

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till Kommunstyrelsen

Datum:
2023-06-05

Diarienummer:
KSN-2023-01409

Handläggare:
Michael Eriksson, Ola Kahlström

Yttrande över Trafikverkets samråd om järnvägsplan fyra spår

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** avge yttrande till Trafikverket enligt ärendets **bilaga 1**.

Ärendet

Trafikverket arbetar med en järnvägsplan för Ostkustbanan för sträckan Uppsala Central–söder Bergsbrunna, inklusive stationslägena Uppsala Central och Uppsala Södra. Den är en del av avtalet Uppsala kommun har med staten om utbyggnad till fyra spår och bostadsbyggande i södra Uppsala.

Järnvägsplanen möjliggör en utbyggnad till fyra spår längs sträckan, ny station i Uppsala Södra samt ombyggnad av Uppsala Central, för tillräcklig kapacitet för den ökade trafik som fyra spår möjliggör. Arbetet med järnvägsplanen påbörjades i slutet av 2020 och bedrivs med tidplanen att den ska kunna vinna laga kraft 2026.

Ett tidigt samråd om stationernas utformning genomfördes under hösten 2021 och arbetet bedrivs sedan dess utifrån de lösningar som Uppsala kommun och Region Uppsala förordade.

Det aktuella samrådet rör järnvägsplanens hela omfattning inklusive stationsutformningarna. Samrådet sker i enlighet med lagen om byggande av järnväg och pågår mellan 4 maj 2023 och 5 juni 2023. Uppsala kommun har fått anstånd med yttrandet till den 14 juni.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Dialog och samordning av yttrandet sker också med Region Uppsala.

Föredragning

Regeringen har beslutat att investeringen för järnvägen Uppsala Centra–söder Bergsbrunna, inklusive stationslägena Uppsala Central och Uppsala Södra, ska ingå i den nationella planen för transportinfrastruktur under perioden 2022–2033 med en budget på 6,5 miljarder kronor. Därutöver finns medel också för den järnvägsplan som sträcker sig från Söder Bergsbrunna till länsgränsen. Det är Trafikverket som har uppdraget att genomföra utbyggnaden. Trafikverkets uppdrag är begränsat till att utveckla anläggningen enligt grundutförande.

Under perioden från det tidiga samrådet om stationsutformning till detta samråd har järnvägsplanen konkretiserats allt mer. En kontinuerlig dialog har skett mellan kommunen och Trafikverket om denna konkretisering.

Uppsala kommun har i samarbete med Region Uppsala haft tillfälle att påverka anläggningens utformning så att den bättre anpassas efter kommunens behov. Samtliga behov har inarbetats i ett medfinansieringsavtal tecknat mellan Trafikverket och Uppsala kommun som skapar förutsättningar för att Ostkustbanan ska kunna utvecklas i takt med stadens tillväxt över längre tid. Medfinansieringsavtalet beslutas av kommunfullmäktige den 22 maj 2023.

I yttrandet tas bland annat Trafikverkets tidplan upp. I samrådshandlingen redovisas ett färdigställande mellan 2035–2037. Uppsala kommun önskar att det säkerställs att trafikstart kan ske enligt bostadsavtalet 2032-2034. Vidare påpekas att det fortsatta planeringsarbetet behöver säkerställa en samordning mellan de två gångbroar som planeras över spåren vid Uppsala Central och att en gång- och cykelväg längs med Ostkustbanan behöver säkerställas. Det konstateras bland annat vidare att den etableringsyta som redovisas invid stadshuset är mycket olämplig.

Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser för Uppsala kommun har preciserats i ett särskilt upprättat medfinansieringsavtal som beslutas av kommunfullmäktige den 22 maj 2023.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 5 juni 2023
- Bilaga 1, förslag till yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Stadsbyggnadsförvaltningen

YttrandeTrafikverkets ärendemottagning Fyra spår Uppsala
Box 810781 28 Borlänge investeringsprojekt@trafikverket.se

Handläggare:

Michael Eriksson, Ola Kahlström

Samråd järnvägsplan fyra spår

Uppsala kommun har beretts möjlighet att yttra sig i ovan nämnda samråd. Uppsala kommun har följande att yttra.

Om tidplanen

I samrådshandlingen står att järnvägsplanen planeras att lämnas in för fastställelse år 2025 och byggstart planeras till år 2026–2027. Byggskedet för sträckan söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation bedöms pågå cirka åtta till tio år, vilket betyder ett färdigställande 2035-2037. I dialogen mellan Uppsala kommun och Trafikverket har åren 2032-2034 angetts, i likhet med fyrspårsavtalet. Uppsala kommun önskar ett tydliggörande av att trafikstarten kan ske i enlighet med avtalet, det vill säga 2033.

Allmänna utgångspunkter och synpunkter

Uppsala kommun anser att samarbetet med Trafikverket löpt smidigt, professionellt och att det har funnits en ömsesidig förståelse för båda parter förutsättningar.

Komplexa frågor har bearbetats strukturerat och med stor sakkunskap vilket gjort arbetet tydligt och därmed lättare att beskriva och kalkylera. Detta strukturerade samarbete mellan Trafikverket, kommunen och Region Uppsala har lett fram till ett väl avvägt och genomarbetat medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen.

Överlag är samrådshandlingen genomarbetad, väl strukturerad och grundar sig på ett gediget underlag.

Uppsala kommun har dock några punkter som bör behandlas, dels av generell karaktär, dels rörande specifika delar av samrådshandlingen.

Järnvägsplanerna för fyra spår är det efterföljande planeringssteget för statens del i enlighet med fyrspårsavtalet och bostadssatsningarna kopplade till det. Att integrera statlig infrastrukturplanering med kommunal bebyggelseplanering och regional planering av kapacitetsstark kollektivtrafik bland annat i syfte att öka andelen resor med kollektivtrafik och att öka den samhällsekonomiska nyttan med kostsamma

järnvägsinvesteringar är en av utgångspunkterna för avtalet. Uppsala kommun anser att de intentionerna bättre behöver synas i arbetet med järnvägsplanen.

Å ena sidan förstår Uppsala kommun att en järnvägsplan behöver bedrivas efter tydliga mallar och rutiner för att säkerställa ett genomförande enligt tidplan och enligt bedömd kostnadsram. Å andra sidan bör järnvägsplanen, som det efterföljande planeringsskedet till fyrspårsavtalet, bättre spegla de intentioner staten, regionen och kommunen enades om genom avtalet. Detta ska särskilt sägas gälla statens egna intentioner. Större nyttor ska nås genom en samordnad utbyggnad av infrastruktur och stad.

Uppsala kommun bedömer på ett generellt plan att det är bättre att upphäva delar av detaljplaner som strider mot järnvägsplanen än att behålla dessa med små avvikelser. Tolkning av vad en mindre avvikelse är kan skilja sig åt och ändras. Det kan leda till tidskrävande missförstånd i framtida planarbete. Det kan också medföra utmaningar med att bevilja bygglov för lovpliktiga åtgärder som behövs i samband med järnvägsplanen. Det är bättre att upphäva dem i de delar där de strider mot de markanspråk som anges i järnvägsplanen.

Ett planeringsarbete pågår i samarbete mellan Uppsala kommun, Trafikverket, Region Uppsala, Region Stockholm och Mälardalstrafik om en depå för tåg i Fullerö norr om Uppsala. Det är viktigt att det fortsatta planeringsarbetet tar hänsyn till de anspråk en depå kan få på denna järnvägsplan, särskilt då för Uppsala Central.

Gestaltning av järnvägsanläggningen

Gestaltningen av järnvägsanläggningen kan inte endast ske utifrån hur omgivande landskap och stad ser ut i dag, utan bör också ta hänsyn till hur anläggningen anpassar sig till framtida stadsutveckling.

Samrådet syftar till att lämna synpunkter på anläggningens utformning samt effekter och konsekvenser av den. Dessvärre har Trafikverket valt att inte redovisa gestaltungsavsikter i samrådshandlingen och vilka ambitioner Trafikverket har avseende gestaltning kan därför inte utläsas av handlingen. Det blir därför svårt för Uppsala kommun att bedöma konsekvenser avseende såväl gestaltning som utformning och därmed bedöma en del av de tillkommande nyttor som är intentionen med fyrspårsavtalet. Det vill säga det samtida byggandet av ny tillgängliggörande trafikinfrastruktur och stadsutveckling med bostäder och arbetsplatser. I enlighet med bland annat nämnda avtal har Uppsala kommun höga ambitioner vad gäller utformning och gestaltning av en av landets största järnvägsstationer och kommunen utgår från att även Trafikverket har det.

Synpunkterna i ovanstående stycke gäller också landskapsanalysen. Analysen berör framtiden men tar ingen utgångspunkt i att det längs stora sträckor kommer att ske en stadsomvandling, vilket kan betyda att slutsatserna i analysen blir ogiltiga med en annan markanvändning än dagens. Även här är avsaknaden av kopplingen till trepartsavtalet tydlig.

Uppsala Central

Två gångbroar planeras över spår anläggningen vid Uppsala Central. Gångbroarna är inte en del av Trafikverkets grundutförande, utan finansieras i dagsläget i huvudsak av

Uppsala kommun. För båda gångbroarna är det viktigt att det fortsatta planeringsarbetet säkerställer en samordning i genomförandeskedet såväl för att säkerställa kostnadseffektivitet som att minimera olägenheter. Den södra bron, som förbinder bland annat kontorsbyggnaden Juvelen och främre Boländerna med det kommande så kallade Green line-projektet, är en central del i stadsutvecklingen av de södra delarna av innerstaden, redovisas inte i samrådshandlingen. Det är viktigt att det sker så att en samordning av genomförandet säkerställs. I samband med detta vill Uppsala kommun klargöra att samrådshandlingen ger uttryck för att järnvägsplanen tillskapar fler och genare stråk tvärs järnvägsanläggningen. Det stämmer inte enligt Uppsala kommuns uppfattning. Det är de kommunala gångbroarna som skapar nya stråk och minskar järnvägsanläggningens barriäreffekter. Det bör framgå i järnvägsplanen.

I samrådsunderlaget nämns att en gångbro kommer att anläggas över Centralpassagen mellan spår 9–10 och spår 8. Uppsala kommun vill peka på att gångbron endast ska möjliggöras i enlighet med upprättat medfinansieringsavtal. De medel som därmed sparas ska istället nyttjas för byggande av den gångbro över spåren som planeras direkt söder om Centralpassagen.

Perrongerna planeras att utrustas med tak i hela deras utsträckning. Takytan ökar från ca 6 000 kvm till ca 20 000 kvm. Det ökar komforten för resenärerna, vilket välkomnas av Uppsala kommun. Det är dock svårt att bedöma konsekvenserna för bland annat kulturmiljön, bland annat i termer av hur siktlinjer påverkas. I det fortsatta planeringsarbetet är det viktigt att plattformstakens utsträckning och dess konsekvenser vägs mot fler allmänna intressen än enbart resenärskomforten.

I samrådshandlingarna redovisas Ställverkets placering som en sammanhängande järnvägsmark vilket skulle försvåra om inte omöjliggöra en GC bana på den västra sidan av spåren, längs med spår 0 söderut. Uppsala kommun förutsätter att järnvägsplanen säkerställer att en GC bana kan anläggas mellan spår 0 och ställverkets nya placering.

En yta för såväl etablering som anläggning är lokaliserad precis söder om Stadshuset. Det betyder att ytan ska nyttjas för såväl byggbodar, kranar, byggmaterial, som för byggarbeten för anläggningen. Uppsala kommun har i dialogen med Trafikverket varit tydliga med att platsen är mycket olämplig för ändamålet. Dels behövs angöringen till garaget under Stadshuset, samt för övrig logistik och angöring. Dels finns fler fullvuxna träd finns på platsen som är viktiga för en del av innerstaden med ett underskott av parkmiljöer, träden är dessutom en del av den ursprungliga järnvägsparken.

I samrådshandlingen beskrivs att den nivåskillnad som finns mellan plattformen till spår 10 och Stationsgatan hanteras med trappor och ramp. Det är inte en lösning Uppsala kommun förordar och frågan behöver därför hanteras vidare i det fortsatta planeringsarbetet.

Spår 0 kommer att påverka den silobyggnad som Lindvalls kaffe behöver för sin produktion. Den mark som spår 0 ianspråktar kräver att silobyggnaden kan flyttas till den fastighet som ligger intill och som ägs av Uppsala kommun. Detta kommer påverka möjligheten att nyttja ytan som bussuppställning då ytan i storlek minskar och kapaciteten för uppställning reglerande bussar likaså. Det påverkar också möjligheten att exploatera ytan i framtiden då yta förloras. Det innebär i sin tur att projektet Green Line, som Uppsala kommun driver i samarbete med fastighetsägare, kan försvåras. Det behöver tydliggöras i järnvägsplanen.

Om passager

Gång- och cykelpassagen vid Gårdsvägen i Bergsbrunna är utmanande på grund av de stora höjdskillnaderna. Uppsala kommun anser inte att den lösning som visas i samrådshandlingen är lämplig. Att undvika en serpentinlösning för cykelbanan är svårt, men inriktningen behöver vara goda svängradier och att lösningen ger siktlinjer för en god trygghet. Det betyder att murar nära tunnelmynningen bör undvikas. En fördel är också om lösningen kan separera gång- och cykeltrafik.

Uppsala kommun vill påpeka att de broar som planeras på ömse sidor om järnvägsbroarna över Strandbodgatan är för såväl gående som cyklister.

Uppsala kommun noterar att det uppmäts PFAS överstigande preliminära riktvärden för skydd av grundvatten i ytligt grundvattenrör nära den planerade vägporten vid Vimpelgatan. Det är viktigt att frågan hanteras noga och gemensamt i syfte att minimera risk i anläggningens genomförande.

Längs sträckan

Uppsala kommun planerar att, i samarbete med Region Uppsala och Knivsta kommun, anlägga en GC-väg längs Ostkustbanan. En pågående dialog finns med Trafikverket om detta. GC-vägen planeras fram till Uppsala Central. Ett arbete pågår för att mer i detalj lokalisera vägen, samt att möjliggöra dess förverkligande. Den är inte en del i järnvägsplanen. Uppsala kommun bedömer dock det som viktigt att det fortsatta planeringsarbetet möjliggör GC-vägen i en så gen sträckning längs Ostkustbanan som möjligt.

Invid järnvägens västra sida strax norr om väg 255:ans passage under ostkustbanan har Sveriges lantbruksuniversitet ett internationellt uppmärksammat och långliggande forskningsförsök. Det är önskvärt att Trafikverket minimerar intrånget och andra negativa konsekvenser för forskningsförsöket. Detta bör också belysas i samrådshandlingen.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling

Ordförande

John Hammar

Sekreterare