

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## Väg 55 Enköping - Litslena

Enköpings kommun, Uppsala län

För vägplan, 2021-09-20

Uppdragsnummer: Väg55 – 163589



**Trafikverket**

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 55 Enköping - Litslena

Författare: Elin Johansson, Licab AB

Dokumentdatum: 2021-09-20

Ärendenummer: TRV 2019/119234

Uppdragsnummer: Väg55 – 163589

Version: 1.0

Kontaktperson: Nicklas Fowler, [nicklas.fowler@trafikverket.se](mailto:nicklas.fowler@trafikverket.se)

# INNEHÅLL

<b>1. SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING .....</b>	<b>4</b>
<b>3. SAMRÅDSKRETS .....</b>	<b>5</b>
<b>4. SAMRÅD.....</b>	<b>5</b>
4.1 Samråd i skede samrådsunderlag .....	5
4.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse.....	5
4.1.2 Samråd med berörd region .....	7
4.1.3 Samråd med berörd kommun .....	9
4.1.4 Samråd med enskilt berörda.....	9
4.1.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer .....	10
4.1.6 Samråd med företag och verksamheter .....	10
4.1.7 Samråd med allmänheten.....	11
4.2 Samråd i skede samrådshandling .....	12
4.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse.....	12
4.2.2 Samråd med berörd region .....	15
4.2.3 Samråd med berörd kommun .....	16
4.2.4 Samråd med enskilt berörda.....	21
4.2.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer .....	26
4.2.6 Samråd med företag och verksamheter .....	27
4.2.7 Samråd med allmänheten.....	28
<b>5. UNDERLAG .....</b>	<b>30</b>

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

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

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

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

Samråd i skede samrådsunderlag och samrådshandling 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.

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

## 2. Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen 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 planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen 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, 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

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

#### 4.1 Samråd i skede samrådsunderlag

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

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

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

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

##### 4.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

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

##### **Trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter**

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

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

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket framhåller att hög trafiksäkerhet och tillgänglighet utgör en central del av projektmålsättningen. Genom att anlägga en separat gång- 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.*

## **4.1.2 Samråd med berörd region**

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

### ***Lokalisering av hållplatser och skolbussar***

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

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

### ***Trafikverkets kommentar:***

*Trafikverket noterar detta och tar med sig det i det fortsatta arbetet. Då processen ännu är i ett tidigt stadie har Trafikverket endast sett över de ordinarie busshållplatserna. I dagsläget finns ett antal busshållplatser tätt belägna längs med sträckan varpå det finns stora utmaningar kopplat till in- och utfarter. Trafikverket undersöker möjligheten att anlägga en bro för gång- 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.*



#### 4.1.3 Samråd med berörd kommun

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

##### ***Framkomlighet och säkerhet vid Enköping industriområde***

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

##### **Trafikverkets kommentar:**

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

##### ***Buller och åtgärdsplan***

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

##### **Trafikverkets kommentar:**

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

##### ***Separerad gång- 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 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.*

#### 4.1.4 Samråd med enskilt berörda

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

##### ***In- och utfarter***

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

Trafikverkets kommentar:

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

**Passager**

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

Trafikverkets kommentar:

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

**Buller**

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

Trafikverkets kommentar:

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

#### 4.1.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer

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

#### 4.1.6 Samråd med företag och verksamheter

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

**Information om projektet**

Företaget, som är största enskilda markägaren längs sträckan, inkommer med en önskan om att få mer konkret information gällande de planerade åtgärderna längs väg 55. Man ser inget behov av en gång- 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 världslosa utkörningar. Man vill att korsningen åtgärdas och ser helst att en rondell byggs.

Trafikverkets kommentar:

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

#### 4.1.7 Samråd med allmänheten

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

**Trafikåtgärder**

Intresseföreningen vill påtala att Trafikverkets vägschild 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 cykelvägen 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 aktuell. Synpunkterna förs vidare till Trafikverkets regionala planerare. Då anläggning av gång- och cykelväg 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.

**Föroreningar**

En privatperson efterfrågar information om kända föroreningar på sin fastighet.

Trafikverkets kommentar:

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

## 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 Upsala Nya Tidning. Inkomna synpunkter fram till och med 2021-08-25 har tagits med samrådsredogörelsen.

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

### 4.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

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

#### *Kulturmiljö*

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

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

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

#### *Naturmiljö*

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

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

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

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

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

#### **Grundvattenskydd, grundvattenförekomster samt dagvatten**

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

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

#### **Vattenverksamhet**

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

Trafikverkets kommentar:

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

**Buller och luft**

Länsstyrelsen anser att det bör preciseras om antalet 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 bullernivåer över gällande riktvärden. Resultatet har sammanställts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket bedömer att vägprojektet inte leder till att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids då problem med luftkvalitet minskar i takt med att hårdare utsläppskrav ställs på såväl lätta som tunga fordon. Området kring vägen är öppet och välventilerat varpå Trafikverket inte planerar för någon modellering av luftkvaliteten i omgivningen.

**Förorenad mark**

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

Trafikverkets kommentar:

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

**Oskyddade trafikanter, gång- 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 lämpligt att, i samband med att kvarvarande hållplatser ges en bättre standard, även möjliggöra att det finns plats att anlägga cykelställ.

Trafikverkets kommentar:

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

**Övrigt**

Länsstyrelsen lämnar förslag på struktur med underrubriker till miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig Länsstyrelsens strukturförslag i fortsatt arbete.

## 4.2.2 Samråd med berörd region

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

*Region Uppsala önskar fortsatt dialog kring vägplanen.*

### **Allmänt**

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

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

### Trafikverkets kommentar:

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

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

### **Stråkutredning**

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

### Trafikverkets kommentar:

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

### **Samlokalisering**

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

Regionens anser även att länsplanens mål inte har följts i tillfredsställande utsträckning och saknar en löpande dialog med Trafikverket. Det gäller bland annat Regionens

önskemål om trafiksäkerhet och kollektivtrafik samt hållplatser som har lagts till, flyttats eller tagits bort i samrådshandlingen.

Trafikverkets kommentar:

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

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

**Miljöpåverkan**

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

Trafikverkets kommentar:

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

#### 4.2.3 Samråd med berörd kommun

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

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

**Kommunala planer**

Kommunen påpekar att konflikter mellan planerat vägområde och gällande detaljplaner behöver hanteras innan vägplanen fastställs. Förslaget överlappar enbart planlagd mark i mindre utsträckning vid områden kring Skolsta, bergtäkt och Enköpings industriområde.

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



#### Trafikverkets kommentar:

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

#### *Val av lokalisering*

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

#### *Korsningspunkter och avfarter*

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

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

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

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

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

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

#### **Busshållplatser**

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

#### **Gång- och cykelväg**

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket planerar för separerad gång- och cykelväg och blandtrafik är endast aktuellt i undantagsfall.*

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

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

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

*Att förlänga planerad gång- och cykelväg är ej aktuellt då det ligger utanför projektets omfattning.*

**Viltstängsel och viltpassager**

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

**Vattenförekomster och dagvattenföreningar**

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

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

Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket meddelar att projektering av vägens avvattningsssystem pågår och att dagvattenhantering och påverkan på miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormer uppfylls, men som verksamhetsutövare i enskilt projekt gäller icke-försämringskravet.*

**Boendemiljö och naturresurser**

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

**Kommunalt vatten och avlopp**

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

#### 4.2.4 Samråd med enskilt berörda

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

*Nedan redovisas en sammanfattning av de yttranden som framförts av enskilt berörda fastighetsägare.*

##### **Vägutformning & Trafiksäkerhet**

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

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

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

##### Trafikverkets kommentar:

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

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

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

##### **Korsningen i Skolsta**

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

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

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

##### Trafikverkets kommentar:

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

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

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

#### ***In- och utfarter & ersättningsvägar***

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

Markanspråk för ersättningsvägar ifrågasätts också av ett antal personer som anser att Trafikverket inte tar hänsyn till äganderätten. De ägare som bedriver verksamhet på sina fastigheter uttrycker särskild oro över minskad lönsamhet då direktanslutning till väg 55 försvinner.

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

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

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

#### **Trafikverkets kommentar:**

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

*Utfart avseende höger- och vänstersväng framgår av vägplanens illustrationskartor.*

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

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

### **Gång- och cykelväg**

Många är väldigt positiva till anläggning av en separat gång- och cykelväg men kritiska röster höjs från boende som saknar anslutning till denna då man blir fräntagen möjligheten att röra sig till och från fastigheten utan fordon. Ett fåtal personer anser istället att gång- och cykelvägen är onödig då fotgängare och cyklister istället kan nyttja ersättningsvägarna tillsammans med bilister. Nyttan av en gång- och cykelväg anses inte tillräckligt stor i förhållande till andelen jordbruksmark som tas i anspråk för att bygga denna.

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

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

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

### Trafikverkets kommentar:

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

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

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

### **Busshållplatser**

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

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

### Trafikverkets kommentar:

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

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

### **Markanspråk**

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

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

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

### Trafikverkets kommentar:

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

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

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

### **Buller**

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



att det skulle krävas flera bullerskyddande åtgärder om förslaget med höjd hastighet realiserar. Man efterfrågar att Trafikverket vid en ombyggnation erbjuder och ordnar med bullerplank, treglasfönster eller andra ljuddämpande åtgärder. Om så inte görs anses boendemiljön bli så pass undermålig att man vill se fastigheten inlöst.

Trafikverkets kommentar:

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

**Miljö**

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

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

Trafikverkets kommentar:

*Ökade hastigheter kan medföra ökade utsläpp av avgaser och partiklar från väg- och däckslitage från fordonstrafiken. Planerade åtgärder bedöms dock inte medföra märkbara skillnader i luftföroreningar jämfört med nollalternativet.*

*Miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte heller överskridas under byggskede eller driftskede. Ombyggnationen bedöms inte orsaka utsläpp av kväveoxider och partiklar i den utsträckningen att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids. Förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafik, förbättrad kollektivtrafik och en ökad användning av elfordon bedöms motverka den begränsade ökning som kan ske till följd av ökade hastigheter.*

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

**Viltstängsel & Faunapassager**

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

#### 4.2.5 Samråd med övrigt berörda myndigheter och organisationer

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

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

##### **Skogsstyrelsen**

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

##### Trafikverkets kommentar:

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

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

##### **Svenska kyrkan, Enköpings pastorat**

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

##### Trafikverkets kommentar:

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

##### **Räddningstjänsten Enköping-Håbo**

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

##### Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket kommer säkerställa att vägen hålls körbar under ombyggnation genom åtgärder för att bibehålla kapacitet och omledning av trafik. Man arbetar även aktivt med Mobility Management för att minska trafikmängden och underlätta framkomlighet.*

### *Statens geotekniska institut*

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

### Trafikverkets kommentar:

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

## 4.2.6 Samråd med företag och verksamheter

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

### *Vägutformning & Trafiksäkerhet*

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

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

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

### Trafikverkets kommentar:

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

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

### *Korsningen i Skolsta*

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

### Trafikverkets kommentar:

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

### ***In- och utfarter & ersättningsvägar***

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

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

#### **Trafikverkets kommentar:**

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

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

### ***Gång- och cykelväg***

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

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Trafikverket har sett över tidigare förslagen dragnings av gång- och cykelväg norr om väg 55 och bedömt företagets förslag som ett bra alternativ. I uppdaterat vägplansförslag anläggs gång- och cykelväg således på söder sida om väg 55.*

### ***Ledningar***

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

#### **Trafikverkets kommentar:**

*Trafikverket tackar för inkommen information och ledningsunderlag. Elnätansläggning 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.*

### **Vägutformning & Trafiksäkerhet**

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

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

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

### **Korsningen i Skolsta**

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

#### Trafikverkets kommentar:

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

### **Gång- och cykelväg**

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

#### Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket tackar för positiv respons.*

### *Busshållplatser*

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

### Trafikverkets kommentar:

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

## 5. Underlag

Samrådsunderlag, samrådshandling, planlägningsbeskrivning, inkomna yttranden under samråd samt minnesanteckningar från samrådsmöten finns diarieförda under ärendenummer

TRV 2019/119234.





**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)