

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 55 Enköping-Litslena

Enköpings kommun, Uppsala län

För vägplan, 2020-12-08

Uppdragsnummer: Väg55 – 163589



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 55 Enköping-Litslena

Författare: Elin Johansson, Licab AB

Dokumentdatum: 2020-12-08

Ärendenummer: TRV 2019/119234

Uppdragsnummer: Väg55 – 163589

Version: 1.0

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

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	5
SAMRÅD	5
Samråd i skede samrådsunderlag.....	5
Samråd med berörd länsstyrelse.....	5
Samråd med berörd region	8
Samråd med berörd kommun	9
Samråd med enskilt berörda.....	10
Samråd med företag och verksamheter	10
Samråd med allmänheten	11
Samråd i skede samrådshandling	12
Samråd med berörd länsstyrelse.....	12
Samråd med berörd region	17
Underlag	18

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.

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 6,5 km löper mellan trafikplats Annelund, E18/väg 55 och Litslena kyrka, Enköping.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Uppsala under samrådstiden.

Samrådsredogörelsen omfattar synpunkter på samrådsunderlaget som inkommit till och med 2020-11-30. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2019/119234.

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

Samrådsunderlaget daterat 2020-07-14 och samrådsredogörelsen skickades 2020-08-17 till länsstyrelsen i Uppsala län för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2020-10-09 att ombyggnationen av väg 55 i Enköpings kommun kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

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.

Samrådskrets

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

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

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.

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 6 april-5 juni 2020 annonserades 2020-05-04 i Post- och Inrikes Tidningar, samt i Enköpingsposten 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, Region Uppsala, Enköpings kommun och Uppsala kommun. Syftet med samrådet var att delge underlaget till ovan nämnda parter inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

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

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

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

Samråd med berörd länsstyrelse

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

Trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter

Länsstyrelsen lyfter fram vikten av en optimal lokalisering av busshållplatser och gång- och cykelpassager så att hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet för oskyddade trafikanter

uppnås. Länsstyrelsen anser att detta bör vara ett mer centralt mål och ges mer uppmärksamhet i underlaget.

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket framhåller att hög trafiksäkerhet och tillgänglighet utgör en central del av projektmålsättningen. Genom att anlägga en separat gång- 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 stadie. 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 vägplansförslag finns tillgängligt. Trafikverket noterar att man ska begära utredning i god tid.

Naturvärden

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

Trafikverkets kommentar:

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

Påverkan på människors hälsa och miljö

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

Trafikverkets kommentar:

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

Vattenskyddsområde

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

Trafikverkets kommentar:

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

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

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

Trafikverkets kommentar:

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

Vattenverksamhet

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

Trafikverkets kommentar:

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

Samråd med berörd region

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som framfördes av Region Uppsala under samrådsmötet 2020-04-28 samt information via e-post 2020-05-11 och yttrandet daterat 2020-06-05.

Lokalisering av hållplatser och skolbussar

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

Farlig passage vid Enköping industriområde

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

Trafikverkets kommentar:

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

Pendlarparkering

Region Uppsala lyfter frågan om pendlarparkeringen vid Litslena Kyrka.

Trafikverkets kommentar:

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

Separerad gång- och cykelväg och planerade under- och övergångar

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

Trafikverkets kommentar:

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

Samråd med berörd kommun

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

Framkomlighet och säkerhet vid Enköping industriområde

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

Trafikverkets kommentar:

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

Buller och åtgärdsplan

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

Trafikverkets kommentar:

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

Separerad gång- och cykelväg och statlig väghållning

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

Trafikverkets kommentar:

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

Samråd med enskilt berörda

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

In- och utfarter

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

Trafikverkets kommentar:

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

Passager

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

Trafikverkets kommentar:

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

Buller

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

Trafikverkets kommentar:

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

Samråd med företag och verksamheter

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

Information om projektet

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket meddelar att då arbetet ännu befinner sig utredningsfasen kan inga specifika dragningar anges. Trafikverket planerar att ha ett samrådsmöte med allmänheten och

enskilt berörda när det finns ett utarbetat förslag till vägplan. Trafikverket informerar att det saknas statistik över antal cykeltrafikanter, men översänder en karta med statistik gällande olyckor av olika svårighetsgrader till avsändaren.

Trafiken vid korsningen i Skolsta och säkerhetsbrister

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

Trafikverkets kommentar:

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

Samråd med allmänheten

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

Trafikåtgärder

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

Gång – och cykelväg

En intresseförening framför önskemål rörande gång- 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.

Föreningar

En privatperson efterfrågar information om kända föreningar på sin fastighet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket informerar vad som noterats i det interna utredningsdokumentet "PM Markföreningar".

Samråd i skede samrådshandling

Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsunderlaget daterat 2020-07-14 och samrådsredogörelsen skickades 2020-08-17 till länsstyrelsen för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2020-10-09 att ombyggnationen av väg 55 i Enköpings kommun kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Nedan redovisas de synpunkter som framfördes i beslutet av Länsstyrelsen i Uppsala län i sin helhet.

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 15 § väglagen (1971:948) att den planerade ombyggnationen av väg 55 i Enköpings kommun, så som det redovisas i samrådsunderlaget daterat rev. 14 juli 2020, kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Redogörelse för ärendet

Länsstyrelsen har fått samrådsunderlag och samrådsredogörelse för vägplan Väg 55 Enköping – Litslena, Enköpings kommun, på remiss gällande beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Syftet med vägplanen är att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten längs med väg 55 genom att bygga en mötesfri väg med mittseparering, 2+1 körfält med skyltad hastighet 100 km/h samt gång- och cykelväg parallellt med vägnätet.

Inom ramen för vägplanarbetet ska omdisponering av vägbanan, ombyggnad av korsningar och anslutningsvägar, ett antal planskilda gång- och cykelpassager, skyddsåtgärder för omgivningen samt förbättrade sidoområden utredas.

Motivering

Länsstyrelsen ska under samrådet pröva om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vid bedömningen av om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 15 § väglagen (1971:948), ska länsstyrelsen ta hänsyn till det som anges i 10 § punkt 1–3 och 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Till grund för Länsstyrelsens bedömning gällande betydande miljöpåverkan ligger Trafikverkets reviderade samrådsunderlag daterat den 14 juli 2020 och samrådsredogörelse daterad den 28 juli 2020.

Länsstyrelsens beslut ska redovisa de omständigheter som talar för eller emot att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vid bedömningen med stöd av kriterierna i miljöbedömningsförordningen har hänsyn tagits till projektets omfattning och miljöpåverkan, lokaliseringen samt de möjliga effekternas karakteristiska egenskaper.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets reviderade samrådsunderlag daterat den 14 juli 2020 inte i tillräcklig grad uppfyller kraven i 8 § och 9 § punkt 1 miljöbedömningsförordningen. Underlagets omfattning och detaljering har inte varit tillräckligt vad gäller påverkan på riksintresse kulturmiljö och fornlämningar, människors hälsa – buller, MKN ytvatten och påverkan på enskilda vattentäkter från dagvatten. Detta framförallt vad gäller åtgärdens möjliga miljöeffekter, dess typ och utmärkande egenskaper, som räknas upp i 13 § miljöbedömningsförordningen.

Enskilda har beretts tillfälle att yttra sig i enlighet med 14 c § väglagen, som anger att den som avser att bygga vägen ska ta fram underlag för samrådet och göra det tillgängligt samt ge de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig.

Verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper (11 § miljöbedömningsförordningen)

Det aktuella projektet berör en sträcka på cirka sju kilometer. Vägen kommer att byggas till en mötesfri väg med mittseparering, två plus ett körfält. På vissa ställen kommer vägen att behöva breddas och det ska byggas över- och undergångar. Hastigheten kommer att höjas från 70 respektive 90 km/h till 100 km/h, vilket riskera att medföra en ökning av trafiken eftersom framkomligheten ökar. Vägen är även en viktig transportslänk och ett betydelsefullt kollektivtrafikstråk. En gång- och cykelväg ska dras parallellt och på sträckan finns flera direkta utfarter vilka behöver samordnas och dras om i nya sträckningar.

Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering (12 § miljöbedömningsförordningen)

Riksintresse kulturmiljövård och fornlämningar

Vägplanen innebär ett intrång i ett betydelsefullt kulturlandskap, där vägplanen påverkar ett riksintresseområde, Härkeberga och Litslena, som är utpekade som en av landets rikaste fornlämningsmiljöer, med omfattande lämningar från bronsåldern och järnåldern belägna i odlingslandskapet och värdefulla medeltida kyrkomiljöer vid Härkeberga och Litslena.

Uttryck för riksintresset är ett stort antal skärvtenshögar och hållristningar, omfattande äldre och yngre järnåldersgravfält samt stensträngssystem och Härkeberga 1300-talskyrka och reglerade kyrkby med kaplansgård från 1700-talet, Litslena medeltida kyrkomiljö med tingshus och gästgivargård. Hålvägar vid Litslena och ålderdomligt vägsystem med flera runstenar och milstolpar.

Det framgår bland annat av samrådsunderlaget att vägen på vissa ställen behöver breddas och att nya över- och undergångar ska anläggas, att cykel- och gångväg ska dras parallellt samt att vissa utfarter måste dras om. Länsstyrelsen anser att sannolikheten är stor att de åtgärder som ska utföras i vägplanen kan kräva arkeologiska insatser och eventuellt betydande sådana eftersom området är komplext och betydelsefullt. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att åtgärderna får negativ inverkan på det betydelsefulla kulturlandskapet. Utifrån det underlag som Trafikverket redovisat i samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen bedömer Länsstyrelsen därför att det finns risk för att skada kan komma att ske på den betydelsefulla kulturmiljön, och att vägplanen därför kan antas medföra betydande miljöpåverkan ur detta hänseende.

MKN ytvatten, samt dagvatten och enskilda vattentäkter

Vägområdet berör ett antal vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer, Fiskviks kanal korsas flera gånger och nedströms finns recipienten Mälaren-Prästfjärden. För Fiskviks kanal föreligger betydande påverkan från transport och infrastruktur och urban markanvändning, enligt den påverkansbedömning som gjorts av Vattenmyndigheten i förvaltningscykel 3. För Fiskviks kanal kan utläsas att den betydande påverkan härleds från dagvatten och beror till stor del på hög trafikintensitet i området. Detta medför risk för att god kemisk eller ekologisk status inte uppnås till måläret. Även för nedströms recipient Mälaren-Prästfjärden har dagvatten pekats ut som en källa till betydande påverkan för vattenförekomsten, vilket innebär en risk att god kemisk och ekologisk status inte uppnås till måläret.

Trafikverket har uppgett att de avser att se över befintliga dagvattenlösningar för vägen och i samband med vägplanens genomförande säkerställa att fördröjning och rening utförs så att det inte ska uppstå någon försämring av vattenkvaliteten nedströms samt så att förbättring för uppfyllelse av miljö kvalitetsnormerna inte hindras.

Länsstyrelsen anser dock inte att det är tillräckligt att Trafikverket endast uppger att det inte ska uppstå någon försämring av miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomster eller att de inte ska hindra en förbättring. Länsstyrelsen anser inte heller att det är tillräckligt att se över befintliga dagvattenlösningar för vägen utan att inkludera förbättringsåtgärder för närliggande enskilda vattentäkter (brunnar). Länsstyrelsen saknar i dagsläget konkreta förbättringsåtgärder av dagvattenlösningar, som kan minimera påverkan på enskilda vattentäkter.

Länsstyrelsen ser att Trafikverket har två roller i infrastrukturärenden, både som verksamhetsutövare men även som prövande myndighet. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket, som myndighet, även bär ett ansvar att arbeta med förbättringsåtgärder för vattenförekomsternas status eftersom miljö kvalitetsnormerna styr miljö arbetet, enligt 5 kap 3 § miljöbalken (1998:808), MB.

Trafikverket som myndighet är bunden till att följa miljö kvalitetsnormerna. Om man ska uppnå en miljö kvalitetsnorm till en viss tidpunkt och om vattenförekomsten har dålig status idag räcker det inte med icke-försämrings kravet utan man måste vidta åtgärder. För en åtgärd som inte försämrar, är det upp till den prövande myndigheten att titta på om den planerade åtgärden kan vidta förbättringar upp till den grad att det inte är orimligt att vidta åtgärden. Idag finns ett kraftigt åtgärdsunderskott i miljö förvaltningsarbetet och befintlig verksamhet behöver vidta åtgärder, inte bara för att nå miljö kvalitetsnormer utan även för att ge möjlighet för nya verksamheter att komma in. Det är i ett sent skede för Trafikverket som prövande myndighet att börja titta på förbättringsåtgärder. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket som verksamhetsutövare måste föra en diskussion om förbättringsåtgärder under processen med att ta fram en vägplan, och att detta används som underlag i vägplanarbetet genom att Trafikverket som verksamhetsutövare framför förslag till åtgärder som bidrar till förbättringar.

Eftersom Trafikverket inte konkretiserar förbättringsåtgärder vad gäller miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster och enskilda vattentäkter bedömer Länsstyrelsen att det finns risk att projektet kan antas medföra betydande miljö påverkan.

Hälsa och säkerhet - Buller

Länsstyrelsen framförde i sitt yttrande över samrådsunderlaget att det inför beslutet om betydande miljö påverkan fanns behov av mer underlag om buller, bland annat underlag

som på en översiktlig nivå beskriver hur boende som bor i närhet till vägen kommer att påverkas av buller i det flacka landskapet som en följd av de förhöjda hastigheterna. Länsstyrelsen påtalade också att bullret påverkar dels influensområdets utbredning, dels omfattningen av bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse. Länsstyrelsen framförde även att Trafikverket skulle konkretisera bullerproblematik mer.

Trafikverket har reviderat samrådsunderlaget något inför beslut om betydande miljöpåverkan och presenterar bland annat att vägbullerkartan visar att gränsvärden för bullernivåer från fordon enligt internationell nivå överstigs i en korridor längs hela vägsträckan. Länsstyrelsen anser dock inte att denna revidering tillräckligt visar på påverkan och miljöeffekter som åtgärden kan väntas få på bebyggelse längs vägsträckan och hur en höjning av hastigheten påverkar denna och vilka miljöeffekter det får.

De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper (13§ miljöbedömningsförordningen)

Riksintresse kulturmiljö och fornlämningar

I nuläget är det oklart vilken utbredning de förväntade miljöeffekterna kan komma att få på det betydelsefulla kulturlandskapet då vägens utformning, framförallt breddning av befintlig väg och ombyggnation av lokalvägar och anläggning av under- och övergångar, inte är utmärkta. Sådana åtgärder kommer att ta mark i anspråk för en oöversiktlig framtid. Det kommer även påverka både vetenskapliga och upplevelsevärden i kulturmiljön. Även uppsättning av viltstängsel kan komma att innebära negativ påverkan på den visuella upplevelsen, tex. siktlinjer, av fornlämningsmiljön samt kyrkomiljön.

Utifrån det underlag som Trafikverket uppvisat gör Länsstyrelsen bedömningen att det finns en stor risk att det kommer att bli betydande/irreversibla effekter i det komplexa fornlämningslandskapet, och att sannolikheten för en negativ påverkan är stor, där permanenta skador på fornlämningslandskapet kan uppstå vid genomförande av åtgärden.

MKN ytvatten samt dagvatten och enskilda vattentäcker

Påverkan på MKN för ytvattenförekomster från dagvatten kan anses öka om vägbyggnationen innebär en storleksökning eller en ökning i trafikintensitet, detta på grund av att förorenat dagvatten kommer nå recipienten. Omfattningen av påverkan kan anses vara stor då den innebär en konstant påverkan med hög komplexitet eftersom dagvattnets sammansättning varierar. Den kumulativa effekten från dagvatten på recipienten är högst relevant. Dagvattenföroreningar härrör främst från vägar, infrastruktur och urban markanvändningen vilka är små och/eller diffusa påverkanskällor.

Föroreningsgraden är således ett resultat av ett kumulativt tillflöde och det uppstår inte till följd av utsläpp från en specifik verksamhetsutövare.

Det finns en mängd olika åtgärder och lösningar för att omhänderta dagvatten, det finns således goda förutsättningar att förhindra att förorenat dagvatten når recipienten.

Även konkreta förbättringsåtgärder av dagvattenlösningar behövs för att minimera påverkan från dagvatten på enskilda vattentäcker (brunnar), för att inte riskera betydande miljöpåverkan.

Hälsa och säkerhet - buller

Även om Trafikverket åtar sig att inte överskrida normen innebär ett ökat buller i det förhållandevis flacka området ett större påverkansområde med sannolikt fler påverkade

fastigheter, även om inte miljö kvalitetsnormen överskrids, och högre bullernivåer för redan berörda fastigheter. Bristen på underlag om påverkansområdets storlek och det antal fastigheter som påverkas innebär att bedömningen av de effekter som avses i 13 § punkt 1 miljöbedömningsförfordningen dvs. storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet försvåras.

Länsstyrelsen anser när det gäller bedömningen av BMP så är bedömningen av åtgärdernas effekt enligt 13 § punkt 5 miljöprövningsförfordningen en viktig del d.v.s. kan man anta att bullerskyddsåtgärder vanligtvis är så effektiva att det inte finns någon risk för att nivåerna kommer att överskridas. Länsstyrelsen bedömer att en större andel elbilar inte troligtvis ger mindre buller såsom Trafikverket resonerar, däremot instämmer Länsstyrelsen med Trafikverket om att elbilar ger bättre luft.

På grund av att underlaget inte tillräckligt visar på vilken påverkan åtgärden kan få på bebyggelsen och människors hälsa, samt vilka miljöeffekter som kan uppstå, anser Länsstyrelsen att det finns en risk att åtgärden har negativ påverkan på människors hälsa avseende buller, eftersom det finns bostäder och annan bebyggelse som är känslig mot bullerstörningar inom aktuell sträcka. Länsstyrelsen anser därför att åtgärden därav kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Sammanfattande slutsats

På grund av omgivningens komplexitet och länsstyrelsens synpunkter utifrån ovanstående resonemang samt på grund av otillräckligt preciserat och i vissa fall avsaknad av underlag som kan redovisa vilken påverkan projektet kan ge bland annat på riksintresset kulturmiljö, människors hälsa och säkerhet vad gäller buller samt förbättringsåtgärder för miljö kvalitetsnormer för ytvatten och förbättringsåtgärder för att minimera påverkan från dagvatten på enskilda vattentäkter, har Länsstyrelsen viss svårighet att få en komplett bild av projektets totala miljöpåverkan. Då det finns osäkerheter i materialet måste Länsstyrelsen se till en ökad risk för negativ påverkan. Länsstyrelsen gör därför den sammanvägda bedömningen, utifrån ovanstående resonemang kring åtgärdens utmärkande egenskaper, lokalisering och de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper, att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen synpunkter på fortsatt arbete

Länsstyrelsen lämnar här sina synpunkter gällande Trafikverkets fortsatta arbete med vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Riksintresse kulturmiljö samt fornlämningar

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att Trafikverket tydliggör och beskriver vilken påverkan vägplanen har på riksintresse för kulturmiljö Härkeberga och Litslena samt fornlämningar i området. Det är av stor vikt att Trafikverket redovisar och illustrerar hur riksintresseområdet påverkas och hur kulturmiljöer tas tillvara. Trafikverket behöver tex redovisa vilken påverkan åtgärden får på uttrycken för riksintresset, siktlinjer, läsbarheten i miljön, vilka miljöeffekter som kan uppstå, huruvida påverkan är reversibel eller inte, och vilka sammanlagda kumulativa effekter åtgärden medför, både vad gäller kyrkomiljöerna samt fornlämningarna, i det betydelsefulla kulturlandskapet.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten samt dagvatten och enskilda vattentäkter

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket presenterar en dagvattenutredning för att identifiera åtgärder som kan vidtas för miljökvalitetsnormer för vattenförekomster (även enskilda vattentäkter).

Länsstyrelsen uppmanar även Trafikverket att i det fortsatta arbetet gällande skyddsåtgärder utnyttja de jordarter som finns utmed vägen, då det förefaller finnas sträckor med naturliga skydd, så som lera som kan överlagra vattenförekomster (även enskilda vattentäkter), där en effektiv rening kan ske och samtidigt inte äventyra enskilda vattentäkter (brunnar). För att en effektiv och långsiktig rening ska ske behöver reningssystem, om än små, även skötas och eventuellt slamsugas för att ta bort ackumulerade föroreningar. Om reningssystem/diken är felaktigt konstruerade eller inte underhålls riskerar föroreningar att spolas iväg vid kraftiga flöden. En lösning på att skapa utjämnande flöden kan vara att anlägga en damm, som även behöver skötas, men kanske inte lika frekvent som ett mindre system/dike.

Hälsa och säkerhet – Buller

Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska konkretisera och beskriva de möjliga miljöeffekterna och dess typ och utmärkande egenskaper i enlighet med 13 § miljöbedömningsförordningen.

Hälsa och säkerhet – Potentiellt förorenade områden

I underlaget redogörs för 11 konstaterat eller misstänkt förorenade områden, varav ett område är efterbehandlat till motsvarande mindre känslig markanvändning. Inget av de misstänkta förorenade områdena är klassat i de högsta riskklasserna enligt MIFOmetodiken. Vad gäller faktiska undersökningar av de förorenade områdena i övrigt finns inte så mycket underlag att tillgå. Planområdet bör undersökas för att klargöra vilka föroreningar som finns samt även klargöra risken att föroreningar sprids till yt- och grundvatten som följd av att planen genomförs.

Länsstyrelsen upplyser med stöd av 2 kap 3 § MB att i de fall det finns ett misstänkt förorenat område inom aktuellt verksamhetsområde är det angeläget att detta beaktas.

Beroende på vilken typ av verksamhet som bedrivits på platsen kan föroreningssituationen och utbredningsområdets storlek variera.

Vattenverksamhet

Sett ur ett vattenverksamhetsperspektiv finns det inget som medför att projektet skulle innebära en betydande miljöpåverkan. Trafikverket kommer att behöva hantera planerad vattenverksamheten genom anmälan eller tillstånd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Länsstyrelsen synpunkter i det fortsatta arbetet med vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Samråd med berörd region

Region Uppsala inkom 2020-10-16 med ett yttrande i form av *Stråkutredning väg 55 Uppsala-Enköping avseende förutsättningar för hållbart resande*. Stråkutredningen anger Region Uppsalas viljeriktning gällande avveckling av hållplatser med lågt antal resande för

att korta restiden, hållplatsåtgärder, etablering av pendlarparkeringar samt ny gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Region Uppsalas stråkutredning i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Underlag

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



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se