

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Gång- och cykelväg, Tierp-Tierps kyrkby
Tierps kommun, Uppsala Län

Vägplan, 2024-04-04

Uppdragsnummer: 169470



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Systra Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-04-04

Ärendenummer: TRV 2020/112005

Åtgärdsnummer: 18249

Uppdragsnummer: 169470

Version: 1.0

Kontaktperson: Arini Magnusson, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	4
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 25 maj 2021	7
3.1.3.	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 14 september 2023	8
3.1.4.	Samråd med Tierps kommun och Region Uppsala	11
3.1.5.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	16
3.1.6.	Samråd med övriga myndigheter och organ	16
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget (samrådshandling)	17
3.2.1.	Samråd med Tierp kommun och region Uppsala	17
3.2.2.	Samråd med Tierps kommun och Svenska Kyrkan Tierp-Söderfors församling	17
3.2.3.	Samråd med berörd länsstyrelse	19
3.2.4.	Samråd med Räddningstjänst Uppsala	19
3.2.5.	Samrådsmöte med allmänheten och enskilda som antas kunna bli särskilt berörda på kulturhuset i Tierp	20
3.2.6.	Samråd av förslag till vägplan med allmänheten och enskilda som antas kunna bli särskilt berörda	22

I denna samrådsredogörelse 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 visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna kommer beaktas i det fortsatta arbetet.

1 Sammanfattning

I projektet ”Gång- och cykelväg, Tierp – Tierps kyrkby” har samråd genomförts med: Länsstyrelsen i Uppsala län, Tierps kommun, Region Uppsala, Försvarmakten, Räddningstjänsten, Svenska kyrkan samt enskilda som antas kunna bli särskilt berörda.

19 januari 2021	Samråd med Tierps kommun och Region Uppsala.
26 januari 2021	Samråd med länsstyrelsen i Uppsala län.
23 februari – 15 mars 2021	Samråd med enskilda som antas kunna bli berörda, via brevutskick gällande samrådsunderlag. Information om samrådsunderlaget och var det fanns tillgängligt har också beskrivits i det informationsbrev som skickats hem till enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Vidare har allmänheten informerats via annonser den 22 mars i Post- och Inrikes Tidningar, Gävle dagblad, Arbetarbladet samt Uppsala nya tidning.
25 maj 2021	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
14 september 2023	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
26 oktober 2022	Samråd med Tierps kommun och Region Uppsala
2 mars 2023	Samråd med Tierps kommun och Svenska kyrkan
13 mars 2023	Samråd med länsstyrelsen i Uppsala län
14 mars 2023	Samråd med Räddningstjänst Uppsala
8 november 2023	Samrådsmöte med allmänheten och enskilda som antas kunna bli särskilt berörda på kulturhuset i Tierp
17 oktober – 15 november 2023	Samråd av förslag till vägplan med allmänheten och enskilda som antas kunna bli särskilt berörda

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2020/112005.

2 Samrådsrets

Den som avser att bygga en ny gång- och cykelväg ska under arbetet med att upprätta en vägplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Samrådskreten har definierats utifrån projektets omfattning och den påverkan projektet bedöms medföra på omgivningen. Följande aktörer har identifierats tillhöra samrådskreten i detta skede:

- Fastighetsägare
- Länsstyrelsen
- Kommunen
- Regional kollektivtrafikmyndighet
- Försvarsmakten

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Syftet med samrådsmötet, som ägde rum 2021-01-26, var att informera och samla in länsstyrelsens synpunkter inför framtagande av samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen informerade om att ett uppdrag gällande inventering och inrapportering av fornlämningar från allmänheten har påbörjats, projektet omfattar hela Uppsala län och slutförs i maj 2021. Informationen som framkommer kan vara aktuellt för projektet att ta del av.

Länsstyrelsen berättar även om hur fortsatt samordning med dem bör ske samt att handläggningstiden för beslut om betydande miljöpåverkan är mellan 4–6 veckor.

Under samrådsperioden har Länsstyrelsen i Uppsala län skickat in ett yttrande som redogörs för i korthet nedan.

Yttrande från Länsstyrelsen

Länsstyrelsen saknar information om att det i höjd med Torslunda, öster om vägen, står ett särskilt skyddsvärt träd enligt SLU:s trädportal. Anläggning av gång- och cykelvägen förbi trädet kan riskera att påverka trädet negativt. I och med att den planerade gång- och cykelvägen anläggs på befintlig vägbanan kan länsstyrelsen ändå utifrån underlaget inte se att det kommer innebära en betydande miljöpåverkan för naturvärdena i området.

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket att en kulturvärdesinventering behöver genomföras. Under förutsättning att ingen ny mark tas i anspråk för gång- och cykelvägen eller arbetet med att iordningsställa denna, behövs ingen arkeologisk utredning. Nytt samråd avseende kulturmiljön ska hållas inför anpassning av busshållplatser. Utifrån kulturmiljövärdena ställer länsstyrelsen sig bakom Trafikverkets bedömning att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Av samrådsunderlaget framgår att den planerade gång- och cykelvägen inte bedöms medföra någon utökning av hårdgjorda ytor som påverkar befintlig avvattning. Eftersom det inte tydligt framgår i detta skede vilka åtgärder som planeras så vill länsstyrelsen

uppmärksamma att Trafikverket tar del av vattenskyddsföreskrifterna för att se om det uppkommer någon åtgärd inom vägplanen som ändå skulle beröras av dessa.

Det framgår även utav underlaget att längs en kortare sträcka av väg 742 passerar Tämnrån mycket nära intill vägbanans östra sida, vilket utgör en risk med avseende på översvämning i samband med 100- och 200-års regn. Länsstyrelsen vill därför påpeka att Trafikverket bör se över om mindre åtgärder kan ge förbättringar även här. Länsstyrelsen meddelar vidare att det vid alla planerade vägprojekt behöver finnas en plan över hur vägdagvatten ska omhändertas på ett sätt som minskar belastningen på de vattenförekomster som finns utmed sträckan. Trafikverket bör alltid utreda möjliga åtgärder som förbättrar hanteringen av vägdagvatten kopplat till MKN för grund- och ytvatten, och inte endast från den gång- och cykelväg som är aktuell i detta projekt.

Länsstyrelsen bedömer att projektets effekter för miljö- och hälsa i huvudsak är positiva. Utifrån miljö- och hälsoeffekterna gör länsstyrelsen bedömningen att byggandet av cykelvägen inte utgör betydande miljöpåverkan.

I anslutning till den aktuella sträckan finns en potentiellt förorenande verksamhet identifierad i nära anslutning till området för den planerade gång- och cykelvägen. Det ska vara en tidigare garveriverksamhet Garveri Fors och Torslunda inom fastigheten Fäcklinge 1:6 i Tierp. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör ha med den i sitt underlag och göra en bedömning om det behöver tas några hänsyn till objektet inom planarbetet.

Det framgår av handlingarna att det inom utredningsområdet finns en gällande detaljplan i Tierps kyrkby. Närmast vägen anger detaljplanen bland annat bostadsändamål samt område för begravningsplats. Länsstyrelsen noterar att Trafikverket kommer utreda vägplanens påverkan på gällande detaljplaner i det fortsatta arbetet.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Angående den skyddsvärda eken på östra sidan av väg 742 tas denna upp som skäl för särskild hänsyn i PM Gestaltungsavsikter vari även landskapsanalysen har arbetats in. Behov av skydd kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Vad gäller avvattning och översvämningrisker kommer Trafikverket se över behovet av utredningar. I dagsläget bedöms inte vägbanan bli drabbad av översvämning vid 200-års regn och då projektet inte breddar vägbanan kommer anläggningen inte påverka läget negativt i jämförelse med idag. Eventuell problembild gällande översvämning kommer alltså att vara oförändrad.

Trafikverket tar med sig synpunkten att undersöka garveriverksamheten i anslutning till den aktuella sträckan.

3.1.2. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 25 maj 2021

Länsstyrelsen beslutar enligt 15 § första stycket väglagen att rubricerat projekt, vägplan för anläggande av gång- och cykelväg längs väg 600 och väg 742 mellan Tierp – Tierps kyrkby i Tierp kommun, såsom det redovisas i samrådsunderlaget daterat 18 februari 2021, inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Yttrande från Länsstyrelsen

Projektets egenskaper består av anläggandet av en gång- och cykelväg inom befintligt vägområde längs med väg 600 och väg 742. I projektet ingår även att tillgänglighetsanpassa befintliga busshållplatser längs med aktuell sträcka och vid behov omlokaliseras där befintlig placering ej bedöms som lämplig, sammanlagt rör det sig om åtta hållplatslägen.

Det aktuella projektet, anläggande av gång- och cykelvägen ska så långs som möjligt anläggas på befintlig vägbana längs med väg 600 och väg 742, projektet kommer därmed inte att leda till nya markintring. Placering av gång- och cykelvägen är möjlig antingen på den västra eller den östra sidan. Den aktuella sträckan är totalt cirka fyra kilometer. Ytterligare markanspråk utanför befintligt vägområde kan bli aktuella i samband med tillgänglighetsanpassningen av busshållplatser på sträckan och kommer utredas vidare.

Den aktuella sträckan som vägplanen korsar bl.a. riksintresse för naturmiljö och kulturmiljövård samt grundvattenskyddsområdena Uppsalaåsen-Arvidsbo och Frebro. I och med att de planerade gång och cykelvägen avses att anläggas inom befintlig vägbanan bedömer länsstyrelsen att påverkan på de värden som finns i natur- och kulturmiljöerna utmed vägen kommer att vara små. Länsstyrelsen bedömer därmed utifrån inkomna handlingar som vägplanen avser, inte påtagligt skada några riksintressen eller andra natureller kulturvärden. Inte heller bedöms det bli aktuellt att det uppstår några negativa miljö- och hälsoeffekter. Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har i sitt tidigare yttrande, med dnr. 343-1490-2021, lämnat synpunkter och inspel som Trafikverket behöver ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.

Trafikverket svarar

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med informationen i det fortsatta arbetet.

Ändrade förutsättningar i projektet avseende behov av ett större markanspråk för anläggandet av den nya gång-och cykelvägen föranledde att Trafikverket efter 25 maj 2021 begärde Länsstyrelsen att inkomma med ett nytt beslut avseende betydande miljöpåverkan för projektet.

3.1.3. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 14 september 2023

Trafikverket begärde ett nytt beslut om betydande miljöpåverkan för projektet efter 25 maj 2021 med anledning av utökat markanspråk.

Länsstyrelsen beslutar att åtgärder enligt rubricerat förslag till vägplan inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet är fattat med stöd av 15 § väglagen (1971:948) (VägL).

Trafikverket har efter inledande samråd tagit fram samrådsunderlag för vägplanen för anläggande av gång- och cykelväg längs väg 600 och väg 742 mellan Tierp – Tierps kyrkby i Tierp kommun (med ärendenummer TRV 2020/112005).

Trafikverket begär nu länsstyrelsens beslut om vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Länsstyrelsen har tidigare deltagit på ett samrådsmöte med Trafikverket 26 januari 2021 samt lämnat synpunkter över samrådsunderlaget 24 mars 2021 med dnr. 343-1490-2021. Länsstyrelsen har även beslutat om betydande miljöpåverkan den 25 maj 2021 i ärende 343-3233-2021. Sedan dess har Trafikverket ändrat förslaget och begär nu ett nytt beslut.

Planförslaget innebär att bygga en gång- och cykelväg mellan Tierp och Tierp kyrkby. Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs med aktuell sträcka samt Möjliggöra för ett hela-resanperspektiv samt en ökad andel hållbara kombinationsresor. Enskilda har beretts tillfälle att yttra sig i enlighet med 14 c § andra stycket § VägL

Yttrande från Länsstyrelsen

Projektet kommer att innebära att en gång- och cykelväg anläggs till största delen inom befintligt vägområde längs med väg 600 och väg 742. I projektet ingår även att tillgänglighetsanpassa befintliga busshållplatser längs med aktuell sträcka och vid behov omlokaliseras där befintlig placering ej bedöms som lämplig, sammanlagt rör det sig om åtta hållplatslägen. Av underlaget framgår att det endast är tre av hållplatserna kommer behöva omlokaliseras.

Gång- och cykelvägen anläggs till största delen inom befintligt vägområde och endast tre hållplatser kommer omlokaliseras, projektets nya markintrång är därmed av begränsad omfattning.

Planförslaget ligger inom riksintresseområde för naturvård och kulturmiljövård samt grundvattenskyddsområdena Uppsalaåsen, Arvidsbo och Frebro.

Vad gäller dagvattenhantering och miljö kvalitetsnormer för ytvatten framgår av handlingarna att dikesbräddning kommer att genomföras så att hanteringen kommer att motsvara den hantering som finns idag. Med föreslagna dikesåtgärder bedöms dikesrenen att infiltrera och rena dagvattnet i godtagbar utsträckning. Den marginella ökning av dagvatten som följer av de nya hårdgjorda ytorna hanteras på ett sätt som inte kan antas medföra hinder för att miljö kvalitetsnormerna för ytvatten följs.

Påverkan på grundvattnet kan antas vara begränsad eftersom genomförandet av planen kommer att medföra markarbeten av begränsad omfattning samt att Trafikverket i planhandlingarna har redovisat att det finns skyddsföreskrifter för grundvatten inom planområdet.

När det gäller naturvärden berör planförslaget riksintresse för naturvård, naturvårdsprogram, våtmarksinventering, ängs- och betesmarksinventering, Skogsstyrelsens naturvårdsavtal samt ett skyddsvärt träd. Den planerade gång- och cykelvägen avses anläggas på befintlig vägbana som ska breddas på vissa sträckor. Länsstyrelsen tolkar planförslaget som att det skyddsvärda trädet, eken vid Torslunda, inte kommer att påverkas då valt alternativ innebär att vägen breddas på den västra sidan. Utifrån underlaget bedömer länsstyrelsen att planförslaget inte kommer att innebära en betydande miljöpåverkan för naturvärdena i området.

Kulturmiljövärden som berörs av planförslaget är riksintresse för kulturmiljövård (C12 Tierpslättan), Tierps kyrkomiljö, som skyddas enligt 4 kap kulturmiljölagen och de fornlämningar som finns i området, som skyddas enligt 2 kap kulturmiljölagen. Båda skydden enligt kulturmiljölagen innebär att tillståndsprövning kan komma att aktualiseras vid ett genomförande av planförslaget. Tierps kyrkomiljö påverkas av att hållplatsen vid Tierps kyrka kommer att ta del av kyrkotomten i anspråk samt att en mindre del av befintlig trädridå kommer att behöva tas ned. Därtill kan de räcken som kommer att avgränsa gång- och cykelvägen framför kyrkan innebära en negativ påverkan på kyrkomiljön. De fornlämningar som berörs av planförslaget bedöms bli tillräckligt utredda i och med den arkeologiska utredning som är beställd. Länsstyrelsen förutsätter att resultatet av utredningen arbetas in i planförslaget och att de tillstånd för ingrepp i eller intill fornlämning som behövs kommer att sökas. Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan på områdets kulturmiljövärden.

Länsstyrelsen kan inte utläsa ur planhandlingarna hur Trafikverket avser att anlägga gc-vägen på den sträcka där avstånd mellan väg och vattendrag är som kortast (endast åtta meter som minst). Länsstyrelsen bedömer trots detta att miljöpåverkan med anledning av vattenverksamhet inte kan antas vara betydande.

Länsstyrelsen gör följande medskick inför den fortsatta processen.

Fornlämningar

Information om att en arkeologisk utredning ska genomföras finns på olika ställen i samrådshandlingen. Det står till exempel under kapitel 6.4.2 i avsnittet om projektets effekter och konsekvenser för riksintresset C12 Tierpslättan, och under kapitel 6.6.3, om effekter och konsekvenser för kulturmiljön.

Länsstyrelsen anser att information om en kommande arkeologisk utredning bör finnas med redan i avsnittet *Förutsättningar/Kulturmiljö* (kap 4.7.3). Kunskap om var fornlämningar finns är en av förutsättningarna som ska belysas. Resultatet från den arkeologiska utredningen bör arbetas in i samrådshandlingen. Utredningen är beställd och kommer att genomföras under hösten.

Under avsnittet *Skydd enligt kulturmiljölagen* (kap 4.7.3.1) bör tilläggas att projektet kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen. Tillstånd krävs för markingrepp både för de tidigare registrerade fornlämningarna och de som eventuellt framkommer vid den arkeologiska utredningen. Fornlämningarna är inte avgränsade. Till varje fornlämning hör ett område som ska vara tillräckligt stort med hänsyn till lämningens art och betydelse. Området benämns fornlämningsområde och det har samma skydd som själva fornlämningen. Tillstånd till markingrepp i eller till övertäckande av (deponi/uppställningsplats med mera) fornlämning eller fornlämningsområde kan komma att villkoras med att arkeologisk undersökning ska genomföras. Det är den som vill utföra ett arbetsföretag som ska bekosta sådana undersökningar.

Ansökan om tillstånd till ingrepp i eller intill fornlämning kan insändas genom en e-tjänst på länsstyrelsens webbsida.

Under avsnittet 5.2.4.3, *Passage vid Toroslunda*, uppges att alternativet att ta bort eken valdes bort. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör förtydliga sin avsikt att behålla eken samt hur cykelvägen kan anläggas mellan väg 742 och trädet, utan att det tar skada.

Vad gäller skyddsåtgärder (kap 5.5) sägs i samrådshandlingen att närliggande fornlämningar bör skyddas mot skador, till exempel genom att de markeras i fält innan entreprenaden påbörjas. Samråd ska hållas med länsstyrelsen om vilka fornlämningar som ska skyddas. Det är vanligt att villkor om skydd av närliggande fornlämningar skrivs in i beslut om tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen anser att även de fornlämningar som eventuellt framkommer vid den arkeologiska utredningen ska markeras på plankartorna.

Tierps kyrkomiljö

Länsstyrelsen har i tidigare yttrande till Trafikverket informerat om lagskyddet för Tierps kyrkomiljö. Länsstyrelsen vill förtydliga att skyddet innebär tillståndsprovning enligt 4 kap Kulturmiljölagen.

I samrådshandlingen under såväl avsnittet *Förutsättningar* (Skydd enligt kulturmiljölagen kap 4.7.3.1) som avsnittet *Effekter och konsekvenser* (Kulturmiljö kapitel 6.6.3) framgår inte att planerade åtgärder skulle komma att innebära tillståndsprovning enligt 4 kap kulturmiljölagen. Av bilagda planhandlingar framgår att planerad hållplats vid Tierps kyrka kommer att ta del av kyrkotomten i anspråk samt att en mindre del av befintlig trädrida kommer att behöva tas ned. I de delar länsstyrelsen bedömer att ett funktionellt och miljömässigt samband finns med den lagskyddade kyrkomiljön kan även delar utanför tomten komma att kräva tillstånd enligt 4 kap kulturmiljölagen. Med anledning av att Tierps kyrka med tillhörande begravningsplats och byggnader utgör en av de mest värdefulla kyrkomiljöerna i länet vill länsstyrelsen uppmärksamma Trafikverket på att det inte på förhand går att säga om föreslagna åtgärder kommer att lämnas tillstånd eller inte. Länsstyrelsen har i tidigare yttrande angivit att ett hållplatsläge norr om kyrkan skulle kunna vara möjligt, men är av uppfattningen att föreslagen placering bör förskjutas längre norrut. Länsstyrelsen vill återigen understryka vikten av att hållplatsen underordnas platsens höga kulturmiljövärden och att den i alla delar ges en så enkel utformning som möjligt.

Även de räcken som kommer att avgränsa gång- och cykelvägen framför kyrkan bör utformas så diskreta som möjligt.

Vattenverksamhet

Vattenverksamhet är arbeten eller åtgärder som utförs i ett vattenområde. Exempel på vattenverksamhet är kulvertering samt anläggande eller byte av trummor i vattendrag, schaktning, utfyllnad eller pålning i vattenområde. Med vattenområde avses det område som täcks av vatten vid högsta förutsebara vattenstånd vilket enligt praxis motsvarar ett 100- års flöde. Våtmarksområden, sumpskogar och lågpunkter i terrängen kan i och med den definitionen vara ett vattenområde. För att bedöma om ett område är ett vattenområde kan man ta hjälp av vegetationen. Om vegetationen på platsen är anpassad till att översvämmas och stå under vatten under delar av året utgör området ett vattenområde.

Vattenverksamhet är tillståndspliktig verksamhet. Tillstånd söks hos mark- och miljödomstolen, Nacka Tingsrätt. Vissa mindre verksamheter kan anmälas till Länsstyrelsen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Avsnittet om *Förutsättningar/Kulturmiljö* (kap 4.7.3) kommer att kompletteras med en beskrivning om den arkeologiska utredningen.

En kompletterande text som beskriver att projektet behöver tillstånd för kulturmiljö kommer att läggas in under avsnittet *Skydd enligt kulturmiljölagen* (kap 4.7.3.1).

Under avsnittet 5.2.4.3, *Passage vid Torslunda* kommer en kompletterande text som beskriver motiv till att behålla eken, samt hur gång- och cykelvägens utformning förhåller sig till ekens placering att läggas till.

Plankartorna kommer till det fortsatta arbetet att uppdateras med markeringar över vart fornlämningar har framkommit utifrån resultatet från den arkeologiska utredningen.

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att se över möjligheterna att justera hållplatsens placering vid kyrkan utifrån länsstyrelsens önskemål om en mer norrgående placering.

Trafikverket noterar och tar med sig önskemålen om att räcken ska utformas så diskret som möjligt till det fortsatta arbetet.

Trafikverket noterar informationen kring att vattenverksamhet är tillståndspliktig verksamhet och tar det med sig till det fortsatta arbetet.

3.1.4. Samråd med Tierps kommun och Region Uppsala

Ett gemensamt samrådsmöte tillsammans med Tierps kommun och Region Uppsala ägde rum 2021-01-19. Syftet med samrådsmötet var att informera om projektet samt att samla in kommunen och regionens synpunkter inför framtagande av samrådsunderlag för beslut om betydande miljöpåverkan.

Tierps kommun meddelar att om de har någon ytterligare information gällande natur- och kulturvärden som Trafikverket behöver känna till samt om det finns några ytterligare ledningar i området, utöver de som erhållits via ledningskollen.se, så skickas detta över till Trafikverket.

På mötet berättar kommunen att de utifrån ett naturvårdsperspektiv förordar att gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan om väg 600/742 för att inte vara på samma sida som Tämnrån. Denna synpunkt gäller i första hand om projektet medför en breddning av befintlig väg. Det aktuella området vid Tämnrån har också pekats ut som ett översvämningssområde av MSB.

Region Uppsala anser att gång- och cykelvägen bör anläggas på den östra sidan, då anslutningen i norr ligger på östra sidan. Kommunen påtalar att oavsett val av sida så kommer en korsningspunkt att krävas i Tierps kyrkby.

Kommunen och regionen tar upp frågan om Trafikverket sett till möjligheten att anlägga en så kallad bygdeväg istället för separerad gång- och cykelväg och om detta är möjligt med tanke på trafiksiffrorna på den aktuella sträckan. Vidare tar Tierps kommun upp att det finns ett utfartsförbud vid hållplatsen i Tierps kyrkby, på samma sida som kyrkan, vilket är viktigt att beakta i den fortsatta projekteringen.

Region Uppsala påpekar att väg 742 är relativt smal och ställer sig frågande till om åtgärden ryms inom område med befintlig vägrätt. Kommunen påtalar att det är viktigt att ta fram vägrättsavtal för att ha som ett stöd i den fortsatta processen, detta bör finnas i de avtal som tagits fram för väg E4 norr om aktuellt projektområde.

Det aktuella projektet kan komma att påverka en gällande detaljplan i Tierps kyrkby, kommunen meddelar att om gång- och cykelvägen medför en avvikelse mot detaljplanen så bör detta förankras i god tid med kommunen. Kommunen påtalar också att bygglov för vädskydd på hållplatser samt marklov vid förändring av höjder kan komma att behövas.

Region Uppsala påtalar att placering av det östra hållplatsläget i Tierps kyrkby behöver ses över i samband med vägplanen. Vid omlokalisering av hållplatser menar regionen att ett helhetsgrepp bör tas kring vägutformning och passage för oskyddade trafikanter.

Kommunen berättar att det också finns hållplatser för skolbusstrafik på väg 600 i Tierps kyrkby, bussarna trafikerar framför allt en enskild väg som går söderut i anslutning till kyrkan.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Då gång- och cykelvägen kommer att anläggas inom befintligt vägområde bedöms inte Tämnrån påverkas negativt. Då landskapet sluttar lätt österut är det främst östra sidan av ån som är utpekad som översvämningssområde. Vägbanan är i förhållande till ån upphöjd och bedöms inte påverkas vid högvatten.

Möjlighet till att anlägga en bygdeväg bedöms inte vara trolig med tanke på de stora motorfordon och jordbruksmaskiner som använder vägen.

Utfartsförbudet vid Tierps kyrka kommer att undersökas vidare liksom det eventuella behovet av vägrättsavtal.

Trafikverket tar fortsättningsvis med sig att eventuella avvikelser mot detaljplan kan förekomma, liksom behov av bygglov eller marklov.

Yttrande från Tierps kommun

Tierps kommun skriver i sitt yttrande att det i Tämnrån finns en kanotled och att en av ledens rastplatser ligger i Torslundaområdet. Kommunen har för avsikt att utveckla Torslundaområdet ytterligare med avseende på rekreation och friluftsliv. Torslunda bedöms således att bli ett viktigt besöksmål i framtiden.

Längs vägsträckan finns flertalet ädellövträd som är klassade som särskilt skyddsvärda. Tierps kommun vill också lyfta att de ligger på nordgränsen till ädellövets utbredningsområde.

Kommunen önskar dragning av cykelväg på den östra sidan av väg 600 och 742.

Kommunen föreslår att man specificerar vad som klassas som vägbana. I nuvarande formulering upplevs det som att hela cykelvägen kan anläggas på befintlig bilväg. Tierps kommun har vid tidigare dialog förstått det som att Trafikverket kommer att behöva bredda vägbanan för att få plats med cykelvägen.

Under rubrik 2.3 i samrådsunderlaget anser kommunen att Trafikverket, utöver tillgänglighet, ska lyfta fler förbättrade förutsättningar för hållbart resande.

Vidare vill kommunen att det noteras i rubrik 2.3.1.5 i samrådsunderlaget att cykelplanen är under revidering, men att målen för kommunen kommer vara liknande de befintliga. Kommunen har också antagit Transportutmaningen samt skrivit under hållbarhetslöften. Båda förespråkar en utbyggnad av GC-vägnätet för att möjliggöra säkra resor med hållbara färdmedel inom kommunen.

Vad gäller Tierps kyrkby önskar kommunen en tydligare förklaring kring hur trafiklösningen kommer att utformas.

Kommunen saknar beskrivning om beredning för belysningsledning så att kommunen kan stå för belysningsstolpe.

Kommunen tolkar också VGU som att vägräcke krävs för att uppnå en trafiksäker utformning.

Trafikverket svarar:

Angående skyddsvärda träd längs sträckan tas frågan upp som skäl för särskild hänsyn i PM Gestaltungsavsikter vari även landskapsanalysen har arbetats in. Behov av skydd kommer finnas med i fortsatt arbete med vägplanen. Trafikverket lägger till informationen i vägplanen att Tierps kommun ligger på nordgränsen för ädellövets utbredningsområde samt att Tämnrån fungerar som kanotled och att Torslundaområdet kommer att utvecklas som rekreativt mål.

Vad gäller gång- och cykelvägens utbredning så kommer denna att anläggas inom befintlig vägbana. Vägbanan kommer alltså inte att behöva breddas.

Trafikverket fortsätter att utreda utformningen av gång- och cykelväg samt passage inne i Tierps kyrkby i det vidare arbetet med vägplanen. Diskussionen kring beredning för belysning samt frågan om vägräcke tas vidare internt på Trafikverket och om aktuellt behandlas detta fortsatt i projektet.

Yttrande från Region Uppsala

I sitt yttrande, daterat 2021-03-15, påtalar Region Uppsala att det är positivt att samrådsunderlaget redogör för den regionala cykelstrategin, däremot saknas text som beskriver kopplingen till "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018–2029" vilket är den plan som cykelstrategin utgår ifrån. Vidare saknar vägplanen en beskrivning av att väg 600 tidigare varit europaväg och att vägen inte har anpassats efter dagens situation. Region Uppsala gör bedömningen att avsmalningen inte bör innebära några större framkomlighetsproblem för kollektivtrafik.

Vidare menar regionen att det saknas ett projektmål som rör kombinationsresor, det vill säga kopplingen mellan hållplatser och gång- och cykelväg och att man vill främja hela-resan-perspektivet. Det behöver tydliggöras att passager ska samlokaliseras med hållplatser.

Regionen informerar om att det är de som har uppdraget att upprätta och fastställa länsplanen, i detta arbete ingår att planera och prioritera investeringar i vägtransportsystemet i Uppsala län. Länsplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål, i planen finns åtta mål fördelade i tre kategorier. Den regionala länsplanens mål bör beskrivas i vägplanen och att det i Trafikverkets arbete med planerad gång- och cykelväg är viktigt att ha med mål nummer 2 och 3 i länsplanen i det fortsatta arbetet.

I samrådsunderlagets kapitel om trafik och trafikprognoser behöver det förtydligas att den regionala cykelstrategin gäller för Uppsala län och inte Uppsala. Vidare så bör trafikprognosen för gång- och cykeltrafik skrivas om eller tas bort då det hänvisar till siffror som inte är absoluta och att prognosen därför blir missvisande.

Regionen undrar om det kan förmedlas i vägplanen när den nya översiktsplanen för Tierp kommun kan förväntas antas.

Regionen önskar ta bort det 70 meter långa vägräcket på den västra sidan av väg 600 i anslutning till korsningen mot väg 751. Regionen önskar utforma räcket i enlighet med deras policy *Strategi för regionbusstrafik i Uppsala län*.

I yttrandet påtalas vikten av att Trafikverket har en löpande dialog med Region Uppsala i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet. Det bör också förtydligas i vägplanen att det är regionen som är kollektivtrafikmyndigheten och att UL (tidigare Upplands Lokaltrafik) är varumärket ut mot kund.

Det bör läggas till att hållplatserna på aktuell sträcka är inte tillgänglighetsanpassade och inte har någon cykelparkering. De väderskydd som finns är av dålig kvalitet och i betong. Regionen är mycket positiva till att en anslutning mellan ny gång- och cykelväg och befintlig hållplats planeras och önskar en fortsatt dialog angående hållplatslokalisering, hållplatsfickornas utformning och eventuell möjlighet att skapa hårdgjorda ytor för cykelparkering i anslutning till hållplatserna. Regionen lyfter också att de har vissa riktlinjer i Hållplatshandboken och att vägplaneprojektet bör förhålla sig till dessa grundprinciper. Det är också av yttersta vikt att det genomförs åtgärder för att anlägga säkra passager vid Tierps kyrka för oskyddade trafikanter. Även barnperspektiv, funktionshindrades behov samt social hållbarhet saknas i projektmålen.

Gällande belysning meddelar regionen att den befintliga är nyligen uppsatt och önskar vidare att det möjliggörs för ny belysning resterande sträcka så att Tierps kommun kan uppföra denna.

Regionen håller inte med om resonemanget att trafiksäkerheten är bättre på väg 600 eftersom denna har en bredare vägren. Tvärtom menar de att den raka utformningen inbjuder till högre hastighet än det skyltade 80 km/h. Därtill behöver man i samrådshandlingens avsnitt om trafiksäkerhet förtydliga vart de befintliga skyddsåtgärderna som påtalas finns placerade.

Regionen ser helst att placeringen av gång- och cykelvägen sker på den östra sidan. Detta trots riksintresse kring Tämnanån. Detta skapar en buffertzona från vägen eftersom gång- och cykeltrafiken påverkar naturområdet i mindre utsträckning. Lokaliseringen på öster sida minskar också antalet korsningar för oskyddade trafikanter.

Därtill vill regionen att Trafikverket ska utveckla vilka målpunkter som kopplas samman vid anläggandet av gång- och cykelvägen. Detta är exempelvis arbetsplatser och vårdinrättningar.

Regionen vill att Trafikverket ser över kapitel 4.4.6 Befolkning och hälsa då det finns sakfel i denna text gällande Tierps station.

Regionen vill att Trafikverket undersöker vidare om Tämnrån används som kanotled, i så fall ska det beaktas.

I yttrandet anser Region Uppsala att projektet inte behöver genomföra en klimatkalkyl då det inte ingår i namngivna objekt som överstiger 50 miljoner kronor i investeringskostnad. Regionen ställer sig också frågande till vad det innebär kostnadsmässigt om projektet använder mer klimatvänliga material samt hur översvämningsrisken beaktas i det fortsatta arbetet.

Regionen förordar att vägräcke sätts upp istället för GCM-stöd och hänvisar till råd i VGU om att GCM-stöd bör ses som något provisoriskt. GCM-stöd är även problematiskt vid underhåll av vägen då dessa lätt plogas sönder. Region Uppsala anser att projektet bör förhålla sig till den nyaste versionen av VGU för 2021 och inte 2020.

I yttrandet anges att gestaltningen inte bör vara avgörande i frågan om gång- och cykelvägens utformning utan att fokus bör ligga på en anläggning som främjar hållbara transporter som hjälper till att nå klimatmålen.

Regionen berättar att de planerar att sätta upp cykelräknare på planerad sträcka för gång- och cykelväg och att detta kan behöva samordnas i Trafikverkets fortsatta arbete.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och ser över möjligheten att i vägplanen lyfta betydelsen av länsplanen som ett medel för att uppnå nationella och regionala mål samt förtydliga kopplingen denna har till den regionala cykelstrategin.

Trafikverket ser också positivt på att lyfta in det hållbara i kombinationsresor och de möjligheter som detta medför i vägplanen och ser över om projektmålen kan och bör kompletteras med detta.

Regionens synpunkter angående trafiksiffrorna tas med i det fortsatta arbetet. Likaså regionens önskan om klargörande angående deras uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet.

Trafikverket ser över möjligheten att komplettera vägplanen med information kring när Tierp kommuns nya ÖP kommer att antas.

Trafikverket tar med sig önskemålet i om att avlägsna det 70 meter långa räcket på östra sidan av väg 600 i det fortsatta arbetet med vägplanen, där placering och utformning kommer studeras vidare. Även frågan om nytt vägräcke eller GCM-stöd att utredas.

Trafikverket planerar för fortsatta samråd med Tierps kommun och Region Uppsala och ser detta som ett bra forum för fortsatt diskussion kring utformningen av busshållplatser och huruvida dessa kan kompletteras med cykelparkeringar. Likaså ger det möjlighet att fortsätta diskutera befintliga riktlinjer och tillgänglighetsanpassning. Även passagen i Tierps kyrkby kommer kräva fortsatt utredning liksom eventuellt behov av belysning.

Trafikverket kommer att förtydliga avsnittet om skyddsåtgärder i kapitlet om trafiksäkerhet för att påvisa vart dessa finns. Likaså kommer en mer utförlig beskrivning bifogas vägplanen

av vilka målpunkter som finns i de olika tätorterna. Kapitel 4.4.6 Befolkning och hälsa kommer att uppdateras med korrekt information. Kommunen har tidigare meddelat att det finns en kanotled för Tämnrån.

Trafikverket tar med sig regionens synpunkter angående upprättande av klimatkalkyl.

3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan har ett skriftligt samråd skett. Ett informationsbrev skickades 2021-02-23 ut till enskilda som kan bli direkt berörda av åtgärderna. Brevet innehöll information om projektet och det skriftliga samrådet, att handlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets hemsida samt en anvisning om hur skriftliga synpunkter kunde skickas till Trafikverket. Tre skriftliga synpunkter har inkommit under samradsperioden.

I en av synpunkterna uttrycks vikten av att beakta tillgången till jordbruksmark och åkerinfarter i den fortsatta projekteringen. För vissa fastigheter är det bara via väg 600/742 som berörda har åtkomst till markerna med jordbruksmaskiner.

Ytterligare en synpunkt är att det är positivt att gång- och cykelvägen planeras att anläggas på befintlig vägbana och att genom detta minimera intrång på värdefull jordbruksmark som också är skyddad enligt 3 kap 4 § i miljöbalken. Det bör dock nämnas i vägplanen att jordbruksmarken är skyddad av miljöbalken då det är en miljöaspekt som bör tas hänsyn till. Möjligheten till fler projekt som nyttjar befintlig infrastruktur och inte tar jordbruksmark i anspråk bör premieras i fortsatt planering.

I en synpunkt hoppas berörd fastighetsägare på att projektet medför en hastighetssänkning i samband med anläggandet av gång- och cykelväg.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och arbetar vidare med utformning av ny gång- och cykelväg som tar hänsyn till befintligt omkringliggande verksamheter och landskap. Minskad påverkan på jordbruksmark är en viktig aspekt som Trafikverket alltid tar hänsyn till i sina projekt. Fortsatt samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda kommer ske under processens gång.

3.1.6. Samråd med övriga myndigheter och organ

Yttrande från Försvarmakten

Försvarmakten har tagit del av handlingar för ny gång och cykelväg mellan Morgongåva – Vittinge och har inte något att erinra i rubricerat ämne.

Yttrande från Kollektivtrafikmyndighet

Kollektivtrafikmyndigheten är Region Uppsala, se yttrande ovan i kapitel 3.1.2.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget (samrådshandling)

En utgångspunkt för projektet har varit att gång- och cykelvägen ska anläggas på befintlig vägbana, förutom vid de ombyggda busshållplatserna. Efter inmätning visade det sig att delar av väg 742 är smalare än 10 meter, vilket medför svårigheter att inrymma båda körbanor, räcke samt ny gång- och cykelväg. Trafikverket valde därför att närmare undersöka möjligheter för en breddning av väg 742 på berörd del av sträckan. Detta har resulterat i att vägbanan kommer att breddas åt sydost med cirka 1 meter längs berörd sträcka. Breddningen medför något utökad släntutbredning samt behov av markanspråk.

Den planerade vägbreddningen innebär att förutsättningarna för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har ändrats. Trafikverket har beslutat tillsammans med länsstyrelsen att inte ta fram ett nytt samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan, utan att istället gå vidare till nästa skede som är samrådshandling. Samrådshandlingen innebär en mer detaljerad projektering. I det här projektet kommer samrådshandlingen användas som underlag för beslut om betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen beslutar att projektet inte medför betydande miljöpåverkan fortsätter samrådshandlingsskedet som vanligt. Om länsstyrelsen däremot beslutar att projektet medför betydande miljöpåverkan krävs ett omtag med en ny samrådshandling och en miljökonsekvensbeskrivning.

3.2.1. Samråd med Tierp kommun och region Uppsala

Ett samråd hölls med Tierps kommun och region Uppsala 2022-10-26 med syfte att titta på påverkan på detaljplan i Tierps kyrkby samt de olika hållplatsförslagen.

Trafikverket redovisade de tre olika förslagen för placering av busshållplats i Tierps kyrkby. Söder om kyrkan är tillgänglighetsmässigt bättre men trafikmässigt sämre eftersom placeringen kräver att resenärer korsar vägen. Gång- och cykelpassagen kommer att rustas upp.

Läget norr om kyrkan är ekonomiskt bättre. Hastighetsbegränsning diskuterades eftersom det idag finns problem med att folk för fort förbi kyrkbyn.

Kommunen föredrar läget mitt framför kyrkan. Det skulle dock ta kyrkans parkeringsplats i anspråk och marken ägs av en privatperson. Kommunen uppmanar Trafikverket att gå vidare med denna lösning. Trafikverket tar med sig synpunkterna.

3.2.2. Samråd med Tierps kommun och Svenska Kyrkan Tierp-Söderfors församling

Samrådet hölls 2023-03-02. Region Uppsala skulle ha närvarat men uteblev på grund av sjukdom. Markägarna som äger marken runt kyrkan var med på mötet.

Syftet med mötet var att diskutera busshållplatsläget i Tierps kyrkby med de tre alternativen norr om kyrkan, mitt framför kyrkan och söder om kyrkan.

Tierps kommun ställer sig inte bakom det norra alternativet. De anser att lösningen kan bidra till otillåtet spring över vägen och att lösningen hamnar utanför tätbebyggt område.

Tierps kommun ställde frågan om det är möjligt att förskjuta busshållplatsen en bit söderut mot Kyrkbyn. Trafikverket svarade att förslagets utformning har minsta möjliga marginal till kraven i VGU men att man ska dubbelkolla med vägspecialist om det verkligen stämmer. Markägaren som är delaktig på mötet är överens med kommunen om att se över

möjligheten att flytta busshållplatsen längre söderut närmare korsningen. Tierps kommun frågade därefter om det är möjligt göra avsteg från VGU genom att söka dispens, så att busshållplatsen kan anläggas närmare korsningen. Trafikverket svarade med att dispensansökningar endast ska sökas när det finns synnerliga skäl, tex att det inte finns andra alternativ. I detta fall anser inte Trafikverket att synnerliga skäl finns då andra alternativ finns.

Tierps kommun ser inte att norra läget är tillräckligt nära samhället samt att det kommer krävas en ändring av detaljplanen. Trafikverket svarade med att ändring av detaljplanen ändå krävs för att det i dagsläget är förbud mot in/utfart i befintlig utformning och att gång- och cykelvägen kommer att inskränka nuvarande detaljplaneområde.

Tierps kommun förklarade att de och Region Uppsala föredrar alternativet framför kyrkan på grund av bra tillgänglighet och en stor andel hårdgjord yta. Det finns också en tydlig sammankoppling till målpunkterna i området vilket minskar risken för trafikfarligt spring på ställen utan angiven vägpassage. Utformningen utför också en naturlig hastighetssänkning för bilister. Däremot innebär lösningen att Trafikverket behöver ta parkeringsplatser i anspråk, vilket resulterar i färre antal parkeringsplatser till kyrkan.

Svenska kyrkan instämmer i att det ser bra ut i ett utformningsperspektiv men att parkeringen blir ett stort problem. Man upplever redan idag att parkeringen inte räcker till vid högtider, ca 10-15 gånger per år och att det blir kaos på parkeringen. Det kan också bli svårt för Räddningstjänsten att komma fram till kyrkan eftersom förslaget kommer påverka brandgatan fram till kyrkan och kanske blockera den helt. Alternativa vägar kräver att gravar flyttas.

Tierps kommun frågade därefter huruvida Trafikverket har gjort en körspårsanalys för räddningstjänstfordon att åka in till kyrkogården. Trafikverket svarade med att den inte har utförts men att detta kan beställas av konsulten som sköter projekteringen. Trafikverket återkommer med körspårsanalysen. Trafikverket tar också frågan för vidare diskussion med räddningstjänsten och återkommer när de vet mer.

Kyrkan föreslår även att ta med diskussionen med polisen eftersom polisen använder parkeringsplatserna som en kontrollplats. Trafikverkets svarade med att polisen ingår i samrådsretsen för samråden.

Tierps kommun frågade Tierps kyrka om det finns andra möjligheter till parkeringsplatser i området. Kyrkan svarade att det inte finns på så många andra platser annat än på Backbrovägen och på kommunens mark på andra sidan vägen (tidigare kyrkbys förskola). Tierps kommun svarade med att de kan vara behjälpliga med att se över parkeringssituationen.

Svenska kyrkan ställde frågan om det är möjligt att ha kvar busshållplatsen på samma sätt som idag. Tierps kommun svarade med att Region Uppsala har ett tydligt mål med att bussarna endast går på huvudvägen för att undvika avsteg ur trafiksäkerhetssynpunkt och arbetsmiljösynpunkt.

Svenska kyrkan kom med förslaget att förskjuta väg 600 västerut. Byggnaderna på andra sidan av vägen är tomma. En sådan lösning skulle kunna ge plats för både busshållplats och parkeringsplatser. Parkeringsplatserna är viktiga för att alla inte har möjlighet att ta sig till kyrkan via buss eller cykel. Parkeringsplatser är en nödvändighet för verksamheten.

Trafikverket svarade att det krävs en ändrad beställning från regeringen men att förslaget kan ses över.

Trafikverket förklarade att läget söder om kyrkan är det minst fördelaktiga på grund av kulturminnen i området samt problem med trafiksäkerheten. Svenska kyrkan meddelade att det finns ett antal ledningar i det här läget, bland annat avlopp och fiber. Kyrkan och markägarna är överens om att det södra läget utgår.

3.2.3. Samråd med berörd länsstyrelse

2023-03-13 genomfördes ett samråd med länsstyrelsen i Uppsala län med anledning av utredning av olika hållplatslägen för hållplatsen i Tierps kyrkby samt påverkan på en skyddsvärd ek i höjd med Torslunda.

Trafikverket presenterade de tre olika busshållplatslägena för Tierps kyrkby och de för- och nackdelar som har framkommit i utredningen. Länsstyrelsen svarar att de behöver mer tid för att titta på de olika lägena och det *PM Busshållplatslokalisering* som skickades in inför mötet.

Trafikverket presenterade också olika alternativ för att spara eken, som redovisades i *PM utredning eken*. Länsstyrelsen föredrar alternativet med breddning av vägen på västra sidan för att ge plats åt gång- och cykelvägen på befintlig vägbana. En viktig anledning är att åtgärden också undviker ingrepp i ett gravfält på östra sidan av vägen. Länsstyrelsen bedömer också att eken sannolikt inte kommer överleva så länge om man drar gång- och cykelvägen runt östra sidan om den.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen meddelade per epost 2023-04-04 att det centrala läget för busshållplatsen framför Tierps kyrka inte är lämpligt eftersom det påverkar den lagskyddade kyrkomiljön för mycket. Alternativet tar även i anspråk kyrkans parkeringsplats vilket leder till att en ny parkeringsplats måste tas fram.

Alternativet norr om kyrkan bedömer länsstyrelsen som möjligt under förutsättning att stor omsorg läggs vid utformningen av hållplatsen i sin helhet. En utgångspunkt för projektet har varit att gång- och cykelvägen ska anläggas på befintlig vägbana, förutom vid de ombyggda busshållplatserna. Frågan om behovet av busskur bör belysas alternativt bör utformningen ske med stor hänsyn tagen till den känsliga miljön. Lokaliseringen förutsätter dock ett bevarande av den trädridå som idag ligger mellan föreslagen hållplats och kyrkogården.

3.2.4. Samråd med Räddningstjänst Uppsala

2023-03-14 hölls ett samråd med Räddningstjänsten i Uppsala gällande busshållplatsläge B i Tierps kyrkby och dess eventuella påverkan på räddningsväg till Tierps kyrka.

För att brandförsvaret ska ha förutsättningar att genomföra en snabb och effektiv insats behöver avståndet mellan uppställningsplats och angreppsväg (i detta fall kyrkans huvudentré) inte överstiga 50 m. Kravet baseras på ett flertal faktorer, bland annat för att begränsa slangdragningen från släckbilen. Långa vattenfyllda slangar är svåra att hantera och flytta, samt leder till tryckförluster i slangen.

Tre alternativa vägar mellan kyrkan och väg 600 diskuterades på mötet. Det första alternativet utgör räddningsväg in på kyrkogården. Avstånd från slutet av den till kyrkans huvudentré understiger 50 m. Denna väg bedömdes som den enda som möter kraven och utgör idag räddningsväg.

Det andra alternativet går rakt fram mot kyrkans huvudentré men slutar ca 55 m ifrån den.

Det tredje alternativet går runt kyrkogårdens södra sida till en parkeringsplats på kyrkans baksida. Från parkeringsplatsen är det 85 m till kyrkans huvudentré.

Behovet av att använda höjdfordon för att släcka en brand diskuterades. Ett höjdfordon är ett användbart arbetsredskap för att komma åt tak och brand sprids sig i konstruktionen. Det bör dock tilläggas att det inte alltid är stationerat ett höjdfordon på Tierps brandstation, och att brandförsvaret därför inte kan garantera att detta används vid insats.

3.2.5. Samrådsmöte med allmänheten och enskilda som antas kunna bli särskilt berörda på kulturhuset i Tierp

Ett samrådsmöte hölls med fastighetsägare och sakägare samt med allmänheten och övriga på orten 8 november 2023. Trafikverket informerades då om projektet och förslag till vägplan för anläggande av gång-och cykelväg längs med väg 600/742, Tierp- Tierps kyrkby i Tierps kommun, Uppsala län. Allmänheten fick kännedom om samrådsmötet via kungörelser som publicerades i lokaltidningar 31 oktober 2023 samt 1 november 2023. Samrådsgruppen bjöds in till mötet via brev.

Mötet pågick mellan kl.16.00 – 20.00, frågor som det informerades om var:

- Vägplanens formella handläggning och process
- Presentation av upprättat förslag till vägplan
- Förslag på hur gång-och cykelvägen kommer att se ut
- Ersättnings- och marklösenfrågor
- Stängning av enskilda utfarter
- Synpunkter på förslag

Totalt närvarade 22 personer (inklusive kommunen och regionen) på mötet.

Nedan redovisas de synpunkter som framfördes under mötet.

Det framfördes synpunkter på höga hastigheter längs sträckan och önskemål om sänkt hastighet till 50 km/h.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Ett av projektets mål är att öka hastighetsefterlevnaden på sträckan. Ett verktyg för att uppnå detta mål är att smalna av vägbanan.

Räckena vid Fäcklinge 27:2 OK placerade, önskemål om att ha kvar båda befintliga in/utfarter om någon måste utgå ser man helst att den södra utgår.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig önskemålet till det fortsatta arbetet.

Flera önskemål framfördes om att beakta tillräcklig bredd vid åkerinfarterna till flera fastigheter längs stråket.

Det framkom flera synpunkter kring att räcket som separerar gång- och cykelvägen från vägbanan kommer begränsa utrymmet i vägbanan så att jordbruksmaskiner kommer behöva använda sig av mötande körfält för att få plats.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Ett av projektets mål är att öka hastighetsefterlevnaden på sträckan. Ett verktyg för att uppnå detta mål är att smalna av vägbanan, med bredare körfält motverkas detta projektmål.

Inne i Tierps Kyrkby förekommer den smalaste projekterade sektionen i vägplanen, sett ur perspektivet fri bredd. Där är fri bredd mellan kantstöd och räcke 4.1 m. En översyn av minsta fria bredd mellan hinder kan göras i detaljprojekteringen där minst 4,5m kan försöka uppnås.

Det framkom en synpunkt på att det är negativt att gång- och cykelvägen sträcker sig över kyrkans parkering när den ändå avslutas efter parkeringen, ett förslag är istället att avsluta gång- och cykelvägens sträckning innan parkeringen så att intrång kan undvikas.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. I projektet ingår att koppla an ny gång- och cykelväg med Tierps Kyrkby, detta görs i läge för befintlig passage mitt på kyrkans parkering. Om ny gång- och cykelväg avslutas innan kyrkans parkering försvinner en viktig koppling till Tierps Kyrkby. Vidare är det en del av projektet att smalna av vägbanan genom Tierps Kyrkby för att öka hastighetsefterlevnaden.

Det framkom önskemål om körspår för utryckningsfordon in till kyrkans entré med parkeringarnas nya läge

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Körspårskontroller har utförts och utryckningsfordon kan köra genom kyrkans entré likt idag, med en backning. Fysiskt hinder (befintligt vägräcke) flyttas längre från kyrkans grind och åtkomst underlättas vid utryckning.

Det framkom en synpunkt på att markintrång önskar undvikas om möjligt vid fäcklinge 28:1

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer i det fortsatta arbetet att se över markintrångets omfattning mer ingående. Trafikverket kommer att försöka minimera intrång i fastigheter så långt det är möjligt, men intrång i fastigheter kommer att bli aktuella.

Önskemål om hastighetsdämpande åtgärder i Torslunda

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Ett av projektets mål är att öka hastighetsefterlevnaden på sträckan. Ett verktyg för att uppnå detta mål är att smalna av vägbanan.

Önskemål om att plank sätts upp vid fastighetsgränsen för fäcklinge 28:1 för att minimera insynen från gång-och cykeltrafikanter

Trafikverket svarar:

Tack för ert yttrande. I planarbetet för utbyggnaden av GC-vägen har Trafikverket bedömt effekterna på närmiljön. Utbyggnaden innebär inte sådan miljöpåverkan att vägnära åtgärder behöver vidtas.

Det framkom en synpunkt på snöröjningen vid infarten och vid fastighetsgränserna. Att det är problematiskt för fastighetsägare att hantera snöröjning när cykelvägen kommer så nära fastighetsgränsen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar framförd synpunkt med sig i det fortsatta arbetet och utreder denna vidare.

Det framkom en synpunkt på kantstödsvisningen vid infarterna med ett medskick om att det inte kommer fungera om dessa blir högre än de befintliga idag

Trafikverket svarar:

Trafikverket tar framförd synpunkt med sig i det fortsatta arbetet och utreder denna vidare.

3.2.6. Samråd av förslag till vägplan med allmänheten och enskilda som antas kunna bli särskilt berörda

Trafikverket har tagit fram förslag till vägplan och presenterar denna i en samrådshandling. Under samrådet fanns handlingarna tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Samrådsperioden var mellan 17 oktober – 15 november 2023.

Nedan redovisas de synpunkter som har skickats in skriftligt till Trafikverket under samrådsperioden. Yttranden som skickats in skriftligt från privatpersoner redovisas nedan enligt handlingens diarienummer som nummer 38 och 39 från Trafikverkets diarieföringssystem.

Länsstyrelsens yttrande 2023-11-16

I planbeskrivningen har Trafikverket beskrivit översvämningsriskerna med hjälp av MSB:s översvämningskartering. Trafikverkets bedömning av hur planförslaget kan antas påverkas vid höga flöden och skyfall saknas dock, länsstyrelsen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med detta.

Planförslaget passerar över grundvattenförekomsten Uppsalaåsen Arvidsbo samt vattenskyddsområdena Arvidsbo och Frebro. Trafikverket skriver i planbeskrivningen att skyddsåtgärder för att skydda grundvattnet kommer att tas fram under byggtiden. Länsstyrelsen anser att de skyddsåtgärder som krävs för att skydda grundvattnet vid ett genomförande av planen ska tas fram inom ramen för planprocessen. Det är av särskild vikt att utreda behovet av skyddsåtgärder inom området kring Torslunda där sårbarheten för

grundvattnet är hög. Inom detta område består jordarten av isälvsediment som sammanfaller med grundvattenförekomsten, vilket gör att risken inom området är stor för påverkan på MKN för grundvattnet.

På plankartan finns två ytor för tillfällig nyttjanderätt för upplags- och etableringsyta (T4) i korsningen mellan väg 600 och väg 742, inom området får upplag av massor ske. Under avsnittet 6.6.4. Naturmiljö beskrivs skyddsåtgärden markduk för ytorna, åtgärden bör även läggas till i listan i avsnitt 5.5. Övriga åtgärder. Den norra ytan ligger inom område med hög sårbarhet för grundvattnet. Länsstyrelsen anser att Trafikverket inte har motiverat lokaliseringen av ytan på ett sådant sätt att den kan anses vara lämplig med anledning av grundvattnets sårbarhet inom området.

Utöver att säkerställa att ett plangenomförande inte påverkar grundvattnet negativt anser länsstyrelsen att Trafikverket bör överväga möjligheten att genomföra förbättringar. Särskilt inom området kring Torslunda där sårbarheten för grundvattnet är hög kan åtgärder vidtas som förbättrar hanteringen av vägdagvatten och som minskar riskerna för negativ påverkan på grundvattnet. Åtgärder kan genomföras i samband med projektet och utöver det som krävs för genomförandet. Detta skulle vara i linje med Trafikverkets utpekade åtgärd 1 i Vattenmyndighetens åtgärdsprogram för vatten, minska påverkan på yt- och grundvatten från väg- och järnvägsavvattning, saltning och användning av bekämpningsmedel. Det skulle även bidra till arbetet med miljömålet grundvatten av god kvalitet.

Länsstyrelsen kan inte se att Trafikverket skrivit något om vattenverksamhet i planbeskrivningen. Även om planen inte skulle medge nytt vägområde eller tillfällig nyttjanderätt inom vattenområde kan alltså åtgärder som ska vidtas inom befintligt vägområde vara vattenverksamhet. Möjligheterna att pröva tillåtligheten för åtgärder kopplade till genomförande av en vägplan är begränsade enligt 11 kap 23 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket ska komplettera planförslaget med sin bedömning av vad ett plangenomförande innebär i förhållande till reglerna om vattenverksamhet i miljöbalken.

Länsstyrelsen bedömer att plankartan enligt planförslaget medger nytt vägområde samt område med tillfällig nyttjanderätt inom Tierps kyrkas kyrkotomt, det vill säga det område som skyddas enligt 4 kap. kulturmiljölagen. Utifrån tillgängligt underlag bedömer Länsstyrelsen att planförslaget innebär en sådan väsentlig förändring som kräver länsstyrelsens tillstånd. Det framgår inte på ett tydligt sätt i planbeskrivningen att ett tillstånd enligt 4 kap. kulturmiljölagen krävs vid ett genomförande av planförslaget, länsstyrelsen anser att Trafikverket ska komplettera planbeskrivningen med information om detta. Eftersom länsstyrelsen inte på förhand kan ge besked om ett tillstånd kan ges är det inte heller möjligt att i nuläget säga om planförslaget är genomförbart i denna del.

Länsstyrelsen kan vidare konstatera att om det nya hållplatsläget skulle förskjutas norrut, på så vis att det hamnar helt utanför kyrkotomten, skulle något tillstånd enligt 4 kap. kulturmiljölagen inte krävas för hållplatsen.

I planbeskrivningen skriver Trafikverket att fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen och att tillstånd krävs inför alla markingrepp inom fornlämningar (avsnitt 4.7.3.1, sid 25). Länsstyrelsen anser att texten ska kompletteras med att krav på tillstånd även gäller inför eventuell övertäckning av fornlämning, inte bara inför markingrepp.

Under rubriken Kulturmiljö (avsnitt 6.6.3, sid 47) i planbeskrivningen skriver Trafikverket att det är möjligt att berörda delar av fornlämningarna sedan tidigare utgörs av fyllning och att ingen risk för att påträffa några fynd föreligger. Länsstyrelsen anser att det inte går att på

förhand avgöra i vilken omfattning intakta fynd eller kulturlager inom fornlämningarna berörs, eller om alla sådana lämningar är förstörda sedan tidigare. Trafikverkets formulering om fyllnadsmassor och trolig avsaknad av fynd är därför vilseledande, länsstyrelsen anser att formuleringen ska strykas. Länsstyrelsen anser även att Trafikverket ska komplettera planbeskrivningen med ett förtydligande om att ett genomförande av planförslaget kommer att medföra intrång i kända fornlämningar, samt att intrånget kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med resultatet från den planerade arkeologiska utredningen.

Kommande tillståndsprövning gällande fornlämningar kommer att aktualisera arkeologisk förundersökning och eventuellt även undersökning.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets redovisning av hur planförslaget förhåller sig till strandskyddsreglerna inte är tillräcklig. Strandskyddets båda syften har beskrivits (planbeskrivningen s. 34). Planförslagets påverkan på samt Trafikverkets bedömning av förslagets förenlighet med det ena syftet har beskrivits, att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden (planbeskrivningen s. 48). Trafikverket har inte beskrivit planförslagets påverkan på eller Trafikverkets bedömning av förslagets förenlighet med strandskyddets andra syfte, att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska komplettera planförslaget med en beskrivning planförslagets påverkan på samt en bedömning av förslagets förenlighet med strandskyddets naturvårdssyfte.

Strandskyddsområdet har inte markerats på plankartan, länsstyrelsen anser att Trafikverket ska komplettera planförslaget med detta.

De områden som pekas ut som nytt vägområde med vägrätt (V) eller tillfällig nyttjanderätt (T) på och intill fastigheten Torslunda 1:4 ser ut att ligga i anslutning till eller på betesmark. Länsstyrelsen bedömer att det nya markanspråk som planförslaget medger i anslutning till betesmarken är så begränsad att påverkan kan antas bli obetydlig.

I korsningen mellan väg 600 och väg 742 finns två ytor för tillfällig nyttjanderätt för upplags- och etableringsyta (T4), inom området får upplag av massor ske. Ytan är utpekad som ett naturvärdesobjekt i naturvärdesinventeringen. Länsstyrelsen delar uppfattningen att den negativa påverkan är tillfällig och att området kan antas återhämta sig efter genomförandet. Länsstyrelsen anser trots detta att naturvärdena är en anledning för Trafikverket att motivera varför annan lokalisering av ytan inte är möjlig.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Planbeskrivningen kompletteras med information om hur höga flöden och skyfall kan antas påverka planförslaget.

Dispens kommer att sökas för arbeten inom vattenskyddsområdena. Planbeskrivningen kommer att uppdateras med de skyddsåtgärder som uppgivits i dispensansökan. Ytterligare skyddsåtgärder för grundvattnet bedöms inte som nödvändiga.

Till det fortsatta arbetet kommer skyddsåtgärden ”markduk för ytorna” att läggas in i listan under avsnitt 5.5. Trafikverket kommer även komplettera handlingarna och tydliggöra motiven för lokaliseringen av ytan med anledning av grundvattnets sårbarhet inom området.

Planförslaget kompletteras med Trafikverkets bedömning av vad plangenomförandet innebär i förhållande till reglerna om vattenverksamhet i miljöbalken.

Trafikverket kommer se över möjligheterna att förskjuta hållplatsläget norrut, om det visar sig att detta inte är möjligt kommer planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om att tillstånd enligt 4 kap. kulturmiljölagen kommer krävas för genomförandet av åtgärden som gäller det nya hållplatsläget.

Texten under avsnitt 4.7.3.1 kommer kompletteras med en beskrivning avseende att krav på tillstånd även gäller vid övertäckning av fornlämningar.

Texten under avsnitt 6.6.3 kommer ses över och förtydligas gällande att planförslaget medför intrång i befintliga fornlämningar vilket kräver tillstånd enligt 4 kap. kulturmiljölagen.

Till det fortsatta arbetet kommer Trafikverket redovisa resultatet från den arkeologiska undersökningen i planbeskrivningen.

Gällande strandskyddet så kommer Trafikverket komplettera plankartan med en markering över strandskyddet. En beskrivning gällande planförslagets påverkan på samt en bedömning av förslagets förenlighet med strandskyddets naturvårdssyfte kommer att kompletteras till handlingarna.

Till det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att komplettera beskrivningen av tillfällig nyttjanderätt avseende upplag och etableringsyta för område T4 med motiv över varför annan lokalisering inte är möjlig i detta fall med utgångspunkt för de höga naturvärdena inom upplagsytan.

Tierp kommuns yttrande 2023-12-19

Tierps kommun har emottagit samrådshandlingen för gång- och cykelväg längs sträckan Tierp – Tierps Kyrkby.

Övergripande ställer sig kommunen mycket positiva till åtgärden. Det finns god potential för ökad cykling mellan orterna och det kommer det öka barn och ungas rörelsefrihet.

Under avsnittet sammanfattning anges det felaktigt att det är en järnvägsplan och inte en vägplan som tas fram.

Hänvisningar till länsplanen bör vara till den nya versionen för åren 2022- 2033.

Under stycket för regionala mål anges det att Tierp kommuns cykelstrategi är under revidering, det är felaktigt.

Gällande utformningen av hållplatsen i Kyrkbyn läge B står inte kommunen bakom den placering som föreslås. Hastigheten förbi hållplatsen kommer vara 80 km/h samt sakna passage i den direkta närheten för att korsa väg 600. Kommunen ser det som en risk att resenärer som kliver av eller på bussen kommer ta den genaste vägen och kan innebära trafiksäkerhetsrisker för oskyddade trafikanter.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Till det fortsatta arbetet kommer de redaktionella felaktigheter som kommunen lyfter fram i sitt yttrande att revideras och uppdateras så att dessa stämmer med nuvarande förutsättningar. Gällande busshållplatsen i Kyrkbyn läge B har Trafikverket i arbetet med

vägplanen utrett andra alternativ för placering. Trafikverket kunde- efter att ha utrett flera olika alternativ för placering av hållplatsläget ändå konstatera att föreslagen placering är den som är mest lämplig med hänsyn till trafiksäkerhet och områdets förutsättningar.

Region Uppsalas yttrande 2023-11-07

Vid hållplats Toroslunda på första sidan av illustrationskarta 1120–2170 går cykelvägen mellan busshållplatsen och busshållplatsbänken. Region Uppsala ser om möjligt att cykelvägen går bakom bänken. Det kan vara problematiskt att gå rakt ut i en cykelväg för att ta sig från bänken till bussen och riskera kollision, speciellt för människor med synnedsättning.

Region Uppsala anser det viktigt att där det är uppehåll i vägräcket för den separerade gång- och cykelvägen måste det markeras på ett tydligt sätt att cykelvägen fortsätter, till exempel med hjälp av vägmålning.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Att placera bänk i anslutning till hållplats skulle innebära mer markintrång då GC-vägen skulle tryckas längre bort från vägbanan.

Detta ökade markanspråket kan ej motiverats givet det bedömda antalet oskyddade trafikanter, både som åker med bussen och som nyttjar GC-vägen.

Med antal resande i beaktande så bedöms det ej vara försvarbart med större markintrång pga bänkplacering.

Situationen som beskrivs i yttrandet, med en väntande resenär som kan behöva korsa GC-vägen samtidigt som en cyklist kommer cyklande på GC-vägen, bedöms ej vara den dimensionerande situationen som i sin tur motiverar ökat markanspråk, ingen ytterligare åtgärder kommer vidtas.

Försvarsmaktens yttrande 2023-10-10

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Naturvårdsverkets yttrande 2023-11-13

Naturvårdsverket avstår yttrande i ärende gällande samrådsremiss för anläggande av gång- och cykelväg längs med väg 600/742, Tierp – Tierps kyrkby, Uppsala län, TRV 2020/112005.

Tierps Energi & Miljö AB (TEMAB) yttrande 2023-11-14

Ny utformning av hållplats TIERPS KYRKA LÄGE B påverkar med största sannolikhet spilloch vattenledning (se kartbild 1) då den, enligt mått i Topowebbkarta nedtonad, ligger ca. 7-9 meter från befintligt vägområde idag. Ny slänt kommer påverka.

Breddning av väg 742 från Tierps Kyrkby till korsningen väg 742/600 påverkar med största sannolikhet spill- och vattenledning på stora delar av sträckan. Hur omfattande är svårt att avgöra då ledningens placering är osäker. Korta avstånd från ledning till väg är 4,2 meter och längst avstånd från ledning till väg är 14,1 meter (enligt mått i Topowebbkarta nedtonad). Ny slänt kan påverka.

Ny utformning av hållplats TORSLUNDA LÄGE B påverkar med största sannolikhet spill- och vattenledning (se kartbild 2) då den, enligt mått i Topowebskarta nedtonad, ligger ca. 2-3 meter från befintligt vägområde idag. Ny slänt kommer påverka.

Breddning av väg 742 vid TORSLUNDA 1:7, TORSLUNDA 3:1 och FÄCKLINGE 6:1 kan möjligtvis påverka spill- och vattenledning, men svårt att avgöra då breddningen av befintligt vägområde är förhållandevis liten och ledningens placering osäker. Ny slänt kan påverka.

Ny utformning av hållplats FORS vid Forsvägen påverkar med största sannolikhet spill- och vattenledning (se kartbild 3). Hur omfattande och om ledningen redan nu ligger inom Trafikverkets vägområde är svårt att avgöra då ledningens placering är osäker. Idag ligger ledning på höger sida av vägen 4,3 meter från vägkant och på vänster sida 10,2 meter (enligt mått i Topowebskarta nedtonad). Ledning går även under vägen. Ny slänt kommer påverka.

Breddningen av väg 742 och anslutning av bef GC-väg vid FÄCKLINGE 2:10 bör inte påverka spill- och vattenledning då den, enligt mått i Topowebskarta nedtonad, ligger ca 41,5 meter från vägkant. Dock kan en del av ny slänt påverka spill- och vattenledning strax innan anslutningen (se kartbild 4).

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig informationen till det fortsatta arbetet.

Svenska kraftnäts yttrande, 2023-11-08

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:

I området för den planerade gång- och cykelvägen längsmed väg 600/742 går Svenska kraftnäts 220 kV-ledningar RL8 S6 och KL21 S1. Ledningarna passerar väg 742, ledningen RL8 S6 i höjd med stolpnummer 63 och ledningen KL21 S1 i höjd med stolpnummer 71, se bild 1 och de bifogade handlingarna profilritningar samt stolpfoton. Ledningarna har betydelse för rikets elförsörjning, det är därför viktigt att Svenska kraftnäts ledningsrätt respekteras. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten. Därmed bör korsning med Svenska kraftnäts ledning ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på eller vid ledningarna minimeras.

Svenska kraftnät kommer att bygga två nya 400 kV-ledningar vilket kommer anläggas i anslutning till den äldre ledningssträckningen för KL21 S1. Efter driftsättningen av dessa två 400 kV-ledningarna är det planerat att ledningen RL8 S6 ska rivas. Preliminär tidplan är att mellan år 2026-2029 är det byggstart vilket sker i etapper och kan därför skiljas åt mellan etapperna. Idrifttagning kommer preliminärt ske mellan åren 2028-2031.

Svenska Kraftnät måste kontaktas minst tre-fem år i förväg om eventuella ombyggnader av Svenska Kraftnäts ledningar måste utföras. Detta för att det för närvarande är svårt att få avbrott för andra ombyggnader på grund av den höga investeringstakten i transmissionsnätet. Alla eventuella ombyggnationer eller skyddsåtgärder samt dokumentationsändringar på Svenska kraftnäts ledning, bekostas av beställande part i detta fall Trafikverket.

Svenska Kraftnäts krav enligt Bilaga 1 vid korsning/parallellgång ska följas samt Bilaga 2 ESA.

Svenska transmissionsnätet är en samhällsviktig infrastruktur och störningar kan ge omfattande konsekvenser på det övriga samhället. Svenska kraftnät värnar om säkerheten för de människor som lever, bor eller verkar vid våra anläggningar. Vårt mål är att det vid Svenska kraftnäts anläggningar inte ska ske några olycksfall orsakade av el. Svenska kraftnät kräver därför att en anmälan ska göras vid vissa förändringar inom 500 meter från våra anläggningar. Detta gäller exempelvis korsning av Svenska kraftnäts ledning, parallellgående ledning, uppförande av solceller, gatubelysning, sopsugar, VVS eller andra elektrifierade saker i närheten av Svenska kraftnäts anläggningar.

En anmälan ska göras för fortsatt dialog om jordningsfrågor. Anmälan görs via Svenska kraftnäts webbplats. Länk till webbformulär: [Anmäl ändring i kringliggande anläggning | Svenska kraftnät \(svk.se\)](#).

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2022-2031. Detta dokument finns publicerat på vår webbplats: www.svk.se

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna, hållplatsens placering kommer till det fortsatta arbetet att justeras och flyttas norrut så att önskat avstånd om 20 meter kan uppnås.

Vattenfall Eldistribution AB:s yttrande, 2023-11-02

Vattenfall Eldistribution AB har elnätsanläggningar inom område och inom närområde för planerad vägåtgärd bestående av 77 kV luftledning, 24 kV markkabel, 12 kV markkabel, 12 kV nätstation, 0,4 kV markkabel samt kabelskåp. För att få kartunderlag rekommenderas att göra en beställning från ledningskollen.se

Ny väg bör inte placeras så att vägområdet hamnar över befintlig markkabel. Vägområdet bör placeras minst 1 meter horisontellt avstånd från markkabelns närmaste fas. För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång-och cykelväg se aktuell EBR-publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång-och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. Vid annan typ av beläggning ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas om vägsträckan kommer trafikeras av tung trafik. För rekommendationer vid förläggning invids väg samt gång-och cykelväg se aktuell EBR [1] publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Ny parallell gång-och cykelväg bör placeras så att vägområdet inte hamnar över befintlig markkabel. Gång-och cykelvägens vägområde bör placeras på ett minsta avstånd om 1 meter. För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång-och cykelväg se aktuell EBR-publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Vid ny korsande asfalterad, gatstensbelagd eller liknande belagd vägsträcka, både bilväg samt gång- och cykelväg, ska befintlig markkabel förläggas i rör alternativt flyttas. För rekommendationer vid förläggning invid väg samt gång- och cykelväg se aktuell EBR publikation samt Svensk Standard SS 424 14 37. EBR:s rekommendation är att förläggning i vägbana vid belagd väg inte är tillåtet.

Upplag får finnas invid markkabeln under förutsättning att detta inte placeras så att underhåll av markkabeln försvåras.

Det horisontella avståndet från markkabeln till upplaget bör inte understiga 3 meter.

Fundament från belysningsstolpe, reklamskyltsstolpe eller liknande anordning bör placeras på ett minst avstånd av 1 meter till markkabeln.

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för nätstationen eller medföra att stationen kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning bör inte ske inom ett avstånd av 4 meter från nätstationen. Schaktning och arbete intill Vattenfall Eldistributions nätstationer får inte försvåra åtkomsten.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid markkabel enligt följande:

- Schaktning/grävning vid förändring av markens nyttjande får inte ske inom 1 meter från markkabeln, arbetet får inte medföra en risk för skada på Vattenfall Eldistributions markkabel.
- Allt arbete skall utföras enligt EBR-anvisningar i aktuell EBR-publikation avseende förläggning av markkabel.
- Vid arbete närmare än 2 meter till markkablar ska entreprenör inneha intyg avseende ESA-utbildning, ESA instruerad person.
- Innan schaktning eller grävarbete påbörjas skall Vattenfall kontaktas avseende kabelanvisning. Detta skall ske minst fem arbetsdagar innan arbetena påbörjas.
- Då markkablar frilagts skall föreskriftsenlig täckning och markering av markkablar göras vid återfyllning. Detta för att undvika framtida kabelskador på grund av exempelvis sättning i marken.

Om Vattenfall Eldistributions nätstation, markkabel eller luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall Eldistribution för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadats kan bli aktuella.

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom. Schaktning/Grävning i ledningsrätts-servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid luftledning enligt följande:

- Schaktning får inte ske inom ett avstånd av 10 meter från stolpar, stag och fundament i mark.
- Schaktning under en luftledning får inte göras utan att det fastställts hur eventuella marklinor går så att dessa inte skadas samt att det klargörs vilka säkerhetsavstånd som gäller invid den aktuella luftledningen i samråd med Vattenfalls representant.

- Vid arbete i närheten av en ledning gäller ESA Entreprenör – ESA-E, varvid entreprenör skall inneha intyg avseende angiven ESA-utbildning.

Om vattenfalls luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna.

Efter ett kompletterande ledningssamordningsmöte Kring vattenfalls kablar och stolpar konstaterades att Vattenfall endast har behov av en befintlig stolpe där det finns en luftburen ledning som korsar väg 742. Denna stolpe kommer stå kvar i befintligt läge och konflikt med vägplanen undviks. Eventuellt påverkas befintlig stolpe under byggtid men detta kommer behandlas vid ett senare skede i samband med framtagande av bygghandlingen genom föreskrifter kring schakt.

Uppsala brandförsvars yttrande, 2023-10-30

Uppsala brandförsvaret har tagit del av de samrådshandlingar som funnit tillgängliga för nedladdning på Trafikverkets hemsida, innehållande samrådsredogörelse, planbeskrivning, plankartor och illustrationskartor.

Efter granskning av inkomna handlingar har Uppsala brandförsvaret ingenting att erinra. Brandförsvaret önskar dock hållas underrättad om eventuella avstängningar eller omledningar av trafik under byggtiden som kan påverka brandförsvarets framkomlighet vid utryckning.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar önskemålet om underrättelse vid eventuell avstängning eller omledning av trafik under byggtiden och tar med sig detta till byggskedet.

Global connects yttrande, 2023-10-20

Efter att ha granskat era plankartor ser det inte ut som att vår kanalisation kommer att bli berörd av ovan projekt.

Bifogar en översikt på berörd sträcka med mått på dom 2 platserna vi ligger närmast projektet. Om ni önskar mer information kan ni ta kontakt med oss direkt.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig denna till det fortsatta arbetet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) yttrande, 2023-10-18

MSB avstår från att yttra sig i ärendet.

Yttrande nummer 38, 2023-11-09

Största oron är att sträckan på 742 blir livsfarlig för tyngre trafik exempelvis bussar, lastbilar och lantbruksmaskiner. För vår del och andra som bedriver lantbruk i området så måste två ekipage som är bredare än 4m kunna mötas längs hela sträckan. Att minska körbanan till 6.5 m blir det trångt att möta personbilar och ännu värre att möta bussar och lastbilar. Det blir även omöjligt för två lantbruksmaskiner som är bredare än 4m att mötas. Räcket som ska vara längs med gå- och cykelbanan förvärrar situationen ännu mer då det inte finns vägren att åka av för att släppa förbi trafik och möta fordon bredare än 2m. Att påstå att vägplanerna på 742 skulle öka trafiksäkerhet anser jag vara helt felaktiga då den förslagna planen innebär fara för alla på vägen. Då det är inte enbart de fordon som kan krocka som kan skadas av en olycka. Genom att minska körbanan för fordon så kommer olyckorna på 742 bli fler och sträckan kommer bli osäker för alla inblandade. Om nu en cykelbana ska anläggas längs 742 så måste vägbanan breddas så att körbanan blir 4m och minst 0.5 m vägren i båda riktningar. Alternativt att skrot gå- cykelbanan, sänka hastigheten sätta upp hastighetskameror. Ett billigare alternativ vore att rusta och bredda vägrenen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Ett av projektets mål är att öka hastighetsefterlevnaden på sträckan. Ett verktyg för att uppnå detta mål är att smalna av vägbanan, med bredare körfält motverkas detta projektmål.

Inne i Tierps Kyrkby förekommer den smalaste projekterade sektionen i vägplanen, sett ur perspektivet fri bredd. Där är fri bredd mellan kantstöd och räcke 4.1 m. En översyn av minsta fria bredd mellan hinder kan göras i detaljprojekteringen där minst 4,5m kan försöka uppnås.

Yttrande nummer 39, 2023-11-13

- Vi har två stora björkar intill vår utfart som skymmer sikten. Vi önskar att dessa tas ner för att öka säkerheten.
- Vi önskar insynsskydd i form av ett plank då vårt hus ligger i nära anslutning till gång och cykelbanan.
- Vi önskar även att hastigheten på vägsträckan ses över och skulle gärna se att den sätts ner till 50 istället nuvarande 70 km/h. Dels

känns det rimligt då vägbanan kommer bli smalare, dessutom har vi och andra längs sträckan småbarn vilket också är en bidragande faktor.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Vägkant kommer flyttas från fastigheten i och med den nya GC-vägen, på så sätt bör sikten förbättras.

Eventuella åtgärder på björkarna diskuteras vidare i nästa skede.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala. Besöksadress: Östunagatan 4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se