

Stadsbyggnadsförvaltningen

Datum:
2025-11-10

Diarienummer:
KSN-2024-01817

Handläggare:
Rejlers Sverige AB

Version/DokumentID:
1.0

Bilaga 1

Svar på yttrande KSN-2024-01817-14

Järnvägsplan

Uppsala kommun

stadsbyggnadsforvaltningen@uppsala.se
www.uppsala.se

Yttrande från Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar (SRJmf)

I detta svarsdokument presenteras respektive synpunkt först och efterföljs sedan av Uppsala kommuns svar på synpunkten. Varje synpunkt är presenterad vid den rubrik av samrådsunderlaget som synpunkten rör.

1. Sammanfattning

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning *"I parken kommer, förutom gräsytor, ett tiotal träd att på olika sätt att beröras till följd av planerade åtgärder. Uppsala kommun önskar dock bevara så många träd som möjligt."*

SRJ delar denna vision och vill understryka att en stor del av parkmarken som tas i anspråk kompenseras av den ca 8 meter breda och ca 70 meter långa korridor (som i dag delar parken) återgår som parkmark. (se även vår kommentar nedan under 4.3.2.)

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun delar visionen med SRJmf.

2.2.1 Befintlig järnvägsanläggning

Föreningen bedriver reguljär annonserad trafik för allmänheten, från början på maj till slutet av september. Till detta kommer en omfattande chartertågstrafik.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tar med informationen i det kommande arbetet och i upprättandet av järnvägsplanens samrådshandling.

2.4.2. Projekt mål

SRJmf delar kommunens projekt mål.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet.

3. Utredning och influensområde

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: *"I byggskedet kommer troligen tillfälliga markanspråk behövas för exempelvis tillfälliga transportvägar och upplagshantering. Det är för tidigt att utreda var dessa markanspråk hamnar. Lämplig mark för tillfälligt nyttjande kommer att identifieras i kommande skede i planprocessen."*

SRJmf menar att de tillfälliga markanspråken kommer bli små eftersom ombyggnaden av bangården bli minimal gentemot dess nuvarande utseende. Upplagshantering kan ske på de delar av den befintliga anläggningen som inte berörs av ombyggnaden under trafikfri tid.

Uppsala kommuns svar:

Kommunens ambition är att minimera markanspråket. I det fortsatta arbetet med projektets samrådshandling detaljeras anläggningens utformning och anpassning till omgivningen. Då kan det också klarläggas i vilken omfattning som det tillfälliga markanspråket blir aktuellt. Detta kommer sedan

att redovisas på järnvägsplanens plankarta.

3.1. Tid

SRJmf har inga invändningar mot att en järnvägsplan fastställs 2028.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet.

4.2.5. Befintliga ledningar

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: "Inom Bergsbrunnaparken finns ledningar för fiber och fjärrvärme som korsar eller är förlagda inom Lennakattens spårområde. En fullständig ledningskoll kommer att göras i kommande skede i planprocessen."

SRJmf menar att även Lennakatten har befintliga telekommunikations-ledningar modell "äldre" (dvs ledningar med koppartråd) inom sitt spårområde. Även dessa måste omfattas av ledningskoll.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tackar för informationen och hanterar ovan frågeställning inom ramen för det fortsatta utredningsarbetet kopplat till framtagande av järnvägsplanen. Uppsala kommun kommer att ha en dialog med de lednings- och rättighetsägare som kan påverkas av projektet.

4.3.2. Skyddade områden

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: "Inom Bergsbrunnaparken, norr om Lennakatten, finns en allé av lönn och lind som omfattas av biotopskydd, se Figur 4.3.2-1 och Figur 4.3.2-2. Alléträden kan komma att beröras vid nybyggnad av plattformar vid föreslaget stationsläge."

Det är museiföreningens uppfattning att alla de i samrådsunderlaget utpekade alléträden inte behöver avlägsnas på grund av en nyanlagd plattform. Föreningens egna avståndsmätningar på plats i parken, 15 augusti 2024, (baserade på SRJmfs bantekniska normer) ger vid handen att möjligen två eller tre träd kan komma i fråga. Men ett val av alternativ plattformsbeläggning, som exempelvis grus i stället för asfalt, skulle leda till att de två-tre träden kanske inte alls berörs av plattformsanläggandet.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommuns ambition är att bevara så många träd som möjligt. Påverkan på berörda träd kommer att vara olika omfattande och kan till exempel innebära ersättning, trädfällning, skyddsåtgärder under byggtiden, beskärning etc. Vilka träd som påverkar och i vilken omfattning kommer att utredas vidare i järnvägsplanens samrådshandling.

Uppsala kommun tar med sig informationen om alternativ plattformsbeläggning till kommande skede i planprocessen.

4.3.3. Stadsbild järnvägsområde

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: "Järnvägsområdet upptar en stor del av utredningsområdet. Området består av en driftbandgård med tre spår mellan Björkgatan och korsningen mellan Lennakatten och gång- och cykelvägen i väster. Mellan banvallen och Fålhagsleden finns ett stickspår och strax efter korsningen mellan Lennakatten och gång- och cykelvägen, återfinns ett teknikhus."

SRJmf anser att stickspåret är avsett för en kommande vändskiva. Dessutom finns det två tillfarter till bangårdsområdet, ett från Fålhagsleden och ett från Björkgatan. Båda kommer inte att förändras vid en bangårdsombyggnad och förutsätts finnas med i den kommande järnvägsplanen.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun hanterar ovan inom ramen för det fortsatta utredningsarbetet kopplat till framtagandet av järnvägsplanen.

4.3.5. Naturmiljö anlagd park

De flesta alléträd inte kommer beröras av nybyggda plattformar. Föreningens egna avståndsmätningar på plats i parken ger vid handen att alléträden inte berörs. Dock är bildtexten fel. Inga perronger här! Bilden visar inte heller alléträden som nämns i texten. Det är träden på bild 4.3.2.1.

Uppsala kommuns svar:

Påverkan på alléträd är något som kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens och kommer att redovisas i samrådshandlingens planbeskrivning.

Uppsala kommun tar med sig informationen beträffande bildtext och bild i upprättandet av samrådshandlingens planbeskrivning.

4.3.6.1. Översvämning

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: *"Dock ligger en del av utredningsområdet i en lågpunkt, vilket i kombination med avsaknad av avrinningsvägar innebär att mycket vatten riskeras att samlas i delar av utredningsområdet vid kraftig nederbörd."*

SRJmf menar att denna del ingår i järnvägsplanen men inte omfattas av några planerade åtgärder/byggnationen

Uppsala kommuns svar:

Nu befinner sig järnvägsplanen i ett tidigt skede där fokus ligger på att ta fram underlag till länsstyrelsen avseende den miljöpåverkan projektet kan tänkas medföra. Eftersom det i dagsläget inte går att utesluta risken för att vatten samlas i delar av utredningsområdet vid kraftig nederbörd så kommer detta att utredas vidare i kommande skede i planprocessen.

4.3.8.2. Luftkvalitet

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: *"Järnvägsplanens påverkan på luftkvalitet kommer att utredas vidare i kommande skede i planprocessen."*

SRJmf betonar att järnvägsverksamhet redan bedrivs idag på platsen. Dessutom; när Lennakatten hade en provisorisk station i Bergsbrunnaparken åren 2006 till 2011 kunde vi konstatera att trädkronor i parken fungerade bra som ett slaggs filter för ånglokens utsläpp gentemot omgivningen Denna femåriga erfarenhet tar vi med oss vid planeringen av den ombyggda stationen i Bergsbrunnaparken.

Genom läget för Lennakattens nuvarande station (med flerbostadshus i närheten) har museiföreningen utvecklat en rutin och eldningsteknik för ångloken som minimaliserar rökutsläpp under stillestånd såväl start i uppförsbacke. Notera att den större delen av röken som syns vid start är vattenånga från ånglokets cylindrar.

Vidare har museiföreningen sedan 2022 ett samarbete med den tyske forskaren Dr Reinhard Serchinger både vad gäller nya och helt/delvis fossilfria bränslen för dieselloken såväl förbränningssystem för fossilfria bränslen i ångloken eldstäder. Dennes hemsida går att finna på https://www.sephys.de/e_leistungen.htm. Museiföreningen är därför angelägen om att få medverka i den i aviserade utredningen om luftkvaliteten då teknikutvecklingen för museitågs bränslen har gått framåt men skriftliga källor i pappersformat och Internet är svåra att hitta.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tar till sig informationen och kommer att ta med sig detta i arbetet med den utredning som kommer att genomföras beträffande järnvägsplanens påverkan på luftkvalitet och ha en fortsatt dialog med föreningen kring ämnet.

4.3.9.1. Föroreningshistorik i aktuellt område

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: "Historiska flygfoton från cirka år 1960 och cirka år 1975 visar att Lennakattan haft nuvarande sträckning i Bergsbrunnsparken under en lång tid (se Figur 4.3.9.1–1). Innan nuvarande sträckning har Lennakattan haft flera olika sträckningar inom Uppsala, bland annat till hamnen vid Fyrisån."

Ursprungliga banvallen byggdes 1874 till 1876. Inget av denna finns i dagsläget kvar med järnvägsspår ovanpå. Den gamla banvallen på sträckan från Björkgatan fram till lekparken på norrsidan av nuvarande bangård är helt och hållet bortgrävd vid bangårdsbyggnationen 2005. Bangårdsbyggnadsnormerna från Trafikverket användes så även marken under den gamla banvallen är ersatt med nya fyllningsmassor. Sträckan från lekparken fram till järnvägsbron över Strandbodgatan är nyanlagd sedan 2005, också denna enligt Trafikverkets normer.

Hur det är i marken för den nu borttagna banvallen som har legat ungefär från lekparken fram till cykelbron över Strandbodgatan har vi inget svar på då den inte längre ingår i vårt arrende. Men detta område omfattas ju heller inte av någon ombyggnation för järnvägens del framöver.

Alla slipers på sträckan från Björkgatan fram till järnvägsbron över Strandbodgatan lades i åren 2004–2005. Sålunda har ingen av sliparna impregnerats av tungmetaller i form av exempelvis arsenik. Rörande rester av äldre i samrådet uppräknade bekämpningsmedel gäller samma sak som ovan. Banvallarna är anlagda 2004–2005 enligt Trafikverkets normer. Därmed torde det inte finnas rester av äldre bekämpningsmedel.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tackar för informationen.

4.3.9.2. MIFO-objekt

SRJmf hänvisar till vårt svar under 4.3.9.1.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tackar för informationen.

4.3.9.4. Tidigare miljötekniska undersökningar

De miljötekniska undersökningarna som utfördes av J&W 2002 genomfördes före hela nyanläggandet av bangården. Vad som saknas är en jordprovsundersökning av nuvarande 20-åriga bangårdsunderbyggnad.

Som nämnts tidigare i denna skrivelse så kommer ombyggnationen av den befintligas bangårdens banvall och underbyggande massor vara ytterst liten. Slipers och räls ska byttas ut men inte ballasten, den kommer endast att kompletteras med ny ballast. Markanalys av den sträcka som kommer rivas upp från bangården fram till järnvägsbron över Strandbodgatan blir en fråga för Trafikverket och Uppsala Kommun att komma överens om.

Uppsala kommuns svar:

Risken för förekomst av förorenade massor kan i dagsläget inte uteslutas. Därför kommer en miljöteknisk markundersökning att utföras i kommande skede för att säkerställa att schaktarbete och hantering av uppschaktade massor kan genomföras utan risk för påverkan på omgivningen.

5.2. Gestaltningsavsikter

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: *"Dess utformningen stödjer en trafiksäker och trygg vistelsemiljö och ger goda förutsättningar för fotgängares och cyklisters upplevelse och orientering."*

Lennakattens passagerare ska även nämnas i detta sammanhang!

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet och tar med sig det i upprättandet av järnvägsplanens samrådshandling.

6.1 Effekter på trafik och användargrupper

Kringliggande möjligheter för framtida besökares bilparkering, vilket hänger ihop med hur planeringen av södra Boländerna kommer bli. Likaså bra planering av busshållplatserna för besökarna som reser med kollektivtrafik till museijärnvägen. Bra planering av tillgängligheten till och från den nya stationen kommer definitivt att minska risken för mindre antal resande med.

Den i samrådet framlyfta farhågan att vegetation skulle skymma museijärnvägen vill vi gärna kommentera med följande påpekande. Vid föreningens första kontakter rörande en flytt, i november 2019, med Uppsala Kommun och Trafikverket deklarerade Uppsala kommun och senior projektledare för 4-spåravtalet att just detta inte skulle ske.

Tvärtom skulle kommunen verka för att Lennakattens station i Bergsbrunnaparken skulle bli lätt att hitta och lätt att se från Uppsala Centrals sydligare delar. SRJmf utgår från att denna ambitionsnivå fortfarande finns kvar hos Uppsala Kommun.

När Lennakattens nuvarande station planerades var det inte bara med museijärnvägens fromma man hade i tankarna i Uppsala Kommun. Det fanns också en tanke att ha ett reservat österut mot Funboområdet för framtida kollektivtrafik (dock på en parallellt byggd banvall och inte på nuvarande banvall från 1874). Även dessa framtida visioner skulle beaktas vid en flytt till Bergsbrunnaparken var den information vi fick vid de inledande mötena. Till detta ska också läggas att Regionen i sin kollektivtrafikplan för Uppsala Län fram till 2050 kommer ha med ett yttrande om möjlig kollektivtrafik mot Funbo, på en parallellt byggd bana med en lättillgänglig station i Uppsala Centrals närhet.

Uppsala kommuns svar:

Planering för bilparkering och busshållplatser ingår inte järnvägsplanen men Uppsala kommun noterar yttrandet och förmedlar informationen vidare internt.

I det fortsatta arbetet med projektets samrådshandling detaljeras anläggningens utformning och anpassning till omgivningen där avvägningar kommer att göras mellan olika intressen så som trafikering, intrång, miljö- och kulturvärden.

Uppsala kommun har kännedom om vilka kommunala planer som berör järnvägsplanens utredningsområde. Dessa beskrivs närmare i järnvägsplanens planbeskrivning. Vid det fortsatta arbetet där anläggningens utformning detaljeras, tas hänsyn till kommunens översiktsplan, berörda fördjupade översiktsplaner och områdesprogram.

6.2 Effekter på lokalsamhälle och regional utveckling

En centralt belägen station för Lennakatten kommer också ha påverkan på besöksnäringen i kommunen såväl som regionen. Hotell, restauranger, fritidsanläggningar (som Fjällnora) kommer gynnas.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet och tar med sig detta inför fortsatt arbete.

6.4.2 Generellt biotopskydd

SRJmf hänvisar till vår kommentar under punkten 4.3.2.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommuns ambition är att bevara så många träd som möjligt. Påverkan på berörda träd kommer vara olika omfattande och kan till exempel innebära ersättning, trädfällning, skyddsåtgärder under byggtiden, beskärning etc. Vilka träd som påverkar och i vilken omfattning kommer att utredas vidare i järnvägsplanens samrådshandling.

6.5 Stadsbild

Föreningens erfarenheter från åren 2006 till 2011 bekräftar de konstateranden som samrådsförslaget beskriver.

Enligt citat från samrådsunderlagets planbeskrivning: "Ytor där spåren kan tas bort kan därefter utvecklas till exempelvis nya parkytor och gång- och cykelvägar."

Dessa ytor kompenserar till stor del de ytor som kommer att ianspråktagas för den nyss järnvägsanläggningen. Dessutom skapas en mer sammanhållen parkyta som innehåller färre "döda" områden.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet.

6.6 Kulturmiljö

Det gläder SRJmf att Uppsala Kommun ser oss vara av stor kulturell betydelse. Med refererande till ovan nämnda uttalanden från 2019 och övriga positiva yttranden från Uppsala kommuns politiker och tjänstemän, ser föreningen positivt på det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Det skrivna under denna rubrik att även utveckla den historiska järnvägsmiljön. Då blir dels stationshuset framtida historiska utseende, dels dess placering en del av denna fråga. Museiföreningen har i tidigare skrivelser även omnämnt en önskan om byggandet av ett historiskt gammeldags

godsmagasin som skulle kunna inrymma både café och en utställning om Lennakattens historia. Till detta magasin skulle ett stickspår dras fram för att ge historisk känsla.

SRJmf har utelämnat dessa två önskemål i vår bangårdsritning då de inte skulle bekostas av Trafikverket. Vi kommer aktualisera dessa två idéer i samband med diskussionerna om stationshusets placering. Dock medvetna om kommunens kartläggning av parkens naturmiljö.

Låt oss dock understryka att en placering av stationshuset där besökarna ska köpa biljett och även kunna ha tillgång till toaletter är viktig sett ur besökarnas synvinkel. Plattformen på norrsidan ska vara lätt att nå för påstigning av museitågen efter biljettköp i stationshusets väntsal. Likaså ska avstigande resenärer lätt kunna ta sig mot Uppsala Central och andra centrala delar av Uppsala utan att behöva gå en omväg.

En placering av stationshuset på södra sidan av bangården blir därför mycket olämplig för museijärnvägens besökare med nuvarande bangårdsförslag som utarbetats av museiföreningen i samarbete med TrV och Sweco.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet. Stationshuset ingår inte i järnvägsplanen men kommunen kommer att föra vidare dialog med föreningen vid utformandet av detaljplan för stationshuset.

6.4.2 Generellt biotopskydd

SRJmf hänvisar till vår kommentar under punkten 4.3.2.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommuns ambition är att bevara så många träd som möjligt. Vilka träd som påverkas och i vilken omfattning (ersättning, avverkning, skyddsåtgärder, beskärning etc.) kommer att utredas vidare i kommande skede i planprocessen.

6.7 Naturmiljö – anlagd parkmark

SRJmf hänvisar till vår kommentar under punkten 4.3.2.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommuns ambition är att bevara så många träd som möjligt. Påverkan på berörda träd kommer vara olika omfattande och kan till exempel innebära ersättning, trädfällning, skyddsåtgärder under byggtiden, beskärning etc. Vilka träd som påverkar och i vilken omfattning kommer att utredas vidare i järnvägsplanens samrådshandling.

6.9 Rekreation

SRJmf hänvisar till kommentar i andra stycket under punkten 6.6 Erfarenheterna från åren 2006 till 2011 då tågrörelserna i parken var fler än idag påverkade vad vi erfar inte rekreationen i parkens norra delar. Vi anser dessutom att antal tågrörelser inte kommer att öka och att bullerbelastningen på parkens rekreatiomsområde minskar då inga tåg kommer att passera genom parken.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommuns ambition är att minimera järnvägsplanens påverkan på rekreation, varpå detta kommer att fortsätta utredas i kommande skede. Vidare delar Uppsala kommun föreningens syn om att ljudnivåerna bör bli oförändrade. Dock behöver detta säkerställas, varpå en bullerutredning kommer att genomföras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

6.10 Luftkvalitet

SRJmf hänvisar till kommentar under 4.3.8.2.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tar till sig informationen och kommer att ta med sig detta i arbetet med den utredning som kommer att genomföras beträffande järnvägsplanens påverkan på luftkvalitet och ha en fortsatt dialog med föreningen kring ämnet.

6.11 Markmiljö

SRJmf hänvisar till kommentar under 4.3.9.4 Dessutom kan föreningen redan nu påpeka att någon omfattande massahantering från den befintliga bangårdsombyggnaden blir det inte. Däremot från den del av parken där banvallen ska tas bort.

Uppsala kommuns svar:

Risken för förekomst av förorenade massor kan i dagsläget inte uteslutas. Därför kommer en miljöteknisk markundersökning att utföras i kommande skede för att säkerställa att schaktarbete och hantering av uppschaktade massor kan genomföras utan risk för påverkan på omgivningen.

6.12 Miljökvalitetsnormer

SRJmf hänvisar till kommentar under punkten 4.3.2.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommuns ambition är att bevara så många träd som möjligt. Påverkan på berörda träd kommer vara olika omfattande och kan till exempel innebära ersättning, trädfällning, skyddsåtgärder under byggtiden, beskärning etc. Vilka träd som påverkar och i vilken omfattning kommer att utredas vidare i järnvägsplanens samrådshandling.

6.13 Klimat

”Generellt är framställningen av asfalt och betong tillsammans med transporter under byggtiden de enskilda faktorerna som har störst klimatpåverkan.”

Betong blir inte aktuellt vid den nya ombyggda stationen förutom husgrunden till stationshuset och dess tillfartsvägar – men dessa kommer ligga utanför järnvägsplanen i fråga

Uppsala kommuns svar:

Samrådsunderlaget fokuserar på det som ingår i järnvägsplanen. Järnvägsplanen omfattar anläggande av en sidoplattform och en mittplattform samt förlängning av befintliga spår. Den betong som samrådsunderlaget syftar till avser material för plattformarna.

6.15 Miljöeffekter under byggskede

Ännu är det inte klarlagt vem som ska ansvara för ombyggnationen inom järnvägsplanens område. Det är därför svårt att kommentera denna punkt i skrivelsen.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun noterar yttrandet.

7. Åtgärder

SRJmf anser att begreppet ”minimalt intrång” ska kopplas till det avtal som finns med Trafikverket rörande flytt av Lennakattens station. På så sätt riskerar det inte bli nytolkningar av begreppet ”Minimalt intrång” framöver i planprocesserna.

Museiföreningen kommer bidra med fakta och data i den mängd det behövs. Som tidigare nämnts är frågan om rök från både ånglok och diesellok – gärna fossilfri sådan - en fråga som man arbetar med inom hela museitågsSverige och här bör museiföreningen samt Dr Serchinger finnas med i dialogen då det finns erfarenheter från senaste årens teknikutveckling och forskning bland europeiska museitågsorganisationer.

Uppsala kommuns svar:

Uppsala kommun tackar för informationen och noterar detta.

Begreppet minimalt intrång syftar till att Uppsala kommun strävar efter att göra ett så minimalt intrång som möjligt på omgivningen samtidigt som syftet med järnvägsplanen uppfylls.