkyl, eftersom de utgör en kolsänka. För denna sträcka är det inte aktuellt att studera kolbildning då den mark som tas i anspråk i största del består av jordbruksmark och asfalt, det vill säga inte den mark som binder mest kol.

För kolbildning i mark finns det inte heller motsvarande verktyg varför detta inte har beräknats. Bedömningen har dock gjorts utifrån att endast mindre ytor ny mark tas i anspråk och dess betydelse av den förändrade markanvändningen bedömts ha försumbar påverkan på klimatet.

För markavvattningsföretaget Säby-Åby upplyser länsstyrelsen att företaget har fix nummer 2 ring i trumtak vid järnvägsbronns norra sida. Det är också känt att företaget har omfattande erosionsrisker på grund av dagvattenhanteringen i närområdet. Länsstyrelsen betonar att Trafikverket måste samråda med företaget.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för upplysningen.*

Trafikverket har under utformning av planförslaget avgränsat samrådsområdet till de fastighetsägare och rättighetshavare som direkt eller indirekt berörs av järnvägsplanen under byggskedet eller driftskedet, genom tillfälligt eller permanent markanspråk eller påverkan av buller. Dikesföretaget Säby-Åby har därmed ingått i samrådsområdet.

Länsstyrelsen ser positivt på den barnkonsekvensanalys, BKA, som tagits fram och åtgärder myndigheten tagit för att barn med olika bakgrund ska få komma till tals. Länsstyrelsen uppmuntrar Trafikverket att även analysera utbyggnadens eventuella konsekvenser för barn utifrån ett segregationsperspektiv. Länsstyrelsen anser också att till exempel funktionsrättsperspektivet skulle kunna få ett större genomslag i BKA:n. Bland annat föreslås att Trafikverket ska föra samråd med regionala funktionsrättsorganisationer för att komplettera analysen.

Länsstyrelsen anser att det skulle kunna förtydligas hur konsekvenser i Bergsbrunna kommer att tas hand om och om dessa kan godtas utan vidare åtgärder. Om så är fallet bör skälen till detta tydligare motiveras.

Trafikverket kommenterar: *BKA:n har uppdaterats med en övergripande konsekvensbeskrivning gällande segregation.*

BKA:n kommer inte uppdateras med funktionsrättsperspektivet då funktionsrätt är ett område som berör en större målgrupp än barn och ungdomar. De två stationerna kommer att uppfylla de lag- och regelkrav som finns gällande tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättningar.

BKA:n har uppdaterats med en tydligare beskrivning av när barnperspektiv/barnens perspektiv påverkat anläggningen och när förslag på åtgärder i barnkonsekvensanalysen har valts bort.

2.3. Samråd med berörd kommun

Yttrande, kompletterande samrådsaktivitet utformning av planförslaget, vintern 2024
Efter genomfört samråd kommer yttrande och bemötande redovisas i detta avsnitt.

Yttrande, samrådsaktivitet utformning av planförslaget, våren år 2023

Uppsala kommun önskar att Trafikverket förtydligar när den nya järnvägsanläggningen kan vara färdigställd. Kommunen menar att uppgifterna i planbeskrivningen inte stämmer överens vad som diskuterats mellan parterna och med den tidsplan som finns i det stadsavtal som Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala ingått.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket planerar för att de två nya spåren kan vara i drift senast 2034 i enlighet med avtalet avseende bostadsbyggande som tecknades mellan Staten, Uppsala kommun och Region Uppsala 2017.*

Uppsala kommun anser att samarbetet med Trafikverket löper på smidigt, professionellt och att det finns en förståelse för båda parter förutsättningar. Överlag anser kommunen att samrådshandlingen är genomarbetad och grundar sig på ett gediget underlag. Uppsala kommun har dock några synpunkter att framföra.

Uppsala kommun anser att intentionerna med stadsavtalet behöver synliggöras bättre i planbeskrivningen. Det handlar om att tydliggöra den samhällsekonomiska nyttan som skapas mellan den kostsamma investeringen på järnvägen och kommunal planering av bostadsbebyggelse och kollektivtrafik. Särskilt bör statens egna intentioner med en samordnad utbyggnad av infrastruktur och stad belysas.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Uppsala kommuns bild om det pågående samarbetet mellan Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala. Ett fortsatt nära samarbete mellan parterna är en förutsättning för kommande arbete.*

I planbeskrivningen går det att läsa om det stadsavtal som tecknats mellan Staten, Uppsala kommun och Region Uppsala. Trafikverket tycker texten i planbeskrivningen kring stadsavtalet har tillräcklig omfattning. Dock, kommer texten förtydligas kring avtalets intentioner.

Generellt anser Uppsala kommun att det är bättre att upphäva detaljplaner än att behålla de med små avvikelser. Tolkningen om vad som är en mindre avvikelse kan skilja sig åt och förändras. Något som leda till missförstånd och skapa utmaningar med att bevilja bygglov för lovpliktiga åtgärder som krävs vid ett genomförande av järnvägsplanen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket kommer utgå från att Uppsala kommun upphäver samtliga detaljplaner där järnvägsplanen inte överensstämmer med gällande detaljplaner. Planbeskrivningen och bilaga 1 Påverkan på detaljplaner (som tas fram till granskningshandlingen) kommer att uppdateras med denna information.*

Uppsala kommun, Trafikverket, Region Uppsala, Region Stockholm och Mälardalstrafik arbetar för att möjliggöra en depå i Fullerö norr om Uppsala. Uppsala kommun betonar att Trafikverket behöver utforma Uppsala Centralstation med hänsyn till den kommande depån.

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

Uppsala kommun understryker att gestaltningen av den kommande järnvägen inte bara kan beakta den befintliga staden och landskapet utan behöver också ta hänsyn till den framtida stadsutvecklingen.

Uppsala kommun har svårt att bedöma konsekvenserna avseende gestaltning och utformning av den kommande järnvägen då gestaltungsavsikter inte finns inkluderade i samrådshandlingen. Som en följd av detta har kommunen också svårt att bedöma de nyttor som skapas. Uppsala kommun framhåller att de har höga ambitioner gällande gestaltning.

Ovannämnda synpunkter omfattar landskapsanalysen som behöver beakta den stadsomvandling som pågår.

Trafikverket kommenterar: *När Trafikverket tar fram en järnvägsplan bedöms effekterna endast mot lagakraftvunna detaljplaner. I Landskapsanalysen beskrivs dock kortfattat den framtida utveckling som planeras för respektive karaktärsområde.*

I gestaltningsprogrammet, som tas fram till granskningshandlingen, kommer gestaltningen för den planerade järnvägen (inklusive de två stationerna) beskrivas. Gestaltningsprogrammet tas fram i dialog med Uppsala kommun. I gestaltningsprogrammet kommer det gå att läsa mer om riktlinjer och ambitioner med gestaltningen samt hur gestaltningen ska genomföras under fortsatt projektering, byggande och drift.

Uppsala kommun planerar för två nya gångbroar över Uppsala Centralstation. Kommunen betonar att samordning mellan parterna är viktigt i det kommande planeringsarbetet. Den södra bron som planeras vid Juvelen ingår i vad kommunen kallar för Green Line-projektet. För kommunen är detta en central del för stadsutvecklingen i innerstaden.

I samrådshandlingen framgår det att fler passager tillskapas som ger fler och genare stråk. Uppsala kommun delar inte Trafikverkets uppfattning utan anser att det är de kommunala gångbroarna som minskar järnvägens barriäreffekt. Kommunen anser att det bör kompletteras i samrådshandlingen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar kommunens uppfattning att samordning mellan parterna är av vikt.*

Genom järnvägsplanen skapas fler järnvägsbroar som möjliggör för fler passager under järnvägen, vilket i sin tur bidrar till att minska järnvägens barriäreffekt. De kommunala gångbroarna som Uppsala kommun planerar över Uppsala Centralstation kommer bidra till att barriäreffekten minskas ytterligare.

I samrådshandlingen beskrivs andra pågående projekt som kan innebära samverkande effekter. I kapitlet beskrivs bland annat de broar som planeras över Uppsala Centralstation och Strandbodgatan.

I samrådshandlingen framgår att en gångbro ska anläggas över Centralpassagen mellan spår 9–10 och spår 8. Uppsala framhåller att gångbron endast ska möjliggöras i enlighet med upprättat medfinansieringsavtal. Det vill säga att de medel som krävs för att bygga gångbron ska istället ska nyttjas för att bygga den norra gångbron över Uppsala Centralstation.

Trafikverket kommenterar: *Järnvägsplanen kommer att uppdateras i enlighet med det som bestämts i det upprättade medfinansieringsavtalet. Gångbron över Centralpassagen kommer därför att tas bort från järnvägsplanen. Finansiering kommer hanteras i enlighet med medfinansieringsavtalet.*

Uppsala kommun välkomnar att tak planeras över hela plattformarna eftersom det ökar komforten för resenärerna. Dock bedömer kommunen att det är svårt att granska vilka konsekvenser plattformstaken ger på kulturmiljön.

Det statliga byggnadsminnet Ställverket har lokaliserats i anslutning till spår 0, vilket skulle försvåra om inte omöjliggöra för en framtida gång- och cykelbana längs med spåret. Uppsala kommun förutsätter att järnvägsplanen säkerhetsställer att gång- och cykelbanan kan anläggas parallellt med spår 0 och att Ställverket får en ny placering.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Uppsala kommuns synpunkt. Trafikverket har med Riksantikvarieämbetet, RAÄ samrått möjligheterna att flytta ställverksbyggnaden. Ny placering möjliggör att gång- och cykelbanan kan anläggas parallellt med spår 0. Plattformstak har anpassats vid det statliga byggnadsminnet Ställverket.*

Uppsala kommun vill att samrådshandlingen förtydligar att Green lineprojektet försvåras av de konsekvenser som spår 0 medför. För att anlägga spår 0 krävs att kafferosteriets silo anläggs på Uppsala kommuns mark som idag nyttjas som reglerplats. Det innebär också att mark som Uppsala kommun skulle kunnat exploatera tas i anspråk.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar inte Uppsala kommuns synpunkt. Det är Uppsala kommun som har ett samlat ansvar över användningen av mark- och vattenområdena inom kommunens geografiska gränser. Kommunen kan i och med detta skapa förutsättningar för att lokalisera nya verksamheter och strategier för att utveckla befintliga stadsstruktur. När Trafikverket tar fram en järnvägsplan bedöms effekterna endast mot lagakraftvunna detaljplaner.*

I samrådshandlingen beskrivs att en nivåskillnad som tas upp med trappa och ramp skapas mellan spår 10 och stationsgatan. Uppsala kommun förordar att en annan lösning tas fram och utreds vidare i den kommande planeringsprocessen.

Trafikverket kommenterar: *I samverkan med Uppsala kommun har lösningen uppdaterats. Som en följd av att Uppsala kommun beslutat att höja Stationsgatan krävs inte längre trappor och ramp för att ta upp nivåskillnaden som skapas mot nuvarande utformning av Stationsgatan.*

Uppsala kommun anser att det tillfälliga markanspråket vid stadshuset är mycket olämplig för ändamålet. Kommunen menar att angöring till stadshusets garage behöver beaktas. Dessutom finns flera fullvuxna träd på platsen som utgör en viktig parkmiljö i innerstaden där det råder ett underskott på parker.

Trafikverket kommenterar: *Det tillfälliga markanspråket vid stadshuset kommer att behöva vara kvar. Ytan kommer att nyttjas för att ge byggtrafik möjlighet att lasta av material till etableringsytan vid spår 100. Trafikverket är medveten om att angöring till/från stadshuset garage måste vara möjlig under hela byggtiden. Etableringsytor har anpassats i den mån det går för att bevara parkmiljön. De träd som kan bevaras kommer att skyddas under byggtiden. Återställning av etableringsytan kommer ske i dialog med Uppsala kommun.*

Kommunen vill också påpeka att de broar som planeras på ömse sidor om järnvägsbroarna över Strandbodgatan är till för både gående och cyklister.

Uppsala kommun menar att gång- och cykelpassagen som planeras vid Gårdsvägen är utmanande på grund av de stora höjdskillnaderna som finns på platsen. Därför anser kommunen att den lösning som redovisas i samrådshandlingen är olämplig.

Längs med Ostkustbanan planerar Uppsala kommun, Region Uppsala och Knivsta kommun att anlägga en gång- och cykelbana. Uppsala kommun betonar att det är viktigt i det kommande planeringsarbete att en så gen gång- och cykelbana som möjligt görs tänkbar.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar att broarna planeras både för cyklister och gående. Järnvägsplanen kommer att uppdateras.*

Järnvägsutbyggnaden innebär att kommunala gator där Uppsala kommun är väghållare kommer att påverkas. I järnvägsplanen fastställs endast utformningen av järnvägen och statliga vägar, därför illustreras endast förslag på utformning av kommunala gator. Slutlig utformning av kommunala gator regleras av Uppsala kommun i detaljplan. Efter samrådet har Trafikverket och kommunen haft dialog och nått samsyn i utformningen av gång- och cykelvägens anslutning till gång- och cykelporten.

Se Trafikverket svar ovan om de ansvar kommunen har över mark- och vattenområden.

Det är önskvärt om Trafikverket minimerar intrånget och andra negativa konsekvenser för SLU:s forskningsförsök vid järnvägen och väg 255.

Vid den planerade vägporten som ersätter Vimpelgatan har det uppmätts PFAS som överstiger preliminära riktvärden. Uppsala kommun betonar att det är viktigt att frågan hanteras noga och gemensamt i syfte att minimera riskerna för grundvattnet vid genomförande.

Trafikverket kommenterar: Se Trafikverkets svar nedan till SLU.

Vägporten som skulle ersätta Vimpelgatan har utgått och i stället planeras den ersättas med en bro. I järnvägsplanen fastställs endast utformningen av järnvägen. Slutlig utformning av förordat broalternativ planläggs och regleras genom kommunal detaljplan.

Trafikverket är medveten om att PFAS kan behöva hanteras under byggskedet.

2.4. Samråd med berörd region

Yttrande, kompletterande samrådsaktivitet utformning av planförslaget, vintern 2024
Efter genomfört samråd kommer yttrande och bemötande redovisas i detta avsnitt.

Yttrande, samrådsaktivitet utformning av planförslaget, våren år 2023

Region Uppsala önskar att Trafikverket förtydligar när den nya järnvägsanläggningen kan vara i drift. Regionen menar att uppgifterna i planbeskrivningen inte stämmer överens med tidsplanen i det stadsavtal som Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala ingått.

Trafikverket kommenterar: Se Trafikverket svar ovan till Uppsala kommun gällande tidsplan.

Region Uppsala anser att Trafikverkets resandeprognois är underskattad och då i synnerhet mellan Uppsala och Gävle. Med en underskattad resandeprognois menar Region Uppsala att det finns en risk att järnvägsanläggningen är underdimensionerad. Det handlar exempelvis om för korta och smala plattformar, trånga passager och trappor. En underskattad järnväg medför i sin tur att målen med anläggningen inte kan nås. Regionen betonar vikten av att järnvägen får tillräcklig kapacitet för att möta framtidens behov.

Som en följd av det bristande resandeunderlaget menar Regionen att plattformen för spår 1N understiger vedertagna principer för säkerhet och tillgänglighet på plattformen. Med en uppdatering av resandeprognoisen kan plattformen behöva utökas.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar inte Region Uppsalas uppfattning. Den kommande järnvägsanläggningen planeras utifrån trafikförutsättningar, kallat Trafikeringsscenario Hög, som är angivna i Trafikverkets framtagna Åtgärdsvalsstudie för kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive földeffekter av nya stambanor. Trafikeringsscenario beskriver en tänkbar tågtrafikering för horisontår 2040 och bedöms klara resandefterfrågan till och med år 2050. Trafikeringen har tagits fram av Trafikverket i dialog med representanter från person- och godstågsföretag samt kommuner och regioner i Mälardalen. Uppsala Region var en av deltagarna i studien.

En gångflödesanalys har tagits fram med syfte att studera hur den planerade anläggningen vid Uppsala Centralstation klarar av den prognostiserade resenärsmängden vid Trafikeringsscenario Hög. Analysen inkluderar utformning av plattformar, trapphus och gångpassager. Resultatet visar att den föreslagna stationsutformningen kan hantera resenärsmängden i Trafikeringsscenario Hög. Inga betydande kapacitetsbrister har kunnat observerats. Framåt kommer trimningsåtgärder att genomföras inom anläggningen för att underlätta för gångflöden. Det handlar exempelvis om möblering och skyltning med mera.

En känslighetsanalys har också genomförts för att se hur den föreslagna stationsutformningen kan hantera den trafik Uppsala kommun ser framför sig år 2050. Resultatet från känslighetsanalysen visar att den framtida stationsutformningen även kan hantera den prognostiserade resenärsmängden för år 2050 (baserat på kommunala planeringsförutsättningar).

Spår 1A (tidigare kallad 1N) har dimensionerats efter gällande kravdokument som reglerar plattformsbredder (TRVINFRA00001 och TSD (EU:s Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet)). Kravdokumentet anger att en säkerhetszon på 1,0 meter samt 2,0 meter hinderfri gångväg ska uppnås, vilket ger en plattformsbredd på 3,0 meter. Den smalaste delen av plattform 1A kommer att vara 3,2 meter och därmed uppfylls gällande krav. För att säkra att plattform 1A kan hantera framtida gångflöden har en gångflödesanalys tagits fram. Analysen har bland annat analyserat trängsel på plattformen. Resultatet visar att plattformen har tillräcklig bredd för att ta emot den trafikmängd som finns i Trafikeringsscenario Hög i kombination med ett ökat resande mellan Uppsala och Gävle (framtaget i samråd mellan Region Uppsala och Trafikverket).

Som en konsekvens av en växande station menar regionen att det finns ett behov av längre ståtider för Mälartåg vid Uppsala Centralstation. Det i sin tur innebär ett större kapacitetsbehov än vad som prognostiserats.

För att konceptet med regionpendeln ska kunna införlivas menar Regionen att anläggningen måste anpassas. I planförslaget delar pendeln och regionpendeln spår in/ut från Uppsala Centralstation något som skapar ett beroende mellan tågen. För Uppsala Södra önskar Regionen att Trafikverket möjliggör regionpendel för att ska kunna trafikera Uppsala Södra.

Region Uppsala vill också se att ett vändspår planeras för södergående tåg vid Uppsala Södra för att minska känsligheten vid Uppsala Centralstation.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar inte Region Uppsalas uppfattning om ett större kapacitetsbehov. Den kommande järnvägsanläggningen planeras utifrån trafikförutsättningar, kallat Trafikeringsscenario Hög. Se även Trafikverket svar ovan.*

Vid Uppsala Centralstation är det planerat för att den framtida regionpendeln ska kunna trafikera spår 3 och spår 4. Sedan samrådet våren 2023 har plattformen vid Uppsala Södra förlängts till 355 meter. Plattformsförlängningen har skett i samråd med Region Uppsala som

meddelat att finansiering för att förlänga plattformen kan tas från Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län. För att längre tåg ska kunna nyttja vändspåret norr om Uppsala Södra har även det förlängts till 355 meter.

Uppsala Södra har utformats med ett vändspår för norrgående tåg. För södergående tåg som vänder vid Uppsala Centralstation finns god marginal. I de ytterst få fall där Uppsala Centralstation inte klarar av att täcka behovet för södergående tåg som ska tillbaka norrut bedöms dessa tåg kunna vända vid Uppsala Södra (vid plattformen, ej vändspåret).

Region Uppsala vill se att planbeskrivningen utvecklas med information avseende hur anläggningen och framför allt stationerna ska användas och tillgängliggöras för de resande. Exempelvis med information om orienterbarhet och trafiksäkerhet runt stationerna. I dessa frågor menar Regionen att samarbete mellan Trafikverket, Region Uppsala och Uppsala kommun är viktigt.

Runt Uppsala Södra vill Regionen se att en funktionell stationsmiljö skapas som underlättar för byten mellan trafikslag.

Trafikverket kommenterar: *När Trafikverket utformar en station är resenären i fokus. En stationsmiljö innehåller många olika delar och funktioner. Flera parter har ansvar för att dessa delar och funktioner finns, fungerar tillsammans och att de underhålls. För att resenären inte ska känna av dessa administrativa gränser har Trafikverket samarbetat med Uppsala kommun och Region Uppsala. I kommande bygghandling kommer Trafikverket säkra att myndighetens ansvarsområden uppfyller krav på tillgänglighet och orienterbarhet.*

Trafikverket önskar förtydliga vilket ansvar respektive part har för bytespunkterna Uppsala Centralstation och Uppsala Södra. Trafikverket ansvarar för järnvägens kärnfunktion vilket innefattar järnvägen, plattformar med väntfunktioner, plattformsförbindelser och trafikinformation. Att skapa en välfungerande bytespunkt kräver alltid anläggningar eller utrustning utöver Trafikverkets ansvar, som exempelvis anslutande kommunala vägar, kompletterande cykelparkeringar och busshållplatser. Trafikverket har haft och kommer att fortsätta ha dialog med Uppsala kommun och Region Uppsala för att skapa en effektiv bytespunkt.

Vid Uppsala Centralstation vill Regionen även se att trimningsåtgärder genomförs för att skapa en mer samlad station. Regionen anser att planförslaget medför ökade gångavstånd och längre bytestider för resenärer som byter mellan olika tåg. Regionen anser att åtgärder krävs för att korta gångtiderna mellan spår 1S och övriga plattformar.

I framtiden kommer, det av Regionen tilltänkta, regionpendelkonceptet att trafikera Uppsala Centralstation med ett större antal resenärer samtidigt som trafiken ökar på stationen. Det i sin tur menar Regionen kommer skapa trängsel och utrymmeskonflikter.

Regionen ser därför att Trafikverket bör gå tillbaka till äldre planeringstankar med ny rulltrappa från norra plattformständan tillsammans med en extra hiss.

Regionen ser det positivt att en gångbro förläggs över Centalpassagen för att sprida ut resenärflöden. Även den norra gångbron över Uppsala Centralstation ses som ett positivt komplement.

De flesta resenärer kommer att gå från spår 0 till spår 1S och därefter till en kommande torgyta utanför det nya stationshuset som Uppsala kommun planerar för. Här betonar Regionens trygghet och säkerhet behöver beaktas då viss fordonstrafik avses tillåtas på platsen. För spår 100 är det nödvändigt att trappan mot den befintliga gång- och cykelbanan utformas för att undvika konflikter mellan resenärer och förbipasserande.

Regionen vill också se att utformningen av stationen och övrig kollektivtrafik utvecklas som en helhet. Samarbete mellan Uppsala Region, Uppsala kommun och Trafikverket är viktigt. Här önskar regionen att Trafikverket ansvarar för ett sådant samarbete.

Trafikverket kommenterar: Under hösten år 2022 genomförde Trafikverket ett samråd om alternativa stationsutformningar. Efter genomfört samråd valde Trafikverket att gå vidare med alternativ 1B. Under samrådet betonade Region Uppsala att Trafikverket skulle gå vidare med alternativ 1B. Regionen uttryckte då att alternativ 1B gav en mer samlad station som gav bekväma byten mellan tåg och övrig kollektivtrafik. För mer information se kapitel 3.4.

Rulltrappor till plattform 2–7 har valts bort, då befintliga rulltrappor till spår 2–7 bedöms ha tillräcklig kapacitet. Däremot kommer ytterligare en hiss att anläggas från Centralpassagen till spår 8 norrut. Hissen har placerats så att ytterligare en rulltrappa kan möjliggöras när behov uppstår.

Se Trafikverkets svar ovan om trafikeringsscenario Hög och den gångflödesanalys som tagits fram. Den föreslagna utformningen av Uppsala Centralstation kommer kunna hantera resenärsmängden och därför finns inget behov av fler hissar.

Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun om gångbron över Centralpassagen.

Se Trafikverkets svar ovan om respektive parts ansvarsområde för bytespunkten.

Trafikverket delar Regionens bild om att ett fortsatt samarbete krävs. Trafikverket kommer samordna de delar som berör myndighetens ansvarsområden. För samordning kring övriga frågor som ligger inom en annan myndighets ansvarsområden behöver Uppsala kommun respektive Region Uppsala leda den samordningen.

För att skapa en utformning där det är lätt för resenären att byta mellan trafikslag menar Regionens att övriga kollektivtrafikslag behöver beaktas. I handlingen saknas underlag för att säkerhetsställa att busstrafiken är tillräckliga. För de gator som påverkas av järnvägen vill Regionens se att korrekt körbanebredd och hållplatslägen säkerhetsställs. Regionens anser att Trafikverket har tagit ansvar för att ersätta delar av reglerplatsen vid Fjalars gränd som tas i anspråk av järnvägen. För att säkerställa busstrafikens funktioner och underlätta för byten

mellan trafikslag menar Regionen att reglerplatser behöver ersättas fullt ut och samordnas mellan Trafikverket, regionen och kommunen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar inte Regionens uppfattning. Se Trafikverkets svar ovan om respektive parts ansvarsområde för bytespunkten. Se även Trafikverkets svar till Uppsala kommun om ansvar för utformning av kommunala gator.*

Hur reglerplatsen för bussar ska lösas finns beskrivet i avsiktsförklaringen mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och Trafikverket.

Av handlingen framgår det inte om en kapacitetsstark kollektivtrafik med attraktiva, trygga och tillgängliga resenärsmiljöer kan säkerhetsställas under genomförandet. Regionen understryker att det även är viktigt med en attraktiv tågtrafik under byggnationen. Regionen ser fram emot ett samarbete i dessa frågor tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm. Regionen önskar att Trafikverket samordnar detta samarbete.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Regionens uppfattning om att det är viktigt med en attraktiv tågtrafik under byggnationen. Byggskedet har planerats utifrån att påverkan på tågtrafiken behöver vara minimal då järnvägstrafiken planeras att vara i drift samtidigt som planförslaget byggs ut. Det kan dock krävas avstängningar under vissa moment.*

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

Yttrande, kompletterande samrådsaktivitet utformning av planförslaget, vintern 2024
Efter genomfört samråd kommer yttrande och bemötande redovisas i detta avsnitt.

Yttrande, samrådsaktivitet utformning av planförslaget, våren år 2023

Trafikverket har tagit emot 75 skriftliga synpunkter från allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda. Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna i fem ämnesområden. Inledningsvis sammanfattas de inkomna synpunkterna i respektive ämnesområde därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

Stadsavtal kopplade till järnvägsanläggningen

Ett par synpunktslämnare ställer sig kritiska till det stadsavtal som tecknats mellan Staten, Region Uppsala och Uppsala kommun. Synpunktslämnarna motsätter sig den bostadsexploatering som avtalet kräver av Uppsala kommun. En del ställer sig kritiska till att alla 33 000 bostäder lokaliseras inom samma område, andra menar att det planeras för många bostäder och en del menar att det bör byggas småhus i stället för lägenheter. Ett par synpunktslämnare anser att exploateringen kommer att påverka människor och natur negativt.

En synpunktslämnare menar att politiker i Uppsala kan komma att hävda kontraktsbrott om Trafikverket inte lever upp till tidsplanen i stadsavtalet. Om Trafikverket inte håller

tidsplanen menar synpunktslämnaren att politikerna kan nyttja det som en hävstång för att säga upp sin del av avtalet. Andra synpunktslämnare tycker staten bör riva upp avtalet och i stället fokusera på underhåll av de befintliga spåren.

Trafikverket kommenterar:

Se Trafikverkets svar under kapitel 3.5 och rubriken Stadsavtal kopplade till järnvägsanläggningen.

2018 fattade regeringen beslut om Nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. I beslutet ingick att möjliggöra för en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt två nya tågstationer på sträckan. Trafikverket fick då i uppdrag att inleda den formella planläggningsprocessen med att ta fram en järnvägsplan. Under våren 2022 fattade regeringen beslut om ny Nationell plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033, en utökad kapacitet mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm ingick även i det beslutet.

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

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

Det finns därför en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och de kommande exploateringarna. Genom att Trafikverket planerar för en utbyggnad till fyra järnvägsspår möjliggörs det för att fler tåg kan trafikera sträckan, samtidigt som Uppsala kommun planerar en utbyggnad av ett stort antal bostäder för att svara upp mot den förväntade befolkningsstillväxten. Genom att samplanera dessa, kan Trafikverket komplettera sträckan med fler stationer samtidigt som exploateringen skapar förutsättningar till ett tillräckligt stort underlag för stationerna vilket möjliggör för fler att kunna resa med tågen. Tack vare att dessa två processer genomförs samtidigt går efterfrågan och utbud hand i hand.

Kommunen har ett samlat ansvar för översikts- och detaljplaneringen enligt plan- och bygglagen. Ansvaret styr användningen av mark- och vattenområdena inom kommunens geografiska gränser. Kommunen kan i och med detta skapa förutsättningar för att lokalisera nya bostadsområden

och strategier för att utveckla befintliga bostadsområden. Vad gäller omfattningen av Uppsala kommuns exploatering kan Trafikverket bara hänvisa till kommunens fördjupade översiktsplan.

En person undrar vad som händer i den andra järnvägsplanen mot länsgränsen mot Stockholm. Personen menar att om inte tidsplan och antalet spår finns på plats samtidigt bör den andra järnvägsplanen pausas.

Trafikverket kommenterar: *Järnvägsplanen mellan Länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna var ute på samråd i början av år 2024.*

Den planerade järnvägsanläggningen och stationsutformning

Synpunkter inom detta ämnesområde har sammanfattats i fem underrubriker.

De tillkommande järnvägsspåren

Ett par synpunktslämnare redogör för alternativa lokaliseringar både för järnvägen och för de tillkommande spåren. Det handlar bland annat om att bygga egna spår för godstrafiken så farligt gods inte behöver gå igenom centrum. En del synpunktslämnare menar att olycksrisken på så sätt minskar, andra framhåller att det bör ge en bättre kapacitet för persontrafiken. Ett par personer menar att spåren bör förläggas vid E4.

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

Befintlig sträckning har valts eftersom det är den genaste sträckningen vilket i sin tur resulterar i mindre markintrång och lägre kostnader. En västlig korridor har inte ansetts rimlig då det skulle påverka den bebyggda miljön och Natura 2000-området Lunsen. En östlig korridor har inte heller ansetts rimlig då det skulle skapa en barriär med impediment mellan den befintliga järnvägen och E4:an.

Genom att anlägga de två spåren intill de befintliga spåren skapas också en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och den planerade bostadsutvecklingen i de sydöstra stadsdelarna där utbud och efterfrågan möts. Genom exploateringarna skapas den förväntade befolkningsutvecklingen och ett underlag för en station i Bergsbrunna.

En synpunktslämnare framhåller att järnvägen bör förläggas i en tunnel likt Gamla Uppsala och om det inte är möjligt endast gräva ner de tillkommande spåren. Ett annat alternativ enligt synpunktslämnare är att sänka banvallen eller sänka de nya spåren för att skydda de boende i Bergsbrunna mot trafikbuller.

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

I planförslaget ligger de tillkommande spåren i samma nivå som befintliga i Bergsbrunna. För att möjliggöra det breddas den befintliga banvallen och de nya spåren placeras intill de befintliga. Att sänka banvallen skulle ge likande effekter som att anlägga en tunnel, det vill säga att järnvägen behöver sänkas en längre sträcka. Något som skulle resultera i höga kostnader och vara tekniskt komplicerat.

En person menar att Trafikverket bör kunna samlokalisera utbyggnaden av järnvägen med den parallella processen att lokalisera nya luftledningar på sträckan Oxundasjön till Överby som Trafikverket också arbetar med. Personen framhåller att kraftledningen bör kunna lokaliseras inom järnvägsfastigheten och på så sätt minskar intrången i naturen.

Trafikverket kommenterar: Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att samlokalisera denna järnvägsplan med luftledningar. Aktuell järnvägsplan berör inte luftledningar på sträckan Oxundasjön till Överby.

Trafikverket arbetar alltid utifrån, i den mån det är möjligt, att minimera markintrång och omgivningspåverkan vid om- och utbyggnad av Trafikverkets anläggningar. Vald sträckning för den nya järnvägen har visat sig vara den mest fördelaktiga utifrån flertalet utredda aspekter. Det är inte aktuellt att förlägga luftledningar längs denna sträcka.

Ett par synpunktslämnare ställer sig frågande till om utbyggnaden behövs. I stället anses att Trafikverket bör säkra underhållet på befintliga spår och minimera risken för störningar. En annan synpunktslämnare menar att det inte får plats fyra spår då det krävs att hus rivs och vägar stängs av. Personen menar att lösningen på att få tågtrafiken att fungera är inte fyra spår.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket har utgått från en tänkbar trafikering för horisontår 2040 som bedöms klara resandefterfrågan till år 2050. Det innebär att järnvägsanläggningen behöver byggas ut för att kunna hantera fler tåg än idag. Den framtida tågtrafikeringen innebär att fler tåg kommer trafikera Uppsala än idag och att ökningen framförallt består av persontåg som kommer vända söderut.

När Trafikverket tar fram en järnvägsplan är utgångspunkten att Trafikverket ska göra så lite intrång på andras mark och ställa till med så lite problem för de boende som möjligt. Under planläggningsprocessen gör Trafikverket det som behövs för att minska skador, så länge kostnaderna

för det är rimliga. Det går dock inte att undvika intrång och olägenheter helt, hur omsorgsfullt Trafikverket än planerar.

Trafikering

Flertalet synpunktslämnare ställer sig positiva till planförslaget och den trafikering som förslaget möjliggör. Många påpekar vikten att kapaciteten till/från Stockholm måste öka. En del anser att det behövs för att möjliggöra den stadsutveckling som pågår och andra menar att bättre och mer tillförlitlig tågtrafik behöver komma till stånd. Ett flertal personer framhåller att det är viktigt att miljövänliga transportsätt till/från Stockholm prioriteras för att minska biltrafiken.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar ovan om den framtida trafikeringen.*

En synpunktslämnare ställer sig frågande till om järnvägen verkligen behöver byggas ut med hänsyn till de förändrade resmönster efter pandemin. Andra ställer sig undrande till varför det behövs tågstopp i både Bergsbrunna och Alsike. De menar att den totala restiden kommer att öka samtidigt som det bara kommer vara ett par minuter mellan tågstationerna. Vidare ställer en synpunktslämnare sig frågande till om stationen behövs då boende i Bergsbrunna även i framtiden behöver ta sig till Uppsala Centralstation för att resa med snabbtåg.

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

Det stämmer att den totala restiden för pendeltågen kommer att öka som en följd av ett ytterligare tågstopp. Det stämmer också att det endast kommer vara ett par minuter mellan Uppsala Centralstation och Uppsala Södra. Syftet med Uppsala Södra är att fungera som en pendeltågsstation i den nya stadsdelen som Uppsala kommun planerar.

En synpunktslämnare undrar om det har studerats att binda samman de norrgående och södergående regionaltågen. Exempelvis genom att ha tåg som kör mellan Sala och Stockholm eller mellan Gävle och Stockholm. Synpunktslämnaren menar kapaciteten därigenom skulle öka på Uppsala Centralstation. Synpunkten berör främst spår 1 och 2.

En annan person tycker spår 0,3 och 4 ska vara genomgående spår och att samtliga tåg söderifrån bör vända på en ny uppställningsdepå norr om väg 55. Vid depån kan en ny byggnad förläggas med personalmatsal och övernattningsrum för personal.

En tredje person tycker att trafikeringen medför krångliga byten mellan norrgående och södergående tåg på Uppsala Centralstationen. Därför föreslår personen att tågen bör samlas efter operatör, något som också förenklar vid biljettköp.

Trafikverket kommenterar: *Det är tågoperatörerna som bestämmer mellan vilka tågstationer som deras tåg ska stanna. Trafikverket möjliggör för genomgående tåg mellan exempelvis Gävle och Stockholm att trafikera Uppsala Centralstation.*

Om spår 0, 3 och 4 skulle projekteras som genomgående spår skulle det resultera i en större påverkan på den bebyggda miljön. Detta med anledning av att stationen skulle behöva breddas för att få plats med ytterligare spår. Fler genomgående spår skulle också ge en högre kapacitet än vad som krävs och resultera i högre kostnader.

Det ingår inte i Trafikverkets projekt att utreda en ny depå.

Genom planförslaget så separeras tågtrafiken så att långsamma och snabba tåg nyttjar olika spår. Där de snabbgående tågen kommer att nyttja de tillkommande spåren och de långsamtgående de befintliga. Vilka plattformar tågen ankommer till/avgår från beror på vilka spår som tåget ska nyttja. Under planläggningsprocessen har system med fler korsande tågvägar (som skulle resultera i en annan sortering på Uppsala Centralstation) valts bort.

En synpunktslämnare tycker det är bekymmersamt att tidsplanen verkar skjutas. Personen menar att spårkapaciteten är bristfällig och två ytterligare spår behöver komma på plats. Samma person undrar också om planförslaget tagit höjd för en ökad trafikering från Arosbanan mellan Uppsala och Enköping.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun angående tidsplan.*

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

Flertalet synpunktslämnare menar att höghastighetståg bör trafikera sträckan. En person ställer sig positiv till att sträckan planeras för hastigheter om 250 km/tim men framhåller samtidigt att sträckan bör förberedas för ännu högre hastigheter. Om planförslaget dimensioneras för högre hastigheterna menar synpunktslämnare att banan kan nyttjas som pilotprojekt för kommande höghastighetsbanor i Sverige.

Trafikverket kommenterar: *Det ingår inte i Trafikverkets projekt att dimensionera denna järnväg för högre hastigheter än 250 km/tim.*

En synpunktslämnare understryker vikten av att de nya spåren byggs separat och med ett fysiskt avstånd från den nuvarande järnvägen. Med två separata banor menar personen att ett robust system skapas där störningar på en bana kan avhjälpas av den andra. Om däremot spåren läggs intill de befintliga skulle hela järnvägen behöva stängas av i händelse av störning. Synpunktslämnaren menar därför att de nya och befintliga banorna måste separeras.

Trafikverket kommenterar: *Den planerade järnvägen har planerats med ett fysiskt avstånd mellan de nya och befintliga spåren. Detta möjliggör att två av spåren kan vara fortsatt öppna för trafik om resterande två behöver stängas av. Den planerade järnvägen är också utformat så att tåg kan växla mellan de två banorna i händelse av en eventuell avstängning av två spår.*

Ett par synpunktslämnare betonar att störningar på banan måste hanteras. Bland annat föreslås att stängsel ska sättas upp för att hindra spårspring.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket instämmer och personskyddsstängsel kommer sättas upp på mellan Uppsala Centralstation och Uppsala Södra. Syftet med stängslet är att förhindra människor och djur att ta sig in i spårområdet.*

Uppsala Centralstation

En synpunktslämnare är kritisk till att Lennabanen kommer flyttas, i stället menar personen perrongen borde förlängas söderut. En annan menar att spår 10 inte kommer att få plats då Stationsgatan nyttjas av gående, cyklister och resenärer till/från lokalbussarna. En tredje ger Trafikverket beröm för nyttjande av spår 0 och 100.

Trafikverket kommenterar: *Under hösten år 2022 genomförde Trafikverket ett samråd om alternativa stationsutformningar. Efter genomfört samråd valde Trafikverket att gå vidare med alternativ 1B. Under samrådet presenterades alternativ där Lennabanans skulle blivit opåverkat, men alternativen valdes alltså bort.*

Trafikverket delar inte synpunktslämnarens uppfattning. Det parallella arbetet med en systemhandling visar att spår 10 får plats.

En person betonar vikten av att hela Uppsala Centralstation förses med plattformstak så resenärerna slipper stå i regn och snö. Samma person menar också att ordentliga vänthallar behövs och föreslår ett vältilltaget inomhustorg. En annan person framhåller att det behövs en riktig järnvägsstation där alla kan få råd och hjälp, bland annat med att skicka väskor med tåget (pollettera), köpa biljetter och få information. Personen är kritisk till nuvarande station där shopping har fått ta för stort fokus. En tredje person framhåller att Trafikverket måste tänka på säkerheten på perrongerna samt tillgängligheten för funktionshindrade.

Trafikverket kommenterar: *Plattformar kommer att förses med plattformstak och väderskydd enligt gällande riktlinjer. Vid det statliga byggnadsminnet Ställverket har anpassningar gjorts utifrån kravet att minimera påverkan.*

För synpunkter gällande pollettering, råd och hjälp på tågstationerna hänvisar Trafikverket till tågoperatörerna.

De två stationerna och dess plattformar kommer att tillgängliggöras enligt gällande riktlinjer.

Uppsala Södra

En synpunktslämnare är kritisk till lokaliseringen av Uppsala Södra. I stället menar synpunktslämnaren att stationen bör lokaliseras norr om Bergsbrunna i anslutning till befintligt vägnät. Vald lokalisering kommer medföra att skog skövlas och nya vägar behöver byggas. En annan synpunktslämnare tycker att stationen bör lokaliseras längre söderut för att undvika påverkan på de som bor i Bergsbrunna.

Trafikverket kommenterar: Uppsala Södra har lokaliserats för att fungera som en pendeltågsstation i den nya stadsdelen som Uppsala kommun planerar för. Se även Trafikverkets svar under rubriken Stadsavtal kopplade till järnvägsanläggningen.

En annan synpunktslämnare tycker att tillgängligheten till stationen med hissar upp till plattformen är förkastlig. Personen hänvisar till Uppsala Centralstation där hissarna ofta är ur funktion.

Trafikverket kommenterar: Se Trafikverkets svar ovan gällande tillgänglighet på stationerna.

Störningar under byggtiden

En synpunktslämnare tycker det är olämpligt att klämma in fler spår mellan bostadshusen i Bergsbrunna och Tegelbruket. Personen menar att det blir för trångt och att miljöingreppen och störningen under byggtiden kommer vara allt för omfattande. Personen kräver att mer underlag för hur husägare kommer påverkas och hur störningar hanteras under byggtiden. En annan person vill att hastigheten vid sin fastighet sänks under byggtiden. En tredje person undrar hur Trafikverket kommer att arbeta för att minska vibrationer från olika byggmoment för att inte skada personens fastighet.

Trafikverket kommenterar: När Trafikverket bygger är det ofrånkomligt att störningar uppstår. Trafikverket kommer att säkra att gällande riktlinjer för störningar från arbetsplatsen säkras. Det kan exempelvis handla om att sätta upp bullerdämpande plank, välja metoder som åstadkommer begränsat med störningar med mera.

Under byggtiden kan hastigheten komma att sänkas för vissa gator. Om hastigheten begränsas regleras efter att järnvägsplanen fastställs.

En synpunktslämnare oroar sig för hur deras trädgård och infartsväg kommer att påverkas under byggtiden. En annan undrar hur barn och föräldrar kommer att kunna korsa järnvägen till sin väg till/från fotbollsplanerna i Bergsbrunna under byggtiden. Ett par personer undrar också hur buller kommer hanteras under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: Se Trafikverkets svar ovan samt svar till Danmarks IF.

Miljö och boendemiljö

Ett flertal synpunktslämnare betonar att befintlig bullerskyddsskärm i Bergsbrunna inte räcker till. Flera av de som lämnat synpunkter ställer sig frågande till hur befintlig skärm ska skydda de boende då ytterligare två spår ska byggas. En del av synpunktslämnarna menar att bullerskyddsskärmen måste höjas. Även i centrala Uppsala vill en synpunktslämnare se ytterligare skydd mot buller.

En synpunktslämnare önskar en bullerskärm mot väg 1060 för att skydda sin utemiljö.

Trafikverket kommenterar: Den befintliga bullerskyddsskärmen i Bergsbrunna har stått där i många år och har vissa brister. Den kommer

inte att vara kvar, utan ersättas helt med en ny skärm längs ungefär samma sträckning.

Vidare utredning efter samråd har påvisat att det är lämpligt att den nya bullerskyddsskärmen höjs från 2,5 meter till 3,0 meter. Den nya skärmen är tänkt att utgöra ett ökat bullerskydd jämfört med befintlig skärm.

I den mån bullerskyddsskärmen inte är tillräcklig för att klara riktvärden inomhus och på uteplats kommer fastighetsnära åtgärder i form av fasad- och/eller uteplatsåtgärder att erbjudas de boende.

Bullerpåverkan till följd av flytt av väg 1060 är i stort sett försumbar sett till den totala bullersituationen, då buller från järnvägstrafiken är dominerande. De som har bedömts som bullerberörda enligt planförslaget kommer dock att erbjudas bullerskyddsåtgärder i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt för att klara riktvärden. Vid dimensionering av skyddsåtgärder för bullerberörda ingår både buller från järnväg och övrig statlig infrastruktur.

Ett par synpunktslämnare undrar hur vibrationer från järnvägen kommer hanteras. En person påpekar att det också påverkar ljudmiljön och en annan oroar sig för hur det kommer att påverka deras byggnad.

Trafikverket kommenterar: *En vibrationsutredning är genomförd för järnvägen med fokus på sådana vibrationer som uppstår i bostäder och kan uppfattas som störande för människan, så kallade komfortvibrationer. Ett tiotal bostäder bedöms i nuläget utsättas för komfortvibrationer över riktvärdet som gäller för väsentlig ombyggnad. I planförslaget kommer en hastighetsökning att ske. Tågen går inte i den högre hastigheten förbi de mest tätbebyggda områdena. Även om hastigheten samt frekvensen av tåg ökar så bedöms inte det innebära någon ökning av komfortvibrationer längs sträckan.*

Planförslaget innebär att de nya järnvägsspåren får en större järnvägsbank med bättre och bredare banunderlag samt att de nya spåren inte placeras närmre bostäder på den västra sidan om nuvarande spår. Det är på den västra sidan som flest bostäder som anses vara berörda av komfortvibrationer idag finns belägna. Planförslaget innebär att antalet vibrationsutsatta bostäder och storleken på vibrationerna bedöms vara ungefär detsamma som i nuläget, men antalet tillfällen då vibrationerna uppkommer kan öka. Påverkan bedöms sammantaget bli liten och därför föreslås inga skyddsåtgärder för komfortvibrationer.

En synpunktslämnare vill se att samrådshandlingen kompletteras med en tydligare koppling till miljöbalken och då särskilt avsnittet som redogör för när jordbruksmark får tas i anspråk. Synpunktslämnaren vill också att de kapitel som berör jordbruksmark i samrådshandlingen samt MKB förtydligas och att det beskrivs för hur många hektar jordbruksmark som tas i anspråk. Synpunktslämnaren anser också att det bör tydliggöras att jordbruksmark ska återställas bland annat vid den del av järnvägen som rivs och efter byggnationen. Samma person anser att Trafikverket bör behålla möjligheten att endast

anlägga en västlig stationsentré till Uppsala Södra då Uppsala kommuns planer kan komma att strida mot miljöbalkens intentioner att skydda jordbruksmark.

En annan synpunktslämnare framhåller att deras jordbruksareal kommer att minska som en följd av utbygganden. Synpunktslämnaren sörjer att arealen minskar på en gård som gått från generation till generationer.

Trafikverket kommenterar: *I MKB:n beskrivs att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk om det behövs för att tillgodose samhällsintressen och att detta behov inte kan tillgodoses på ett tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk, vilket direkt kopplar till miljöbalkens 3 kapitel 4 §.*

Marken som tas i anspråk med tillfälligt nyttjanderätt kommer i den mån det är möjligt att återställas om inte annat överenskommes med fastighetsägaren.

Befintlig banvall avses att återställs till jordbruksmark i den mån det är möjligt.

Till granskningen kommer planbeskrivningen uppdateras med hur många hektar av respektive marktyp som tas i anspråk av järnvägsplanen.

För Uppsala Södra har det studerats att endast anlägga en västlig stationsentré. Men i samråd med Uppsala kommun och Region Uppsala har förslaget valts bort då det inte samverkar med den exploatering som planeras på den östra sidan av järnvägen.

När Trafikverket tar fram en järnvägsplan är det ofrånkomligt att det påverkar fastighetsägare och boende längs med järnvägen. När Trafikverket tar fram en järnvägsplan är utgångspunkten att minimera både intrång på andras mark samt problem för de boende.

Två personer undrar hur naturområden och dess djurliv kommer att påverkas. En av dessa betonar också att naturskyddsområdet vid Lunsen ska bevaras.

Trafikverket kommenterar: *Effekter och konsekvenser har förtydligats i järnvägsplanens MKB.*

Ett par personer undrar hur fritidslivet med ridning och hundar beaktas i planeringen. En synpunktslämnare framhåller att många rider i skogarna runt Stordammen och att de önskar göra det även under byggnationen samt när järnvägen står klar.

Trafikverket kommenterar: *Miljöeffekter och konsekvenser för rekreation och friluftsliv har bedömts i MKB, för mer information se MKB:n.*

En synpunktslämnare undrar vilka mätningar som görs för att få svar på hur utbyggnaden av järnvägen långsiktigt kan påverka marknivån för byggnader om grundvattennivåerna ändras.

Trafikverket kommenterar: Samtidigt som järnvägsplanen var ute på samråd så genomförde Trafikverket också ett avgränsningssamråd för grundvattenbortledning. Under samrådet ställdes ett samrådsunderlag för vattenverksamheten ut. Ett samrådsunderlag har tagits fram då järnvägsplanen bedöms medföra att grundvattenbortledning krävs. För mer information se Samrådsunderlag för vattenverksamhet och grundvattenbortledning med mera (TRV 2023/17025).

Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplanen för Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation arbetar Trafikverket också med tillstånd för planerad vattenverksamhet. I denna process kommer Trafikverket att undersöka de miljöeffekter som vattenverksamheten bedöms medföra. Avgränsningssamråd inför upprättande av tillståndsansökan för vattenverksamhet hölls våren år 2023.

En synpunktslämnare vill att en kompletterande inventering av aspens lekområde i Sävjaån genomförs. Studien bör genomföras under fiskens lektid i april-maj. Synpunktslämnaren menar att de följt aspen under trettio år och sett en kraftig minskning av förekomsten av asp. Samma synpunktslämnare vill också att en inventering av fladdermöss vid väg 1060 ska genomföras. Synpunktslämnaren understryker att fladdermöss är fridlysta och bör skyddas.

Trafikverket kommenterar: Fisk- och musselinventeringen som gjorts i Natura 2000-området år 2022 visade på att Sävjaån karaktäriseras av ett rikt fiskesamhälle. Aspen är skyddad vilket även innebär att dess livsmiljöer inom Natura 2000-området är skyddade.

Inventeringen genomfördes utanför lekperioden för att inte riskera att störa asp och eventuella andra fiskarter. Förhållandena på lekplatsen bedöms förbättras något i planförslaget eftersom de gamla broarna föreslås tas bort samtidigt som de nya broarna placeras på ett längre avstånd ifrån berörd fiskelekplats. Aspen kan leka på olika platser olika år. En ytterligare inventering kommer inte att genomföras.

En inventering av potentiella boträd för fladdermöss i området har utförts. Resultatet visade inte på någon aktivitet av fladdermöss som kan tyda på att de inventerade träden används som boträd. Störningar från järnvägen bedöms kunna vara en anledning till avsaknaden av fladdermusaktivitet. En ytterligare inventering kring väg 1060 kommer inte att genomföras eftersom eventuella boträd utanför det inventerade området inte bedöms påverkas.

Kommunal planering

Flera synpunktslämnare har synpunkter på den kommunala planeringen. Det handlar bland annat om hur nya gator bör lokaliseras och hur de bör utformas. En del ställer sig kritiska till var kommande kommunala gator är lokaliserade och andra är positiva till att fler planskilda passager planeras. En person undrar också hur mycket trafiken på de kommunala gatorna kommer öka.

Ett par personer undrar var parkeringsplatser ska byggas och andra betonar att fler parkeringar behövs. En del påpekar att många cykelparkeringar försvinner vid Uppsala

Centralstation och att dessa bör ersättas. Andra tycker att fler och bättre gång- och cykelvägar till/från Uppsala Centralstation krävs.

En synpunktslämnare är kritisk till den norra bron över järnvägen som planeras vid Uppsala Centralstation. Personen anser att den är för hög och omotiverad. En annan synpunktslämnare tycker bron bör placeras närmare Radisson hotell och Regionhuset.

Trafikverket kommenterar: *Kommunen har ett samlat ansvar för översikts- och detaljplaneringen enligt plan- och bygglagen. Ansvaret styr användningen av mark- och vattenområdena inom geografiska gränser. Kommunen kan i och med detta skapa förutsättningar för att lokalisera nya bostadsområden och strategier för att utveckla den bebyggda miljön. Det handlar bland annat var vägar och parkeringar lokaliseras, hur nya bostäder utformas med mera. Vad gäller omfattningen och lokaliseringen av Uppsala kommuns planering kan Trafikverket bara hänvisa till Uppsala kommun.*

Övrigt

En person menar att det finns en drogproblematik vid Knivsta och Märsta stationer och att den riskerar att öka som en följd av fler tåg. Därför vill personen inte att järnvägen byggs ut. Samma person menar att järnvägsutbyggnaden påverkar skogen och skapar mer rörelse i staden, något som i sin tur kan påverka den psykiska hälsan hos befolkningen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar synpunkten. En del i Trafikverkets arbete med att bygga ut Uppsala Centralstation och bygga en ny station söder om Bergsbrunna är att skapa platser där resenärer känner sig trygga och trivsel där de vistas. I gestaltningsprogrammet, som tas fram till granskningshandlingen, kommer gestaltningen för den planerade järnvägen (inklusive de två stationerna) beskrivas. I gestaltningsprogrammet kommer det gå att läsa mer om riktlinjer och ambitioner med gestaltningen samt hur gestaltningen ska genomföras under fortsatt projektering, byggande och drift.*

En person tycker Trafikverket bör avvakta med utbyggnaden tills ekonomin är på fötter igen. En annan tycker att skattemedlen borde fördelas så hela Sverige kan åka tåg. En tredje tycker att Trafikverket ska förbättra anslutningen till Arlanda och göra något åt den dyra passageavgiften. Personen menar att det är billigare att åka taxi, något som inte främjar resandet med tåg. En fjärde synpunktslämnare menar att Trafikverket bör satsa på att rusta upp väg 288 i stället för järnvägen.

Trafikverket kommenterar: *I den Nationella plan för transportinfrastrukturen beskrivs hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Det är regeringen som ger direktiv till Trafikverket att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastruktur. Trafikverket redovisar sedan sitt förslag till regeringen som sedan beslutar om innehållet.*

2018 fattade regeringen beslut om Nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. I beslutet ingick att möjliggöra för en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen

Uppsala/Stockholm samt två nya tågstationer på sträckan. Trafikverket fick då i uppdrag att inleda den formella planläggningsprocessen med att ta fram en järnvägsplan. Under våren 2022 fattade regeringen beslut om ny Nationell plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033, en utökad kapacitet mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm ingick även i det beslutet.

En synpunktslämnare undrar om det görs olika projekt för Uppsala Södra och Södra staden medvetet för att medborgarna inte ska kunna få insyn. Personen ställer sig också kritisk till det samrådsmöte som hölls i Sävja 2023-05-25 då representanter från Uppsala kommun inte fanns representerade. Att kommunen inte deltog menar personen medförde att det var svårt att få en helhetsbild.

Trafikverket kommenterar: *Järnvägsutbyggnaden och stadsutvecklingen ligger i två olika projekt eftersom det är två olika ansvariga myndigheter. Under de två samrådsmötena som hölls i Uppsala respektive Sävja under maj 2023 fanns både Uppsala kommun och Region Uppsala representerade.*

Planläggningsprocessen regleras i lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Processen innebär bland annat att de som berörs i olika processteg ska få goda möjligheter till insyn och ges möjlighet att framföra synpunkter.

Ett par synpunktslämnare tycker att tågen mot Gävle ska kunna gå att lita på. Personen upplever det som en stor stress att tågen kan bli inställda. En annan person tycker att samordningen mellan kollektivtrafikslagen behöver bli bättre.

Trafikverket kommenterar: *För frågor rörande inställda eller försenade tåg samt samordning mellan kollektivtrafiken hänvisar Trafikverket till de olika tågbolagen samt Uppsala Region i sin roll som kollektivtrafikmyndighet.*

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

Yttrande, kompletterande samrådsaktivitet utformning av planförslaget, vintern 2024
Efter genomfört samråd kommer yttrande och bemötande redovisas i detta avsnitt.

Yttrande, samrådsaktivitet utformning av planförslaget, våren år 2023
Trafikverket har tagit emot 16 skriftliga synpunkter från företag och organisationer som kan bli särskilt berörda. Dessa sammanfattas nedan och därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

Invela fastigheter

Invela fastigheter menar att det framgår av plankartorna att den väg som idag leder till deras fastighet ska överlåtas till Trafikverket. Företaget önskar därför en ökad tydlighet hur de avses att nå sin fastighet i framtiden. I sitt yttrande ger företaget ett par förslag på hur det kan lösas.

Trafikverket kommenterar: *Den väg som leder till Boländerna 22:9 är en del av Trafikverkets fastighet Dragarbrunn 32:1. Trafikverkets fastighet Dragarbrunn 32:1 belastas av ett servitut (väg) till förmån för Boländerna 22:9. I plankartorna föreslås inga förändringar jämfört med idag. Invela kommer därmed kunna nyttja infartsvägen även i framtiden.*

En tillfällig nyttjanderätt föreslås bakom företagets byggnad. På baksidan finns en port som leder till en källarlokal. För att nå porten kör personal längs byggnadens östra kortsida och sydöstra långsida. Att nå denna port med ett fordon är av vikt för företaget som även i framtiden vill nå sin källare. Företaget föreslår därför att den tillfälliga nyttjanderätten flyttas några meter mot järnvägen alternativt att ytan samnyttjas av företaget och Trafikverket.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar att fastighetsägaren behöver åtkomst till baksidan av byggnaden. Trafikverket för dialog med fastighetsägaren. Samnyttjande kommer att krävas och avtal ska upprättas om detta mellan fastighetsägaren och Trafikverket i senare skede.*

Invela anser att eventuella begränsningar i byggnadens användning inte har lyfts under samrådet. På flera ställen kommer fastighetsgränsen att ändras och ligga dikt an byggnaden vilket innebär att byggnadens baksida mot spåren blir onåbar. Detta gäller även för den tillfälliga nyttjanderätten. Företaget ställer sig därför frågande till hur de ska kunna underhålla baksidan av byggnaden utan att beträda Trafikverkets fastighet. Företaget föreslår därför att tomtgränsen och den tillfälliga nyttjanderätten flyttas eller att ytorna kan samnyttjas.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar ovan gällande samnyttjande. Den tillfälliga nyttjanderätten behöver vara kvar för att möjliggöra utbyggnaden av järnvägen. Fastighetsägarens underhållsansvar behöver säkerställas i dialog och avtal med Trafikverket.*

Bergsbrunna vägförening

Bergsbrunna vägförening uppger att det har sökt Trafikverket för en överläggning men inte fått svar. Därför anger föreningen att det tvingas säga nej till den planerade vägporten som, enligt föreningen, ser ut att förhindra boende i Nyckelaxet att komma ut från sitt bostadsområde, i varje fall under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: *Södra Banvägen kommer att vara öppen under hela byggtiden för att allmän trafik. I järnvägsplanen fastställs endast utformningen av järnvägen och statliga vägar, därför illustreras endast förslag på utformning av kommunala gator. Slutlig utformning av kommunala gator regleras av Uppsala kommun i detaljplan.*

Föreningen uppger att de kommer att överlägga med kommunen i mitten på juni om trafikfrågor. De anser att en underfart till tågstationen och mot E4 ger en kraftig ökad trafik genom samhället och förbi skola samt förskola.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för upplysningen.*

Setune fastigheter

Tre av företagets fastigheter tas i anspråk av tillfälligt nyttjanderätter. I sitt yttrande listar Setune ett par frågeställningar som de önskar få svar på. Företaget undrar i vilken omfattning ytorna kommer tas i anspråk och hur tillfartsväg samt parkeringsytor säkras tillfälligt och permanent. Företaget undrar också hur en av deras kontorsbyggnad, hyresgäster och VA-ledningar kommer att påverkas där den tillfälliga nyttjanderätten går dikt an fasaden. Under byggskedet konstaterar företaget att hyresgäster kommer utsättas för buller därför ställer sig företaget frågande till hur det kommer hanteras.

Trafikverket kommenterar: *Sedan samrådet har passagen för Vimpelgatan under järnvägen (tråget) utgått och istället planeras nu ett broalternativ över järnvägen i en delvis annan sträckning. Det innebär att intrånget och påverkan på Setunes fastighet väsentligt kommer att minska. Endast några mindre områden med tillfällig nyttjanderätt kommer att belasta fastigheten. För mer information kring passagen för Vimpelgatan hänvisas till Trafikverkets bemötande av länsstyrelsen yttrande.*

När Trafikverket bygger är det ofrånkomligt att det bullrar och att störningar uppstår. För att klara gällande riktlinjer för buller från byggarbetsplatser kommer Trafikverket att göra flera åtgärder. Det kan exempelvis handla om att sätta upp bullerdämpande plank eller välja metoder som åstadkommer begränsat med störningar.

Setune understryker att de ser oroande på den planskilda korsningen som är tänkt att ersätta Vimpelgatan och hur det påverkar deras fastigheter. Företaget önskar mer information om detta.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar företagets uppfattning. För frågor om den kommunala gatan hänvisar Trafikverket till Uppsala kommun som planerar för kommunala gator.*

Se svar ovan angående ny sträckning för Vimpelgatans ersättning.

Jernhusen

Jernhusen framhåller att Fyra spår Uppsala utgör en unik möjlighet till att förbättra det totala utbudet av mobilitetslösningar och säkra järnvägens kopplingar till andra trafikslag. Jernhusen menar att kopplingen till den regionala kollektivtrafiken är den viktigaste för att skapa en god helhet. Uppsala Centralstation är i sitt centrala läge en samlad bytesnod därför är det viktigt för Jernhusen att en överblickbar station skapas.

För att nå största möjliga nytta av de investeringar som staten gör i ny infrastruktur betonar Jernhusen att samverkan mellan olika aktörer är av vikt. Jernhusen betonar att de vill vara en deltagare på kommande samverkansmöten.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket önskar förtydliga vilket ansvar respektive part har för bytespunkten. Trafikverket ansvarar för*

järnvägens kärnfunktion vilket innefattar järnvägen, plattformar med väntfunktioner, plattformsförbindelser och trafikinformation. Att skapa en välfungerande bytespunkt kräver alltid anläggningar eller utrustning utöver Trafikverkets ansvar, som exempelvis anslutande kommunala vägar, kompletterande cykelparkeringar och busshållplatser. Trafikverket har haft och kommer att fortsätta ha dialog med Uppsala kommun och Region Uppsala för att skapa en effektiv bytespunkt.

Trafikverket noterar Jernhusets uppfattning. Trafikverket kommer att fortsätta ha möten med de fastighetsägare som påverkas av den planerade anläggningen. Jernhusen är en av dessa fastighetsägare.

Den planerade järnvägen kommer att påverka två av Jernhusens fastigheter. För en av fastigheterna upplyser företaget att deras varuintag och soprum kommer att påverkas permanent och tillfälligt. Företagets andra fastighet och dess sophantering påverkas också av tillfälliga nyttjanderätter. Både varuintag och sophantering måste lösas till fastigheterna tillfälligt som permanent.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket är medveten om att Jernhusen och dess hyresgäster behöver ha tillgång till soprummen och varuintaget vid det gamla Stationshuset samt soprummet vid Katalin under byggtiden och när järnvägen står klar. Ytorna kommer därför behöva samnyttjas av hyresgästerna och Trafikverkets entreprenör under byggtiden. När järnvägen står klar kommer Jernhusen och dess hyresgäster att kunna nå de två soprummen samt varuintaget.*

Företaget menar att samrådsförslaget innebär betydande intrång och olägenhet för Jernhusen då glasverandan mot spår 1 kommer att påverkas. För Jernhusen är det betydelsefullt att nuvarande verksamhet kan bedrivas oförändrat. Om glasverandan inte bedöms kunna vara kvar kommer Jernhusen kräva ersättning för den skada som järnvägsplanen orsakar dem.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Jernhusens uppfattning. Påverkan på stationshuset berör endast tillbyggda delar på den östra fasaden när plattformen längs spår 1 förlängs. Glasverandan kommer att möta plattformen på en ny höjd och delar av fasaden på den tidigare godsexpeditionen från 1930-talet kommer att behöva byggas om, så att befintliga dörrar och fönster anpassas i höjd.*

Plattformen vid spår 1 kommer att förlängas för att möjliggöra samtidig infart för vändande tåg norrifrån och söderifrån. Plattformen kommer att breddas där de sista 40 meterna av spår 1A har anpassats mot det gamla stationshuset. Spår 1A kommer också att höjas med cirka 0,6 meter mot den tillbyggda glasverandan vid det gamla stationshuset. Plattformen höjs för att kunna ta emot de tåg som är tänkt att stanna vid plattformen i framtiden.

Frågan om ersättning hanteras enligt gällande lagstiftning.

Företaget har idag rätt att nyttja parkeringsplatserna vid det gamla stationshuset. Dessa kommer dock försvinna som en följd av järnvägsplanen. Jernhusen kommer kräva ersättning för den skada som uppstår då parkeringsplatserna går förlorade. Företaget påpekar också att utrymme för hyrbilsverksamhet måste finnas i anslutning till Uppsala Centralstation.

Trafikverket kommenterar: *Parkeringsytor som tas i anspråk med tillfälligt nyttjanderätt kommer inte kunna utnyttjas för parkering under tiden för tillfälligt nyttjanderätt. Trafikverket noterar Jernhusens uppfattning.*

Frågan om ersättning hanteras enligt gällande lagstiftning.

Corem Property Group

Företaget påpekar att de har tre fastigheter som påverkas av järnvägsplanen och att kompletterande utredningar krävs för att säkra tillgänglighet och angöring till dessa.

För den första fastigheten vid Kungsängsleden kommer den föreslagna spårdragningen att resultera i att avståndet mellan byggnader och spåret minskar. Därför anser företaget att Trafikverket behöver säkerhetsställa att buller- och vibrationsnivåerna från framtida tåg inte påverkar byggnaderna negativt. Fastigheten kommer också att påverkas under byggtiden så att det inte går att nyttja entré, lastintag, utrymningsvägar, infarter, vändzoner och parkeringsplatser. För den tillfartsväg som skapas vill företaget att det säkras att trafikmiljön för företagets hyresgäster blir säker. För de parkeringar som tas i anspråk vill företaget att Trafikverket ersätter dem på en annan plats i närområdet.

Trafikverket kommenterar: *Planförslaget kommer att innebära bullerexponeringen från järnvägen kommer att öka. Planförslagets påverkan på ljudnivån är som störst på bostäder som ligger nära järnvägen. För Corem Property Groups fastigheter, som företaget tar upp i sitt yttrande, fastställs inga bullerskyddsåtgärder i järnvägsplanen. Fastigheterna består av kontor, som har högre satta riktvärden än exempelvis skolor och bostäder, och beaktas dessutom endast vid nybyggnation. För kontor finns endast riktvärden inomhus i rum för enskilt arbete. Järnvägsplanens påverkan på ljudnivå vid fasad och därmed inomhus är begränsad i detta område, även om upplevelsen av bullret kommer att förändras med järnvägen närmare byggnaderna.*

Vibrationer från planförslaget bedöms bli kraftigare i den södra delen av planförslaget. För övriga delen av sträckan, där Corem Property Groups fastighet ligger, bedöms vibrationerna inte bli kraftigare med utbyggnadsförslaget. Inga åtgärder bedöms därför krävas.

För att bygga ut järnvägen krävs att mark tas i anspråk tillfälligt vid Corem Property Groups fastighet vid Kungsängsleden. Ytorna kommer behöva samnyttjas av Trafikverkets entreprenör och Corem Property Groups hyresgäster. Det handlar om att samnyttja ytor för leveranser och färdvägar varpå vissa vägar kommer endast kunna vara enkelriktade. Sedan samrådet våren år 2023 har planförslaget justerats. I det uppdaterade förslaget tillkommer två spår på östra sidan vid Boländerna. En stödmur anläggs för att minska markanspråket åt öst. Detta innebär att parkeringsplatserna mot järnvägen som nyttjas av Corem kommer att tas i

anspråk för den nya anläggningen. Därtill har det även tillkommit en arbetsväg söderifrån på fastigheten, vilket innebär att byggtrafik kommer kunna nyttja två in- och utfarter under byggtid.

Trafikverket delar Corem Property Groups uppfattning och under byggtiden behöver en god trafiksäkerhet säkras för samtliga.

Frågan om ersättning hanteras enligt gällande lagstiftning.

För den andra fastigheten i Industristaden upplyser företaget att det finns planbesked för en detaljplan med kontor och handel men att planarbetet inte påbörjats. Företaget önskar se en samordning mellan detaljplanen för fastigheten och den kommande detaljplanen för ersättning för Vimpelgatan.

Företaget anser att en del av Trafikverkets befintliga fastighet försvårar möjligheterna till en gemensam utveckling av de närliggande fastigheterna.

Företaget betonar att den tillfälliga nyttjanderätten omöjliggör angöring till företagens fastighet. Arbetsområdet behöver därför detaljstuderas i samråd med fastighetsägaren och Uppsala kommun.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Corem Property Groups uppfattning. Trafikverket uppmanar företaget att kontakta Uppsala kommun som är den myndighet som upprättar detaljplaner.*

Hanteringen av Trafikverkets befintliga fastighet hanteras inte inom ramen för järnvägsplanen.

Efter samrådet våren år 2023 har alternativ med järnvägsbro (med vägport) för ersättning av Vimpelgatan utgått, därav har markanspråket justerats. I uppdaterat planförslag kommer det finnas angöring till fastigheten och dess verksamheter under tiden som järnvägen byggs.

Den tredje fastigheten ligger vid Uppsala Centralstation. Vid spår 0 skapas en smal passage mellan plattformen och företagens fastighet. Därför är det nödvändigt att utreda hur buller- och vibrationer kommer påverka byggnaden. Längs med Sidenvärgatan finns flera lastintag och vid Suttungs gränd/Sidenvärgatan ligger byggnadens garagedfart. Företaget upplyser att det redan idag är en trång passage till garaget. Under byggnationen är det nödvändigt att säkra att transporter kan gå till/från byggnaden.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar ovan om buller- och vibrationer på Corem Property Groups fastigheter.*

Sidenvärgatan kommer under byggnationen ha minst ett körfält öppet med enkelriktad trafik. Som en följd av att ett körfält stängs av kommer det ständigt att passera bussar längs med Sidenvärgatan. Därför går det inte att parkera längs med gatan. Transporter till/från byggnaden får köra in på Suttungs gränd eller använda anvisad på- och avlastningsplats i det nordvästra hörnet av Kungsängen 10:1. På- och avlastningsplats säkras genom plankarta 0132.

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Som det enda universitet i landet förvaltar SLU statens fastigheter. Förvaltningsuppdraget omfattar jord- och skogsbruksegendomar som används för SLU:s utbildning- och forskningsverksamhet. En del av den mark som tas i anspråk tillfälligt under byggtiden och permanent utgörs av mark där SLU har bedrivit forskning. Forskningen utgörs av så kallade långliggande försök som är en viktig del i den lantbruksforskning som bedriv inom SLU. Då markens processer är långsamma krävs det tidsserier på tjugo år eller mer för att kunna se vilken långsiktig påverkan olika åtgärder har eller hur åtgärdernas effekt påverkas av klimatet. Enligt SLU kommer en stor del av de regler och rekommendationer som finns gällande exempelvis sådd, gödsling och ogräsbekämpning från sådana fältförsök. Data från försöken används i examensarbeten, doktorsavhandlingar och vetenskapliga artiklar.

Det planerade förbigångsspåret för godståg kommer att löpa över ett av SLU:s långliggande försök, vilket innebär att ett 60 år gammalt försök förstörs. Inom försöket har det gödslats med olika typer av gödsel vilket har resulterat i en kombination av markegenskaper i olika rutor som enligt SLU tar lång tid att återskapa i ett nytt försök. SLU menar att en förlust av försöket innebär att hela försöksserien minskar i vetenskapligt värde. SLU betonar att försöket utgör en ovärderlig resurs för svenska och internationella forskare, myndigheter och rådgivare inom lantbruk och bör i största möjliga mån bevaras.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen. Sedan samrådet har lokalisering av förbigångsspåret justerats. Det nya placeringen ligger strax norr om experimentodlingen. Därmed kommer ingen mark tas i anspråk direkt på experimentodlingen. Mark kommer dock tillfälligt tas i anspråk på fastigheten för arbete vid den befintliga bron vid Fyrislundsbäcken, se bemötande nedan.*

SLU befarar att den mark som kommer nyttjas med servitut kan påverka den spill- och dagvattenledning som går genom Kungsängens gård vilket SLU är påkopplad. Lantbruksuniversitetet menar att ledningen är underdimensionerad och påverkan kan ge ytterligare negativa konsekvenser för SLU:s verksamhet. Ledningen klarar inte en högre belastning enligt SLU.

SLU anser att Trafikverket måste göra mer omfattande grundvattenundersökningar för att utreda hur en grundvattensänkning påverkar det växttillgängliga vattnet på angränsade marker på kort och lång sikt.

Trafikverket kommenterar: *Servicevägen till järnvägen har sedan samrådet i maj år 2023 flyttats norrut för att minska intrånget vid SLU:s långliggande försök. En tillfällig nyttjanderätt föreslås för åtkomst till ombyggnation av järnvägsbro strax norr om experimentodlingen. Ytan har anpassats för att inte göra intrång på odlingen. Ytan bedöms inte påverka dagvattenledning.*

Järnvägen kommer att avvattnas på samma sätt som befintlig järnväg. Trafikverket eftersträvar behålla samma dräneringsnivåer som idag.

Grundvattenbortledning i aktuellt område kan ge upphov till sänkta trycknivåer i det undre grundvattenmagasinet, vilket är beläget under ett mäktigt lerlager. Grundvattensänkningen har däremot endast begränsad påverkan på grundvattennivån/portrycket samt markfuktigheten i den

övre delen av leran, där nederbörd är av större vikt för vattentillgången. Effekterna för jordbruksmarken bedöms därmed bli obetydliga.

Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplanen för Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation arbetar Trafikverket också med att söka tillstånd för planerad vattenverksamhet. I denna process kommer Trafikverket att undersöka de miljöeffekter som vattenverksamheten bedöms medföra.

SLU understryker att mark som tas i anspråk tillfälligt inte kommer gå att återställas på ett sätt så att den tidigare forskningsverksamheten kan återupptas. SLU kräver en skälig ersättning både för mark som tas i anspråk och för angränsande mark som kan påverka universitetets fastighet genom försämrade bördighet eller dyrare produktionsmetoder.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar SLU:s uppfattning. Sedan samrådet år 2023 har planförslaget justerats. Ingen permanent eller tillfällig nyttjanderätt föreslås på experimentodlingen.*

Iscar

Iscar upplyser Trafikverket att delar av deras vändplan för lastbilar kommer att tas i anspråk tillfälligt under byggtiden. Företaget har låtit testa om lastbilarna kan vända men meddelar att det blir svårt. Därför föreslår företaget att en vägförbindelse skapas mellan den tillfälliga vägen på grannfastigheten och Iscars fastighet. Då kan företagets lastbilar åka på den tillfälliga vägen och via vägförbindelsen och runt sin egen fastighet. På så sätt behöver företaget inte nyttja den vändplats som påverkas under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för förslaget men har valt att anpassa den tillfälliga ytan. Sedan samrådet år 2023 har planförslaget arbetats om. I uppdaterat förslag föreslås två nya spår öster om befintlig järnväg vid Boländerna, i stället för ett på varsin sida. Det tillkommande spåret kräver mer tillfällig mark för att möjliggöra anläggande av detta. Den tillfälliga nyttjanderättsytan har därmed ökat sedan samrådet och eftersom området stängslas in kommer ytan ej gå att nyttja. För att lösa åtkomst och vändmöjligheter för fordon på Iscars fastighet föreslås en tillfällig nyttjanderätt som kopplas samman med planerad arbetsväg via fastighet söderut. Ytan samnyttjas med Trafikverket under byggtiden.*

Danmarks IF

Från maj till oktober bedriver föreningen fotbollsverksamhet vid fotbollsplanerna i Bergsbrunna. Under dessa månader menar föreningen att de nyttjar fotbollsplanerna vid Danelids IP dagligen. De uppskattar att cirka 400 barn tar sig över järnvägen för att nå idrottsplatsen. Under perioden april till oktober framhåller föreningen att de behöver kunna ta emot besökare och personal med bil samt arbetsfordon till idrottsplatsen. Föreningen behöver ha tillgång till samtliga av sina parkeringsplatser.

Föreningen framhåller att de ser stora risker med järnvägsutbyggnaden främst för barn som ska till idrottsplatsen. De ser också att deras verksamhet kommer drabbas av negativa

konsekvenser i samband med att den nya vägporten respektive gång- och cykelporten ska byggas.

Föreningen betonar att Trafikverket behöver se över sin dragnings av arbetsväg öster om järnvägsövergången vid Gårdsvägen. De vill också att Trafikverket ser över arbetsvägen som går söderut mot det gamla Bergsbrunna bruk. Föreningen betonar att arbetsvägar måste ligga i ytterkant av deras verksamhet för att inte medföra väsentliga risker och negativa effekter.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen. Gårdsvägen kommer att vara öppen under hela byggtiden vilket innebär att föreningen kommer kunna ta emot besökare och personal.*

Delar av föreningens parkeringsplatser kommer att tas i anspråk under vissa perioder av byggtiden. Marken behövs för att bygga den nya gång- och cykelporten söder om Gårdsvägen. Marken behövs också för att leda om trafik under byggtiden.

Trafikverket är medveten om att barn rör sig längs med Gårdsvägen, bland annat för att ta sig till fotbollsplanerna. Då den statliga delen av Gårdsvägen bedöms bli särskilt belastad under byggtiden möjliggörs en gång- och cykelväg parallellt och öster om Gårdsvägen. Mötesfickor möjliggörs också så att två lastbilar ska kunna mötas på norra sidan av Gårdsvägen. Trafikverket kommer inte att ta bort den tillfälliga nyttjanderätten väster och öster om Gårdsvägen.

Trafikverket är medveten om att arbetsvägar kommer att påverka fotbollsklubbens aktiviteter, dess utövare och den mark som klubben arrenderar. För att byggtrafiken ska undvika västligaste delen av Gårdsvägen förbi fotbollsplanerna kommer i stället vägen som går öster om Tegelbruket att nyttjas som arbetsväg. För att byggtrafiken ska kunna nå den norra delen av järnvägen skapas en arbetsväg från Gårdsvägen. I arbetet med bygghandlingen kommer arbetsvägar att behöva detaljstuderas för att skapa en god trafiksäkerhet och då i synnerhet för barn.

Arbetsvägarna har planerats att ligga i anslutning till fotbollsplanerna för att göra så liten påverkan som möjligt på jordbruksmarken.

Sundby-Kuggebro samfällighetsförening

Föreningen listar i deras yttrande ett par frågor som de önskar beaktas. Det handlar hur Trafikverket arbetar med ökade buller och vibrationer för de boende i Kuggebro. Föreningen föreslår att en bullerskyddsskärm sätts upp och att åtgärder för vibrationer säkerhetsställs.

Trafikverket kommenterar: *Vid utredning av bullerskyddsåtgärder utreds i första hand källnära åtgärder (såsom bullerskyddsskärm längs järnväg). Om det inte är samhällsekonomiskt rimligt med sådana åtgärder utreds i stället fastighetsnära åtgärder för att klara riktvärden inomhus och på uteplats. Så är fallet i Kuggebro, där utredda skärmar inte har gett tillräckligt stor bullerdämpande effekt och där det är möjligt att med fastighetsnära åtgärder i stället klara riktvärdena inomhus och på uteplats.*

Komfortvibrationer, som avser vibrationer som ger störning för människor, har också utretts. Inga vibrationsdämpande åtgärder görs normalt sett vid bostäder, då det är kostsamt och tekniskt svårt. Det har inom denna plan inte bedömts behövas i något fall. Istället byggs spåren på ett sådant sätt att spridningen av vibrationerna dämpas.

Föreningen undrar också hur Trafikverket under byggtiden kommer nyttja vägen genom Kuggebro. Föreningen undrar om Trafikverket har beräknat hur omfattande trafiken kommer bli och hur mycket trafik vägen klarar av. Föreningen föreslår att en arbetsväg anläggs väster om Kuggebro istället för genom.

Trafikverket kommenterar: *Den enskilda vägen genom Kuggebro kommer att nyttjas som arbetsväg till järnvägen från väster. En arbetsväg kommer också att byggas mellan den enskilda vägen och järnvägen. Vägen behövs för att nå de arbeten som krävs för att koppla ihop befintlig järnväg med ny på sträckan mellan Bergsbrunna – Kuggebro.*

Trafikverkets bedömning är att arbetsvägen genom Kuggebro som mest kommer att trafikeras av cirka 25 fordon per dag, det vill säga två fordon i timmen, under en tidsperiod på två år. Befintlig trumma på vägen strax norr om föreningen bedöms klara av den aktuella mängd byggtrafik med hjälp av skyddsåtgärder.

En arbetsväg väster om Kuggebro med en anslutning till väg 255 har studerats men valts bort eftersom det ger för stor påverkan på Natura 2000-området Sävjaån – Funbosjön och jordbruksmarken. Även en sträckning genom Sävja gård har studerats men valts bort på grund av för stor påverkan på jordbruksmarken och fornlämningar i området.

För de arbeten som går att nå via den östra sidan av befintlig järnväg, vilket är en betydande del av byggprojektets arbeten, kommer byggtrafik att ske där.

Föreningen ställer sig frågande till hur trafiken kommer att öka på väg 255 som en följd av den Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna. Trafiken kommer försvåra för boende som ska köra in/ut från Kuggebro.

Trafikverket kommenterar: *För frågor om den kommunala delen av väg 255 uppmanar Trafikverket föreningen att kontakta Uppsala kommun.*

Vattenfall AB Heat Sweden

Företaget meddelar att ett genomförande av planen skulle medföra ett flertal ledningsflyttar. Flytt/ombyggnad/rivning/deponering eller andra ändringar av befintliga fjärr- och kylaledningar bekostas av den som initierar ändringar. Skriftliga avtal ska finnas innan järnvägsplanen vinner laga kraft.

Befintliga fjärr- och kylaledningar måste hållas tillgängliga under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket kommer fortsatt föra dialog med berörda ledningsägare för att samordna det fortsatta arbetet. Trafikverket vill dock påpeka att avtal inte behöver vara färdigställda innan järnvägsplanen fastställs.*

Vattenfall Eldistribution AB

Företaget har elnätanläggningar inom område och inom närområde för järnvägsplanen. I sitt yttrande återger företaget var dessa ledningar finns. Det handlar om luftledningar, markförlagda ledningar, kabelskåp och transformatorstationer.

I sitt yttrande upplyser företaget Trafikverket om vad som gäller för region- respektive lokalnätet. Det handlar bland annat om avstånd mellan ledningar och järnvägen.

Vattenfall meddelar också att det pågår en utredning om vilka konfliktpunkter som kräver en flytt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen.*

Global Connect (IP Only)

Företaget för dialog med Trafikverket, Uppsala kommun och andra ledningsägare. Företaget meddelar att de generellt önskar behålla befintliga ledningar. Företaget förutsätter att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Företaget meddelar också att de är intresserad av att samförlägga ledningar mellan Uppsala och Arlanda.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen.*

Magnolia Bostad

Företaget menar att Trafikverket måste begränsa den tillfälliga yta för etablering som finns på företagets fastighet. Ytan nyttjas idag som parkering och enligt företaget är den överbelastad vilket gör att verksamheterna har svårt att tillgodose kundernas behov av besöksparkeringar. Företaget föreslår därför att etableringsytan flyttas till grannfastigheten.

Företaget vill också att avstånden mellan den tillfälliga nyttjanderätten och byggnad är 12 meter. Genom att avståndet ökar kan företaget bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har anpassat den tillfälliga nyttjanderätten på Magnolia Bostads fastighet. Företaget kommer därmed kunna nyttja den utpekade parkeringen såsom beskrivs i yttrandet. Trafikverket har också anpassat så att avstånden mellan byggnaden och den tillfälliga nyttjanderätten är 12 meter enligt önskemål.*

Vasakronan

Eftersom samrådhandlingen är inkonsekvent och viss information saknas menar Vasakronan att det inte går att göra en utvärdering av hur järnvägsplanen påverkar företagets fastigheter. Baserat på underlaget konstaterar företaget att järnvägsplanen kommer medföra en stor negativ påverkan på omgivningen och företagets fastigheter.

Tre av företagets fastigheter ligger dikt an järnvägen och kommer starkt påverkas såväl under byggnationen av järnvägen och när järnvägen står klar. Företaget bedömer att påverkan kommer vara störst under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Vasakronans synpunkter. Trafikverket delar dock inte Vasakronans uppfattning utan*

anser att de underlag som krävs för detta skede i processen är framtaget. Detaljeringsgraden i det framtagna materialet har anpassats till den kunskap som behövs inför samråd. I den kommande bygghandlingen kommer produktionsplaneringen att fördjupas.

Företaget menar att den tillfälliga nyttjande kommer det leda till skador på fastigheterna och olägenheter för företaget. Buller, vibrationer, damm med mera från arbetsområdet anser företaget kommer bli omfattande. Bland annat anser företaget att byggdammet kommer kräva extra fönstertvätt och fler filterbyten, något som resulterar i högre kostnader för Vasakronan. Vasakronan anser att det saknas krav i samrådshandlingen på damm och bullerskyddande åtgärder. Företaget vill att Trafikverket tar fram åtgärdsplan för damm- och bullerdämpande åtgärder under byggtiden.

Trafikverket kommenterar: *När Trafikverket bygger är det ofrånkomligt att det bullrar och att störningar som exempelvis damm uppstår. Trafikverket väljer alltid de arbetsmetoder som påverkar omgivningen så lite som möjligt, men trots det kommer störningar uppstå för omgivningen.*

För att klara gällande riktlinjer för buller från byggarbetsplatser kommer Trafikverket att göra flera åtgärder. Det kan exempelvis handla om att sätta upp bullerdämpande plank eller välja metoder som åstadkommer begränsat med störningar. För att minska damm från arbetsplatsen kan arbetsmetoder som begränsar att dammet yr väljas.

När en järnvägsplan är fastställd tar Trafikverket fram en bygghandling som innehåller tekniska beskrivningar med krav som gäller för järnvägens funktion. Bygghandlingen är underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Det kan till exempel vara krav på högsta accepterade buller- och vibrationsnivåer under byggtiden och krav på att arbetet inte får göras på vissa tider eller att särskilda miljöskadliga metoder och material inte får användas. Under byggtiden kontrollerar Trafikverket entreprenörens miljöarbete genom exempelvis kontrollplaner, miljörevisioner och miljöronder på arbetsplatsen.

Transporter till/från och inom arbetsplatsområdet måste planeras så att trafikrörelser och avstängningar inte stör allmän trafik till/från företagets fastigheter. Företaget menar att Trafikverket måste ta fram tydliga riktlinjer för hur de tillfälliga nyttjanderätterna kommer trafikeras och belastas under byggskedet. Företaget vill bland annat se att Trafikverket tar fram skedestidsplan och APD-plan samt att dessa samordnas med Vasakronan. Företaget vill också att Trafikverket förtydligar i vilken etapp respektive anläggningsdel ska uppföras.

Trafikverket kommenterar: *När Trafikverket bygger i tätbebyggt område behövs trafikomläggningar och arbetsvägar. Arbetsplatsen skapar ofta en barriär som kan påverka övrig trafik. För de fastighetsägare som ligger i anslutning till järnvägen kommer störningar att uppstå.*

I järnvägsplanen presenteras ett sätt att bygga ut järnvägen och byggmetoder för det. Det kan dock finnas andra sätt att bygga ut planförslaget vilket kommer att utredas vidare efter att järnvägsplanen är

fastställd. De begränsningar som de tillfälliga ytorna skapar sätter dock förutsättningarna för hur planförslaget kan byggas ut oavsett byggmetod.

För företagets fastighet vid Strandbodgatan blockeras ett par av byggnadens entréer av tillfällig nyttjanderätt. Entréerna måste finnas tillgängliga under byggtiden. Företaget menar också att de behöver ha åtkomst runt hela sin fastighet för att utföra drift- och underhållsätgärder. De vill också att Trafikverket säkrar att byggnaden även i framtiden kan ses som ett landmärke med en attraktiv närmiljö.

Trafikverket kommenterar: *Det tillfälliga markanspråket runt byggnaden som kallas Juvelen och dess entréer samt fasad kommer behöva samnyttjas av Trafikverkets entreprenörer och Vasakronan. Drift- och underhållsarbeten på bygganden behöver utföras i samråd med Trafikverkets entreprenörer. Entréer bedöms kunna vara tillgängliga under byggtiden.*

Ett område mellan byggnaden som kallas Juvelen och Strandbodgatan kommer att fungera som omledning av trafik för leveranser till/från byggnaden. Det har också säkrats att lastbilar kan vända så att leveranser möjliggörs. Den del av Strandbodgatan som ligger under järnvägsbroarna kommer endast vara öppen för blåljus, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

I gestaltningsprogrammet, som tas fram till granskningshandlingen, kommer gestaltningen för den planerade järnvägen (inklusive de två stationerna) beskrivas. Gestaltningsprogrammet tas fram i dialog med Uppsala kommun. I gestaltningsprogrammet kommer det gå att läsa mer om riktlinjer och ambitioner med gestaltningen samt hur gestaltningen ska genomföras under fortsatt projektering, byggande och drift.

För företagets två fastigheter som ligger vid Sidenvärgatan nyttjas Sidenvärgatan och Suttungs gränd som transportvägar. Transportvägar får inte blockeras. Företaget menar också att gatan blir för smal för att klara både den ökade trafikmängden och den trottoar som krävs framför de två byggnadernas entréer. Vasakronan anser att Trafikverket måste visa hur järnvägen kan byggas på annat sätt än avstängning av och hinder av trafik på Sidenvärgatan, Fjalars gräns och Suttungs gränd.

Längs med Sidenvärgatan hyr företaget ut parkeringar. Parkeringen nyttjas också vid underhåll av byggnaden. Företaget betonar att marken måste vara tillgänglig och inte kan disponeras av annan part.

Trafikverket kommenterar: *Sidenvärgatan kommer under perioder bestå av en enkelriktad fil. Gatan kommer under perioder kunna nyttjas som genomfartsled men bör undvikas då flertalet bussar och oskyddade trafikanter kommer nyttja gatan.*

Trottoaren mellan byggnaden kallad Uppsala Gate och Sidenvärgatan kommer under perioder att behöva stängas av för att nyttjas av busstrafiken. Trottoaren utanför byggnaden kallad Magasin X kommer att vara öppen under hela byggtiden. Cykeltrafiken kommer under en period ledas om till Kungsgatan.

Parkeringsplatser inom den tillfälliga nyttjanderätten kommer inte kunna nyttjas. Drift- och underhållsarbeten på byggnaden behöver utföras i samråd med Trafikverkets entreprenörer.

Företaget anser att de nya plattformsförbindelser som föreslås i järnvägsplanen inte kan utgöra rimliga ersättningar för de som tas bort. De menar också att de försämrar järnvägens integrering i staden. Vid företagens fastighet i anslutning till Strandbodgatan föreslår kommunen en ny plattformsförbindelse över spåren. Företaget menar att järnvägsplanen riskerar omöjliggöra plattformsförbindelsen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket delar dock inte Vasakronans uppfattning. Järnvägsplanen bedöms ge förbättrade förbindelser mellan staden och stationen genom fler kopplingar till och från anläggningen samt inom anläggningen.*

Trafikverket samarbetar med Uppsala kommun för att säkra att båda parter planering går att genomföra.

För de nya järnvägsbroarna över Strandbodgatan menar företaget att en förlängning av tätt tråg behöver grundläggas med pålning. Trafikverket behöver redovisa sättningsrisker för företagens fastigheter. Det behöver också klargöras vilka skyfall som tråget klarar så det inte påverkar företagens fastighet.

Företaget vill att Trafikverket redovisar vad som händer om det kommunala vatten- och avlopps nätet överbelastas som en följd av ökat dagvatten från järnvägen. Företaget vill också ha en ökad förståelse för hur ett eventuellt skyfall skulle påverka deras fastigheter.

Trafikverket kommenterar: *Byggnationen av järnvägen och tillhörande tråg bedöms inte orsaka några sättningsrisker i närliggande fastigheter. För att studera detta närmare tas en riskanalys fram. I analysen studeras grundläggningen för byggnader nära järnvägen.*

Järnvägsplanen kommer inte medföra ökat dagvatten från järnvägen. Då området runt järnvägen idag är hårdgjort kommer en utbyggnad av järnvägen medföra en större magasinering förmåga än de befintliga asfalterade ytorna. Ett eventuellt skyfall kommer att påverka fastigheten på samma sätt som idag.

Företaget vill att Trafikverket kompletterar handlingarna med riskberäkningar och riskanalys kopplat till farligt gods och urspårning vid Uppsala Centralstation. Företaget vill också se beräkningar på individ- och samhällsriskenivåer. Trafikverket behöver förtydliga avståndet mellan nya plattformar och företags fastigheter samt hur urspårningsrälen kompenserar för det minskade avståndet.

Trafikverket kommenterar: *En riskutredning har tagits fram där två olycksscenarioer har bedömts kunna resultera i betydande påverkan på tredje man. Dessa är urspårning samt olyckor med farligt gods. Såväl planbeskrivningen som MKB:n har uppdaterats med denna information.*

För att minska den förhöjda risknivån på delar av sträckan föreslås skydd mot urspårade tåg i form av skyddsräler. Skyddsräler är räler som ligger

strax innan för de ordinarie rälerna med syfte att försöka håll kvar det urspårade tåget på banvallen.

Vasakronan betonar att deras fastigheter nära spåren inte är byggda för att klara en ökad belastning av buller och vibrationer såväl under byggtiden som när järnvägen står klar. Utan åtgärder för att minska buller och komfortvibrationer kommer företaget påverkas negativt. Företaget ser hellre bullerplank än fasadåtgärder.

För företagens fastighet längs med Sidenvävargatan kommer trafiken på gatan att öka. Det i sin tur kommer öka vibrationerna i marken, något som kan påverka byggnadernas konstruktioner negativt. Trafikverket måste därför redovisa vibrationsdämpande åtgärder.

Trafikverket kommenterar: *När Trafikverket bygger är det ofrånkomligt att det bullrar och att störningar uppstår. Trafikverket väljer alltid de arbetsmetoder som påverka omgivningen så lite som möjligt, men trots det kommer störningar uppstå för omgivningen. Hur störningar kommer att hanteras utreds mer detaljerat inför kommande skedet, när det finns mer information om exakta arbetsmetoder, tider och platser. I detta skede beskrivs byggbuller översiktligt. Entreprenören ska alltid ta fram en kontrollplan för hur riktvärden ska klaras.*

Bullerskyddsskärm har inte bedömts som aktuellt i de centrala delarna av staden, delvis på grund av att det medför en barriär inne i staden, delvis för att de byggnader som finns centralt generellt är många våningar höga och ett "normalhögt" bullerskydd skulle inte ge någon betydande dämpning. Fastighetsnära åtgärder är därför att föredra i de fallen.

Sidenvävargatan är en kommunal gata och regleras därför inte i järnvägsplanen. Vibrationspåverkan på byggnader från järnvägen kräver generellt vibrationer av en betydligt större storleksordning än de vibrationer som kan upplevas som störande för människor. Vibrationspåverkan minimeras genom att utforma spåren på ett sådant sätt att vibrationerna dämpas.

Företaget oroar sig för att grundvattenbortledning i området kan leda till sänkta grundvattennivåer, något som kan påverka byggnadens grundläggning negativt. Företaget betonar att det är viktigt att de inte ser någon förändring av grundvattennivån då deras byggnader är sättningsskänsliga. Trafikverket måste därför redovisa hur den nya järnvägen ska grundläggas. Företaget oroar sig särskilt över hur befintligt tråg kommer påverkas och hur en ombyggnad av tråget påverkar dess närområde.

Företaget vill att Trafikverket förtydligar vem som ansvarar för att ta fram och implementera en krisberedskap för tråget hos räddningstjänst. Det handlar om när tråget är vattenfyllt efter skyfall vilket kan leda till att tågtrafiken måste stängas av.

Trafikverket kommenterar: *Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplanen för Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation arbetar Trafikverket också med tillstånd för planerad vattenverksamhet. I denna process kommer Trafikverket att undersöka de miljöeffekter som vattenverksamheten bedöms medföra. Avgränsningssamråd inför*

upprättande av tillståndsansökan för vattenverksamhet hölls i våren år 2023.

Ett kontrollprogram kommer att tas fram för att kontrollera grundvattennivåerna under byggskedet. I kontrollprogrammet följs behov av eventuella åtgärder upp för att motverka påverkan på byggnaders grundläggning.

Trafikverket ansvarar för järnvägen och dess grundkonstruktioner.

Företaget önskar veta på vilken plushöjd de planerade murarna på östra respektive västra sidan av järnvägen kommer anläggas. De önskar också en större förståelse för hur stödmurar ska grundläggas.

Företaget vill att Trafikverket redovisar att de ökade elektromagnetiska fältet runt järnvägen inte påverkar känslig mät eller inspelsutrustning som används.

Trafikverket kommenterar: *Stödmuren på den östra sidan av spår 10 kommer ha en höjd som varierar mellan 0,6–5,2 meter. Stödmuren kommer vara som högst närmst Strandbodgatan. På den västra sidan av järnvägen och vid spår 0 kommer stödmurens höjd variera mellan 0,5–2,0 meter. Stödmuren kommer vara högst vid Strandbodgatan.*

Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) har avseende en apparats eller ett systems förmåga att fungera tillfredställande i sin elektromagnetiska miljö utan att medföra oacceptabel elektromagnetiska störningar till annan elektrisk utrustning har studerats. EMC kommer att fortsätta att studeras allt eftersom arbetet med att planera och bygga järnvägen fortskrider.

RRK fastigheter

I sitt yttrande listar företaget hur deras fastighet kommer påverkas av den kommande järnvägen. Det handlar bland annat om entréer som behöver finnas tillgängliga, förråd som blir oåtkomliga och hur tillfälligt nyttjande omöjliggör åtkomst till lokaler. Företaget ställer sig också undrande hur deras musikstudio kommer påverkas av den ökade trafiken.

Trafikverket kommenterar: *Samtliga entréer kommer att kunna nås, men behöver samnyttjas med Trafikverkets entreprenör.*

Sedan samrådet våren år 2023 har en tillfällig nyttjanderättsyta lagts till runt byggnaden på fastigheten för arbets- och transportväg. Trafikverket för en löpande dialog med fastighetsägaren hur samnyttjandet ska lösas så att transporter inte hindrar pågående verksamhet.

Fastigheten utsätts idag för höga ekvivalenta och maximala ljudnivåer från både tågtrafiken och vägtrafik. För att byggnaden ska kunna nyttjas som en välfungerande musikstudio idag med minimerade bullerstörningar från trafiken förutsätts att byggnaden har en bra fasadljudisolering.

Ombyggnationen av järnvägen medför att två spår hamnar närmare byggnaden och ett ökat tillskott av tåg på spåren. Antalet tåg år 2040 blir cirka 200 fler per dygn än i dagsläget. Fördelningen av tågtyper blir också annorlunda i planförslaget jämfört med nuläget. Det innebär att mer bullriga tågtyper (exklusive gods), som idag utgör en stor del av trafiken på

sträckan, byts ut mot andra tågtyper som är mindre bullriga. Detta leder sammantaget till att den ekvivalenta ljudnivån från tågtrafiken inte beräknas öka i planförslaget i förhållande till nuläget, trots att spåren hamnar närmare. Den maximala ljudnivån beräknas också bli ungefär densamma som den är idag. Antalet godståg ökar inte jämfört med nuläget. Eftersom antalet tåg totalt sett ökar, ökar dock antalet tillfällen då bullerstörningar kan upplevas. Sammantaget konstateras att bullerstörningen kan upplevas annorlunda med spåren närmare och med fler tågpassager, men bullersituationen sett till faktiska ljudnivåer förändras inte på ett sådant sätt att det krävs bullerskyddsåtgärder för att behålla samma ljudnivå vid fasad (och därmed inomhus) som idag.

Uppsala II Kungsängen Ab

Företaget motsätter sig ett anspråkstagande av tillfälligt nyttjande på deras fastighet. Företaget betonar att Trafikverket behöver komplettera järnvägsplanen med motiv till varför Trafikverket behöver ta fastigheten i anspråk. Det behöver också bli tydligare hur intresseavvägningar har genomförts. Handlingen bör också kompletteras med under vilken tidsperiod fastigheten kommer tas i anspråk.

På företagets fastighet finns idag en bensinstation och som en följd av den tillfälliga nyttjanderätten menar företaget att bensinstationen inte kommer kunna vara kvar. Detta med anledning av att infarten försvinner och ersätts med en längre infartsväg. Den längre infartsvägen menar företaget kan innebära att bilister drar sig från att köra in till macken. Företaget framhåller också att övriga delar av fastigheten där handel är tillåten inte kommer kunna nyttjas då parkeringsplatser tas i anspråk.

I stället för att nyttja företagets fastighet menar företaget att alternativa platser finns för tillfälliga nyttjanderätter. Företaget föreslår att Trafikverket i stället bör nyttja den grönyta som finns i anslutning till korsningen Kungsgatan/Kungsängsleden.

Trafikverket kommenterar: *Den tillfälliga nyttjanderätten som tidigare låg vid bensinstationen har flyttats och belastar inte längre Uppsala II Kungsängens fastighet.*

Företaget informerar också Trafikverket om den utveckling som planeras inom fastigheten. Bland annat för företaget dialog med eventuella hyresgäster för att bedriva matvaruhandel på fastigheten. Företaget har också sökt rivningslov för befintlig butik, verkstad och bensinstation. Företagets förhoppning är att kunna bygga en matbutik med start vid årsskiftet 2023/2024. Det är därför avgörande att parkeringsplatserna inte nyttjas av Trafikverket under byggnationen av järnvägen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för informationen. Se även Trafikverkets svar ovan gällande den tillfälliga nyttjanderätten.*

2.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Yttrande, kompletterande samrådsaktivitet utformning av planförslaget, vintern 2024
Efter genomfört samråd kommer yttrande och bemötande redovisas i detta avsnitt.

Yttrande, samrådsaktivitet utformning av planförslaget, våren år 2023

Trafikverket har tagit emot 31 skriftliga synpunkter från myndigheter, organisationer och företag. Av dessa har Fortifikationsverket, Statens fastighetsverk, SGU, Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Svenska Kraftnät, MSB, Elsäkerhetsverket, SMHI och Lantmäteriet meddelat att de inte har några synpunkter på samrådshandlingen. Resterande synpunkter sammanfattas nedan och därefter bemöter Trafikverket synpunkterna i kursivt.

Cytiva

Cytiva informerar Trafikverket om att de avser att ansöka om tillstånd för grundvattenpumpning på en fastighet vid det planerade järnvägen (Boländerna). Företaget informerar även att de planerar för byggnation av dag- och släckvattenmagasin på samma fastighet och i samband med det anlägga kulvert mellan denna och en intilliggande fastighet. Detta arbete medför även ingrepp på Björkgatan. Ovan angiven information bör ingå som underlag när Trafikverket utreder järnvägsplanens påverkan gällande planerad grundvattenpumpning.

Projektet behöver också beakta att det finns tre Sevesoanläggningar i Boländerna (Cytiva, Recipharm och Vattenfall).

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket är medveten om ovannämnda och tar med sig detta inför kommande dialog med Cytiva.*

SJ

Det är med stor tillfredsställelse SJ noterar att de alternativ som SJ förordat finns med i allt väsentligt. Det är SJ:s bedömning att Uppsala Centralstation och fyrspåret söder får en mycket god funktionalitet med de föreslagna lösningarna.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkten noteras.*

SJ noterar att det i planbeskrivningen anges att spår 2 A ska användas för vändande pendeltåg norrifrån och spår 2 B som ett passagespår för godståg. SJ uppfattar inte att dessa två användningsområden är parallella utifrån de växelförbindelser som anges i Figur 40.

Trafikverket kommenterar: *Det stämmer att dessa två användningsområden ej är parallella (för detta hade det krävts en växelförbindelse mellan spår 1A/1B och 2A/2B, det vill säga mitt på spåren). Vid tillfällen då det finns ledig kapacitet trafikerar spår 1 alternativt spår 2 av godståg. Genom att spår 2B är ett extra plattformsläge ökar flexibiliteten för att kunna genomföra godståg vid maxtimme, jämfört med om även detta plattformsläge skulle trafikerar av persontåg. Figur 40 i planbeskrivningen uppdateras och förtydligas.*

SJ noterar också (utifrån Figur 40) att det inte är möjligt att komma från spåren 8–10 till det västra dubbelspåret. Det har avgörande betydelse för tågtrafiken att spåren 8–10 i händelse av stopp på det östra dubbelspåret kan framföras via det västra.

Trafikverket kommenterar: *Denna förbindelse är med nuvarande utformning möjlig vid Uppsala Södra, ej längre norrut än så. Det är däremot möjligt att ta sig från fjärrtågsspåren till spår 1 och 2 strax söder om Uppsala Centralstation. Att anlägga båda dessa växelförbindelser direkt söder om Uppsala Centralstation är ej möjligt eftersom det råder platsbrist på grund av många växlar i detta område.*

För ökad flexibel användning av spåren norrut från Uppsala Centralstation behöver det finnas en växelförbindelse från uppspåret Uppsala-Samnan till nedspåret norr om Dalabanans anslutning för att möjliga ytterligare samtidiga tågvägar.

Trafikverket kommenterar: *Detta område ligger utanför järnvägsplanen och Trafikverkets projekt och behöver därmed hanteras på annat sätt. Utformningen har tagits fram utifrån de ställda kraven på kapaciteten i just detta uppdrag. Detta kan i framtiden hanteras som en del av Trafikverkets underhåll, det finns dock inget beslut om detta i dagsläget.*

SJ påpekar att riktningspilarna i en av figurerna i planbeskrivningen anger högertrafik på dubbelspåren, och ställer sig frågande till om det stämmer

Trafikverket kommenterar: *Figuren har justerats med riktningspil, det vill säga vänstertrafik.*

SJ understryker vikten av att de östra spåren, som blir en del av huvudjärnvägsnätet för fjärrtrafik, utformas för en hastighet om 250 km/tim hela sträckan utanför Uppsala bangård ner till länsgränsen.

Trafikverket kommenterar: *Föreslagen spårgeometri mellan Uppsala Centralstation och Bergsbrunna möjliggör för 250 km/tim medan signalsystemet möjliggör för 200 km/tim.*

Stockholms handelskammare

Stockholms handelskammare ställer sig positiva till utbyggnaden av järnvägen eftersom det medför en bättre infrastruktur och kommunikation mellan Stockholm och Uppsala. För att säkra kompetensförsörjning behövs fler bostäder samtidigt som pendlingsmöjligheterna förbättras.

Handelskammaren påpekar att omvärldsläget har påverkat bostadsbyggandet vilket i sin tur påverkar företagens möjligheter att rekrytera. Besked om byggstart och färdigställande av fyrspåret har därför ett mycket stort signalvärde till marknaden om att Uppsala är en plats värd att satsa på. Handelskammaren vill därmed understryka vikten av att projektet inte fördröjs, förlängs eller försenas. Utgångspunkten bör vara att projektet följer den tidplan

som framgår av fyrspårsavtalen, innebärande att trafik på de nya spåren ska kunna öppnas senast 2034.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkterna noteras. Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun angående tidsplan i kapitel 2.3.*

Lantbrukarnas riksförbund Mälardalen och Uppsala

LRF anser att bilden av jordbruk kan nyanseras ytterligare i handlingarna för att hitta fler effekter som kan behöva åtgärdas. Förutsättningarna för jordbruk påverkas inte bara av själva markanspråket utan även av hur fastigheter, arrendeförhållanden, skiften, markavvattning, framkomlighet och så vidare förändras. En del av detta beskrivs i handlingarna. Utvecklingen av kommunikationer och bostäder i södra delen av Uppsala är omfattande och medför kumulativa effekter. LRF anser att beskrivningen av effekterna för jordbruk bör fördjupas. Indirekta effekter bör också vägas in i utvärderingen för att hitta fler eventuella effekter som kan behöva skadeförebyggande åtgärder. LRF anser att planbeskrivning och MKB behöver kompletteras med övriga infrastruktursatsningar, en beskrivning av utvecklingen av södra Uppsala i stort och slutsatser om vad det kan innebära för jord- och skogsbruk på sikt.

Trafikverket kommenterar: *Beskrivningen av påverkan på jord- och skogsbruk har reviderats i MKB:n. Text har justerats med resonemang kring kumulativa och indirekta effekter.*

LRF anser att förslaget att återskapa mark under den gamla banvallen till jordbruksmark är en bra intention. LRF vill uppmantra Trafikverket att diskutera med SLU om det senaste forskningsläget om hur packad mark kan återställas. Kanske finns möjlighet att testa och utvärdera metodiker, som också kan komma till nytta i framtida projekt där väg- eller järnväg utgår och mark ska återställas.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket instämmer och har inlett dialog med SLU i frågan.*

LRF önskar att Trafikverket diskuterar effekter av stängd passage i plan, utrivning av brobana för befintlig järnväg samt omfördelning av jordbruksmark med berörda markägare. Detta för att försöka hitta lösningar för att säkerställa framtida produktion.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket för en dialog med berörda markägare.*

LRF tolkar det som att förutsättningarna för markavvattningsföretag inte kommer att vara oförändrat och att en omprövning av företagen behöver ske gällande parter, andelstal och så vidare.

Trafikverket kommenterar: *Det stämmer att markavvattningsföretag kommer förändras till följd av järnvägsbygget. Det kommer att hanteras antingen genom en överenskommelse eller omprövning av företaget efter järnvägsplanen vunnit lagakraft. Trafikverket har samrått med berörda markavvattningsföretag.*

LRF noterar med glädje att Trafikverket har tänkt på placeringen av ytor för tillfälligt nyttjade och etablering. Etableringsytor och byggtrafik kan också orsaka markpackning eller skador på täckdikning. Drift av jordbruksföretag kommer att påverkas under de år som arbetet med järnvägen sker. Stora inskränkningar i brukandet av mark under lång tid kan innebära att det inte går att nå lönsamhet. LRF vill här särskilt påminna om att det egna företaget kan vara den enda inkomst man har.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkten noteras. Ersättning kommer hanteras enligt gällande lagstiftning. Trafikverket kommer fortsatt föra dialog med berörda.*

LRF önskar att handlingarna tydliggörs kring hur marken avvattnas, om det finns risk för påverkan på eventuellt täckdikning och så vidare. Dialog med berörda markägare kan klargöra eventuella anläggningar.

Trafikverket kommenterar: *Ovan nämnda aspekter har utretts vidare och redovisas i MKB:n. Trafikverket har kontinuerligt fört dialog med berörda markägare och detta kommer att fortlöpa under hela planläggningsprocessen.*

LRF önskar att handlingarna också ska beskriva hur avbaning ska ske och om matjord från jordbruksmark kan lagras tillfälligt för att nyttjas på annan plats (exempelvis vid återställande runt Sävjaån/befintlig banvall).

Trafikverket kommenterar: *Där det är motiverat utifrån naturmiljön kommer massor återanvändas. I järnvägsplanen regleras inte hur avbaning sker eller om massor kan återanvändas. Dessa frågor som berör produktionsplaneringen utreds ännu och kommer hanteras i bygghandlingen efter att järnvägsplanen fastställts. I bygghandlingen kommer produktionsplaneringen att fördjupas.*

LRF önskar att Trafikverket tydliggör frågor angående byggtiden; när är en lämplig period för etablering, hur länge pågår byggskedet, behövs all mark under hela byggperioden och så vidare. Detta för att underlätta förståelsen för bruksförhållanden under byggperioden.

Trafikverket kommenterar: *Till granskningshandlingen kommer en bilaga (Tillfälliga nyttjanderätter - Bilaga 1 till plankartor) som beskriver den tid Trafikverket behöver nyttja marken, syfte med ytan och eventuella restriktioner tas fram. De tillfälliga nyttjanderätterna kommer preciseras i tid till granskningshandlingen. Även denna information kommer finnas i den ovannämnda bilagan. Dialog kommer fortsatt föras med berörda markägare.*

Klimatet kommer att bli varmare med ökad frekvens av skyfall varvat med torrperioder. Behovet av fördröjning av vatten i vårt samhälle samt bevattning i jordbruket kommer troligen att öka. LRF vill därför uppmantra Trafikverket att fundera på lösningar för dagvatten och eventuell permanent grundvattenbortledning där man ser vattnet som en resurs. LRF önskar att Trafikverket diskuterar effekter av grundvattenbortledning med

berörda markägare. LRF vill uppmantra Trafikverket att se dagvatten från broar och bortpumpat vatten som en resurs, som kan vara till nytta för andra parter (exempelvis för bevattning, som släckvatten vid brand eller, efter rening, som förstärkning i fuktiga naturmiljöer).

Trafikverket kommenterar: Trafikverket instämmer att det finns stora fördelar med att behandla vatten som en resurs. Detta projekt medför dock endast en begränsad grundvattenbortledning vid byggnationen av järnvägsbroarna.

Funktionsrätt Uppsala

Funktionsrätt menar att olika typer av funktionsnedsättningar gör att individer drabbas olika hårt av bullerstörningar. Funktionsrätt anser därför att åtgärder måste vidtas för att försäkra att närliggande bostäder och allmänna platser inte får förhöjda bullernivåer. Bullernivåer runt spåren bör inte överskrida rådande riktlinjer för buller.

Funktionsrätt saknar en gedigen vibrationsutredning i handlingarna. Vibrationer bör undersökas i förhållande till personer med funktionsnedsättning och potentiella skador för målgruppen behöver beaktas.

Funktionsrätt anser att dessa punkter bör uppfyllas för att området ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

Trafikverket kommenterar: Utbyggnaden av planförslaget går i en sträckning som redan idag är buller- och vibrationsutsatt från den befintliga järnvägen. För samtliga byggnader/områden där riktvärden för buller riskerar att överskridas utreds bullerskyddsåtgärder.

Planförslagets påverkan på ljudnivån i området är överlag begränsad, men som störst på bostäder som ligger nära järnvägen. Ett hundratal bostadshus bedöms bli bullerberörda till följd av planförslaget. Med den föreslagna järnvägsnära bullerskyddsskärmen samt med föreslagna fastighetsnära åtgärder bedöms inga riktvärden inomhus överskridas. Inga skolor blir bullerberörda av planförslaget.

En vibrationsutredning är genomförd för järnvägen med fokus på sådana vibrationer som uppstår i bostäder och kan uppfattas som störande för människan, så kallade komfortvibrationer. Ett tiotal bostäder bedöms i nuläget utsättas för komfortvibrationer över riktvärdet som gäller för väsentlig ombyggnad. I planförslaget kommer en hastighetsökning att ske. Tågen går inte i den högre hastigheten förbi de mest tätbebyggda områdena. Även om hastigheten samt frekvensen av tåg ökar så bedöms inte det innebära någon ökning av komfortvibrationer längs sträckan

Planförslaget innebär att de nya järnvägsspåren får en större järnvägsbank med bättre och bredare banunderlag samt att de nya spåren inte placeras närmre bostäder på den västra sidan om nuvarande spår. Det är på den västra sidan som flest bostäder som anses vara berörda av komfortvibrationer idag finns belägna. Planförslaget innebär att antalet vibrationsutsatta bostäder och storleken på vibrationerna bedöms vara ungefär detsamma som i nuläget, men antalet tillfällen då vibrationerna

uppkommer kan öka. Påverkan bedöms sammantaget bli liten och därför föreslås inga skyddsåtgärder för komfortvibrationer.

Föreningen Sydöstra Uppsala

Föreningen Sydöstra Uppsala menar att de inte fått vara med i tidiga skeden i flera pågående kommunala planprocesser. Därmed har Uppsala kommun inte tagit hänsyn till föreningens demokratiska rättigheter. Föreningen vill därför att Trafikverket inväntar den politiska och rättsliga processen med den fördjupande översiktsplanen samt avtalet med staten innan Trafikverket fortsätter planprocessen för järnvägen.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket för dialog med Uppsala kommun om bland annat den pågående kommunala planeringen.*

Föreningen ifrågasätter om det verkligen finns ett behov av den nya järnvägen. Det kommer enligt föreningen medföra stor påverkan på bostadsområdet Bergbrunna. Vidare funderar de hur en station i Bergsbrunna ska avlasta Uppsala Centralstation eftersom endast pendeltåget ska stanna i Bergsbrunna. Föreningen ställer sig frågande till hur en ny station i Bergsbrunna ska gynna de södra stadsdelarna.

Trafikverket kommenterar: *Uppsala Södra har lokaliserats för att fungera som en pendeltågsstation i den nya stadsdelen som Uppsala kommun planerar för. Se även Trafikverkets svar under kapitel 3.5 och rubriken Stadsavtal kopplade till järnvägsanläggningen.*

Föreningen förordar att spåren dras i annan sträckning, för att undvika åsen och de höjdskillnader som föreligger i anslutning till Bergsbrunna och existerande spår. Föreningen ifrågasätter om det är ekonomiskt hållbart att fylla nivåskillnaderna mellan befintlig järnväg och nya spår jämfört med en dragning där detta inte behöver göras i lika stor omfattning.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar under kapitel 2.5 och rubriken De tillkommande järnvägsspåren.*

Föreningen påpekar att fyra spår i bredd är mer känsligt för störningar, jämfört med två skilda banor. Byggs de nya spåren skilda från befintliga behöver inte boende störas under byggnadstiden och godståg och snabbtåg kan trafikera den nya banan (vilket innebär att de passerade tågen i bostadsområdet blir färre).

Trafikverket kommenterar: *När Trafikverket bygger är det ofrånkomligt att störningar uppstår. Trafikverket kommer att säkra att gällande riktlinjer för störningar från arbetsplatsen säkras. Det kan exempelvis handla om att sätta upp bullerdämpande plank, välja metoder som åstadkommer begränsat med störningar.*

Se även Trafikverkets svar under kapitel 2.5 och rubriken De tillkommande järnvägsspåren för motiv till lokalisering av de tillkommande spåren.

Föreningen önskar få ett fortsatt samarbete med Trafikverket där de kan ingå i en referensgrupp eller liknande i det fortsatta arbetet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tackar för förslaget, men har tyvärr inte möjlighet att arbeta med en referensgrupp.*

Fastighetsägarna

Fastighetsägarna är som helhet positivt inställda till Fyra spår Uppsala. Både att det ökar kapaciteten för tågen och att det byggs två nya stationer på sträckan. Utifrån förslagen på järnvägens lokalisering och dess miljöpåverkan samt förändringar för enskilda vägar har Fastighetsägarna inga direkta synpunkter. Däremot vill de lyfta upp vikten av att genom hela arbetet ha en god dialog med fastighetsägare som på olika sätt påverkas av byggnationerna och dess medföljande konsekvenser. Flertalet medlemmar menar att det finns en bra dialog idag och att det är av högsta vikt att den fortsätter även framöver.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar synpunkten. Under planläggningsprocessen har dialog förts med fastighetsägare som påverkan av anläggningen. Trafikverket kommer fortlöpande att ha en dialog med de fastighetsägare som berörs av järnvägsplanen.*

Norrvatten

Norrvatten och Uppsala Vatten planerar att bygga en gemensam huvudvattenledning mellan Knivsta Centrum och Bäcklösa vattenverk i Uppsala. Ledningens nuvarande lokalisering innebär att denna behöver korsas Trafikverkets föreslagna anläggning. Platsen där detta ska ske behöver samordnas med Trafikverket. Diskussion kring skyddsror under spåret och övriga konstruktioner vid korsningspunkter behöver påbörjas snarast.

Tider för båda projekten behöver samordnas i möjligaste mån.

Norrvatten önskar ha fortsatt dialog med Trafikverket och ser fram emot fortsatta samordningsmöten.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket är medveten om den planerade huvudvattenledningen. Fortsatt dialog kommer genomföras med Norrvatten för att säkerställa god samordning mellan projekten.*

Uppsala Brandförsvaret

Skyddsral anges vara en effektiv skyddsmetod för tåg som passerar med hastigheter upp till 160 km/tim. Längs delar av sträckningen Södra Bergsbrunna-Uppsala Centralstation kommer dock passagerartåg köra i hastigheter som överskrider 160 km/tim. Det föreslås enbart skyddsral som skyddsåtgärd för urspårning. Brandförsvaret anser att riskutredningen bör motivera valet av skyddsral framför andra åtgärder, och tydliggöra på vilket sätt skyddsralen hanterar risken från de passagerartåg som överskrider 160 km/tim.

Trafikverket kommenterar: *Uppsala Centralstation är i dag en station där nästan alla tåg stannar för resandeutbyte eller tåg vänder vilket medför att i princip endast godståg kör genomgående trafikering. Godstågens största tillåtna hastighet mellan Uppsala Centralstation och Bergsbrunna är i nuläget 100–120 km/tim och samma gäller även i framtiden. I utformningen av spåranläggningen har kapacitet, flexibilitet och redundans*

utifrån trafikeringen varit prioriterat vilket har påverkat objektplaceringar och växelförbindelser. Spårutformningen har medfört att största tillåtna hastighet (STH) för passagerartåg från infartssignalen vid Kungsängsleden är 160 km/tim och genom Uppsala centralstation är STH max 120 km/tim. Från Kungsängsleden till söder om tätortsbebyggelsen vid Bergsbrunna är STH för passagerartågen 200 km/tim och därifrån in mot Stockholm är STH 250 km/tim. I Bergsbrunna har åtgärden endast effekt på godståg som framförs i max 120 km/tim. PM risk förtydligas med denna information.

För fastigheter med verksamheter föreslås som regel inga skyddsåtgärder där avståndet medför förhöjd eller oacceptabel risk. Motiveringen är att personer förväntas vara vakna och ha god förmåga att sätta sig själva i säkerhet. Riskutredningen bör utveckla detta resonemang och tydliggöra på vilket sätt detta är relevant för riskscenariot urspårning. Händelseförloppet vid en urspårning kan gå mycket fort och därför vara svårt för personer att hantera även i vaket tillstånd.

Trafikverket kommenterar: Detta stämmer inte med hur risker värderats. Riskvärderingen utgår från DNV:s kriterier och att det finns ett område med oacceptabel risk samt ett område med förhöjd risk. Området med förhöjd risk (ALARP) delas upp i ALARP hög och ALARP låg. För verksamheter föreslås åtgärder om risknivån är oacceptabel eller förhöjd (ALARP hög). Att inte föreslå skydd för verksamheter inom ALARP låg utgår från att personer här förväntas vara vakna personer och möjligheten för dem att sätta sig i säkerhet bedöms vara god. För att ge bostäder och annan användning där personer vistas varaktigt samtidigt som de kan vara känsliga för påverkan från olyckor föreslås åtgärder när risknivån är oacceptabel eller förhöjd.

Riskutredningen kan med fördel tydliggöra vad som är kriterierna för att ett område ska definieras som "ej stadigvarande vistelse". På flera platser används begreppet för att motivera att inte rekommendera skyddsåtgärder.

Trafikverket kommenterar: I riskutvärdering används begreppet stadigvarande, vilket i sammanhanget ska tolkas som att vistelse i området eller byggnad är varaktig och inte tillfällig. Med ej stadigvarande avses i första hand garage och förrådsbyggnader där människor vistas tillfälligt. Exempelvis verkstäder, kontor, försäljningslokaler och bostäder utgör i sammanhanget platser för varaktig vistelse. PM risk förtydligas med denna information.

Några fastigheter för bostadsändamål är placerade mycket nära järnvägen, framför allt i Bergsbrunna. För dessa är resonemanget att stadigvarande vistelse ej förekommer inom den del av fastigheten där risknivån är förhöjd eller oacceptabel, därför rekommenderas inga åtgärder. Det handlar i flera fall om mindre fastigheter innehållande bostadshus med tillhörande trädgårdar i vilka det finns bland annat finns etablerade uteplatser, växthus och bodar. Riskområdet för förhöjd och oacceptabel risk sträcker sig i många fall mycket nära bostadshusens fasad. Brandförsvaret anser ej att definitionen "ej stadigvarande vistelse" är applicerbar för dessa fastigheter. Det går inte att reglera människors vistelse i sina egna

trädgårdar. Det kan även förekomma ej bygglovspliktiga byggnader på fastigheten som medför ökad vistelse, exempelvis attefallshus.

Trafikverket kommenterar: *Det är korrekt att det inte rekommenderas åtgärder för ett antal fastigheter i norra Bergsbrunna. Idag är det mycket kort avstånd till järnvägen och befintlig anläggning. Den utbyggda järnvägsanläggningen lokaliseras här på längre avstånd än befintlig anläggning, vilket medför att urspårningsrisken minskar. Olyckor med farligt gods i form av bränder kan sannolikt ej heller påverka befintliga bostadshus. Oavsett om en åtgärd är bygglovspliktig eller inte ska byggherren säkerställa att de tekniska egenskapskraven avseende skydd mot olyckor uppfylls. Bestämmelser om skydd mot urspårning finns i Boverkets konstruktionsregler, EKS.*

Brandförsvaret ställer sig frågande till varför riskerna för brandspridning inte hanteras. I riskutredning anges att avståndet från en brand till en fasad behöver vara minst 15 meter för att brandspridning och brännskador ska kunna bortses från. Det förekommer flertal fastigheter med kortare avstånd än 15 meter till järnvägen.

Trafikverket kommenterar: *Det är korrekt att 15 meter är ett tillräckligt avstånd mellan en brand och en byggnad för att på ett tillfredsställande sätt undvika brandspridning. Det är dock inte konsekvensen som avgjort om en åtgärd föreslås utan risknivån. Vid beräkning av risknivån tas hänsyn till hur anläggningen används och hur olycksfrekvensen varierar på respektive sida. Exempelvis är godstågstrafiken koncentrerad till de västra spåren, vilket innebär att området med förhöjd risk på västra sidan om spåren är längre än på östra sidan. Detta innebär att det inte erfordras fasadåtgärder inom 15 meter från närmsta spår om risknivån inte är ALARP hög för verksamheter eller ALARP låg för bostäder.*

I riskutredningen anges att brandskyddsåtgärder endast ska erbjudas till särskilt utsatta fastigheter. Detta menar Uppsala brandförsvaret skiljer sig från den allmänna uppfattningen om att brandskyddsåtgärder är lämpliga för att kompensera för korta avstånd mot en riskkälla. Brandskyddsåtgärder är vedertagna skyddsåtgärder i plan- och byggprocessen. I det vägledningsdokumentet *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods* (Länsstyrelsen Stockholm) som Uppsala kommun använder i samhällsbyggarprocessen står exempelvis att alla byggnader närmare än 30 meter ska vidta brandskyddsåtgärder.

Trafikverket kommenterar: *Länsstyrelsen i Uppsala län har inte i avgränsningssamråd uttryckt att projektet ska utgå från Länsstyrelsen i Stockholms riktlinjer. Dessa riktlinjer är främst avsedda för att användas av kommunerna i planering intill transportleder och inte hur själva infrastrukturen som sådan ska bedömas och värderas.*

Ett av syftena med ett bebyggelsefritt avstånd i vägledningen är att möjliggöra för utbyggnad av järnvägsanläggningen utan att intilliggande bebyggelse påverkas på ett otillfredsställande sätt. Denna järnvägsplan handlar om att förstärka en befintlig järnvägsanläggning. Riskvärderingen

sker mot praxis på de platser där risknivån vid utbyggd anläggningen kommer vara förhöjd vidtas också åtgärder. Sett till nuläget förändras risknivån endast marginellt i och med utbyggnaden.

Sedan samrådet våren år 2023 har spåren vid Boländerna omlokalisats. Två tillkommande spår anläggs, i stället för som tidigare på var sin sida, öster om befintliga spår. PM Risk inklusive föreslagna skyddsåtgärder har justerats utifrån dessa ändringar. Tre fastigheter vid Boländerna föreslås erbjudas, utöver skyddsriäl, fasadåtgärder för skydd mot brandspridning.

För en del fastigheter rekommenderas inga skyddsåtgärder med hänvisningen till att gällande detaljplan redan ställer krav på skyddsåtgärder. Det bör verifieras att dessa redan etablerade skyddsåtgärder fortfarande uppfyller kraven i detaljplanen trots ändrade förutsättningar. Det bör även verifieras att befintliga riskåtgärder hanterar samma typ av riskscenarion som utreds i Risk PM:et.

Uppsala brandförsvaret ger exempel på en fastighet där gällande detaljplan ställer krav på att påkörningsskydd ska uppföras minst fem meter från närmaste spår eller närmaste del av järnvägen som kan föra högspänning. Uppsala brandförsvaret ställer sig frågande till om detta kriterium fortfarande uppfylls efter att spår 100 tillkommit. I plankartan ställs krav på påkörningsskydd, vilket är en annan typ av skyddsåtgärd än de som diskuteras i riskutredningen.

Trafikverket kommenterar: *Aktuella fastigheter där detaljplaner ställer krav på skyddsåtgärder är detaljplanen för Bussterminal vid Uppsala C, Uppsala kommun, 0380-P2019/1, detaljplan för kv Siv, Uppsala kommun, 0380K-P2022/12 samt detaljplan för kv Vävstolen, Uppsala kommun, 0380-P2014/26.*

För den fastighet som Uppsala brandförsvaret nämner finns en planbestämmelse som anger "Påkörningsskydd ska uppföras. Skyddet ska placeras minst 1 meter från fastighetsgräns, minst 5 meter från närmsta spår eller närmsta del av järnvägen som kan föra högspänning". Placeringen av påkörningsskyddet kopplas till elsäkerhet, vilket hanteras i projekteringen.

Uppsala brandförsvaret lyfter fram en fastighet som inte finns med i Tabell 14 i PM Risk. Det bör framgå varför riskhänsyn till denna fastighet kan bortses från.

Trafikverket kommenterar: *Gällande detaljplan för fastigheten medges användning i form av trafikantservice samt användning kopplat till bebyggelsens kulturvärde, det vill säga station. PM risk förtydligas med denna information.*

Detaljplan Kv. Vävstolen 0380-P2014/26 ställer krav på åtgärder mot brand, ej urspårning. Är urspårningsskydd nödvändigt för att risken ska bli acceptabel behöver detta inkluderas i järnvägsplanen.

Trafikverket kommenterar: *Ovan nämnd detaljplan har garage och parkering närmst järnvägen. Detta beaktas som ej stadigvarande vistelse.*

Avstånd till bostadshus tillräckligt långt för att ej kräva skydd mot urspårning. PM risk förtydligas med denna information.

Uppsala brandförsvaret uppger att avståndet från järnväg till drivmedelsförsäljning på en specifik fastighet anges vara 22 meter och att inga åtgärder rekommenderas av Trafikverket. Uppsala brandförsvaret funderar om Trafikverket tagit hänsyn till de riskavstånd som verksamheten måste uppfylla för att bibehålla sitt tillstånd för att hantera brandfarliga vara. Enligt MSB handbok Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer ska avstånd till gnistbildande verksamhet vara minst 25 meter.

Trafikverket kommenterar: *Drivmedelsstationen ligger mot Kungsgatan och Kuggebrovägen. Kortaste avstånd från avluftning/lossningsplats till järnvägen är cirka 80 meter. Från pumpar är det som kortast cirka 70 meter. Ingen ytterligare hänsyn krävs. Inom 25 meter från utbyggd järnvägsanläggning finns endast parkeringsplatser längs med Vimpelgatan. PM risk förtydligas med denna information.*

Brandförsvaret ställer sig kritiska till att inga skyddsåtgärder föreslås för en specifik fastighet, trots att stadigvarande vistelse förekommer på ett avstånd där risken identifieras som förhöjd och oacceptabel. Brandförsvaret anser inte att individrisken är hanterad för fastigheten, och anser ej heller att spårväxelns placering är skäl till att utsätta personer för denna risk. Riskutredningen bör snarare inkludera spårväxelns bidrag till ökad risk för urspårning.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har utrett risken för den enskilda fastigheten vidare. Åtgärd för skydd mot urspårning kommer rekommenderas för fastigheten. Nämnad fastighet kommer att erbjudas fasadåtgärder för skydd mot brandspridning. Ett fönster byts på fasad mot järnvägen och ett fönster på fasad mot nordväst till fönster i brandteknisk klass EI 30. Detta är dock en följd av att spåren har bytt läge, se svar ovan. PM risk förtydligas med denna information.*

Det framgår inte i miljökonsekvensutredningen om riskerna med släckvatten efter en eventuell brand har beaktats. Släckvatten är det förorenade vattnet som kvarstår efter att en brand släckts vilket innehåller mer eller mindre skadliga ämnen för miljön. Brandförsvaret förordar att denna risk hanteras i samband med planarbetet.

Trafikverket kommenterar: *Släckvatten uppkommer vid alla räddningsinsatser där brand bekämpas. En beredskapsplan kommer att tas fram för hela järnvägssträckan med syfte att minska konsekvensen och risken för förorening till grundvatten vid olycka i driftskede. Beredskapsplanen blir ett verktyg för räddningstjänsten som kommer till platsen och behöver veta vad som är prioriterat för den specifika geografiska sträckan.*

Brandförsvaret önskar ta del av samrådsredogörelsen.

Trafikverket kommenterar: *Samrådsredogörelsen tillgängliggörs för allmänheten under granskningen av järnvägsplanen.*

Uppsala Vatten och avfall

I huvudsak passerar järnvägen genom områden med låg känslighet för grundvattenpåverkan. Vid schaktarbete kan dock känslighetsklassningen förändras och underlaget behöver därför kompletteras med förutsättningar och resonemang kring risken att påverka känslighetsklassningen och i förlängningen grundvattnet.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har genomfört en fördjupad riskanalys för yt- och grundvatten med känslighetskartan som grund.*

Bolaget vill upplysa om att det tagits fram en ny skyfallskartering för Uppsala tätort. Dessutom har det i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna tagits fram en skyfallskartering som tar hänsyn till ny bebyggelse. Enligt denna kartering behöver skyfallsvatten kunna passera under järnvägen för att inte orsaka skada.

För att kunna bedöma om dagvattnet kommer kunna avledas till Uppsala Vattens ledningar behöver flöden redovisas.

För avledning av länshållningsvatten till Uppsala Vattens ledningsnät ska en anmälan göras. Vid behov ska vattnet genomgå rening innan avledning.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har under framtagande av järnvägsplanen haft löpande dialog med Uppsala vatten och avfall. Via denna dialog har Trafikverket erhållit relevanta underlag för uppdraget.*

När Trafikverket tar fram en järnvägsplan bedöms effekterna endast mot lagakraftvunna detaljplaner.

Trafikverket kommer ta fram en anmälan för avledning av länshållningsvatten till ledningsnätet där så krävs.

Uppsala Vattens anläggningar behöver kunna hållas i drift under hela byggskedet. För att möjliggöra en god planering av drift av VA-anläggningen under ombyggnation behöver tidplan för genomförandet av järnvägsplanen samordnas med Uppsala Vatten i tidigt skede.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket håller med om att det är viktigt med god dialog under det kommande arbetet för att säkerställa en god funktion av Uppsala vattens ledningsnät.*

Det finns flertalet korsande VA-ledningspaket som behöver flyttas i samband med anläggandet av nya spår. Avtal med kostnadsfördelning gällande projektering behöver tas fram och undertecknas före dess att järnvägsplanen antas.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket kommer fortsatt föra dialog med berörda ledningsägare för att samordna det fortsatta arbetet. Arbeta pågår med att upprätta avtal. Trafikverket vill dock påpeka att avtal inte behöver vara färdigställda innan järnvägsplanen fastställs.*

Uppsala Vatten bedömer att strategin för grundläggning med KC-pelare behöver utvidgas till att gälla inom hela grundvattenförekomsten. Det vill säga att KC-pelare inom

vattenskyddsområdet och vattenförekomsten installeras på så sätt att de inte går igenom leran till undre grundvattenmagasin.

Trafikverket kommenterar: Utgångspunkten har varit att erhålla ett par meters avstånd mellan underkant KC-pelare och underliggande åsmaterial för att säkerställa att bindemedlet från KC-pelarininstallationen inte påverkar grundvattenmagasinet. Däremot finns det av stabilitetsskäl ett antal ställen utanför grundvattenskyddsområdet där det är nödvändigt att dra ner KC-pelarna ända ner till fastbotten. Hamnar KC-pelarbotten på ett visst avstånd ovan åsmaterialet i dessa områden finns det risk för att skred kan utlösas i den oförstärkta leran som är kvar under den KC-pelarförstärkta jorden.

Uppsala Vattens biogasanläggning ligger nära järnvägen och en riskanalys behöver ta hänsyn till denna under bygg- och driftskedet.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer ta fram en riskanalys för hela området, där biogasanläggningen kommer ingå. Alla eventuella kontrollåtgärder kommer finnas på plats innan bygg- och driftskedet.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) kan konstatera att Trafikverket har genomfört magnetfältsberäkningar. Beräkningarna visar på att bostäder i närheten av spåren har magnetfält som med god marginal understiger 0,4 μ T. SSM har därför inga ytterligare synpunkter på underlaget.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar Strålmynighetens uppfattning att bostäder i närheten av spåren har magnetfält som med god marginal understiger riktvärde.

Region Stockholm

Fyra spår skapar förutsättningar för såväl utveckling av arbetsmarknaden som utveckling av bostadsbyggandet i både Stockholms län och Uppsala län och är således ett högt prioriterat objekt för Region Stockholm, något som också tydligt markerats i våra remissyttranden till Trafikverket och regeringen under framtagandet av Nationell plan.

Region Stockholm har yttrat sig över planen tidigare och rekommenderade då Trafikverket att gå vidare med stationsutformningsalternativ IB. Det är därför positivt att Trafikverket nu valt det alternativet. Förslaget skapar bättre förutsättningar för byten mellan olika transportslag och ger kortare gångavstånd. Region Stockholm instämmer med den bild Trafikverket ger om stationsutformningen.

Trafikverket kommenterar: Synpunkten noteras.

Knivsta kommun

Det är av stor vikt att planförslaget tar hänsyn till de förutsättningarna som skapas för vidare planering av södra etappen av projektet Fyra spår Uppsala.

Den vägförbindelse som planeras under järnvägen vid Asphyddan är av stor vikt även för Knivsta kommun. En koppling mellan södra delen av Uppsala, E4 och Knivsta kommun skapar förutsättningarna för ett sammanhängande vägnät och möjligheten till ett regionalt cykelvägnät.

Trafikverket kommenterar: *De två järnvägsplanerna som utgör Trafikverkets projekt Fyra spår Uppsala tar hänsyn till varandra för att skapa en god helhet.*

Enligt medfinansieringsavtalet med Uppsala kommun så bygger Trafikverket en järnvägsbro vid Asphyddan, vilket skapar förutsättning för en planerad kommunal vägförbindelse. Vägförbindelsen planeras av Uppsala kommun.

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) bedömer att det uppdaterade förslaget på lokalisering av ställverksbyggnaden är positivt för förståelsen av byggnadens historia, om än i en kontext som förändrats till en renodlad plattformsmiljö och som dessutom omges av en allt mer utbredd storskalig stadsbebyggelse. En fristående placering, och inte direkt mot de höga perrongerna, låter tornbyggnaden framstå tydligare i sin högresta gestalt, samtidigt som önskad cykelbana kan dras utmed spårområdet istället för runt byggnaden. Föreslagen upphöjning på en högre sockel låter byggnaden få en tydligare roll i miljön, särskilt i vyer från plattformar och tåg där den upplevs nedsänkt. Positivt är också att denna begränsade flytt gör att byggnaden inte lämnar statligt ägd mark, varmed skyddet som statligt byggnadsminne kvarstår. Riksantikvarieämbetet har alltså inga invändningar mot föreslagen flytt.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkten noteras. Trafikverket delar RAÄs bedömning om att det är en bra lösning. Trafikverket har beslutat att gå vidare med fristående placering.*

Om en höjning blir aktuell förespråkar RAÄ en sockellösning i stället för ett bredare "podium" som låter byggnaden framstå som ett upplyft objekt med svårförståbar koppling till platsen. Sockelns utformning kräver särskild omsorg med detaljstudier avseende material och ytstruktur då denna del blir så pass framträdande. Tillbyggnaden från 1930-talet har ett antikvariskt berättigande, den kan också vara till fördel vid en återanvändning. Däremot innebär ett borttagande av tillbyggnaden att Ställverket återfår sin slanka, ursprungliga tornform, vilket är positivt för upplevelsen av arkitekturen. RAÄ ställer sig inte främmande till en rivning men skälen måste utvecklas.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkten noteras. Trafikverket håller med om att det är en bra lösning. Skälen till rivningen av tillbyggnad motiveras i både järnvägsplan och tillståndsansökan (för ingrepp i statligt byggnadsminne).*

Föreslaget plattformstak skymmer Ställverket på ett markant sätt, den föreslagna sockelhöjningen kan inte kompensera den negativa effekt som uppstår på upplevelsen av byggnaden. Ett tak på denna del av plattformen bör därför undvikas. Den upphöjda

gångpassagens ned/uppgångsdel med täckt tak kan med fördel få en luftigare och lättare utformning på grund av sin närhet till Ställverket.

Trafikverket kommenterar: *Plattformstaken kommer anpassas utifrån Ställverket genom att delar av perrongen vid Spår 1 inte förses med plattformstak. Denna lösning har projekterats efter samråd med RAÄ med syfte att ge en luftigare och lättare utformning av perrongen på grund av sin närhet till Ställverket.*

Sunnersta egenhemsförening

Sunnersta egnahemsförening (SEF) inkommer med en del synpunkter kopplat till Knivsta kommun. Dessa redovisas och bemöts inte i denna samrådsredogörelse eftersom det inte omfattas av denna järnvägsplan.

Föreningen uppger att de inte har några invändningar mot Trafikverkets projekt. Enligt föreningen behöver Uppsala kommun avsätta stora arealer mark för utbyggnaden av järnvägen samtidigt konstaterar föreningen att för få ytor är avsatta både av Uppsala kommun och Trafikverket för att skapa en hållbar utbyggnad. Föreningen menar också att mark kan behöva avsättas för ett femte spår mellan Storvreta och Arlanda för godstransporter.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har haft löpande dialog med Uppsala kommun i framtagandet av planförslaget. Det är Uppsala kommun som planlägger och genomför de delar som berör kommunal mark. Föreslaget markanspråk för utbyggnaden av järnvägsanläggningen bedöms som tillräcklig för att genomföra järnvägsplanen.*

SEF anser att byggnationen av de nya fyrspåren bör påbörjas snarast så att kollektivtrafiken kan uppnå en acceptabel nivå i nu- och framtid. Av och påstigning på Uppsala Centralstation och Uppsala södra måste kunna ske från alla fyra spåren.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun angående tidsplan i kapitel 2.3.*

Station Uppsala Södra kommer att utgöras av en mittplattform som förläggs mellan de två västra spåren. Stationen är dimensionerad och utformad med hänsyn till de pendeltåg som kommer trafikera den. Det kommer således inte vara möjligt att nå alla fyra spåren.

Uppsala Centralstation kommer att behöva byggas om för att anpassas för den utökade trafikeringen. För att möjliggöra planförslaget breddas spårområdet med fyra spår med tillhörande plattformar.

Tåg- och busstrafik är och förblir framtidens starka kollektiva transportmedel i Uppsala och Bergsbrunna menar SEF. Buffertområdena (100 meter) ger då också plats för moderna tågcentraler och buss- och godsstationer för lokala, regional och nationell trafik med breda tillfartsvägar, parkeringar, parkeringshus, pendelparkeringar/hus, gång- och cykelvägar och vändplaner.

SEF motsätter sig och förordar ingen utbyggnad av spårväg i Uppsala kommun. Sådan är otidsenlig, nostalgisk, statisk och extremt dyr. Spårvägen skulle dessutom inte betjäna Sunnersta med omnejd i någon större utsträckning.

SEF förespråkar breda och framkomliga inom Uppsala kommun. Fyrfiliga vägar (2+2) byggs, behålls eller utökas in till Centralstation och ner till Bergsbrunna. Uppsala kommun har beslutat att det ska vara ett avstånd om 30 meter mellan bostad och vägbana med bullerdämpande åtgärder. Detta ska gälla på alla vägar i Uppsala Region. Så kallad nära Stadsgatubyggnad förordas ej i Uppsala kommun.

SEF förordar starkt att antalet parkeringar i Uppsala Centralstation, Bergsbrunna och i hela Uppsala kommun utökas väsentligt och att alla parkeringsavgifter stryks. Det är fullt tillräckligt med så kallas parkeringsskiva för eventuell reglering.

SEF menar på att allmänheten värnar om det nyligen inrättade naturreservat Årike Fyris, som föreslås bli en nationalpark alternativt världsarv. SEF tycker det är ogenomtänkt att bygga en bro (för tung trafik), spårväg och gång- och cykelväg rakt genom Fyris Årike eftersom det är negativt för både nutida och framtida generationer. Det är viktigt att Carl von Linnés Stigar och Tassemarker bevaras. SEF motsätter sig och förordar inte någon form av ny bro över Årike Fyris.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar föreningens uppfattningar. Spårvagn, parkeringsplatser och vägar på kommunal mark hanteras av Uppsala kommun och ingår inte i denna järnvägsplan. För frågor om dessa aspekter hänvisar Trafikverket till Uppsala kommun som planerar för dessa.*

Årike Fyris berörs inte av denna järnvägsplan.

Naturskyddsföreningen Uppsala

Naturskyddsföreningen Uppsala uppger att samrådet i Sävja kulturcentrum var en bra samrådsform. Naturskyddsföreningen Uppsala är positiva till projektet att bygga fyrspar för järnvägen mellan Uppsala och Stockholm. Det är i grunden positivt för naturen att transporter sker på järnväg istället för med exempelvis flyg och väg då det minskar skadliga utsläpp och buller med mera.

Naturskyddsföreningen Uppsala tycker att Trafikverket har tagit god hänsyn till den känsliga naturen längs med spårets sträckning. Det är bra att de nya spåren läggs på den östra sidan om det befintliga så att Lunsen skonas och att så få träd som möjligt fälls.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkterna noteras. Trafikverket håller med om att det blev en bra dialog under de öppna husen.*

Det är bra att Trafikverket restaurerar lekvattnet för aspen vid den gamla järnvägsbron över Sävjaån och att den nya bron lanseras så att maskiner inte behöver användas nere i ån och nära stranden. Naturskyddsföreningen Uppsala ser gärna att bron görs så lång att stränderna på ån även kan utgöra en vildpassager.

Trafikverket kommenterar: *Bron utformas så att stränderna i så stor utsträckning som möjligt kan utgöra passager.*

Det är bra att bäcken söder om det gamla tegelbruket kommer att meandras och att tunneln görs så bred att den kan utgöra en vildpassage. Det är viktigt att naturen på båda sidor möjliggör för djuren att passera.

Trafikverket kommenterar: *Passagen kommer att utföras för att fungera som viltpassage.*

Naturskyddsföreningen Uppsala vill även uppmuntra er att välja lokala växtarter om ni gör dekorativa planteringar i samband med anläggningen. Främmande träd och blommor som planteras i trafikmiljöer och parkytor fungerar inte lika bra i våra ekosystem.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket tar till sig synpunkten till kommande skeden.*

Naturskyddsföreningen Uppsala ser en fara med placeringen av Södra stationen som blir väldigt nära Lunsen-reservatet. Om det går att lägga den längre norr ut, närmare tegelbruket vore det önskvärt. Den anslutande vägen som kommunen i ett senare skede kommer att anlägga på järnvägens västra sida till den nya tågstationen Uppsala Södra innebär också en risk. Den vägen kommer enligt handlingarna komma väldigt nära Lunsen-reservatet. Det kommer även behöva sprängas mycket för den vilket innebär att en brant bergvägg skapas. Om det är möjligt att placera tunneln under järnvägen som ni kommer anlägga längre norr ut för att möjliggöra en skonsammare vägdragning för kommunen vore det önskvärt. En tunnels placering påverkar kommunens framtida väg.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar under kapitel 2.5 Den planerade järnvägen och stationsutformning och underrubriken. Uppsala Södra för val av lokalisering av stationen.*

Konsekvenser av planerad järnvägsbro med avseende på Lunsens naturreservat har förtydligats i järnvägsplanens MKB.

Det är viktigt med viltpassager söder om den nya tågstationen, nära Lunsen-reservatet.

Trafikverket kommenterar: *Utredning har påvisat att det inte finns något behov av viltpassage på ovan nämnda sträcka inom aktuell järnvägsplan.*

Naturskyddsföreningen Väsby

Svenska kraftnät har sökt koncession för ny luftledning mellan Odensala och Överby. För att ge plats åt Svenska Kraftnäts ledning planerar Trafikverket därför en ombyggnation av järnvägs kraftledning JL7S5 längs hela sträckan mellan Odensala och Häggvik. Svenska kraftnät och Trafikverket sambygger i delar av denna sträckning. I dagsläget drivs dock utredningen för ombyggnation av järnvägsledningen av externa intressen (såsom Svenska kraftnäts) och inte av Trafikverkets egna.

Projekt Fyra spår Uppsala ger möjlighet att ta ett helhetsgrepp kring kraftledningsfrågan. Naturskyddsföreningen Väsby föreslår att Trafikverket genomför en alternativutredning för flytt av JL7S5 in i järnvägsfastigheten inom ramen för projektet Fyra spår Uppsala. En sådan utredning är samhällsekonomiskt intressant att genomföra anser Naturskyddsföreningen

Väsby. Naturskyddsföreningen Väsby menar vidare att en flytt av järnvägsledningar in i järnvägsfastigheten skulle vara till stor fördel för att minska omfattande negativ påverkan från Svenska kraftnäts stora projekt. Påverkan på mycket viktiga och oersättliga natur- och kulturvärden skulle minska avsevärt med en flytt in i järnvägsfastigheten liksom värden för det rörliga friluftslivet och landskapet.

Trafikverket nu har ett stort projekt och etablerat en stor projektgrupp i Fyra spår Uppsala vilket är en god förutsättning för att samordna kraftledningsfrågan. Svenska kraftnäts omfattande projektering skulle förenklas avsevärt genom kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby och Sollentuna.

Naturskyddsföreningen Väsby föreslår att resultatet från en utredning av möjlig kraftledningsflytt in i järnvägsfastigheten publiceras offentligt och remitteras externt.

Trafikverket kommenterar: *Aktuell järnvägsplan, från söder om Bergsbrunna till Uppsala Centralstation berör inte denna kraftledning.*

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik anser att beskrivningen av uppställningsbangården kunde varit tydligare i planförslaget och ger förslag på figur som kan utöka förståelsen.

Trafikverket kommenterar: *Synpunkten noteras. Figur 39 i samrådshandlingen arbetas om efter Mälardalstrafiks synpunkt.*

Mälardalstrafik anser att det är en stor brist att spår 3 enbart når ett uppställningsspår (Västerplan), som dessutom bara är 255 meter långt, och önskar därför att anläggningen kompletteras med växelförbindelser så att även spår 3 når uppställningsspåren 15–19 samt Söderplan.

Trafikverket kommenterar: *En sådan lösning är inte spärgeometriskt möjlig. Med hänsyn till placeringen av spår 15–17 får inte växlar som möjliggör en sådan typ av förbindelseplats.*

Generellt är det viktigt att Trafikverket säkerställer att uppställningskapaciteten är tillräcklig för alla tågssystem på Uppsala Centralstation. Mälardalstrafik önskar att tillgänglighet för städning, vattentryckning och fekalietömning möjliggörs vid uppställning.

Trafikverket kommenterar: *Inom denna järnvägsplan ingår det endast att ersätta de funktioner som finns på Uppsala bangård idag, därmed möjliggörs inte de listade tjänsterna vid uppställningsspåren efter ombyggnationen.*

Passagerarplattformarna på Uppsala Centralstation behöver nattetid kunna användas för uppställning. Därmed bör även lättstädning kunna vara möjligt att utföra vid dessa plattformar så att lättstädning kan göras där nattetid.

Trafikverket kommenterar: *Det kommer vara möjligt att ställa upp tåg under natten.*

Allmänt gällande spårutformning anser Mälardalstrafik att växlarna i anläggningen ska vara av sådan hastighet så att de inte innebär någon hastighetsbegränsning med avseende på tågens acceleration och inbromsning till och från linjens STH. Vidare påpekar Mälardalstrafik att riktningsspilarna i den schematiska skissen i Figur 40 på sida 83 i Järnvägsplanbeskrivningen är åt fel håll och indikerar högertrafik istället för vänstertrafik.

Trafikverket kommenterar: Växlarnas storlek har anpassats för att inte påverka kapaciteten mer än nödvändigt. Det är en godkänd lösning enligt Kapacitetscenter på Trafikverket.

Figuren har justerats efter Mälardalstrafiks synpunkt.

Gällande spåravstånd vill Mälardalstrafik allmänt rekommendera att nya spår projekteras så att spåren kan trafikeras även vid spårarbeten på intilliggande spår, åtminstone med reducerad hastighet. Även under byggskedet önskas att full trafik kan bedrivas på spåren samtidigt som nya spår byggs intill.

Trafikverket kommenterar: I centrala Uppsala placeras spåren närmare varandra för att minimera intrång på befintlig bebyggelse. I övrigt anläggs de nya spåren 8 meter från befintliga spår, vilket möjliggör arbete med de nya spåren samtidigt som trafik bedrivs på befintliga och vice versa. Detta underlättar även för framtida underhåll.

Under byggtiden bedöms motsvarande dagens trafik trafikera spåren, med undantag för kortare avstängningar (helgavstängningar) och kortare perioder med enkelspårdrift.

Mälardalstrafik har flertalet synpunkter gällande saknade växelförbindelser på spår söderifrån på Uppsala Centralstation och önskar att uppdraget lägger till sådana så att samtidighet möjliggörs. Mälardalstrafik anser att det är viktigt att säkerställa redundansmöjligheter i anläggningen, exempelvis möjligheten till högerspårskörning vid störningar.

Trafikverket kommenterar: Samtidigheten möjliggörs med föreslagen utformning enligt planförslaget. Det blir dock en prioritering mellan trafikering till och från spår 9/10 och 3/4 eftersom dessa tågvägar ej kan ställas samtidigt.

Sträckan mellan Uppsala Centralstation och Dalabananans anslutning bör byggas om till en trespårslösning så att tågen till och från Dalabanan får ett eget spår på sträckan. Detta skulle minska beroendet mellan trafiken på Dalabanan och Ostkustbanan norr om Uppsala.

För trafik norrifrån på Ostkustbanan till Dalabanan via Uppsala Centralstation anser Mälardalstrafik att det behövs en växelförbindelse för att komma från Ostkustbanans nedspår in till spår 100.

Trafikverket kommenterar: En sådan trespårslösning och växelförbindelse ingår inte inom ramen för detta uppdrag.

Gällande spårutformningen för Uppsala Södra ses en risk med att endast planera för 255 meter lång plattform samtidigt som planförslaget deklarerar att de befintliga spåren – mellan vilka plattformen för Uppsala Södra byggs – ska trafikeras av pendeltåg, regionpendeltåg och godståg. Eftersom regionpendeltågen kan komma att trafikeras med ER1 och att dessa tåg i så fall kan komma att vara trippelkopplade bör plattformen på Uppsala Södra vara minst 330 meter lång. Även vilken plattformshöjd som bör gälla på Uppsala Södra är en viktig fråga att utreda.

Trafikverket kommenterar: Sedan samrådet våren 2023 har plattformen vid Uppsala Södra förlängts till 355 meter. Plattformförlängningen har skett i samråd med Region Uppsala. Plattformen projekteras med en hög plattformshöjd.

När det gäller mittplacerade signaler på plattformsspåren anser Mälardalstrafik att samtidig infart på samma spår norr- och söderifrån kostar mer än det smakar eftersom stora delar av plattformen (och dessutom de mest attraktiva mittersta delarna) blir oanvändbara vid sådan utformning med anledning av skyddsavstånden. Mälardalstrafik ser hellre att mittplacerade signaler generellt sätts rygg i rygg (0 meter skyddsavstånd) för att istället maximera plattformslängderna.

Plattformsspåren som är säckspår på Uppsala Centralstation borde även dessa kompletteras med mittplacerade signaler för att underlätta trafikering med resenärer i samband med till- och fränkoppling. Även dessa signaler sätts rygg i rygg enligt resonemanget ovan.

Generellt gäller att tågsätt måste kunna kopplas ihop och isär inne vid såväl passagerarplattformar som uppställningsspår på Uppsala Centralstation, vilket signalanläggningen behöver kunna möjliggöra.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer inte att komplettera med mittplacerade signaler. Möjligheten finns på spår 0 sedan tidigare.

Lövsta gård

Lövsta gård har anor som boplats, säteri och jordbruk, vilka sträcker sig till 1500-talet. På fastigheten bedrivs en stuteriverksamhet som sysselsätter omkring 40 anställda. Verksamheten utgörs av avel samt utbildning och tävling. Hela fastigheten präglas av den hästverksamhet som bedrivs där. Gården med dess omgivande orörda natur gör området till ett attraktivt strövområde. Området kring Lövsta gårds marker beskrivs i kommunens översiktsplan som ett särskilt utpekad upplevelsestråk som ska bevaras eller utvecklas och där särskilt det rörliga friluftslivet och närliggande stadsbygd bidrar till områdets höga värden.

Trafikverket arbetar parallellt med ombyggnad och flytt av kraftledningar i Region Öst. Alla former av ombyggnader och flyttningar av Trafikverkets ledningar (JL7S5) inom Lövsta gårds mark och omgivning är olämpliga menar Lövsta gård. Stuteriverksamheten kommer kraftigt påverkas och störas av de nya utökade ledningsgatorna. Åtgärderna riskerar dessutom att medföra omfattande påverkan på gårdens natur- och kulturvärden samt på det omfattande rekreations- och friluftslivet. Trafikverkets planerade ledningsflytt tycks ha som enda syfte att möjliggöra Svenska kraftnäts ledningsombyggnad.

Lövsta gård framför att Trafikverket, i enlighet med sin utredningsplikt enligt miljöbalken, genomför en fullständig utredning över möjligheterna att flytta in ledningen i spårområdet,

hela eller stora delar av ledningssträckningen och på så vis undvika åverkan på markerna på och omkring berörd fastighet. En sådan flytt skulle placera ledningen på mark som Trafikverket förfogar över i egen regi och långsiktigt. Därigenom skulle kostnader för hantering av markägare, skogsavverkning och underhållsarbeten med all sannolikhet minska.

Om ledningsprojektet Oxundasjön – Överby helt kunde undvikas skulle Svenska kraftnäts ledningsprojekt underlättas avsevärt. Svenska kraftnät skulle i större utsträckning kunna nyttja befintliga ledningsgator och därigenom minska sitt avtryck på såväl naturmiljö som landskapsbild. Trafikverket och Svenska kraftnät skulle signalera ett gemensamt ansvarstagande i förhållande till den svenska naturmiljön och befolkningen på den storstadsnära glesbygden.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket arbetar alltid utifrån, i den mån det är möjligt, att minimera markintrång och omgivningspåverkan vid om- och utbyggnad av Trafikverkets anläggningar. Vald sträckning för den nya järnvägen har visat sig vara den mest fördelaktiga utifrån flertalet utredda aspekter. Aktuell järnvägsplan berör inte luftledningar längs sträckan Oxundasjön till Överby.*

NitroCapt AB

NitroCapt AB uppger att det är av oerhörd vikt för Uppsalas näringsliv och för bolaget NitroCapt att tidsplanen inte försenas och att Uppsala Södra är färdigbyggd till år 2029 i enlighet med avtalet med Staten.

Trafikverket kommenterar: *Se Trafikverkets svar till Uppsala kommun angående tidsplan i kapitel 2.3.*

3 Samråd val av stationsutformningsalternativ

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

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

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

3.1. Samrådsmöten

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

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

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

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

3.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Yttrande, beslut om betydande miljöpåverkan

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

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

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

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

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

Yttrande, samrådshandling val av stationsutformningsalternativ

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

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

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

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

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

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

För kumulativa effekter se Trafikverkets två svar nedan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notering 2024-11-25: Söder om Bergsbrunna har de tillkommande spåren lokaliserats öster om befintlig anläggning. I MKB:n redogörs för påverkan på Natura 2000-området Lunsen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3. Samråd med berörd kommun

Yttrande, under framtagande av stationsutformningsalternativ

Uppsala kommun och Region Uppsala har inkommit med ett gemensamt yttrande under framtagandet av samrådshandlingen, val av stationsutformningsalternativ, där de framhåller att de ser huvudalternativ 1 och primärt 1B som en bra lösning för Uppsala. Förslaget innebär att stationen kan fortsätta sin utveckling för att bli en attraktiv och trygg

miljö som stärker möjligheten till hållbart resande. Förslaget ses även kunna underlätta för byten och knyta an till centrala Uppsala med tillgång till kultur, handel och arbetsplatser. Enligt parterna är Alternativ 1B en robust lösning som möjliggör att de tillkommande spåren kan förlängas till genomgående spår i framtiden.

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

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

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

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

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

Yttrande, samrådshandling val av stationsutformningsalternativ

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

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

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

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

Trafikverket kommenterar: Trafikverket delar inte Uppsala kommuns uppfattning och anser att de två huvudalternativen är jämförbara gällande en framtida utbyggnad. För båda huvudalternativen finns det en möjlighet att bygga ut anläggningen om behov uppstår.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notering 2024-11-25: Plattformen vid Uppsala Södra har förlängts för att möjliggöra en trafikering av både pendeltåg och långa regionpendeltåg. Se även Trafikverkets svar under kapitel 2.4.

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

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

3.4. Samråd med berörd region

Yttrande, under framtagande av stationsutformningsalternativ

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

Yttrande, samrådshandling val av stationsutformningsalternativ

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

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

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

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

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

Region Uppsala framhåller att anläggningens funktionalitet ur ett resenärsperspektiv är bristfälligt beskriven och delar inte Trafikverkets analys för de olika alternativen. Det handlar om konsekvensbeskrivningen för resecentrums funktion, trygghet, resenärernas tillgänglighet till olika tågssystem, buss- och spårvägstrafik samt målpunkter. Huvudalternativ 1 är i alla dessa avseende en bättre lösning än huvudalternativ 2 anser Regionen. När det kommer till gångavstånd framhåller Regionen att huvudalternativ 2 innebär en stor negativ påverkan på tillgängligheten inom resecentrum och centrum.

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket noterar Regionens uppfattning.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notering 2024-11-25: Plattformen vid Uppsala Södra har förlängts för att möjliggöra en trafikering av både pendeltåg och långa regionpendeltåg. Se även Trafikverkets svar under kapitel 2.4.

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

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

Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen

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

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

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

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

En utbyggnad av Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala för att förbättra kapaciteten, har diskuterats i flera decennier. I samband med att Arlandabanan byggdes för drygt 20 år sedan förbättrades kapaciteten på

sträckan Rosersberg – Stockholm Centralstation, genom att två nya järnvägsspår tillskapades. I och med att Arlandabanan förlängdes norrut till Myrbacken vid länsgränsen, där den ansluter till Ostkustbanan, skapades fyra järnvägsspår på hela sträckan i Stockholm län. Att bygga ut till fyra järnvägsspår på sträckan Uppsala Centralstation – länsgränsen fullföljer denna kapacitetsförstärkning.

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

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

Den planerade järnvägsanläggningen och stationsutformning

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

Stationsutformningsalternativ

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

En del synpunktslämnare förordar att Trafikverket ska gå vidare med huvudalternativ 2. En synpunktslämnare menar att det förlängda stationsområdet på Uppsala Centralstation ger

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

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

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

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

Spår 100

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

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

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

Uppsala Södra

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

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

I den kommande samrådshandlingen kommer utformningen av de tillkommande järnvägsspåren och en fördjupning av utformningen av de

två järnvägsstationerna att redovisas. Handlingen kommer att redovisa hur höjdskillnader har beaktats.

Nya utformningsförslag

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

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

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

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

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

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

Notering 2024-11-25: *I gestaltningsprogrammet, som tas fram till granskningshandlingen, kommer gestaltningen för den planerade järnvägen (inklusive de två stationerna) beskrivas. I programmet beskrivs bland annat hur plattformstak ska utformas.*

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

De tillkommande järnvägsspåren

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

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

Trafikering

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

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

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

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

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

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

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

Cykelparkeringar

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

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

Miljö

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

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

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

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

tillkommande och befintliga järnvägsspår i en tunnel längs Uppsalaslätten och Bergsbrunna innebär att järnvägsanläggningen måste sänkas en längre sträcka för att tunneln ska få rätt höjdnivå. Något som i sin tur skulle innebära att långa sträckor skulle behöva byggas om och medföra ökade kostnader. Det är också mycket tekniskt komplicerat att bygga en tunnel för spår med mycket pågående trafik. För trafiken skulle byggnationen innebära stora störningar. Sammantaget skulle en tunnel innebära för stora konsekvenser och det är därför inte motiverat att studera vidare. I nästa skede av planlägningsprocessen kommer därför inte en tunnel att utredas vidare.

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

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

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

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

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

Den tillkommande järnvägsanläggningen kommer att anläggas intill de befintliga inom utredningsområdet, detta i sin tur innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk för att möjliggöra anläggningen.

Trafikverket tillsammans med Länsstyrelsen anser att utbyggnadens nytta motiverar att jordbruksmark tas i anspråk. Trafikverket kommer att ta hänsyn till jordbrukets värde samt att skapa ändamålsenliga jordbruksfastigheter. För mer information se Länsstyrelsens yttrande inför beslut om betydande miljöpåverkan.

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

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

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

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

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

Lindvalls kaffe

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

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

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

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

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

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

Invela Sofielundsgatan 3 AB

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

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

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

Stena Metall AB, Skrotcentralen i Uppsala AB och Returpapperscentralen Uppsala AB

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

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

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

Museiföreningen Stockholm Roslagens Järnvägar

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

Trafikverket kommenterar: Trafikverket noterar synpunkterna och anser att den påbörjade dialog avseende lokalisering av stationsutbyggnad bör fortsätta för att fånga in de frågor som uppstår i de olika

stationsalternativen. Frågan om ersättning hanteras enligt gällande lagstiftning.

Uppsala Akademiförvaltning

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

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

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

Jernhusen

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

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

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

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

Klövern AB

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

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

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

Den tredje fastigheten ligger i direkt anslutning till Uppsala Centralstation och kommer påverkas av de tillkommande spår 0. Företaget framhåller att fastigheten kommer att påverkas negativt i samtliga alternativ förutom Alternativ 2C. Den negativa påverkan består av buller, vibrationer, risk och försämrade angöring via Sidenvärgatan. Företaget menar också att det tillkommande spår 0 och eventuella skyddsåtgärder kan minska den upplevda attraktiviteten för hyresgäster.

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

Trafikverket kommenterar: Trafikverket är medvetet om att ett intrång på fastigheten öster om spåret kan innebära negativa effekter kring hur fastigheten kan utnyttjas och kommer arbeta för att begränsa intrånget så långt det är möjligt under förutsättning att detta kan ske till en skälig kostnad.

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

Notering 2024-11-25: Trafikverket har noterat att berörda fastigheter som nämns i yttrandet numera ägs av Corem property.

AB Johan Hansson

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

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

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

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

Boländerna 6:1 och 6:4

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

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

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

Gunnars Lastbilsutrustning AB

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket är medveten om att flera fastighetsägare som har mark anslutande till järnvägen önskar få veta i vilken utsträckning de blir påverkade. Trafikverket kan dock inte säga något om detta förrän val av stationsalternativ har gjorts. Först därefter kan lägen för tillkommande spår börja utredas närmare vilket kommer ge svar på frågan hur mycket mark som kommer att tas i anspråk från respektive fastighet.*

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

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

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

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

3.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

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

Statliga myndigheter och statligt ägda bolag

Vattenfall Eldistribution AB

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

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

Vattenfall AB Värme Sverige

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

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

Försvarsmakten

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

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

Svenska kraftnät

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

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

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

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

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

Statens Geotekniska institut, SGI

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

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

Polismyndigheten i Uppsala län

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

Trafikverket kommenterar: *Trygghetsfrågor står alltid i centrum när Trafikverket ska utforma resenärsmiljöer. Exempelvis strävar Trafikverket efter god överblickbarhet och att undvika dolda utrymmen samt mörka hörn. Till kommande samrådshandling kommer stationernas utformning utredas vidare.*

Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om ansvarsfördelning av bytespunkten.

Riksantikvarieämbetet, RÅÄ

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

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

Utifrån samhällsintresset att utöka järnvägstrafikens kapacitet bedömer RÅÄ att det finns särskilda skäl att flytta byggnaden. RÅÄ framhåller också att en flytt även kan vara intressant ur ett kulturmiljövårdande perspektiv för att låta byggnaden få en tydligare roll i miljön. Detta förutsätter att Ställverket behålls inom den järnvägskontext som den en gång byggdes för. RÅÄ menar också att det inte är självklart att föredra en mindre flytt men att det bör utredas. I de alternativ som studeras ska det finnas en begripbar koppling till

spårområdet och en bättre möjlighet att kunna uppleva bygganden. Byggnaden bör placeras på ett sådant sätt att den inte upplevs ha tillhört stationsbyggnaden. I första hand ska Ställverket placeras på statligt ägd mark för att skyddet enligt förordningen om statligt byggnadsminne ska kunna bestå.

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

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

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

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

Om Trafikverket väljer att gå vidare med ett alternativ som förutsätter en flytt av Ställverket kommer Trafikverket att inkomma med en begäran om ett andra yttrande från RAÄ. Till RAÄ:s andra yttrande kommer Trafikverket att redovisa förslag på alternativa placeringar för Ställverket och hur en flytt skulle kunna gå till. Efter RAÄ:s andra yttrande kommer Trafikverket att inkomma med en tillståndsansökan. Trafikverket kommer att beakta de synpunkter som RAÄ framför i sitt yttrande.

Notering 2024-11-25: Det är nu beslutat vilken lösning Trafikverket kommer gå vidare med. Läs mer under kapitel 2.7.

SMHI

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

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

Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om Sävjaån.

SJ AB

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

SJ upplyser Trafikverket om att resenärer inom en snar framtid kan komma att nyttja en och samma färdhandling för de olika regionatrafiksystemen. Att gångvägarna mellan de olika

trafiktyperna blir så korta som möjligt är därför av vikt. Därför förordar SJ att Trafikverket går vidare med alternativ 1B.

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

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

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

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

Regionala och kommunala myndigheter samt kommunalt ägda bolag

Region Stockholm

Region Stockholm meddelar att de yttrar sig både i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, huvudman för pendel- och regionalstågstrafiken och som huvudman för regional planering samt regional utveckling. Region Stockholm meddelar att de förordar Alternativ 1B. En fortsatt sammanhållen stationslösning bidrar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och skapar en god bytespunkt. Region Stockholm menar att huvudalternativ 2 riskerar att splittra upp det idag välfungerande och sammanhållna resecentrum. Huvudalternativ 2 innebär också en försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken och centrala Uppsala. Alternativ 1B anser Regionen också skapar den bästa lösningen för Uppsala Södra.

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

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

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

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

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

Knivsta kommun

Knivsta kommun förordar inte något alternativ i sitt yttrande. Kommunen betonar istället vikten av att beakta hur Uppsala Södras utformning kan komma att påverka utformningen

den kommande järnvägsstationen i Alsike och Knivsta station. Valet av vilka spår som trafikeras av pendeltåg och regionaltåg påverkar den kommande utformningen av dessa stationer.

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

Se även Trafikverkets svar till Region Stockholm.

Uppsala Parkering

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

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

Uppsala brandförsvaret

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

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

Företag och organisationer

Stockholms handelskammare

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

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

landar i sydligläge anser Handelskammaren att Trafikverket ska välja Alternativ 2C som inte påverkar Lindvalls kaffe.

Handelskammaren betonar att dialog ska föras med samtliga företagare som påverkas av järnvägsutbyggnaden. Enligt Handelskammaren framstår det som att knappt någon dialog har förts med näringsidkare. Särskilt framhålls att dialog ska föras med Lindvalls kaffe som påverkas av spår 0. Att handlingen inte beskriver alternativens konsekvenser för näringslivet anser Handelskammaren vara en brist.

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

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

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

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

Föreningen Vårda Uppsala

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

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

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

Det finns en samverkan mellan järnvägsutbyggnaden och de kommande exploateringarna där utbud och efterfrågan möts. Genom exploateringarna skapas den förväntade befolkningstillväxten och ett underlag för en

tågstation i Bergsbrunna. Tågstationen måste därför vara kopplad till bostadsutvecklingen för att möjliggöra detta samspel. Genom att stationen anläggs i anslutning till de tillkommande bostäderna främjas tillgängligheten till tågstationen. Andra lokaliseringar av stationen söder ut kommer därför inte att utredas vidare då stationen skulle komma för långt bort från den nu planerade exploateringen redovisat i den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna.

Weilands Fastighetsbolag HB

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

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

4 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

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

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

4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Yttrande, samrådsunderlag

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

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

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

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

detaljplanområdet. Eftersom järnvägen är ett utpekat riksintresse måste detaljplanarbetet förhålla sig till det intresset och intressets influensområde när det gäller exempelvis buller. Se även Trafikverkets kommentar rörande buller längre ner i dokumentet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar Länsstyrelsen uppfattning och kompletterade utredningar ska genomföras för att undersöka hur anläggningen kan komma att påverka naturmiljön. I MKB:n kommer en miljöbedömning genomföras för att klargöra anläggningens påverkan och hur en eventuell påverkan kan minimeras. Skadelindringshierarkin kommer vara vägledande i arbetet.*

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

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

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

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer kommer att vara styrande i arbetet med skyddsåtgärder. För buller bygger riktlinjerna bland annat på bullerriktvärdena i infrastrukturproposition 1996/97:53.*

Vid planläggning av infrastruktur har Trafikverket en metodik för hur bullerutredningar ska utföras. Denna metodik innefattar att kartlägga hur anläggningen kan komma att påverka ljudmiljön och kommer att följas av projektet. Det innebär att kommande bullerutredning kommer att omfatta både ekvivalenta och maximala bullernivåer och kommer att innefatta

trafikeringen på järnvägssträckan som berörs av planen samt övrig annan statlig infrastruktur (väg). Vilka områden som är bullerberörda av planen (det vill säga ligger över bullerriktvärden utan åtgärder) avgränsas dock endast utifrån det buller som planen medför. Vid utredning av skyddsåtgärder för att klara riktvärdena för buller, som järnvägsnära bullerskyddsskärm och fastighetsnära åtgärder kommer den totala bullersituationen att beaktas. Bullerutbredningskartor kommer att tas fram för nuläge, för nollalternativ samt för planförslaget med och utan väg/järnvägsnära bullerskyddsåtgärder. Även hur den kommande anläggningen kan medföra vibrationer kommer att utredas.

Trafikverket delar inte Länsstyrelsens uppfattning att bullerberäkningar ska innehålla pågående detaljplaner. Den bullerutredningen får göras inom detaljplanearbetet. Trafikverkets förhållningssätt bygger på att innan en detaljplan är lagakraftvunnen är dess innehåll osäkert och kan förändras, därmed kan Trafikverket inte förhålla sig till pågående detaljplanearbete som befintligheter såsom Trafikverket gör med lagakraftvunna detaljplaner. Järnvägsplanen måste hantera planens påverkan när det gäller buller och planen ska fastställa de skyddsåtgärder (väg/järnvägsnära och fastighetsnära) som krävs för att klara gällande bullerriktvärden. Då kan järnvägsplanen inte bli beroende av att byggnader uppförs utifrån en ännu ej lagakraftvunnen detaljplan. När det gäller bullerskyddsåtgärder ska planen i första hand överväga järnvägsnära åtgärder. Järnvägsnära åtgärder ska utföras så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt och i detta projekt anser Trafikverket att det är rimligt att i överväganden rörande dessa skyddsåtgärder ta hänsyn till pågående detaljplanarbeten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I det framtagna samrådsunderlaget avses det ytliga grundvattnet som ligger ovan lerlagret. I miljöbedömningen i MKB:n kommer direkta och indirekta effekter av anläggningen att studeras bland annat för yt- och

grundvatten. Grundvattnet som utgör grundvattentäkten för Uppsala kommer att studeras för att säkra en fortsatt hög vattenkvalité. Dessutom ingår det att identifiera påverkan under byggnationen och driften för att säkra vattenkvalitén.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Samråd med berörd region

Yttrande, samrådsunderlag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mark behöver tas i anspråk för att möjliggöra den nya järnvägsanläggningen. I den kommande samrådshandlingen redogörs för vilka ytor som Trafikverket kommer behöva ta i anspråk för anläggningen.

I handlingen kommer alternativa lösningar för Uppsala Centralstation att studeras och därmed också hur Uppsala bangård påverkas.

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

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

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

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

4.3. Samråd med berörd kommun

Yttrande, samrådsunderlag

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

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

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

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

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

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

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

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

Se Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om jordbruksmark.

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

4.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

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

Stadsavtal kopplade till utbyggnaden av järnvägsanläggningen

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

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

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

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

En utbyggnad av Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala för att förbättra kapaciteten, har diskuterats i flera decennier. I samband med att

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

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

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

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

Insyn och möjlighet att påverka

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket har för detta samråd valt att hålla det digitalt på grund av coronaviruset och därför har inga fysiska möten arrangerats. Istället har information funnits på Trafikverkets webbplats tillsammans med ett par informationsfilmer, dels om samrådet och dels om projektet. Annonsering om samrådet har gjorts i flera tidningar. Förutom att tillgängliggöra det fullständiga samrådsunderlaget*

på Trafikverkets webbplats och fysiskt på Stadsbiblioteket i Uppsala och Sävja bibliotek har Trafikverket även skapat en digital samrådsportal med syfte att göra materialet än mer tillgängligt. Information om den fortsatta processen för aktuell järnvägsplan finns på Trafikverkets webbplats och där framgår att fler samråd kommer att hållas under kommande år. I samband med kommande samråd planeras även fysiska möten att hållas om så medges. Enligt förordningen om byggande av järnväg (2012:708) ska ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för järnvägen alltid erbjudas minst ett samrådsmöte på orten.

Den kommande järnvägsanläggningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se även Trafikverket tidigare svar i detta ämnesområde om planlägningsprocessens syfte.

Den befintliga plankorsningen i Bergsbrunna planeras att stängas i och med utbyggnaden. Under planlägningsprocessen kommer det att studeras hur den avses att ersättas. Lösningen planeras att tas fram i samråd med kommunen då det berör det kommunala vägnätet.

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

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

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

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

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

Miljö

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

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket kommer att ta fram en bullerutredning. Utredningen behövs för att kunna bedöma hur den nya anläggningen kan påverka ljudnivåerna i området. Dessutom ingår det i utredningen att identifiera behov av skyddsåtgärder för att klara bullerriktvärden samt att redovisa möjliga skyddsåtgärder. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder kommer sedan att arbetas in och fastställas i järnvägsplanens plankartor. Trafikverket kommer också att utreda vibrationer som anläggningen kan medföra. Se även Trafikverkets svar till Länsstyrelsen om buller.*

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

Trafikverket kommenterar: *Inom utredningsområdet finns flera skyddsvärda intressen som ska beaktas i nästa skede av processen. Trafikverket kommer att genomföra inventeringar och ta fram utredningar för att få en djupare förståelse för naturmiljön. En miljöbedömning planeras att genomföras i den kommande MKB:n för att studera direkta och indirekta effekter av anläggningen. Skadelindringshierarkin kommer*

vara vägledande i arbetet och syftar till att i första hand undvika att påverka eller göra intrång genom val av lokalisering. I andra hand bör skador/intrång minimeras genom utformning och i tredje hand begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. I sista hand ska kvarvarande skada hanteras genom stärkande åtgärder eller kompensationsåtgärder.

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

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

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

Övrigt

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

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

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

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

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

Att utreda hur det kommunala vägnätet och den planerade spårvägen ska utformas till och från Bergsbrunna ingår inte i järnvägsplanen. Enligt plan-

och bygglagen har kommunen ett samlat ansvar för detaljplaneringen där användningen av mark- och vattenområdena inom kommunens geografiska gränser regleras.

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

Notering 2024-11-25: Åtgärdsvalsstudien för Trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling (TRV 2020/42170) avslutades under sommaren år 2022.

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

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

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

4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Uppsala Vatten

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

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

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

Trafikverket kommenterar: *Trafikverket delar inte Uppsala Vattens uppfattning att samrådsunderlaget behöver kompletteras. I den kommande miljöbedömningen i MKB:n kommer direkta och indirekta effekter av den tillkommande anläggningen att studeras för bland annat yt- och grundvatten. Grundvattnet som utgör grundvattentäkten för Uppsala kommer att studeras för att säkra en fortsatt hög vattenkvalité. I MKB:n*

analyseras även risker kopplat till tillståndspliktiga verksamheter och den kumulativa effekten för anläggningen tillsammans med andra pågående verksamheter.

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



TRAFIKVERKET

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

Besöksadress: Svetsarvägen 10, Solna.

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

www.trafikverket.se