

Diarienummer: SUN-2024/465

Handläggare: Alexander Jonsson, strateg infrastruktur

Trafikverkets diarienummer/referens: TÅHS-2023-000941

YTTRANDE

Samråd vägplan för E4, Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta, Korsningsåtgärder

Bakgrund

Knivsta kommun har tagit del av Trafikverkets utsända samrådshandling för E4 trafikplats Bergsbrunna-Knivsta. Samrådshandlingen är ett sammanställt underlag för val av lokalisering, standard och utformning samt avvägning mellan intressen.

Sammanfattning

Knivsta kommun anser att trafikplatsen skapar lokal och regional nytta på bästa sätt om den placeras enligt det av Trafikverket presenterade nordliga alternativet.

Generella synpunkter

Behovet av en trafikplats

Knivsta kommun och Uppsala kommun har en gemensam nytta av en ny trafikplats på E4 vid Mora stenar. Det nuvarande vägnätet i anslutning till Bergsbrunna och Alsike är inte anpassat för de ökade trafikflöden som väntas i samband med den bostadsbebyggelse som kommunerna, Region Uppsala och staten avtalade om år 2017. Utan åtgärder kommer det i framtiden att uppstå omfattande kapacitetsproblem på kommunalt och statligt vägnät som matar trafik till befintliga trafikplatser i båda kommunerna. För Knivsta kommun innebär trafikplatsen även ökad robusthet i vägnätet då trafikplats Brunnby, som för tillfället är kommunens enda trafikplats, avlastas.

En ny trafikplats vid Mora stenar är en av de första infrastrukturinvesteringarna som krävs för att säkerställa framkomligheten i takt med att bostadsbebyggelsen sker, då den även i ett tidigt skede minskar de negativa konsekvenserna på befintligt vägnät som byggtransporter hade orsakat.

Lokaliseringsalternativens påverkan på kommunal planering

Lokaliseringen av trafikplatsen kommer att vara en direkt planeringsförutsättning för båda kommunerna. Trafikplatsen kommer möjliggöra till attraktiv och snabb pendling med både buss och bil, vilket är nödvändigt för Knivsta kommun som har

en betydande andel förvärvsarbetande som pendlar ut från kommunen. En ny trafikplats innebär en spridning av flödena på det lokala och regionala vägnätet, samt skapar förutsättningar för planering av kommande byggtrafik.

För att få ut maximal nytta av trafikplatsen för båda kommunerna kommer valet av lokalisering att vara viktig. Kommunerna tecknade vid början av år 2025 ett samarbetsavtal för ny trafikplats vid E4 och utveckling av mark vid kommungränsen mellan Uppsala och Knivsta. Båda kommunerna är överens om att trafikplatsen skapar lokal och regional nytta på bästa sätt om den placeras enligt det av Trafikverket presenterade nordliga alternativet. Det skapar bäst förutsättningar för att lösa logistiken vid kommande exploateringar i kommunerna och på sikt även de trafikflöden som uppstår i samband med dessa exploateringar.

Anslutningsvägar till kommunalt och statligt vägnät

Knivsta kommuns behov av anslutning till trafikplatsen är i nuläget på östra sidan om E4. En östlig anslutningsväg mellan trafikplatsen och väg 1052 skapar en ökad robusthet i det regionala vägnätet och bidrar till ett effektivare trafiksystem för den pendling som sker via bil och kollektivtrafik. Den ökning av trafikflödet som kommer att ske på väg 1051 och 1052 i ett första skede kommer att vara begränsad. I takt med att tätorten Alsike växer finns ett behov av att vidare utöka kapaciteten på väg 1051 och 1052, vilket identifierades under framtagandet av åtgärdsvalsstudien, ÅVS Trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling, som Trafikverket publicerade år 2022. Vidare kommer Knivsta kommun på sikt att fortsätta utreda lokaliseringen av tillkommande anslutningsväg på västra sidan av trafikplatsen.

Synpunkter på remissunderlaget

Landskap och miljö

Knivsta kommun bedömer att rastplatsens betydelse för påverkan på landskapsbilden är överdriven. Påverkan på landskapsbilden utgörs snarare av störningar i siktlinjer mot och från det omkringliggande landskapet. Alternativ norr anses därför utgöra mindre påverkan än alternativ mitt tack vare sin närhet till befintlig rastplats, och att markanspråket sammanfaller med befintlig störning i landskapsbilden istället för att bidra till fragmenterade störningar.

Kommunen ser det som positivt att en passageutredning och artskyddsutredning tas fram. Det är önskvärt att nästa skede även redovisar erforderliga skyddsåtgärder och lösningar för att minska påverkan på naturmiljön. Vidare bör Trafikverket även ta fram förslag på hur den fysiska tillgängligheten till Moralundsskiftets naturreservat kan säkerställas för människor. I samband med revidering av kommunens grönplan har en landskapsekologisk analys (Knivsta kommun 2025) tagits fram. Det är önskvärt att den lyfts in i nästkommande arbete för att synliggöra eventuell påverkan på konnektivitet för lövskog, barrskog och gräsmark, samt används som stöd när eventuella anslutningsvägar ska utredas.

Ur ett skogsbruksperspektiv är de norra alternativen mest fördelaktiga till följd av ett mindre markanspråk på skog, vilket kommunen anser är positivt och ska vägas in i val av lokalisering. Även om trafikplatsen i sig inte anses påverka jordbruksmark anser kommunen att eventuella anslutningsvägar kan komma att göra det. Ett

helhetsperspektiv där både trafikplats och anslutningsvägar beaktas i frågan anses nödvändig i kommande arbete. Till nästa skede anser kommunen även att en konsekvensbeskrivning av påverkan på grundvatten och miljökvalitetsnormer bör göras i ett helhetsperspektiv där även anslutningsvägar lyfts in i bedömningen.

Trafik, funktion och trafiksäkerhet

Att den övergripande trafiksäkerheten på E4 skulle minska med hänsyn till att en ny trafikplats tillskapas bedömer inte Knivsta kommun är korrekt utifrån ett framtidsperspektiv. Utan att tillskapa en ny trafikplats skulle omfattande kapacitetsproblem uppstå på befintliga trafikplatser och det lokala och regionala vägnätet som kopplar an mot dessa.

Mikael Rye-Danjelsen
Samhällsutvecklingsnämndens ordförande