



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Tobias Viberg
Daniel Pettersson

Granskning av vägplan väg 55 Enköping - Litslena (TRV 2019/119234)

Enköpings kommun har av Trafikverket inbjudits att lämna yttrande över granskningsförslaget till vägplan för riksväg 55 i Enköpings kommun och vill avge följande yttrande.

Sammanfattning

Enköpings kommun ställer sig tveksamma till måluppfyllelsen i vägplanen. Framkomligheten på vägen kommer att öka för resande mellan Enköping och Uppsala samtidigt som tillgängligheten och framkomligheten för boende och verksamhetsutövare på den första kilometern efter Enköpings stadstort påverkas negativt till följd av att korsningspunkter förändras och hållplatslägen dras in.

Kommunen anser inte att framtagandeprocessen och samrådet har gett svar på flera av de frågeställningar som har framförts i dialogen mellan kommunen och ansvarig myndighet. Nyttan och värdet av vägen utifrån ett lokalt perspektiv har kraftigt åsidosatts och nedprioriterats vilket resulterar i målkonflikter och ett sämre slutresultat.

Kommunen förordar i första hand att vägplanen återtas och omarbetas i enlighet med de inkomna synpunkterna. I andra hand förordar vi att sträckan från E18 till hållplats Östertorp utgår ur vägplanen för vidare utredning.

Bakgrund

Riksväg 55 är utpekad som regionalt betydelsefull och fungerar även i ett storregionalt perspektiv som alternativ till E4 för förbindelse mellan Norrköping och Uppsala.

En ombyggnation av vägen har varit prioriterad i region Uppsalas länstransportplan och objektet finns upptagen med en avsatt kostnad om 167 miljoner kronor varav 6 miljoner är angivna som kommunal medfinansiering.

Postadress

Klicka här för att ange text.

Besöksadress

Gnejsgatan 8

Telefon (växel)

0171-62 50 00

Telefax**Plusgiro**

7 07 27-3

Org.nr

212000-0282

Webbadress

www.enkoping.se

E-post

kommunledningskontoret@enkoping.se

Vägplanen genomgick ett första samråd vid årsskiftet 2020/21 därefter genomfördes ett kompletterande samråd hösten 2022. Under processens gång har ansvarig projektledare på Trafikverket ändrats vid ett par tillfällen och dialogen med de tre parterna (utöver kommunen och Trafikverket även Region Uppsala) har ibland varit otydlig.

Framkomlighet, minskad restid och trafiksäkerhet

Riksväg 55 är idag frekvent använd av såväl tunga som långsamtgående fordon. Målet med vägplaneförslaget är att öka möjligheterna att på ett trafiksäkert sätt kunna köra om dessa fordon. Mitträckesseparering kommer innebära förbättrad trafiksäkerhet och minskad olycksrisk. Men kommunen noterar samtidigt att av den aktuella sträckan är endast hälften av sträckan angiven som 2+1-väg.

Kommunen ifrågasätter måluppfyllelsen för vägplanen i detta avseende. Vi ser istället en stor risk för att den enda omkörningssträckan innebär farliga omkörningar. I motsatt riktning finns det två möjliga omkörningssträckor om sammanlagt 2500 meter vilket är bättre men enligt kommunens mening fortfarande undermåligt i relation till de uppsatta målsättningarna.

Kommunen ser det som en uppenbar brist att förslaget inte tar höjd för den planläggning som pågår och de prognosticerade trafikvolymerna som kommer att gälla 2040. Istället utgår förslaget från det läge som gällde 2018 med schablonuppräknningar för ökad trafik.

Kollektivtrafik

Enköpings kommun har höga ambitioner beträffande ett utökat kollektivt resande i sin fastställda trafikstrategi. Det är en viktig del i omställningen till ett hållbarare samhälle eftersom det innebär effektivare energianvändning för transporter, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan och resursanvändning.

Granskningsförslaget innebär att av dagens åtta hållplatser (Enköpings företagspark, Varghällar, Östertorp, Blåbo, Sneby, Vällinge, Skolsta och Litslena kyrka) och därtill 4 skyltade skolskjutshållplatser längs sträckan, föreslås endast Enköpings företagspark, Blåbo, Sneby, Skolsta och Litslena finnas kvar. Kommunen ser detta som en uppenbar försämring utifrån kollektivtrafiksynpunkt och anser att vägplanen borde kompletteras med tydliga konsekvensbeskrivningar.

Kommunen vill tydligt påtala behovet av att låta hållplatsen Östertorp vara kvar. Skälet är den utveckling som bland annat pekats ut i kommunens fördjupade översiktsplan och givna planbesked för fortsatt utveckling av nordöstra Enköping som stadens framtida stora arbetsplatsområde.

Gällande detaljplaner

Enköpings kommun vill särskilt upplysa Trafikverket om de detaljplaner med kvarstående genomförande som finns längs den aktuella sträckan. De berörda markägarna kommer vid nyttjande av sin vetorätt kunna påverka projektet negativt.

Särskilt handlar detta om en privat markägare på den södra sidan av den aktuella vägen som för sin verksamhet är beroende av att på ett trafiksäkert sätt kunna nå E18.

Enköpings kommuns bedömning är att vägplanen inte kommer att kunna fastställas utan att denna fastighetsägare har gett sitt medgivande till att revidera befintlig detaljplan.

Vatten, masshantering och buller

Kommunen konstaterar att vägplanen korsar vattenförekomsten Fiskviks kanal på tre ställen. Kommunen vill påpeka att Trafikverket även nyttjar 115 meter av Fiskviks kanal som vägdike i anslutning till vägen.

Det är idag få vattenförekomster som når upp till EU:s vattendirektivs målsättning om god ekologisk och kemisk status. Vattenmiljöerna får inte försämrats och i stort sett alla vattenförekomster behöver förbättras för att kunna uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Kommunen anser att Trafikverket bör utreda och beskriva hur riksvägen men även andra statliga vägar påverkar vattenmiljön i de aktuella vattenförekomsterna. För att bidra till vattenkvaliteten borde fördröjningen ökas på från dagens 10 millimeter till 20 millimeter.

Det samma gäller för de nedströms belägna markavvattningsföretag som Trafikverket har pekat ut längs vägsträckningen. Eventuell påverkan på dessa markavvattningsföretag har inte tidigare prövats och hela vägens faktiska påverkan bör utredas.

Kommunen vill också förtydliga att dagvattenhanteringen som sker i Korsängens vattenpark är dimensionerad utifrån kommunens ansvarsområde. Vattenparken renar, under optimala förhållanden, 50% av inkommande föroreningar. Under vinter och under högflödesperioder är denna siffran betydligt lägre. Väg dagvatten från Trafikverkets vägar behöver Trafikverket själva ta hand om och rena.

Driftsansvar

Kommunen noterar att Trafikverket föreslås ha driftsansvar för hela vägområdet inklusive gång- och cykelväg samt pendlarparkeringar. Kommunen är dock intresserad av eventuella samarbeten eftersom kommunen ansvarar för angränsande allmän plats, framför allt i Skolsta.

Andra aktörers synpunkter

Enköpings kommun har tagit del av försvarsmaktens yttrande (dnr). Vi delar försvarsmaktens synpunkt att korsningspunkten för vid företagsparken har stor betydelse för myndighetens verksamhet i Enköping och att denna betydelse i framtiden kommer att öka.

Enköpings kommun har också tagit del av räddningstjänstens synpunkter och delar även i detta avseende de synpunkter som framförs där.

Utvecklade synpunkter

Litslena

Kommunen ser positivt på att gång- och cykelbanan har flyttats till vägens södra sida och inte längre korsar väg 55 vid Litslenarodellen. Ur framkomlighetssynpunkt är det dock klart begränsande att väg 55 längs hela sträckan Skolsta-Litslena föreslås bli 1+1-väg med hastigheten 80 km/h. Kommunen noterar en 40 meter lång ficka i riktning mot Litslena där långsamma fordon kan släppa förbi bakomvarande fordon, men det finns ingen motsvarande i riktning mot Skolsta.

Skolsta

Kommunen ser positivt på planskild koppling för oskyddade trafikanter i form av en gång- och cykelbro. Området mellan villorna och det södra hållplatsläget är idag planlagt som Park och plantering. Kommunen för gärna dialog med Trafikverket om gestaltning och drift av dessa ytor i ett nytt sammanhang.

Pendlarparkeringen är ett välkommet inslag. Kommunen ser positivt på att även cykelparkering föreslås och utgår ifrån att sådan uppförs med väderskydd för cyklarna. Även kring drift och gestaltning av denna yta för gärna kommunen dialog med Trafikverket.

Gång- och cykelvägens fortsättning västerut förbi bensinstationen är problematisk. Även denna yta är idag planlagt som Park och plantering och hyser utöver rastplats för trafikanter, även en trädallé som omfattas av generellt biotopskydd. Gång- och cykelvägen föreslås här ligga i direkt väggkant och ett faunastängsel uppförs genom trädallén.

Kommunen önskar att Trafikverket prövar om gång- och cykelvägen i stället kan flyttas söder om allén och om ett faunastängsel verkligen behövs. I nuvarande utformning blir faunastängslet också en barriär mellan gång- och cykelvägen och Skolsta som målpunkt där man tvingas ta sig ut i bilkorsningen för att komma från eller till gång- och cykelvägen. Liksom för övriga ytor i Skolsta för kommunen gärna dialog om gestaltning och drift.

Vad gäller Grillbyvägens (539) och Härkebergavägens (563) korsning med väg 55, har Trafikverket landat i förskjutna T-korsningar. Kommunens bedömning är att

den norra (väg 563) inte är förenlig med gällande detaljplan eller kan ses som en liten avvikelse eftersom marken norr om väg 55 förutom i befintlig väganslutning är utpekad som Park och plantering. Kommunen har dock för avsikt att här upphäva aktuella delar av gällande detaljplan.

Att komma ut på väg 55 från Skolsta upplevs idag som problematiskt vissa tider på dygnet. Kommunen kan inte bedöma om de förskjutna T-korsningarna kommer att göra det enklare att ta sig ut på vägen. Vi noterar att det inte erbjuds några direkta accelerationsfält i någon riktning. Mot Enköping börjar tvåfilig delsträcka dock 200-300 meter väster om Skolsta.

Vällinge – Sneby

Omkring en och en halv kilometer väster om Litslena (300 meter väster om Skolsta) börjar den egentliga 2+1-vägen. Enköpings kommun tar inte ställning i avvägningen mellan enskildas och allmänna intressen inom en vägplan, men vill poängtera att jordbruket är en mycket viktig näring i kommunen och noterar hur det påverkas av vägplanen. Vi ser också utmaningar i hur jordbrukets nödvändiga fordonsrörelser kan påverka de förväntade effekterna av en vägombyggnad. Kommunen förutsätter att Trafikverket haft god dialog med jordbrukare och markägare längs sträckan för att hitta bästa möjliga lösningar.

En konsekvens av granskningsförslaget är att omkring 15 bostadshus inklusive en handfull jordbrukare, kommer att behöva svänga höger ut i riktning mot Skolsta om de vill ta sig med motorfordon till Enköping. För vissa blir detta en omväg på uppemot två kilometer.

Kommunen hade gärna sett ett alternativ med kombinerad väg utretts i syfte att minska antalet utfarter men tillåta vänstersväng. Kombinerad väg innebär att motorfordon får samsas med gående och cyklister. Vi menar att trafikmängderna är så små både för motorfordon och oskyddade trafikanter, att det hade varit ett intressant alternativ att väga mot konsekvensen av nuvarande förslag vilket innebär en omväg på sammanlagt uppemot 4 kilometer för de som drabbas värst.

Vad gäller ny faunapassage vid Fiskviks kanal är Enköpings kommun positiv. Tidigare föreslagen faunabro längre västerut störde landskapsbilden mer, men gav samtidigt älg bättre förutsättningar att passera vägen.

Blåbo

Kommunen noterar att de tre utfarterna som föreslås i Blåbo till skillnad från de i Fallet, Västra respektive Östra Vällinge, alla får möjlighet att svänga vänster ut på väg 55 samt att hållplatsläget blir kvar och bedöms ha tillräckligt god sikt för gångpassage i plan. Enköpings kommun ser inte på vilket sätt det borttagna hållplatsläget Östertorp skiljer sig markant från detta, eller från hållplatsen i Sneby.

Östertorp – Erikslund

Återigen vill Enköpings kommun framföra att det hade varit intressant att i dialog med kommunen och de boende titta på ett alternativ med samordnade utfarter på norra sidan mellan Östertorp och Blåbo i en kombinerad väg för angörande motorfordon respektive gående och cyklister. Nu tillåts utfarter med vänstersväng från norra sidan med bara drygt 250 meter emellan trots att det är enkelfiligt i riktning österut.

Vad gäller torpet Erikslund konstaterar Enköpings kommun att det är inlöst av Trafikverket och rivet. Kommunen bedömer därför att det inte längre finns fysiska hinder mot att ha kvar och utveckla hållplatsläget Östertorp som redan idag servar närliggande arbetsplatser och i framtiden bedöms bli ännu viktigare när Enköpings utpekade verksamhetsområden i nordöstra delen av staden börjar etableras.

Sneby bergtäkt – Enköpings företagspark

Sista delsträckan om drygt en kilometer är den sträcka där Enköpings kommun har mest synpunkter på förslaget.

Vi kan inte se några markeringar för tvåfilighet men av illustrationskartorna framstår det som att så borde vara fallet. I detta fall anser vi att det bifogade kartmaterialet är otydligt och efterlyser ett bättre underlag för vårt ställningstagande.

Utfarten från Sneden 1:6 har inga pilar som markerar om man bara får svänga höger in / höger ut, men av tabell i vägbeskrivningen anges denna utfart vara en sådan begränsad angöring. Utfarten på norra sidan (omkring hundra meter österut) anges i kartan ha höger in / höger ut, men en öppning i mitträcket och av vägbeskrivningen framgår att från denna får man svänga vänster ut på väg 55. Ytterligare 100 meter österut kommer så åter en höger in / höger ut från det lilla bostadsområdet Varghällar med 10-talet bostäder.

Vid infarten till Sneby bergtäkt finns en vändögla som kan nyttjas av t ex boende i Varghällar. Kommunen ställer sig väldigt tveksamma till att denna vändögla erbjuder möjlighet för tunga fordon (exempelvis från Sneden 1:6) att vända på ett trafiksäkert sätt.

Den logistikanläggning omfattande 65 000 kvadratmeter med omkring 50 lastportar som idag finns på fastigheten Sneden 1:6 kommer få sin verksamhet kraftigt påverkad av den föreslagna vägplanen.

Detaljplanen för den fastigheten har tagits fram i samråd med Trafikverket och hade vunnit laga kraft när vägplaneprojektet påbörjades. Detaljplanen har kvarvarande genomförandetid till 2030.



Alternativt förslag

Enköpings kommun förordar mot bakgrund av vad som har anförts ovan i första hand att hela vägplanen återtogs och omarbetas. I andra hand förordar vi att sträckan från E18 till hållplats Östertorp utgår ur vägplanen. Sträckan behöver utredas vidare och konsekvenserna av att stänga av påfarter behöver tydliggöras.

För Enköpings kommuns räkning.

Kommunstyrelsen