

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Trafikplats Fullerö E4 och väg 290

kapacitetsåtgärder

Uppsala kommun, Uppsala län

Vägplan, 2023-03-10, Uppdragsnummer: 169993



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Ramboll Sverige

Dokumentdatum: 2023-03-10

Ärendenummer: TRV 2021/98897

Uppdragsnummer: 169993

Version: 1.0

Kontaktperson: Nordqvist Karin, 010-123 83 47, karin.nordqvist@trafikverket.se

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län	6
3.1.2.	Samråd med Uppsala kommun	7
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	13
3.2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län	13
3.2.2.	Samråd med Uppsala kommun och Region Uppsala	15
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	18
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19
3.3.	Kompletterande samråd vid utformning av planförslaget	20
3.3.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län	20
3.3.2.	Samråd med Uppsala kommun	20
3.3.3.	Samråd med Region Uppsala	21
3.3.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	21
3.3.5.	Samråd med Försvarsmakten	21
3.3.6.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21

I denna samrådsredogörelse 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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under TRV 2021/98897. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar, brev m.m. med datum och diarienummer eller dylikt som gör handlingarna spårbara.

1 Sammanfattning

Samrådet är en möjlighet att ge och få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med vägplanen inleddes med att Trafikverket tog fram ett samrådsunderlag som användes i det inledande samrådet med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet. Samrådet pågick under oktober-november 2021. Trafikverket mottog under samrådet 22 yttranden som berörde samrådsunderlaget.

I maj 2022 påbörjades projektets andra samråd. Information om samrådet och var samrådshandlingen fanns tillgänglig har annonserats i Uppsala Nya Tidning den 2022-05-04 och Post- och Inrikes tidningar den 2022-05-03 samt skickats ut via brev och mejl till kommunen, myndigheter och fastighetsägare längs området för föreslagen väg. Samrådshandling, planlägningsbeskrivning samt plan- och illustrationskartor har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2022-05-11. Samtliga handlingar har funnits tillgängliga på Trafikverkets kontor i Uppsala.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län har hållits 2022-05-17, med Uppsala kommun och Region Uppsala 2022-05-20. Samrådsmöte på orten hölls vid två tillfällen 2022-05-10. Trafikverket har mottagit fem yttranden som berör samrådshandlingen trafikplats Fullerö E4 och väg 290 kapacitetsåtgärder. Samtliga inkomna yttranden och synpunkter finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

I december 2022 hölls ett kompletterande samråd för samrådshandlingen kompletterat med handlingarna PM Avvattnings och PM Geoteknik. Annonsering gjordes i Uppsala Nya Tidning och Post- och Inrikes tidningar den 2022-11-29. Samrådet pågick till den 21 december 2022.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt berörs av projektet. Förutom de fastighetsägare som berörs av markinträng har även de myndigheter som har ett väsentligt intresse i saken medtagits.

I det inledande samrådet inför Länsstyrelsen i Uppsala läns beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsunderlaget skickats till Uppsala kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda, samt till enskilda som särskilt berörs. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida och Trafikverkets kontor i Uppsala. Ett beslut togs av Länsstyrelsen daterat 2022-02-22 om att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vid det andra samrådet har samrådshandlingen skickats till Uppsala kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda, samt till enskilda som särskilt berörs. Utöver det har allmänheten kunnat komma med synpunkter på vägplanen mellan den 11–30 maj 2022.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län

2021-10-26, samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län

Ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län hölls den 2021-10-26. Under mötet presenterade Trafikverket projektet och föreslagna kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Fullerö och korsningen väg 290/Kometvägen.

Länsstyrelsen vill säkerställa att de senaste trafikprognoserna används i projektet. Trafikverket använder underlag från kommunen. Länsstyrelsen undrar hur Trafikverket säkerställer att bullernivåerna håller sig inom gränsvärden och inte påverkar bostäder i Fullerö hage. Gällande den avvattningstekniska lösningen undrar Länsstyrelsen kring kapacitet för den befintliga anläggningen att ta upp mer vatten för vägplanen och kommunens detaljplaner. Länsstyrelsen påpekar att miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN) behöver beaktas. Trafikverkets rutin är att ta hand om samtligt vägdagvatten från Trafikverkets anläggningar och så även här. MNK bör därför inte påverkas negativt. Länsstyrelsen vill veta hur vald korsningslösning påverkar miljö och grundvatten vid händelse av en eventuell olycka. Enligt Länsstyrelsen behövs en utredning för hur uppställnings-/etableringsytor under byggtiden påverkar natur- och kulturmiljön.

2021-11-23, samrådsremiss, Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen ser att Trafikverket behöver komplettera samrådsunderlaget om projektet kommer riskera ev. påverkan på grundvattnet och MKN inför det att Trafikverket inkommer med en begäran om projektet innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen lämnar i övrigt övergripande synpunkter som Trafikverket behöver beakta i det fortsatta arbetet med framtagande av samrådshandlingar.

Länsstyrelsens övrigt övergripande kommentarer berör följande:

- Naturmiljö, bland annat en naturvärdesinventering önskas
- Vattenverksamhet
- Vattenskyddsområde
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) för ytvatten
- Riksintresse för kulturmiljövård
- Fornlämningar
- Påverkan på människors hälsa och miljö – buller. Trafikåtgärden leder i sig inte till ökad trafik och ombyggnaden är inte att betrakta som en väsentlig ombyggnad vilket innebär att riktvärdena för befintlig miljö tillämpas. På sikt kommer dock trafiken att öka vilket innebär ökat buller som kommer att leda till krav på åtgärder för att begränsa bullret.
- Kommunala planer
- Riksintresse för totalförsvaret – påverkansområde för buller eller annan risk gäller inom hela utredningsområdet

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar de inkomna synpunkterna i det kommande arbetet. Åtgärden kommer i huvudsakligen att ligga inom befintligt vägområde och enligt kommunens detaljplan Fullerö 21:66 kommer angränsande jordbruksmark österut att bebyggas med verksamheter. Inledningsvis har Trafikverket gjort bedömningen att planen går längs med en befintlig relativt nybyggd vägsträckning angränsande till ett bevarandevärd odlingslandskap, men att det inte finns några artrika vägmiljöer, biotoper, alléer, betydelsefulla fågelmiljöer

eller andra oersättliga naturmiljöer som vi behöver ta i anspråk för åtgärden. Om det under projektets fortsatta arbete skulle visa sig att vi behöver ta naturmark i anspråk så kommer vi göra en naturvärdesinventering för denna.

Trafikverket gör bedömningen att ingen bullerutredning behöver tas fram under vägplanen. Trafikverkets bedömning är att vägplanen omfattar en trafiksäkerhets- och trimningsåtgärd som alltså inte medför en väsentlig ombyggnad. Det är inte en genomgripande ombyggnad då ändrad funktion eller standardhöjning endast görs på lokal del av den aktuella vägsträckan och inte heller görs för att möjliggöra en trafikförändring, utan mer för att trimma för att skapa förutsättningar för kommunens exploateringar. Åtgärden i sig borde inte medföra några trafikomfördelningar, utan i så fall är det snarare kommunens markanvändning som påverkar detta.

Gällande buller för befintlig miljö och trafikökning på sikt så samverkar Trafikverket fortlöpande med andra aktörer för att minska problem med buller och vibrationer. Åtgärder genomförs enligt riktlinjer i den takt som anges i Trafikverket åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller och i enlighet med nationell transportplan. På den aktuella sträckan finns inga planerade bulleråtgärder just nu, men åtgärdsprogrammet uppdateras ca vart 4:e år för att aktualisera nya behov.

Trafikverket ställer krav på omhändertagandet av vägdagvatten för att säkerställa MKN för vatten. Trafikverket bedömer att vägplanen inte kommer att medföra att förhållanden för MKN förändras utöver den nuvarande situationen. Utrymme för rening och fördröjning av vägdagvatten finns i föreslagen plankarta. Trafikverket gör en bedömning att vägplanen inte medför någon ytterligare grundvattenpåverkan.

En ansökan om dispens från skyddsföreskrifter inom vattenskyddsområde har tagits fram i projektet och kommer skickas till Länsstyrelsen. Skyddsåtgärder för att säkerställa MKN för vatten har konkretiserats i denna. MKN för grundvattenförekomster avser kemisk status och kvantitativ status. Det är alltså skyddsåtgärder för den kemiska statusen inom MKN för grundvattenförekomsten som avses implementeras. Den kvantitativa statusen bedöms inte påverkas eftersom vägplanen inte lokaliseras ovanpå grundvattenförekomsten. Skyddsåtgärderna kommer syfta till att hantera exempelvis spill under anläggningskedet eller spridning av föroreningar i samband med masshantering.

Trafikverket anser att vägplanen tar hänsyn till den ökade risken för översvämningar till följd av klimatförändringar, genom att möjliggöra att lågpunkter planeras inom grönområden utanför vägbanan.

3.1.2. Samråd med Uppsala kommun

2021-11-09, samrådsmöte med Uppsala kommun

Ett samrådsmöte med Uppsala kommun hölls den 2021-11-09. Under mötet presenterade Trafikverket projektet och föreslagna kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Fullerö och korsningen väg 290/Kometvägen.

Uppsala kommun lyfter riskerna kring föroreningar kopplat till till- och avrinningsområde och hänvisar till den känslighetskarta som finns på kommunens hemsida. Väster om trafikplats finns högkänslig zon som behöver beaktas. Fler hårdgjorda ytor kommer innebära större mängder förorenat ytdagvatten som behöver hanteras. Kommunen lyfter risk för översvämning och att detta behöver hanteras inom projektet. Kommunen vill veta mer kring vilket resonemang som förts kring bedömning av buller och att Trafikverket ska redovisa huruvida projektet medför en väsentlig ombyggnation. Kommunen lyfter fram att alla trafikgrupper är viktiga, bland annat pendlartrafik, oskyddade trafikanter och kollektivtrafik, även under byggskedet. Kommunen saknar ÅDT-siffror (årsdygnstrafik) i trafikutredningen.

2021-12-16, Uppsala kommun, samrådsremiss

Uppsala kommun ser positivt på att en vägplan tas fram för den planerade kapacitetsförstärkningen av Trafikplats Fullerö och den intilliggande korsningen väg 290 och Kometvägen men vill påpeka att åtgärderna

måste hanteras som en helhetslösning för de behov som har identifierats hos både Uppsala kommun och Trafikverket. Uppsala kommun har lämnat synpunkter på underlaget, bland annat:

- Uppgift om kollektivtrafik på Kometvägen behöver tas med i beräkningarna.
- Ändamål och projektmål: Uppsala kommun önskar att projektets ändamål och projektmål uppdateras bland annat med en helhetssyn i vägplanen och för att prioritera oskyddade trafikanter.
- Planerade åtgärder: Uppsala kommun ser de planerade åtgärderna som rimliga för att lösa nuvarande och kommande kapacitetsproblem. Uppsala kommun vill framhålla att en utökning från passage vid Kometvägen över två körfält till föreslagna tre körfält utgör en väsentlig försämring för de oskyddade trafikanterna. Optimal helhetslösning i vägplansområdet med anslutande vägar och gator måste beaktas utifrån de kommunala och regionala intressen som kollektivtrafik, trafiksituation på Kometvägen och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Utrednings- och influensområde: Uppsala kommun saknar uppgift om utbredningen av arbetsområdet, vilket borde vara en väl känd parameter utifrån tidigare erfarenheter.
- Information om kommunala planer behöver uppdateras eftersom bland annat flera detaljplaner hunnit vinna laga kraft under oktober 2021.
- Buller: Uppsala kommun ser det som svårt att ta ställning till bullerfrågan, eftersom det saknas utredningsunderlag. Trafikverket gör en bedömning om att kapacitetsåtgärderna på väggramperna inte nämnvärt förändrar ljudnivåerna från trafiken, men det redogörs inte på vilka grunder denna bedömning är gjord. Det görs även en bedömning om att ombyggnationen inte är att betrakta som väsentlig ombyggnad och att riktvärden för befintlig miljö därför ska eftersträvas. Även här saknas det motivering till bedömningen. Eftersom det är stor ljudnivåskillnad på riktvärdena gällande trafikbuller för befintlig miljö och vid väsentlig ombyggnad kan inte Uppsala kommun ta ställning i frågan utan att motiven presenteras.
- Luft: Redovisning av lokala luftföroreningar av vägförslaget (i förhållande till både miljö kvalitetsnorm och miljö kvalitetsmål) behövs för att kunna anpassa kommande exploatering, men också för att bedöma behov av skyddsåtgärder för gång- och cykeltrafikanter.
- Rekreation och friluftsliv: Uppsala kommun vill peka på vikten av att bibehålla en tillgänglig och säker trafiklösning för alla former av trafikanter, även under anläggningskedet, för att ge kommunens medborgare och andra besökare möjlighet att nå de målpunkter för rekreation och friluftsliv som finns utanför utredningsområdet. I linje med kommunens färdmedelsmål ska prioritering alltid ske med avseende på cyklister, gående och kollektivtrafik.
- Grundvatten: Det måste säkerställas att mark- och vattenanvändning inte får negativ påverkan på de grundvattenresurser som både Uppsala- och Vattholmaåsarna utgör. Det är också viktigt med långtgående skyddsåtgärder anpassade efter områdets känslighet. I detta fall är trafikplatsen inom måttlig känslighet men gränsar till hög känslighet i den västra delen, enligt vår riskanalys av tillrinningsområdet. Det måste arbetas vidare med möjliga riskreducerande åtgärder/skyddsåtgärder, särskilt för driftskedet. Förorenat vägdagvatten ska inte infiltreras till åsen.
- Ytvatten: Kommunen vill framhålla att åtgärderna innebär att fler hårdgjorda ytor tillförs, vilket ökar vattenmängden och föroreningsinnehållet i det dagvatten som rinner av mot recipienten. Hänsyn måste tas till detta vid översyn av befintliga anläggningar för hantering av dagvatten så att inte miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten riskerar att försämrats och inte heller möjligheterna att förbättra värdena äventyras. Uppsala kommun anser att Trafikverket måste se över rening av både befintligt och tillkommande dagvatten i arbetet med vägplanen.
- Avvattning: Vid utredning av förbättringsbehov med anledning av exempelvis flytt av diken måste Trafikverket se över översvämningsrisken för gång- och cykelbanor.
- Byggskedet: Beroende på när byggnationen planeras ske behöver man inte bara säkerställa framkomligheten på E4 och väg 290 under byggnationstiden utan även på Kometvägen. Det är viktigt

att tidigt i processen ha en dialog med Uppsala kommun och finna lämpligast möjliga yta för etablering.

- Klimat och risker: Uppsala kommun instämmer i vikten av att undvika översvämningar i samband med skyfall och vill peka på att lågpunkter där gång- och cykelbanor riskerar att drabbas bör ges extra fokus. I samband med att arbeten utförs också befintliga lågpunkter ses över och åtgärdas om möjligt. Det är särskilt viktigt att se till att räddningsfordon kan ta sig fram även vid ett skyfall.
- Miljökvalitetsnormer – översvämningar: När marken höjs är det viktigt att inte bara säkerställa att vägkroppen inte översvämmas utan Trafikverket ska även tillse att vattnet inte leds till omkringliggande områden som till exempel Fullerö 21:66.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar de inkomna synpunkterna i det kommande arbetet. Arbetsområdet avses att rymmas inom redovisat utredningsområde.

Trafikverket gör bedömningen att ingen bullerutredning behöver tas fram under vägplanen. Trafikverkets bedömning är att vägplanen omfattar en trafiksäkerhets- och trimningsåtgärd som alltså inte medför en väsentlig ombyggnad. Det inte är en genomgripande ombyggnad då ändrad funktion eller standardhöjning endast görs på lokal del av den aktuella vägsträckan och inte heller görs för att möjliggöra en trafikförändring, utan mer för att trimma för att skapa förutsättningar för kommunens exploateringar. Åtgärden i sig borde inte medföra några trafikomfördelningar, utan i så fall är det snarare kommunens markanvändning som påverkar detta.

Gällande buller för befintlig miljö och trafikökning på sikt så samverkar Trafikverket fortlöpande med andra aktörer för att minska problem med buller och vibrationer. Åtgärder genomförs enligt riktlinjer i den takt som anges i Trafikverket åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller och i enlighet med nationell transportplan. På den aktuella sträckan finns inga planerade bulleråtgärder just nu, men åtgärdsprogrammet uppdateras ca vart 4:e år för att aktualisera nya behov.

Trafikverket tar hand om vägdagvatten enligt rutin och att vi planerar att göra så även här för att säkerställa MKN för vatten. Trafikverket gör en preliminär bedömning att vägplanen inte kommer att medföra att förhållanden för MKN förändras utöver den nuvarande situationen. Trafikverket kommer att vidta åtgärder om vi kommer fram till att det behövs (exempelvis rening och fördröjning av vägdagvatten). Trafikverket gör en preliminär bedömning att vägplanen inte medför någon grundvattenpåverkan. Utförda mätningar av grundvattennivåer har visat på förhållandevis låga nivåer under hösten 2021 efter att samrådsunderlaget tagits fram. Grundvattenpåverkan kommer att utredas vidare under projekteringen och under skede samrådshandling.

En ansökan om dispens från skyddsföreskrifter inom vattenskyddsområde är under arbete och skyddsåtgärder för att säkerställa MKN för vatten kommer att konkretiseras i denna. MKN för grundvattenförekomster avser kemisk status och kvantitativ status. Det är alltså skyddsåtgärder för den kemiska statusen inom MKN för grundvattenförekomsten som avses implementeras. Den kvantitativa statusen bedöms inte påverkas eftersom vägplanen inte lokaliseras ovanpå grundvattenförekomsten. Skyddsåtgärderna kommer syfta till att hantera exempelvis spill under anläggningskedet eller spridning av föroreningar i samband med masshantering.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Brev om samrådsunderlaget har skickats till enskilda berörda. Samrådsunderlag, planlägningsbeskrivning och trafikutredning har funnits på Trafikverkets webbplats från 2021-10-18. Nedan sammanfattas inkomna yttranden. Underlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets kontor i Uppsala.

Projektet har fått in följande synpunkter:

Cirkulationsplats för väg 290 och Kometvägen med två körfält anses vara bättre än en ljusreglerad korsning. En cirkulationsplats anses medföra bättre flöde, ökad trafiksäkerhet, mindre stopp/köbildning, lägre hastighet och vara bättre för miljön. Övriga förslag ger ett ryckigare trafikflöde. Angående byggstart 2024 önskas akuta åtgärder införas tidigare för att undvika olyckor, t.ex. provisoriska trafikljus eller sänkt hastighet till 50 km/h på väg 290. Förslag om förbättrad framkomlighet vid påfart och avfart till E4 anses behövas.

- Glöm inte bort bönderna och deras breda och långa maskiner. En dubbelfil underlättar mycket.
- Synd att man inte byggde en cirkulationsplats när man började bygga Fullerö Hage. Fanns ju redan då som förslag redan då.
- Området i anslutning till korsningen har planerad byggstart tidigare där företag och industri planeras, vilket kommer öka trafiken ännu mer.
- Tack för att ni tar trafiksituationen kring dessa två platser på allvar.
- Ett trafikljus skulle fungera bäst i korsningen.
- Ytterligare en cirkulationsplats efterfrågas vid Vattholmavägen/Fjuckbyvägen - Storvretas andra infart, vilken också är hårt belastad och farlig (särskilt vintertid)
- Utredningen bygger på trafikmätningar som gjordes 2016. Då var inga hus färdigbyggda i Fullerö Hage och de fordon som trafikerade Kometvägen var endast relaterade till bygget. Nu är området befolkat med mängder av människor. Bensinstation, verkstad och restaurang är byggda, samt att man planerar verksamheter på tomterna Fullerö 21:66 och 21:57. Så förutsättningarna har förändrats radikalt. Dessutom planerar man att bygga ihop Kometvägen med Solstrålevägen, vilket kan resultera i att många fler fordon på Kometvägen vill ta den smitvägen in till Storvreta samhälle.
- Avfarten från E4 måste bli längre och en vänligare påfart på väg 290 för att undvika köbildning. Bredare avfart och två norrgående filer underlättar.
- Nuvarande belysningsanläggning i trafikplatsen är delvis spridd över området. Belysningen behöver därför förbättras i trafikplatsen längs väg 693 och väg 290.

Gällande utformning för oskyddade trafikanter:

- Tänk till gällande cykelvägen som ligger för nära stora vägen vid Kometvägen/Fullerö hage. Det är många cyklister och när man svänger in kan man inte stanna för cyklist utan att stoppa trafiken. Det är dålig sikt och farligt för cyklister och gångtrafikanter som ska till bussen.
- Med ökad trafik behöver även möjligheten att ta sig över till busshållplats ses över. Ett övergångsställe efterfrågas.
- En lösning för gångtrafikanter efterfrågas som inte stör trafikflödet och som underlättar för gående att ta sig till och från andra sidan väg 290, till exempel för att åka buss. Om möjligt vore det optimalt att, norr om Kometvägen anlägga en gångtunnel under väg 290. Kometvägen kan med fördel förses med övergångsställe med väjningsplikt för gångtrafikanter och cyklister.
- Komplettera med en gångtunnel eller bro över väg 290 som ansluter till busshållplatsen in mot stan.
- Brådskande att ordna trygg övergång för resande med buss som kliver på vid 290 alternativt flytta busshållplatsen närmare boende i Fullerö hage.
- En cirkulationsplats innebär att bussar enklare kan ta sig in/ut från Fullerö hage, vilket ger barn och ungdomar en säkrare skolväg. Busshållplatsen där bussen kör ut sidan bakom räcke och gångtunnel för att komma till hållplatsen vore önskvärt så att vägen inte behöver korsas av fotgängare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Trafikverket gör bedömningen att inga nya trafikmätningar behöver tas fram under vägplanen. Trafikverket har för dimensionering av anläggningen utgått från kommunens trafikprognoser för år 2040 med befintlig och planerad exploatering. Hänsyn till kollektivtrafiken kommer att tas i fortsatt arbete med vägplanen.

Trafikverket noterar förslag på ytterligare cirkulationsplats vid Vattholmavägen/Fjuckbyvägen (Storvretas andra infart). Detta förslag ligger dock utanför ramen inom detta projekt och kommer inte hanteras vidare i denna vägplan.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Region Uppsala

2021-11-02, samrådsmöte med Region Uppsala

Ett samrådsmöte med Region Uppsala hölls den 2021-11-02. Under mötet presenterade Trafikverket projektet och föreslagna kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Fullerö och korsningen väg 290/Kometvägen.

Region Uppsala vill att förtydligande görs kring hur oskyddade trafikanter påverkas och redovisas i handlingarna. Om vägplaneområdet sträcker sig upp till de regionala busshållplatserna bör ett helhetsgrepp tas och rätt typ av belysning borde etableras hela vägen upp till busshållplatserna. Region Uppsala är överlag positivt inställda till dubbelfilig cirkulation. Dimensioneringskrav av cirkulation är att den ska klara minst boggibussar. Turtäthet behöver ses över och uppdateras i kommande skede. Finns busslinjer som inte omnämns och nya busslinjer planeras. Region Uppsala är skeptiska till tidplan, och främst den långa tiden för färdigställande av anläggning.

Region Uppsala vill upplysa att väg 290 inte slutar vid Storvreta utan att det faktiskt är ett viktigt regionalt stråk som fortsätter norrut och knyter ihop den nordliga delen av regionen med den södra.

2021-11-10, Region Uppsala samrådsremiss

Region Uppsala önskar att beskrivningen av syftet med projektet i sammanfattningen utvecklas. Det handlar inte bara om att förbättra kapaciteten i trafikplatsen Fullerö utan även väg 290/Kometvägen. Region Uppsala förslår att syftet utvecklas så att hela projektet beskrivs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar inkommen synpunkt i det kommande arbetet. Befintliga busshållplatser norr om Kometvägen ingår inte i vägplanen, men planerade åtgärder ska inte påverka dessa negativt.

Uppsala Brandförsvär

2021-11-06, samrådsremiss

Efter granskning av inkomna handlingar har Uppsala brandförsvär inget att erinra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta.

Sveriges Åkeriföretag

2021-11-02, samrådsremiss

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att man tittar på att höja säkerheten på dessa vägar för att skapa en säkrare miljö för trafikanterna inklusive våra medlemmar som färdas på dessa vägar. Sveriges Åkeriföretag har lämnat följande medskick:

- Att cirkulationsplatsen görs så bred att tunga fordon med släp kan ta sig igenom utan problem.
- Att gatstenarna runt och i mitten av cirkulationsplatsen är avfasade så de inte skär sönder däcken på de tunga fordonen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar de inkomna synpunkterna i det kommande arbetet.

Polisen

2021-11-05, samrådsremiss

Lokalpolisområde Uppsala Knivsta har tagit del av remissen och finner den relevant och med rätt inriktning som kommer att förbättra framkomligheten för allmänhet och utryckningsfordon. Polisen fokuserar i sitt yttrande i första hand på att kommentera utryckningsfordons framkomlighet och trafiksäkerhet i stort.

Med tanke på problemen med köslut ut på motorvägen och de stora problem som finns vid utfarten från Kometvägen på länsväg 290 vid högtrafik, så ser förslaget med högerfil på avfarten från motorvägen söderifrån, dubbla filer fram till Kometvägen och dubbelfilig rondell vid Kometvägen bra ut. Generell framkomlighet kommer att öka och köer kommer att minimeras vilket även kommer att minska trafiksäkerhetsriskerna. Detta kommer även att underlätta för utryckningsfordon att kunna ta sig fram på ett smidigt och säkert. Vi ser idag ett stort problem med framför allt utfarten från Kometvägen som högrisk vid utryckningskörning.

I övrigt har vi en viss oro för hur lösningen med busshållplatserna kommer att se ut och hur oskyddade trafikanter tar sig till och från dessa platser in på Kometvägen på ett säkert sätt. Ett övergångsställe vid rondellen är väl en möjlighet men frågan är om inte en hastighetsnedsättning är nödvändig oavsett var man ska ta sig över som fotgängare. Tänker man bara trafiksäkerhet vore det absolut säkraste sättet att busstrafiken åker in och vänder på Kometvägen i stället för att fotgängare ska behöva ta sig ut på länsväg 290.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket beaktar de inkomna synpunkterna i det kommande arbetet.

2021-11-04 och 2021-12-21, Gustavianska stiftelsen, telefonsamtal

Telefonsamtal med Gustavianska stiftelsen hölls 2021-11-04 och kompletterades 2021-12-21. Samtalet berörde huvudsakligen trafikprognos och trafikanalys. Stiftelsen framhäver att det är viktigt att föreslagna trafiklösningar även ska klara tillkommande trafik från exploateringar i närliggande område.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har för dimensionering av anläggningen utgått från kommunens trafikprognoser för år 2040 med befintlig och planerad exploatering.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län

2022-05-17, samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län

Ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län hölls den 2022-05-17. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, föreslagna kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Fullerö och korsningen väg 290/Kometvägen samt projektets miljöpåverkan.

Länsstyrelsen lyfter problem med felkörningar från väg 693/ väg 290 i norrgående riktning på E4:ans avfart. Länsstyrelsen önskar att befintliga bullerförhållanden i Fullerö i bostäder utanför vägplanens område ska beskrivas. Länsstyrelsen påpekar att det finns en otydlig formulering om ”åtgärder innan miljöbedömning” i Plan- och miljöbeskrivningen. Länsstyrelsen undrar om en masshanteringsplan tas fram. Trafikverket hanterar massorna i ett senare skede då de är små, en masshanteringsanalys tas fram enligt fall A eller B. Länsstyrelsen vill att Trafikverket förtydligar att blåsippan är fridlyst. Länsstyrelsen begär att vid granskning av samrådshandlingen läsa PM Avvattning som planbeskrivningen refererar till. Länsstyrelsen påpekar att två dagvattendammar beskrivs i Plan och miljöbeskrivningen och att dessa bör visas i karta.

2022-05-30, samrådsremiss, Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver tydliggöra om de föreslagna åtgärderna som presenteras av planen är förslag som avses genomföras och i så fall säkerställa dessa samt redogöra för hur riskerna som planen för med sig påverkas av att åtgärden genomförs.

Länsstyrelsen anser vidare att projektets förenlighet med 7 och 8 kap. miljöbalken behöver redovisas. Länsstyrelsen vill påminna Trafikverket att en naturvärdesinventering behöver tas fram om det visar sig att naturmark behöver tas i anspråk. Om ytor för tillfälligt nyttjande planeras på naturmark behöver dessa pekas ut i vägplanen och konsekvenser beskrivas. I första hand bör tillfälliga arbetsytor placeras på redan ianspråktagen mark. Länsstyrelsen önskar att de skyddsåtgärder som beskrivits i samrådshandlingarna liksom eventuella ytterligare skyddsåtgärder, behöver framgå tydligt för dem som genomför arbetet.

Länsstyrelsen anser att förekomst av biotopskyddsobjekt i och i nära anslutning till arbetsområdet behöver identifieras genom platsbesök. Planens påverkan på sådana objekt ska beskrivas liksom skyddsåtgärder under genomförandetiden och eventuella kompensationsåtgärder vid skada. Vidare anser Länsstyrelsen att biotopskyddsobjekt ska vara utmärkt på plankartan. Vägplanen berör enligt Länsstyrelsens underlagsmaterial ett dike i jordbruksmark, vilket inte uppmärksammats av Trafikverket.

Länsstyrelsen lämnar i övrigt övergripande synpunkter som Trafikverket behöver beakta och förtydliga i det fortsatta arbetet med framtagande av vägplanen.

Länsstyrelsens övrigt övergripande kommentarer berör följande:

- Rödlistade arter, förekommande artfynd och vilka konsekvenser projektet förväntas innebära behöver beskrivas.
- Vattenverksamhet, enligt det förslag som visas i samrådshandlingen är det otydligt svårt att avgöra om och hur cirkulationsplatsen vid Kometvägen och den breddning av väg 290 som föreslås påverkar befintliga diken.
- Vattenskyddsområde, det åligger Trafikverket att redovisa att den planerade verksamheten inte medför risk för förorening av vattentäkten och vid behov redovisa åtgärder. Föreslagna åtgärder behöver också vara genomförbara och säkerställda genom plan.
- MKN Ytvatten och MKN Grundvatten, Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska redovisa om de befintliga dammarna är tillräckligt utformade för att omhänderta och rena ytterligare vatten. Länsstyrelsen vill fortsatt påpeka att det åligger Trafikverket att i planskedet visa att MKN för grundvatten inte äventyras.

- Översvämning, Länsstyrelsen anser att de åtgärder som föreslås hantera översvämningsriskerna ska säkerställas och hanteras av planen.
- Buller, Trafikverket bör redogöra för bullersituationen under ett eget avsnitt i planen. Den nya vägplanen för trafikplatsen möjliggör ett högre trafikflöde varför risker bör beskrivas och vid behov ska åtgärder föreslås.
- Förorenad mark, Länsstyrelsen vill upplysa Trafikverket om att vid kännedom eller misstanke om att föroreningar kan komma påträffas inom aktuellt planområde, så är det angeläget att detta beaktas.
- Fornlämningar, Länsstyrelsen anser att skyddsåtgärder ska beskrivas i planbeskrivningen.
- Tillgänglighet, Länsstyrelsen anser att en förbättrad trafiksituation för avfart E4 norrgående samt påfart E4 södergående bör eftersträvas i och med arbetet med den nya trafikplatsen.
- Totalförsvaret, Trafikverket behöver remittera Forsvarsmakten för att inhämta deras synpunkter över aktuell vägplan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig frågorna i den fortsatta planprocessen.

Trafikverket har genomfört fältbesök för att identifiera biotopsskyddsobjekt i och nära utredningsområdet. Den norra delen av väg 290 korsar ett dike som inte omfattas av det generella biotopsskyddet. Vid fältbesöket iakttoogs inget ytvatten och marken var torr. Inga fuktighetskrävande växtarter och inga djurarter knutna till diken förekommer på platsen. Inga biotopsskyddsområden finns inom utredningsområdet. Naturvärden redovisas i Plan- och miljöbeskrivningen.

Trafikverket ställer krav på omhändertagandet av vägdagvatten för att säkerställa MKN för vatten.

Trafikverket gör en preliminär bedömning att vägplanen inte kommer att medföra att förhållanden för MKN förändras utöver den nuvarande situationen. Trafikverket kommer att vidta åtgärder om man kommer fram till att det behövs (exempelvis rening och fördröjning av vägdagvatten). Trafikverket gör en preliminär bedömning att vägplanen inte medför någon ytterligare grundvattenpåverkan.

En ansökan om dispens från skyddsföreskrifter inom vattenskyddsområde har tagits fram i projektet och kommer skickas till Länsstyrelsen. Skyddsåtgärder för att säkerställa MKN för vatten har konkretiserats i denna. MKN för grundvattenförekomster avser kemisk status och kvantitativ status. Det är alltså skyddsåtgärder för den kemiska statusen inom MKN för grundvattenförekomsten som avses implementeras. Skyddsåtgärderna kommer syfta till att hantera exempelvis spill under anläggningskedet eller spridning av föroreningar i samband med masshantering. Den kvantitativa statusen bedöms inte påverkas eftersom vägplanen inte lokaliseras ovanpå grundvattenförekomsten.

Tillkommande vägyta inom området som kan anses vara grundvattenbildande motsvarar ca 660 m². Hela tillrinningsområdet för moränområdet motsvarar ca 150 000 m². Tillkommande hårdgjord yta motsvarar således ca 0,44 % av det grundvattenbildande område som moränområdet öster om vägen står för. Vatten från tillkommande väg kommer att ledas bort från det grundvattenbildande området genom dagvattensystem, men eftersom tillkommande väg utgör endast en bråkdel av befintligt grundvattenbildande område kan denna ändring i vattenbalansen anses försumbar.

Ämnena kvicksilver och bromerade difenyletrar överstiger gränsvärdena i Sveriges alla ytvattenförekomster. Statusklassningen som redovisas i VISS för dessa ämnen baseras på en nationell bedömning och är alltså inte specifik för recipienten "Fyrisån mellan Björklingeån och Vendelån". Koppars och benso(a)pyrene är två ämnen som anges som generellt förekommande i vägdagvatten och som därmed kan innebära en påverkan på möjligheten att uppnå MKN i vattenförekomster med hög trafikintensitet i avrinningsområdet. För koppar och benso(a)pyrene saknas bedömning i VISS om recipientens ("Fyrisån mellan Björklingeån och Vendelån") status med avseende på dessa två ämnen. Det är således inte fastslaget om det föreligger ett faktiskt behov av ytterligare avskiljning av dessa fyra ämnen för att möjligheten att uppnå MKN i recipient "Fyrisån mellan Björklingeån och Vendelån" inte ska äventyras.

Trafikverket utreder fortsatt avvattningslösningar och slutgiltiga lösningar kommer att presenteras i granskningshandlingen. Trafikverket anser att vägplanen tar hänsyn till den ökade risken för översvämningar till följd av klimatförändringar, genom att möjliggöra att lågpunkter planeras inom grönområden utanför vägbanan. Trafikverket anser att den ökade mängden vägdagvatten som tillförs de befintliga dammarna är marginell och föranleder ingen vidare utredning om dammarnas kapacitet. Trafikverket anser att vägplanen tar hänsyn till den ökade risken för översvämningar till följd av klimatförändringar, genom att möjliggöra att lågpunkter planeras inom grönområden utanför vägbanan.

Projektet bedöms inte innebära väsentlig ombyggnad, utan bedöms som åtgärdskategori befintlig infrastruktur. Längs befintlig infrastruktur och projekt som klassas som befintlig infrastruktur ska åtgärder genomföras i de prioriterade och mest utsatta miljöerna. Åtgärder genomförs i den takt som anges i Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen (2004:675) om omgivningsbuller och i enlighet med den nationella transportplanen.

Bullernivåerna bedöms inte påverkas av föreslagna åtgärder i vägplanen. Inom utredningsområdet finns inga bostäder. Inga bullerminskade åtgärder planeras därför.

Naturvärden inom delar av planområdet (i ett potentiellt dike, inom planerade ytor för avställning av massor och utmed vägrenar som kan påverkas av intrång) utreds ytterligare och beskrivs i Plan- och miljöbeskrivningen. Det gäller främst förutsättningar och konsekvenser som projektet förväntas innebära för eventuella fynd av rödlistade arter.

Gällande utformning av på- och avfarter till E4 följer Trafikverket kraven från VGU (Vägar och Gators utformning och den nya utformningen kommer skapa en trafiksäkrare anläggning jämfört med idag.

Samråd med Försvarsmakten redovisas i kapitel 3.3.5.

Trafikverket ser över handlingar för att tydliggöra planens åtgärder och påverkan av dessa.

3.2.2. Samråd med Uppsala kommun och Region Uppsala

2022-05-20, samrådsmöte med Uppsala kommun och Region Uppsala

Ett samrådsmöte med Uppsala kommun och Region Uppsala hölls den 2022-05-20. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, föreslagna kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Fullerö och korsningen väg 290/Kometvägen samt projektets miljöpåverkan.

Region Uppsala önskar att körfältet på Kometvägen i norrgående riktning breddas till 3,5 meter och undrar om Trafikverket säkerställt att utformningen av planerad cirkulationsplats följer kraven i VGU för tung trafik. Uppsala kommun påpekar att tillfälliga lösningar under byggtiden bör ske så kort tid som möjligt. Regionen lyfter att det i framtiden kan bli aktuellt att leda om busslinjer till Kometvägen. Regionen undrar om belysningen mellan busshållplatserna Fullerö och Trekanten kommer att vara kvar och om belysningen på GC-vägen till hållplatsen vid Fullerö tillgänglighetsanpassas. Finansiering kan i så fall eventuellt samordnas med Regionen. Regionen önskar att cirkulationsplatsen byggs först för att få igång planerad busstrafik. Kommunen påpekar att det finns en upplevd känsla av osäkerhet i trafiken inom området som är bra att beskriva. Kommunen önskar att Trafikverket tydligare förklarar motiv till valda och bortvalda lösningar, till exempel refuger. Kommunen påpekar att trafikflödesmätningar i Plan- och Miljöbeskrivningen kan behöva uppdateras om inte trafikrapporten från 2021 använts som underlag. Kommunen önskar att projektmålen om hållbarhet förtydligas. Tidigare yttranden om grundvatten, ytvatten, luft och buller har inte omhändertagits av Trafikverket enligt kommunen och bör ses över. Kommunen undrar varför Trafikverket föreslår en stadsmässig utformning och vilka konsekvenser detta medför i form av stängare krav och gestaltning. Kommunen undrar vilka ytterligare ytor som Trafikverket kan behöva ta i anspråk till följd av flytt av diken eller andra avvattningstekniska lösningar. Kommunen påpekar att inga åtgärder för att skydda mot skyfall beskrivs i

vägplanen. Kommunen önskar att få se en kostnadskalkyl för samrådshandlingen. Kommunen önskar få mer detaljerade svar på de samrådsyttranden som de lämnat vid samråden.

2022-05-30, Uppsala kommun, samrådsremiss

Uppsala kommun ser positivt på att en vägplan tas fram för den planerade kapacitetsförstärkningen av Trafikplats Fullerö och den intilliggande korsningen väg 290 och Kometvägen men önskar att Trafikverket fortsätter arbetet utifrån en helhetssyn av det berörda området. Kommunen vill peka ut kollektivtrafikens framkomlighet och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som viktiga aspekter i Trafikverkets fortsatta arbete. Kommunen anser att ett tillägg till projektets mål behöver göras där hållbara transportsätt som kollektivtrafikens bussar, tillgängliga och säkra hållplatslägen samt funktionella gång- och cykelbanor prioriteras. Särskilt fokus bör läggas på de oskyddade trafikanterna och de kontaktytor som finns mot övriga trafikanter.

De övriga synpunkter som kommunen lämnat berör följande:

- Luftkvalitet, redovisning av lokala luftföroreningar av vägförslaget i förhållande till miljö kvalitetsnorm och miljö kvalitetsmål saknas.
- Buller, en beskrivning av dagens bullernivåer och hur kommande trafiklösning påverkar nivåerna saknas.
- Rekreation och friluftsliv, av vikt att bibehålla tillgängligheten till målpunkter för rekreation och friluftsliv.
- Vattenresurser, säkerställa negativ påverkan på grundvattenresurser och skyddsåtgärder.
- Vattenmiljöer, hantering av dagvatten.
- Klimat och risk, se över eventuella lågpunkter för att undvika översvämning i samband med skyfall.
- Påverkan och tillgänglighet under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig dem i den fortsatta planeringen. Trafikverket eftersträvar att ha en helhetssyn på berört område och framkomlighet samt oskyddade trafikanter är frågor som beaktas i projektet och det fortsatta arbetet. Trafikverket ser över om ett tillägg till projektets projektmål krävs utifrån de aspekter som kommunen nämner i sitt yttrande.

Kommunen efterfrågar dubbla refuger vid anslutningen mot Kometvägen in mot cirkulationsplatsen.

Trafikverket anser att en lösning med ett upphöjt övergångsställe samt en refug med viloplan är tillräcklig. Att ytterligare ha en refug mellan de två utgående körfälten på Kometvägen har övervägts i projektet och en bedömning gjordes att en mellanliggande refug inte är nödvändig då övergångsstället och cykelpassagen blir upphöjt och hastighetssäkrat till 40 km/h. Ytterligare en refug mellan de två utgående körfälten på Kometvägen bedöms också påverka siktförhållandet samt ta mer mark i anspråk. I och med att det upphöjda övergångsställets och cykelpassagens hastighetssäkras till 40 km/h och förses med målning kommer hastighet sänkas som bedöms leda till en förbättring och förhöjd trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter jämfört med befintlig passage.

Kometvägen kommer att få en totalbredd på 7 meter och uppfyller Region Uppsalas önskemål och VGUs krav. Det finns dock en risk att körfälten under delar av byggtiden blir 3 meter breda.

När det gäller synpunkten om att en redovisning av lokala luftföroreningar av vägförslaget önskas ingå i Plan- och miljöbeskrivningen, kan den kompletteras med information om befintliga förutsättningar om detta underlag finns framtaget. En bedömning av påverkan på luftkvalitet bedöms inte vara aktuell eftersom föreslagna åtgärder inte genererar ett ökat trafikflöde, trafikhastigheter är låga och eftersom området ligger i ett relativt öppet landskap. Detta verifieras av Trafikverket modellerade beräkningar av PM10 och NO2.

Trafikverkets bedömning är att vägplanen omfattar en trafiksäkerhets- och trimningsåtgärd på en lokal del av den aktuella vägsträckan och inte heller görs för att möjliggöra en trafikförändring. Åtgärden i sig borde inte

medföra några trafikomfördelningar, utan i så fall är det snarare kommunens markanvändning som påverkar trafikflöde och luftpåverkan framöver.

För svar angående bullerfrågor se svar på Länsstyrelsens yttrande i detta dokument.

Tillgängligheten till målpunkter för rekreation och friluftsliv påverkas inte negativt under driftskedet. Under byggskedet kan tillfälliga lösningar för fotgängare- och cyklister påverka framkomligheten tillfälligt. Det ska dock alltid finnas möjlighet att färdas inom området och nå befintliga målpunkter.

Med en stadsmässig gestaltning av trafikplatsen syftar Trafikverket till att ta hänsyn till helheten och de framtida sammanhang som trafikplatsen kommer befinna sig i. Förändringen till en mer urban miljö som sker i anslutning till trafikplatsen bör också speglas i trafikplatsens utformning. Den nya kontexten ställer krav på en omhändertagen miljö som är trygg och säker. Ett exempel på gestaltungsåtgärd är möjligheten att hantera slänterna med en utformning som mjukar upp och inte förstärker upplevelsen av djupa skärningar.

Trafikverket ställer krav på omhändertagandet av vägdagvatten för att säkerställa MKN för vatten. Trafikverket bedömer att vägplanen inte kommer att medföra att förhållanden för MKN förändras utöver den nuvarande situationen. Utrymme för rening och fördröjning av vägdagvatten finns inom föreslaget vägområde. Trafikverket bedömer att vägplanen inte medför någon ytterligare grundvattenpåverkan.

En ansökan om dispens från skyddsföreskrifter inom vattenskyddsområde har tagits fram i projektet och kommer skickas till Länsstyrelsen. Skyddsåtgärder för att säkerställa MKN för vatten har konkretiserats i denna. MKN för grundvattenförekomster avser kemisk status och kvantitativ status. Det är alltså skyddsåtgärder för den kemiska statusen inom MKN för grundvattenförekomsten som avses implementeras. Den kvantitativa statusen bedöms inte påverkas eftersom vägplanen inte lokaliseras ovanpå grundvattenförekomsten. Skyddsåtgärderna kommer syfta till att hantera exempelvis spill under anläggningskedet eller spridning av föroreningar i samband med masshantering.

Trafikverket anser att vägplanen tar hänsyn till den ökade risken för översvämningar till följd av klimatförändringar, genom att möjliggöra att fördröjningsmagasin planeras vid lågpunkter på grönområden innanför vägområdet.

Trafiken längs E4, väg 290 och anslutande vägar ska kunna hållas öppna för alla trafikanter under byggtiden. En tillfällig gång- och cykelbana kommer anläggas under perioder av byggtiden för att bibehålla framkomligheten även för gående och cyklister under hela byggnationen. För anläggande av ny cirkulationsplats i korsningen väg 290/Kometvägen föreslås en utbyggnadsordning där det nya körfältet söder om väg 290 byggs inledningsvis efter flytt av gång- och cykelväg. Detta möjliggör en successiv byggnation av cirkulationsplatsen som gör att framkomligheten kan upprätthållas för alla trafikanter under byggtiden och den negativa påverkan på övrigt vägnät minimeras.

Trafikverket hanterar i projektet endast belysning inom vägplanensgränser vilket betyder att belysning mellan bullhållplats Fullerö och trafikplatsen inte omfattas då det ligger utanför vägplanens gränser.

2022-06-02, Region Uppsala, samrådsremiss

Region Uppsala undrar om det är möjligt att prioritera konstruktionen av cirkulationsplatsen. Detta på grund av inkomna synpunkter från allmänheten som upplever korsningen 290/Kometvägen som osäker, samt för att minimera framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Region Uppsala ser positivt på förslaget av utformningen av korsning 290/Kometvägen som dubbelfilig cirkulationsplats. Den föreslagna cirkulationsplatsen är en förutsättning för att Region Uppsala skall kunna trafikera Kometvägen och Fullerö hage med kollektivtrafik. Därtill har Region Uppsala krav på minst 7 meter vägbredd för att trafikera en väg med kollektivtrafik. Region Uppsala vill säkra att det kommer finnas minst ett körfält i alla riktningar in och ut från cirkulationsplatsen som är minst 3,5 meter brett. Detta inkluderar Kometvägens anslutningar till och från cirkulationsplatsen.

Region Uppsala ser positivt på de belyningsåtgärder som genomförs på sträckan mellan busshållplats Trekanten och busshållplats Fullerö. Hållplats Fullerö är utanför vägplanens utbredningsområde men Region Uppsala önskar om möjligt att Trafikverket tillgänglighetsanpassar hållplatsen inom projektet medan belyningsåtgärder vid hållplatsen genomförs. Detta skulle i så fall finansieras via länsplanen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för Region Uppsalas synpunkter och kommer ta med sig dessa i den fortsatta planeringen. Byggordningen planeras i byggskedet för att trafikflöden ska fungera så bra som möjligt. Planerad produktion styrs i huvudsak av upphandlad entreprenör och fler aspekter som till exempel masshantering behöver vägas in i byggordningen. Efter planerade åtgärder kommer vägbredden bli 7 meter och uppfyller Region Uppsalas önskemål och VGUs krav. Inom ramen för aktuell vägplan kan Trafikverket endast göra åtgärder inom vägplanens gränser.

2022-05-31, Plan- och byggnadsnämnden Uppsala kommun, samrådsremiss

Plan- och byggnadsnämnden stödjer Trafikverkets bedömning om att avvikelserna är att betrakta som sådana som menas i plan- och bygglagen som liten avvikelse. Behövs ett beslut från plan- och byggnadsnämnden får Trafikverket höra av sig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Brev om samrådshandling har skickats till enskilda berörda. Samrådshandling, planlägningsbeskrivning, plan- och illustrationskartor har funnits på Trafikverkets webbplats från 2022-05-11. Underlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets kontor i Uppsala samt på kommunens kontaktcenter i stadshuset. Den 10 maj var det samråd på orten där det totalt var 13 personer som deltog.

2022-05-10, samrådsmöte med markägare

Två berörda markägare deltog på mötet den 2022-05-10. En fråga som ställdes till Trafikverket var vad projektmålet hållbar anläggning innebär. Fastighetsägarna är oroliga att det kan uppstå framkomlighetsproblem för den framtida infarten till nytt detaljplaneområde. Önskemål om att eventuellt göra en ny stickprovskontroll med nya trafikflödesdata som inkommit. Fastighetsägarna undrar över intrång i närliggande detaljplan 0380K-P2021/19 och vilken byggordning det kommer vara.

2022-05-10, samrådsmöte med allmänheten

Ett samrådsmöte för allmänheten hölls den 2022-05-10. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, föreslagna kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Fullerö och korsningen väg 290/Kometvägen samt projektets miljöpåverkan. Frågor angående vägplaneprocessens tidplan samt hur vägplanen finansieras ställdes av allmänheten. Sedan lyftes utformningen av passagen för gång- och cykelvägen över Kometvägen och trafiksäkerheten i området.

2022-05-10, samråd på orten

Under samrådsperioden inkom ett yttrande från allmänheten som sammanfattas nedan:

- Önskemål om ett övergångsställe i T-korsningen väg 290/Kometvägen snarast. För att kunna gå till busshållplatsen "Trekanten" måste gående springa över landsväg 290 som saknar övergångsställe, där bilar kör i hög hastighet. Dessutom kör bilar ut från Kometvägen och accelererar då ut på vägen, vilket gör det svårt för fotgängare att hinna/planera övergång till bussen. En person var med om en allvarlig trafikolycka på grund av detta. Övergångsställe och farthinder hade varit två enkla förebyggande insatser som hade kunnat förhindra olyckan. Övergångsställe borde därför ordnas omgående under 2022.

- Belysning önskas i T-korsningen samt utmed hela Kometvägen då gående inte syns och kan bli påkörda, i synnerhet under vinterhalvåret.
- Även om bilar måste stanna för gående vid övergångsställen, är trafikljus det säkraste för alla trafikanter.
- En tunnel för fotgängare/cyklister är ännu säkrare för alla trafikanter än ovanstående förslag.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och tar med sig dem i den fortsatta planeringen.

Ett hastighetssäkrat övergångsställe över Kometvägen är en av planerade åtgärder i vägplanen.

Byggordningen planeras i byggskedet för att trafikflöden ska fungera så bra som möjligt. Planerad produktion styrs i huvudsak av upphandlad entreprenör. Här spelar även aspekter som masshanteringen in för att få en så effektiv transport av massor som möjligt. För anläggande av ny cirkulationsplats i korsningen väg 290/Kometvägen föreslås en utbyggnadsordning där det nya körfältet söder om väg 290 byggs inledningsvis efter flytt av gång- och cykelväg. Detta möjliggör en successiv byggnation av cirkulationsplatsen som gör att framkomligheten kan upprätthållas för alla trafikanter under byggtiden och den negativa påverkan på övrigt vägnät minimeras.

Områdets belysning utökas på gång- och cykelväg för att sträcka sig från trafikplats Fullerö till korsningen mot Kometvägen och vidare till busshållplats Trekanten.

En planskild passage för oskyddade trafikanter har utretts men valdes bort i ett tidigt skede på grund av höga anläggningskostnader. Även en signalreglerad korsning över Kometvägen har utretts men valdes bort då alternativet genererade mer köer. Lösningen med cirkulationsplats och ett upphöjt övergångsställe som hastighetssäkras till 40 km/h och förses med målning har bedömts vara bäst för framkomligheten och trafiksäkerheten, samt mest samhällsekonomiskt fördelaktigt.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2022-05-31, Vattenfall, samrådsremiss

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell vägplan och önskar att bli kallad till ledningssamordning ifall ledningar påverkas av projektet. Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer i dialog med Vattenfall ta fram ny placering av deras ledningar om dessa berörs av vägförslaget.

3.3. Kompletterande samråd vid utformning av planförslaget

I december 2022 genomförde Trafikverket ett kompletterande samråd av samrådshandlingen. Det kompletterande samrådet innehöll även PM Avvattning och PM Geoteknik.

3.3.1. Samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län

2022-12-20, samrådsremiss, Länsstyrelsen i Uppsala län

I föregående samråd hade Länsstyrelsen synpunkter om att Trafikverket bör redovisa de föreningar som den planerade åtgärden medför och vilka skyddsåtgärder som krävs för att dessa inte ska nå vattentäkten. Trafikverket skriver i det underlag som nu är aktuellt för samråd att de sträckor som är klassade som hög känslighet, med avseende på grundvattnet, ska identifieras genom utredning först i bygghandlingskedet. Länsstyrelsen kan inte se att det som framkommit i de nya underlagen gör att synpunkterna från föregående samråd tillgodosetts avseende vattenskyddsområde.

Resonemang och bedömning från stycket ovan om vattenskyddsområde gäller även för Länsstyrelsens synpunkter på det som framkommit om MKN grundvatten.

När det gäller frågan om omhändertagande av dagvatten anser Länsstyrelsen att Trafikverket på ett tydligt sätt redovisat lösning och beräkningar när det kommer till fördröjning av dagvatten. Detta gäller dock inte utjämningsmagasinet i lågpunkten under E4 vars kapacitet för fördröjning föreslås utredas i det fortsatta arbetet.

När det gäller den rening av dagvatten som föreslagna lösning åstadkommer skriver Trafikverket att vägdagvattnet i första hand ska tas omhand genom översilning på gräsklädda vägslänter eller i öppna diken där det fördröjs, samt att rening därmed sker före infiltration till grundvatten och således är Länsstyrelsens krav från samrådsyttrandet uppfyllt (se avsnitt 3.1.1 i denna Samrådsredogörelse). Redovisning av dagvattenhanteringsens beräknade rening av dagvattnet saknas. Länsstyrelsen kan inte se att det som framkommit i de nya underlagen gör att synpunkterna från föregående samråd tillgodosetts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Efter samrådet har vägplanområdet breddats så att rening och fördröjning av dagvatten ska kunna hanteras inom vägplanområdet. Det dimensionerande flödet efter breddning är ca 42 l/s, vilket är en ökning med 3 l/s jämfört med före breddning. Den tillkommande volymen vägdagvatten belastar inte befintligt utjämningsmagasin i lågpunkten under E4 eftersom de breddade ytorna avvattnas mot norr och en ledning nedströms utjämningsmagasinet. Flödesreducerande åtgärder planeras i vägdike för att inte öka flödet till magasinet. Utrymme finns inom vägplanområdet för att anlägga fördröjningsmagasin i vägsränna på södergående sida. Dessutom finns utrymme i grönyta på norrgående sida för ytterligare åtgärder. Nämnda skyddsåtgärder är inte fastställda i detalj utan anpassas till kommande vägprojektering. I plankartan finns dock en anvisning som fastställer att "skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska vidtas för att skydda grundvatten". Kapacitet för fördröjning vid utjämningsmagasinet i lågpunkten under E4 bedöms inte behöva utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har efter ett möte med Länsstyrelsen i Uppsala län den 2023-01-24 förtydligande av yttrande kompletterat utredningen med föreningsberäkningar för dagvatten.

3.3.2. Samråd med Uppsala kommun

2022-12-20, samrådsremiss, Uppsala kommun

Uppsala kommun har inga ytterligare synpunkter än de som lämnats vid ordinarie samråd.

3.3.3. Samråd med Region Uppsala

2022-12-06, samrådsremiss, Region Uppsala

Region Uppsala meddelar att de inte har några övriga synpunkter än de som lämnats vid ordinarie samråd.

3.3.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inga yttranden från allmänheten har inkommit under samrådsperioden.

3.3.5. Samråd med Försvarmakten

2022-12-21, samrådsremiss, Försvarmakten

Försvarmakten ser att störande eller missvisande ljus skulle kunna medföra negativ påverkan på verksamhet i området. Detta i enlighet med TSFS 2019:19, Farliga, störande och missvisande ljus. Belysning får inte vara riktad uppåt, under och efter färdigställandet av åtgärderna, då det kan påverka flygtrafiken till eller från riksintresset Uppsala flottilflygplats. Försvarmakten har i övrigt inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för Försvarmaktens yttrande. Trafikverket kan bekräfta att ingen belysning kommer att vara riktad uppåt, under eller efter byggnationen för att undvika påverkan på riksintresset Uppsala flottilflygplats.

3.3.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2022-12-19, samrådsremiss, Uppsala Brandförsvär

Uppsala brandförsvär har inget att erinra.

2022-12-06, samrådsremiss, Vattenfall

Vattenfall meddelar att de inte har några övriga synpunkter än de som lämnats vid ordinarie samråd.

2022-12-22, samrådsremiss, Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att man tittar på att höja säkerheten och kapacitetsförbättring på dessa vägar för att skapa en säkrare miljö för trafikanterna inklusive våra medlemmar som färdas på dessa vägar.

De medskick vi gör är:

1. Att cirkulationsplatser görs så breda att tunga fordon med släp kan ta sig igenom utan problem.
2. Att avfartsramper och påfartsramper görs så breda att tunga fordon med släp kan ta sig igenom utan problem.
3. Att gatstenarna runt och i mitten av cirkulationsplatsen är avfasade så de inte skär sönder däcken på de tunga fordonen.
4. Att cirkulationsplatser, avfartsramper och påfartsramper tillåter BK4 (74 ton)

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dem i det fortsatta gestaltungsarbetet. Trafikplatsen har utformats för att framkomligheten för tunga fordon ska bli bättre och utformningen följer VGUs krav för tunga fordon. Väg 290 har i dagsläget bärighetsklass 4, denna kommer att bibehållas efter åtgärderna i planförslaget.

2022-12-21, samrådsremiss, GlobalConnect (IP only)

GlobalConnect (IP-Only) har befintliga kablar i vägplaneområdet. Generellt så önskar GlobalConnect (IP-Only) att så långt som möjligt behålla befintliga ledningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och

kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätter GlobalConnect (IP-Only) att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Vid arbeten i närheten av befintliga ledningar behöver försiktighet iaktas så att inte skada uppkommer.

I övrigt har GlobalConnect (IP-Only) inget att erinra mot det aktuella förslaget till vägplan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för yttrandet. Några ledningar kan påverkas av vägförslaget och flytt av dessa genomförs i samråd med aktuell ledningsägare.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se