

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Gång- och cykelväg, Tierp-Tierps kyrkby

Tierps kommun, Uppsala Län

Vägplan, 2023-06-28

Uppdragsnummer: 169470



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Atkins Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-06-28

Ärendenummer: TRV 2020/112005

Åtgärdsnummer: 18249

Uppdragsnummer: 169470

Version: 1.0

Kontaktperson: Julia Ekberg, 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.	Samråd med Tierps kommun och Region Uppsala	6
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	11
3.1.4.	Samråd med övriga myndigheter och organ	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget (samrådshandling)	12
3.2.1.	Samråd med Tierp kommun och region Uppsala	12
3.2.2.	Samråd med Tierps kommun och Svenska Kyrkan Tierp-Söderfors församling	12
3.2.3.	Samråd med berörd länsstyrelse	14
3.2.4.	Samråd med Räddningstjänst Uppsala	14

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.
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

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.

Samrådsretsen har definierats utifrån projektets omfattning och den påverkan projektet bedöms medföra på omgivningen. Följande aktörer har identifierats tillhöra samrådsretsen 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 väg bana 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 Tämnanån 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 Toroslunda 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 översvämningssrisker 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. 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 Tämnanån. 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 väderskydd 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, funktionshinder och 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 Tämnrån. Detta skapar en buffertzona från vägen eftersom gång- och cykeltrafiken påverkar naturområdet i mindre utsträckning. Lokaliseringen på östra sidan 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 Tämnarån.

Trafikverket tar med sig regionens synpunkter angående upprättande av klimatkalkyl.

3.1.3. 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 samrådsperioden.

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 hastighetsänkning 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.

3.1.4. 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 Tierps 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 uppmuntrar 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 polisenhet eftersom polisen använder parkeringsplatserna som en kontrollplats. Trafikverkets svarade med att polisen ingår i samråds-kretsen 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.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se