

Diarienummer: KS-2026/253

Handläggare: Isak Marquardt, Exploateringsingenjör

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Medfinansieringsavtal för ny cykelväg på Björkkällebron i samband med utbyggnad av fyra spår

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige godkänner förslag på medfinansieringsavtal daterat 17 april 2026.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del:

Beslutet är omedelbart justerat

Sammanfattning av ärendet

I samband med utbyggnaden av fyra spår ska Björkkällebron rivas och ersättas med en ny bro. Både den befintliga bron och den nya är infrastruktur som staten ansvarar för. Trafikverket kommer inom ramen för sitt grundutförande att anlägga en ny bro med körbana, gångbana, belysning och anslutningar till det befintliga vägnätet, samt riva den nuvarande bron. Utöver detta kommer kommunen att medfinansiera ett tillägg till grundutförandet i form av en 400 meter lång och 2,5 meter bred cykelbana till en kostnad av 14,5 miljoner kronor, i enlighet med det medfinansieringsavtal som kommunen och Trafikverket har tagit fram.

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 tågspår genom Knivsta. Spåren och stationerna planeras att byggas ut från och med tidigast år 2028 och Trafikverket arbetar för att de ska öppna för trafik under år 2034.

Under Trafikverkets tidiga samråd för järnvägsplanen framkom att den Björkkällebron behöver rivas och ersättas med en ny, för att ge plats åt den kommande järnvägsutbyggnaden. Kommunen yttrade sig under samrådet och framhöll då en önskan om att medfinansiera en cykelväg på Björkkällebron.

Trafikverkets grundutförande för den nya bron omfattar byggnation av en bro med körbana, gångbana, belysning och anslutningar till det befintliga vägnätet samt rivning av den gamla bron. Knivsta kommun vill samtidigt säkerställa en standardhöjning med en lösning för både gång- och cykeltrafik, som tillgodoser dagens behov och möjliggör för ett ökat cykelresande i takt med att Alsike och Knivsta växer, även på lång sikt. Kommunen har därför förhandlat med Trafikverket om ett medfinansieringsavtal där kommunen bekostar ett tillägg till grundutförandet i form av en separerad, 2,5 meter bred cykelbana på södra sidan av den nya bron. Cykelbanan är cirka 400 meter lång och kommer att sträcka sig från Finnvretsvägen på västra sidan av spåren till Brunnbyvägen på östra sidan.

Det framtagna medfinansieringsavtalet reglerar parternas åtaganden, ansvarsfördelning och finansiering för anläggandet av den nya Björkkällebron samt rivningen av den befintliga.

Rättslig utredning

Kommunen har enligt 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) ansvar för angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område och dess invånare. Utbyggnad av ett lokalt gång- och cykelstråk över Björkkällebron bedöms vara en sådan kommunal angelägenhet, eftersom åtgärden stärker trafiksäkerhet, tillgänglighet och hållbar transportförsörjning för boende och verksamma i Knivsta.

Enligt 2 kap 1 § första stycket lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter får en kommun, om åtgärden är till nytta för kommunens invånare, delta i finansieringen av väg- och järnvägsinfrastruktur som staten ansvarar för. Cykelbanan är en del av bron och ingår i den statliga järnvägs- och väganläggning som Trafikverket ansvarar för. Medfinansieringen av cykelbanan rymms därmed inom den särskilda befogenhetsregeln och utgör ett frivilligt åtagande.

Enligt lagen (1997:614) om kommunal redovisning, 5 a §, får bidrag som lämnas för medfinansiering av statlig infrastruktur i stället för att kostnadsföras omedelbart redovisas som en tillgång (förutbetalad kostnad) som upplöses med årliga enhetliga belopp under högst 25 år. Detta innebär att kommunen kan periodisera kostnaden över anläggningens nyttjandeperiod.

Kommunens befogenhet att ingå avtal om medfinansiering och den valda redovisningsmodellen bedöms sammantaget vara förenlig med gällande lagstiftning och med den praxis som redovisas i de statliga utredningar och rapporter som behandlar kommunal medfinansiering av transportinfrastruktur.

Lagstöd

- Kommunallagen (2017:725), 2 kap. 1 § – Kommunens allmänna kompetens.
- Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, 2 kap 1 § – Kommunal medfinansiering av statlig väg- och järnvägsinfrastruktur.

- Lagen (1997:614) om kommunal redovisning, särskilt 5 a § – Redovisning av bidrag till statlig infrastruktur.
- Väglagen (1971:948) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg – reglerar statens ansvar och Trafikverkets roll, vilka utgör ramen för att anläggningen formellt är statlig infrastruktur.

Interna styrdokument

Kommunen har en Trafikstrategi "Trafikstrategi för Knivsta kommun 2014 – 2025" som antogs av KF 2014. Trafikstrategin upphörde att gälla år 2025 men har inte ersatts av en ny och vägleder kommunens arbete tills en ny strategi är framtagen.

Trafikstrategin innehåller ett inriktningsmål om att öka cykeltrafikens andel av det totala resandet i hela kommunen och till närliggande regionala målpunkter. En av åtgärderna som pekas ut är att bygga ut infrastrukturen för cykeln. Att medfinansiera en cykelväg över spåren i samband med den nya Björkkällebron ligger i linje med rådande styrdokument.

Konsekvensbeskrivningar

Ekonomiska konsekvenser

Trafikverket bekostar grundutförandet av den nya Björkkällebron. Grundutförandet är den lösning som Trafikverket föreslår för att lösa den aktuella trafiksituationen vilket i det här fallet innebär anläggande av en ny bro med körbana, gångbana, belysning och anslutningar till det befintliga vägnätet, samt rivning av den befintliga bron.

Kommunen bekostar genom medfinansiering tillägget av en cykelbana till Trafikverkets grundutförande för den nya Björkkällebron.

Kommunens kostnad för medfinansieringen av cykelbanan utgörs av ett fast pris om 14,5 miljoner kronor som justeras enligt Trafikverkets infrastrukturindex. Kommunen redovisar medfinansieringen på 14,5 miljoner som en kostnad i resultaträkningen under kalenderåret 2026. Kommunens budgeterade finansiella resultatmål för 2026 bedöms uppnås efter detta beslut.

Mellanskillnaden mellan avtalad kostnad och faktisk kostnad efter justering efter index belastar kommunen året bron byggs. Tidplanen för utbyggnaden av bron är ännu inte känd.

Kommunen har möjlighet att få ersättning för delar av erlagd medfinansiering genom att avtala om medfinansieringsersättning i de exploateringsavtal som kommunen ingår med privata aktörer. Förutsättningar för erläggande av medfinansieringsersättning framgår av kommunens "Riktlinjer för medfinansieringsersättning" som antogs av kommunfullmäktige den 22 januari 2026 (KF § 11).

Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys är gjord enligt checklista.

Övriga konsekvenser

Konsekvenser om beslutet inte tas

Om beslutet inte tas kan Trafikverket inte gå vidare med att planera och bygga ut en ny cykelväg i samband med den nya Björkkällebron. Om Kommunen ändå vill ha en cykelväg behöver kommunen bygga den själv till en betydligt högre kostnad.

Samlad bedömning

Förvaltningen bedömer att en medfinansiering av cykelvägen i samband med Trafikverkets utbyggnad av en ny bro är en ändamålsenlig investering som tillför stora värden för cykelinfrastrukturen i Alsike och som bidrar till att minska barriäreffekter vid Alsike station.

Underlag för beslut och beslutsexpediering

Underlag för beslut

Tjänsteutlåtande 2026-04-20
Förslag Medfinansieringsavtal 2026-04-17
Medfinansieringsavtalets bilaga 1

Beslutet skickas till

Akten
Samhällsbyggnadschef
Projektchef 4-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?

Att tillföra en separaterad cykelväg på Björkkällebron så att barn som cyklar slipper göra det i körbanan är en förbättring som beaktar barns bästa i trafiken.

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. ☒