

Diarienummer: KS-2025/535

Handläggare: Kristina Sandberg, projektchef 4-spår och strategisk exploatering

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Inriktningsbeslut över Trafikverkets förslag till ersättning av plankorsning vid Knivstavägen/Särstavägen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att kommunens inriktning i förhandling med Trafikverket är att bilpassagen i plankorsningen vid Knivstavägen och Särstavägen ska ersättas i en brolösning söder om CIK.

Sammanfattning av ärendet

I samband med att plankorsningen vid Knivstavägen och Särstavägen behöver stängas och ersättas på annan plats har Knivsta kommun bitt Trafikverket att utreda möjligheten att förlägga en bilpassage söder om CIK i en tunnellsättning under spåren. Trafikverket har tagit fram tidiga bedömningar om genomförandet, kostnader och risker. En tunnel uppskattas medföra en medfinansieringskostnad för kommunen på cirka 400 miljoner kronor. Den tidiga bedömningen pekar på flera risker i genomförandet som både kan innebära ökade kostnader för kommunen och försening av fyrspårsavtalets tidplan. En bro är Trafikverkets grundutförande och medför inga kostnader för kommunen.

Ärendets uppkomst och historik

Trafikverket håller på att pröva två nya spår, anpassning av Knivsta station och en ny station i Alsike i en järnvägsplan. Kommunen är enligt det så kallade fyrspårsavtalet en samarbetspart men också en formell remissinstans i arbetet. Som ett led i arbetet att landa övergripande förutsättningar för spåren höll Trafikverket ett tidigt samråd om lösningar för passager vid stationerna i både Alsike och Knivsta under våren 2025. I kommunens samrådsyttrande framfördes en önskan om att utreda möjligheten att förlägga bilpassagen söder om CIK i en lösning under spåren som komplement till utredningen om en brolösning (KS-2025/265). Bakgrunden till kommunens förfrågan är beslutade mål om långsiktiga effekter som den nya stationsmiljön ska ge Knivsta. Målen avser bland annat mildrande av barriäreffekter och att stationsområdet ska upplevas som en central och välkomnande plats som är trygg och grön (KS-2024/751).

Trafikverket har på kommunens förfrågan tagit framen grov uppskattning av tidiga förutsättningar för ett tunnelalternativ och gjort antaganden kring hur en sådan anläggning kan utformas samt hur mycket den kostar och hur stor kostnad som landar på kommunens ansvar. Trafikverket lyfter även risker för genomförandet.

Trafikverket bedömer att förutsättningarna på platsen gör att tunnel och tråg blir en omfattande lösning i öst-västlig riktning och påverkar åstråket på västra sidan. På den östra sidan behöver tråget fortsätta upp på södervägen förbi CIKs södra fasad för att klara lutningen. På östra sidan är tråg och tunnel inte lika lång men förutsätter att Knivstaån dras om och kulverteras under anläggningen. En västlig anslutningsväg till tunnel och tråg kan ske väster om befintlig bebyggelse utmed spåren.

Trafikverket bedömer vidare att tunnellslösningen innebär fler risker än ett broalternativ och att några av riskerna kan innebära att tidplanen för fyra spår inte går att hålla. Riskerna är bland annat kopplade till vatten och att bygga vattentäta konstruktioner under jord och tillstånd för permanent vattenverksamhet. Riskerna omfattar även okända geotekniska förhållanden däribland kunskapen om var fast berg finns för att ankra konstruktionen. Ett tunnelalternativ påverkar även förutsättningarna under byggtiden. Tunnel till skillnad från en bro bedöms inte kunna byggas tidigt vilket medför att en koppling över spåren under byggtid blir svårare att lösa.

Om kostnader och kostnadsfördelning gör Trafikverket antagandet att en tunnellslösning i Knivsta kan utgå från ett jämförbart projekt i Uppsala, utredningen om Vimpelgatan. Platserna bedöms främst vara jämförbara utifrån de liknande utmaningarna med vatten och tunnels längd. De totala kostnaderna uppskattades i Vimpelgatan till 750 miljoner kronor och Uppsala kommuns medfinansiering, som är mellanskillnaden av Trafikverkets föreslagna brolösning och kommunens önskade tunnel, motsvarade då 380 miljoner kronor.

Kostnaden om 750 miljoner kronor för en tunnellslösning i Knivsta och den antagna kostnadsfördelningen på ungefär hälften var är en tidig uppskattning som i de fall kommunen vill gå vidare med en tunnellslösning behöver fördjupas och preciseras. I ett scenario där Knivsta kommun vill medfinansiera en tunnel tillkommer även ansvar för okända kostnadsposter och fördyringar motsvarande kommunens kostnadsandel på 50%. Att utreda en tunnel är ett kompletterande förslag till Trafikverkets grundutförande, vilket är en brolösning. Det innebär att kommunen behöver stå för alla utredningar och projekteringsarbeten kopplade till att utreda tunnellslösningen. Tidigt uppskattar Trafikverket att kostnaden uppgår till 20 miljoner kronor. Om kommunen istället går vidare med Trafikverkets föreslagna bro vilket, motsvarar grundutförandet, har kommunen inga kostnadsåtaganden i vraken projektering eller genomförande.

Lagstöd

Trafikverket utgår från: Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) och Plan- och bygglagen (2010:900).

Interna styrdokument

Projektuppdrag för Knivsta och Alsike stationer.

Konsekvensbeskrivningar

Utifrån det som Trafikverket presenterat bedömer förvaltningen att en tunnellsöning inte innebär att kommunen når sina effektmål i större utsträckning än i ett broalternativ. Tunnellsöningen innebär oväntat omfattande markanspråk och leder till en flytt av Knivstaån och ett bryt i åstråket. Tunneln och tråget bedöms inte bidra till en mer trygg och grön plats än ett broalternativ och bidrar till barriäreffekter.

Ekonomiska konsekvenser

I Trafikverkets grundutförande med bro har kommunen inga kostnader utöver de för planläggning av passage och anslutningsvägar. För en tunnellsöning behöver kommunen betala en tidigt uppskattad kostnad om 400 miljoner kronor. Dessa kostnader kan enbart täckas genom lånade medel. Från att ett medfinansieringsavtal om en tunnellsöning tecknas med Trafikverket innebär det uppskattningsvis en årlig kostnad om 15-18 miljoner kronor för kommunen.

Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys är gjord enligt checklista.

Samlad bedömning

Förvaltningen bedömer att Trafikverkets grundutförande med en bilbro är en lösning som kan genomföras i linje med de beslutade effektmålen i projektuppdraget.

Underlag för beslut

Tjänsteutlåtande 2025-09-26

Beslutet skickas till

Akten

Jenny Rydåker
Samhällsbyggnadschef

Barnchecklista inför beslut

Alla under 18 år är att betrakta som barn.

1. Påverkar beslutet barn?

Ja ☐

Nej ☒

2. Hur har barns bästa beaktats?

3. Beskriv eventuella intressekonflikter.

4. Barn tillfrågas vid övergripande fleråriga planer/styrdokument. Har så skett?

Ja ☐

Nej ☐

Inte aktuellt. Beslutet rör inte en övergripande flerårig plan eller ett flerårigt styrdokument. ☐

Om ja, förklara på vilket sätt barn varit delaktiga i beslutet, vilka åsikter barnen lyft fram samt hur dessa åsikter beaktats i beslutet. Om nej, förklara varför barn inte tillfrågats.