

Ärendenummer  
TRV 2020/132366

Dokumentdatum  
2024-11-05

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig  
Beslutat av  
Ulrika Geerardts

Mottagare  
Enligt sändlista

Kopia till  
Diariet

## **Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för två nya järnvägsspår på Ostkustbanan delen länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna**

**Sigtuna, Knivsta och Uppsala kommuner i Stockholm och  
Uppsala län.**

### **Ställningstagande**

Trafikverket har utarbetat lokaliseringsalternativ för Ostkustbanan avseende sträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna i Sigtuna, Knivsta och Uppsala Kommun, i Stockholm och Uppsala län.

Projektet ska drivas vidare och samrådshandlingens lokaliseringsalternativ Befintlig ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Ställningstagandet vilar på Trafikverket samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål.

Övriga redovisade alternativ avfärdas från fortsatt planering.

### **Projektets ändamål och projektmål**

Nedanstående tabell redovisar ändamålet med projekt Fyra spår Uppsala samt nedbrutna effektmål för delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna.

Ändamål	Projektmål	Effektmål
Öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm	Vi skapar en robust, kapacitetsstark och tillförlitlig anläggning som ger förutsättningar för en flexibel och driftsäker trafikering.	Skapa en robust och driftsäker anläggning
		Skapa ett flexibelt trafiksystem
		Förbättrad kapacitet och möjliggöra utökad tågtrafik
	Vi skapar en anläggning som möjliggör förbättrad tillgänglighet	Förbättrad tillgänglighet i järnvägssystemet
	Vi skapar en anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till landskapet, natur- och kulturmiljön	Hänsyn till naturmiljöer
		Hänsyn till landskapsvärden
		Hänsyn till kulturmiljöer
	Vi skapar en resurseffektiv anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till livs- och bebyggelsemiljö med begränsad klimatpåverkan.	Hänsyn till livsmiljöer och sociala värden
		Utbyggnaden ska vara resurseffektiv och klimatpåverkan ska begränsas
		Integrera anläggningen med bebyggelsemiljön
		Inte hindra kommunens stads- och bebyggelseutveckling
	Vi skapar förutsättningar för en attraktiv, säker och tillgänglig stationsmiljö	En stationsmiljö som är välintegrerad i stadsrummet
		Trygg och säker stationsmiljö

## Samråd

Samråd har skett med Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Sigtuna kommun, Knivsta kommun, Uppsala kommun, kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm respektive Uppsala län samt med

Ärendenummer  
 TRV 2020/132366

 Dokumentdatum  
 2024-11-05

 Beslutat av  
 Ulrika Geerardts

enskilda som kan antas bli särskilt berörda, övriga berörda myndigheter, organisationer samt allmänheten.

Trafikverket har i remiss bett om sammanvägd bedömning om val av lokaliseringalternativ från Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Sigtuna kommun, Knivsta kommun, Uppsala kommun, kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm respektive Uppsala län.

## Motiv

De alternativ som studerats är lokaliseringalternativ Befintlig, lokaliseringalternativ E4 B och lokaliseringalternativ E4 C, vilka alla går i ytförlagt läge.

Lokaliseringalternativ Befintlig är det alternativ som sammantaget ger störst måluppfyllelse mot utbyggnadens projektmål. Lokaliseringalternativ Befintlig förordas av merparten av remissinstanserna för den sammanvägda bedömningen.

Effekt mål	Lokaliseringalternativ		
	Befintlig	E4 B	E4 C
Skapa en robust och driftsäker anläggning	■	■	■
Skapa ett flexibelt trafiksystem	■	■	■
Förbättrad kapacitet & möjliggöra utökad tågtrafik	■	■	■
Förbättrad tillgänglighet i järnvägssystemet	■	■	■
Hänsyn till naturmiljön	■	■	■
Hänsyn till landskapsvärden	■	■	■
Hänsyn till kulturmiljöer	■	■	■
Hänsyn till livsmiljö och sociala värden	■	■	■
Utbyggnaden ska vara resurseffektiv och klimatpåverkan ska begränsas	■	■	■
Integrera anläggningen med bebyggelsemiljön	■	■	■
Inte hindra kommunens stads- och bebyggelseutveckling	■	■	■
En stationsmiljö som är välintegrerad i stadsrummet (attraktiv stationsmiljö)	■	■	■
Trygg och säker stationsmiljö	■	■	■

■ Bidrar till måluppfyllelse
■ Bidrar delvis till måluppfyllelse
■ Obetydligt bidrag eller obetydlig motverkan till måluppfyllelse
■ Motverkar delvis måluppfyllelse
■ Motverkar måluppfyllelse

## Riktlinjer för frågor som är viktig att hantera i det fortsatta arbetet

Trafikverket kommer i nästa skede ta fram järnvägsplanens planförslag. I det skedet studeras alternativa linjesträckningar och utformningar för valt lokaliseringalternativ för att klarlägga slutlig utformning, tekniska lösningar samt skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs för att klargöra markbehoven.

Fördjupade inventeringar för att klargöra förutsättningar för utbyggnaden behöver genomföras, bland annat för geoteknik, hydrologi, bergteknik, naturmiljö, kulturmiljö och markmiljö.

Viktigt är att fördjupade studier genomförs i områden som är särskilt känsliga eller kritiska i något avseende, det gäller bland annat följande:

- Val av principiell spårutformning, dvs vilka spår som ska trafikeras av vilken tågtyp,
- Utformning av Alsike station och Knivsta station,
- Utformning av järnvägsanläggningen förbi Trunsta träsk,
- Anpassning för att minska påverkan på skyddade områden och skyddade arter,
- Genomförbarhet under byggskedet,
- Anpassning för att minska påverkan på fornlämningar och kulturmiljöer t ex stationsmiljö vid Knivsta C och S:t Stefans kyrka,
- Möjligheter att anlägga passager för olika djurgrupper,
- Utformning för att säkerställa anläggningens robusthet utifrån klimatförändringar,
- Utformning av anläggningen för att inte riskera att påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer.

Arbete med kostnadsoptimering är fortsatt en mycket viktig del i arbetet för kommande skeden.

## Övriga upplysningar

Detta ställningstagande om lokalisering kan ej överklagas särskilt utan ingår i prövningen av planen som helhet.

-----  
Ulrika Geeraedts

Chef Planering

Trafikverket

### Bilagor:

1. Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för två nya järnvägsspår på Ostkustbanan delen länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna, 2024-10-30
2. Karta valt lokaliseringsalternativ

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2020/132366, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-11-05, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Beslutat av [Ulrika Geerardts](#) Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf  
Ärendenummer  
2020/132366

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

# Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ för två nya järnvägsspår på Ostkustbanan delen länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna

Sigtuna, Knivsta och Uppsala kommuner i Stockholm och Uppsala län.

## Innehållsförteckning

1. Förslag till ställningstagande och riktlinjer för fortsatt planering.....	3
2. Bakgrund .....	5
3. Projektets ändamål och projektmål .....	6
4. Studerade lokaliseringalternativ .....	6
5. Planer och bestämmelser .....	10
6. Sammanvägd bedömning och förordat alternativ .....	11
7. Tidigare fattade beslut .....	16
8. Samråd.....	16

## Förslag till ställningstagande och riktlinjer för fortsatt planering

Projekt Fyra Spår Uppsala har genomfört en lokaliseringsutredning för Ostkustbanan avseende sträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna och finner att lokaliseringsalternativ Befintlig ska förordas för det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Syftet med genomförd lokaliseringsutredning har varit att identifiera det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller projektets ändamål med minsta möjliga intrång och olägenhet samt utan oskäligen kostnad.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer alternativa linjesträckningar och utformningar inom valt lokaliseringsalternativ studeras för att klargöra:

- järnvägens slutliga utformning i plan och profil,
- vilka tekniska lösningar som kommer att behövas,
- skyddsåtgärder och försiktighetsmått exempelvis behov och omfattning av bullerskyddsåtgärder eller åtgärder för att minska risknivåer
- markanspråk för slutlig järnvägsanläggning och under byggtiden

Fördjupade inventeringar för att klargöra förutsättningar för utbyggnaden kommer att genomföras bland annat för geoteknik, hydrologi, bergteknik, naturmiljö, kulturmiljö och markmiljö.

Viktigt är att fördjupade studier genomförs i områden som är särskilt känsliga eller kritiska i något avseende, det gäller bland annat följande:

- Val av principiell spårutformning, dvs vilka spår som ska trafikeras av vilken tågtyp,
- Utformning av Alsike station och Knivsta station,
- Utformning av järnvägsanläggningen förbi Trunsta träsk,
- Anpassning för att minska påverkan på skyddade områden och skyddade arter,
- Genomförbarhet under byggskedet,
- Anpassning för att minska påverkan på fornlämningar och kulturmiljöer t ex stationsmiljö vid Knivsta C och S:t Stefans kyrka,



Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

- Möjligheter att anlägga passager för olika djurgrupper,
- Utformning för att säkerställa anläggningens robusthet utifrån klimatförändringar,
- Utformning av anläggningen för att inte riskera att påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer.

Arbete med kostnadsoptimering är fortsatt en mycket viktig del i arbetet för kommande skeden.

## Bakgrund

Idag är trafiken på Ostkustbanan i rusningstid så intensiv att kapacitetstaket vid vissa tidpunkter är nådd. Järnvägsspåren trafikeras av såväl pendeltåg, regionaltåg som fjärrtåg, men även godståg. Både den ökade efterfrågan och fler tåg ställer nya krav på infrastrukturen.

År 2017 genomfördes åtgärdsvalsstudien ”ABC-stråket Uppsala, Sigtuna och Knivsta kommun. Uppsala och Stockholms län”. Studien syftade till att skapa en gemensam problem- och målbild för stråket, en tidig dialog mellan ansvariga aktörer och en samsyn kring tänkbara lösningar. Nya spår mellan Uppsala-Knivsta/Myrbacken var en av de åtgärder som pekades ut i studien. I analysen antogs en kraftig ökning av trafikutbudet och nya stationsuppehåll i Bergsbrunna och Alsike. Fyra järnvägsspår ger, förutom förutsättningar för hållbara persontransporter, även möjlighet till fler godstransporter.

I anslutning till åtgärdsvalsstudiens färdigställande tecknade Staten, Region Uppsala och Knivsta kommun år 2017 ett avtal om en utbyggnad av Ostkustbanan. Staten åtar sig genom avtalet att bygga ut Ostkustbanan till fyra järnvägsspår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala Centralstation, tillsammans med nya stationer i Alsike och Bergsbrunna.

Trafikverket har från regeringen, via nationell plan för transportinfrastrukturen, fått i uppdrag att utreda och bygga ut Ostkustbanan mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala och Uppsala Centralstation med två nya spår samt bygga nya stationer i Alsike och Bergsbrunna.

Utbyggnaden är uppdelad i två järnvägsplaner, en för delsträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna och en för delsträckan söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation. På den södra delsträckan (länsgränsen Stockholm/Uppsala-söder Bergsbrunna) kan de två nya spåren, till skillnad från den norra delsträckan, även gå i annan sträckning än i befintlig. Med detta som bakgrund har en lokaliseringsutredning utförts.

## Projektets ändamål och projektmål

Ändamålet med Projekt Fyra spår Uppsala är att: Öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm. Detta görs genom att:

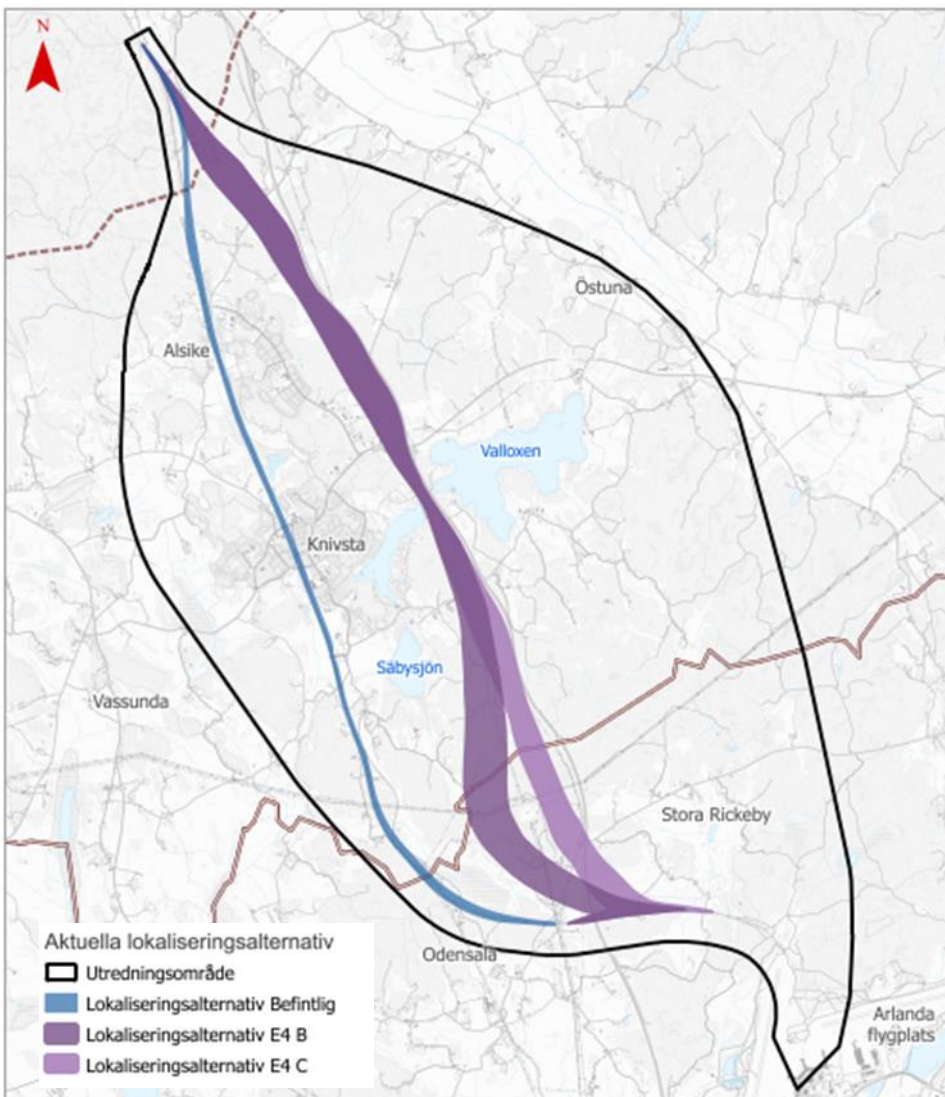
- bygga två nya järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen
- anlägga två nya stationer vid Alsike och Bergsbrunna
- utveckla Uppsala Centralstation för att kunna ta emot fler tåg och resenärer
- separera tågtrafik så att långsamma och snabba tåg utnyttjar olika spår.

Nedanstående tabell redovisar ändamålet samt projektmål med nedbrutna effektmål.

Ändamål	Projektmål	Effektmål
Öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm	Vi skapar en robust, kapacitetsstark och tillförlitlig anläggning som ger förutsättningar för en flexibel och driftsäker trafikering.	Skapa en robust och driftsäker anläggning
		Skapa ett flexibelt trafiksystem
		Förbättrad kapacitet och möjliggöra utökad tågtrafik
	Vi skapar en anläggning som möjliggör förbättrad tillgänglighet	Förbättrad tillgänglighet i järnvägssystemet
	Vi skapar en anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till landskapet, natur- och kulturmiljön	Hänsyn till naturmiljöer
		Hänsyn till landskapsvärden
		Hänsyn till kulturmiljöer
	Vi skapar en resurseffektiv anläggning som lokaliseras och utformas med hänsyn till livs- och bebyggelsemiljö med begränsad klimatpåverkan.	Hänsyn till livsmiljöer och sociala värden
		Utbyggnaden ska vara resurseffektiv och klimatpåverkan ska begränsas
		Integrera anläggningen med bebyggelsemiljön
		Inte hindra kommunens stads- och bebyggelseutveckling
	Vi skapar förutsättningar för en attraktiv, säker och tillgänglig stationsmiljö	En stationsmiljö som är välintegrerad i stadsrummet
Trygg och säker stationsmiljö		

## Studerade lokaliseringsalternativ

För delen **länsgränsen Stockholm/Uppsala - söder Bergsbrunna** har en lokaliseringstudering genomförts under 2023/2024. Arbetet med att ta fram utredningens lokaliseringsalternativ har genomförts i flera steg och med ett brett angreppssätt. Initialt identifierades tio möjliga lokaliseringsalternativ inom utredningsområdet, ett i en västlig korridor, ett i befintlig järnvägskorridor, fyra i en korridor längs med E4 och fyra i en östlig korridor. Tre lokaliseringsalternativ bedömdes vara intressanta att studera vidare. Aktuella lokaliseringsalternativ, nollalternativet och bortvalda alternativ beskrivs kortfattat nedan.



Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

### *Lokaliseringsalternativ Befintlig*

Lokaliseringsalternativ Befintlig innebär två nya järnvägsspår i ytförlagt läge utmed befintlig sträckning för Ostkustbanans järnvägsspår. Den cirka 15,5 km långa sträckan innefattar, utöver två nya spår, ombyggnad av befintligt spårrområde för att möjliggöra en ny station i Alsike, de åtgärder i befintlig anläggning som krävs för byggnad av de nya spåren, till exempel passagen längs med Trunsta träsk, anpassningar vid Knivsta station och hopkoppling i söder och norr.

### *Lokaliseringsalternativ E4 B*

Lokaliseringsalternativ E4 B innebär två nya järnvägsspår i ytförlagt läge, cirka 17,3 km parallellt med och väster om E4. Alternativet viker av från E4 i höjd med Säbysjön och går västerut, väster om en transformatorstation, för att sedan gå österut för anslutning till Arlandabanan. En ombyggnad av befintligt spårrområde för att bygga en station i Alsike ingår i alternativet.

### *Lokaliseringsalternativ E4 C*

Lokaliseringsalternativ E4 C innebär två nya järnvägsspår i ytförlagt läge, cirka 16,8 km lång. Alternativet följer E4 på dess västra sida, i stort sett hela sträckningen innan anslutning till Arlandabanan. Alternativet går till skillnad från lokaliseringsalternativ E4 B öster om transformatorstationen. En ombyggnad av befintligt spårrområde för att bygga en station i Alsike ingår i alternativet.

### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär att en utbyggnad till fyra spår mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna inte genomförs.

I nollalternativet antas samtliga infrastruktursatsningar enligt nationella planen för transportsystemet och länsplanerna för transportinfrastruktur vara genomförda år 2040, med undantag för utbyggnaden till fyra spår på sträckan länsgränsen Stockholm/Uppsala till söder om Bergsbrunna.

### *Bortvalda alternativ*

Sju av de tio lokaliseringsalternativ som identifierades initialt har valts bort eftersom de inte uppfyllde tekniska krav, exempelvis spårgeometriska, eller innebar risk för påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljövården.

Under samrådet inkom ytterligare alternativ med tunnel vilka studerades efter samrådet. Samtliga har valts bort med hänsyn till att de har en för hög kostnad i förhållande till den nytta som de genererar samt utifrån erfarenheter av riskbedömning för andra liknande projekt.

Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Ytterligare alternativ utifrån trafikering av spår inkom under samrådet. En trafikering där gods går utmed E4:an istället för i befintlig sträckning har bedömts som ej möjlig.

## Planer och bestämmelser

### *Kommunala planer*

I Knivsta kommuns översiktsplan omnämns Knivsta och Alsike som prioriterade utvecklingsområden för bebyggelse. Vid utveckling på landsbygden prioriteras byarna Vassunda, Lagga, Östuna/Spakbacken och Husby-Långhundra med deras närmaste omgivning. Verksamhetsområde Ar är idag kommunens största arbetsplatsområde och ska utvecklas som kommunens viktigaste verksamhetsområde. På sikt ska ett verksamhetsområde söder om Nor utvecklas. Kommunen verkar även för en ny trafikplats med av- och påfart till E4:an i kommunens södra del.

Knivsta och Alsike tätorter omfattas av ett flertal olika detaljplaner. Detaljplaneprocesser pågår för båda tätorterna där en stadsutveckling kan förväntas ske inom de närmsta åren.

I Odensala i Sigtuna kommun, som ligger i angränsning till utredningsområdet finns det planer för framtida bostadsutveckling.

En liten del av utredningsområdets norra del ligger inom Uppsala kommun. Uppsala kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan för detta område inklusive Bergsbrunna (2021). Området Nysala ska utredas för att se om området är lämpligt för bebyggelseutveckling.

### *Riksintressen*

Enligt 3 och 4 kap. miljöbalken kan områden av särskild betydelse ur ett nationellt perspektiv pekas ut som riksintresseområden. Lokaliseringsalternativen ligger inom riksintresseområden för kommunikationer, kulturmiljövård, naturvård och totalförsvaret militära del samt i närheten av ett Natura 2000-område.

Följande riksintressen ligger inom utredningsområdet:

**riksintresse för kommunikation:** Arlanda flygplats, Ostkustbanan och Arlandabanan, Knivsta station, E4 och Väg 77,

**riksintresse för kulturmiljövård:** Långhundraleden (C41), Alsike (C40B), Valloxen Säbysjön (C45), Vassunda (C46),

**riksintresse för naturvård:** Lunsen (NRO-03-044) vilket också klassas som ett Natura 2000-område (SEO210329), Valloxenområdet (NRO-03-062) och

**riksintresse för totalförsvaret:** Uppsala-Ärna flygplats.

# Sammanvägd bedömning och förordat alternativ

Projektet gör följande sammanvägda bedömning.

## Miljökonsekvenser

Lokaliseringsalternativ Befintlig innebär en ökad störning och ökat markanspråk i ett område där många människor bor och där det finns värdefulla kultur- och naturmiljöer. Det finns en risk för måttliga-stora negativa konsekvenser för både natur- och kulturmiljö, främst vid Trunsta träsk, landskapet kring Valloxen Säbysjön vid S:t Stefans kyrka och Knivsta station. Inga positiva miljökonsekvenser bedöms uppstå i alternativet.

Lokaliseringsalternativ E4 B innebär en tillkommande barriär och störning längs befintlig motorväg. Alternativet gör intrång i riksintresse för kulturmiljö och innebär stora negativa konsekvenser för kulturmiljövärden, främst landskapet kring Valloxen och Säbysjön där torpmiljön Framnäs berörs. Alternativet innebär att ett välbevarat järnålderslandskap i områdets södra del riskerar att påverkas genom att järnvägen bildar en barriär och att fornlämningar behöver tas bort. Alternativet innebär måttliga-stora negativa konsekvenser för landskap och stadsbild genom en visuell fragmentering av jordbruks- och skogsmark i söder samt en påtaglig barriär vid Harg och Söderby.

Lokaliseringsalternativ E4 C innebär till skillnad från E4 B något mindre negativa konsekvenser i södra delen men är i övrigt likvärdig. Båda alternativen innebär minskad störning längs befintlig järnväg vilket ger positiva konsekvenser för boendemiljö och hälsa.

Lokaliseringsalternativ E4 B innebär större negativa miljökonsekvenser än E4 C och väljs därför bort. Lokaliseringsalternativ Befintlig och E4 C bedöms sammantaget ha likvärdiga miljökonsekvenser. Dessa är därför inte alternativskiljande.

Miljöaspekt	Lokaliseringsalternativ		
	Befintlig	E4 B	E4 C
Natur- och vattenmiljö	Måttliga-stora	Måttliga	Måttliga
Landskap och stadsbild	Små-måttliga	Måttliga-stora	Måttliga
Rekreation och friluftsliv	Små	Små-måttliga	Små
Jord- och skogsbruk	Små	Måttliga	Måttliga
Kulturmiljö	Måttliga-stora	Stora	Stora
Boendemiljö och hälsa	Små	Positiva-små	Positiva



Skapat av  
 Bergh Jenny, PRpf

 Dokumentdatum  
 2024-10-30

 Konfidentialitetsnivå  
 1 Ej känslig

### Kostnadsbedömning

Lokaliseringalternativen Befintligt bedöms ha en kostnad på 7–8 Miljarder kronor. I kostnaden ingår åtgärder som krävs i befintlig järnvägsanläggning för byggnad och funktion av de två nya spåren, till exempel passagen av Trunsta träsk och anpassningar vid Knivsta station. I kostnaden ingår därmed att en del av bristerna som finns i befintlig anläggning blir åtgärdade.

Lokaliseringalternativen utmed E4 bedöms ha en kostnad på 6–7 Miljarder kronor men då ingår endast marginella åtgärder på befintlig bana som idag har betydande brister exempelvis de hastighetsnedsättningar som finns vid passagen av Trunsta samt anpassningar för införande av ett nytt signalsystem. Dessa åtgärder behöver och kommer att genomföras oberoende av lokaliseringalternativ som reinvesteringar och investeringar och kan därmed inte bortses ifrån vid bedömning av kostnader. Inräknat kostnader för dessa åtgärder är alternativen utmed E4 i likvärdiga med lokaliseringalternativ Befintlig.

### Måluppfyllelse

Alla tre lokaliseringalternativen uppfyller projektets ändamål.

Lokaliseringalternativ Befintlig bidrar till måluppfyllelse på sju effektmål och bidrar delvis till måluppfyllelse på tre mål. Två mål motverkas delvis och för ett mål är måluppfyllelsen försumbar.

Lokaliseringalternativen utmed E4 bidrar till måluppfyllelse på tre mål och bidrar delvis till måluppfyllelse på sex mål. Två mål motverkas delvis och för ett mål är måluppfyllelsen försumbar.

Sammantaget bedöms Lokaliseringalternativ Befintlig ha en högre måluppfyllelse än Lokaliseringalternativ E4 B och E4 C.

Effektmål	Lokaliseringalternativ		
	Befintlig	E4 B	E4 C
Skapa en robust och driftsäker anläggning			
Skapa ett flexibelt trafiksystem			
Förbättrad kapacitet & möjliggöra utökad tågtrafik			
Förbättrad tillgänglighet i järnvägssystemet			
Hänsyn till naturmiljön			
Hänsyn till landskapsvärden			
Hänsyn till kulturmiljöer			
Hänsyn till livsmiljö och sociala värden			
Utbyggnaden ska vara resurseffektiv och klimatpåverkan ska begränsas			
Integrera anläggningen med bebyggelsemiljön			
Inte hindra kommunens stads- och bebyggelseutveckling			
En stationsmiljö som är välintegrerad i stadsrummet (attraktiv stationsmiljö)			
Trygg och säker stationsmiljö			

Bidrar till måluppfyllelse
Bidrar delvis till måluppfyllelse
Obetydligt bidrag eller obetydlig motverkan till måluppfyllelse
Motverkar delvis måluppfyllelse
Motverkar måluppfyllelse

Skapat av  
 Bergh Jenny, PRpf

 Dokumentdatum  
 2024-10-30

 Konfidentialitetsnivå  
 1 Ej känslig

### Teknisk genomförbarhet

Lokaliseringsalternativ Befintlig innebär att den nya anläggningen byggs i och i närheten av befintliga spår och bebyggelse. Det innebär en stor påverkan på järnvägstrafiken under byggtiden och att produktionstakten av den nya anläggningen dras ner. Utbyggnaden antas också ske växelvis på båda sidor av de nuvarande spåren vilket ger en komplicerad logistik vid byggskedet. Andra utmaningar i alternativet är de geotekniska förhållanden i området, där passagen av Trunsta träsk med stora djup av lera, torv och gyttja är en särskild utmaning.

Lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C innebär till största del byggnation utanför bebyggt område, men i nära anslutning till annan viktig infrastruktur, som vägar och kraftledningar. Att alternativen till stor del går i obruten mark innebär att produktionen av de två nya järnvägsspåren kan ske rationellt. De största utmaningarna i alternativen är passager över Valloxen, trafikplats Brunnby, E4, konflikter med befintliga och planerade kraftledningar.

Sammantaget bedöms Lokaliseringsalternativ E4 B och E4 C vara förenat med mindre tekniska utmaningar än Lokaliseringsalternativ Befintlig.

Aspekt	Lokaliseringsalternativ		
	Befintlig	Alternativ E4 B	Alternativ E4 C
Byggnadsverk	Mycket komplex	Komplex	Komplex
Geoteknik	Mycket komplex	Komplex	Komplex
Avvattning	Komplex	Komplex	Komplex
Ledningar	Komplex	Mycket komplex	Mycket komplex
Påverkan på järnvägstrafik	Mycket komplex	Mindre komplex	Mindre komplex
Påverkan på vägtrafik	Komplex	Mycket komplex	Mycket komplex
Byggbarhet	Mycket komplex	Mindre komplex	Mindre komplex

*Samhällsekonomiska nyttor*

Den största samhällsekonomiska nyttan kommer från möjlighet till utökad tågtrafik (fler avgångar), vilket inte är alternativskiljande. På grund av att lokaliseringalternativen utmed E4 har en genare dragning från Arlandabanan resulterar det i något kortare gångtider (ca 30 sekunder) för de tåg som går där. Det leder till att lokaliseringalternativen utmed E4 har något högre samhällsekonomiska nyttor men sammantaget är skillnaderna små. Sammantaget ger Lokaliseringalternativen utmed E4 något högre nyttor.

*Slutsatser och förordat alternativ*

Lokaliseringalternativ E4 B innebär större negativa miljökonsekvenser än E4 C och väljs därför bort. Lokaliseringalternativ Befintlig och E4 C bedöms sammantaget vara likvärdiga utifrån miljökonsekvenser och är därför inte utslagsgivande vid valet av lokaliseringalternativ.

Investeringskostnaderna bedöms även vara likvärdiga för lokaliseringalternativ Befintlig och lokaliseringalternativ E4C eftersom det inte går att bortse från det totala behovet av åtgärder på befintlig bana. Med den utgångspunkten är investeringskostnaden således inte heller avgörande för valet av lokaliseringalternativ.

När det gäller måluppfyllelse, teknisk genomförbarhet och samhällsekonomiska nyttor finns det vissa skillnader mellan lokaliseringalternativen Befintlig och E4 C vilket därmed blir avgörande för bedömningen.

Lokaliseringalternativen Befintlig och E4 C bedöms båda uppfylla projektets ändamål. Det som skiljer lokaliseringalternativen åt är primärt att lokaliseringalternativ Befintlig har fler effektmål som helt bidrar till måluppfyllelsen, sju av tretton mot tre av tretton för lokaliseringalternativ E4 C.

Den tekniska genomförbarheten är sammantaget mindre utmanande för lokaliseringalternativ E4 C vilket bedöms ge en kortare byggtid än lokaliseringalternativ Befintlig. Samtidigt har båda lokaliseringalternativen flera utmanande passager så oavsett vilket alternativ som väljs kommer stort fokus på produktionsplanering krävas för att genomföra bygget.

För båda lokaliseringalternativen uppstår de största samhällsekonomiska nyttorna huvudsakligen från möjligheten till utökad tågtrafik, vilket inte är alternativskiljande. Lokaliseringalternativ E4 C har genare sträckning vilket leder till att alternativet har något högre samhällsekonomiska nyttor men skillnaderna är små.

Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Projektet anser att måluppfyllelsen bör väga tungt i den sammanvägda bedömningen då ändamålet tillsammans med preciserade projekt- och effektmål är det övergripande syftet med projektet. Målen definierar vad som ska uppnås i projektet när det gäller vilka behov som ska tillgodoses och vilka problem som ska lösas.

Projektet gör därmed bedömningen att den högre måluppfyllelsen som lokaliseringsalternativ Befintlig har väger tyngre än de tekniska utmaningar som finns med alternativet, och de samhällsekonomiska nyttorna, som är något mindre än för lokaliseringsalternativ E4 C. Projektet förordar därför att lokaliseringsalternativ Befintlig väljs och ligger till grund för den fortsatta planeringen av järnvägsutbyggnaden mellan länsgränsen Stockholm/Uppsala – söder Bergsbrunna.

## Tidigare fattade beslut

### ***Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan***

Länsstyrelsen i Uppsala län beslutade 2022-02-11 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Samråd

Alla yttranden som hittills inkommit har sammanställts i samrådsredogörelsen som även redovisar Trafikverkets bemötande angående de olika yttrandena. Samrådsredogörelsen daterad 2024-10-28 bifogas detta underlag. Nedan följer en kort redogörelse av genomförda samråd.

### ***Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan***

Under våren 2021 bjöds det in till samråd. Inkomna yttranden berörde bland annat val av lokaliseringsalternativ, det avtal som tecknats mellan staten, Knivsta kommun och Region Uppsala avseende bostadsbyggande och påverkan på skyddad natur, människors hälsa och utformning av järnvägsanläggningen.

### ***Inför val av lokaliseringsalternativ***

Efter årsskiftet 2023/2024 bjöds det in till samråd om utredda lokaliseringsalternativ och deras konsekvenser. Inkomna yttranden berörde bland annat vilket lokaliseringsalternativ som borde väljas, andra förslag på alternativ, miljöpåverkan, framtida trafikering och utformning av järnvägsanläggningen. I yttranden från Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Uppsala kommun förordas lokaliseringsalternativ Befintlig.

### ***Yttrande avseende sammanvägda ståndpunkter angående val av lokalisering***

I juni 2024 begärde Trafikverket att få yttranden från berörda Länsstyrelser, regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner avseende sammanvägda ståndpunkter om lokalisering av nya spår.

#### ***Länsstyrelsen i Stockholms län***

I yttrandet tar Länsstyrelsen i Stockholms län ställning till om underlaget är tillräckligt för att ta beslut och där det är möjligt vilket alternativ Länsstyrelsen förordar. Utifrån aspekterna landskapsbild, fornlämningar, naturmiljö och jordbruksmark förordar Länsstyrelsen lokaliseringsalternativ befintlig. Länsstyrelsen väljer att inte yttra sig/förordar något alternativ utifrån aspekten miljö kvalitetsnormer för vatten.

Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

### *Länsstyrelsen i Uppsala län*

Länsstyrelsen i Uppsala län ser att det finns för och nackdelar med de olika alternativen men anser att fördelarna som lokaliseringsalternativ Befintlig erbjuder väger tyngre än lokaliseringsalternativen vid E4. Utifrån nu aktuellt underlag förordar Länsstyrelsen lokaliseringsalternativ Befintlig. Utifrån miljöaspekterna kulturmiljö, naturmiljö, miljö kvalitetsnormer för vatten, vattenverksamhet, farligt gods och klimatanpassning anser länsstyrelsen att de inte kan förorda något alternativ före de andra.

### *Knivsta kommun*

I sitt sammanvägda yttrande om val av lokaliseringsalternativ förordar Knivsta kommun att Trafikverket förlägger spåren under mark i befintlig sträckning.

### *Uppsala kommun*

Uppsala kommun har i tidigare yttrande förordat och argumenterat för en lokalisering längs befintliga spår för den aktuella sträckan. Uppsala kommun kvarstår vid tidigare yttranden.

### *Sigtuna kommun*

Sigtuna kommun framför i sitt yttrande att de anser att Trafikverkets lokaliseringsalternativ utmed E4 borde utgå då det inte uppfyller Trafikverkets mål om robusthet och tillgänglighet. De saknar mål och projektmål kopplat till Arlanda flygplats och framför att den komplicerade situationen vid Odensala transformatorstation inte är tillräckligt utredd i lokaliseringstudien. Sigtuna kommun framför att den saknade helhetssynen kring transformatorstationen i lokaliseringstudien gör att en samlad bedömning av det lämpligaste alternativet inte kan göras.

### *Region Stockholm*

Region Stockholm har inkommit med ett yttrande där man förordar alternativ E4C. Regionen ser det som fördelaktigt att två separata stråk för järnvägstrafiken skapas, man bedömer att detta ökar systemets redundans och ökar möjligheterna att optimera respektive stråk för sin huvudsakliga trafikering samt underlättar underhåll. Dessutom är alternativet förknippat med lägre genomföranderisker.

### *Region Uppsala*

Region Uppsala understryker vikten av att ingångna avtal fullföljs och att projektändamålet uppfylls. Region Uppsala anser att projektändamålet endast uppfylls för lokaliseringsalternativ Befintlig så som omfattningen är beskriven i samrådshandlingen.

Skapat av  
Bergh Jenny, PRpf

Dokumentdatum  
2024-10-30

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

-----  
Jenny Bergh

Projektledare

-----  
Niklas Dernell

Projektchef

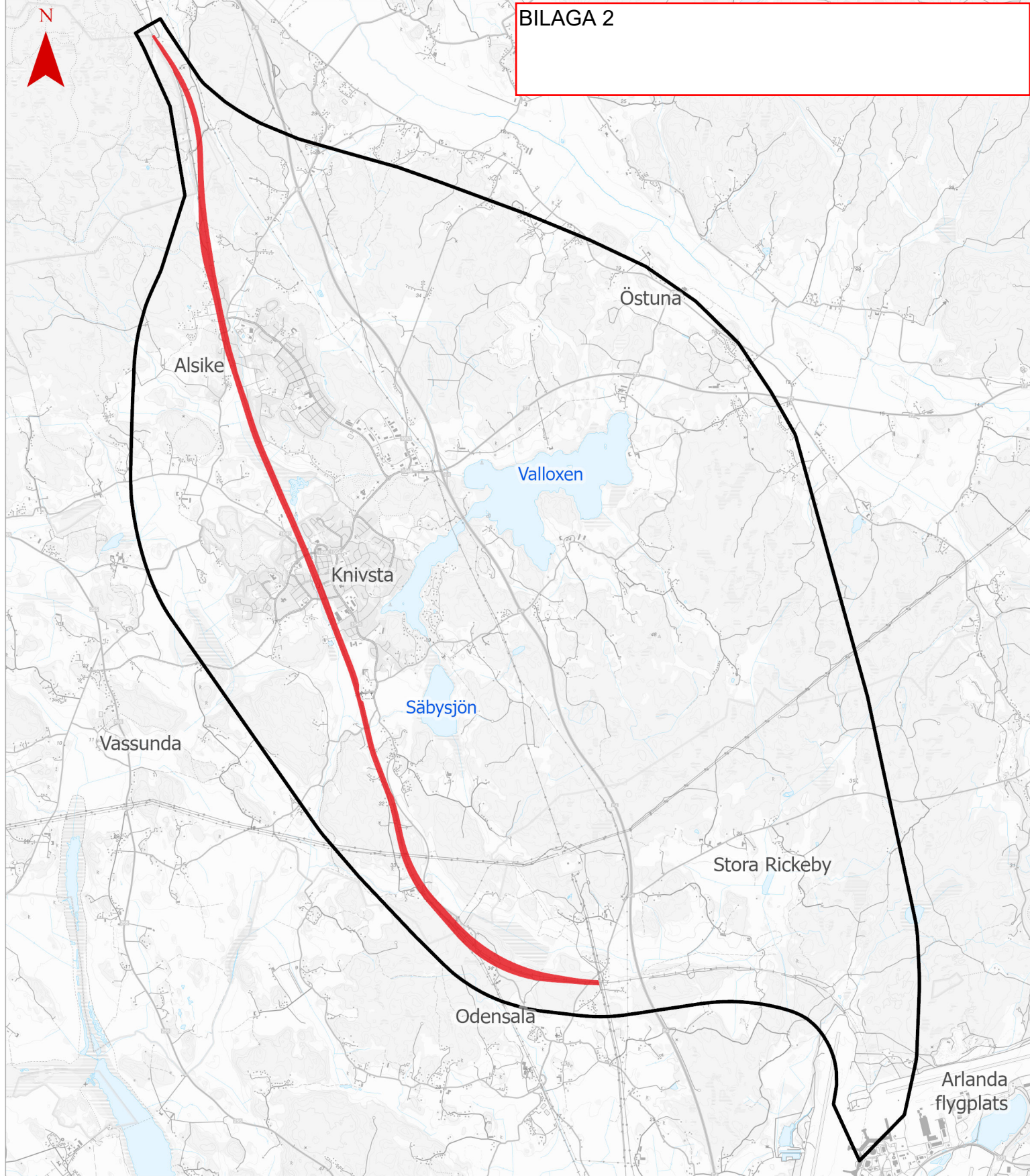
Bilagor:

1. Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringalternativ, daterad 2024-06-24
2. Samrådsredogörelse, daterad 2024-10-28
3. Karta lokaliseringalternativ Befintlig

Dokumentegenskaper: Skapat av Bergh Jenny, PRpf Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2024-10-30, Konfidentialitetsnivå 2 Intern, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.





Lokaliseringsalternativ

-  Utredningsområde
-  Lokaliseringsalternativ Befintlig

