



TRAFIKVERKET



Välkommen till samråd!

Projekt Fyra spår Uppsala, delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala–söder Bergsbrunna

Syftet med samrådet är att informera om järnvägsplanens planprocess, ge information om utredningsarbetet och få in synpunkter avseende ersättningen av Knivstavägens/Särstavägens plankorsning. Vi är i ett tidigt skede i utredningsarbetet och kan därmed inte visa några färdiga lösningar vid detta samråd.

Projekt Fyra spår Uppsala

Vi bygger ut för att göra plats för fler tåg

I dag är det trångt på Ostkustbanan, särskilt i rusningstid. Här kör både pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Behovet av smidiga och miljövänliga resor och transporter är stort och ökar hela tiden. Det behövs helt enkelt mer plats på spåren.

Därför bygger vi ut Ostkustbanan. Det blir ytterligare två järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala C, så att det blir sammanlagt fyra spår. Det blir också nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. Stationerna Uppsala C och Knivsta station anpassas utifrån att järnvägen byggs ut.

Utbyggnaden är uppdelad i två delsträckor. Den södra delsträckan går från länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder om Bergsbrunna. Den norra delsträckan går från söder om Bergsbrunna till Uppsala C. Det är den södra delsträckan som handlingen avser.

Nu tar vi fram en järnvägsplan för den södra delsträckan

Vi gjorde en så kallad lokaliseringsutredning för den södra delsträckan mellan 2022 och 2024. Under utredningen undersökte vi var de nya spåren ska lokaliseras. Vi jämförde ett stort antal lokaliseringsalternativ utifrån deras nytta för samhället, kostnader och påverkan på omgivningen. I november 2024 beslutade vi sedan om att de två nya spåren ska byggas längs den befintliga järnvägen.

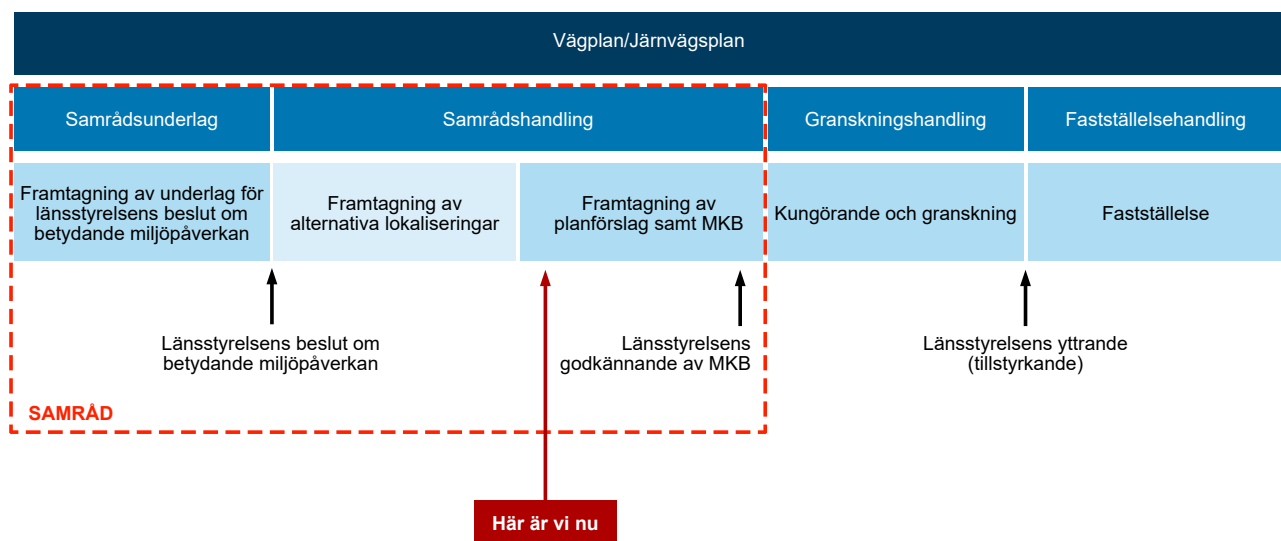
Nu har vi inlett arbetet med att ta fram ett förslag till järnvägsplan för den södra delsträckan. Sträckan är drygt 15 kilometer lång och går genom kommunerna Knivsta, Uppsala och Sigtuna.

Efter utbyggnad kommer, i likhet med norra delsträckan, de två östra spåren att trafikeras av snabbare tåg (fjärr- och regionaltåg) och de två västra av långsamtgående tågtyper (pendel- och regionaltåg samt godståg). Spårutbyggnaden kommer däremot att ske både öster och väster om befintliga spår, se figur 3. Eftersom vi är i ett tidigt skede i utredningsarbetet så har vi ingen detaljerad information kring hur markanspråken blir utan det kommer redovisas först vid samrådet våren 2026.

Preliminär tidsplan för järnvägsplanen

- 2026 vår – samråd om järnvägsplanens utformning
- 2027 – järnvägsplanen ställs ut för granskning

Järnvägsplan



Figur 1. Trafikverkets planläggningsprocess för väg- och järnvägsplaner

Vad är en järnvägsplan?

Järnvägsplanen beskriver i detalj var järnvägen ska ligga och hur anläggningen ska se ut. Planen visar vilken mark som behövs både för själva bygget och när järnvägen är i drift. Till planen kommer det att finnas en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver både positiva och negativa konsekvenser för miljön. Det kommer också att finnas ett gestaltungsprogram som visar hur det som ska byggas kan komma att se ut.

Under samrådet kan du tycka till

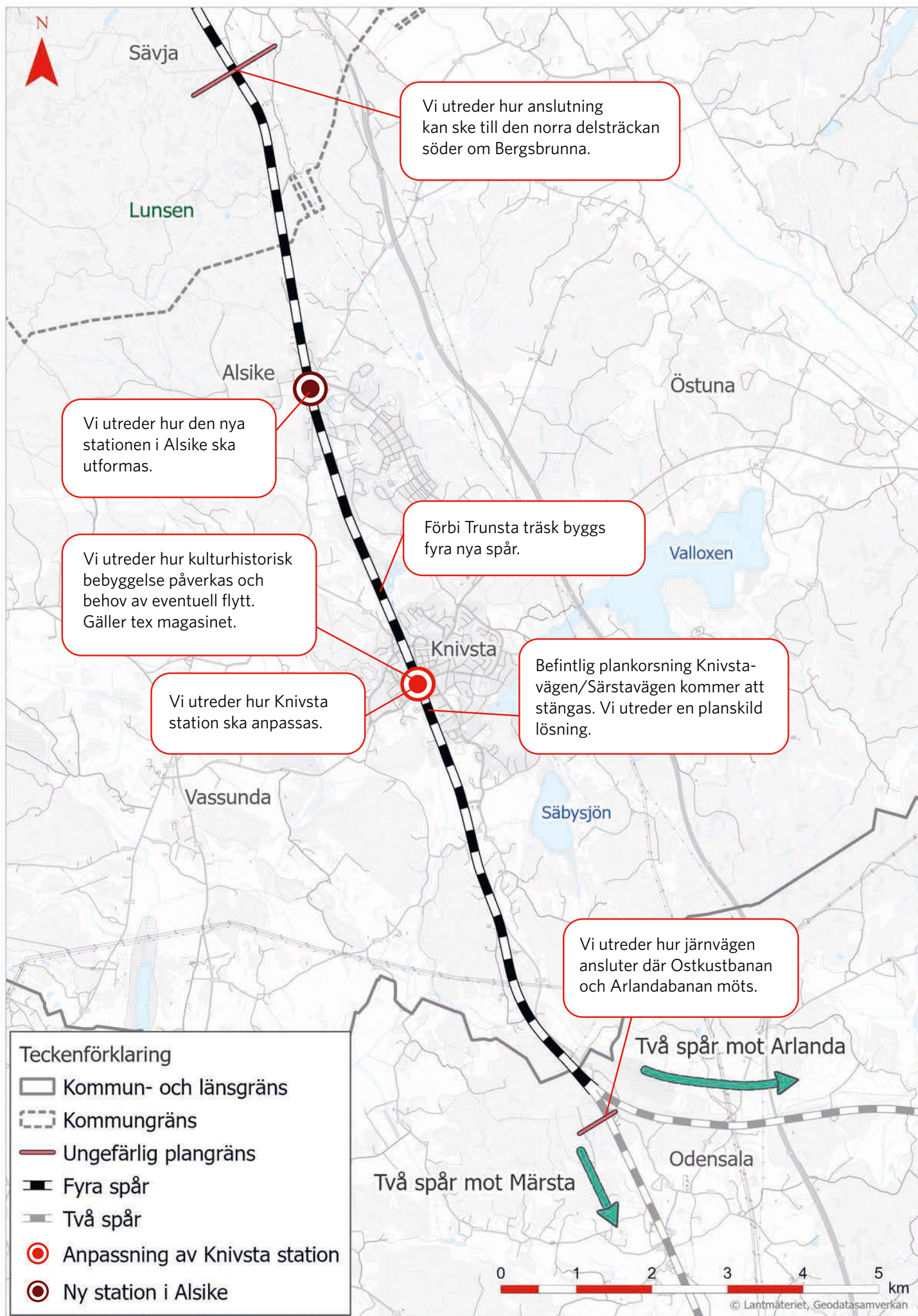
Samråd ger chans till att påverka ett järnvägsprojekt. Under arbetet samråder vi med länsstyrelser, kommuner, myndigheter, organisationer, allmänheten och särskilt berörda. Syftet med samråd är att samla in synpunkter från alla som har kunskap om området och åsikter om den planerade utbyggnaden. Alla som berörs får tycka till och ges möjlighet att få svar på eventuella frågor.

Utöver pågående samråd kommer även ett samråd med öppet hus att hållas under våren 2026. Vid det samrådet presenteras Trafikverkets förslag på hur järnvägen ska utformas, vilka markanspråk det innebär och de skyddsåtgärder som planeras att fastställas. En påbörjad miljökonsekvensbeskrivning kommer även att ingå vid det samrådet.

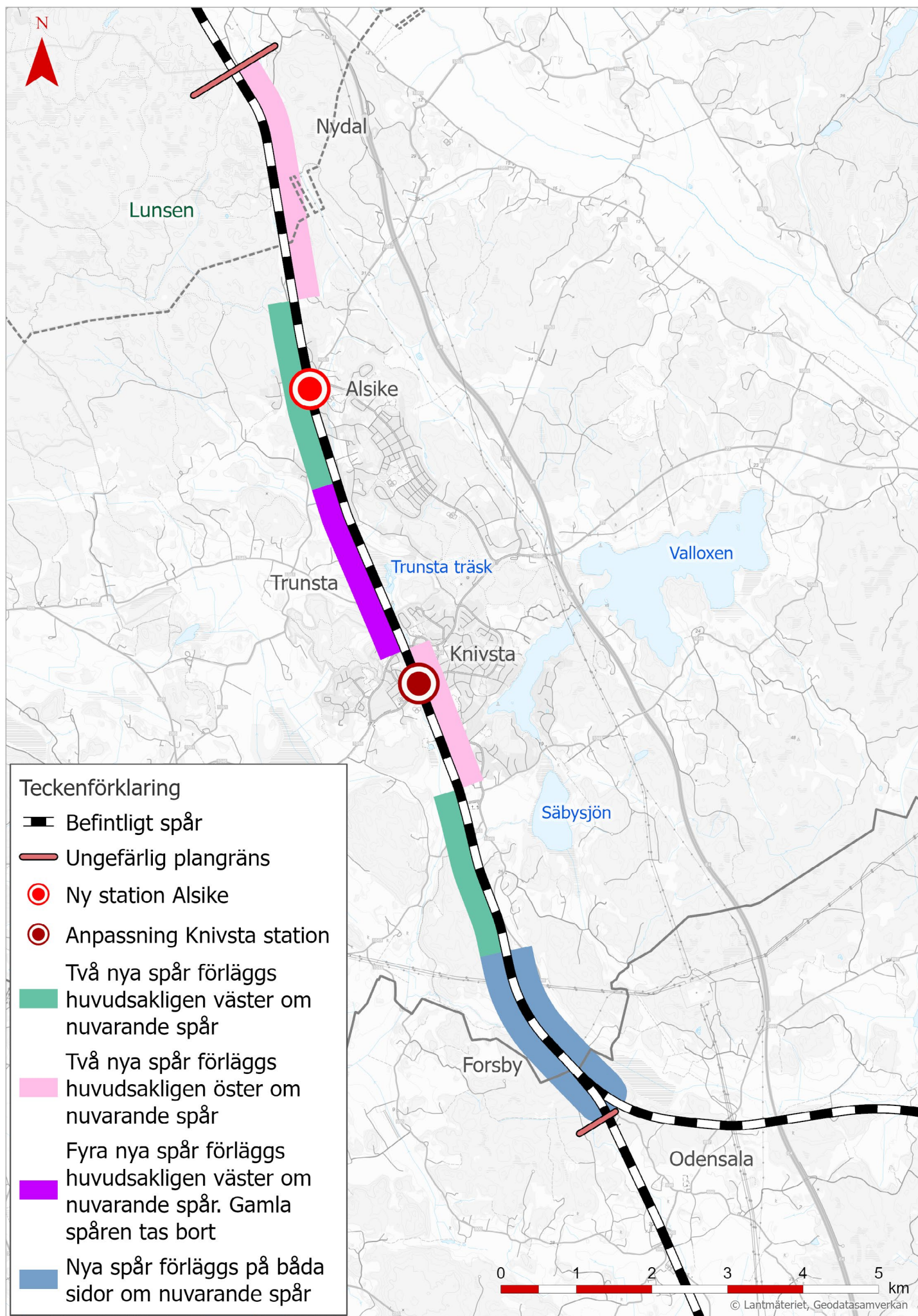
Trafikverkets roll i planeringen av stationer

Trafikverket ansvarar för järnvägens kärnfunktion vid planering av stationer. Till järnvägens kärnfunktion hör plattform med utrustning som t.ex bänkar, väderskydd och informationsskyltar. Det ingår även i Trafikverkets ansvar att säkerställa en förbindelse till och mellan plattformar. En plattformsförbindelse kan antingen utformas som gångbro eller en tunnel.

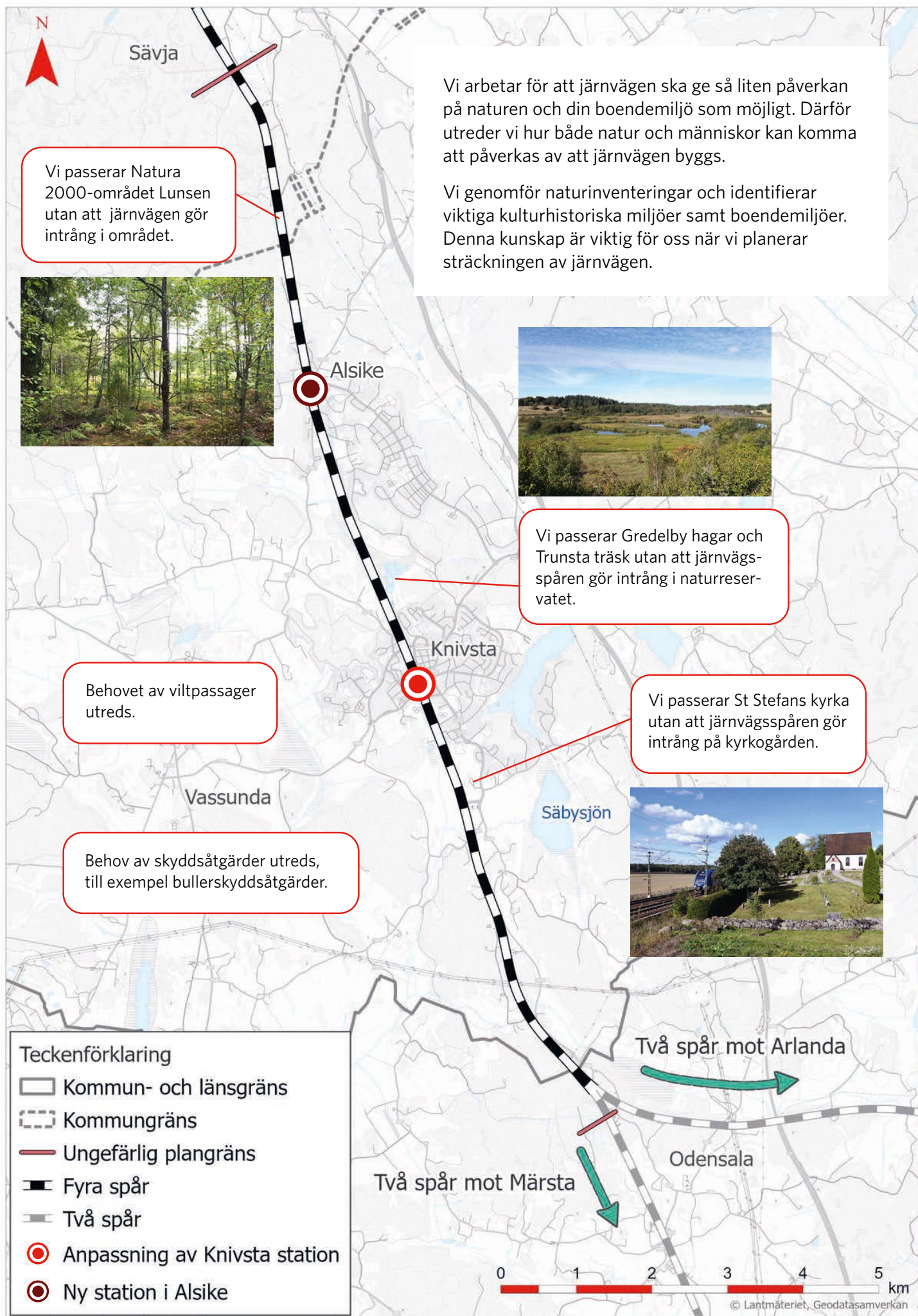
De delar som Trafikverket inte ansvarar för vid planering av station, är bland annat stationshus, bussterminal, cykelparkering och pendlarparkeringar. Ansvaret för dessa ligger på andra aktörer. (Trafikverkets roll vid planering och utveckling av stationer, 2017:069)



Figur 2. Vad vi utreder



Figur 3. Principiell spårutbyggnad



Figur 4. Vår närmiljö

Utredningsläget vid Knivsta station

Nedan redovisas hur långt vi kommit i utredningsarbetet när det gäller Knivsta station.

Vid Knivsta station ska plattformen anpassas utifrån att två nya spår byggs. För att inte påverka Gredelbyledens bro kommer den del av plattformen som idag består av trä att tas bort. För att få rätt längd på plattformen så förlängs plattformen istället på den södra änden med cirka 100 meter. I figur 5 redovisas miljöförutsättningar vid Knivsta stationsområde.

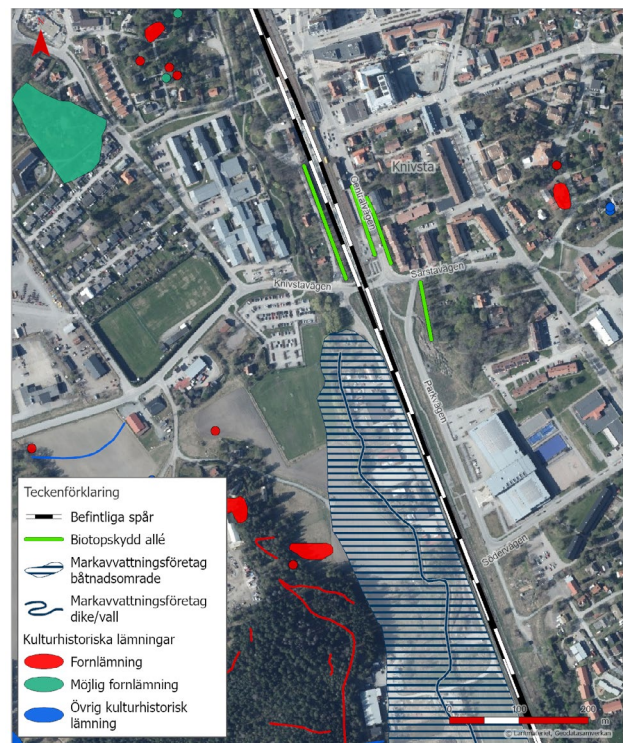
Befintlig gång- och cykelpassage med anslutning till plattform

Plattformen i norra änden nås idag via en gång- och cykeltunnel under järnvägsspåren. Denna gång- och cykeltunnel med uppgång till plattformen blir kvar även efter utbyggnaden men förlängs med ett par meter för att gå under hela spårområdet, se figur 6. Hissen som finns strax öster om passagen kommer behöva flyttas. Även trapporna och gång- och cykelvägen ut mot Centralvägen påverkas när man bygger förlängningen av gång- och cykeltunneln men återställs. Hur detta ska utformas och gestaltas tas fram i samverkan med Knivsta kommun och redovisas vid samrådet våren 2026.

Ersättning av Knivstavägens/ Särstavägens plankorsning

I den södra plattformsänden finns en plankorsning för biltrafik samt en separat gång- och cykelväg. Plattformen nås idag från gång- och cykelvägen vid plankorsningen.

Vid utbyggnaden till fyra spår kommer plankorsningen stängas och ersättas med en planskild korsning. Trafikverkets ansvar är att ersätta befintliga funktioner vilket i detta fall innebär en bilväg, en gång- och cykelväg samt en plattformsanslutning. Nedan redovisas vilka alternativ som utretts. Utredningsalternativ 1A och 1B är sammanhållna anläggningar medans utredningsalternativ 2A och 2B innebär uppdelade anläggningar.



Figur 5. Befintliga miljöförutsättningar vid Knivsta stationsområde



Figur 6. Föreslagen förlängning av gång- och cykeltunnel

Utredningsalternativ 1B

Alternativet innebär en ny vägbro med integrerad gång- och cykelväg samt en plattformanslutning, cirka 100 meter söder om befintlig plankorsning, se figur 7.

Föreslagen vägbro har en bredd på cirka 13 meter och en lutning på cirka 5%. På östra sidan av järnvägen ansluter den nya bron till Parkvägen och den intilliggande cykelvägen längs med vägen. Parkvägen och intilliggande cykelväg förflyttas något österut på sträckan mellan den nya bron och Särstavägen. Parkvägens lutning blir något brant med en lutning på knappt 7%. Intilliggande cykelväg har en lutning på cirka 5%. På västra sidan av järnvägen föreslås att den nya bron ansluter till en ny vägsträckning som kopplas till Knivstavägen. Väganslutningarna som visas i figur 7 är endast förslag och det kan finnas andra sätt att ansluta till Knivstavägen. De påverkade vägarna är kommunala och därför kommer dess vidare utredning avseende läge och utformning att ske via kommunen i form av ett detaljplanearbete.

Alternativet bryter mot den småskaliga karaktären vid Knivsta station och bebyggelsen i området. Anläggningen blir ett påtagligt inslag i stadsbilden och bidrar till en mer störd miljö än idag. Den kommer innebära ett nytt visuellt inslag som skymmer utblickarna och bryter övergången mot slättlandskapet i söder. Alternativet innebär en stor påverkan på stads- och landskapsbilden.

Vid Särsta park och längs Parkvägen finns det en allé med ask, ek, sälg och lönn. Allén omfattas av generellt biotopskydd och har dessutom kulturhistoriska värden. Det finns även skyddsvärda träd bestående av ek och ask som kan påverkas av utformningen. Det går att minimera intrång i parkmiljön med stödmurar men påverkan kommer inte kunna undvikas helt. Vid västra sidan av järnvägen påverkas ett område längs med Knivstaån som bedöms ha ett visst naturvärde. Inga kända fornlämningar berörs av alternativet. Föreslagen vägbro med anslutande vägsträckning ligger inom Knivstaåns markavvattningsföretag. Knivstaån kommer att förläggas under vägen i kulvert/bro för den föreslagna vägsträckningen.



Figur 7. Utredningsalternativ 1B

Utredningsalternativ 2A

Alternativet innebär en ny vägbro integrerad med en cykelväg över järnvägen, som blir en förlängning av Södervägen. Alternativet innebär även en gångbro med plattformanslutning vid befintlig plankorsning eller något längre söderut, se figur 8 och 9.

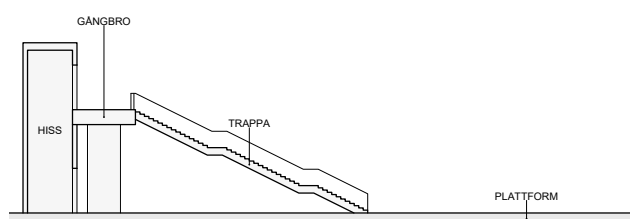
Vägbron har en bredd på cirka 12 meter och en lutning på cirka 5%. På östra sidan av järnvägen ansluter den nya bron till Södervägen. Cykelvägen är placerad på norra sidan av den nya bron och ansluter till befintlig gång- och cykelväg på Södervägen. På västra sidan av järnvägen föreslås att den nya bron ansluter till en ny vägsträckning som kopplas till Knivstavägen. Väganslutningarna som visas i figuren är endast skissartade och det kan finnas andra sätt att ansluta till Knivstavägen. De påverkade vägarna är kommunala och läge och utformning kommer att utredas vidare via kommunen i form av detaljplanearbete.

Med dagens funktion påverkas cykelresor av fördröjningar till följd av att plankorsningen Knivstavägen/Särstavägen stängs med bommar vid tågpassage. Under högtrafik passerar cirka 16 tåg Knivsta per timme och för varje gång ett tåg passerar är bommarna nere i cirka 3–4 minuter. Alternativet föreslår cykeltrafik via vägbron i Södervägens förlängning och ger visserligen en längre resväg, men den antas vara försumbar tidsmässigt i jämförelse med dagens lösning.

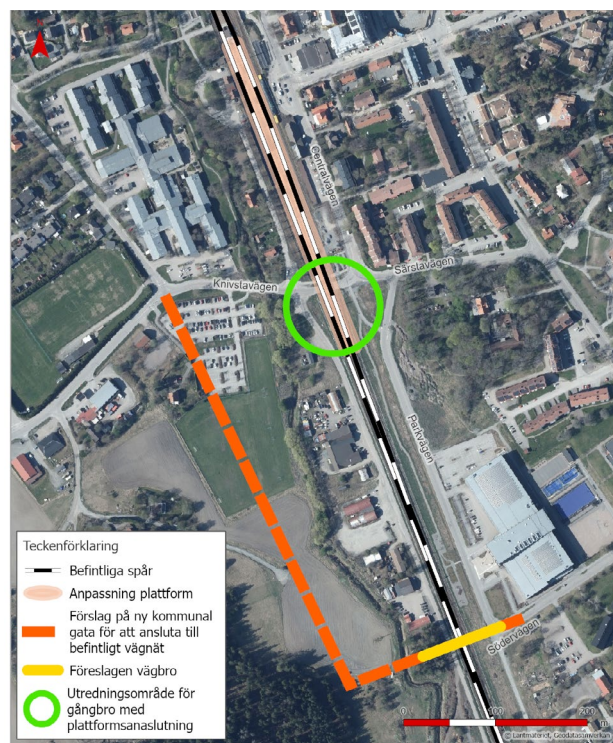
Vägbron och den anslutande vägsträckningen väster om bron ligger inom Knivstaåns markavvattningsföretag. Knivstaån kommer antingen att förläggas i kulvert/bro eller så förlängs bron över ån. I närområdet väster om järnvägen finns en fornlämning, boplatsoområde, som riskerar att påverkas av en anslutande vägsträckning.

Ur ett stadsbildsperspektiv innebär en vägbro vid Knivsta Centrum för idrott och kultur en naturlig förlängning av Södervägen och den bidrar till en logisk utveckling av stadsstruktur i Knivsta. Gångbron innebär ett nytt visuellt inslag i stadsbilden men betydligt mindre än den sammanhållna anläggningen i alternativ 1B. Gångbron bedöms kunna bli ett naturligt inslag av stationsmiljön.

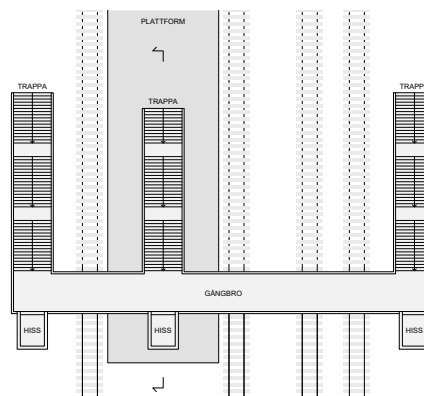
I samtliga utredningsalternativ kommer nya broar att störa utblickarna mot det öppna landskapet i söder, men påverkan på stadsbilden och rumsligheten i Knivsta bedöms bli mindre med alternativ 2A.



Figur 9. Principskiss för gångbro med trappor och hissar



Figur 8. Utredningsalternativ 2A



Avförda utredningsalternativ för ersättning av plankorsningen

Inga utredningsalternativ har tagits fram för ny vägbro vid befintlig plankorsning för Knivstavägen/Särstavägen. Det beror på att plattformen förskjuts med cirka 100 meter och därmed ligger den över plankorsningen, se figur 10.

Utredningsalternativ 1A

Alternativet innebär en ny vägbro med integrerad gång- och cykelväg samt en plattformanslutning, cirka 100 meter söder om befintlig plankorsning. På östra sidan av järnvägen ansluter den nya bron till befintlig väg Parkvägen och intilliggande cykelväg. På västra sidan av järnvägen ansluter den nya bron till en ny vägsträckning som kopplas till Knivstavägen, se figur 10.

Detta alternativ avförs eftersom att Parkvägen får en för brant lutning på cirka 8 % (Vägar och gators utformning, TRVINFRA-00396).

Utredningsalternativ 2B

Alternativet innebär en ny vägbro integrerad med en cykelväg över järnvägen, precis som utredningsalternativ 2A. Till skillnad från alternativ 2A har detta alternativ i anslutning till stationens plattform en gångtunnel med plattformanslutning istället för en gångbro med plattformanslutning.

Risken för intensiva skyfall ökar i och med ett förändrat klimat. I figur 13 framgår översvämning vid ett 100-årsregn kring Knivsta station. Flöden, som rinner till, och längs med Apoteksvägen bedöms bidra med höga flöden till järnvägsanläggningen vid skyfall. Ytterligare en lågpunkt öster om järnvägen bidrar med höga flöden mot järnvägen. Vid skyfall rinner vattnet antingen vidare in på järnvägsspåren eller längs med Centralvägen.

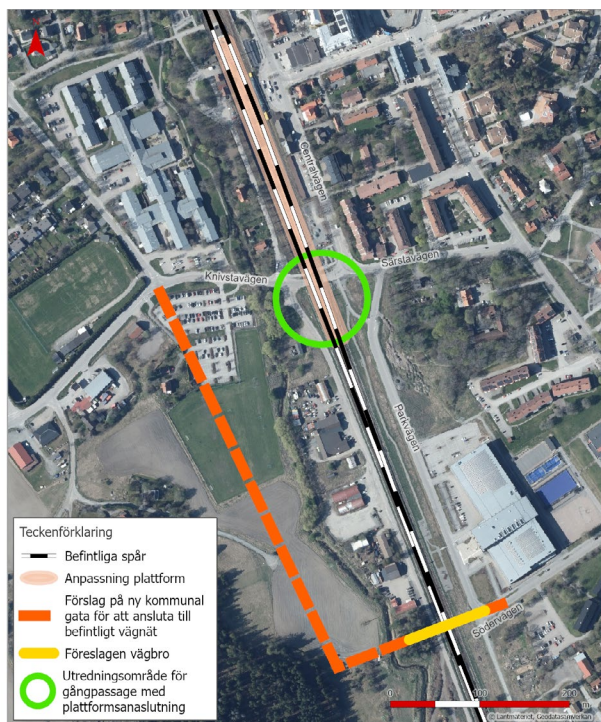
Vid dagens plankorsning flödar delar av vattnet över till den västra sidan av järnvägen alternativt vidare söderut längs med järnvägen på den östra sidan. En passage under järnvägen kommer att bli översvämmad vid 100-årsregn. Trafikverket har ett ansvar att göra stationen tillgänglig men även säkerställa att resenärer kan ta sig ifrån plattformen vid skyfall och minimera risk för spårspring. Eftersom befintlig entré utgörs av en passage under järnvägen anser Trafikverket att den nya plattformsförbindelsen ska byggas som en gångbro. Trafikverket avför därmed detta alternativ.



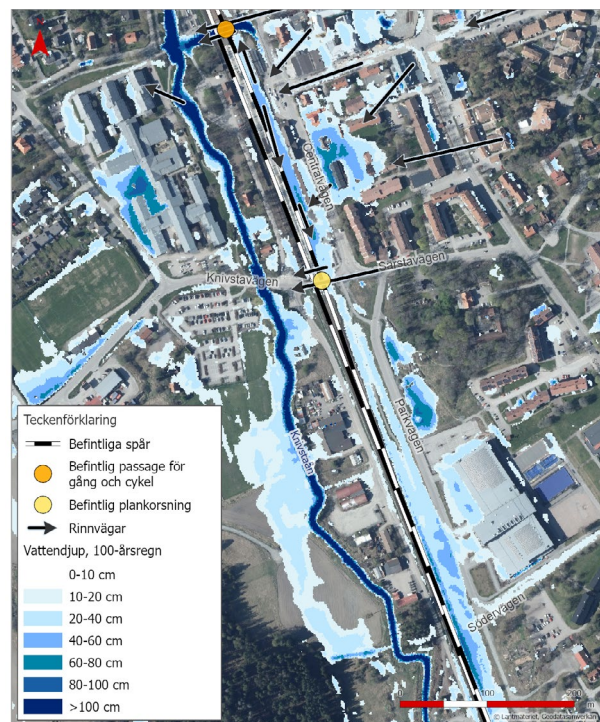
Figur 10. Utredningsalternativ 1A



Figur 11. Plankorsning vid Knivsta station



Figur 12. Utredningsalternativ 2B



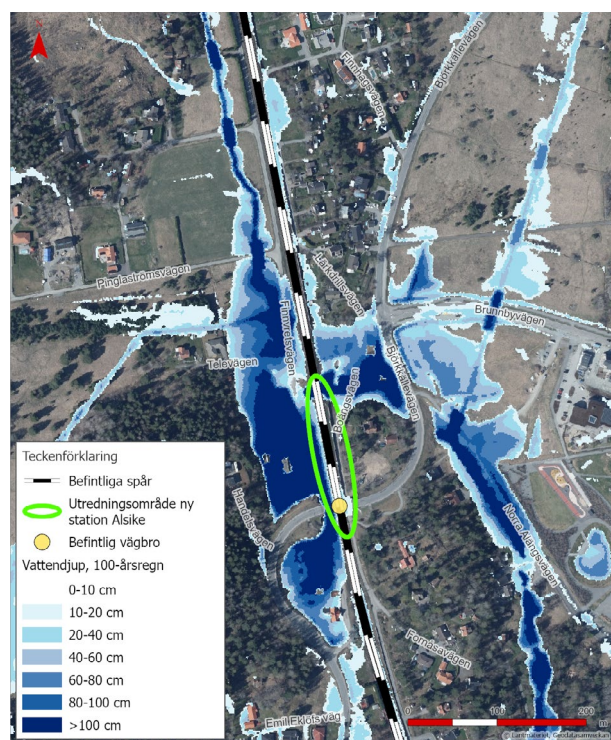
Figur 13. Områden i Knivsta tätort med risk för översvämning vid skyfall

Utredningsläget för Björkkällevägen och Alsike station

Det är på grund av spårutbyggnaden inte möjligt att behålla Björkkällevägens bro över järnvägen. Vägen är en allmän statlig väg med två körfält samt en kantseparerad gångbana. Vi har nu inlett arbetet med att utreda om det är möjligt att ersätta dagens vägbro med en ny i nära anslutning till befintligt läge.

Alsike station

I Alsike planeras ny station med endast en entré till plattformen. Vi utreder placeringen av entrén i nära anslutning till Björkkällevägens bro. Entrén kommer bli i form av en gångbro precis som i Knivsta, se principskiss i figur 9. Entré via en gångpassage under järnvägen avförs eftersom Trafikverket bedömer att det är viktigt med en klimatsäkrad entré till stationen. Risker för översvämning vid skyfall är stora även i Alsike, se figur 14.



Figur 14. Områden i Alsike tätort med risk för översvämning vid skyfall



Trafikverket

Postadress: Trafikverket Ärendemottagningen, Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 ej känslig

Dokumenttitel: Underlag för samråd maj 2025

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-05-22

Ärendenummer: 2020/132366

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare, Jenny Bergh
trafikverket.se