

Diarienummer: KS-2026/220

Handläggare: Kristina Sandberg, projektchef fyra spår

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Inriktning för hur Särstapassagens funktioner ska ersättas i samband med utbyggnad av fyra spår

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige antar inriktning för hur Särstapassagens funktioner ska ersättas i samband med utbyggnad av fyra spår daterad 2026-03-26.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del:

Kommunstyrelsen ger förvaltningen i uppdrag att i detaljplan utreda en förnyad koppling mellan Parkvägen och Södervägen i samband med den nya bron, samt en anslutning mellan den nya bron och Knivstavägen.

Sammanfattning av ärendet

I samband med att Trafikverket bygger ut nya spår behöver Särsta plankorsning även kallad Särstapassagen stängas. Funktionerna som idag utgör gata för bil och buss, cykelväg, gångväg och plattformanslutning behöver Trafikverket ersätta på annan plats. Efter genomförda utredningar och utifrån beslutade effektmål föreslås funktioner för buss, bil och cykel ersättas i en bro söder om Knivsta Centrum för idrott och kultur (CIK) för att omhändera både dagens och framtida behov av kopplingar över spåren. Ärendet är av principiell betydelse och beslutas av kommunfullmäktige för att senare kunna införlivas i kommunstyrelsens yttrande till Trafikverket under järnvägsplanens samråd.

Ärendets uppkomst och historik

Trafikverket planerar för en utbyggnad av Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm. För Knivsta kommun innebär det två nya spår, en ny station i Alsike och anpassning av Knivsta station. Syftet är att öka kapaciteten, tillgängligheten och robustheten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm. Trafikverket har meddelat att de nya spåren ska dras utmed befintliga tågspar genom Knivsta. Spåren och stationerna planeras att byggas ut från och med tidigast år 2028 och öppna för trafik under år 2034.

Trafikverket arbetar med att pröva spåren och stationernas utformning i en järnvägsplan. Samråd för järnvägen planeras under 2026. Knivsta kommun är en samarbetspart till Trafikverket i arbetet med den nya järnvägsplanen och en obligatorisk remissinstans. I Trafikverkets förslag till samråd kommer kommunen att behöva ta ställning till markanspråk, tekniska lösningar, förslag till resenärsmiljöer och ersätta funktioner samt markanspråk under byggtiden. Som en förberedelse till kommunens samrådsyttrande behöver inriktningsbeslut fattas av kommunfullmäktige om kommunens principiella ställningstaganden för spår och stationer.

I samband med att Trafikverket bygger ut nya spår behöver Särstapassagen stängas. Funktionerna som idag utgör gatufunktion för bil och buss, cykelväg, gångväg och plattformanslutning behöver Trafikverket ersätta på annan plats.

Kommunstyrelsen har fattat beslut om ett projektuppdrag för arbetet med fyra spår och utbyggnaden av stationerna (KS-2024/751). Projektuppdraget innehåller beslutade effektmål som beskriver hur Knivsta station ska upplevas och vara när det är utbyggt.

Effektmålen anger bland annat att vid Knivsta station ska gröna stråk samsas med kommersiella aktörer i en genomtänkt struktur som aktiverar stationsområdet. Stationsområdet har en god gestaltad livsmiljö och upplevs som en välkomnande central plats i kommunen. Fysiska barriärer har mildrats genom god gestaltning av järnvägsanläggningen och stationsmiljön runt omkring. Området upplevs som lätt att överblicka och orientera sig i med gena passager under och över järnvägen. Stationen och stationsmiljön är utformade för att klara ett ökat resande med buss och tåg även efter år 2057.

I syfte att analysera var en ersättande funktion gör störst nytta och bidrar till en upplevd genhet och orienterbarhet har kommunens trafiksimuleringsmodell använts för att tittat på dagens behov och framtida utvecklingsscenarier. Med stöd av Bjerking och Trivector Mobility har kommunen utrett två olika broplaceringar samt alternativa anslutningsvägar med fokus på trafikflöden, genomförbarhet och komplettering av befintligt gatunät. Resultatet visar att Särstapassagens gatufunktion för bil och buss behöver ersättas nära stadskärnan för att avlasta Gredelbyleden givet tillväxtscenario låg som motsvarar en årlig tillväxt på cirka 200 bostäder per år.

En stationsområdesutredning (Spacescape AB, 2025) har gjorts för att ta fram ett kunskapsunderlag kring utveckling av stationsområdet i Knivsta. Rapporten visar att ett sammankopplat gatunät med tydlig prioritering av trafikslag minskar barriäreffekten och gör att det blir enkelt att förflytta sig. I utredningen bekräftas en tidigare inriktning om en bilbro söder om Knivsta Centrum för idrott och kultur, som även lyftes fram i den nu upphävida Stadsutvecklingsstrategi 2035, samtidigt som behovet av nya passager framhålls i takt med att Knivsta utvecklas.

Trafikverket höll ett tidigt samråd i juni 2025 där kommunen ombads yttra sig över två alternativa bropassager som ersättning av den befintliga Särstapassagen (KS-2025/339). Kommunen ansåg då att ett broalternativ mellan Särstapassagens nuvarande läge och Knivsta Centrum för idrott och kultur inte var genomförbart utifrån gällande standarder angivet i Vägar och gators utformning (VGU) och att alternativet bidrar till en barriär i centrala

Knivsta. Det ansågs varken ligga i linje med kommunens pågående investeringar eller vara i enlighet med kommunens effektmål för stationsområdena och kommunens Vision 2040 om ett tryggt och grönt Knivsta med närhet till allt.

Knivsta kommun förordade broalternativet där bil- och busspassagen utreds i ett läge söder om Knivsta Centrum för idrott och kultur och att gång- och cykelfunktioner och anslutning till perrongen hålls samman i den södra änden av perrongen. Kommunen har vidare samarbetat med Trafikverket och Region Uppsala för att hitta den bästa helhetslösningen för trafiken i centrala Knivsta. Kommunen har tillsammans med Trafikverket arbetat vidare med att analysera restid för cyklisterna från västra sidan spåren till målpunkter i sydöstra Knivsta exempelvis Knivsta Centrum för idrott och kultur. Analysen visar att en cykelväg utmed den nya bilbron ger samma avstånd och restid som en cykelpassage vid befintlig plankorsning.

Kommunen har tillsammans med Bjerking utrett möjligheten att ha gång- och cykeltunnel under spåren i både Alsike och Knivsta. I Knivsta framgår att det finns stora utmaningar med skyfall och att en gång och cykeltunnel söder om plattformsanslutningen även behöver gå under Knivstaån vilket innebär en lång tunnel med utmaningar att upplevas som trygg och trivsamt. Genomförandet är även behäftat med risker som kan driva kostnader i samband med skyfallsproblematiken i området.

Att medborgare bereds möjlighet att vara delaktiga i utformningen av stationsområdet har varit ett mål för arbetet med stationsområdena. Flera invånardialoger har genomförts. Kommunen har haft öppet hus för att samla in synpunkter, haft fokusdialoger med de kommunala råden samt med målgrupper inom socialpsykiatri och äldre. Kommunen har även genomfört en enkät riktad mot stadens pendlare om hur stationsmiljön kan utvecklas för att bidra till en bättre resenärsmiljö. Medskicken består av en önskan att bevara grönska, kultur och naturmiljöer och att skapa nya mötesplatser i en bibehållen småstadskärna. Framkomlighet för bil, cykel och fotgängare är viktigt att beakta när centrala Knivsta utvecklas i samband med fyra spår. Sammanfattningar av medborgardialogerna finns på kommunens hemsida för fyra spår under rubriken Dialoger om framtidens Knivsta och fyra spår.

Frågan om hur Särstapassagen ska ersättas har beretts i Beredningen för infrastruktur och strategisk planering samt i kommunstyrelsens arbetsutskott.

Rättslig utredning

Lagstöd

Kommunallagen (2017:725) säger att fullmäktige ska besluta om ärenden av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt för kommunen eller regionen (5 kap 1 §). Ärenden som går till fullmäktige ska först beredas av nämnd (KL 6 kap 4 §).

Att uppdraga till förvaltningen om att ta fram en detaljplan för ändamålet ska antas av kommunfullmäktige, men fullmäktige får uppdraga åt kommunstyrelsen eller byggnadsnämnden att anta en plan som inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt (PBL 5 kap. 27 §).

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

Interna styrdokument

Knivsta kommuns Reglemente för kommunstyrelsen och nämnderna (2025-11-27) anger att kommunstyrelsen ansvarar för övergripande och strategisk planering, utom översiktsplanering. Det inbegriper planprogram och tematisk strategisk planering, till exempel planering för teknisk infrastruktur, vatten och grönstruktur och sådan strategisk samhällsplanering som inte regleras i lag, till exempel visioner, strukturplaner och utvecklingsplaner (A 16a §). Ärendet bereds därför av kommunstyrelsen inför beslut i fullmäktige.

Kommunstyrelsen godkände förslag till projektuppdrag om utveckling av Knivsta och Alsike stationer den 24 februari 2025, § 41. Projektuppdraget har varit styrande under arbetet med att utreda ersättande funktioner för Särstapassagen i samband med fyra spår.

Konsekvensbeskrivningar

Ekonomiska konsekvenser

Det är Trafikverkets ansvar att finansiera funktioner som behöver ersättas när Särstapassagen stängs. Trafikverket har begärt medel för att ersätta funktionerna i nytt förslag till nationell plan för perioden 2026–2037. Beslut om nationell plan väntas fattas under sommaren 2026.

Om kommunen vill göra tillägg till Trafikverkets utförande av bron och anslutningsvägar är det kostnader som Knivsta kommun finansierar genom en investering i anläggningen. Dessa ställningstaganden kan göras först när Trafikverket beslutat om sitt grundutförande och projekteringen av anläggningen kommit längre.

När bron med anslutningsvägar är byggd överlämnas anläggningen som en gåva till kommunen med ett värde motsvarande brons investeringsutgift. Värdet blir till en intäkt innevarande år. I samband med övertagandet belastas kommunen med kostnader för avskrivning, drift och underhåll. Utifrån schabloner kan en sådan kostnad uppgå till ca 6–10 miljoner årligen. Uppskattningen är gjord i tidigt skede innan detaljplan eller projektering är klar och har därför stora osäkerheter.

Den befintliga plankorsningen har ett ekonomiskt värde idag som sannolikt blir nedskrivet till nära noll när plankorsningen stängs. Eventuellt kvarvarande värde kan behöva utrangeras samma år som korsningen stängs.

Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys är gjord enligt checklista. Trafikverket tar fram en egen barnkonsekvensanalys i samband med järnvägsplanen.

Konsekvenser om beslutet inte tas

Utan beslut i ärendet kommer förvaltningen sakna politiskt beslutad grund i avtalsförhandlingar och till samrådsyttrandet i järnvägsplanen.

Samlad bedömning

Med utgångspunkt i genomförda utredningar och beslutade effektmål förordar förvaltningen att Särstapassagens ersättning sker i en lösning där bil, buss och cykel lokaliserar i en brolösning söder om CIK. Passage för gångare och cyklister som leder cykeln möjliggörs i en plattformanslutning vid Särstapassagens nuvarande placering.

En bil- och cykelbro söder om CIK möjliggör för dagens trafik att ta sig mellan den östra och västra sidan i ett sydligt läge. Den nya bron blir ett komplement till Gredelbyleden som kan avlasta för trafik med målpunkt i den södra delen av kommunen till exempel CIK och Särstabadet. Bron skapar även möjlighet att fortsätta utveckla trädgårdsstaden i de sydvästra delarna av Knivsta. Lösningen är anpassad för dagens trafikbehov och under överskådlig framtid enligt kommunens trafiksimuleringsmodell givet en tillväxt som motsvarar cirka 200 nya bostäder varje år. När utvecklingen i Knivsta fortsätter kommer en ny koppling över spåren behöva ske ännu längre söder ut. Behovet bedöms uppstå i samband med en ny sydlig trafikplats på E4.

I samband med att den nya bron byggs behöver den befintliga kopplingen mellan Södervägen och Parkvägen anpassas till den nya brolösningen. Kopplingen är en nyckel för att tillgängligheten och orienterbarheten vid kommunens mest besökta plats, Knivsta Centrum för idrott och kultur, ska fortsätta fungera och inte generera onödigt trafik i centrala Knivsta. Kopplingen ska även fortsatt säkerställas för cyklister.

Anslutningsvägen på den västra sidan behöver anpassas till befintliga gatustrukturer och målpunkter så som vårdcentral, fotbollsplaner med mera. Anslutningen mot Knivstavägen tar höjd för befintligheter och framtida kvartersstruktur för trädgårdsstaden. Bron och anslutningsvägen följer kommunens Vision 2040 om en småstad som utvecklas i samklang med landsbygden genom att stärka kopplingarna mellan tätort och landsbygd.

Den nya cykelvägen utmed bron är ett komplement till den befintliga gång- och cykelstrukturen på både östra och västra sidan av spåren. Lokaliseringen vid den nya bron erbjuder cyklister passager med jämna mellanrum genom Knivsta tillsammans med den södra plattformanslutningen, den befintliga tunneln i centrala Knivsta och vid Gredelbyleden.

Att ersätta den befintliga cykelkopplingen i en tunnel är en trafiksäkerlösning men har utmaningar i att erbjuda en trygg miljö och är behäftad med risker och omfattande kostnader för kommunen. En sådan lösning är dessutom mindre anpassad till det befintliga cykelnätet. Förvaltningen avråder från denna lösning till förmån för en lokalisering på bron söder om Knivsta Centrum för Idrott och kultur.

En anpassning av kommunens budget bör göras i samband med att kommunen tar emot den nya anläggningen för att kunna bära de kostnader som kommer med ägande och omhändertagande av den nya anläggningen

Underlag för beslut och beslutsexpediering

Underlag för beslut

Tjänsteutlåtande 2026-03-26

Förslag inriktning för hur Särstapassagens funktioner ska ersättas i samband med utbyggnad av fyra spår 2026-03-26

Beslutet skickas till

Akten

Samhällsbyggnadschef

Projektchef fyra spår

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?

Barns användning av och uppehålle inom stationsområdena har beaktats i arbetet med att utreda ersättningsfunktioner för Särstapassagen i samband med utbyggnad av fyra spår.

3. Beskriv eventuella intressekonflikter.

Barn har ett behov av att kunna använda stationsområden även efter utbyggnaden av fyra spår. Trygghet och säkerhet för alla målgrupper har beaktats i arbetet med att utreda ersättningsfunktioner för Särstapassagen i samband med utbyggnad av fyra spår. Barn bedöms därmed inte påverkas negativt av inriktningsbeslutet.

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. ☒