

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 55 Enköping - Litslena

Enköpings kommun, Uppsala län

Vägplan, 2024-04-26

Uppdragsnummer: 163589



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 55 Enköping – Litslena, Vägplanbeskrivning

Författare: Licab AB reviderad av Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-04-26

Ärendenummer: TRV 2019/119234

Uppdragsnummer: 163589

Version: 1.0

Kontaktperson: Jan Nyman, Trafikverket

Foton Sweco

INNEHÅLL

1. SAMMANFATTNING.....	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	6
3. SAMRÅDSKRETS	6
4. SAMRÅD	7
4.1 Samråd i skede Samrådsunderlag	7
4.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
4.1.2 Samråd med berörd region	10
4.1.3 Samråd med berörd kommun	11
4.1.4 Samråd med enskilt berörda.....	12
4.1.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer	12
4.1.6 Samråd med företag och verksamheter	12
4.1.7 Samråd med allmänheten.....	13
4.2 Samråd i skede samrådshandling	14
4.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	14
4.2.2 Samråd med berörd region	17
4.2.3 Samråd med berörd kommun	19
4.2.4 Samråd med enskilt berörda.....	24
4.2.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer	30
4.2.6 Samråd med företag och verksamheter	31
4.2.7 Samråd med allmänheten.....	33
4.3 Samråd i skede förnyad samrådshandling.....	34
4.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse	34
4.3.2 Samråd med berörd region	36
4.3.3 Samråd med berörd kommun	37
4.3.4 Samråd med enskilt berörda.....	42
4.3.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer	51
4.3.6 Samråd med företag och verksamheter	51
4.3.7 Samråd med allmänheten.....	53
5. UNDERLAG	55

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga om väg 55 mellan Enköping och Litslena till mötesfri landsväg med omväxlande 2+1 och 1+1 körfält och bygga en gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) utmed vägen. Vägsträckan är cirka 7 km lång. I dagsläget är vägen bred och saknar mittseparering, vilket inbjuder till höga hastigheter och risk för allvarliga olyckor. Syftet med utbyggnaden är i första hand att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet, ge bättre möjligheter för kollektivtrafik, förbättrade möjligheter för gång-, cykel- och mopedtrafik och minskad risk för viltolyckor. Vägens avvattningsystem kommer att byggas om. Flera utfarter och korsningar kommer att byggas om eller stängas.

Samrådsunderlaget, daterat 2020-07-14, har varit på samråd 2020-04-06 – 2020-06-05. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelse skickades 2020-08-17 till Länsstyrelsen i Uppsala län för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen beslutade 2020-10-09 att ombyggnationen av väg 55 i Enköpings kommun kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

En samrådshandling har därefter upprättats, daterad 2020-11-30, och varit på samråd 2020-12-21 – 2021-01-24.

Som följd av att vägplansförslaget genomgick större omarbetning upprättades en förnyad samrådshandling, daterad 2021-09-21, vilken publicerades för förnyat samråd 2021-09-22 – 2021-10-13.

Under samtliga skeden, samrådsunderlag, samrådshandling och förnyad samrådshandling, har samråd hållits med Länsstyrelsen i Uppsala Län, Region Uppsala, Enköpings kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda samt övriga intressenter för att informera om projektet.

I samband med framtagande av vägplanens granskningshandling har flera större förändringar gjorts i vägplanen. Trafikverket har under senhösten 2022 genomfört samråd med berörda markägare, Uppsala kommun och Enköpings kommun för att informera om de ändringar som gjorts i utformningen i och med omtag på vägplanen.

Trafikverket har under våren 2023 haft fortsatt dialog med fastighetsägare. Ett samrådsmöte med fastighetsägare hölls 2023-02-08 och en ytterligare synpunkt från ett företag inkom 2023-03-13.

En kompletterad miljökonsekvensbeskrivning skickades till länsstyrelsen för godkännande i november 2023. Länsstyrelsen fattade 2024-03-01 beslut om att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för rubricerat projekt, daterad 2022-01-14 och reviderad den 3 november 2023.

Samråd med Försvarmakten och berörda kring Fiskviks kanal hölls under våren 2024.

Trafikverket skickade en begäran, daterad 2024-02-01, att Enköping kommun yttrar sig över avvikelser mellan gällande detaljplaner och kommande granskningsförslag för vägplan för väg 55 på sträckan Enköping – Litslena.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/119234.

2. Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för projektet upprättades 2019-11-26, och uppdaterades 2020-03-31, 2020-11-13, samt 2021-09-20 vilken är den senaste versionen. 230127: Planläggningsbeskrivningen har utgått som en del i planläggningsprocessen och kommer inte bifogas vägplanen.

3. Samrådskrets

Samrådskretsen har identifierats i enighet med Trafikverkets övergripande krav för upprättande av vägplan.

Samrådskretsen har identifierats till att omfatta Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala, Enköpings kommun, Uppsala kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga intressenter. Vidare ingår även Försvarsmakten, Räddningstjänsten, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, naturvårdsföreningar och förbund, övriga myndigheter, företag och organisationer, skolor, samfälligheter och vägföreningar.

4. Samråd

Samråd i skede Samrådsunderlag respektive samrådshandling har hållits med Länsstyrelsen i Uppsala Län, Region Uppsala, Enköpings kommun och Uppsala kommun. Samråd har även hållits med enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga intressenter. Ett flertal samråd kommer att äga rum allteftersom projektet fortlöper.

4.1 Samråd i skede Samrådsunderlag

Samrådsunderlag samt planlägningsbeskrivning har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats från 2020-04-28 och på Trafikverkets kontor i Uppsala. Kungörelse om publicerat samrådsunderlag under samrådstid 2020-04-06 – 2020-06-05 annonserades 2020-05-04 i Post- och Inrikes Tidningar, samt i Enköpings-Posten och Upsala Nya Tidning. Inkomna synpunkter fram till och med 2020-11-30 har tagits med samrådsredogörelsen.

Trafikverket genomförde ett samrådsmöte 2020-04-21 med Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala, Enköpings kommun och Uppsala kommun. Syftet med samrådet var att delge underlaget till ovan nämnda parter inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Ett separat samrådsmöte genomfördes 2020-04-28 med Region Uppsala. Syftet med samrådet var att föra en närmare diskussion angående kollektivtrafiken längs sträckan.

Ett separat samrådsmöte genomfördes 2020-04-28 även med Enköpings kommun. Syftet med samrådet var att diskutera väkanslutningar mot kommunalt vägnät.

Ett extra samrådsmöte genomfördes med Länsstyrelsen 2020-06-16 gällande de frågor som Länsstyrelsen lyfte i sitt yttrande 2020-05-29. Samrådsunderlaget har därefter reviderats 2020-07-14.

4.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Länsstyrelsen i Uppsala län under samrådsmötena 2020-04-21 respektive 2020-06-16, samt yttrandet daterat 2020-05-28.

Trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter

Länsstyrelsen lyfter fram vikten av en optimal lokalisering av busshållplatser och gång- och cykelpassager så att hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet för oskyddade trafikanter uppnås. Länsstyrelsen anser att detta bör vara ett mer centralt mål och ges mer uppmärksamhet i underlaget.

Länsstyrelsen lyfter även att det i dagsläget förekommer problem för ett antal lantbrukare i form av svårigheter att komma ut på vägen samt dålig sikt. Länsstyrelsen undrar hur tankegången går kring lantbrukare som kommer påverkas av ombyggnationen i samband med att de brukar sin jord.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket framhåller att hög trafiksäkerhet och tillgänglighet utgör en central del av projektmålsättningen. Genom att anlägga en separat gång-, cykel- och mopedväg skyddas fotgängare och cyklister från fordonstrafiken, men för att detta ska vara till någon nytta utförs också ett omsorgsfullt arbete med att utforma goda förbindelser. Avsikten är att boende i området ska kunna ansluta till vägen och att denna ska ligga i kontakt med busshållplatserna. Man tar med sig att detta behöver förtydligas.

För att förbättra framkomligheten och öka säkerheten behöver farliga utfarter stängas och ledas om för att uppfylla Trafikverkets krav och riktlinjer. Det innebär att ett antal lantbrukare kommer få längre körsträckor. Samråd gällande detta kommer att genomföras med berörda för att utreda alternativa anslutningar.

Riksintresse för kulturmiljövård och landskapsbilden

Länsstyrelsen önskar i den fortsatta processen en tydlig redogörelse över vilken inverkan projektet medför avseende riksintresset för kulturmiljön längst sträckan. Länsstyrelsen ställer sig positiv till genomförandet av en kulturmiljöutredning och ser fördel i att denna utförs i tidigt stadie. Resultaten av analysen bör beaktas under utformningen av gång-, cykel- och mopedvägen och lokaliseringen av in- och utfarter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om vikten av att minimera påverkan på kulturmiljön vilket också ligger till grund för genomförandet av kulturmiljöutredningen. Trafikverket tar till sig råden och kommer att påbörja utredningen.

Fornlämningar

Länsstyrelsen informerar att okända fornlämningar kan påträffas i samband med byggnation utanför nuvarande vägområde. Detta är särskilt angeläget för enskilda vägar som hanteras utanför vägplanen.

Då man ännu inte tagit del av ett konkret vägplansförslag kan Länsstyrelsen inte uttala sig om vilka lämningar som riskerar påverkas. För att undvika eventuell påverkan är det fördelaktigt att tidigt samråd med Länsstyrelsen hålls för att i tidigt skede. När ett färdigt förslag till vägplan finns tillgängligt är det aktuellt med kompletterande utredningsinsatser i enlighet med kulturmiljölagen. Trafikverket behöver skicka in begäran om utredning i god tid innan önskat utförande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om komplexiteten gällande fornlämningar och påbörjade därav samrådet med Länsstyrelsen i tidigt skede med syfte att minimera påverkansgraden. Man återkommer till Länsstyrelsen så snart ett vägplansförslag finns tillgängligt. Trafikverket noterar att man ska begära utredning i god tid.

Naturvärden

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning gällande naturvärdesfrågan och anser att den kan hanteras med anläggningstekniska åtgärder.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

Påverkan på människors hälsa och miljö

Länsstyrelsen anser att det saknas tillräcklig med underlag gällande bullerstörningar. Ingen översiktlig beskrivning av hur de boende påverkas av ökat buller till följd av den förhöjda hastigheten finns redovisad. Bullret kommer påverka influensområdet och ligger till grund för omfattningen av bullerskyddsåtgärder varpå det inte är acceptabelt att enbart hänvisa till förordningen om trafikbuller. Man framför att underlag om bullerspridning är betydande inför beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen efterfrågar mer underlag om buller och bullerberäkningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ha avstämning med Enköpings kommun kring vilka underlag som finns om tidigare kända problem och befintliga bullerskydd. En tydligare redovisning har kompletterats i reviderat samrådsunderlag, daterat 2020-07-14. Under arbete med samrådshandlingen kommer Trafikverket att utreda samtliga fastigheter som riskerar att få överskridande bullernivåer och åtgärda dessa utifrån de förutsättningar som finns.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen påpekar att en ombyggnation av väg 55 beräknas leda till föroreningar av dagvatten i området till följd av de ökade trafikrörelserna. Det bör i utredningen ingå en modellering över reningsgradens förhållande till reningsmetod. En redovisning av andra styrande faktorer gällande föroreningar är också nödvändig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. En tydligare redovisning finns inarbetat i reviderat samrådsunderlag, daterat 2020-07-14.

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Länsstyrelsen bedömer att det inte går att utesluta en betydande miljöpåverkan på vattenförekomster i anslutning till vägen. Länsstyrelsen betonar att det är av största vikt att den fortsatta planeringen innefattar tydliga strategier gällande dagvattenhantering.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. En tydligare redovisning gällande ytvatten och dagvattenhantering har kompletterats i reviderat samrådsunderlag, daterat 2020-07-14.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen klargör att vattenverksamhet är en tillståndspliktig åtgärd vilken ska godkännas av miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt. Vid mindre verksamhet kan en anmälan också göras hos Länsstyrelsen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. Dispenser, tillstånd och anmälningsärenden kommer att ses över i kommande skeden.

4.1.2 Samråd med berörd region

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Region Uppsala under samrådsmötet 2020-04-28 samt information via e-post 2020-05-11 och yttrandet daterat 2020-06-05. Därefter inkom Region Uppsala med ett yttrande i form av Stråkutredning väg 55 Uppsala-Enköping.

Lokalisering av hållplatser och skolbussar

Regionen meddelar att många elever bor utefter vägen varpå lokalisering av närliggande hållplatser måste säkerställas. Man lyfter behovet av lättillgängliga hållplatser med god anslutning till gångvägar för skolbarnen som idag går oskyddade längsmed vägen till och från bussarna. Regionen undrar om det finns någon utarbetad plan så framförda synpunkter uppfylls.

Regionen uppger att skolbussarna inte ingår i den ordinarie busstrafiken varpå de kan behöva använda sidovägar för att få en god framkomlighet. Regionen understryker att detta är viktigt att ta i beaktning under arbetet med den nya vägutformningen. Att ha en hållplats i anslutning till varje hus är inte nödvändigt, men att det finns en lösning gällande skolbussarna är av största vikt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. Då processen ännu är i ett tidigt stadie har Trafikverket endast sett över de ordinarie busshållplatserna. I dagsläget finns ett antal busshållplatser tätt belägna längs med sträckan varpå det finns stora utmaningar kopplat till in- och utfarter. Trafikverket undersöker möjligheten att anlägga en bro för gång-, cykel- och mopedvägen i Skolsta. En ny vägutformning ska resultera i att allmänheten får en bättre och säkrare anslutning till busshållplatserna, inte att den försämras.

Farlig passage vid Enköping industriområde

Regionen informerar om att man observerat personer korsa vägen vid industriområdet, vilket är förknippat med tydliga risker. Denna farliga passage behöver ses över.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

Pendlarparkering

Region Uppsala lyfter frågan om pendlarparkeringen vid Litslena Kyrka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket efterfrågar mer information från regionen och Enköpings kommun gällande lokaliseringen av pendlarparkeringen samt antal platser för att kunna anpassa detta till planeringen av gång-, cykel- och mopedvägar.

Separerad gång-, cykel- och mopedväg och planerade under- och övergångar

Regionen bedömer att alternativet med blandvägar är problematiskt. Regionen anser att gång-, cykel- och mopedvägen ska vara separerad från trafikerad väg och att en separering med enbart väglinjer icke är godtagbart. Regionen kommer med frågan kring antalet planerade under- och övergångar i anslutning till vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har analyserat hur invånarnas anslutningar till gång-, cykel- och mopedvägen ska utformas så bra som möjligt.

Angående blandtrafik finns en del frågetecken som Trafikverket nu ser över. Region Uppsala ska genomföra en busshållplatsinventering för att besluta om eventuella stängningar av hållplatser samt avgöra vilka hållplatser som är i behov av förändrad utrustning. När regionen meddelat Trafikverket om slutgiltig plan anpassar man vägutformning enligt denna och påbörjar arbete med förbättrade anslutningar och åtgärder för högre säkerhet.

4.1.3 Samråd med berörd kommun

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framkom från Enköpings kommun vid samrådsmötet 2020-04-28 och yttrandena daterade 2020-06-05 respektive 2020-06-09.

Framkomlighet och säkerhet vid Enköping industriområde

Enköpings Kommun påpekar att det i dagsläget finns tydliga brister gällande både framkomlighet och säkerhet i anslutning till det stora industriområdet beläget i början av sträckan Enköping-Litslena. Man ser en kommande kraftigt ökad trafik i området vilket man behöver ta höjd för.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. Trafikverket önskar få ta del av beräknade framtida trafikflöden.

Buller och åtgärdsplan

Kommunen inkommer med synpunkter gällande miljöunderlag. Man saknar komplett underlag gällande bullerstörningar då varken bullerkartor, åtgärdsprogram eller åtgärdsplan fanns att tillgå. Då väg 55 redan bidrar till höga bullernivåer efterfrågar kommunen en utredning kring bullerdämpande åtgärder i tidigt skede.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ha avstämning med Enköpings kommun kring vilka underlag som finns om tidigare kända problem och befintliga bullerskydd. En tydligare redovisning har kompletterats i reviderat samrådsunderlag, daterat 2020-07-14. Under arbete med samrådshandlingen kommer Trafikverket att utreda samtliga fastigheter som riskerar att få överskridande bullernivåer och åtgärda dessa utifrån de förutsättningar som finns.

Separerad gång-, cykel- och mopedväg och statlig väghållning

Kommunen upplever att projektmålen saknar koppling till funktioner för kollektivtrafik, kombinationsresande, cykelbarhet samt godstransport. Det krävs ett förtydligande att projektet ämnar förbättra för samtliga vinstandes längs sträckan samt vägens framtida funktion. Det är av största vikt att inga felande länkar uppstår och att planskilda passager är utformade även för funktionsnedsatta. Kommunen önskar gång-, cykel- och mopedvägen helt separeras från biltrafik och under statligt väghållarskap. Man önskar ta del Trafikverkets arbete kring minskade luftföroreningar och påtalar problem med vattenmiljöer i närheten av vägområdet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkter gällande projektmål. Gång-, cykel- och mopedvägen kommer anläggas helt separerad från biltrafik och Trafikverket kommer vara ensam väghållare. Övriga synpunkter noteras och tas med i det fortsatta arbetet.

4.1.4 Samråd med enskilt berörda

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av tre enskilt berörda rörande in- och utfarter, passager och bullerstörningar.

In- och utfarter

Två lantbrukare önskar bättre lösning för in- och utfarter till fastigheterna. Vid en ombyggnation får körbredden inte minskas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

Passager

Två fastighetsägare påtalar behovet av säkra passager för fotgängare och cyklister längs sträckan. Området kring Skolsta är av hög prioritet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar inkomna synpunkter och tar med sig det i det fortsatta arbetet med utformningen av säkra passager.

Buller

En fastighetsägare påtalar problem med höga bullernivåer och undrar om beläggning av tyst asfalt är aktuellt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om problem med höga bullernivåer och ser över åtgärder för att minska dessa.

4.1.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer

Inga synpunkter på samrådsunderlaget har inkommit från övrigt berörda myndigheter och organisationer.

4.1.6 Samråd med företag och verksamheter

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av företag och verksamheter. Två yttranden har inkommit, varav det ena yttrandet har framförts i en gemensam skrivelse från sex verksamheter i Skolsta.

Information om projektet

Företaget, som är största enskilda markägaren längs sträckan, inkommer med en önskan om att få mer konkret information gällande de planerade åtgärderna längs väg 55. Man ser inget behov av en gång-, cykel- och mopedväg och påpekar att anläggandet av en skulle utgöra ett hinder för verksamheten. Vidare betonar man vikten av att Trafikverket i arbetet samråder med företaget. Slutligen ber man om att få ta del av förd statistik över trafikolyckor och antal cykeltrafikanter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att då arbetet ännu befinner sig utredningsfasen kan inga specifika dragningar anges. Trafikverket planerar att ha ett samrådsmöte med allmänheten och enskilt berörda när det finns ett utarbetat förslag till vägplan. Trafikverket informerar att det saknas statistik över antal cykeltrafikanter, men översänder en karta med statistik gällande olyckor av olika svårighetsgrader till avsändaren.

Trafiken vid korsningen i Skolsta och säkerhetsbrister

Yttrande parter är positivt inställda till satsningen på ökad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter men uttrycker oro över ytterligare säkerhetsbrister. I Skolsta är trafiken tät då både bilar, lastbilar och bussar kontinuerligt passerar. Problem uppstår i synnerhet vid korsningen mot väg 55 där långa köer ackumuleras bidrar till oordning och vårdslösa utkörningar. Man vill att korsningen åtgärdas och ser helst att en rondell byggs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet.

4.1.7 Samråd med allmänheten

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av en intresseförening och två privatpersoner från angränsande område till väg 55 rörande trafikåtgärder, gång-, cykel- och mopedväg samt föroreningar.

Trafikåtgärder

Intresseföreningen vill påtala att Trafikverkets vägs skylt belägen söder om den södra infarten skymmer sikten mot Enköping för trafikanter från Örsundsbro och bör med fördel förflyttas.

En privatperson framför problem i anslutning till Väg 539 där en alltför stor mängd tung trafik passerar och samtliga trafikanter saknar respekt för skyltad hastighet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar informationen och ser över möjlig förflyttning av tavlan. Väg 539 ligger utanför projektets åtagandegräns varpå ingen åtgärd är aktuell för sträckan. Åsikten förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

Gång – och cykelväg

En intresseförening framför önskemål rörande gång-, cykel- och mopedvägens dragning. Man ser behov av att gång-, cykel- och mopedvägen får sin början i Litslena då det saknas förbindelse därifrån fram till Örsundsbro. Vidare önskar man att Trafikverket undersöker möjligheten att anlägga gång-, cykel- och mopedvägen längs väg 596 med anslutning till väg 55. Vidare inkommer synpunkter från privatperson som anser att det övergripande projektet inte tar tillräcklig hänsyn till gång- och cykeltrafiken. Man önskar att gång-, cykel- och mopedvägen anläggs på gamla banvallen som sträcker sig mellan Enköping och Örsundsbro istället för att dras tätt intill väg 55. Om detta inte är möjligt att genomföra inom ramen för projektet bör gång-, cykel- och mopedvägen hanteras i ett separat projekt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att sträckan mellan Litslena och Örsundsbro inte ryms inom projektet varpå en fortsatt dragnings av gång-, cykel- och mopedvägen ej är aktuellt. Synpunkterna förs vidare till Trafikverkets regionala planerare. Då anläggning av gång-, cykel- och mopedväg längs med gamla banvallen ej går att genomföra inom aktuellt projekt utgår denna lösning. Trafikverket har begränsningar inom anläggning av gång-, cykel- och mopedväg i samband med nya eller ändrade vägplaner. I regel måste en gång-, cykel- och mopedväg anläggas i nära anslutning till huvudvägen för att detta skall kunna genomföras. Vägplan för enbart gång- och cykeltrafik hanteras av kommunen varpå Trafikverket hänvisar till ansvarig företrädare på lokal myndighet.

Föreningar

En privatperson efterfrågar information om kända föreningar på sin fastighet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har översänt kopia på vad som noterats i det interna utredningsdokumentet "PM Markföreningar".

4.2 Samråd i skede samrådshandling

Samrådshandling samt planlägningsbeskrivning har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats från 2020-12-21 och på Trafikverkets kontor i Uppsala, Enköpings kommun samt OKQ8 Skolsta bensin och service. Kungörelse om publicerad samrådshandling under samrådstid 2020-12-21 – 2021-01-24 annonserades 2020-12-18 i Post- och Inrikes Tidningar, samt 2020-12-19 i Enköpings-Posten och Upsala Nya Tidning. Inkomna synpunkter fram till och med 2021-08-25 har tagits med samrådsredogörelsen.

Trafikverket har genomfört ett antal samrådsmöten med Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala och Enköpings kommun under perioden 2021-01-14 – 2021-05-17.

4.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Nedan redovisas en sammanfattning över yttranden från Länsstyrelsen i Uppsala län, inkomna via skrivelse daterat 2021-02-12, samt synpunkter förmedlade under samrådsmöte 2021-03-09 och 2021-05-07. Länsstyrelsen beslutade 2020-10-09 att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen framför att sträckan Enköping-Litslena löper genom ett riksintresse för kulturmiljö med omfattade fornlämningar och värdefulla medeltida kyrkmiljöer.

Länsstyrelsen bedömer att vägåtgärderna främst påverkar fornlämningarna kring vägen. Nya strukturer planeras visserligen kring den särskilt utpekade miljön kring Litslena kyrka, men den miljön är redan starkt påverkad av befintlig väg 55, trafikplatsen och väg 263. Nya byggnationer innebär att riksintressets värden på sikt kan eroderas av ackumulerade störningar, men den förändring som nu planeras bedöms totalt sett ha begränsad påverkan vid Litslena kyrka. Gång- och cykelbron vid Skolsta bedöms ha viss negativ påverkan på upplevelsen av det öppna odlingslandskapet, men även denna

störning värderas som relativt begränsad i den redan starkt bebyggda miljön kring Skolsta. Sammanfattningsvis påverkas riksintressets kärnvärden i mindre grad.

Länsstyrelsen framför att ytterligare åtgärder i form av arkeologisk utredning och förundersökningar behöver följas upp. De aktuella fornlämningarna är redan skadade och starkt påverkade av den befintliga vägmiljön och länsstyrelsen bedömer att det förmodligen är möjligt att ge tillstånd att undersöka och ta bort fornlämningarna för att bereda plats för samhällsviktig infrastruktur. Nya fornlämningar som har identifierats behöver beaktas. Vid norra sidan av Östertorp, där en faunabro planeras, kan eventuellt arkeologiska åtgärder bli aktuella, men de innebär inte att placeringen av en faunabro omöjliggörs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar Länsstyrelsens information och delar myndighetens bedömningar. Ytterligare arkeologisk utredning steg två kommer att beställas av länsstyrelsen i juni för att utföras under hösten 2021.

Naturmiljö

Länsstyrelsen efterfrågar en beskrivning av påverkan på biotopskyddade objekt samt förslag på skyddsåtgärder, försiktighetsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder där påverkan inte går att undvika. Det gäller bland annat skydd av träd mot skador på stammar och rötter vid arbete i nära anslutning och hantering av träd som behöver tas ned. Länsstyrelsen understryker att hänsyn ska tas till biotopskyddade vatten och påtalar vikten av att allt arbete i nära anslutning till vattendrag utförs på sådant sätt att risken för negativ påverkan undviks.

Länsstyrelsen påtalar att i första hand ska åtgärder vidtas så att skador på lämpliga livsmiljöer så långt som möjligt undviks. Om skador inte kan undvikas krävs dispens från artskyddsförordningen. Det gäller bland annat den rödlistade backsippa som påvisats vid Norsborg och fridlysta vilda fåglar.

Länsstyrelsen saknar detaljkännedom om förekomst av särskilt skyddsvärda träd inom projektområdet. Länsstyrelsen instämmer med slutsatsen i naturvärdesinventeringen, att om avverkning av jätteträd övervägs bör dessa inventeras med avseende på kryptogamer och skalbaggar av specialister på respektive artgrupp. Där avverkning inte går att undvika bör avverkade träd läggas upp på faunadepå där det är möjligt.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att vägens barriäreffekter minskas genom att regelbundet öppna upp viltpassager även om inget särskilt viltstråk har påvisats just där. Faunapassager är även viktiga eftersom de skapar en länk av grön infrastruktur i landskapet över väg 55. Länsstyrelsen bedömer att placeringen av faunabro i närheten av Erikslund har ett mycket stort värde då det motverkar att viltet delas upp i separata områden. Tidsperspektivet för genomförandet är också viktigt att ta i beaktande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig inkomna synpunkter. Påverkan på biotopskyddade miljöer och naturvärden i övrigt redovisas och konsekvensbedöms i miljökonsekvensbeskrivning. Arbete i vattenområden kommer att anmälas till Länsstyrelsen.

Trafikverket arbetar för att minimera negativ påverkan på naturmiljön genom att i första hand undvika intrång och i andra hand vidta skyddsåtgärder för att minska konsekvenserna. Placering av faunapassager för större och mindre djur är under utredning och konsekvenser av val kommer också att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Grundvattenskydd, grundvattenförekomster samt dagvatten

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att risker och behov av åtgärder under byggskedet som kan påverka grundvattenförekomst eller enskild vattentäkt bör framgå i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram eller på ett sätt redovisas. Det gäller bland annat risker med olika schaktarbeten under grundvattennivån. Kumulativa effekter och konsekvenser såsom fortsatt exploatering och ökad trafik är viktiga frågeställningar.

Det är viktigt att dagvattenhanteringen på ett tydligt sätt visar att miljö kvalitetsnormerna inte riskerar att överskridas i någon av vattenförekomsterna längs sträckan. Länsstyrelsen vill att det redogörs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att grundvattenmätningar pågår sedan augusti 2020 och fortsätter tills vidare. Inga schaktarbeten planeras under grundvattennivå. Påverkan och konsekvenser för grundvatten, dagvattenhantering och miljö kvalitetsnormer behandlas i miljökonsekvensbeskrivning.

Vattenverksamhet

Åtgärder på befintliga trummar och broar och anläggande av nya broar över vattendrag och diken kan vara vattenverksamhet. Länsstyrelsen påtalar att det är viktigt att i den fortsatta processen planera för hur de olika vattenverksamheter som kan uppkomma i projektet kommer att hanteras. Längs sträckan finns ett flertal markavvattningsföretag. Det är viktigt att samråd med markavvattningsföretag sker samt att de ges tillfälle att vara delaktiga i utformningen av eventuella åtgärder. Vidare har tre passager över vattenförekomsten Fiskviks kanal identifierats.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att anmäla vattenverksamhet till Länsstyrelsen med beskrivning av hantering och bedömd miljö påverkan. Påverkan på markavvattningsföretag undviks så långt möjligt och samråd sker med markavvattningsföretag verksamma längs sträckan.

Buller och luft

Länsstyrelsen anser att det bör preciseras om antalet bullerpåverkade fastigheter kommer att minska vid utbyggnadsalternativet jämfört med nollalternativet. Länsstyrelsen önskar en närmare beskrivning av vilka områden och sträckor som kan beräknas beröras av förhöjda nivåer av miljö kvalitetsnormer för luft.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har under våren 2021 utfört en bullerinventering av fastigheter som kan påverkas av bullernivåer över gällande riktvärden. Resultatet har sammanställts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket bedömer att vägprojektet inte leder till att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids då problem med luftkvalitet minskar i takt med att hårdare utsläppskrav ställs på såväl lätta som tunga fordon.

Området kring vägen är öppet och välventilerat varpå Trafikverket inte planerar för någon modellering av luftkvaliteten i omgivningen.

Förorenad mark

Länsstyrelsen har inga synpunkter gällande provtagning av vägren och dikesmassor, men anser att den framtagna planen för närvarande saknar information om områden som är misstänkt eller konstaterat förorenade. Länsstyrelsen upplyser att ytterligare undersökningar för att kunna avgränsa eventuella föroreningar ska göras inom planarbetet och bör inte skjutas på till genomförandeskedet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att undersökningar för avgränsning av föroreningar i områden där schakt planeras kommer att genomföras under sommaren eller hösten 2021.

Oskyddade trafikanter, gång-, cykel- och mopedvägar och busshållplatser

Det är viktigt att de kvarvarande hållplatserna blir tillgängliga och nåbara från den planerade gång-, cykel- och mopedvägen som ska anläggas längs hela sträckan. Länsstyrelsen anser att det därmed är lämpligt att, i samband med att kvarvarande hållplatser ges en bättre standard, även möjliggöra att det finns plats att anlägga cykelställ.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer sammankoppla alla busshållplatser med planerad gång-, cykel- och mopedväg. Trafikverket beaktar Länsstyrelsens önskemål om ytor för cykelparkering. I uppdaterat vägplansförslag planeras anläggning av cykelparkering vid hållplatserna Skolsta och Litslena Kyrka.

Övrigt

Länsstyrelsen lämnar förslag på struktur med underrubriker till miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Länsstyrelsens strukturförslag i fortsatt arbete.

4.2.2 Samråd med berörd region

Nedan redovisas en sammanfattning över yttranden från den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Uppsala, inkomna via skrivelse daterat 2021-02-23, samt synpunkter förmedlade under samrådsmöte 2021-01-14 och 2021-04-16.

Region Uppsala önskar fortsatt dialog kring vägplanen.

Allmänt

Regionen framför i yttrandet att väg 55 är Uppsala läns mest trafikerade kollektivtrafikstråk och således också ett av de högst prioriterade stråken. Det är av mycket stor vikt att projektet för vägplanen säkerställer god framkomlighet och hög tillgänglighet för kollektivtrafiken. Väg 55 är ett namnsatt objekt och finansieras genom medel från länsplanen varför det är centralt att planens mål och strategiska inriktning följs i vägplaneskedet.

Regionen lämnar även synpunkter på kollektivtrafikperspektivet i projektets mål och olika delar i samrådshandlingen som behöver omformuleras, förtydligas eller rättas. Vidare saknar Regionen redogörelse för barnperspektivet i planbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket framhåller att projektet syftar till att främja kollektivt resande varpå både framkomlighet och tillgänglighet kommer att säkerställas i vägplaneskedet.

Trafikverket har sett över plankarta och planbeskrivning avseende trafiksäkerhet med ett perspektiv på hela resan och genomfört ändringar därefter. Fokus har lagts på att förbättra kommunikationen mellan busshållplatser och gång-, cykel- och mopedväg för att säkerställa trygg passage. Vid behov har gång- och cykelbroar tillhandahållits, exempelvis mellan Varghällar söder om väg 55 och Enköpings industriområde norr om väg 55 där många pendlare rör sig dagligen. Bussfickors placering har i vissa fall reviderats och utformats med accelerationsfält. Trafikverket har genomfört en barnkonsekvensanalys för att säkerställa att barnperspektivet inbegrips i uppdaterat vägplansförslag.

Stråkutredning

Regionen anser att Trafikverket inte har följt rekommendationerna i stråkutredningen avseende förutsättningar för hållbart resande. Regionen anser att föreslagen lösning inte är underbyggd av någon analys utifrån ökad framkomlighet och trafiksäkerhet som inkluderar oskyddade trafikanter, kombinationsresor och kollektivtrafik.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser över rekommendationerna i stråkutredningen och genomför adekvata ändringar. Bland annat återinförs hållplats Blåhäll och hållplats Enköpings företagspark omlokaliseras med förbindelse till planfri passage. Vidare utformas accelerationsfält vid busshållplatser.

Samlokalisering

Regionen efterfrågar en samlokalisering av hållplatser, passager, större korsningspunkter, gång- och cykelbroar samt pendlarparkeringar i det vidare arbetet så att förutsättningarna för ett hållbart resande uppnås. Det gäller även åtgärder och påverkan under byggtid där Regionen önskar sig en aktiv roll genom arbetet med Mobility Management.

Regionen anser även att länsplanens mål inte har följts i tillfredsställande utsträckning och saknar en löpande dialog med Trafikverket. Det gäller bland annat Regionens önskemål om trafiksäkerhet och kollektivtrafik samt hållplatser som har lagts till, flyttats eller tagits bort i samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att samlokalisering setts över för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande. Trafikverket är positiv till att Regionen önskar delta i arbetet kring Mobility Management.

Trafikverket välkomnar en tätare dialog med Regionen i fortsatt arbete med vägplanen.

Miljöpåverkan

Regionen saknar en beskrivning av klimatpåverkan för nollalternativet och en mer detaljerad analys av värden för miljökvalitetsnormer avseende luft, buller och vibrationer. Regionen ställer sig positiva till en miljökonsekvensbeskrivning och deltar gärna i arbetet kring den. Regionen framför att det är av yttersta vikt att Trafikverket ser över vägens utformning och funktioner så att det kan ske utan fördyringar och på ett mer ekonomiskt resurseffektivt sätt utan att kvaliteten försummas.

Trafikverkets kommentar:

Påverkan på miljökvalitetsnormer samt klimatpåverkan av föreslagen vägplan jämfört med nollalternativet utreds och beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket har under våren 2021 genomfört inventering av fastigheter i riskzonen att drabbas av bullernivåer över gällande riktvärden. Därtill har kartor som illustrerar beräknad spridning av buller vid justerad hastighetsbegränsning tagits fram vilka kommer publiceras på Trafikverkets hemsida. Riktvärdet för vibrationer från vägen vid väsentlig ombyggnation är 0,4 mm/s nattetid. Överskrids värdet fler än fem gånger per natt vidtar Trafikverket skyddsåtgärder. Trafikverket bedömer att vägprojektet inte leder till att miljökvalitetsnormer för luft överskrids då problem med luftkvalitet minskar i takt med att hårdare utsläppskrav ställs på såväl lätta som tunga fordon. Området kring vägen är öppet och välventilerat varpå Trafikverket inte planerar för någon modellering av luftkvaliteten i omgivningen.

4.2.3 Samråd med berörd kommun

Nedan redovisas en sammanfattning över yttranden från Enköpings kommun inkomna via skrivelse daterat 2021-02-23, samt synpunkter förmedlade under samrådsmöte 2021-01-14 och 2021-04-16.

Enköping kommun önskar fortsatt dialog kring vägplanen i synnerhet vad gäller detaljplaner, gång-, cykel- och mopedväg samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Kommunala planer

Kommunen påpekar att konflikter mellan planerat vägområde och gällande detaljplaner behöver hanteras innan vägplanen fastställs.

Förslaget överlappar enbart planlagd mark i mindre utsträckning vid områden kring Skolsta, bergtäkt och Enköpings industriområde.

Kommunen ser det enbart som en formalitet att upphäva plan inom området vid Skolsta. Man ser inte heller några hinder vid bergtäkt men önskar fortsatt dialog då området är under expansion vilket kan innebära ändrade förhållanden. Gällande Enköpings industriområde sker en justering av detaljplan först efter dialog om helhetslösning slutförts och slutgiltig vägutformning presenterats.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen information och välkomnar en fortsatt dialog kring upphävning och justering av påverkade detaljplaner allteftersom vägplansförslaget slutförs.

Val av lokalisering

Enköpings kommun ställer sig positiv till förslaget om ombyggnation till 2+1 väg samt parallell gång-, cykel- och mopedväg. Man ser dock behov av ett förtydligande gällande hur oskyddade trafikanter ansluter till hållplatser på ett säkert sätt från båda sidor om vägen. Man önskar mer ingående beskrivning av hur passager fungerar där dessa ej är planskilda, samt påpekar att perspektivet på hela resan bör säkerställas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över handlingarna och förtydligat hur hållplatser sammankopplats med gång-, cykel- och mopedväg samt hur planfria passager över väg 55 utformats. Samtliga bussfickor är anslutna till parallell gång-, cykel- och mopedväg eller ersättningsväg. Bussfickor är placerade i närhet av korsningar med tillgång till planskild eller planfri passage. I områden där gång- och cykelbro ej anläggs utformas öppningar i mittbarriären med säkra övergångar för fotgängare och cyklister. Perspektivet på hela resan hålls i åtanke i det fortsatta arbetet.

Korsningspunkter och avfarter

Kommunen önskar lyfta ett antal korsningar och avfarter där den framtida funktionen och framkomligheten måste säkerställas för en väl fungerade väg. Man pekar särskilt ut Enköpings företagspark, Sneby Bergtäkt och Skolsta som viktiga knypunkter. Vidare omnämner man även mindre anslutande vägar.

Kommunen påpekar att Enköpings företagspark samt omgivande verksamhetsområde är under utveckling och man anser att vägplanen behöver ta hänsyn till den exploatering som förväntas ske under kommande decennier. Kommunen har själv genomfört en trafikutredning i aktuellt område och med stöd av denna anser man att nuvarande förslag inte åstadkommer nödvändig kapacitetsökning. Anslutningen till Enköpings företagspark är redan idag hårt trafikerad med återkommande köbildning ut mot väg 55 och företagarna i området rapporterar om en problematisk trafiksituation. På grund av detta anses inte en utformning enligt korsningstyp C realistisk utan kommunen förordar anläggning av dubbelfilig cirkulationsplats.

Vidare anses inte hållplatslägen i området tillräckligt trafiksäkra varpå man rekommenderar att en planskild passage anläggs vid en ombyggnation för att främja kollektivt resande. Oskyddade trafikanter behöver ges en säker passage över väg 55 för att gång- och cykelmöjligheterna skall öka.

Vid Sneby bergtäkt anser kommunen att en korsning av typ C är tillräcklig men man vill poängtera att osäkerheter finns då planprocesser för en förlängning av befintligt verksamhetsområde är initierade.

Enköpings kommun är oroade över planerad utformning av korsningen i Skolsta där det vittnas om svårigheter att ansluta till väg 55 trots att det råder lokala hastighetssänkningar i området. Kommunen önskar att korsningen utreds vidare.

I vägplanen föreslås anslutningar till mindre vägar stängas och samordnas vilket kommunen vill att Trafikverket ser över för att säkerställa att såväl boende som verksamma längs sträckan har god tillgänglighet till sina fastigheter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över föreslagen utformning vid de korsningspunkter och avfarter som kommunen lyfter som särskilt problematiska.

Trafikverket delar inte kommunens syn på att dubbelfilig cirkulationsplats krävs vid Enköpings företagspark för att hantera förväntad trafikökning efter ombyggnation av väg 55. Trafikverkets analyser fastslår att föreslagen korsningstyp är tillräcklig för beräknad årsmedeldygnstrafik. På sikt kan trafikplatsen förväntas bli överbelastad allteftersom verksamheten i Hagalunds industriområde expanderar och föranleda ett framtida behov av cirkulationsplats. Trafikverkets regionala planerare har fortsatt dialog med kommunen kring detta. Kommunens önskemål om planskild passage för oskyddade trafikanter i området har beaktats och ny gång- och cykelbro har utformats i uppdaterat vägplansförslag.

Vid korsningen i Skolsta har Trafikverket beslutat ändra utformningen från fyrvägs korsning till två förskjutna trevägs korsningar för ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet.

Vad gäller mindre anslutande vägar genomför Trafikverket vissa justeringar avseende stängning av in- och utfarter för att förbättra tillgängligheten till fastigheterna.

Busshållplatser

Kommunen vill framhålla att busshållplatserna Varghällar, Östertorp, Blåhäll samt Vällinge alla används för skolskjuts varpå det ej är lämpligt att stänga dessa om ingen annan lösning tillkommer. Vidare anser man att en stängning av hållplats Varghällar starkt begränsar de boendes möjlighet till hållbart resande varpå man ser det som en förutsättning att god anslutning till hållplats Enköpings företagspark utformas med planskild passage och utbyggt gång-, cykel- och mopedvägnät. Man påpekar även att en stängning av hållplats Östertorp kan vara till nackdel då området Sneby förväntas växa med ytterligare arbetsplatser.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över busshållplatserna längs sträckan och genomför vissa ändringar. Hållplats Blåhäll återinförs men omlokaliseras för ökad trafiksäkerhet. Hållplats Varghällar förblir stängd men planfri passage anläggs för säker anslutning till intilliggande hållplats Enköpings företagspark. På grund av bristande trafiksäkerhet förblir hållplats Östertorp stängd och resenärer hänvisas till intilliggande hållplats Enköpings företagspark via gångväg.

Gång-, cykel- och mopedväg

Enköpings kommun anser att separerad gång-, cykel- och mopedväg är att förordas men att bygdevägs lösning kan vara ett alternativ på sträckor med gles trafik.

Kommunen informerar att ytan mellan Hagalund och Sneby verksamhetsområde detaljplanläggs inom snar framtid varpå man ser anledning till fortsatt dialog kring gång-, cykel- och mopedvägens sträckning i området. Kommunen framhåller även att det är av stor vikt att det råder god sikt och säker utformning vid punkter där gång-, cykel- och mopedväg korsar väg med tung trafik.

Kommunen anser att planskilda passager bör vara kopplade till aktiva hållplatser för att främja hela resan-perspektivet och dra mer nytta av investeringen. Man föreslår därav att planerad bro vid Blåhäll flyttas till korsningen Enköpings företagspark och att gång-, cykel- och mopedväg anläggs norr om väg 55. Man önskar även se cykelparkeringar i anslutning till planskilda passager så det möjliggörs för resenärer att parkera cykeln, passera vägen planskilt, och fortsätta resan kollektivt.

Kommunen ställer sig positiv till gång- och cykelbron i Skolsta men understryker vikten av att denna har god förbindelse till kollektivtrafiken som där nyttjas frekvent.

Kommunen önskar att gång-, cykel- och mopedvägen förlängs till hållplats Litslena by där bussar med fler destinationer trafikerar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket planerar för separerad gång-, cykel- och mopedväg och blandtrafik är endast aktuellt i undantagsfall.

Trafikverket välkomnar fortsatt dialog gällande gång-, cykel- och mopedvägens utformning. Vad gäller korsningspunkter för vägar med tung trafik och gång-, cykel- och mopedväg kommer dessa utformas med god säkerhet. Trafikverket har i uppdaterat förslag gjort justeringar i utformning för att minimera antalet av dessa korsningar.

Trafikverket förflyttar planerad gång- och cykelbro vid Blåhäll till Enköpings företagspark såsom kommunen önskar. Gång-, cykel- och mopedvägen kommer löpa längs södra sidan av väg 55 fram till Skolsta, bland annat för att undvika korsning med in- och utfart till bergtäkten där många tunga fordon passerar.

Planskilda passager kommer anläggas i förbindelse till hållplatser för att främja kollektivt resande. Trafikverket har beaktat kommunens önskemål om cykelparkering och i uppdaterat vägplansförslag planeras anläggning av cykelparkering i anslutning till passager vid Skolsta och Litslena Kyrka.

Att förlänga planerad gång-, cykel- och mopedväg är ej aktuellt då det ligger utanför projektets omfattning.

Viltstängsel och viltpassager

Enköpings kommun anser att framtaget underlag avseende naturvärden och vilt rörelser är gediget men man saknar omnämning av större rovdjur. Lodjur, björn och varg har observerats i området och deras beteende hindras av stora infrastrukturbarriärer varpå säkra viltpassager bedöms vara högst nödvändiga.

Placeringen av föreslagen faunabro anser kommunen som problematisk sett till landskapsbilden och omgivande terräng med jordbruksmark i söder. Man påpekar att det med fördel bör utformas en helhetslösning genom att studera behovet av faunabroar längs vägsträckorna väg 55 Enköping-Litslena-Örsundsbro samt E18 Enköping-Ekolsundsviken.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig inkomna synpunkter. Påverkan på vilt kommer att redovisas och konsekvensbedömas i miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket arbetar för att minimera negativ påverkan genom att vidta skyddsåtgärder för att minska konsekvenserna.

Placering av faunapassager för större och mindre djur har utretts och konsekvenser av val kommer också att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vattenförekomster och dagvattenföroreningar

Tidigare miljöhänsyn för vägbanan har varit bristfällig och kommunen tolkar det som att Trafikverket nu tar ansvar för en del av uppkommen "miljöskuld". Man är mycket positiv till att projektet strävar efter att genomföra åtgärder som förbättrar vattenkvaliteten i de vattenförekomster som är recipienter av dagvatten från vägbanan.

Kommunen önskar påminna om att väg – och däckslitage är en betydande källa för spridning av föroreningar till vatten varpå det är viktigt att ta hänsyn till detta vid hantering av vägdagvatten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att projektering av vägens avvattningsystem pågår och att dagvattenhantering och påverkan på miljökvalitetsnormer kommer behandlas genom arbetet med miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket tar inte ansvar för "miljöskulder" i enskilda projekt bortsett från omhändertagande av förorenade schaktmassor vid ombyggnation. Som statlig myndighet har Trafikverket ansvar för att miljökvalitetsnormer uppfylls, men som verksamhetsutövare i enskilt projekt gäller icke-försämringskravet.

Boendemiljö och naturresurser

Kommunen anser att det saknas beaktande av ökad bullerstörning i naturmiljön och dess påverkan på friluftsliv och tillgång till tysta miljöer.

Man föreslår att eventuella överskottsmassor från ombyggnationen används till anläggande av bullervallar längs vägen där så är lämpligt med hänsyn till omgivningen. Dessa skall utformas ändamålsenligt för att minska buller och inte överdimensioneras.

Asfalt bör i största möjliga mån återanvändas men undvikas som fyllnads- och konstruktionsmaterial. Kommun anser det viktigt att Trafikverket tar hänsyn till att massor ej bidrar till att diffusa föroreningar sprids i omgivande miljö.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att nya kartor över bullerspridning kring vägen håller på att tas fram på grund av justerade hastighetsbegränsningar i korsningar. Skyddsåtgärder för att riktvärden för buller ska innehållas kommer att redovisas på plankartorna. Konsekvenser av buller och av skyddsåtgärderna kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Massbalans eftersträvas inom projektet så långt möjligt och massor hanteras i enlighet med gällande regelverk.

Kommunalt vatten och avlopp

Kommunen understryker att det är av stor vikt att Trafikverket samråder med kommunens VA-avdelning under hela projekteringen för att säkerställa anlagda VA-ledningars funktion och säkerhet. Inga åtgärder på kommunens ledningar får utföras utan kommunens godkännande och medverkan.

Kommunen informerar att vatten- och spillvattenledningar finns nedlagda vid Hagalund i anslutning till Enköpings företagspark. Då Trafikverket planerar för gång-, cykel- och mopedväg i området bör detta tas i beaktan.

I Skolsta har kommunen vatten- och spillvattenledningar som korsar väg 55. Trafikverket har tidigare begärt tillstånd att filma dessa ledningar varpå kommunen förväntar sig få ta del av resultatet från undersökningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen information om befintliga ledningar. Man kommer självfallet samråda med kommunens VA-avdelning under hela projekteringen för att säkerställa VA-ledningars funktion och säkerhet.

4.2.4 Samråd med enskilt berörda

Berörda fastighetsägare och rättighetshavare har informerats om samråd av samrådshandling via brevutskick.

Nedan redovisas en sammanfattning av de yttranden som framförts av enskilt berörda fastighetsägare inkomna via skrivelse, samt synpunkter förmedlade under enskilda samrådsmöten via telefon och Skype respektive fysiska möten på plats.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Flertalet fastighetsägare inkommer med önskemål om ändrad vägutformning för ersättningsväg samt gång-, cykel- och mopedväg i anslutning till den egna fastigheten. Ett antal lämnar också förslag på alternativ lösning som man anser ger minskad påverkan.

Många boende och verksamma i området vill se en minskning av trafiken på väg 55 mellan Enköping och Litslena varpå man förespråkar att förbipasserande trafik leds om från rondellen i Litslena via av- och påfart Grillby E18. Man önskar att nuvarande väg fungerar som länsväg med en hastighetsbegränsning på 80 km/h, eventuellt även med mittseparering och omkörningsförbud.

Man framhåller också behovet av parkering längs vägen invid bensinmack och krog vid Skolsta.

Trafikverkets kommentar:

Väg 55 ska vara utformad som en mötesfri väg med mittseparering och målhastighet 100 km/h. Vägens kapacitet är fortfarande under utredning, och antal körfält samt hastighet kan komma att variera utefter sträckningen för att uppfylla krav på trafiksäkerhet. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen ska olika alternativ till vägutformning ses över. I slutgiltigt val av vägutformning sker avvägning gällande att minimera påverkan på bland annat värdefulla natur- och kulturmiljöer och

markintrång mot att samtidigt bygga en väg till rimlig kostnad i förhållande till samhällsnyttan.

Trafikverket har undersökt frågan om omledning av trafik till E18 via av- och påfart Grillby och funnit att det inte föranleder en minskning av trafiken på väg 55.

Önskan om parkering vid korsningen i Skolsta har beaktats och planeras anläggas på norra sidan om väg 55 mitt emot bensinmack och krog.

Korsningen i Skolsta

Enstaka yttrande inkommer där man undrar hur det är tänkt vid korsningen i Skolsta. Man anser att trafiken vid platsen fungerar allt annat än bra då det ofta är långa köer och dåliga siktförhållanden varpå man önskar se en lösning på problemet.

Man är övervägande positiv till att korsningen får en planfri passage men vissa anser att en undergång skulle vara en bättre lösning gentemot planerad gång- och cykelbro för att förhindra att personer genar över vägen. Ett annat förslag är att stänga Grillbyvägen för tung genomfartstrafik med undantag för jordbruksmaskiner samt linjebussar. Detta skulle minska mängden trafik till korsningen.

Vissa önskar att korsningen ersätts av cirkulationsplats för att förbättra trafikflödet medan andra är av motsatt åsikt och anser att en rondell kan inbjuda fler trafikanter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket uppmärksammar att korsningen anses problematisk varpå tidigare förslag omarbetats. Utformningen ändras från fyrvägs korsning till två förskjutna trevägs korsningar vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet.

Trafikverket ser svårigheter med att förbjuda tung genomfartstrafik på Grillbyvägen då denna är en allmänt befaren väg som i regel behöver vara tillgänglig för allmän trafik. För att begränsa mängden passerande fordon över Skolsta undersöker Trafikverket möjligheten att korrigera vägmarkeringar och styra trafik till Grillby via rondellen i Litslena.

Anläggning av cirkulationsplats är inte aktuellt då Trafikverkets analyser ej motiverar detta. En rondell skulle öka tillgängligheten för de mindre anslutande vägarna 563 och 539 men leda till försämrad framkomlighet på väg 55 med risk för ökad trafik via Skolsta.

In- och utfarter & ersättningsvägar

Flertalet fastighetsägare längs sträckan som påverkas av stängd utfart och ny ersättningsväg inkommer med frågor och synpunkter på förslaget. Många är kritiska till att utfarten vid den egna fastigheten stängs, i synnerhet i de fall då ersättningsvägen innebär en märkbar omväg eller är tänkt att delas med tung industritrafik. Ett flertal anser det inte rimligt med långa omvägar som bidrar till ökade transportkostnader och användning av fossila bränslen.

Markanspråk för ersättningsvägar ifrågasätts också av ett antal personer som anser att Trafikverket inte tar hänsyn till äganderätten. De ägare som bedriver verksamhet på sina

fastigheter uttrycker särskild oro över minskad lönsamhet då direktanslutning till väg 55 försvinner.

Önskan från många har varit att få behålla nuvarande utfart eller att ersättningsvägen ändras efter givna förslag. Bland annat önskar man bibehålla egen in- och utfart till området Västra Vällinge, och boende i områdena intill Skolsta vill inte behöva nyttja den trafiktäta korsningen som enda in- och utfart.

Många inkommer även med generella frågor. Bland annat önskar man veta hur utfarter kommer fungera avseende höger- och vänstersväg, beläggning och bredd av ersättningsväg, samt vem som ska sköta och betala för driften av ersättningsvägen. Den allmänna åsikten är att man motsätter sig vara ansvarig för vägen då detta leder till ökade kostnader. Ett antal personer uppger även om privata rättigheter och anläggningar som är belägna inom planerat vägområde.

Flera ägare av lantbruksfastigheter motsätter sig planerade stängningar av in – och utfarter till åkermark då tillgängligheten drastiskt försämras. Förslag lämnas på vilka passager som bör kvarstå och vilka alternativa lokaliseringar man kan godta. Man påtalar vikten av säkra in- och utfarter till åkermarken längs hela sträckan och att nya öppningar måste utformas med mått anpassade till större lantbruksmaskiner. Dessa behöver även placeras så att passagen mellan åkerfälten blir optimal, i Skolsta vill man se öppningarna på norra och södra sidan belägna mitt emot varandra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över möjligheten att öppna upp vissa utfarter, i synnerhet där ersättningsvägar ansetts för långa. Ett antal utfarter behöver dock fortfarande stängas då krav på trafiksäkerhet annars inte uppfylls. I vissa fall har ny anslutning till väg 55 utformats, bland annat för boende i närhet av Skolsta som i uppdaterat vägplansförslag inte längre hänvisas till in- och utfart vid korsningen utan får en separat anslutning.

Utfart avseende höger- och vänstersväg framgår av vägplanens illustrationskartor. Trafikverket har även sett över föreslagna ersättningsvägars placering, markinträng och utformning. Ersättningsväg kommer att vara enskild och hanteras utanför vägplanen via lantmäteriförrättning där också kostnader för drift- och underhåll fördelas mellan de fastigheter som nyttjar ersättningsvägen. Exakt dragning av ersättningsvägar bestäms således inte av Trafikverket utan hanteras av lantmäterimyndigheten, Trafikverket beslutar enbart var anslutningar till väg 55 placeras.

Trafikverket kommer säkerställa tillgänglighet till jordbruksmark genom att planera in nödvändiga passager som kan användas av större lantbruksmaskiner.

Gång-, cykel- och mopedväg

Många är väldigt positiva till anläggning av en separat gång-, cykel- och mopedväg men kritiska röster höjs från boende som saknar anslutning till denna då man blir fråntagen möjligheten att röra sig till och från fastigheten utan fordon. Ett fåtal personer anser istället att gång-, cykel- och mopedvägen är onödig då fotgängare och cyklister istället kan nyttja ersättningsvägarna tillsammans med bilister. Nyttan av en gång-, cykel- och

mopedväg anses inte tillräckligt stor i förhållande till andelen jordbruksmark som tas i anspråk för att bygga denna.

Det inkommer förslag och önskemål om ändring av gång-, cykel- och mopedvägens dragning där motsatta meningar råder. Vissa föredrar att gång-, cykel- och mopedväg skall löpa enbart längs norra sidan av väg 55 medan vissa föredrar att se en dragning söder om väg 55. Skälen bakom önskad ändring är minskat markanspråk avseende jordbruksmark respektive tomtmark då man anser att behovet av broar för gång-, cykel- och mopedväg blir försumbart. Flertalet anser att broarna för gång-, cykel- och mopedvägen förfular landskapsbilden.

Ett antal fastighetsägare informerar om att gång-, cykel- och mopedvägen kommer i konflikt med anläggning på fastigheten vilken om ingen ändring görs behöver rivras och flyttas. Det gäller bland annat avloppsanläggning samt en ekonomibyggnad som inte kommer kunna nyttjas varpå respektive ägare önskar en omlokalisering av gång-, cykel- och mopedväg vid dessa punkter.

Vissa önskar att gång-, cykel- och mopedvägen går söder om väg 55 vid Skolsta och att Grillbyvägen breddas för att ge plats till en anslutning mot Grillby.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att många är positivt inställda till planerad gång-, cykel- och mopedväg. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minimera markintrång vilket inte alltid kan undvikas. Då separerad väg för oskyddade trafikanter är av stor vikt för området krävs anspråk av mark för anläggningen.

Trafikverket har sett över och ändrat utformningen av gång-, cykel- och mopedvägen i vissa områden. I uppdaterat vägplansförslag planeras gång-, cykel- och mopedvägen löpa söder om väg 55 fram till Skolsta där ny bro ansluter till norra sidan.

Att anlägga gång-, cykel- och mopedväg längs Grillbyvägen söder om väg 55 vid Skolsta bedöms ej lämpligt. Befintlig bredd av vägens körbana är begränsad varpå omgivande tomtmark behöver tas i anspråk för att möjliggöra en separerad gång-, cykel- och mopedväg. Vidare innebär vägens stora böjningar, smala körfält och förekomsten av tung trafik en försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Utöver ökat markanspråk och bristande trafiksäkerhet syftar projektet till att anlägga gång-, cykel- och mopedväg som komplement till väg 55 vilket förordar en dragning parallellt utmed vägen.

Busshållplatser

Flertalet boende längs sträckan önskar se säkert utformade busshållplatser strategiskt placerade i direkt anslutning till gång- och cykelbro där möjlighet finns.

Kritik riktas mot planerad stängning av busshållplatser, i synnerhet station Blåhäll, station Östertorp och station Västra Vällinge. Boende i området vid Blåhäll nyttjar ofta bussen och då det bor barn i området används hållplatsen även av skolskjutsen. Stängs hållplatsen får det stor negativ inverkan för de boende som anser sig bli helt beroende av bil som enda färdmedel. I Östertorp finns verksam industri med flertalet anställda som arbetspendlar kollektivt, man anser det därav olyckligt om hållplatsen tas bort.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över placering av busshållplatser och samlokaliserar dessa med planerade gång- och cykelbroar i uppdaterat vägplansförslag.

Trafikverket har sett över de boendes önskemål och återinför hållplats Blåhäll. Hållplatsen förskjuts något för att förbättra trafiksäkerheten. Hållplats Östertorp förblir stängd till följd av bristande trafiksäkerhet och resenärer hänvisas till intilliggande station Enköpings företagspark som nås via gångväg. Hållplats vid Västra Vällinge förblir stängd på instruktion av Region Uppsala. Synpunkter gällande beslutet hänvisas till ansvarig kontaktperson på Regionen.

Markanspråk

Flera fastighetsägare vars mark tas i anspråk inkommer med frågor kring vilken ersättning som utgår. Berörda är generellt sett negativ till föreslagen vägdragning där denna orsakar intrånget och vill helst se en förändring för att minimera eller helt undgå påverkan på fastigheten. Bland annat lantbruksägare inkommer med förslag på förändring för att minimera intrånget i jordbruksmark.

En lantbruksägare berörd av markanspråk för etableringsyta söder om väg 55 önskar att tillfällig nyttjanderätt istället förläggas på osådd åkermark norr om väg 55.

Vissa boende i området motsätter sig markanspråket helt och hållet då man anser att den negativa inverkan på deras fastighet blir så pass omfattande. Förändras inte nuvarande vägplansförslag yrkar man på inlösen av hela fastigheten istället för markintrångsersättning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minimera markintrång vilket inte alltid kan undvikas. I uppdaterat vägplansförslag har synpunkter gällande intrång beaktats och vissa ändringar har kommit till stånd.

Planerad etableringsyta kan ej förflyttas till önskat område norr om väg 55 på grund av skyddszon för närbelägna kulturlämningar. Trafikverket har sett över alternativa ytor för etablering och omlokaliserat en del av ytan för att reducera åkermarksanspråket.

Ersättning bestäms enligt marknadsvärdet för marken samt ett påslag om 25% på grund av olägenhet för påverkad fastighetsägare. Regler om ersättning återfinns i väglagen som i sin tur hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler 4 kap. 1 §. I fall inlösen av hela fastigheten är aktuellt kommer dialog föras med berörd fastighetsägare.

Buller

Merparten av de enskilt berörda lider av bullerstörningar både utvändigt och invändigt på fastigheten varpå man är kritisk till föreslagen hastighetshöjning som skulle generera ännu högre ljudnivåer.

Majoriteten av de boende saknar helt bullerskydd och man anser att det skulle krävas flera bullerskyddande åtgärder om förslaget med höjd hastighet realiserar. Man efterfrågar att Trafikverket vid en ombyggnation erbjuder och ordnar med bullerplank,

treglasfönster eller andra ljuddämpande åtgärder. Om så inte görs anses boendemiljön bli så pass undermålig att man vill se fastigheten inlöst.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har under våren 2021 utfört en bullerinventering av fastigheter som kan påverkas av buller över gällande riktvärden. För mer information om riktvärden och uppmätta ljudnivåer hänvisas till publicerad bullerutredning. Skyddsåtgärder för att riktvärden för buller ska innehållas kommer att redovisas på plankartorna. Vidare redovisas konsekvenser av buller och skyddsåtgärder i miljökonsekvensbeskrivning.

Miljö

Ett flertal ställer sig kritiska till ökad hastighet längs sträckan då det medför ökade utsläpp och försämrad luftkvalité. Boende som delar in- och utfart med industri önskar mätning av partikelhalten som anses allt annat än godtagbar.

Utredning av vattenkvalitén i enskilda brunnar före och efter ombyggnation efterfrågas av boende. Kostnaden för mätningarna anser man att Trafikverket skall stå för. Vidare önskar en fastighetsägare ny dagvattenutredning då fastigheten belastas av både gång-, cykel- och mopedvägen samt viltstängsel som kan påverka vattenmiljön.

Trafikverkets kommentar:

Ökade hastigheter kan medföra ökade utsläpp av avgaser och partiklar från väg- och däckslitage från fordonstrafiken. Planerade åtgärder bedöms dock inte medföra märkbara skillnader i luftföroreningar jämfört med nollalternativet. Miljökvalitetsnormer för luft bedöms inte heller överskridas under byggskede eller driftskede. Ombyggnationen bedöms inte orsaka utsläpp av kväveoxider och partiklar i den utsträckningen att miljökvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids. Förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafik, förbättrad kollektivtrafik och en ökad användning av elfordon bedöms motverka den begränsade ökning som kan ske till följd av ökade hastigheter.

Vattenkvaliteten i brunnar bedöms inte påverkas av vägplanen. Vid risk för infiltration av dagvatten utformas täta vägdiken. Projektering av vägens avvattning pågår. Gång-, cykel- och mopedväg och viltstängsel bedöms inte leda till förorening av dagvatten.

Viltstängsel & Faunapassager

Vissa anser att man tagit oproportionerligt stor hänsyn till djurlivet gentemot boende och verksamma längs sträckan och ifrågasätter mängden kostsamma åtgärder i form av viltstängsel och viltpassager. Många anser att en faunabro är opassande då denna tar upp alltför mycket värdefull jordbruksmark samt att denna förfular landskapsbilden. Passagen skulle även leda in djur på åkermark vilket riskerar att grödor förstörs. Om en viltpassage måste byggas önskar man att denna anläggs längre västerut och utgörs av en undergång och inte en bro. Man ställer sig även tveksam till om viltstängsel behövs i den omfattning som planerats då avskärmningen försvårar markanvändning.

Trafikverkets kommentar:

Viltstängsel anläggs för att minska viltolyckor på vägen. Trafikverket arbetar för att minimera negativ påverkan på vilt genom att vidta skyddsåtgärder såsom faunapassager för att minska konsekvenserna.

Placering av faunapassager för större och mindre djur har utretts och konsekvenser av val för bland annat viltet och landskapsbilden kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket har sett över alternativ lokaliserings av faunapassage och bedömt tidigare föreslagen placering som det sammanvägt lämpligaste valet.

4.2.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av fyra övrigt berörda myndigheter och organisationer.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap meddelar att man avstår yttra sig i ärendet.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen är positiv till att projektet ämnar anpassa planerad anläggning för att minimera skador på natur – och kulturhistoriska värden, men man förmanar att oupptäckta och oidentifierade lämningar kan finnas längs sträckan. Man framhåller Trafikverket som ansvarig för att inventera områden i anslutning till vägen så skada på eventuellt okända kulturmiljöer undviks. Vid en ombyggnation är det också av högsta vikt att verksamhetsutövare för skogsbruk inte får försämrade tillgänglighet till ägorna varpå lämpliga in – och utfarter måste tas i beaktan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att man genomför arkeologiska utredningar för att upptäcka okända kulturlämningar om så finns inom området.

In- och utfarter utformas så att fastighetsägare såväl som verksamhetsutövare får god tillgänglighet till markerna.

Svenska kyrkan, Enköpings pastorat

Svenska kyrkan, Enköpings pastorat, motsätter sig att kyrkans och kyrkogårdens parkering tas i anspråk under tiden för ombyggnation. Man understryker att man utan parkeringsmöjlighet ej kan bedriva sin verksamhet. Vidare framför man önskemål om att tillfartsvägen till parkeringen skall asfalteras i samband med projektutförandet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar Enköpings pastorats begäran och kommer ej göra anspråk på kyrkans parkering under tiden för byggnation. Tillfartsvägen till parkeringen är en privat väg varpå Trafikverket inte ansvarar för asfaltering av denna.

Räddningstjänsten Enköping-Håbo

Räddningstjänsten Enköping-Håbo konstaterar att väg 55 frekvent nyttjas under uttryckning varpå det är av stor vikt att sträckan hålls körbar under ombyggnationen och att det finns en utarbetad plan för detta. För att kunna planera verksamheten önskar man kontinuerlig information om mer omfattande trafikbegränsningar längs vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer säkerställa att vägen hålls körbar under ombyggnation genom åtgärder för att bibehålla kapacitet och omledning av trafik. Man arbetar även aktivt

med Mobility Management för att minska trafikmängden och underlätta framkomlighet.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut informerar om att föreslagen vägplan passerar eller ligger i anslutning till områden där förutsättningar för skred i finkornig jordart förekommer vilket bör beaktas i fortsatt arbete.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar hänsyn till geologiska förutsättningar under hela projektets gång.

4.2.6 Samråd med företag och verksamheter

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av företag och verksamheter inklusive ledningsägare.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Ett av företagen ställer sig särskilt positiv till vägplanen som man anser kommer förbättra både trafiksäkerhet och trafikflöden längs vägen och således underlätta för de anställda att utföra sitt dagliga arbete.

Ett annat företag är positiva till den C-korsning som planeras vid in – och utfarten till fastigheten, dock vill man försäkra sig om att man är tillgängligheten är garanterad under hela byggskedet.

Ett företag anser att det krävs upp till en 1,5 meter bred vägren vid sidan av samtliga enfiliga körfält för att förhindra att långsamtgående fordon stoppar upp bakomvarande trafik och riskerar kollidera.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för positiv respons och försäkrar att fastigheterna kommer hållas tillgängliga under hela projektets gång.

Trafikverket har analyserat långsamtgående fordons trafikpåverkan längs sträckor med enfiliga körfält och finner det ej motiverat att anlägga extra vägren då ökad köbildning är minimal. Att möjliggöra omkörning genom vägren, såsom råder på vägen i dagsläget, förbättrar ej trafiksäkerheten.

Korsningen i Skolsta

Ett företag med verksamhet i direkt anslutning till korsningen i Skolsta påtalar att det i dagsläget råder stora problem med både trafikflöde och trafiksäkerhet i området. Man anser att situationen kommer förvärras ytterligare med planerad ombyggnation och efterfrågar att Trafikverket istället anlägger en rondell i korsningen. Man har fört namnlistor med 650 signaturer från närboende och pendlare i området som samtycker förslaget. Hörsammas inte önskemålet anger man som minimikrav att aktiva fartkameror installeras i båda riktningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket uppmärksammar att korsningen anses problematisk varpå tidigare förslag omarbetats. Utformningen ändras från fyrvägskorsning till två förskjutna trevägskorsningar vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Anläggning av cirkulationsplats är inte aktuellt då Trafikverkets analyser ej motiverar detta. En rondell skulle öka tillgängligheten för de mindre anslutande vägarna 563 och 539 men leda till försämrad framkomlighet på väg 55 med risk för ökad trafik via Skolsta. Installation av trafikkameror beslutas ej inom projektet utan avgörs av Trafikverket. Planering varpå synpunkten vidarebefordras till ansvarig avdelning.

In- och utfarter & ersättningsvägar

Två företag betonar vikten av att fortsatt kunna svänga både höger och vänster ut på väg 55 från sina respektive utfarter.

Vidare ställer sig ett av företagen negativa till planerad förflyttning av fastighetens in – och utfart då denna kommer ligga i tät anslutning till befintligt bostadshus vars ägare störs av den tunga trafiken. Man är även kritisk till att ersättningsväg för ett tiotal boende sammankopplas med fastighetens in – och utfart då detta kan innebära en säkerhetsrisk. Man förespråkar därav att ersättningsvägen får en enskild in – och utfart.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kan inte garantera möjligheten till både höger- och vänstersväng vid varje utfart då det finns begränsat med öppningar i vägräcket. Vad gäller för respektive företags fastighet framgår av illustrationskartan.

Trafikverket har sett över förslaget och låter fastighetens nuvarande in- och utfart bestå. Trafikverket förkortar även den anslutande ersättningsvägen så enbart företagets grannfastighet nyttjar denna.

Gång-, cykel- och mopedväg

Ett företag är negativt till att planerad gång-, cykel- och mopedväg korsar deras in- och utfart då detta kan utgöra en olycksrisk på grund av den tunga trafik som passerar där. Man förespråkar att gång-, cykel- och mopedvägen istället anläggs på södra sidan om väg 55.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över tidigare föreslagen dragning av gång-, cykel- och mopedväg norr om väg 55 och bedömt företagets förslag som ett bra alternativ. I uppdaterat vägplansförslag anläggs gång-, cykel- och mopedväg således på södra sidan om väg 55.

Ledningar

Ett företag med elnätansläggningar i området för vägplanen inkommer med karta över var deras ledningar bedöms påverkas. Vidare informerar man om att eventuell förflyttning eller ändring av befintlig ledning skall utföras av bolaget men bekostas av Trafikverket, samt att man vid arbete i närhet av ledning kan beställa bevakning från bolaget i skadereducerande syfte. Företaget understryker också att elnätansläggningarna i området måste hållas tillgängliga under alla skeden av vägplansgenomförandet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen information och ledningsunderlag. Elnätsanläggning kommer vara företaget tillgänglig under hela genomförandet men Trafikverket vill understryka att kostnad för eventuell förflyttning eller ändring av befintlig ledning bestäms genom kostnadsfördelningsprinciper. Djupare dialog kring detta kommer hållas under ledningssamordning.

4.2.7 Samråd med allmänheten

Allmänheten har informerats om samråd via annons.

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter rörande projektet som framfördes av privatpersoner från angränsande område till väg 55.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Ett stort antal privatpersoner inkommer med yttrandet att man vill se en vägren på minst 1 meter längs samtliga enfiliga körfält för att möjliggöra omkörning av långsamtgående fordon såsom traktorer och EU-mopeder. Man betonar att detta krävs för att uppnå god trafiksäkerhet, undgå ökad köbildning samt för att motverka att mopedister istället behöver köra på den gång – och cykelväg som det planeras för. Vissa framhåller även att en vägren skulle underlätta framkomligheten för räddningstjänsten.

Vidare inkommer önskemål om anläggning av avfartsfiler vid korsningen i Skolsta, information om särskilt olycksdrabbad sträcka, samt påminnelse om att vägen måste vara minst 5 meter bred för att säkra framkomligheten för jordbruksfordon.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har analyserat långsamtgående fordons trafikpåverkan längs sträckor med enfiliga körfält och finner det ej motiverat att anlägga extra vägren då ökad köbildning är minimal. Att möjliggöra omkörning genom vägren, såsom råder på vägen i dagsläget, förbättrar ej trafiksäkerheten. Mopeder med maxhastighet under 40 km/h är välkomna att köra längs gång-, cykel- och mopedvägen. Trafikverket har fört dialog med räddningstjänsten som uppger att de inte anser att vägren är nödvändig för deras framkomlighet.

Trafikverket planerar inte för avfartsfiler vid korsningen i Skolsta. Dock ändras nuvarande fyrvägs korsning till två förskjutna trevägs korsningar för att minska olycksrisken. Vägen samt öppningar i vägräcke kommer vara av minst fem meters bredd för att säkra framkomlighet för jordbruksfordon.

Korsningen i Skolsta

Många inkommer med yttrande gällande korsningen i Skolsta som man anser fungerar allt annat än bra och vilken man önskar se en tydlig lösning för. Man är positiv till att korsningen får en planfri passage men önskar även se andra åtgärder för att hantera den stora trafikmängden och minska köbildning. Flertalet önskar att Trafikverket anlägger cirkulationsplats i korsningen för att förbättra trafikflödet och öka trafiksäkerheten. Ett sekundärt alternativ anses vara en hastighetsbegränsning på 60 km/h i kombination med trafikkameror.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket uppmärksammar att korsningen anses problematisk varpå tidigare förslag omarbetats. Utformningen ändras från fyrvägs korsning till två förskjutna trevägs korsningar vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Anläggning av cirkulationsplats är inte aktuellt då Trafikverkets analyser ej motiverar detta. En rondell skulle öka tillgängligheten för de mindre anslutande vägarna 563 och 539 men leda till försämrad framkomlighet på väg 55 med risk för ökad trafik via Skolsta. Installation av trafikkameror beslutas ej inom projektet utan avgörs av Trafikverket. Planering varpå synpunkten vidarebefordras till ansvarig avdelning.

Gång-, cykel- och mopedväg

Det inkommer ett flertal yttranden från privatpersoner som ställer sig positiva till den planerade gång-, cykel- och mopedvägen med tillhörande broar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för positiv respons.

Busshållplatser

Vänner och anhöriga till boende i närheten av Blåhäll är kritiska till stängningen av områdets busshållplats som man nyttjar frekvent. Man påpekar att man är beroende av kollektivtrafiken för att besöka de boende varpå man önskar se att hållplatsen förblir.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över tidigare förslag och återinför hållplats Blåhäll. Hållplatsens läge förskjuts något för att möjliggöra en säker utformning.

4.3 Samråd i skede förnyad samrådshandling

Uppdaterad samrådshandling samt planlägningsbeskrivning har funnits tillgängliga på Trafikverkets webbplats från 2021-09-22. Kungörelse om publicerad samrådshandling under samrådstid 2021-09-22 – 2021-10-13 annonserades 2021-09-21 i Post- och Inrikes Tidningar och Upsala Nya Tidning, samt 2021-09-22 i Enköpings-Posten. Inkomna synpunkter fram till och med 2021-11-03 har tagits med samrådsredogörelsen.

Flertalet yttranden inkom även under samråd i skede samrådshandling, se avsnitt 4.2.1 – 4.2.7.

4.3.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Nedan redovisas en sammanfattning över yttranden från Länsstyrelsen i Uppsala län inkomna via skrivelse daterat 2021-10-29. Yttrandet berör tillkomna ändringar och är ett komplement till tidigare yttrande från skede samrådshandling, se avsnitt 4.2.1.

Efter det att Länsstyrelsen 2020-10-09 beslutade att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats och översänts till Länsstyrelsen. 2021-11-25 begär Länsstyrelsen komplettering innan slutgiltigt godkännande beviljas.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser ingen konflikt mellan de föreslagna ändringarna och kända fornlämningar belägna utmed sträckan. Länsstyrelsen har således inga invändningar mot det reviderade vägplansförslaget sett till kulturmiljön.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för och noterar Länsstyrelsens yttrande.

Naturmiljö

Länsstyrelsen betonar att vad som nämnts relaterat till naturmiljö i tidigare yttrande fortsatt är aktuellt. Givet tillkomna ändringar i uppdaterat vägplansförslag vill Länsstyrelsen dock lyfta ytterligare synpunkter.

Länsstyrelsen anser fortsatt att åtgärder ska vidtas så att skador på lämpliga livsmiljöer för arten backsippa, som är rödlistad som sårbar, så långt som möjligt undviks. Om växtplatser för arten berörs behöver åtgärden föregås av i första hand anpassningar eller en dispensprövning.

Vidare anser Länsstyrelsen att hänsyn vid arbete inom och i anslutning till biotopskyddade objekt så som alléer, åkerholmar, småvatten och våtmarker samt odlingsrösen i jordbruksmark ska tydliggöras. I de fall där påverkan på biotopskyddade objekt inte går att undvika ska skyddsåtgärder, försiktighetsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder föreslås och beskrivas.

I de fall alléträd behöver avverkas anser länsstyrelsen att återplantering ska ske med information om var och när den senast ska vara genomförd. Hänsyn till fågellivet och häckningsperiod ska beaktas vid val av tidpunkt för avverkning.

Länsstyrelsen anser fortsatt att särskild skyddsvärda träd samt träd med förekomst av rödlistade arter i första hand ska bevaras och att de, om sådana träd behöver avverkas, tas tillvara på sådant sätt att förekommande arter får fortsatt tillgång till lämplig livsmiljö.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att föreslå skyddsåtgärder och försiktighetsåtgärder där påverkan på biotopskyddade objekt inte går att undvika. Gång-, cykel- och mopedvägen har flyttats in på landsvägen för att minimera påverkan på biotopskyddade objekt. Backsippa har påträffats öster om Skolsta. I det fall det inte är möjligt att anpassa åtgärder för backsippan kommer Trafikverket att ansöka om dispensprövning. Nuvarande bedömning är att detta ej kommer behövas. Mer detaljerad information återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Komplettering av miljökonsekvensbeskrivning skickades till länsstyrelsen för godkännande i november 2023.

Länsstyrelsen har 2024-03-01 beslutat att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), daterad 2024-03-01. Rubricerat projekt är daterad 2022-01-14 och reviderad 2023-11-03.

4.3.2 Samråd med berörd region

Nedan redovisas en sammanfattning över yttranden från den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Uppsala, inkomna via skrivelse daterat 2021-10-28. Yttrandet berör tillkomna ändringar och är ett komplement till tidigare yttrande från skede samrådshandling, se avsnitt 4.2.2.

Regionen ställer sig positiv till merparten av de nytillkomna ändringarna i vägplanen och önskar enbart komplettera med mindre synpunkter gällande vägutformning. Region Uppsala önskar fortsatt kontinuerlig dialog kring vägplanen.

Pendlarparking

Regionen är tillfreds med att Trafikverket utformat en pendlarparkering vid Skolsta i uppdaterat vägplansförslag, och att gång- och cykelbro samt busshållplatser ligger i direkt anslutning till parkeringen. Regionen påpekar att det finns behov av cykelparkering på vardera sida om väg 55 i Skolsta varpå Trafikverket även bör addera en cykelparkering på södra sidan om vägen i kommande vägplan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har placerat pendlarparkeringen på enbart norra sidan om vägen men utrymme för cykelparkering finns även på södra sidan inom föreslaget vägområde. Projektering av dessa görs under bygghandlingen.

Hållplatsavstånd

Hållplatsavståndet mellan Enköpings företagspark och Blåhäll avviker från riktlinjerna i hållplatshandboken men Regionen har beslutat att acceptera avvikelsen utifrån de omständigheter som Trafikverket har redovisat.

Gällande hållplatsen i Enköpings företagspark i riktning mot Enköping anser Regionen att hållplatsen bör flyttas närmare den föreslagna gång- och cykelbron, alternativt att gång- och cykelbron förskjuts något österut. Regionen har gärna en dialog med Trafikverket om lokaliseringen av hållplatsläget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten om att acceptera avvikelsen om hållplatsavstånd. Trafikverket har utrett planskildhetens utformning och anpassat både denna och tillhörande hållplatslägen för att skapa en mindre påträngande utformning.

Planskild passage

Regionen är positiva till att den planskilda passagen för gång-, cykel- och mopedväg i Blåsbo har flyttats till Enköpings företagspark.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Cykelräknare

Regionen vill placera ut batteridrivna cykelräknare längs med den statliga gång-, cykel- och mopedvägen och önskar en dialog kring lokalisering av denna. För dess funktion

krävs åtgärder i mark. Regionen önskar information tio veckor innan cykelräknaren ska installeras för att kunna säkerställa en leverans av produkten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Barnperspektivet

Regionen påpekar att oavsett vem som har ansvaret för väghållning och infrastruktur är det viktigt att skolvägar blir gena och säkra, samt att busshållplatser anpassas efter barns behov. Vid större förändringar i den fysiska miljön är det av vikt att exempelvis ta fram en barnkonsekvensanalys.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har genomfört en barnkonsekvensanalys och anpassat utformningen av skolvägar samt hållplatser därefter.

4.3.3 Samråd med berörd kommun

Nedan redovisas en sammanfattning över yttranden från Enköpings kommun inkomna via skrivelse daterat 2021-10-06. Yttrandet berör tillkomna ändringar och är ett komplement till tidigare yttrande från skede samrådshandling, se avsnitt 4.2.3.

Kommunen ser behov av och välkomnar fortsatt dialog kring vägplanen.

Generellt

Enköpings kommun anser att det kompletterande samrådets underlag och förslag utvecklats i positiv riktning och att de negativa konsekvenserna för boende och verksamma längs sträckorna minskat i det reviderade förslaget.

Kommunen påpekar att det finns vissa frågeställningar och brister som Trafikverket bör arbeta vidare med i framtagandet av vägplanen. Kommunen saknar information om vilka avvägningar som gjorts vid val av utformning, i synnerhet vid Enköpings företagspark och Sneby bergtäkt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning och en reviderad planbeskrivning som beskriver avvägningar och val av lösning.

Kommunala planer

I några ytor överlappar vägplanen detaljplanelagd mark. Trafikverket har ansökt om planbesked för att upphäva eller revidera gällande detaljplaner inom dessa ytor. Kommunen hanterar ansökan i kommunstyrelsens plan-, mark och exploateringsutskott vid sammanträde den 14 oktober 2021 och lämnar besked i den frågan separat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Oskyddade trafikanter

Kommunen anser att det reviderade förslaget förtydligat hur oskyddade trafikanter tar sig till och från hållplatser på ett säkert sätt, samt givit gång-, cykel- och mopedvägen en tydligare koppling till samtliga hållplatslägen. Kommunen önskar generellt att detta utvecklas och illustreras ytterligare inför granskningskedet så att hela resan-perspektivet säkerställs i möjligaste mån.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utformat gångpassager i plan, dessa projekteras mer detaljerat i det fortsatta arbetet med bygghandlingen. Längs sträckan finns två säkra planskilda passager för fotgängare och cyklister.

Korsningspunkter och avfarter

Kommunen har identifierat ett antal korsningspunkter till kommunal eller större väg längs sträckan där kommunen lämnar följande synpunkter.

Kommunen ser positivt på uppgraderingen av trafikplatsen i anslutning till Enköpings företagspark samt tillskapandet av en planskild passage för gång- och cykeltrafik. Sträckan från Enköpings företagspark till korsning vid Sneby bergtäkt har förändrats positivt på flera sätt i reviderat förslag. Kommunen ser dock att föreslagen lösning längs denna sträcka samt anslutning till gång- och cykelbro i Sneby behöver studeras ytterligare för att säkerställa att projektet når rätt målbild vad gäller kapacitet. Detta gäller även för anslutning till E18.

Kommunen vill uppmärksamma Trafikverket om den exploatering som förväntas ske kring Enköpings företagspark fram till 2040, där bland annat Försvarsmakten expanderar kraftigt. Enköpings garnison ligger på ömse sidor E18 och planerar en angoringspunkt via Enköpings företagspark till riksväg 55. Kommunen ser det som väsentligt att Försvarsmakten och Enköpings garnison har varit remissinstans under samråd för vägplanarbetet för att få synpunkter på framtida kapacitetsbehov.

Kommunen anser att det reviderade förslaget kommer leda till flera förbättringar längs sträckan. Det gäller bland annat utformningen i Skolsta med två förskjutna trevägskorsningar, tätare koppling mellan hållplatser och gång- och cykelbro, samt anläggning av pendlarparkering. Kommunens framtida planläggnings- och exploateringsprojekt vid Sneby bergtäkt kommer eventuellt kräva en uppgradering av korsningen. Kommunen kommer under fortsatt planprograms- och detaljplanarbete föra dialog med Trafikverket.

Kommunen anser att de negativa konsekvenserna för boende och verksamma längs sträckan minskat med stängning och samordning av mindre anslutande vägar. Kommunens förhoppning är att Trafikverket fortsätter se över de anslutningar som stängs samt hur sidovägar förläggs utmed väg 55.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för kommunens information och återkoppling. Trafikverket tar ansvar för den normala trafikökningen och har i föreslagen lösning utrett kapacitet för att säkerställa att projektet når rätt målbild. Trafikverket ser också behov av en cirkulationsplats för att säkerställa tillräcklig kapacitet och god framkomlighet i korsningen givet att den tänkta exploateringen kommer till stånd. Exploateringen är

emellertid av sådan natur att den kräver en samfinansiering med kommunen. Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog kring detta. Försvarsmakten har erbjudits samråd men har inte lämnat några synpunkter.

230127: Föreslagna ändringar av anslutningar och sidovägar har setts över och Trafikverket tror att den nya utformningen innebär en minskning av de negativa effekterna.

Skolskjuts

Kommunen saknar kommentarer kring hållplatser för skolskjuts inom det reviderade materialet som skickats på kompletterande samråd. Kommunen framhåller att lämplig lösning behövs i de fall hållplatser tas bort som används för skolskjuts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft samråd med kommunens ansvariga om hållplatser för skolskjuts och förslaget följer deras önskemål.

Hållplatser

Kommunen anser att hållplats Östertorp bör vara kvar då området kommer att utgöra en utökad målpunkt när Sneby förväntas växa. Kommunen anser också att det blir längre avstånd till alternativa hållplatser. Vidare har hållplats Blåhäll en lägre resandestatistik jämfört med Östertorp enligt UL:s resandestatistik.

Kommunen anser att föreslagen hållplats vid Enköpings företagspark i riktning mot Enköping stör in- och utfarter samt gör att oskyddade trafikanter behöver korsa Företagsgatan. Kommunen anser att ytterligare studier bör göras för att lokalisera hållplats närmare föreslagen gång- och cykelbro.

Trafikverkets kommentar:

Östertorp busshållplats behöver stängas med anledning av dåliga siktförhållanden och svårigheter att uppnå en säker passage med avseende på vägens bredd i korsningen. Trafikverket har utrett alternativa placeringar av hållplatsen och fört dialog med Region Uppsala som inte ansett något förslag som lämpligt. Trafikverket ska utreda frågan vad gäller placering av hållplats Enköpings företagspark i riktning mot Enköping.

230127: Trafikverket har tagit fram en ny lösning för hållplatser och planskildhet vid Företagsgatan.

Gång-, cykel- och mopedväg

Kommunen ställer sig positiv till flera reviderade förslag, bland annat gång- och cykelbron i Skolsta som är en viktig koppling till kollektivresandet. Kommunen förordar en separerad gång-, cykel- och mopedväg som första alternativ. I andra hand ser kommunen att en bygdeväglösning kan fungera på sträckor där årsmedelsdygnstrafik förväntas vara låg och där oskyddade trafikanter inte vistas invid tung trafik.

Kommunen anser att det är viktigt att studera hur passager i plan kan ske på ett säkert sätt för oskyddade trafikanter, inte bara vid hållplatser utan även där enskilda vägar kommer att ansluta till väg 55.

Trafikverkets kommentar:

Gång-, cykel- och mopedvägen är separerad från fordonstrafik längs hela sträckan och inga bygdeväglösningar förekommer. Trafikverket har utrett placering av gång- och cykelpassager vilka har placerats strategiskt i nuvarande förslag till vägplan.

Viltstängsel och viltpassager

Kommunen vill poängtera att placering av faunapassage påverkar landskapsbilden negativt och önskar att Trafikverket redogör för de alternativa lösningar som utretts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och kommer att presentera utredningen kring alternativa lösningar i kommande handlingar där det också framgår hur faunapassagen har förankrats med landskapet.

230127: En ny utformning av faunabron har tagits fram där den föreslagna lösningen innebär en strandpassage vid Fallet. Den lösningen förväntas ge en betydligt gynnsammare påverkan på landskapsbilden, dock till en något sämre måluppfyllelse avseende tillgänglighet för större vilt.

Vattenförekomster och enskilda vattentäkter

Kommunen påpekar att Trafikverket, vid hantering av dagvatten, behöver ta hänsyn till föroreningar i vatten orsakade av väg- och däckslitage. Kommunen önskar att Trafikverket ser över om mindre dikessträcka kan undantas eller separeras från vägdiket så att naturliga rinnvägar i jordbrukslandskapet inte är en del i vägområdet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har som statlig myndighet ansvar för att miljö kvalitetsnormer uppfylls, men som verksamhetsutövare i enskilt projekt gäller icke-försämringskravet vid hantering av dagvatten. Trafikverket noterar synpunkterna och undersöker om dikessträcka kan separeras.

230127: Utmed sträckan har ett dike mellan gång-, cykel- och mopedväg och väg 55 utformats, även ett mindre dike utanför GCM-vägen har utformats i största möjliga utsträckning för att undvika att släppa väganläggningens dagvatten mot jordbruksmark.

Naturresurser

Kommunen välkomnar fortsatt dialog om masshantering under projektet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog med Kommunen.

Boendemiljö

Kommunen ser fram emot att få ta del av den uppdaterade bullerutredningen inför granskningsskedet av vägplaneprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket översänder uppdaterad bullerutredning vid kommunikationen av granskningshandlingen.

Kommunalt vatten och avlopp

Kommunen ser positivt på att samråd kommer att ske med kommunens VA-avdelning under hela projekteringen för att säkerställa VA-ledningarnas funktion och säkerhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket välkomnar fortsatt dialog.

Pendlarparkering

Kommunen anser att det skulle vara intressant att dela upp pendlarparkeringen på respektive sidor om vägen i Skolsta.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har av utrymmesskäl placerat pendlarparkeringen på enbart norra sidan om vägen.

Samråd med Enköping kommun

Trafikverket bjöd den 21 oktober 2022 in Enköpings kommun till samråd för att informera om de ändringar som gjorts i utformningen i och med omtag på vägplanen. På samrådet presenterade Trafikverket den skissade nya lösningen för en planskildhet som går under vägen i ett västligare läge än den bro som visades i förra samrådet.

Förklaringen är att det ger en billigare konstruktion med mindre påverkan på landskapsbilden. Trafikverket förordar ett läge som förväntas vara genomförbart utan att det påverkar grundvattnet och att den ger en bättre koppling till den tänkta kommunala GCM-vägen på västra sidan av Företagsgatan.

På samrådet konstaterades att prickad mark berördes på norra sidan av väg 55 och att ett möjligt läge för park och dagvattendamm på södra sidan påverkades, men det var svårt att göra en exakt jämförelse då vi inte har exakta linjer ännu.

Utrustning för hållplatser beslutas av Region Uppsala, Enköpings kommun kommer prata med Regionen.

Enköpings kommun önskar cykelparkering på södra sidan i Skolsta. Trafikverket svarade att kommunen kan bygga detta utan att det återspeglas i vägplanen om de äger marken och bad dem rikta frågor till Trafikverket Planering.

2024-03-20 inkom Enköping kommun med yttrande över avvikelser mellan detaljplaner och vägplan på begäran av Trafikverket. Yttrandet gäller följande detaljplaner: 03-LIT-306, 03-91:364, 03-LIT-327, 0381-P11/3, 0381-P15/5 och 0381-P15/12.

Kommunen ser ingen konflikt eller avvikelse mellan vägplaneförslaget och Detaljplan 03-LIT-306 i Skolsta.

Detaljplan 0381-P11/3, vid infart till Sneby bergtäkt: Kommunen delar Trafikverkets bedömning att den infart med vändögla som föreslås i anslutning till planlagd infart via kvartersgata är förenlig med gällande detaljplans syfte i den mån den ens ska ses som avvikelse.

Detaljplaner 0381-P15/5 respektive 0381-P15/12 i Hagalund påverkas inom kvartersmark på ett sätt som inte kan accepteras som avvikelse. Kommunen delar därmed Trafikverkets bedömning för dessa två detaljplaner, att de behöver justeras innan vägplaneförslaget kan fastställas. För de delar av detaljplanerna 0381-P15/5 respektive 0381-P15/12 som behöver justeras för att vägplaneförslaget ska kunna fastställas, är det kommunens ambition att pröva en justering av kvartersmarken som påverkas.

Inom nuvarande vägområde gäller mellan ovanstående detaljplaner del av detaljplan 03-91:364 i Hagalund. Den omfattar dock endast allmän plats Genomfart inom aktuellt

område. Kommunen bedömer denna vara fullt förenlig med vägplaneförslaget, men avser upphäva den i de delar den faller inom kommande vägplaneområde eftersom den inte längre fyller någon funktion.

Kommunen ser däremot avvikelser från detaljplan 03-LIT-306 som oacceptabel utifrån föreslagen vägdragning och pendlarparkering över allmän plats Park, plantering respektive den påtagliga ramplösning för GC-väg och -bro som föreslås i anslutning till befintliga villatomter. Kommunen avser inleda planprocess för att upphäva de delar av 03-LIT-306 som är i konflikt med vägplaneförslaget. Kommunen avser även upphäva aktuell del av detaljplan 03-91:364.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för yttrandet och tar med sig detta i det fortsatta arbetet med projektet.

4.3.4 Samråd med enskilt berörda

Berörda fastighetsägare och rättighetshavare har informerats om samråd av förnyad samrådshandling via brevutskick 2021-09-20.

Nedan redovisas en sammanfattning av de yttranden som framförts av enskilt berörda fastighetsägare inkomna via skrivelse, samt synpunkter förmedlade under enskilda samrådsmöten via telefon och Skype respektive fysiska möten på plats.

Allmänt

Två fastighetsägare anser att ett inledande samrådsmöte för berörda hade kunnat genomföras i samband med det förnyade samrådet då pandemin mattats av.

Ett flertal enskilt berörda upplever det problematiskt att lämna synpunkter på vägplanen då underlaget anses inkomplett och otydligt.

Publicerade ritningar och kartor bedöms bristfälliga då det bland annat saknas markering för vänstervägfält vid anslutningar m.m. Vidare önskas större skala och större text för att underlätta läsningen.

Trafikverkets kommentar:

Samrådshandlingen uppdaterades utifrån de kompletterande utredningarna och ställdes sedan ut på förnyat samråd. Under alla samråd gavs möjlighet till enskilda Skypemöten alternativt enskilda fysiska möten då den pågående covid-19 pandemin försvårade ett samlat möte på orten.

Trafikverket tar med sig synpunkt gällande otydlighet i ritnings- och kartunderlag under fortsatt arbete.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Det framförs kritik mot att vägplanen inte projektanpassats till rådande förhållanden utan utformats i enlighet med regelverket för nybyggnation av 2+1 väg. Flera enskilt berörda påtalar att dispens kan ges vid ombyggnation av befintliga vägar vilket Trafikverket inte anses ha tagit hänsyn till i aktuellt vägplansförslag. Nuvarande trafiklösningar bedöms oacceptabla för boende och verksamma längs vägen som skulle lida stor negativ påverkan av ombyggnationen varpå man anser att vägplanen bör

omarbetas i sin helhet. Upplevelsen är att Trafikverket enbart fokuserar på en höjning av hastigheten trots att myndigheten i andra fall propagerar för en sänkt hastighet till fördel för ökad trafiksäkerhet. Det efterfrågas också var Trafikverket planerar anlägga de nöduppställningsplatser som ska finnas längs sträckan efter varje kilometer.

Ett antal enskilt berörda anser att omkörningssträckor bör ses över för en bättre trafikrytm.

Flertalet enskilt berörda ifrågasätter varför sträckan mellan Enköping och Litslena inte fungerar som länsväg med en hastighetsbegränsning på 80 km/h och att riksväg 55 istället sammankopplas med E18 via trafikplats Grillby. Detta anses generera en verklig tidsvinst för förbipasserande fordon som då inte riskerar hamna i kö efter de flertal långsamtgående fordon som normalt färdas längs sträckan. Trafiksäkerheten skulle automatiskt förbättras och behovet av andra åtgärder såsom stängning av in- och utfarter skulle bli överflödiga. En person föreslår att andra fartnedhållande åtgärder såsom användande av fler fartkameror också kan utgöra ett komplement.

Två fastighetsägare framför ytterligare alternativ till omledning av riksväg 55 till E18 i det fall att dragning via Grillby trafikplats ej är möjlig. Förslaget är att ny vägsträckning anläggs från Skolsta i sydvästlig riktning mot E18 i höjd med Granbacken, alternativt från området kring Fallet med förbindelse till E18 rakt söderut.

Trafikverket har övervägt förslaget med trafikomledning till av- och påfart Grillby i ett tidigare skede men inte utrett detta då det bedömts som icke fördelaktigt.

Trafikverkets kommentar:

Vid framtagande av vägplan sker avvägning gällande att minimera påverkan på bland annat värdefulla natur- och kulturmiljöer och markintrång mot att samtidigt bygga en trafiksäker väg till rimlig kostnad i förhållande till samhällsnyttan. Trafikverket har i nuvarande vägplaneförslag enbart projekterat för en hastighetshöjning på vissa delar av sträckan där så är möjligt sett till trafiksäkerhet. Vissa undantag från gällande regelverk har gjorts i nuvarande förslag för att anpassa vägutformningen till rådande förhållanden.

Nöduppställningsplatser planeras vid de vändöglor som utformats längs med sträckan.

Trafikverket har tidigare undersökt frågan om omledning av trafik till E18 via av- och påfart Grillby och bedömt att sådan lösning ej är lämplig varpå det inte ligger inom projektets åtagande. Enligt trafikmätning genomförd 2020 utgör långsamtgående fordon enbart 0,7% av vägens trafik, vilket motsvarar omkring 83 långsamtgående fordon per dygn.

Korsningen i Skolsta

Flera enskilt berörda är kritiska till en hastighetshöjning längs sträckan och en person betonar att situationen skulle bli särskilt problematisk vid korsningen i Skolsta. Det anses redan svårt att ta sig ut på väg 55 från Skolsta vid nuvarande hastighetsbegränsning på 80 km/h, och en höjning till 100 km/h skulle försvåra anslutning ytterligare. Många fordon passerar korsningen dagligen, bland annat för att

lämna och hämta barn på skolan. En ökad hastighet skulle sannolikt bidra till fler trafikolyckor på platsen.

En enskilt berörd önskar att Grillbyvägen stängs för tung genomfartstrafik på över 3,5 ton i samband med ombyggnationen av korsningen i Skolsta. Bakomliggande skäl är att många barn rör sig i området och antalet kommer öka ytterligare i samband med nybyggnation av förskola samt expansion av Skolsta skola. Grillbyvägen saknar både gång-, cykel- och mopedväg och övergångsställen, och trots att hastighetsbegränsningen är 30 km/h efterföljs inte detta i praktiken. En begränsning av genomfartstrafik anses nödvändig för att öka trafiksäkerheten och förebygga olyckor.

Trafikverkets kommentar:

En ökad högsta tillåtna hastighet på 100 km/h kommer inte införas på alla delar av sträckan mellan Enköping och Litslena. Vid korsningar planeras en hastighetsbegränsning på 70 km/h så att fullgod trafiksäkerhet uppnås och sträckan Skolsta-Litslena planeras i nuvarande förslag att behållas som 80 km/h. I samband med ombyggnationen av vägen kommer korsningen i Skolsta också få ändrad utformning där nuvarande fyrvägs korsning delas upp i två förskjutna trevägs korsningar. Detta bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet på platsen.

Trafikverket ser svårigheter med att förbjuda tung genomfartstrafik på Grillbyvägen då denna är en allmänt befaren väg som i regel behöver vara tillgänglig för allmän trafik.

In- och utfarter & ersättningsvägar

Många fastighetsägare utmed sträckan påverkas av ändrad anslutning till väg 55 och flera personer är fortsatt kritiska till stängning av in- och utfarter samt de ersättningsvägar som föreslås. Önskan har primärt varit att få behålla nuvarande anslutning eller att ersättningsvägen ändras efter angivna förslag. Frågor inkommer om vem som ansvarar samt bekostar skötsel och drift av ersättningsvägen. Den allmänna åsikten är att man motsätter sig vara ansvarig för vägen då detta leder till ökade kostnader.

I området Västra Vällinge kräver boende och verksamma att nuvarande in- och utfart kvarstår med vänstersvängfält. Den nya anslutning som Trafikverket planerar för är till stor olägenhet för fastighetsägarna som dagligen skulle tvingas köra långa omvägar för att nå in- och utfarten.

Bortsett från den mark som går åt till att ge plats för en ny ersättningsväg bidrar den nya anslutningen också till ökade transportkostnader och användning av fossila bränslen.

Två fastighetsägare anser att ersättningsväg och angränsande gång-, cykel- och mopedväg parallella med väg 55 innebär en stor inskränkning i fastighetens trädgård vilket försämrar utomhusmiljön. Vidare påtalas brister i trafiksäkerhet och arbetsmiljö där jord- och skogsbruksverksamhet bedrivs när fordon tvingas korsa gårdsplaner för att ta sig till ny in- och utfart.

Ett antal berörda lantbrukare i området påtalar också att det behövs fler in- och utfarter till åkrar. Vid stängning av en befintlig in- och utfart till åker som även nyttjas av tre

hushåll ifrågasätter de berörda hur räddningstjänst, sopbil och slamtömning ska nå fastigheterna.

Fastighetsägare i Sneby inkommer istället med önskan om ändrad ersättningsväg för att undvika konflikt med planerad och pågående markanvändning samt för att undvika att industritrafik passerar bostadsfastigheter. Då verksamhet bedrivs på vissa av fastigheterna i området behöver föreslagen ersättningsväg ändras så tung trafik inte dagligen passerar intilliggande bostadsfastigheter vars boendemiljö i det fall skulle försämrats avsevärt. Vidare skulle nuvarande förslag innebära särskild olägenhet för en fastighetsägare vars mark fragmenteras och ej kan bebyggas såsom ämnat. Flera olika förslag ges på ändrad dragning av ersättningsvägen till in- och utfarten mot väg 55. Av en enskilt berörd som även bedriver verksamhet i området ges förslag på ändrad ersättningsväg i riktning mot Hagalund där in- och utfart flyttas mot kommunal gata, se avsnitt 4.3.6.

Vid Sneby bergtäkt uttrycker en enskilt berörd besvikelse över att Trafikverkets tidigare föreslagna ändring av korsningen till bergtäkten dragits tillbaka. Detta förslag passade fastighetsägaren bra eftersom nuvarande dragning innebär att planerad ersättningsväg för intilliggande bostadsfastighet kommer i konflikt med uttyrd industrimark.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket behöver av säkerhetsskäl stänga ett antal in- och utfarter längs sträckan för anläggandet av en väl fungerade 2+1 väg med nödvändiga omkörningssträckor och god framkomlighet.

Trafikverket önskar understryka att de ersättningsvägar som markerats i grönt på illustrationskartan endast utgör förslag på ny dragning av enskild väg då dessa ej hanteras inom ramen för vägplanen. Trafikverket ansöker om och bekostar lantmäteriförrättningar hos lantmäterimyndigheten för beslut om omfattning och läge på de framtida ersättningsvägarna. Beslut tas också om andelstal för varje fastighet. Andelstalen baseras på vardera fastighets nytta av vägen och reglerar fördelning av framtida drift- och underhållskostnader. När dragning av ersättningsväg är beslutad bekostar Trafikverket byggnationen av denna.

Önskas annan dragning av ersättningsväg gentemot vad Trafikverket föreslagit får detta framföras av berörda fastighetsägare under lantmäteriförrättningen.

Vid Västra Vällinge behöver nuvarande in- och utfart stängas på grund av dåliga siktförhållanden och bristande trafiksäkerhet som förvärras alltmer trafiken ökar längs sträckan. Vidare är det olämpligt att behålla nuvarande placering av anslutningen då planerad omkörningssträcka och hastighet måste reduceras med försämrad framkomlighet som följd. Efter inkomna synpunkter från tidigare samråd har Trafikverket öppnat ett antal in- och utfarter till åkermark i uppdaterat vägplaneförslag och dessa bedöms tillräckliga för att jordbrukare ska nå sina marker.

Vid Sneby bergtäkt har tidigare förslag om förflyttning av nuvarande korsning dragits tillbaka bland annat med hänsyn till omkringliggande naturmiljö.

En möjlig lösning till konflikten mellan ersättningsväg och uthyrd markyta är att trafik från intilliggande bostadsfastighet tillåts nyttja nuvarande väg längre upp på industriområdet för att ansluta till väg 55.

Gång-, cykel- och mopedväg

Flera enskilt berörda anser att gång-, cykel- och mopedväg bör kunna anordnas mer kostnadseffektivt på del av befintlig körbana såsom gjorts mellan Enköping och Hummelsta. Några anser att gång-, cykel- och mopedväg kan kombineras med parallella ersättningsvägar med begränsad hastighet där så är möjligt. Vissa ser överhuvudtaget inget behov av en gång-, cykel- och mopedväg längs sträckan.

Ett flertal synpunkter rör placering och omdragning av gång-, cykel- och mopedväg. Ett förslag är att fortsätta dragning av gång-, cykel- och mopedväg på södersida om väg 55 mellan Skolsta och rondellen i Litslena. Detta genom att rätta ut kurvan på Grillbyvägen för att få plats med gång-, cykel- och mopedväg alternativt att dra den via Björkebovägen. En gång-, cykel- och mopedväg genom Skolsta skulle skapa en tryggare miljö för boende i området och barn som ska till skolan. Vidare önskar ett antal enskilt berörda i Västra Vällinge att gång-, cykel- och mopedväg rätas ut för att minimera anspråk av åkermark.

En fastighetsägare vid Sneby bergtäkt anser att uppdaterat förslag att placera gång-, cykel- och mopedväg söder om väg 55 är ett sämre alternativ gentemot tidigare förslag med gång-, cykel- och mopedväg norr om väg 55. Fastighetsägaren efterfrågar övergång till gång-, cykel- och mopedväg i närområdet för att boende och verksamma inte ska behöva ta en lång omväg via Hagalund för anslutning till gång-, cykel- och mopedväg. Ytterligare en fastighetsägare efterfrågar en övergång i området vilket skulle göra behovet av en lokal gång-, cykel- och mopedväg över fastigheten överflödigt. En övergång skulle även underlätta cykelpendling till och från Skolsta samt Grillby.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket planerar för en separerad gång-, cykel- och mopedväg utmed väg 55 för att öka säkerheten för fotgängare och cyklister. Mellan Skolsta-cirkulationsplatsen i Litslena anläggs gång-, cykel- och mopedväg på befintlig körbana. Trafikverket har på några sträckor sett över möjligheten att tillåta kombinerad bil- och gång- & cykeltrafik på några vägar för att minska intrånget och för minskad underhållsörda för de boende.

Att anlägga gång-, cykel- och mopedväg längs Grillbyvägen söder om väg 55 vid Skolsta bedöms ej lämpligt. Befintlig bredd av vägens körbana är begränsad varpå omgivande tomtmark behöver tas i anspråk för att möjliggöra en separerad gång-, cykel- och mopedväg. Vidare innebär vägens stora böjningar, smala körfält och förekomsten av tung trafik en försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Utöver ökat markanspråk och bristande trafiksäkerhet syftar projektet till att anlägga gång-, cykel- och mopedväg som komplement till väg 55 vilket förordar en dragning parallellt utmed vägen. Därtill finns skyddsvärda fornlämningar öster om Skolsta vilket försvårar fortsatt dragning av gång-, cykel- och mopedvägen mot rondellen i Litslena. Vid Västra Vällinge kommer gång-, cykel- och mopedväg ej rätas ut på grund av fornlämning.

Trafikverket har utrett möjligheten att anlägga en passage i plan över väg 55 vid Sneby bergtäkt och funnit att rådande siktförhållanden är bristfälliga och att fullgod trafiksäkerhet ej kan uppnås. På grund av detta är det ej aktuellt med en passage i plan i området.

Busshållplatser

Ett antal enskilt berörda anser att inga ändringar bör göras avseende busstrafiken med förflyttning eller stängning av nuvarande hållplatser. En höjning av hastigheten till 100 km/h ska inte prioriteras framför tillgången till kollektivtrafik för boende och verksamma längs sträckan.

Vidare riktas skarp kritik mot planerad stängning av busshållplatserna Östertorp och Västra Vällinge. I Östertorp finns verksam industri med flertalet anställda som dagligen pendlar kollektivt. Det anses att en stängning av hållplatsen skulle innebära en påtaglig olägenhet för arbetarna som tvingas till längre omväg via närmaste busshållplats i Hagalund.

Merparten av de boende och verksamma i området kring Västra Vällinge ser det som förödandet att nuvarande hållplats planeras att dras in. Flertalet vuxna och skolbarn reser dagligen med kollektivtrafiken. Barnen åker ofta buss fram och tillbaka till både skola och träning, även äldre personer som inte kör bil nyttjar hållplatsen regelbundet. Berörda finner det orimligt att få en extra kilometers avstånd till närmsta hållplats i Skolsta. En stängning av busshållplatsen i Västra Vällinge skulle medföra negativa konsekvenser för alla boende och verksamma som anser sig bli helt beroende av bil som enda färdmedel. Trafikverket har tidigare lyft statistik som påvisar ett lågt antal resenärer vid hållplatsen. Flera upplever statistiken som felaktig och ämnar kontakta Region Uppsala angående detta.

Trafikverkets kommentar:

I samband med en ombyggnation till 2+1 väg krävs vissa ändringar avseende hållplatsernas placering för att säkerställa fullgod trafiksäkerhet och uppfylla kraven enligt Trafikverkets regelverk för vägar och gators utformning. Förändring av nuvarande kollektivtrafiklinjer har beslutats av Region Uppsala och Trafikverket har anpassat vägutformning efter underlaget från Regionens stråkutredning.

Trafikverket betonar att beslut gällande stängning av hållplatser tas av Region Uppsala varpå synpunkter hänvisas till ansvarig kontaktperson på myndigheten. Trafikverket välkomnar att berörda för vidare diskussion gällande bussresenärsstatistik med Regionen.

Vad gäller busshållplats Östertorp kan nuvarande placering ej behållas på grund av bristfälliga siktförhållanden, en ny passage över vägen där flera körfält vävs ihop samt att korsningen har ett accelerationsfält som inte är lämpligt i nära anslutning till en busshållplats. Trafikverket har föreslagit att skapa en vändögla på vägen in mot bergtäkten där hållplats kan placeras. Regionen ansåg att förslaget innebar en alltför stor förlängning av resetiden varpå beslut om stängning kvarstår.

Markanspråk

Ett antal enskilt berörda är negativt inställda till del av föreslagen vägdragningsplan där denna orsakar vad som anses som onödigt intrång. Förändrad utformning önskas för att minimera påverkan på fastigheten, bland annat genom att kombinera gång-, cykel- och mopedväg med ersättningsväg. Lantbruksägare inkommer också med förslag på förändring för att minimera intrånget i jordbruksmark.

En fastighetsägare inkommer med krav på ersättning för mark som tas i anspråk.

En fastighetsägare anser att nuvarande vägplansförslag innebär en såpass omfattande påverkan att Trafikverket behöver lösa in hela fastigheten. Enda alternativ till inlösen anses vara att Trafikverket erbjuder ersättningsmark av motsvarande areal direkt norr om fastigheten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar synpunkter gällande markintrång och ett omtag har gjorts för att minska intrånget på flera platser.

Ersättning bestäms enligt marknadsvärdet för marken samt ett påslag om 25% på grund av olägenhet för påverkad fastighetsägare. Regler om ersättning återfinns i väglagen som i sin tur hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler 4 kap. 1 §.

I fall inlösen av hela fastigheten är aktuellt kommer dialog föras med berörd fastighetsägare. Ersättningsmark erbjuds inte i samband med markanspråk.

Buller

Merparten av de som berörs av ombyggnationen påpekar att de lider av bullerstörningar både utvändigt och invändigt på fastigheten. Bullernivåerna anses ha ökat drastiskt under senaste åren varpå kritik framförs till planerad hastighetshöjning som skulle försämra boendemiljön ytterligare. Majoriteten av de boende saknar helt bullerskydd och man anser att det skulle krävas flera skyddsåtgärder om förslaget med höjd hastighet realiserades. De enskilt berörda efterfrågar information om hur Trafikverket ämnar reducera bullernivåerna vid fastigheterna samt om det planeras för några bullerplank utmed vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utförde en bullerinventering under våren 2021 för att kartlägga vilka fastigheter som riskerar utsättas för buller över gällande riktvärden. Information om riktvärden, uppmätta ljudnivåer samt rekommenderade skyddsåtgärder redovisas i publicerad bullerutredning. De fastigheter som bedöms vara i behov av bullerskydd är utmarkerade på plankartorna.

Inga nya bullerplank kommer uppföras längs sträckan då fasadnära skyddsåtgärder bedöms mest fördelaktiga. Vidare redovisas konsekvenser av buller och skyddsåtgärder i kapitel 5.1. i publicerad miljökonsekvensbeskrivning.

Miljö

Flertalet personer är skeptiska till att Trafikverket planerar höja hastigheten längs sträckan vilket bidrar till ökade utsläpp och strider mot uppsatta miljömål. Vidare är man kritisk till stängning av nuvarande in- och utfarter som innebär att flera fastigheter får långa omvägar till närmaste anslutning och dagligen kan tvingas köra upp till fem kilometer extra. Ökade körsträckor är inte enbart en olägenhet för boende och verksamma utan bidrar också till miljöförstöring.

Ett antal enskilt berörda påtalar att det finns brunnar, infiltrationsanläggningar och elledningar på fastigheten som ligger inom eller i direkt anslutning till vägområdet och riskerar påverkas vid en ombyggnation. Fastighetsägarna undrar hur Trafikverket kommer hantera konflikter med anläggningarna och huruvida det blir aktuellt med en förflyttning av dessa. Vidare påtalas att Trafikverket ej genomfört samråd med berörda markavvattningsföretag.

Trafikverkets kommentar:

Den säkrare vägen som kommer skapas av projektet medför att vägens högsta tillåtna hastighet kan höjas på vissa sträckor. Detta ger fördelar för samhället i form av kortare restider men också negativa effekter som ökade utsläpp. Totalt sett bedöms dock hastighetsökningen som mer positiv än de ökade utsläppen den medför. Trafikverket bedömer även att förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafik och förbättrad kollektivtrafik kan motverka den begränsade miljöpåverkan som kan ske till följd av ökade hastigheter.

Trafikverket tackar för information gällande anläggningar som riskerar att komma i konflikt med vägplanen. Trafikverket har sett över mängden stängda anslutningar och gjort anpassningar. För de anläggningar som hamnar inom det utökade vägområdet och kan komma att beröras under produktionen kommer Trafikverket att ta direktkontakt med berörd fastighetsägare för hantering. Exakt vilka anläggningar som påverkas kommer klargöras i senare skede. Trafikverket kommer föra dialog med berörda fastighetsägare och bekosta förflyttning av anläggningar om så är aktuellt. Vägplanen bedöms inte påverka markavvattningsföretagen längs sträckan varpå inget samråd förts. Samråd kan komma att bli aktuellt i senare skede om så anses nödvändigt.

Viltstängsel & Faunapassager

Ett antal enskilt berörda inkommer med synpunkten att hastighetsbegränsningen på väg 55 bör förbli 80 km/h så kostsamma åtgärder i form av viltstängsel och viltpassager ej är nödvändiga. Många anser att en faunabro är opassande då denna tar upp alltför mycket högvärdig åkermark samt förfular landskapsbilden. En viltpassage i plan anses som ett betydligt bättre och mer kostnadseffektivt alternativ. Kritik framförs även mot det stora antalet färister Trafikverket planerar för då dessa är besvärliga att passera samt kräver omfattande skötsel. De enskilt berörda önskar veta vem som är tänkt att vara skötelansvariga för färisterna samt påpekar att en bättre lösning skulle vara att siktröja längs vägen så viltet blir synligt för trafikanterna.

Trafikverkets kommentar:

Statistik visar på att flertalet viltolyckor inträffar årligen på väg 55 mellan Enköping och Litslena varpå viltstängsel och faunapassage behöver anläggas för att öka säkerheten längs vägen oavsett hastighetsbegränsning. Trafikverket kommer ansvara

för skötseln av färisterna och säkerställa god funktion.

230127: Trafikverket har sett över faunapassagens placering och föreslår en enklare utformning vid Fiskviks kanal, samt tagit bort ett antal färister och ersatt dessa med stängsel som går en bit in på anslutande väg.

Samrådsmöte fastighetsägare 2023-02-08

Trafikverket presenterade den optimerade lösningen i och med omtaget för särskilt berörda fastighetsägare. Fastighetsägarna inkom med flertalet synpunkter gällande avsaknad av nödfickor längs sträckan, varför p-fickan i sektion 4/000 tagits bort samt önskan om vänstersvängfält i sektion 1/350, 1/980 respektive 4/600.

En fastighetsägare undrar om inte gång- och vägen vid sek 4/000 dras närmre vägen istället för kroken runt "åkerholmen". Önskan inkom även om att ha samtrafik för jordbruksmaskiner, fotgängare, cyklister och mopedister på gång- och cykelvägen, minimibredd 4,5 m krävs för detta. Om detta är möjligt mellan sektion 4/380 och 4/470 kan återanslutning i 4/380 höger tas bort, samma gäller mellan sektion 4/600 och 4/820 för att kunna ta bort återanslutning i sektion 4/820 höger.

Åkerinfarter saknas vid 4/020, varav fastighetsägaren önskar en rak överfart till åkrarna på höger sida. Åkerinfarter saknas även i sektion 4/730 respektive 4/900.

En fastighetsägare uppmärksammar att dragningen av sidovägen i sektion 2/400 vänster verkar gå över befintlig bullervall och avloppsanläggning.

Synpunkter kring befintlig lösning av Fiskvikskanal uppkom gällande risker för föroreningar med nuvarande lösningsförslag, samråd är ännu inte utfört gällande detta och önskas hållas i närtid för att lyfta frågan.

Synpunkter gällande två dricksvattenbrunnar som är i drift saknas i underlaget i sektion 4/750 samt att en rak överfart krävs för markåtkomst vid sektion 1/950.

Utöver ovan nämnda synpunkter önskar mötesdeltagarna åka sträckan tillsammans med Trafikverket, Trafikverket återkommer med förslag på datum.

Trafikverkets kommentar:

Nöduppställningsplatser kan anordnas utmed vägen om avståndet där det är ett körfält i färdriktningen är större än 1 km, om det inte på denna sträcka finns andra möjligheter för fordon att ta sig från vägen.

Vänstersvängkörfält finns utformat för sektion 1/350 norrut. Vänstersvängfält vid 1/980 och 4/600 kan inte anläggas till följd av 2+1 indelning.

Gång- och cykelvägen ligger numera närmare väg 55. Åkeranslutning i sektion 4/380 är kvar. Kompletterat även med åkeranslutningar på båda sidor om väg 55 i sektion 4/080, med öppning i mitträcke. Anslutning vid sektion 4/820 är kvar då det också är anslutning till enskild väg. Inga ytterligare kombinerade vägar för samtrafik.

Åkeranslutningar vid sektion 4/080 tillagda, med öppning i mitträcke. Åkeranslutning vid sektion 4/730 är tillagd. Inget tillagt vid 4/900. Åtkomst till åker finns på södra sidan via anslutning vid 4/820. Åtkomst till åker på norra sidan via anslutning vid 5/510.

Sidovägen i sektion 2/400 ska inte gå över befintlig bullervall. Då detta är en enskild väg, så fastställs den inte av vägplanen, justeringar kan därav också utföras i nästa skede.

Överfart mellan åkrar tillagd i sektion 1/950.

Synpunkter från fastighetsägare som inkom i april 2024

Infart till södra skiftet önskas inom den planerade öglan vid km 5/500. Idag finns in- och utfart vid km 5/150, vilket skulle öka brukbarheten för berörd fastighetsägare. En kulvert önskas så de kan åka över diket vid km 3/700, för att slippa åka ut på väg 55 och göra farliga svängar och stoppa upp trafik.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig detta i det fortsatta arbetet med projektet.

4.3.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer

Försvarsmakten

Trafikverket gav Försvarsmakten möjlighet att lämna synpunkter inför granskningsskedet avseende vägplanen.

För att aktuell vägsträcka ska svara mot behoven hos myndigheterna inom totalförsvarets militära del framför Försvarsmakten följande synpunkter avseende vägens dimensionering och utformning:

- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).
- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Cirkulationsplatsernas innerdiameter ska vara minst 20 m och ytterdiametern minst 32 m där körfältet(ens) minsta bredd är 6 m. Alternativt är cirkulationsplatsens mittdel överkörningsbar med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, ska även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Trafikmärkens placering vid och omkring cirkulationsplatser anläggs minst 1,5 m från vägens kant.
- Fri höjd ska minst vara 4,50 m
- Under byggnationstiden ska ovanstående krav säkerställas på aktuell väg eller omledningsväg.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tackar för yttrandet och svarar att vägplanen uppfyller de synpunkter Försvarsmakten lämnat.

4.3.6 Samråd med företag och verksamheter

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av företag och verksamheter.

Korsningen i Skolsta

En företagare i Skolsta anser att publicerade plankartor är svårtydda och undrar om det går att svänga in till Skolsta oavsett färdriktning. Företagaren anser att det är viktigt att så är möjligt så att kundernas framkomlighet ej försämras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket informerar att det är möjligt att svänga in till Skolsta från båda hållen. Vändmöjligheten med ögla som är lagd på norra sidan av vägen är till för lantbrukare som kommer med traktorer och inte kan vända direkt i korsningen.

In- och utfarter & ersättningsvägar

En företagare med verksamhet i området Norsborg anser att ny in-och utfart utgör en trafikfara för kunder och leverantörer. Ersättningsvägen till ny in- och utfart kommer trafikeras av långsamtgående fordon varpå företagaren förespråkar att en rondell anläggs vid in- och utfarten, alternativt att ersättningsvägen istället dras till Skolsta.

En annan företagare anser att nuvarande vägutformning vid Sneby är oacceptabelt ur säkerhetssynpunkt för boende och verksamma i området. Bland annat upplever företagaren stor trafikfara vid på- och avfarten till väg 55 där ett antal incidenter inträffar årligen på grund av den tunga samt ökande trafiken. Vidare anser företagaren att en separat gång-, cykel- och mopedväg i södra delen av området inte anses ändamålsenligt. Företagaren inkommer med andra förslag på dragning av ersättningsväg samt gång-, cykel- och mopedväg. Bland annat att nuvarande väganslutning från Sneby till väg 55 stängs och att ny ersättningsväg kombineras med gång-, cykel- och mopedväg norrut. Då nuvarande väganslutning stängs kan gamla utfartsvägen istället nyttjas som gång-, cykel- och mopedväg och anslutas till gång- och cykelbro om denna förskjuts något.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utrett ny in- och utfart vid Norsborg vilken bedöms trafiksäker med möjlighet till både vänster- och högersväng. Anläggande av rondell vid in- och utfarten är inte motiverat då detta försämrar framkomlighet och trafikflödet på väg 55.

Trafikverket har utrett olika vägutformningsalternativ och bedömer att nuvarande förslag uppnår fullgod trafiksäkerhet. Trafikverket har valt att inte kombinera ersättningsväg med gång-, cykel- och mopedväg längs denna sträcka med anledning av bristande trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister.

Inkommen synpunkt 2023-03-13

En företagare med verksamhet i området undrar om Trafikverket avser anlägga en cirkulationsplats i anslutning till väg 55 i området Enköping.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser inte anlägga någon cirkulationsplats i denna vägplan.

Inkomna synpunkter daterade 2024-04-05 efter samråd Fiskviks kanal

En företagare med verksamhet i anslutning till Fiskviks kanal inkom med synpunkter på samrådsremissen för förändring på Fiskviks kanal vid bro intill Snebyvägen.

- Den planerade vinkeln på diken norr om väg 55 befaras medföra stor erosionsrisk till följd av stora vattenflöden
- Bron befaras bli för smal i syfte för vinterväghållning, kan medföra risk för isproppar till följd av plogad snö ner i vattenrännan

- Rensning av vattenrännan önskas utföras av Trafikverket på begäran av dikningsföretaget då rensning med grävmaskin inte kommer vara möjligt
- PM Vattenverksamhet anger ökat dagvattenflöde med 6 %, detta ska inte påverka dikningsföretaget. Då företaget redan är överbelastat med dagvatten i dagsläget håller man inte med om bedömningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig dessa i fortsatt arbete med projektet. Ett fullgott erosions skydd kommer anordnas på platsen. Trafikverket ansvarar för rensning av vattenrännan inom vägområdet. I senaste versionen av PM Vattenverksamhet framgår att flödesökningen för berört dikningsföretag blir cirka 0,75%. I samband med vägens ombyggnation kommer vägens avvattningsanläggning att förbättras jämfört med idag genom bland annat justering av vägdiken och byten av trummor. Detta innebär att kapaciteten att omhänderta vattenflöden förbättras varför markavvattningsföretagens funktion inte bedöms påverkas negativt i jämförelse med nulägesituationen.

4.3.7 Samråd med allmänheten

Allmänheten har informerats om samråd via annons.

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter rörande projektet som framfördes av privatpersoner från angränsande område till väg 55.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Ett stort antal privatpersoner inkommer med yttrandet att man vill se en vägren på minst 1 meter längs samtliga enfiliga körfält för att möjliggöra omkörning av långsamtgående fordon såsom traktorer och EU-mopeder. Man betonar att detta krävs för att uppnå god trafiksäkerhet och undgå ökad köbildning. Kan extra vägren ej tillgodose föreslås det att oskyddade mopedister och motorcyklister istället ges tillstånd att köra på den planerade gång – och cykelvägen.

Då aktuellt samråd rör ombyggnation av väg 55 mellan Enköping och Uppsala önskar en privatperson uppmärksamma Trafikverket om ytterligare trafikpunkt längs väg 55 i stort behov av åtgärd. Synpunkten avser korsning vid Nopsgärde belägen på sträckan mellan Litslena och Örsundsbro som upplevs trafikfarlig. Där vägen ansluter mot Hjälsa önskas en avkörningssträcka för att förbättra trafiksäkerheten och minska risken för olyckor.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har analyserat långsamtgående fordons trafikpåverkan längs sträckor med enfiliga körfält och finner det ej motiverat att anlägga extra vägren. Vägens bredder är i enlighet med vad som anges i Trafikverkets regelverk för vägars- och gators utformning vilket säkerställer acceptabel framkomlighet, detta även när långsamtgående fordon trafikerar vägen. Att möjliggöra omkörning genom vägren, såsom råder på vägen i dagsläget, förbättrar ej trafiksäkerheten. Mopeder klass II är välkomna att köra längs gång-, cykel- och mopedvägen. Tillstånd kommer ej ges till övriga mopedister och motorcyklister på grund av säkerhetsrisk för fotgängare och cyklister.

Trafikverket meddelar att åtgärder längs väg 55 utanför aktuellt vägplansområde inte ryms inom projektets åtagandegräns. Synpunkten förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

Gång-, cykel- och mopedväg

Två privatpersoner ställer sig positiva till planerad anläggning av gång-, cykel- och mopedväg längs utmed sträckan.

En person undrar hur gång-, cykel- och mopedvägen är tänkt att passera väg 55 vid kyrkan och framhåller att det vid angiven plats finns behov av en planskild passage. Har Trafikverket inga planer på att anlägga en under- eller övergång vid passagen bör detta omvärderas så att fotgängare och cyklister kan passera vägen på ett säkert sätt vilket redan idag upplevs som både svårt och riskfyllt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för positiv respons. Gällande passagen över väg 55 vid Litslena kyrka så planeras det där inte för en planskild passage. Bedömningen är att en trafiksäker planfri passage kan utformas vid platsen.

5. Underlag

Samrådsunderlag, samrådshandling, planlägningsbeskrivning, inkomna yttranden under samråd samt minnesanteckningar från samrådsmöten finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/119234.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se