



Paragraf 7

Ärendenummer KS2020/869

Svar på samråd vägplan Rv 55 Örsundsbro- Kvarnbolund

Förslag till kommunstyrelsen

Enköpings kommun lämnar yttrande daterat 27 januari 2021 som svar på remissen.

Beskrivning av ärendet

Samhällsbyggnadsförvaltningen har den 4 februari 2021 inkommit med en skrivelse i ärendet. Av skrivelsen framgår bland annat att Trafikverket genomför ett samråd för ombyggnationen av riksväg 55 mellan Örsundsbro och Kvarnbolund. Sträckan utgör en viktig regional förbindelse med omfattande arbetspendling. De brister som har identifierats är otillfredsställande trafiksäkerhet och framkomlighet samt undermåliga gång- och cykelmöjligheter längs vägen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningens ställer sig positiv till projektets ambition om att redan befintlig vägsträckning föreslås användas till 2+1-väg, genom att vägrenar tas i anspråk samt att gång- och cykelväg anläggs parallellt med vägen. Förvaltningen anser dock att det finns behov av:

- Förtydliganden gällande trafiksäkra passager och anslutningar kopplat till busshållplatser
- Gång- och cykelvägen bör fortsätta genom trafikplats Eningböle
- Gång- och cykelbro i Säva bör placeras med bättre koppling till hållplatser och bil- och cykelparkering

Förvaltningen ser positivt på hanteringen gällande viltstängsel och viltpassager, vattenförekomster och enskilda vattentäkter. Därtill har synpunkter lämnats gällande masshantering samt bullerstörningar kopplat till friluftsliv.

Strategisk samhällsplanerare Sandra Mäkinen redogör för ärendet.

Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till kommunstyrelsen

Enköpings kommun lämnar yttrande daterat 27 januari 2021 som svar på remissen.



Kopia till:
Trafikverket



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Sandra Mäkinen
0171-625472
sandra.makinen@enkoping.se

Kommunstyrelsen

Samråd för vägplan RV55 Örsundsbro-Kvarnbolund (TRV2019/119234)

Förslag till beslut

Förslag till kommunstyrelsen

Enköpings kommun lämnar yttrande daterat 27 januari 2021 som svar på remissen.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket genomför ett samråd för ombyggnationen av riksväg 55 mellan Örsundsbro och Kvarnbolund. Sträckan utgör en viktig regional förbindelse med omfattande arbetspendling. De brister som har identifierats är otillfredsställande trafiksäkerhet och framkomlighet, samt undermåliga gång- och cykelmöjligheter längs vägen.

Samrådshandlingarna finns här: [Dokument för väg 55, Örsundsbro-Kvarnbolund - Trafikverket](#)

Enköpings kommun har beviljats förlängd svarstid till den 24 februari.

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningens ställer sig positiv till projektets ambition om att redan befintlig vägsträckning föreslås användas till 2+1-väg, genom att vägrenar tas i anspråk samt att gång- och cykelväg anläggs parallellt med vägen.

Förvaltningen anser dock att det finns behov av:

- Förtydliganden gällande trafiksäkra passager och anslutningar kopplat till busshållplatser
- Gång- och cykelvägen bör fortsätta genom trafikplats Eningböle
- Gång- och cykelbro i Säva bör placeras med bättre koppling till hållplatser och bil- och cykelparkering

Förvaltningen ser positivt på hanteringen gällande viltstängsel och viltpassager, vattenförekomster och enskilda vattentäkter. Därtill har synpunkter lämnats gällande masshantering samt bullerstörningar kopplat till friluftsliv.

Anna Hallberg
Enhetschef
Enköpings kommun

Sandra Mäkinen
Strategisk Samhällsplanerare
Enköpings kommun

Kopia till:
Trafikverket



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Sandra Mäkinen
0171-625472
sandra.makinen@enkoping.se

Yttrande för vägplan RV55 Örsundsbro-Kvarnbolund (TRV2019/119234)

Enköpings kommun har tagit del av samrådshandlingar för väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund och lämnar här synpunkter under berörda rubriker.

Samrådshandling väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund, plan- och miljöbeskrivning

3.2.3. Oskyddade trafikanter

I samrådshandlingen går det att läsa att *"ett viktigt projektmål är att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. I dagsläget finns ingen gång- och cykelväg längs med den aktuella sträckan, och det är riskfyllt att korsa vägen i rusningstrafik"*. Kommunen önskar också se mer detaljerat hur passager över vägen ska ske trafiksäkert på de platser där planskilda passager inte kommer att finnas. Hela resan-perspektivet bör säkerställas.

Vidare anser Enköpings kommun att Trafikverket ska säkerställa att det är möjligt att ta sig till och från hållplatser på ett säkert sätt även på den sida där gång- och cykelvägen inte finns. Detta kopplar mot rubrik **4.1. val av lokalisering**, där det nämns att gång- och cykelvägen anläggs parallellt med väg 55 för att det på ett säkert och smidigt sätt ska gå att ta sig till och från busshållplatser. Det bör säkerställas anslutande till hållplatser på båda sidor om vägen.

Exempel på platser där passage i plan och/eller anslutning till hållplats på motsatt sida av gång- och cykelvägen måste säkerställas är: Gryta skola, Lilla Ransta

Gryta skola

Kommunen ser hållplatsläget i färdriktning mot Uppsala som problematiskt ur trafiksäkerhetssynpunkt för de oskyddade trafikanterna. Hållplatsen är belägen nära inpå trafikplats Eningböle. Här finns på- och avfartsramper till trafikplatsen, och motorfordon med påfart på väg 55 från trafikplatsen har precis accelererat för att komma upp i hastighet. Kommunen saknar tydlighet gällande hur oskyddade trafikanter ska passera säkert i plan, och ställer sig frågande till hållplatslägets

placering. Kommunen önskar därtill tydlighet kring hur kopplingen till gång- och cykelvägen ska se ut.

Lilla ransta

När riksväg 55 byggs om till 2+1 ska vägrenen nyttjas för breddningen av vägen. Det innebär att de som ska till och från Lilla ransta hållplatsläge A blir hänvisade till att gå i dike/slänt. Enköpings kommun anser att en anslutning till hållplatsen ska säkerställas vid ombyggnationen av vägen. De boende har en enskild väg till vilken anslutningen kan kopplas för att de ska kunna ta sig tryggt och säkert.

Enköpings kommun anser även att passagemöjligheterna i plan ska förtydligas samt att en anslutning till gång- och cykelvägen måste säkerställas.

4.1. Val av lokalisering

I handlingarna går det att läsa att "Befintlig vägsträckning föreslås användas till 2+1-väg, utan breddning, genom att vägrenar tas i anspråk. Gång- och cykelväg anläggs parallellt med vägen." Enköpings kommun ser positivt på detta, dock med förbehåll i rubrik ovan.

4.2.4. Busshållplatser

Hållplats Eningböle föreslås tas bort, detta syns i illustrationskarta 1-7 kartbild 1, men saknas i text i Samrådshandling väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund (s.30).

4.2.5. Gång- och cykelväg

I samrådshandlingen går det att läsa att två olika typer av gång- och cykelväg projekteras. Enköpings kommun anser att en separerad gång- och cykelväg är att förorda som första alternativ. I andra hand ser kommunen att en bygdevägslösning kan fungera på sträckor där ÅDT förväntas vara låg och där oskyddade trafikanter inte behöver vistas invid tung trafik.

I kartmaterialet (illustrationskarta 1-7, kartbild 1) föreslås hållplats Eningböle tas bort. I Region Uppsalas stråkutredning står det att hållplatsen föreslås tas bort på grund av en ogynnsam placering ur trafiksäkerhetssynpunkt samt närhet till intilliggande hållplatser (600m till Gryta skola, 900 m till Salnecke).

Hållplatstrimningen förutsätter en gång- och cykelväg till hållplatsen Gryta skola. Enköpings kommun ser positivt på kopplingen till Gryta skola, men anser också att kopplingen mot Salnecke är av vikt. I de centrala delarna av tätorten finns ett antal målpunkter, som förskola, skola, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, dagligvaruhandel med mera. I förslaget slutar gång- och cykelvägen i trafikplats Eningböle. Kommunen anser att gång- och cykelvägen bör fortsätta genom trafikplatsen inom ramen för denna vägplan. Detta för att säkerställa att cyklister tryggt kan ta sig genom trafikplatsen. I trafikplatsen råder en hastighet om 70 kilometer i timmen

och sträckan kantas av räcken, vilket minskar utrymmet för motorfordon och oskyddade trafikanter att samsas på jämfört med utanför trafikplatsen.

I Säva (illustrationskarta 1-7, kartbild 7) föreslås en planskild passage, vilket kommunen ställer sig positiv till. Däremot anser kommunen att bron bör ha en bättre koppling till hållplatser och pendlarparkering. I nuvarande förslag är placeringen inte gen sett till hållplatser och parkering och användandet av passagen riskerar att utebli. Passager riskerar istället att ske i plan i korsningen, vilket ökar olycksrisken.

Därtill önskar kommunen att det tydliggörs hur gång- och cykelvägen ska löpa förbi området med nuvarande informella parkeringsyta/kommande pendlarparkering och boendes anslutningar till fastigheter. I nuvarande förslag ska motorfordon och oskyddade trafikanter samsas om samma yta.

4.2.8. Vilstängsel och viltpassager

Enköpings kommun ser positivt på det gedigna underlag som tagits fram avseende naturvärden och vilt rörelser. Däribland fältinventeringar, intervjuer med eftersöksjägare, viltstatistik och även Trafikverkets egna publikation Vägars och gators utformning, VGU.

Allt detta ligger till grund för föreslagna viltpassager, en faunabro på sträckan Enköping-Litslena och tre faunabroar på sträckan Örsundsbro-Kvarnbolund samt ett antal passager i anslutning till vattendrag.

Utöver de i underlagshandlingarna diskuterade arter av så kallat klövvilt så bör även större rovdjur nämnas. Särskilt lodjur förekommer regelbundet inom kommunen och kring berörda vägsträckor. De rör sig därför över riksväg 55. Det bör även tilläggas att enstaka observationer av både björn och varg har gjorts i området. Individer av de här tre större rovdjuren har såväl stora revir eller hemområden samt företar större och längre rörelser i landskapet än individer av klövvilt. Även om de stora rovdjuren är få relativt hjordjuren så innebär rovdjurens beteende att de behöver röra sig över stora områden, vilket medför att de även behöver passera stora vägar. Deras beteende hindras av stora infrastrukturbarriärer och de behöver alltså säkra viltpassager.

Av de föreslagna faunabroarna är särskilt de tre på sträckan Örsundsbro – Kvarnbolund till synes välplacerade i terräng och landskapet.

5.5.1. Vattenförekomster och enskilda vattentäkter

Beskriver att åtgärder ska genomföras för att minska påverkan från dagvatten på naturliga vattenmiljöer. I första hand gäller det åtgärder som ser till att vattenförekomsten (recipienten för vägbanans dagvatten) inte ska försämrats. Vägbanan har funnits på denna plats länge. Tidigare miljöhänsyn för vägbanan har

varit bristfällig. Det finns därför en "miljöskuld" som man i det här läget borde beakta för att nå längre med vattenkvaliteten i vattenförekomsten som tar emot dagvatten från vägbanan.

*"Planförslaget medför en liten ökning av avrinningen från trafikerade ytor, men med de åtgärder som projekteras fram och redovisas i granskningshandlingen bedöms förslaget medföra neutrala till **något positiva konsekvenser** i jämförelse med nollalternativet, då kända brister i vägens avvattning kommer att åtgärdas".*

Innehållet bör tolkas som att Trafikverket tar ansvar för en del av den uppkomna "miljöskulden" och att man därför strävar efter att genomföra åtgärder som inte bara utesluter en försämring av vattenmiljön utan att de leder till en förbättring av vattenkvaliteten i de vattenförekomster som är recipienter av dagvatten från vägbanan. Detta ser Enköpings kommun som mycket positivt.

Generell synpunkt om dagvattenföroreningar

En stor källa till spridning av föroreningar till vatten är mikroplaster som kommer från bilar genom väg- och däckslitage. En del av dessa föroreningar når ut i vattenförekomsterna via vägdagvattnet. Vi vill påminna om att detta är en viktig förorening att ta hänsyn till vid hantering av dagvatten.

5.5.3 Naturresurser

I handlingen går det att läsa att *"Projektet skall eftersträva optimerad massbalans, med återanvändning av material, såväl inom projektet, som med externa intressenter och projekt. Utförd markundersökning visar att schaktmassor till övervägande del kan återanvändas inom projektet. Massor som inte nyttiggöras inom projektet utreds för användning i angränsande projekt eller i närområdet för att minimera transporter."* I det fall överskottsmassor uppstår anser kommunen att det kan vara lämpligt att dessa används för att skydda omgivningen från buller genom att anlägga bullervallar längs aktuell och tidigare ombyggd vägsträcka där det är finns behov och är lämpligt med hänsyn till omgivningen. Om bullervallar anläggs ska dessa vara utformade så att de är ändamålsenliga för sitt syfte att minska buller och inte överdimensioneras för kvittblivning av överskottsmassor. Asfalt bör i största möjliga mån återanvändas till nytillverkning av asfalt. Krossad asfalt kan beroende på föroreningsinnehållet vara lämpligt för användning till exempel som bärlager i vägar eller som ytbeläggning på cykelvägar och lättare trafikerade vägar. Asfalt ska undvikas som fyllnads- och konstruktionsmaterial till exempel för att bygga upp vägar eller liknande. I det fall massor ska användas för anläggningsändamål externt är det viktigt att det finns ett syfte med användningen. Det ska också vägas in om massorna innebär att marken där massorna ska återvinnas får en högre föroreningsgrad än innan åtgärden. Det behöver tas hänsyn till att massor inte ska bidra till att diffusa föroreningar sprids i miljön.

5.5.6 Boendemiljö

Friluftsliv

Det saknas beaktande av ökande bullerstörningar i naturmiljön och hur det påverkar friluftslivet och tillgång till tysta miljöer.

Övrigt

Fortsatt dialog

Enköping kommun ser behov av och välkomnar fortsatt dialog kring vägplanerna framförallt kopplat till gång- och cykelvägen samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter såväl vid passage över som längs med väg 55.

Anna Hallberg
Enhetschef
Enköpings kommun

Sandra Mäkinen
Strategisk Samhällsplanerare
Enköpings kommun

Kopia till:
Trafikverket