

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund

Enköpings kommun och Uppsala kommun, Uppsala län

För vägplan, 2021-09-20

Uppdragsnummer: Väg 55 - 163590



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 55 Örsundsbro - Kvarnbolund

Författare: Elin Johansson, Licab AB

Dokumentdatum: 2021-09-20

Ärendenummer: TRV 2019/119335

Uppdragsnummer: Väg 55 - 163590

Version: 1.0

Kontaktperson: Nicklas Fowler, nicklas.fowler@trafikverket.se

INNEHÅLL

1. SAMMANFATTNING	4
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
3. SAMRÅDSKRETS	5
4. SAMRÅD	5
4.1 Samråd i skede samrådsunderlag	5
4.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	5
4.1.2 Samråd med berörd region	9
4.1.3 Samråd med berörda kommuner	10
4.1.4 Samråd med enskilt berörda	11
4.1.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer	12
4.1.6 Samråd med allmänheten	12
4.2 Samråd i skede samrådshandling	13
4.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	14
4.2.2 Samråd med berörd region	17
4.2.3 Samråd med berörda kommuner	20
4.2.4 Samråd med enskilt berörda	24
4.2.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer	32
4.2.6 Samråd med företag, verksamheter och föreningar	33
4.2.7 Samråd med allmänheten	36
5. UNDERLAG	41

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

Riksväg 55 är en viktig led för transport och kommunikation. Vägen saknar mitt-räcke vilket bidrar till höga hastigheter och ökad risk för allvarliga olyckor. För att åtgärda bristerna arbetar Trafikverket med en vägplan för sträckan. Målet är att bygga mötesfri väg med mittseparering, 2+1 körfält med skyltad hastighet 100km/h, samt anläggning av en parallell gång- och cykelväg.

Vägsträckan på 15,7 km löper mellan trafikplats Eningböle, Örsundsbro, och korsningen väg 55/väg 72 Kvarnbolund, Uppsala.

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 och Uppsala 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.

Samråd i skede samrådsunderlag och samrådshandling har hållits med Länsstyrelsen i Uppsala Län, kollektivtrafikmyndigheten i Region Uppsala, Enköpings kommun, Uppsala kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda samt övriga intressenter för att informera om projektet.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/119335.

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, och 2020-11-13 vilken är den senaste versionen.

3. Samrådsrets

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

Samrådsretsen har identifierats till att omfatta Länsstyrelsen i Uppsala län, kollektivtrafik-myndigheten i Region Uppsala, Enköpings kommun, Uppsala kommun, enskilda som kan bli särskilt berörda och övriga intressenter. Vidare ingår även räddningstjänsten, polismyndigheten, MSB, naturvårdsföreningar och förbund, övriga myndigheter, företag och organisationer, skolor, samfälligheter och vägföreningar.

4. Samråd

Med samrådsunderlaget som grund har samråd 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 Uppsala 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, kollektivtrafikmyndigheten i 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 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 2020-05-29.

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- och cykelväg 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 stadiet. Resultaten av analysen bör beaktas under utformningen av gång- och cykelvägen 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 förslag till vägplans finns tillgängligt. Trafikverket noterar att man ska begära utredning i god tid.

Naturvärden och artskydd

Länsstyrelsen har noterat att kalkbarrskog utpekad skoglig nyckelbiotop med förekomst av rödlistad bombmurkla finns i området. Anläggningsarbete som riskerar skada dess livsmiljö får ej genomföras. Trafikverket bör således genomföra riktad inventering av bombmurklans lämpliga livsmiljöer, samt utreda inverkan av vägens markavvattnings. Om skador inte kan undvikas krävs dispens från artskyddsförordningen. Skogsområdet är av högt naturvärde med flertalet rödlistade arter utöver ovan nämnd. Allmän påverkan av området ska därmed minimeras.

Bergtäkten belägen i området har dammar i vilka större och mindre vattensalamander förekommer. Dessa omfattas av 6 § artskyddsförordningen varpå ombyggnation av väg 55 inte får påverka berörda dammar eller dess omgivande miljö. En bedömning avseende detta behöver göras. Om inverkan ej kan undvikas krävs dispens från artskyddsförordningen. Länsstyrelsen uppmuntrar till samverkan med verksamhetsutövare kring information och förväntad påverkan.

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.

Biotopskydd och strandskydd

Länsstyrelsen påpekar att ombyggnation av väg 55 förväntas påverka flertalet vattendrag som omfattas av biotopskydd och strandskydd varpå vidare utredning är nödvändig. Frågor gällande skyddsregleringar hanteras i samband med vägplansprövning.

Åkerholmar samt en allé omfattade av det generella biotopskyddet är tillika inom risk för påverkan och kräver vidare utredning. Biotopskyddsfrågan hanteras i samband med vägplansprövning. Länsstyrelsen anser det problematiskt att ta ställning till betydande miljöpåverkan innan efterfrågade utredningar är genomförda.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om biotopskyddsområdena samt förekomst av naturvårdsarter. En tydligare redovisning har kompletterats i reviderat samrådsunderlag, daterat 2020-07-14.

Trafikverket är också medveten om förekomsten av groddjur i området. Utredning kommer att genomföras angående olika arters livsmiljöer och vandringsmönster i området. Konstruktionen av tilltänkta grodpassager kommer genomföras med försiktighet vid passande tidpunkt.

Föreslagna åtgärder gällande vägplanen har setts till att undvika alla naturvårdsarter och det bedöms att de inte kommer att påverka negativt naturvårdsarter och att naturvårdsarter inte ska skadas. Inventering kommer att ske för att säkerställa att gång- och cykelväg och faunabroar inte placeras där förekomst av naturvårdsarter har rapporterats.

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.

Förorenade områden

Länsstyrelsen noterar två identifierat förorenade objekt av högsta riskklass i närhet av väg-området. Vidare uppmärksammas Trafikverket om behov av fastställda kriterier för mass-hantering.

Trafikverkets kommentar:

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

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 har kompletterats i reviderat samrådsunderlag, daterat 2020-07-14.

Miljökvalitetsnormer 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 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 kollektivtrafik-myndigheten i Region Uppsala under samrådsmötena 2020-04-21 och 2020-04-28 samt information via e-post 2020-05-11 och yttrandet daterat 2020-06-05.

Kollektivtrafik, separerad gång- och cykelväg och klimatinformation

Regionen anser att mer fokus behöver läggas på kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafikanter. Man upplever brister i projektmålen som saknar koppling till funktioner för kollektivtrafik, kombinationsresande, cykelbarhet samt godstrafik. Det krävs ett förtydligande att projektet ämnar förbättra för samtliga vistanandes längs sträckan samt vägens framtida funktion. Även tillgänglighet och anpassning efter barns och funktionshindrades behov bör inkluderas.

Regionen önskar att gång- och cykelvägen helt separeras från biltrafik längs hela dess sträckning så säkerheten för oskyddade trafikanter maximeras. Detta säkrar driften och underhållet av vägen med en ansvarig väghållare. Klimatinformationen behöver utvecklas med tydligt redovisad klimatkalkyl.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har analyserat hur invånarnas anslutningar till gång- och cykelvägen ska utformas så bra som möjligt. Angående blandtrafik finns en del frågetecken som Trafikverket nu ser över. Regionen 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.

Lokalisering av hållplatser

Regionen påtalar vikten av fortsatta samråd med Trafikverket för att undvika dåligt utformade hållplatser och felande länkar. Även Enköpings kommun bör inkluderas i samtalen. För att underlätta arbetet kring dessa kommer regionen att ta fram underlag på var specialhållplatserna i dagsläget är placerade.

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. En ny vägutformning ska resultera i att allmänheten får en bättre och säkrare anslutning till busshållplatserna, inte att den försämras. Försättningsvis kommer Trafikverket även börja ta specialhållplatserna i beaktning.

4.1.3 Samråd med berörda kommuner

4.1.3.1 Enköpings kommun

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Enköpings kommun vid samrådsmötet 2020-04-28 samt två yttranden daterade 2020-06-05 och 2020-06-09.

Buller och åtgärdsplan

Enköpings kommun 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. Eventuella buller-vallar anlagda av återvunna överskottsmassor från projektet får ej överdimensioneras i deponeringssyfte. Vallar ska utformas ändamålsenligt och placeras med hänsyn till omgivningen.

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.

Ökad satsning på kollektivtrafiken

Enköpings kommun efterfrågar ökad satsning på kollektivtrafiken längs väg 55 så att trafikens negativa klimatpåverkan reduceras. Då fotgängares utsatthet ökar vid höjd hastighetsgräns krävs säkra busshållplatser och större hänsyn för resenärer om kollektivtrafiken ska anses utgöra ett konkurrenskraftigt transportmedel.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. Satsning på kollektiv-trafik och ökad säkerhet för fotgängare ingår i projektmålen och implementeras i kommande arbete med vägplan.

4.1.3.2 Uppsala kommun

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Uppsala kommun vid samrådsmötet 2020-04-28 samt yttrandet 2020-06-05.

Trafik och hållbart resande

Uppsala kommun anser att det behövs förtydligande av hur förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet uppnås för gång- och cykeltrafikanter. Det saknas perspektiv över resor där hållbara färd sätt kombineras för att nå slutdestinationen. Det behöver framgå hur säkra hållplatser ska utformas, samt hur kollektivtrafikresenärer tryggt kan ansluta till dessa. Man vill även se en plan för gång- och cykelvägens anslutning till övriga cykelvägnätet i Uppsala, särskilt viktig är anslutningen till gång- och cykelbanan längs väg 72.

Placering av viltstängsel presenteras ej i underlaget varpå man vill betona vikten av att stängslet skyddar gång – och cykeltrafikanter i samma grad som motorfordon. Trafikverket anger i underlaget att gång- och cykelväg i huvudsak följer väg 55 varpå kommunen vill framföra att den inte bör placeras alltför distanserat eller dras via banvallen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer presentera placering och utformning av gång- och cykelväg, hållplatser samt vilt-stängsel i vägplansförslaget. Man ska dock se över anslutningar till övrigt cykelvägnät. I dagsläget är det inte aktuellt att dra gång- och cykelvägen via banvallen.

Vatten

Uppsala kommun anser att anläggningen kan anpassas så ingen negativ inverkan på grundvattenförekomster uppstår. Kommunen kommer att granska hur detta uppnås vid senare samråd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att presentera planerade åtgärder för en begränsad påverkan på grundvattenförekomster. Kommunen får då mer detaljerad information och ges möjlighet att lämna ytterligare respons. Som statlig myndighet har Trafikverket ansvar för att miljö kvalitetsnormer uppfylls där icke-försämringskravet gäller.

Kulturmiljö

Kommunen anser att underlaget rörande påverkan på kulturmiljö är bra men saknar en beskrivning av kommunala kulturmiljöer.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar dem i beaktning under fortsatt arbete. Trafikverket kommer överse kulturmiljön ytterligare när man fastställt påverkade områden och då studera dessa mer detaljerat. I de fall kommunala kulturmiljöer kan bli utsatta görs vidare utredning.

4.1.4 Samråd med enskilt berörda

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av ett regionförbund, en vägförening, samt sex privatpersoner rörande trafiksäkerhet, vägutformning, in- och utfarter samt gång- och cykelväg.

Trafiksäkerhet

Regionförbundet och tre privatpersoner är positiva till satsningen på ökad trafiksäkerhet men påtalar att detta ska gälla alla trafikantgrupper. Ett tydliggörande om hur detta uppnås för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikstrafikanter behövs. Vidare påtalar man att ett gediget balkräcke är nödvändigt för ökad trygghet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och tar dem i beaktning under fortsatt arbete. Trafikverket informerar att projektets målsättning är att öka trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper. Höjd trygghet för fotgängare uppnås genom anläggande av separerad gång- och cykelväg med säkra passager och goda förbindelser till busshållplatser.

Vägutformning och in- och utfarter

Tre privatpersoner önskar få tillgänglighet till mer detaljerad information om planerad vägutformning för att kunna avgöra om den leder till negativ påverkan. Man påtalar att vald lokalisering för öppningar i mitträcke kan skapa barriäreffekter för fastighetsägare längs med sträckan, samt att eventuella stängningar av in- och utfarter kan resultera i att vissa blir tvungna att åka omvägar för att ansluta till väg 55.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer redovisa efterfrågat material i det slutgiltigt vägplansförslaget. Man noterar inkomna synpunkter gällande in- och utfarter samt öppningar i mitträcke och tar dem i beaktning under fortsatt arbete.

Gång- och cykelväg

Fyra privatpersoner har frågor gällande gång- och cykelvägens utformning och dragning samt påtalar vikten av att deras fastigheter ansluts till den.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och beaktar dessa i fortsatt arbete med gång- och cykelvägens utformning. Målet är att anlagd gång- och cykelväg ska vara tillgänglig för alla boende i närområdet till väg 55.

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 allmänheten

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av en intresseförening och fyra privatpersoner från angränsande område till väg 55 rörande korsningar, gång- och cykelväg samt miljö.

Korsningar

En intresseförening och två privatpersoner påtalar att ett flertal korsningar i anslutning till väg 55 är dåligt utformade och bidrar till stora säkerhetsrisker. Man är således angelägen om att korsningar är planskilda eller ombyggda till rondeller så trafikflöde och säkerhet förbättras. En privatperson med uppdrag inom Uppsala kommunfullmäktige inkommer med synpunkter gällande korsningen väg 55 och väg 596 samt de tunga fordonen som trafikerar vägarna.

I dialog med samfällighetsföreningar och företagare i området önskar man se en bättre utformning av korsningen vid en ombyggnation för att motverka de risker och problem som idag råder. En föreslagen lösning är att belägga väg 596 och väg 597 med körförbud för tyngre trafik för att motverka att dessa används som genvägar i syfte att undgå körning via Uppsala. Man anser att det finns ett stort behov av begränsning av tyngre trafik för att förbättra trafikflödet samt motverka de stora säkerhetsriskerna för boende och verksamma i området.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket informerar att nämnda korsningar, bortsett från korsningen mellan väg 55 och väg 596, inte ryms inom projektet och därav ej kommer åtgärdas. Synpunkterna gällande dessa förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

Korsningen mellan väg 55 och väg 596 ses över i samband med anpassning av vägen till mötesfri landsväg och till framtida förväntade trafikflöden. Vad gäller en begränsning av tung trafik längs väg 596 och väg 597 kan detta inte åtgärdas inom aktuellt projekt. Synpunkten vidarebefordras till avdelning Trafikverket Planering som ser över möjliga åtgärder för väg 596.

Gång- och cykelväg

En intresseförening framför önskemål rörande gång- och cykelvägens dragning. Man ser behov av att gång- och cykelvägen får sin början i Litslena då det saknas förbindelse därifrån fram till Örsundsbro. Vidare önskar man att Trafikverket undersöker möjligheten att anlägga gång- och cykelvägen 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- och cykelvägen 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- och cykelbanan hanteras i ett separat projekt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att sträckan mellan Litslena och Örsundsbro inte ryms inom projektet varpå en fortsatt dragning av gång- och cykelvägen ej är aktuellt. Synpunkterna förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

Då anläggning av gång- och cykelbana längs med gamla banvallen ej går att genomföra inom aktuellt projekt utgår denna lösning. Trafikverket har begränsningar inom anläggning av gång- och cykelväg i samband med nya eller ändrade vägplaner. I regel måste en gång- och cykelväg 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.

Miljö

En privatperson inkommer med anmärkning gällande grundvatten och vattentillgång i enskilda brunnar. Personen instämmer i bedömningen att landskapsbilden inte kommer påverkas av aktuell ombyggnation, men understryker att negativa följder är att vänta allteftersom bebyggelse utökas och väg 55 blir en central länk norrut.

Trafikverkets kommentar:

Framförda synpunkter inryms inte inom projektet och därav ej kommer att åtgärdas. Synpunkterna förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

4.2 Samråd i skede samrådshandling

Samrådshandling samt planlägningsbeskrivning har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats från 2020-12-21 och på Trafikverkets kontor i Uppsala. 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 Uppsala Nya Tidning. Inkomna synpunkter fram till och med 2021-08-19 har tagits med samrådsredogörelsen.

Trafikverket har genomfört ett antal samrådsmöten med Länsstyrelsen i Uppsala län, kollektivtrafikmyndigheten i Region Uppsala samt Enköpings kommun och Uppsala kommun under perioden 2021-01-14 – 2021-05-06.

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 2021-05-06. Länsstyrelsen beslutade 2020-10-09 att projektet kan anses medföra betydande miljöpåverkan.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen framför att projektet berör fyra riksintressen för kulturmiljövård. Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med anpassningar och gestaltning så att påverkan blir så liten som möjligt. Länsstyrelsen bedömer att vägens barriäreffekt i landskapet ökar och att enskilda konstruktioner som broar, bullerplank och viltstängsel kan bidra till att bryta siktlinjer och därmed ha en negativ påverkan på riksintresset.

Fornlämningsbilden behöver klargöras efter att ytterligare lämningar har blivit kända efter en arkeologisk utredning. Länsstyrelsen framför att ytterligare åtgärder i form av arkeologisk utredning och förundersökningar behöver följas upp, och att det även kan vara aktuellt strax utanför planområdet för att fastställa lämningarnas utbredning.

Det aktuella planförslaget berör ett flertal kända fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. Länsstyrelsen anser att vägen i möjligaste mån bör utformas så att sådana konflikter undviks. Där det inte är möjligt att undvika kan det bli aktuellt med tillstånd att undersöka och ta bort hela eller delar av fornlämningarna. Länsstyrelsen ser positivt på Trafikverkets förslag om enklare skyltning av fornlämningarna och göra fornlämningsobjekt mer tillgängliga med den nya gång- och cykelvägen. Länsstyrelsen vill att en särskild tall (suptall) inom planområdet står kvar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar länsstyrelsens information och delar myndighetens bedömningar. Ytterligare arkeologisk utredning steg två beställs av länsstyrelsen för att utföras under hösten 2021.

Den så kallade suptallen i Skärfälten ligger precis intill en bebyggelselämning. Steg två-utredningen får visa om det är möjligt att anlägga gång- och cykelvägen mellan de två skyddsvärda objekten, eller om gång- och cykelvägen bör läggas närmare väg 55 för att undvika båda objekten.

Naturmiljö

Länsstyrelsen understryker att tidigare inlämnat yttrande avseende naturvärden och artskydd är fortfarande högst aktuella. Vägens ombyggnad berör ett föreslaget naturreservat (Nyborg) som ska bildas. Länsstyrelsen vill att Trafikverket har en fortlöpande kontakt om reservatsområdet då gränsdragningen är preliminär och kan behöva justeras. Länsstyrelsen föreslår också en passage i viltstängslet intill den planerade GC-bron (34C) så att trafikanter kan nå det planerade reservatsområdet.

Länsstyrelsen anser att faunabro över vägen är ur ett landskapsekologiskt perspektiv god och bör anläggas där intrånget i naturvärdena minimeras. Länsstyrelsen föreslår att faunabron placeras i ett område där det tidigare fanns en deponi och som har mycket lågt naturvärde. Länsstyrelsen efterfrågar information om hur arbetena med anläggande av faunabron och vägen kan påverka skogsområdet.

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 anser att det är viktigt att barriäreffekter för vilt minimeras varför det finns ett särskilt behov av föreslagna viltpassager. Tidsperspektivet för genomförandet är också viktigt att ta i beaktande.

Länsstyrelsen påtalar att det finns ett område med kalkbarrskog där det behövs en riktad inventering utifrån lämpliga livsmiljöer för rödlistade arter som bombmurkla.

Större och mindre vattensalamander förekommer vid en bergtäkt med täktverksamhet, som provas i ett mål hos Mark- och miljödomstolen. Länsstyrelsen uppmuntrar till kontakt med täktverksamheten för information och förväntad påverkan på salamandrarna inom området. Länsstyrelsen påtalar att om påverkan på större eller mindre vattensalamander eller dess habitat inte kan undvikas, krävs dispens från artskyddsförordningen.

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 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 avvertrade träd läggas upp på faunadepå där det är möjligt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar informationen och tar till sig länsstyrelsens synpunkter. Ytterligare samråd har hållits med länsstyrelsen gällande det planerade naturreservatet Nyborgs gränser och den planerade faunabron över väg 55 intill det planerade naturreservatet. Efterfrågad passage i omgivande viltstängsel är ej nödvändig i och med att stängslet flyttats närmare väg 55 i uppdaterat vägplansförslag. Det finns således inte längre någon barriär mellan planerat reservatsområde och gång- och cykelväg.

Faunabrons läge har förskjutits något så att områdets höga naturvärden inte påverkas negativt, samtidigt som intrånget i naturmiljön på norra sidan av väg 55 minimeras. Trafikverket har översänt efterfrågad information om hur anläggningsarbete av faunabro och väg kan påverka skogsområdet.

Projektet kommer inte medföra någon avverkning av träd i kalkbarrskogen varpå inventering av rödlistade arter ej är nödvändig.

Hänsyn kommer att tas till förekomsten av större och mindre vattensalamander vid bergtäkten i Läby. Anläggning av gång- och cykelväg förbi aktuellt område kommer att projekteras och utföras på sådant sätt att arternas bevarandestatus i området inte försämras. Det sker genom särskilda skyddsåtgärder såsom anläggning av groddjurstunnlar och ledarlar för att undvika barriäreffekter och viltolyckor.

I övrigt redovisas och konsekvensbedöms påverkan på biotopskyddade miljöer och naturvärden i miljökonsekvensbeskrivningen. 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. Redogörelse av vidtagna skyddsåtgärder kommer beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Projektet kommer inte medföra någon avverkning av jätteträd.

Grundvattenskydd, grundvattenförekomster samt dagvatten

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket tar upp hanteringen av dagvatten från vägen och påtalar att det 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.

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.

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 har utrett huruvida vattenverksamhet är aktuellt vid anläggning av nya broar över vattendrag och diken. Bedömningen är att vattenverksamhet ej är nödvändigt för planerade åtgärder. Påverkan på markavvattningsföretag undviks så långt möjligt och samråd sker med markavvattningsföretag längs sträckan.

Buller och luft

Länsstyrelsen anser att det är positivt om antalet bullerstörda 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 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.

Trafikverket bedömer att vägprojektet inte leder till att miljökvalitetsnormer för luft överskrids och planerar därför inte utredning av luftkvaliteten i området.

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 hösten 2021.

Oskyddade trafikanter, gång- och cykelvägar och busshållplatser

Det är viktigt att de kvarvarande hållplatserna blir tillgängliga och nåbara från den planerade gång- och cykelvägen som ska anläggas längs hela sträckan. Länsstyrelsen anser att det därmed är lämplig 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- och cykelväg. Samråd hålls med Region Uppsala angående utformning av hållplatser. Trafikverket beaktar Länsstyrelsens önskemål om ytor för cykelställ. I uppdaterat vägplansförslag planeras anläggning av cykelparkering i anslutning till hållplatserna Säva, Ramstalund och Skärfälten.

Övrigt

Länsstyrelsen lämnar även 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 kollektivtrafikmyndigheten i Region Uppsala, inkomna via skrivelse daterat 2021-02-05, samt synpunkter förmedlade under samrådsmöte 2021-01-14 och 2021-04-19.

Regionen önskar fortsatt dialog kring vägplanen.

Allmänt

Regionen framför i yttrandet att väg 55 är Uppsala läns mest trafikerade kollektivtrafikstråk och 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 finansiering 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 har sett över formuleringarna av projektmålen och både framkomlighet och tillgänglighet kommer att säkras i bygg- och driftskedet genom åtgärder under 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- och cykelväg för att säkerställa trygg passage. Bland annat har gång- och cykelbroar i Säva, Ramstalund och Skärfältens justerats för att förbättra anslutning till hållplatser. 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 har sett över rekommendationerna i stråkutredningen och genomfört adekvata ändringar efter vad som överenskommits under samrådsmöten med Regionen och berörd kommun.

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. Bland annat påpekar man att gång- och cykelbro i Säva bör placeras närmare samhället och att pendlarparkering bör anläggas vid Ramstalund. Andra åtgärder som lämpligen ska inkluderas är accelerationsfält för buss vid hållplatserna. 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 i uppdaterat vägplansförslag. Bland annat utformas gång- och cykelbroar i närhet av busshållplatser för att underlätta tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Trafikverket beaktar Regionens önskan om förflyttning av gång- och cykelbro i Säva samt anläggning av pendlarparkering vid Ramstalund. Vidare utformas accelerationsfält vid busshållplatser.

Placering av busshållplatser ändras efter vad som överenskommits under samrådsmöten med Regionen och berörd kommun.

Trafikverket är positiv till att Regionen önskar delta i arbetet kring Mobility Management och 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 för luft, buller och vibrationer. Regionen ställer sig positiv till en miljökonsekvensbeskrivning och deltar gärna i arbetet kring den. Regionen framför att det är av största 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:

Trafikverket har efter publicerad samrådshandling utfört ytterligare utredningar gällande bland annat klimatpåverkan av vägplanen och ljudnivåer. Resultaten presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. En vidare analys av luftvärden anses ej nödvändig.

Samråd med berörda sker löpande för att inhämta synpunkter under projekteringsarbetet gång med flertalet utredningar gällande olika funktioner och krav. Revideringar sker därefter för att balansera de olika kraven på bästa sätt.

Regionala och kommunala planer

Regionen saknar skrivningar om regionala planer. Regionen påpekar att det pågår en revidering av den regionala utvecklingsstrategin. Vidare vill Regionen att det framgår att en åtgärdsvalsstudie för sträckan Litslena-Örsundsbro pågår. I det arbetet utreder Regionen och Enköpings kommun möjlighet att etablera en ny pendlarparkering för bil och cykel vid hållplats Salnecke.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar informationen och ser över skrivning i samrådshandlingen.

Gång- och cykelväg

Regionen förespråkar att det längs hela sträckan byggs en separerad gång- och cykelväg med hög standard, och motsätter sig att leda ut oskyddade trafikanter i blandtrafik. Vidare förespråkar Regionen anslutningar som kopplas till tätorter och knyter an vissa länkar, bland annat att gång- och cykelvägen anläggs till Salnecke i Örsundsbro istället för Eningböle.

Regionen vill inte ha en kombinerad faunapassage och gång- och cykelbro då det inte ser ut att kunna samlokaliseras på ett tillfredsställande sätt. Regionen påtalar att passage och bro har olika funktioner och förutsättningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket planerar för separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan med undantag för kortare vägsnitt där så anses passande med fullgod trafiksäkerhet. Blandtrafik förekommer i Bragbyområdet och i Säva.

En förlängning av gång- och cykelväg till Salnecke i Örsundsbro är ej aktuellt då detta ligger utanför projektets åtagande.

Trafikverket planerar inte för en kombinerad faunapassage och gång- och cykelbro då det inte anses lämpligt.

4.2.3 Samråd med berörda kommuner

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter på plan- och miljöbeskrivningen som framfördes av berörda kommuner.

4.2.3.1 Enköpings kommun

Enköpings kommun inkom med yttrande daterat 2021-01-27 samt förmedlade synpunkter under samrådsmöte 2021-01-14 och 2021-04-16.

Oskyddade trafikanter och val av lokalisering

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

Kommunen saknar tydlighet gällande hur oskyddade trafikanter ska passera säkert i plan, bland annat vid Gryta skola, där kommunen ställer sig frågande till hållplatslägets placering. Kommunen önskar därtill tydlighet kring hur kopplingen till gång- och cykelvägen ska se ut. Vidare anser kommunen att en anslutning till hållplatsen Lilla Ransta ska säkerställas vid ombyggnationen av vägen.

Kommunen önskar fortsatt dialog kring vägplanen i synnerhet vad gäller detaljplaner, gång- och cykelväg samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer ha fortsatt dialog med kommunen under arbetet med vägplanen.

Trafikverket meddelar att passagers användning och funktion kommer att redogöras i vägplanens nästkommande skede. Perspektivet på hela resan hålls i åtanke i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har sett över placeringen av busshållplatser och gång- och cykelbroar. Där det inte finns gång- och cykelbro, såsom vid Gryta skola, planeras någon form av förbindelse till ögla, korsning eller övergångsställe genom öppning i mittbarriär.

Busshållplatser

Kommunen uppmärksammar Trafikverket på att motsägelsefulla uppgifter rörande hållplatser finns i samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över samrådshandlingen och åtgärdat motstridiga uppgifter.

Gång- och cykelväg

Kommunen anser att separerad gång- och cykelväg är att förordas men att bygdeväglösning kan vara ett alternativ på sträckor med gles trafik.

Då hållplats Eningböle föreslås tas bort behöver gång- och cykelväg anläggas därifrån till intilliggande hållplats Gryta skola. Kommunen anser att det också är viktigt med god koppling mot Salnecke.

Kommunen ställer sig positiv till en planskild passage i Säva, dock bör bron ha en bättre koppling till hållplatser och pendlarparkering.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket planerar för separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan med undantag för kortare vägsnitt där så anses passande med fullgod trafiksäkerhet.

Trafikverket noterar synpunkten om Gryta skola. Planskild passage i Säva omlokaliseras i uppdaterat vägplansförslag så att gång- och cykelbro sammankopplas till hållplats och pendlarparkering.

En förlängning av gång- och cykelväg till Salnecke i Örsundsbro är ej aktuellt då detta ligger utanför projektets åtagande.

Viltstängsel och viltpassager

Kommunen anser att framtaget underlag avseende naturvärden och vilt rörelser är gediget men 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.

Kommunen anser att föreslagna faunabroar är välplacerade i både terräng och landskap.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har mottagit kritiska synpunkter kring placeringen av faunabron vad gäller inverkan på landskapsbild och anspråk av åkermark.

Trafikverket förordar nuvarande placering av faunabro då utredningar av alternativ underpassage för klövvilt vid Sneby inte visats vara en mer lämplig lösning.

Vattenförekomster, enskilda vattentäkter och dagvattenföreningar

Tidigare miljöhänsyn för vägbanan har varit bristfällig och kommunen tolkar det som att Trafikverket nu tar ansvar för en del av uppkommen "miljöskuld". Kommunen 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 avvattningssystem 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.

För att uppnå kraven kommer bland annat anläggning av nytt dikessystem på båda sidor av väg 55, med flackare dikesslänter och nya sedimentationsbrunnar.

Verksamhetsutövare i området ansvarar för övriga påverkanskällor.

Boendemiljö och naturresurser

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

Kommunen 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. Kommunen anser det viktigt att Trafikverket tar hänsyn till att massor ej bidrar till att diffusa föroreningar sprids i omgivande miljön.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket eftersträvar att uppfylla de riktvärden som finns för buller från vägar och för naturmiljöer.

Masshanteringen kommer att ses över i fortsatt projektering och massor klassas med avseende på föroreningar så att dessa inte sprids i området eller på andra platser.

4.2.3.2 Uppsala kommun

Uppsala kommun inkom med yttrande daterat 2021-02-05 samt förmedlade synpunkter under samrådsmöte 2021-01-22 och 2021-04-16.

Allmänt

Vägplanens olika förslag till ställningstaganden bygger i de flesta fall på ett gediget underlag, såväl vad gäller natur- som kulturmiljö, grundvatten med mera. Uppsala kommuns huvudsakliga invändning gäller resenärsperspektivet oavsett färdmedel.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna.

Hela-resan-perspektivet

Enligt åtgärdsvalsstudien ligger ett stort fokus på hela-resan-perspektivet och hur aktörerna tillsammans ska förbättra förutsättningarna för resan från start till mål, oavsett om det förutsätter ett eller flera färdmedel. Kommunen anser att dessa mål och ambitioner försvinner i växlingen till vägplan.

I yttrandet finns flera exempel där ett saknat helhetsperspektiv gett förslag som sannolikt försämrar nyttjandet av gång, cykel och kollektivtrafik. Dessutom kan det ge potentiellt mer osäkra trafiklösningar, till exempel att människor i praktiken väljer att passera vägen i plan i stället för via planskild korsning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att passagers användning och funktion kommer att redogöras i vägplanens nästkommande skede. Perspektivet på hela resan hålls i åtanke i det fortsatta arbetet.

Trafikverket har sett över placeringen av busshållplatser och gång- och cykelbroar. Dessa har samordnats så att alla hållplatser, med undantag för två hållplatser i Gryta skola, ligger i direkt anslutning till gång- och cykelbro. I övrigt planeras alla hållplatser ha någon form av förbindelse till ögla, korsning eller övergångsställe genom öppning i mittbarriär.

Gång- och cykelvägar

Kommunen är positiv till att gång- och cykelvägen följer väg 55 relativt parallellt. Dock ligger gång- och cykelvägen en bit bort från väg 55 på sträckan mellan Skärfälten och Läby Vadbacka och Nåsten, där denna istället går parallellt med ersättningsvägar. Kommunen efterfrågar en helhetsjämförelse mellan nuvarande förslag och en gång- och cykelväg som går parallell med väg 55 längs hela sträckan.

Kommunen anser att det behöver tydliggöras under vilka förutsättningar kombinerad gång- och cykelväg med motorfordonstrafik kan ske på mindre vägar och efterfrågar vidare utredning.

Vidare anser kommunen att det är viktigt att passager för gång- och cykelvägar ansluter till det befintliga cykelvägsnätet på ett trafiksäkert sätt, och förordar i första hand att gång- och cykelvägen fortsätter från Läby Vadbacka och Nåsten till Kvarnbolund norr om väg 55.

Placering av gång- och cykelbroar bör ses över och placeras strategiskt i närhet av korsningar och hållplatser. Detta gäller bland annat gång- och cykelbro vid Skärfälten samt Läby Vadbacka och Nåsten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förflyttar planerad gång- och cykelbro.

Trafikverket har analyserat hur invånarnas anslutningar till gång- och cykelvägen ska utformas så bra som möjligt. Gång- och cykelbro har placerats strategiskt, bland annat i Skärfälten samt vid Läby Vadbacka och Nåsten.

Trafikverket planerar inte för fullständig parallell dragning av gång- och cykelväg längs väg 55. Längs vissa sträckor, såsom mellan Skärfälten och Nåsten, planeras gång- och cykelvägen längre bort på grund av rådande terrängförhållanden.

Hållplatser

För att säkerställa hållplatsernas användning innan de byggs eller rustas upp önskar kommunen att Regionen och Trafikverket klargör vilka hållplatser som fortsättningsvis trafikeras av kollektivtrafik. Kommunen har identifierat motsägelsefulla uppgifter gällande hållplatser i samrådshandlingen och önskar att dessa rättas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att informera kommunen angående hållplatser allteftersom dialog hålls med Regionen. Placering av busshållplatser ändras efter vad som överenskommits under samrådsmöten med Regionen och berörd kommun.

Trafikverket har sett över samrådshandlingen och åtgärdat motstridiga uppgifter.

Oskyddade trafikanter

Kommunen anser det viktigt att vägutformningen tar bättre hänsyn till oskyddade trafikanter och tillgängligheten till planskilda passager. Genom ett större fokus på hela-resan-perspektivet och på oskyddade trafikanter skulle barn och ungas tillgänglighet öka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över tillgängligheten till planskilda passager och håller perspektivet på hela resan i åtanke under fortsatt arbete.

Trafikverket meddelar att samlokalisering setts över för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande. Bland annat utformas gång- och cykelbroar i närhet av busshållplatser i uppdaterat vägplansförslag för att underlätta tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Vidare utformas accelerationsfält vid busshållplatser.

Busshållplatser ändras efter vad som överenskommits under samrådsmöten med Regionen och berörd kommun.

Kollektivtrafikens framkomlighet

Kommunen ser positivt på att Trafikverket planerar att se över framkomlighetsåtgärder till eventuella korsningar, samt in- och utfarter längs med sträckan och vill betona betydelsen av att Trafikverket lägger särskild vikt på korsningen mellan väg 55 och Enköpingsvägen vid Örsundsbro. Dock anser kommunen att förslaget saknar en tydlig beskrivning av hur Trafikverket planerar att säkerställa en god framkomlighet vid hållplatser. Förslagsvis bör Trafikverket se över möjligheten till accelerationsfält intill hållplatserna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar detta och ser särskilt över korsningen mellan väg 55 och Enköpingsvägen vid Örsundsbro.

Trafikverket har sett över lösningar för god framkomlighet vid hållplatser och genomfört möjliga åtgärder såsom utformning av accelerationsfält.

Natur- och kulturmiljöer samt grundvatten

En konsekvens av en viltsäkrad väg är att de föreslagna faunapassagerna måste få en hög prioritet. Underlaget för vägplanen är föredömligt och pekar ut platser för passager som stämmer väl överens med kommunens naturinventeringar.

Det finns ett flertal platser där orenat vägdagvatten riskerar att rinna vidare mot recipienter som inte får påverkas negativt, varpå kommunen anser att det behövs en utredning gällande hantering av nedsmutsat vägdagvatten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna gällande utredningar av faunapassager och fortsätter arbeta för optimal placering och utformning. Projektering av system för hantering av vägdagvatten pågår och beskrivs i uppdaterade handlingar. Konsekvenser av hantering av vägdagvatten bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen.

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.

Allmänt

Ett antal privatpersoner anser att vägplansförslaget haft alltför kort remisstid. Vidare har Trafikverket ej uppfyllt kravet gällande möten med enskilt berörda. De digitala samråd som erbjudits ersätter inte personliga möten på plats varpå det anses att projektet bör pausas tills detta kan genomföras.

En berörd upplever svårigheter med att lämna in synpunkter då underlaget anses svårt att förstå. Materialet anses bristfälligt och otydligt, i synnerhet vad gäller ritningar och kartor. Underlaget gällande olycksstatistik är vagt.

En privatperson önskar mer detaljerad information om hur fastigheten påverkas av kommande ombyggnation.

En fastighetsägare boende i Nåsten anser att Trafikverket förbisett antagen detaljplan för området. Detaljplanen medger byggnation av 90 nya bostäder vilket behöver beaktas i kommande trafiklösning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har uppfyllt remisstid enligt regelverk och kommer inte pausa projektet eller samrådet. Trafikverket har erbjudit personliga möten på plats om så efterfrågats, men förordat samråd digitalt eller via telefon som första alternativ. Information om detta förekom i det brev som skickats ut en tid innan samrådet ägde rum. Ett extra samråd är planerat till hösten 2021 då man återigen får möjlighet att begära personligt möte på plats.

Trafikverket har sett över samrådshandlingar och utformningen av ritningar och kartor i uppdaterat vägplansförslag för att underlätta förståelsen.

Berörda fastighetsägare kan ta kontakt med Trafikverket gällande information om hur fastigheten påverkas.

Trafikverket noterar informationen om detaljplaner. Projektet innebär inget hinder för byggnation för planerat bostadsområde och planerade anslutningsvägar möjliggör indirekt tillgång till väg 55.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Ett antal privatpersoner inkommer med yttrandet att man vill se en bredare vägren längs samtliga enfiliga körfält för att möjliggöra omkörning av långsamtgående fordon såsom traktorer och EU-mopeder. Privatpersoner 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.

En lantbruksägare ser problem med ombyggnation till 2+1 väg då jordbruksfordon orsakar trafikstockning. Ett förslag är att nuvarande väg behålls med ombyggnation av korsningar och passager för fotgängare.

Kritiska röster höjs mot en hastighetsökning längs sträckan i närheten av samhällen då många anser att detta drastiskt ökar risken för olyckor och försvårar anslutning till vägen. Ett område som nämns specifikt är Hagbykorsningen i Säva. Ett flertal önskar hastighetsbegränsning av maximalt 70km/h, bland annat vid Kvarnbolund, Ramstalund, Säva och Läby Vadbacka. Mitträcke önskas också utan att stänga av överfarter, korsningar samt busshållplatser.

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.

Trafikverket ser över alternativ med enbart ombyggnation av korsningar och passager för fotgängare.

Vid vissa korsningar, såsom Säva, Västergärde, Ramstalund och Skärfälten, planeras hastighetsgränsen vara 70 km/h. Korsning vid Kvarnbolund samt Läby Vadbacka och Nåsten planeras hastighetsgränsen vara 100 km/h då siktförhållanden bedöms goda. Trafikverket beaktar möjligheter till öppningar i mitträcke och ser över detta under fortsatt arbete.

Korsningar

Berörd önskar breddning av husbykorset så en filmarkering för vänstersvängar kan införas. Det finns önskemål att kunna passera med häst över väg 55 till skogsväg. Ett flertal önskar rondell vid korsningen i Skärfälten och Ramstalund.

Boende önskar att in- och utfart utformas som C-korsning vid Läbyvadvägen. Ett flertal anser att korsning vid Nåsten bör konstrueras så att höger och vänstersväng är möjligt. Vidare behövs ordentlig belysning och en sänkning av hastigheten till 70 km/h för att öka trafiksäkerheten för gångtrafikanter.

Trafikverkets kommentar:

Det kommer vara möjligt att passera väg 55 med häst även efter ombyggnation.

Anläggning av cirkulationsplats vid Skärfälten och Ramstalund är inte aktuellt då en justering från fyrvägs-korsning till två förskjutna trevägs-korsningar bedöms leda till förbättrade trafikflöden och ökad trafiksäkerhet. I Ramstalund kommer in- och utfarten från samhället få ytterligare förhöjd kapacitet då vänster- och högersväng fördelas på två anslutningar till väg 55.

Trafikverket uppmärksammar att korsningen vid Skärfälten anses problematisk varpå tidigare förslag omarbetats. Befintlig anslutning i Nåsten ändras från fyrvägs-korsning till två förskjutna trevägs-korsningar för att uppnå en trafiksäker lösning. Hastighetsgränsen planeras vara 70 km/h. Enligt Trafikverkets regelverk krävs ej belysning på landsbygd. Vissa hållplatser och gång- och cykelbroar kan vara aktuella för belysning vilket ses över i fortsatt projektering.

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 ett fall stängs till och med utfart utan att ersättas med ny. Ett antal personer upplyser om privata rättigheter och anläggningar som är belägna inom planerat vägområde. Det anses i vissa fall att ny ersättningsväg kan utformas bättre med högre trafiksäkerhet, mindre markanspråk och undgår påverkan på bullervall och avlopp. Vissa ifrågasätter den nya ersättningsvägens riktning mot Enköping istället för mot Uppsala.

Berörda önskar att anslutningsvägen dras på annat sätt. Ett flertal anser det inte rimligt med långa omvägar, exempelvis i området Läby Vadbacka med många hushåll. Detta lyfts även vid Brunna och Bragby där vägen trafikeras av många personbilar, jordbruksfordon och besökare till äventyrsbana. Vid Brunna vill man fortsatt ha möjlighet till höger- och vänstersväng ut mot väg 55. I området Skornome önskar många boende, fritidsboende, lantbrukare och skogsägare behålla befintlig utfart.

Boende i Ramstalund är kritiska till stängning av in- och utfart vid Ramsta skola och Ramsta kyrka. En stängning skulle orsaka stora problem i trafiken för bussar och biltrafik.

En fastighetsägare är positiv till förslaget gällande in- och utfart från Ramsta-Bärby och vill framföra vikten av att korsningen görs säker. Boende längs Läbyvadvägen är positiva till planerad in- och utfart via Shellmack. Dock är boende kritiska till förslaget om gemensam in- och utfart med trafikanter från området Nåsten.

Några anser att ny ersättningsväg kommer bli omfattande att underhålla själv. En privatperson som ingår i oregistrerad vägförening ser problem med att få fastighetsägare att betala sin andel av underhåll för tillkommande ersättningsväg.

Ett flertal ställer sig frågande till framkomligheten för servicefordon samt tyngre transporter, såsom posthantering, sophämtning och avloppstömning när in- och utfarter stängs. Många berörda anser att transporter via ersättningsvägar inte är en bra lösning. Några önskar en asfalterad väg för att säkra upp för skolbussar.

Många in- och utfarter är olämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt och många anser att det är dålig sikt och utrymmesbrist för tyngre fordon. I synnerhet upplevs in- och utfarter farliga och dåligt utformade vid Vadbacka och Sättra. Dock anser en privatperson att en utfart som inte planerar stängas är en olämplig lösning då sikten är dålig.

Ett antal verksamhetsutövare anser att Trafikverket inte har tagit hänsyn till det äganderättsliga perspektivet vid stängning av in- och utfart. Det gäller bland annat i Lörsta där företag bedriver bergtäkt och deponi. Accelerations- och avfartsfiler samt gångtunnel önskas vid äventyrspark med paintballanläggning som påverkas negativt av planerad stängning av in- och utfart.

I området Kongo och Lilla Ransta rör sig mycket trafik av olika slag, där ett flertal påpekar problem med anslutningsväg för boende och räddningsfordon. Utöver detta finns även planer på att anlägga fler industrier och verksamheter i området enligt översiktsplan från 2016.

Det påtalas att det är olämpligt att använda mark som upplagsyta och att stänga in- och utfart med ersättningsväg då möjligheten att exploatera området och fastighetsvärdet påverkas negativt.

Många är kritiska till stängning av in- och utfarter till åkermark då framkomligheten kraftigt begränsas och kan innebära transport via längre omvägar. Lantbrukare får problem att ta sig över vägen med stora maskiner vilket kan orsaka trafikstockning. Det saknas information om antalet åkerutfarter och en analys över konsekvenser för jordbruket. Ett flertal anser att utformningen av ny in- och utfart till väg 593 vid Ballingsta bör omarbetas då jordbruksmarken fragmenteras och blir obrukbar. Nytt förslag på in- och utfart till Sättra gård är också önskvärt.

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. 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 ser över möjligheten att öppna upp vissa utfarter, i synnerhet där ersättningsvägar ansetts för långa. Ett antal utfarter behöver dock fortfarande stängas eller begränsas då krav på trafiksäkerhet annars inte uppfylls. Där korsningar och avfarter möjliggör vänstersväg kommer öppningar i mittbarriär finnas. Öppningarna anpassas för passage av större fordon såsom jordbruksmaskiner för att säkerställa god tillgänglighet till jordbruksmarker. God tillgänglighet för servicefordon samt tyngre transporter ses också över och säkerställs i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Korsningar med allmänna vägar har bibehållits i sin nuvarande form, stängts eller begränsats av säkerhetsskäl där det finns alternativ vägförbindelse, till exempel vid Ramsta Kyrka. Nuvarande fyrvägs korsning vid Ramstalund respektive Västergärde omläggs till två förskjutna trevägs korsningar på grund av höga trafikflöden. Detta är nödvändigt för att uppnå en trafiksäker lösning.

Den befintliga förbindelsen i Nåsten stängs på grund av dåliga siktförhållanden som begränsar möjlighet till trafiksäker lösning. Skornome och Brunna har fortsättningsvis åtkomst till väg 55 via ögla. Bragby och äventyrspark med paintballanläggning kommer ha anslutning till väg 55 via parallell tillfartsväg. Vägen är dimensionerad för att även klara servicefordon samt tyngre trafik.

Gång- och cykelväg

Ett flertal berörda inkommer med förslag och önskemål om ändring av gång- och cykelvägens dragning. Vissa föredrar att gång- och cykelväg skall löpa enbart längs norra sidan av väg 55, exempelvis vid Ramstalund då fler bostadsfastigheter är belägna där samt mellan Säva och Kvarnbolund för att minska antalet broar och förbättra tillgänglighet. Berörda har även inkommit med förslag att byta sida på gång- och cykelväg för att undvika korsningspunkt med fordonstrafik. Ett annat förslag är använda befintlig banvall för gång- och cykelväg.

Många berörda anser att gång- och cykelbroar i nuvarande förslag placerats alltför långt bort från bebyggelse och busshållplatser. Vid busshållplats i Västergärde önskas en gång- och cykelbro då detta saknas i nuvarande förslag. En berörd önskar breddning av planerad gång- och cykelbro för att möjliggöra trafikering av fordon. Många önskar fler broar och undergångar för att passera väg 55.

För att öka säkerheten vid övergångar efterfrågas trafikljus vid korsningar, gång- och cykelbroar samt belysning. Bland annat önskas upplyst gångbro vid Ramstalund samhälle även om det bidrar negativt till det visuella intrycket.

Några anser att gång- och cykelvägen ej är utformad med hänsyn till kollektivtrafiken. Boende i Kongo ser behov av säkrare anslutningar till gång- och cykelväg. Några boende ställer sig negativa till gång- och cykelvägens dragning då man anser att olycksrisken för cyklister och fotgängare ökar, bland annat längs Läbyvadvägen. Det anses inte heller säkert att gående och cyklister nyttjar väg med fordonstrafik. I motsats finns det finns önskemål om att EU-mopeder får tillstånd att färdas längs med gång- och cykelväg.

Några boende anser att Trafikverket ska ansvara för nuvarande enskild sommarväg där gång- och cykelvägen planeras för enligt förslag.

Boende längs väg 596 önskar att få anslutning till gång- och cykelväg vid väg 55.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över inkomna förslag och önskemål gällande gång- och cykelvägens dragning. Anläggning av gång- och cykelväg längs med befintlig banvall är inte aktuellt då detta ej inryms i projektet och därtill skulle innebära en försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Projektet innebär inget hinder för byggnation för planerat bostadsområde och planerade anslutningsvägar möjliggör indirekt tillgång till väg 55.

Enligt Trafikverkets regelverk ska gång- och cykelväg inte belysas på landsbygd. Vissa hållplatser och gång- och cykelbroar kan vara aktuella för belysning vilket ses över i fortsatt projektering.

Trafikverket planerar öppning i mittbarriär på väg 55 vid Kongo för att möjliggöra passage för gång- och cykeltrafikanter.

Trafikverket har analyserat hur invånarnas anslutningar till gång- och cykelvägen ska utformas så bra som möjligt. Gång- och cykelbroar har placerats strategiskt i förhållande till korsningar och närhet till hållplatser, bland annat vid Skärfälten och vid Läby Vadbacka och Nåsten. Trafikverket planerar inga undergångar längs sträckan, delvis på grund av ogynnsamma grundvattenförhållanden.

Gång- och cykelvägen går inte parallellt med väg 55 på sträckan mellan Skärfälten och Nåsten på grund av terrängförhållandena. Istället planeras gång- och cykelväg ledas in på gamla väg 55.

Dragning av gång- och cykelväg norr om väg 55 vid Ramstalund bedöms ej lämpligt på grund av existerande naturskyddsområden och fornlämningar.

Enligt trafikföreskrifter får mopeder klass 1, såsom EU-mopeder, med maxhastighet 45 km/h ej färdas på planerad gång- och cykelväg. Däremot tillåts mopeder klass 2 med maxhastighet 30 km/h.

Anläggande av en anslutande gång- och cykelväg längs väg 596 inryms ej inom projektet.

Busshållplatser

Många berörda anser att tillgängligheten till kollektivtrafik försämras när busshållplatser stängs. Oro uttrycks över att barn får längre väg till busshållplatser och att företag påverkas negativt vid sämre bussförbindelser.

Flertalet påpekar att busshållplatser bör placeras i anslutning till gång- och cykelbroar för att möjliggöra säker passage. Det är av stor vikt att gång- och cykelvägen har en säker anslutning till och från alla busshållplatser längs sträckan. Exempelvis vill några se en säkrare lösning vid hållplatserna i Nåsten. Vidare efterfrågas busskurer och plattformar i Kongo och Lilla Ransta.

Berörda förutsätter att inga hållplatser för skolskjuts stängs. Vissa anser att Trafikverket ej tagit hänsyn till enskildas önskemål om att behålla busshållplatser.

Trafikverkets kommentar:

Busshållplatser och hållplatser för skolskjuts ändras efter vad som överenskommits under samrådsmöten med Regionen. Hållplatser för skolskjuts har även diskuterats med Uppsala kommun. Planering av busskurer och plattformar sker i dialog med Regionen.

I övrigt planeras alla hållplatser ha någon form av förbindelse till ögla, korsning eller övergångsställe genom öppning i mittbarriär.

Beslut om prioriterade hållplatser och planerade stängningar bestäms av den regionala kollektivtrafikmyndigheten och inte Trafikverket.

Markanspråk

En fastighetsägare motsätter sig nuvarande förslag då ägaren har behov av marken själv. Flertalet berörda av markanspråk befarar att fastigheten kommer sjunka i värde och bli svårsåld.

En fastighetsägare ifrågasätter att tomtmark tas i anspråk när möjlighet finns att anlägga vägen på åker- och skogsmark på motsatt sida av väg 55. En annan fastighetsägare anser att nuvarande förslag innebär alltför negativ påverkan på boendemiljön och önskar att Trafikverket löser in fastigheten.

Flera lantbrukare önskar att befintlig väg kvarstår då ny ersättningsväg innebär omfattande markanspråk och som gör jordbruksmarken obrukbar på grund av för små skiften. Ett förslag är att flytta bron vid Läby-Österby för att minska markanspråk. Ny anslutningsväg som går genom lantbruksfastighet skulle även försämra boendemiljön.

En samfällighet anser att gång- och cykelväg bör gå via befintlig banvall för att minska markanspråk. Några fastighetsägare önskar nytt samråd kring dragning av gång- och cykelväg då nuvarande förslag innebär omfattande markanspråk.

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.

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 i 4 kap. 1 §. I fall inlösen av hela fastigheten är aktuellt kommer dialog föras med berörd fastighetsägare.

Ett extra samråd är planerat till hösten 2021. Berörda fastighetsägare kan ta kontakt med Trafikverket gällande information om hur fastigheten påverkas.

Trafikverket planerar utformning av gång- och cykelväg i närhet av väg 55 när terrängförhållandena medger detta. Gång- och cykelväg längs med befintlig banvall inryms ej inom projektet och skulle därtill innebära en försämrad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Buller

Många enskilt berörda lider av bullerstörningar både utvändigt och invändigt på fastigheten och oroas över planerad hastighetshöjning vilket skulle öka ljudnivåer ytterligare. Tvärtom önskar berörda en sänkning av hastigheten i flertalet områden för att motverka de redan höga bullernivåerna.

Berörda saknar information om hur Trafikverket har tänkt förebygga höga bullernivåer och vibrationer. En fastighetsägare efterfrågar bullerutredning på sin fastighet. Boende längs sträckan önskar att bullerskyddande åtgärder, såsom bullerplank, erbjuds om förslaget med höjd hastighet realiseras. Detta i synnerhet vid Läbyvadsvägen, Säva, Eningsböle, Ramstalunds samhälle och Navesta.

Ägare till fastigheter med befintliga bullerplank önskar att dessa förlängs samt kopplas samman med viltstängsel.

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.

Skyddsåtgärder mot buller, såsom bullerplank eller bullervall, kommer erbjudas till ägare av fastigheter där riktvärden för bullernivå riskerar att överskridas.

Miljö

Två enskilt berörda anser att framlagt vägplansförslag ej är att föredra ur miljösynpunkt på grund av ökade utsläpp genom planerad hastighetshöjning och längre resor via ersättningsvägar. En av personerna efterfrågar livscykelanalys över miljöpåverkan för vägplanen jämfört med befintlig väg. Personen framför även kritik till anläggandet av broar och viltstängsel längs vägen vilket anses påverka landskapsbilden negativt.

En privatperson informerar om tidvis höga vattennivåer vid Hågaån och påtalar risken för översvämning. Personen önskar att vägbanan i området höjs i samband med ombyggnationen.

En fastighetsägare informerar om vattentäkt och pumphus i nära anslutning till väg 55 samt ledningar över väg och grannens åker. Denne önskar att anläggningen bevaras och förutsätter fortsatt god vattenkvalité.

Trafikverkets kommentar:

Konsekvenser för landskap och andra miljöaspekter hanteras i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Avvattningen av vägområdet och vägtrummor under vägen kommer att ses över och justeras i samband med planerad ombyggnation. En klimatkalkyl och samlad effektbedömning tas också fram för vägplanen.

Ledningssamordning pågår för alla ledningar inom vägområdet och Trafikverket bevakar enskilda anläggningar som kan komma att påverkas. Nödvändig ledningsomläggning sker i samband med planerad ombyggnation.

Viltstängsel & Faunapassager

Flera privatpersoner ställer sig positiva till en ombyggnation av 2+1 väg med viltstängsel då många djur är i rörelse kring väg 55, dock önskas mer information om hur viltövergångar skall utformas och fungera. En person är negativ till anläggandet av viltstängsel då man anser att detta begränsar djurens framkomlighet. Ansvarig för viltolyckor i området är kritisk till att Trafikverket i nuvarande förslag på utformning inte följt tidigare angivna rekommendationer.

En person påtalar att placering av viltstängsel vid Kongo är undermåligt utformat då ingen hänsyn tagits till anslutande vägar.

En person föreslår att planerad faunabro istället utformas som kombinerad övergång för både djur, fotgängare och cyklister. Denne anser att detta skulle öka attraktiviteten med bron.

Vidare framhåller lantbrukare att viltstängsel ej bör anläggas på åkermark då markanspråket innebär förlust av EU-bidrag. Det efterfrågas även öppningar i viltstängslet på båda sidor om väg 55 så lantbruksmaskiner har god anslutning till åkermarken.

En privatperson önskar att smådjur fortsatt skall kunna korsa vägen genom vägtrummor. En annan person påtalar att tamdjur frekvent korsar vägen vid Ramstalund samhälle och uttrycker oro över höjd hastighet då detta skulle öka risken för olyckor.

Trafikverkets kommentar:

Viltstängslet är nödvändigt för att minska viltolycksriskerna då hastigheten höjs.

Placering av viltstängsel i Kongo har justerats så ingen konflikt uppstår med anslutande vägar.

Tre faunabroar och flera mindre faunapassager i trummor under vägen är planerade längs sträckan. Planerade åtgärder bedöms leda till säkrare passager över eller under vägen för både större och mindre djur. Faunapassager planeras intill skogsområden varpå det inte anses lämpligt att kombinera dessa med gång- och cykelbroar.

4.2.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer

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

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att 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 förmanar att oupptäckta och oidentifierade lämningar kan finnas längs sträckan. Vidare framhålls 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 försämrad tillgänglighet till ägorna varpå lämpliga in- och utfarter måste tas i beaktan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att länsstyrelsen genomför arkeologiska utredningar steg 1 och 2 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.

Uppsala Brandförsvär

Uppsala Brandförsvär har inget att erinra och välkomnar en trafiksäkrare väg 55 mellan Uppsala och Enköping.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Uppsala akademiförvaltning

Uppsala akademiförvaltning nyttjar infarter till åkerskiften söder och norr om väg 55. För att stora och tunga jordbruksfordon ska kunna ta sig fram behöver Trafikverket beakta att vald utformning har tillräcklig bredd och svängradie.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar inkommen synpunkt och anpassar vägen även för tyngre trafik såsom jordbruksmaskiner.

Försvarsmakten

Försvarsmakten är i grunden positiv till ökad säkerhet och framkomlighet på den

aktuella vägen och har inget att erinra i detta ärende förutsatt att hänsyn tagits till utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser för Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon enligt deras kriterier.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och säkerställer att Försvarsmaktens kriterier för utformning uppfylls.

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.

Förorenade områden och dikesmassor är uppmärksammade och provtagna. SGI noterar att resultaten från provtagningen ska ligga till grund för masshanteringsplanen. SGI har i detta skede inga synpunkter vad gäller markmiljöfrågor.

Trafikverkets kommentar:

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

4.2.6 Samråd med företag, verksamheter och föreningar

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

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Ett företag ser positivt på den nya vägplanen som skapar en säkrare miljö för alla som färdas på dessa vägar samt bättre möjligheter för medlemmar i åkeriföretag att utföra sitt dagliga arbete.

Ett annat företag som bedriver bergtäkt och deponi motsätter sig ombyggnation av fastighetens in- och utfart då denna inte anses vara anpassad till verksamhetens tunga transporter. Anslutningen byggdes om 2018 för att öka trafiksäkerheten vilket bland annat innebar en breddning av vägen för att kunna anlägga ett accelerationsfält. Detta var då ett krav från Trafikverket. Företaget begär därför att säkerheten ligger på minst samma nivå som i dagsläget och håller samma kapacitet. Vidare anser företaget att en planerad busshållplats kommer att leda till försämrad trafiksäkerhet då många lastbilar kommer från Skärfälten. Vidare är man kritisk till stängning av den andra in- och utfarten till verksamhetsområdet eftersom den behövs i samband med framtida verksamhetsutveckling. Om nämnd in- och utfart stängs behöver ytterligare trafik ledas igenom området för täkt- och deponi vilket är olämpligt.

En vägförening vid Läbyvadsvägen anser att vägen i nuvarande skick inte är dimensionerad för en ökad belastning. Vidare lyfts frågan om bidrag till underhåll av vägen kommer att öka i motsvarande omfattning. Vägföreningen anser också att en hastighet på 100 km/h kommer att medföra stora risker vid in- och utfarten i anslutning till Nåsten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förändrar inte nuvarande in- och utfart till bergtåken, företaget tycks ha feltolkat publicerade handlingar. Accelerationsfältet mot Uppsala samt vänstersvingfält från Uppsala till bergtåken kommer kvarstå. Endast en förändring sker i anslutning till in- och utfarten i form av anläggning av ytterligare accelerationsfält från bergtåken i riktning mot Örsundsbro. Busshållplatsen i anslutning till in- och utfarten har exkluderats i uppdaterad vägplansförslag. I samband med ombyggnation till mötesfri väg behöver ett antal in- och utfarter stängas för att uppnå god trafiksäkerhet och möjliggöra omkörningsfält. Verksamhetsområdets andra in- och utfart är av sämre standard och nyttjas ej idag varpå det förefaller som den sammanvägt lämpligaste lösningen att stänga den gentemot annan in- och utfart.

Trafikverket planerar förstärka befintlig väg med anledning av förväntad framtida trafikökning och planerad hastighetshöjning. Vad gäller in- och utfarten i anslutning till Nåsten har Trafikverket sett över alternativa lösningar.

Korsningar

Ett företag undrar om hastigheten förblir 70 km/h vid korsningen i Säva, samt om de två nuvarande fartkamerorna behålls.

Trafikverkets kommentar:

Vid korsningen i Säva planeras hastighetsgränsen vara 70 km/h. Fartkamerorna bedöms kunna vara kvar även efter genomförd ombyggnation.

In- och utfarter & Ersättningsvägar

En samfällighet vid Läby Vadbacka motsätter sig planerad stängning av in- och utfart till området då kvarvarande anslutning till väg 55 som inte stängs är väldigt snäv och har dåliga siktförhållanden.

En vägförening anser att övergång i anslutning till infart vid Läbyvadsvägen bör kompletteras med refug för gående samt få kraftig belysning som säkerställer bättre sikt även vid dåligt väder.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över alternativa lösningar och justerat nya in- och utfarten i uppdaterat vägplansförslag vilket förbättrar anslutningen och ökar trafiksäkerheten. Andra utfarten förblir således stängd.

Enligt Trafikverkets regelverk krävs ej belysning på landsbygd. Vissa hållplatser och gång- och cykelbroar kan vara aktuella för belysning vilket ses över i fortsatt projektering.

Gång- och cykelväg

Den planerade gång- och cykelväg genom en samfällighets område anses vara placerad på fel sida av vägen där den gör en stor inverkan.

Ett företag efterfrågar ett förtydligande på lösningen till gångvägen vid ridcentret då förslaget inte anses bra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har analyserat hur invånarnas anslutningar till gång- och cykelvägen ska utformas så bra som möjligt med hänsyn till terrängförhållande samt natur- och kulturskyddsområden. Nuvarande dragning av gång- och cykelväg flyttas således inte till andra sidan om väg 55 i uppdaterad vägplansförslag.

Trafikverket har sett över gångväg till ridcentret och planerar förflytta gång- och cykelbro närmare befintlig korsning.

Busshållplatser

En samfällighet och en vägförening anser att den nya placeringen av busshållplatsen vid Läby Vadbacka för bussar mot Uppsala ligger för långt bort. Hållplatsen bör istället anläggas i närhet till planerad gång- och cykelbro för ökad tillgänglighet.

En vägförening undrar om hållplatserna Brunna och Skornome blir kvar då dessa används för skolskjuts.

Trafikverkets kommentar:

Gång- och cykelbroar har placerats strategiskt i förhållande till korsningar och närhet till hållplatser vid Läby Vadbacka. Busshållplatser har placerats så nära den planera gång- och cykelbron som möjligt i enlighet med gällande föreskrifter.

Hållplatserna för skolskjuts i Brunna och Skornome kommer kvarstå.

Markanspråk

Ett företag som bedriver bergtäkt och deponi anser att tillfällig nyttjanderätt inte är anpassat till befintligt verksamhetsområde och att Trafikverket inte har specificerat vad ytan ska användas till.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har sett över ytan som ämnas nyttjas för etablering. Området för tillfällig nyttjanderätt har i uppdaterat vägplansförslag minskats och förflyttats ut från verksamhetsområdet.

Buller

En samfällighet anser att ökad hastighet ger en högre bullernivå och önskar därmed bullerskydd.

Ett företag undrar hur mycket bullernivåerna ökar med en hastighet på 100 km/h vid korsningen i Säva, samt om Trafikverket planerar anlägga bullerskydd.

En vägförening anser att hastighetsgränsen 70 km/h bör behållas vid Nåsten för att minska bullernivån.

Trafikverkets kommentar:

Vid Säva planeras hastighetsgränsen vara 70 km/h.

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. Skyddsåtgärder mot buller, såsom bullerplank eller bullervall, kommer erbjudas till ägare av fastigheter där riktvärden för bullernivå riskerar att överskridas.

Miljö

En samfällighet upplyser om höga vattennivåer vid Hågaån och anser att vägen bör höjas i samband med ombyggnation.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket inventerar och projekterar avvattningen av vägen. Flertalet diken, trummor och sedimentationsbrunnar kommer genom ombyggnation anpassas till dagens och framtida förutsättningar för avvattning. Kommunen ansvarar i sin planering att omkringliggande bostadsområden och infrastruktur ej översvämmas.

Viltstängsel & Faunapassager

En samfällighet har observerat att ett flertal smådjur använder vägtrummor för att passera vägen. Denna möjlighet för djuren bör bibehållas och helst förbättras.

Trafikverkets kommentar:

Tre faunabroar och flera mindre faunapassager i trummor under vägen är planerade längs sträckan. Många vägtrummor för vägdagvatten kommer att bytas ut då vägen justeras. Planerade åtgärder bedöms leda till säkrare passager över eller under vägen för både större och mindre djur. Vid Hågaån behålls befintlig vägbro som har hyllor för smådjur längs med vattendraget.

Ledningar

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

Företaget önskar fortsatt dialog med Trafikverket angående ledningssamordning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen information och ledningsunderlag. Elnätсанläggning 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 kungörelse.

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

Allmänt

En privatperson anser att publicerade ritningar och dokument till vägplanen är svårtydda. Två privatpersoner efterfrågar olycksstatistik längs sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig inkommen synpunkt i utformningen av kommande underlag. Trafikverket översänder efterfrågat underlag gällande olycksstatistik.

Vägutformning & Trafiksäkerhet

Det inkommer ett antal yttranden från privatpersoner som ställer sig positiva till projektet och en ombyggnation till 2+1 väg. En person är positiv till ökad framkomlighet men hade föredragit ombyggnation till motorväg och undrar hur anslutningar till vägen kommer utformas. En person motsätter sig projektet då det orsakar längre körning för jordbruksmaskiner samt att mark tas i anspråk.

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 samt omkörning av fordon med motorstopp. Det betonas att detta krävs för att uppnå god trafiksäkerhet och undgå ökad köbildning. Flertalet påpekar att detta även är nödvändigt för att motverka att mopedister istället kör på den gång- och cykelväg som det planeras för, medan andra är av åsikten att man bör införa undantag som ger mopedister rätt att köra på gång- och cykelvägen då dessa anses som oskyddade trafikanter. Någon anger även att ett alternativ till extra vägren är att bygga nya lokala vägar intill väg 55 för långsamtgående fordon att färdas på.

Kritiska röster höjs mot en hastighetsökning längs sträckan, särskilt i närheten av samhällen då man anser att detta drastiskt ökar risken för olyckor och försvårar anslutning till vägen samt leder till ökat buller.

En privatperson önskar att hastigheten sänks längs väg 596 alternativt att vägen breddas. En annan privatperson önskar tung trafik begränsas tillträde från väg 55 och från Lurbo bro då fordonen anses bidra till ökad köbildning och försämrade trafiksäkerhet.

Flertalet förslag inkommer från olika privatpersoner. Ett förslag rör omledning av trafik från väg 55 till väg 569 mot Alsta då nuvarande dragning innebär att tung trafik passerar genom Örsundsbro samhälle, vilket medför bristande trafiksäkerhet, ökade avgaser och höga bullernivåer. Ett annat förslag rör ändrad vägutformning vid Örsundsbro södra infart inkommer där en privatperson önskar att korsningen görs i två plan så väg 55 löper ovan väg 568 för förbättrad trafiksäkerhet då hastighet höjs till 100 km/h.

En privatperson föreslår en kombinerad bro för bilar, fotgängare och cyklister vid Ramstalund för att inte förstöra åkermark i onödan. En annan påtalar att det behöver vara minst 5 meter brett mellan vägräcken längs vägen för att förenkla framkomligheten för jordbruksmaskiner.

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. Enligt trafikföreskrifter får mopeder klass 1, såsom EU-mopeder, med maxhastighet 45 km/h ej färdas på planerad gång- och cykelväg. Däremot tillåts mopeder klass 2 med maxhastighet 30 km/h. Trafikverket planerar ej ett parallellt vägnät för långsamtgående fordon då dessa fortsatt kan nyttja väg 55.

Vid vissa områden, såsom Säva, Västergärde, Ramstalund och Skärfälten, planeras hastighetsgränsen vara 70 km/h. Vid Kvarnbolund samt Läby Vadbacka och Nästen planeras hastighetsgränsen vara 100 km/h då siktförhållanden bedöms goda.

Trafikverket meddelar att väg 569 och väg 596 ligger utanför projektets åtagandegräns. Åsikterna förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

Trafikverket planerar inte anlägga kombinerade broar för fordon, cyklister och gångtrafikanter.

Trafikverket utformar vägbredd efter gällande regelverk "Vägars- och gators utformning".

Korsningar

Ett antal privatpersoner anser att det är svårt att ansluta till väg 55 och att det tidvis blir långa köbildningar vid flera korsningspunkter. Det anses generellt svårt att göra vänstersväng ut på väg 55 vid samtliga korsningar längs sträckan varpå Trafikverket bör se över möjliga åtgärder i kommande arbete. Det uttrycks särskilt oro över att situationen försämras i och med planerad hastighetshöjning varpå bättre lösningar efterfrågas, i synnerhet vid Ramstalund och Skärfälten.

Ett flertal personer efterfrågar cirkulationsplats i korsningen vid Ramstalund för att förbättra trafikflödet. En cirkulationsplats anses även förbättra trafiksäkerheten och hantera den sannolika trafikökningen som sker till följd av begränsning av utfarten vid Ramsta skola.

En privatperson inkommer med önskemål att väg 596 breddas vid korsningen mot väg 55 i Skärfälten för att möjliggöra påfartsfiler åt båda riktningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar inkomna synpunkter och har sett över alternativa lösningar. Vid vissa korsningar, såsom Ramstalund och Skärfälten, planeras hastighetsgränsen vara 70 km/h.

Anläggning av cirkulationsplats vid Ramstalund är inte aktuellt då en justering från fyrvägs korsning till två förskjutna trevägs korsningar bedöms leda till förbättrade trafikflöden och ökad trafiksäkerhet. I Ramstalund kommer in- och utfarten från samhället få ytterligare förhöjd kapacitet då vänster- och högersväng fördelas på två anslutningar till väg 55.

Trafikverket meddelar att väg 596 ligger utanför projektets åtagandegräns. Åsikten förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

In- och utfarter & Ersättningsvägar

För att inte förstöra åkermark i onödan föreslås en översyn av ersättningsvägar vad gäller placering samt möjlighet för anläggning i fältkanter. Vidare påtalas att utformning av in- och utfart till åkermark bör diskuteras med berörda lantbrukare.

En privatperson förutsätter att projektet ombesörjer och bekostar bildande av gemensamhetsanläggningar för planerade ersättningsvägar.

Ett flertal privatpersoner anser att vägen bör breddas mellan Ramsta skola och Ramstalund då många bilar och bussar hänvisas dit då vänstersväng inte tillåts enligt nuvarande förslag. I dagsläget är vägen mötesfri, vilket många anser inte kommer fungera med ökade trafikflöden. En privatperson framhåller att det är viktigt att det fortfarande går att hämta och lämna barn vid Ramsta skola med bil.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och har sett över alternativa lösningar. Ett extra samråd är planerat till hösten 2021. Berörda lantbrukare kan ta kontakt med Trafikverket gällande information om hur in- och utfart till åkermark påverkas.

Ersättningsväg kommer att vara enskild och hanteras utanför vägplanen.

Trafikverket kommer att initiera lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar och även stå för kostnaderna av dessa. Kostnader för drift- och underhåll fördelas mellan de fastigheter som nyttjar ersättningsvägen.

Nuvarande fyrvägs korsning vid Ramstalund omläggs till två förskjutna trevägs korsningar på grund av höga trafikflöden. Detta är nödvändigt för att uppnå en trafiksäker lösning och minska belastningen på korsningen.

Korsningen vid Ramsta Kyrka kommer att begränsas till högersväng av trafiksäkerhetsskäl. Trafikanter mot Uppsala hänvisas till närliggande korsning i Ramstalund som nås via ombyggd och breddad statlig väg som löper parallellt med väg 55.

Gång- och cykelväg

Det inkommer ett flertal yttranden från privatpersoner som ställer sig positiva till den planerade gång- och cykelvägen med tillhörande broar. Dock påpekar ett fåtal att gång- och cykelbroarna behöver placeras strategiskt i närhet av korsningar och hållplatser för att dessa skall nyttjas fullt ut. Detta anses inte ha gjorts vid Säva, Ramstalund samt Lund och Lugnet.

Det efterfrågas fler gång- och cykelbroar alternativt gångtunnlar längs sträckan då fotgängare känner sig osäkra vid passage och ofta ses springa över vägen, detta i synnerhet vid Skärfälten och Ramstalund. Det påtalas att hastighetsbegränsningar sällan efterlevs och det även är önskvärt med belysning i anslutning till övergångar. Där planfria passager ej förekommer bör säkrare övergångsställen med trafikljus och ordentliga trottoarer anläggas, i synnerhet vid busshållplatser. Nuvarande övergångar vid bland annat Ramsta skola och Skärfältens busshållplats anses vara i behov av förbättring.

Det inkommer ett antal synpunkter på att gång- och cykelvägen bör fortsätta löpa längs norra sidan av väg 55 från Ramstalund till Skärfälten och vidare mot Uppsala eftersom fler hushåll är belägna där. Man anser även att en ordentlig gång- och cykelväg behöver finnas mellan Ramsta skola och Ramstalund.

Ett stort antal privatpersoner inkommer med synpunkten att en separerad gång- och cykelväg även behöver anläggas från väg 55 ut mot Edeby, Näs-Focksta, Högby, Stabby och Hammarskog. Detta eftersom väg 596 är hårt trafikerad av både personbilar och tung trafik vilket gör det farligt att gå eller cykla längs sträckan. Ska boende i områden längs väg 596 också kunna nyttja den planerade gång- och cykelvägen och ansluta till kollektivtrafiken längs väg 55 krävs säker förbindelse dit.

Fråga uppkommer huruvida det planerats för cykelställ där gång- och cykelvägen ansluter till hållplatser. Detta anses högst önskvärt och förenklar det kollektiva resandet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har analyserat hur invånarnas anslutningar till gång- och cykelvägen ska utformas så bra som möjligt och har sett över placeringen av gång- och cykelbroar. Gång- och cykelbroar har placerats strategiskt i förhållande till korsningar och närhet till hållplatser. Trafikverket planerar inte för fler gång- och cykelbroar längs sträckan. Dock kommer någon form av passage finnas, såsom övergångsställe.

Dragning av gång- och cykelväg norr om väg 55 vid Ramstalund bedöms ej lämpligt på grund av existerande naturskyddsområden och fornlämningar.

Trafikverket meddelar att väg 596 ligger utanför projektets åtagandegräns. Åsikten förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

I uppdaterat vägplansförslag planeras anläggning av cykelparkering i anslutning till hållplatserna Säva, Ramstalund och Skärfälten.

Pendlarparkering

Många inkommer med frågor och önskemål gällande anläggning av pendlarparkeringar. Dessa önskas i synnerhet vid samhällen såsom Ramstalund, Skärfältens, Säva och Lund där det finns goda möjligheter för byte till kollektivtrafik. Särskilt stort anses behovet av ytterligare parkering vara vid Ramstalund i och med stängning av hållplats Ramsta Kyrka där nuvarande parkeringsmöjligheter finns. Då pendlare hänvisas till intilliggande hållplats Ramstalund behöver det där tillkomma parkeringsmöjligheter eftersom så saknas i dagsläget. Anläggs ingen pendlarparkering kommer möjligheten för kombinationsresande försvinna och biltrafiken öka.

Trafikverkets kommentar:

I uppdaterat vägplansförslag planeras anläggning av pendlarparkering vid Säva, Ramstalund och Skärfälten.

Busshållplatser

Ett stort antal privatpersoner ställer sig negativa till planerad indragning och förflyttning av hållplatser längs sträckan och anser att möjligheterna för kollektivt resande drastiskt försämrats.

Många är särskilt kritiska till stängningen av hållplats Ramsta kyrka i kombination med planerad förflyttning av intilliggande hållplats Ramstalund vilket anses påtagligt försämra tillgängligheten. I dagsläget nyttjas hållplats Ramsta kyrka av både elever och anställda på Ramsta skola men även flera pendlare då goda parkeringsmöjligheter finns. Hänvisas dessa resenärer till hållplats Ramstalund blir avståndet dit långt, i synnerhet i riktning mot Uppsala då denna hållplats förskjuts längre bort. Hållplatserna i Ramstalund behöver således flyttas närmare Ramsta kyrka om så ska fungera.

Vidare anses ny lokalisering av hållplats Lugnet olämplig och det uttrycks oro över förflyttning av hållplats Bragby då denna anses hamna alltför avlägset. En person undrar även huruvida hållplatserna Brunna och Skornome blir kvar då dessa används för skolskjuts.

Det framhålls en generell önskan om säkert utformade busshållplatser strategiskt placerade i anslutning till korsningar med säkra övergångar och gång- och cykelbroar. Oro finns att ombyggnation till 2+1 väg kommer försvåra möjligheten att ta sig till och från hållplatser. Även säkra busshållplatser längs väg 596 efterfrågas.

En privatperson efterfrågar analys över det framtida nyttjandet av busshållplatser efter ombyggnation då vissa hållplatser i dagsläget anses för farliga att använda trots god placering.

Trafikverkets kommentar:

Placering av busshållplatser ändras efter vad som överenskommits under samrådsmöten med Regionen och berörd kommun. Detta gäller bland annat hållplatsen Ramsta Kyrka, Lugnet, Bragby.

Från hållplats Ramsta Kyrka hänvisas trafikanter vidare till intilliggande hållplats Ramstalund. Från hållplats Lugnet har alternativ väg utformats för anslutning till intilliggande hållplats Rosendal.

Hållplatserna för skolskjuts i Brunna och Skornome kommer kvarstå.

Hållplatser är placerade i närheten av någon form av förbindelse, såsom ögla, korsning eller övergångsställe genom öppning i mittbarriär.

Trafikverket meddelar att väg 596 ligger utanför projektets åtagandegräns. Åsikten förs vidare till Trafikverkets regionala planerare.

Trafikverket hänvisar frågan om analys över det framtida nyttjandet av busshållplatser till Regionen.

Viltstängsel & Faunapassager

Ett fåtal yttrande gällande viltstängsel och viltpassager inkommer där man ställer sig positiv till anläggning av dessa på grund av det stora antalet viltolyckor som förekommer längs sträckan. Dock önskas det att viltstängsel placeras mellan väg 55 och planerad gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar:

Viltstängslet kommer att förläggas mellan väg 55 och gång- och cykelvägen för att minimera markanspråk. Placeringen förbättrar boendes tillgänglighet till gång- och cykelvägen. Grindar i viltstängslet kommer att placeras vid anslutning till busshållplatser.

5. Underlag

Samrådsunderlag, planlägningsbeskrivning, inkomna yttranden under samråd samt minnesanteckningar från samrådsmöten finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/119335.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala. Besöksadress: Östunagatan 4-6, Uppsala
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se