

## Yttrande över kompletterad samrådshandling Fyra spår Uppsala, länsgränsen Stockholm/Uppsala–söder Bergsbrunna – val av lokaliseringsalternativ

### Sammanfattning

Knivsta deltar som en av flera kommuner i Trafikverkets samråd om dragningen av två nya tågspår mellan Stockholm-Uppsala. Detta samråd med enbart berörda kommuner, kollektivtrafikaktörer och Länsstyrelserna i Stockholm och Uppsala är sista steget inför Trafikverkets beslut om var de nya spåren ska gå. Knivsta kommuns främsta intresse i detta är att säkerställa Knivsta kommuns intressen och att tillgodose kommuninvånarna med attraktiv, tillförlitlig och utökad kollektivtrafik.

### Yttrande

På många sätt är valet av spårdragning genom Knivsta av historisk betydelse. Det är nästan 160 år sedan järnvägen drogs genom orten och cirka 120 år sedan den blev dubbelspårig och skapade möjlighet för den attraktiva pendlingskommun Knivsta är idag. Nu står vi inför ytterligare en investering i järnvägen som också kommer påverka Knivstas framtid som attraktiv boendeort.

Trafikverket har efter ett första samråd med medborgare, företag och berörda samhällsinstanser under våren 2024 förtydligat och i några kapitel kompletterat lokaliseringsutredningen med förutsättningar, utmaningar och bedömningar av konsekvenser för de tre aktuella lokaliseringsalternativen. I Trafikverkets sammanvägda bedömning framgår att alternativen E4 C och Befintlig sträckning både är genomförbara och mest lämpliga utifrån miljöhänsyn.

De förslagna sträckorna har olika för- och nackdelar för kommunen. Även om Trafikverket bedömer sträckorna som jämförbara utifrån nationella intressen är de inte jämförbara på ett lokalt plan.

## Barriäreffekter

Att förlägga de två nya spåren genom Knivsta innebär ett stort ingrepp i det som är Knivstas hjärta idag. Det innebär mer plats för järnväg, fler tåg som trafikerar, men också mer buller och förstärkta barriäreffekter. E4-alternativet innebär å andra sidan bland annat negativa konsekvenser för jordbruksmark, uppbrutna kulturmiljöer, nya barriäreffekter, bullerstörda badplatser och en station i Knivsta som inte anpassas för framtiden. Därtill skulle infarten till Knivsta och entrén till näringslivet i Ar få en helt annan och sämre karaktär, också beaktat Svenska Kraftnäts förstärkning av transmissionsnätet med en ny dubbel 400 kV luftledning i form av 50 meter höga stolpar i samma område. Kommunen har dessutom pågående planer kopplat till ett utvecklat handelsområde i anslutning till den tänkta korridoren.

En av de största utmaningarna med de nya spåren är de barriäreffekter som uppstår oavsett sträckning. Alla tre alternativ innebär breddade infrastrukturkorridorer och stärkta fysiska och upplevda barriäreffekter.

Knivsta kommun önskar därför att flera olika lösningar som kan bidra till mildrande barriäreffekter utreds i kommande järnvägsplan. Det finns tekniska lösningar som exempelvis tunnel, överdäckning eller nedsänkning av järnvägen som kraftigt minskar de negativa konsekvenserna av både barriäreffekter och bland annat störande buller genom kommunen. Av dessa lösningar förordar Knivsta kommun en nedgrävning genom tunnel. Det skapar förutsättningar för betydligt bättre boendemiljöer och mer användbara allmänna platser. Det skulle också bidra till att minska intrången i kommunens värdefulla kulturmiljöer oavsett spårsträckning.

Varberg är ett positivt exempel där det just nu byggs en 2,8 kilometer lång tunnel för dubbelspår centralt. Att tunneln förläggs under staden bidrar till en lugnare och trivsammare stadsmiljö utan barriäreffekter, och ökad säkerhet. Kommunen och regionen går där in och medfinansierade projektet, Knivsta kommun önskar föra en liknande dialog med Trafikverket.

Om Trafikverket väljer att förlägga spåren ovan mark i befintlig sträckning behöver lösningen för planskilda passager studeras ytterligare. I lokaliseringsutredningen beskrivs att dessa förutsätts förläggas på bro över spåren. Det skulle bidra till en visuell och fysisk barriäreffekt och en försämrad upplevelse av att lätt kunna röra sig emellan den västra och östra sidan av Knivsta. En planskild passage under mark som är av tillräcklig bredd har inte samma barriäreffekt.

Knivsta kommun ser positivt på att det i nästa skede av planprocessen finns handlingsutrymme att anpassa infrastrukturen efter platsens förutsättningar och att de nya spåren kan förläggas på flera olika sätt för att möta den lokala platsens

behov. Det är också värdefullt att båda alternativen, enligt Trafikverket, kommer behöva inkludera såväl tekniska som kompensatoriska lösningar för att säkerställa miljömässiga värden i samband med anläggandet av två nya tågspår genom Knivsta kommun.

## Trafikeringen

Knivsta kommun har det senaste året fört en konstruktiv dialog med Trafikverket om vikten av att säkra god trafikering av persontåg för Knivstas pendlare. Svaret från Trafikverket har varit att det är tågaktörerna själva som på kommersiella grunder fattar beslut om trafikering och att Trafikverket inte lägger någon värdering i det. För Knivsta kommun och för Knivstas pendlare finns inget annat godtagbart resultat givet denna omfattande, och för kommunen omvälvande, infrastruktursatsning än att fler snabba regiontåg med dagens och framtidens teknik och kapacitet stannar på Knivsta C. Det är också mycket viktigt att stationernas utformning möter de tekniska kraven som möjliggör att olika slags tåg kan stanna.

## Knivsta station och Trunsta träsk

Oavsett om Trafikverket väljer att förlägga spåren ovan mark i befintlig sträckning eller via E4, är det Knivsta kommuns bestämda uppfattning att en upprustning av Knivsta station är en grundförutsättning för måluppfyllelsen i projektet. I det fall spåren dras i Befintlig sträckning behövs det för att omhänderta den samlade nya kapaciteten i och med fyra spår. I det fall spåren dras längs E4 C behöver perrongen ändå förlängas för att de dubbel- och trippelkopplade pendeltågen ska kunna stanna på ett säkert sätt. Åtgärden innefattar även ersättning av nuvarande plankorsning söder om stationen. Utan en förlängning av perrongen och en flytt av passagen skulle den sista delen av de moderna regiontågen inte rymmas inom dagens perrong, vilket medför säkerhetsrisker för resenärerna.

En annan grundförutsättning är renoveringen av befintliga spår vid Trunsta träsk. Om inte spåren renoveras på ett sådant sätt att de klarar översvämningar kommer dessa att inverka menligt på tågtrafiken. Om dragningen av de nya spåren kommer att gå vid E4 C är risken stor att trafikledarna tvingas att leda om trafiken via E4 C vilket förhindrar stopp på Knivsta C, och kommunens tusentals pendlare hänvisas till buss och tillfälliga lösningar. Kommunen betvivlar att det är avsikten med denna stora investering som staten fattat beslut om.

Kommunen har att välja mellan att förorda två åtgärder som i båda sträckningar ger kapacitet för fler tåg än idag men utan att säkra trafikeringen av persontåg genom centrum. Skillnaden är att sträcka Befintlig samlar all tågtrafik på ett ställe och ökar sannolikheten för att snabba regionala pendeltåg väljer att stanna vid

Knivsta C. Valet av sträckan E4 C ger färre ingrepp i centrala Knivsta men riskerar att bidra till en samhällsekonomiskt suboptimal lösning. Trafikverkets senaste handlingar skapar oro för hur man kommer nå gemensamma mål.

Båda dessa omständigheter vore samhällsekonomiskt menliga men också menliga för Knivsta och dess invånare. I värsta fall kan valet att dra den nya spåren utmed E4 Cs, skapa en negativ spiral där det minskade resandet till och från Knivsta leder till ett nedprioriterat underhåll, vilket i sin tur leder till ytterligare försämrad attraktivitet för tågresandet, och så vidare. På så vis riskerar alternativ E4 C leda till motsatt verkan än den som avses. Kommunen efterlyser en riskanalys som belyser denna hänsyn.

### Samlad bedömning

Kommunens intresse är att främja hållbart resande och tillgodose kommuninvånarna med tillförlitlig och utökad kollektivtrafik. Knivsta kommun har i föregående yttrande rekommenderat att förorda en spårdragning utmed befintliga spår, en anpassning av Knivsta station och åtgärder i befintlig bana för att säkerställa Knivstabornas möjlighet till attraktiv tågpendling i framtiden. Efter Trafikverkets kompletteringar i detta yttrande önskar kommunen tydliggöra att möjligheten att bygga om en järnväg uppstår mycket sällan, och såväl nuvarande som framtida generationer Knivstabor får en bättre livsmiljö om spåren förläggs under marken. Fördelarna är överväldigande mot jämförelsen att förlägga spåren ovan mark. Knivsta kommun förordar således att Trafikverket förlägger spåren under mark i befintlig sträckning.