

Samrådsredogörelse, Väg 600, Gång- och cykelväg Uppsala-Lövstalöt-Björklinge

Väg 600, Gång- och cykelväg Uppsala-Lövstalöt-Björklinge
Uppsala kommun, Uppsala län

Vägplan, 2021-05-20

Uppdragsnummer: 145014



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg 600, Gång- och cykelväg Uppsala-Lövstalöt-Björklinge

Författare: Marika Leknes och Matilda Svahn, Sweco

Dokumentdatum: 2021-05-20

Ärendenummer: TRV 2020/88386

Uppdragsnummer: 145014

Version: 2.0

Kontaktperson: Nicklas Fowler, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
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 berörd kommun	6
3.1.3.	Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheten	8
3.1.4.	Samråd med Försvarsmakten	9
3.1.5.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	27
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	27
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	27
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	27
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	27

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 beaktats.

1 Sammanfattning

Väg 600, delen Uppsala- Lövestalöt- Björklinge, är en del av gamla E4 som är cirka 16,5 km lång. Det finns ett behov av ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter att färdas mellan tätorterna då avstånden är korta och en stor andel av invånarna i Björklinge och Lövestalöt arbetar i Uppsala. Gående och cyklister är idag hänvisade till att gå eller cykla på vägrenen på stora delar av sträckan. I Björklinge och Lövestalöt finns befintliga gång- och cykelnät.

Trafikverket har sedan en längre tid drivit projekt att anlägga en gång- och cykelväg på sträckan Uppsala-Lövestalöt-Björklinge i Uppsala kommun. En tidigare vägplan för sträckan har vunnit laga kraft 2018-01-17, men den innehöll några frågetecken gällande sidbyte av gång- och cykelväg vid Lövestalöt samt att lösningen i sig inte ansågs vara samhällsekonomiskt lönsamt. Trafikverket har gjort en genomlysning av vägplanen och fann ett antal ställen där tidigare lösning går att optimera, samt många fördelar med att byta sida av gång och cykelvägen från Lövestalöt till Björklinge så att hela gång- och cykelvägen är på en och samma sida. Med anledning av detta tar nu Trafikverket fram en *ändring av vägplan* för att dra ner kostnaderna och kunna anlägga en samhällsekonomiskt bedömd lönsam samt en mer optimerad gång- och cykelväg.

Under skede samrådsunderlag har samråd hållits inför länsstyrelsens beslut om ändringsplanen kan komma att medföra en betydande miljöpåverkan. Trafikverket har upprättat ett samrådsunderlag som funnit tillgängligt på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets kontor i Uppsala samt på Uppsala kommun under perioden 2021-02-03 – 2021-02-17. Annonsering om samrådet har skett på Trafikverkets webbplats, Upsala nya tidning samt Post- och inrikes tidningar 2021-02-01. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och övriga myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av ändringsplanen har fått information via brevutskick.

Alla inkomna synpunkter, protokoll från mötesanteckningar och liknande finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2020/88386.

2 Samrådsrets

Informationsblad om förändringsprocessen har skickats ut 2020-12-16 till närområdet för projektet.

Under skedet samrådsunderlag har fastighetsägare, rättighetsinnehavare och övriga myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av ändringsplanen fått information via brevutskick. Allmänheten har informerats via annonsering 2021-02-01 på Trafikverkets webbplats, Upsala nya tidning samt Post- och inrikes tidningar.

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2020-08-20, samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län och Uppsala kommun

Ett gemensamt samrådsmöte har skett med Länsstyrelsen i Uppsala län samt Uppsala kommun via Skype 2020-08-20. Syftet med mötet var att informera länsstyrelsen och kommunen om den ändring av vägplan som Trafikverket tar fram samt förankra beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket berättar om bakgrunden till att en ändring av vägplan nu tas fram och presenterar ändringsplan. Skillnader som finns jämfört med den tidigare fastställda vägplanen redovisas. Ändringsplanen avses hanteras formellt via *förenklad handläggning*, vilket innebär samråd med skriftliga medgivanden från direkt berörda rättighetshavare. Alternativet till den förenklade processen är att göra fullständig vägplan.

Trafikverket vill samråda och inhämta information kring det kommande beslutet om betydande miljöpåverkan för ändringsplanen. Länsstyrelsen har tidigare tagit beslut om att den numera fastställda vägplanen inte kunde antas medföra en betydande miljöpåverkan. Sammantaget är Trafikverkets uppfattning att projektet även fortsättningsvis inte kan anses medföra betydande miljöpåverkan. Trafikverket kommer dock att sammanställa underlag och inkomma med en formell begäran om beslut till länsstyrelsen. Länsstyrelsen påpekar att det bl.a. kan förekomma fornlämning på den yta Trafikverket avser ta i anspråk vid cirkulationsplatsen i Björklinge. Länsstyrelsen flaggar även för att det i norr finns en gammal begravningsplats under vägen. Trafikverket tackar för informationen och ska säkerställa att projektet inte påverkar fornminnen.

Kommunen önskar vara delaktig i den praktiska lösningen för gång- och cykelvägens anslutning till befintligheter i Björklinge, vilket Trafikverket är positiva till. Trafikverket informerar även om att de kommer att ta kontakt med Uppsala kommun för att säkerställa att berörda detaljplaner hanteras korrekt.

2020-12-08, samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län har skett via Skype 2020-12-08. Syftet med mötet var att samråda inför beslut om betydande miljöpåverkan för ändring av vägplan och Trafikverket vill presentera förändringarna. Projektets formella hantering har ändrats sedan förra samrådsmötet. Istället för *förenklad handläggning* kommer ändring av vägplan att hanteras via normalt förfarande enligt planläggningsprocessen. Detta innebär att

ändringsplanen kommer genomgå skedena samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling.

Trafikverket redogör för projektets innehåll och skillnaderna mot den tidigare fastställda vägplanen. Länsstyrelsen lyfte att det är viktigt, gällande nya ytor som tas i anspråk, att tydligt redovisa biotopskydd och kontrollera om det är några nya arter eller områden som berörs. Trafikverket har skickat in en anmälan för fornlämningarna, vilket länsstyrelsen kommer att besvara inom kort.

Sammanfattningsvis är skillnaderna för ändringsplanen jämfört med tidigare fastställd vägplan följande:

- Överlag mindre påverkan och mindre markintrång
- Något fler fornlämningar påverkas, men dessa hanteras (skyddas) inom ramen för tillstånd för markingrepp
- Ingen betydande miljöpåverkan har tillkommit med anledning av den nya utformningen

Trafikverket informerade om att framtagande av samrådsunderlag för ändringsplanen pågår. Samråd av samrådsunderlaget planeras att ske under januari/februari 2021 och Trafikverket kommer därefter att inkomma med begäran om länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Ett inledande samråd med Uppsala kommun har skett via Skype 2020-08-20, se "2020-08-20, samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län och Uppsala kommun" under avsnitt "3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse".

2021-01-27, samrådsmöte med Uppsala kommun

Ett samrådsmöte med Uppsala kommun hölls via Skype 2021-01-27. Syftet med mötet var samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan för ändringsplanen och Trafikverkets presentation av förändringarna. Trafikverket vill även samråda med kommunen om berörda detaljplaner, byggnadsplaner samt undantag från krav på bygglov.

Trafikverket informerade kommunen om att projektets formella hantering har ändrats sedan förra samrådsmötet. Istället för *förenklad handläggning* kommer ändring av vägplan att hanteras via normalt förfarande enligt planläggningsprocessen. Detta innebär att ändringsplanen kommer genomgå skedena samrådsunderlag, samrådshandling, granskningshandling och fastställelsehandling. Framtagande av samrådsunderlag för ändringsplanen pågår. Samråd av samrådsunderlaget planeras att ske under första halvan av februari 2021 och Trafikverket kommer därefter att begära länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket framförde att deras bedömning är att den nya utformningen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, men ser fram emot Länsstyrelsens beslut i frågan.

Trafikverket redovisade de detaljplaner och byggnadsplaner som påverkas av ändringsplanen. Trafikverket önskar ett förtydligande av markanvändningen "skydd" i detaljplan 0380-P94-9. Kommunen tar med sig frågan och återkommer till Trafikverket. Uppsala kommun kommer även att återkomma i frågan om kommunen delar Trafikverkets bedömningar om intrången i de berörda detalj- och byggnadsplanerna.

Trafikverket önskar att få undantag från krav på bygglov genom att samråda kring byggloven inom planlägningsprocessen för ändringsplanen. I detta projekt handlar det om fem stödmurar som Trafikverket redogör för kommunen. Trafikverket skickar underlag till kommunen och uppmanar till dialog vid eventuella frågeställningar inför slutligt besked om undantag från krav på bygglov.

Uppsala kommun berättade att kommunen fått information från Region Uppsala om hållplats Röbo och att det ska vara väderskydd på båda hållplatslägena. Trafikverket svarade att just nu är det inte planerat väderskydd på båda hållplatserna då Trafikverket inte fått denna information från Region Uppsala. Trafikverket tar upp frågan om väderskydd med Region Uppsala.

2021-02-11, Uppsala kommuns remissyttrande över samrådsunderlaget

Uppsala kommun ser positivt till den nya cykelvägen som möjliggör cykelpendling mellan Uppsala och Björklinge. Åtgärden kommer att bidra till kommunens mål om ökad andel hållbara resor. I samband med projekteringen bör även hållplatserna uppgraderas med högre tillgänglighet och bättre trafikseparering för att öka säkerheten och tryggheten. Kommunen ser positivt om förbindelserna till bostäder i närheten av väg 600 kan förbättras för kollektivtrafikens resenärer utmed hela sträckan, bland annat genom förbättrade passagemöjligheter över den statliga vägen. Vid hållplats Röbo finns ett signalreglerat övergångsställe som bör integreras med ny gångbana från hållplatserna till bostadsområdet Röbo.

I övrigt anser Uppsala kommun att det är viktigt att Trafikverket samverkar med Försvarmakten för att säkerställa att vägplanen inte påverkar sträckans funktion som reservlandningsbana om behov föreligger.

Till sist kan Uppsala kommun meddela att kommunen och Region Uppsala för en dialog kring hur den planerade gång- och cykelvägen Uppsala-Björklinge ska kunna ansluta till befintligt gång- och cykelvägnät i Björklinge via Sandbrovägen och Gås-Anders väg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket har illustrerat en väg mellan busshållplatsen och bostadsområdet Röbo väster om väg 600, enligt överenskommelse med kommunen samt det framtagna medfinansieringsavtalet. Ytterligare åtgärder, som till exempel vid Ärna, ingår inte. Ifall detta är ett önskemål från kommunen så bör kommunen också finansiera detta. Busshållplatsernas antal, lägen och utformning längs med sträckan kan komma att justeras i senare skede i samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Försvarmakten ingår i samrådskretsen för ändringsplanen och har fått information om projektet. Försvarmakten har hittills inte inkommit med några synpunkter men Trafikverket kommer lyfta frågan om reservlandningsbana.

Trafikverket tackar för informationen och önskar återkoppling ifall planeringen av anslutningen i Björklinge kan komma att påverka Trafikverkets ändring av vägplan.

3.1.3. Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheten

Kollektivtrafikförvaltningen UL samt Region Uppsala ingår i samrådskretsen för ändringsplanen. Brevutskick har gjorts i samband med samråd av samrådsunderlaget.

Region Uppsala ser mycket positivt på att Trafikverket tar fram en ändring av vägplan för att dra ned på kostnaden för gång- och cykelvägen. Regionen lyfter att det utöver skyddandet av oskyddade trafikanter mellan orterna även ökar skyddet för resenärer till och från busshållplatserna.

Region Uppsala saknar en beskrivning av projektmålen för vägplanen och ser gärna att handlingen kompletteras med det.

Vidare ser Regionen positivt till att gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan samt på befintligt vägområde för väg 600. Regionen gör i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet bedömningen att avsmalningen av väg 600 inte skulle innebära några större framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken längst sträckan, men med undantag för körfältsbredden i norrgående riktning. Regionen önskar att körfältsbredden i norrgående riktning breddas, så att den totala körbanebredden på vägen uppfyller busshållplatshandboken på 7 meter, planförslaget ger en bredd på 6,85 meter.

Regionen lyfter även behovet av skyltning i samband med busshållplatserna samt möjligheten till att placera cykelmätare längs sträckan.

Vad gäller busshållplatser är Regionen positiv till att dessa är inkluderade i vägplanen. Förändringarna gällande busshållplatser som redovisats i vägplanen stämmer överens med Region Uppsalas viljeriktning, med undantag för hållplatsen Sandbro vägskal. Regionen önskar att Sandbro vägskal behålls och tillgänglighetsanpassas. Regionen delger Trafikverket en uppdaterad hållplatsinventering och önskar att Trafikverket justerar enligt den nya analysen.

I övrigt anser regionen att det är av största vikt att gång- och cykelvägen får ett bra avslut i Björklinge. Regionen för en dialog tillsammans med Uppsala kommun kring hantering av hur den felande länken mellan Sandbrovägen och Gås Anders väg kan knytas ihop med ny gång- och cykelväg och befintlig kommunal gång- och cykelväg.

Slutligen önskar Regionen fortsatta dialoger gällande utformning och anser att det är av yttersta vikt att projektet säkerställer att det inte blir ytterligare fördyrningar eller inkompleta kostnadsberäkningar. Regionen ansvarar för upprättande och fastställande av en länsplan för regionens infrastruktur på direktiv av regeringen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Projektmålen för vägplanen har inte förändrats jämför med den tidigare fastställda vägplanen. Projektmålen finns redovisade i den tidigare plan- och miljöbeskrivning som är bilagd till den nuvarande plan- och miljöbeskrivningen för ändringsplanen.

Breddning av vägen med 15cm för att ge en total körbredd på 7 meter är en kostsam åtgärd. Trafikverket kommer att föra en dialog med regionen kring detta, men vill förtydliga att den projekterade lösningen följer kraven enligt VGU.

Projektering av skyltar och cykelmätare samt placering av dessa genomförs inte i vägplanen, utan redovisas i kommande bygghandling.

Trafikverket tackar för ny busshållplatsinventering och arbetar in den i kommande skede.

3.1.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten ingår i samrådsretsen för ändringsplanen. Brevutskick har gjorts i samband med samråd av samrådsunderlaget. Försvarsmakten har begärt förlängd svarstid.

2021-03-11, Försvarsmaktens remissyttrande över samrådsunderlaget

Försvarsmakten motsätter sig till del aktuell gång- och cykelväg enligt det förslag som nu samråds.

Försvarsmakten har i omgångar fört dialog med Trafikverket rörande planerad gång- och cykelväg (GC-väg). Det berörda projektet är nu ute på samråd inför framtagande av en ändring av befintlig vägplan. Den planerade GC-vägen löper igenom riksintresse för totalförsvarets militära del; "Uppsala övningsflygplats" och "Område för buller el annan risk" samt innebär åtgärder i närheten av Uppsala övningsflygplats. I tidigare dialog har det inte framkommit att vägräcke planeras. De ändrade förutsättningarna detta innebär föranleder att Försvarsmakten delvis framför andra behov än tidigare.

Uppsala är en av de platser för Försvarsmakten ska tillväxa enligt Försvarsbeslut 2020, vad etableringen av den tillkommande flygflottiljen innebär i form av markanspråk är i dagsläget inte utrett, varför Försvarsmakten inte kan yttra sig om frågan i berört ärende. Utöver tidigare fyra kommunicerade förbehåll rörande den aktuella GC-vägen, framför Försvarsmakten två ytterligare punkter där myndigheten ser behov av anpassning av föreslagen vägplan utifrån de behov Försvarsmakten idag har vetskap om:

- Flyttbart staket: på nuvarande sträckning av väg 600 mellan Röbo-rondellen i söder till Svista i norr motsätter sig Försvarsmakten att fast monterat staket eller avgränsning i eller på vägbanan som begränsar bredden på nuvarande väg 600 uppförs. Berörd sträcka framgår av bilaga till aktuellt yttrande. Försvarsmakten framför ingen erinran till ett flyttbart staket. Staketet måste dock enkelt kunna flyttas.
- Inskränkningar i vägrätten: Försvarsmakten har intresse som berörs av den aktuella vägplanen. Intressena är av sådan art att det föranleder inskränkningar i vägrätten till förmån för Försvarsmakten. Berörda områden framgår av bilaga till aktuellt yttrande. Föreslagen inskränkning innebär att arbete inom utpekade områden inte får ske innan en dialog med Försvarsmakten har genomförts rörande önskade åtgärder och dess utförande.

Föreslagen GC-väg riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken. Försvarsmakten motsätter sig därför delvis aktuell GC-väg. Om tidigare framförda förbehåll tillses, föreslaget staket anläggs flyttbart, samt inskränkningar i vägrätten till förmån för Försvarsmakten ges, tillstyrker myndigheten dock det aktuella ärendet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket ska undersöka valmöjligheterna för ett räcke som är enkelt att demontera. Vidare tillmötesgår Trafikverket Försvarsmaktens önskan om inskränkning i vägrätten och har inarbetat detta i vägplanens plankartor.

3.1.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Berörda fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänheten har informerats om samråd av samrådsunderlaget och samrådstiden via annonsering. Under samrådstiden har 98 skriftliga synpunkter inkommit, varav fyra stycken synpunkter är från enskilda som kan anses bli särskilt berörda. De flesta inkomna synpunkter är överlag positiva till en gång- och cykelväg men negativa till att befintlig väggen tas i anspråk för den nya gång- och cykelvägen.

Samtliga synpunkter som inkommit redogörs nedan, sorterat i olika kategorier.

Positivt

Många synpunktslämnare ser positivt på förslaget att en gång- och cykelväg anläggs och att det äntligen blir en trafiksäker väg för cyklister:

Flera synpunktslämnare tycker det är en superbra och fantastisk idé. En synpunktslämnare framför att en avskild gång- och cykelväg välkomnas och behövs. En annan synpunktslämnare framför att denne väntat länge på cykelväg.

Många synpunktslämnare framför att det är bra med en cykelväg men att den inte bör tillkomma på bekostnad av befintlig väg.

En synpunktslämnare tror att byggandet av cykelbanan är en positiv utveckling och ser fram emot att använda den inom en snar framtid. Att ha den på den östra sidan är ett bättre alternativ än det ursprungliga. Den minskade bredden borde inte göra något så länge två cyklister kan mötas.

En synpunktslämnare tycker det är positivt att den minskade bredden på gång- och cykelvägen sparar på jordbruksmark. Personen hoppas att den föreslagna förändringen för dragningen av cykelvägen kan genomföras.

En synpunktslämnare tycker det är toppen att det blir cykelväg från Lövstalöt till Uppsala så cyklister och rullskridsko- och rullskidåkare kan träna. Bra att dela av befintlig vägbana för att spara pengar och tid.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Anledningen till att den befintliga väggen tas i anspråk för anläggande av gång- och cykelvägen är dels för att den befintliga vägen är bredare än vad den behöver vara. Även om vägrenar har sina fördelar så är inte vägrenarna avgörande för en vägs kapacitet. Enligt det regelverk som Trafikverket följer så ska väggen på en väg av samma standard som för väg 600 (med två körfält och en hastighet på 80 km/h eller högre) ha en bredd om minst 0,75 meter om det ska förekomma cyklister på vägen. Behöver man inte ta hänsyn till cyklister ska väggen ha en bredd på minst 0,5 meter. I det aktuella förslaget är väggen reducerad till 0,5 meter. Vidare kan värdefull åkermark sparas ifall befintligt vägområde kan inrymma en gång- och cykelväg. Enligt Miljöbalken får jordbruksmark endast tas i anspråk om det är nödvändigt och om behovet inte kan tillgodose väsentliga samhällsintressen på annat sätt. Trafikverket anser, via föreslagen utformning, att det går att lösa behovet av en gång- och cykelväg utan att ta onödigt mycket åkermark i anspråk.

Gång- och cykelvägens bredd på 2,5 meter är tillräckligt med utrymme för två mötande cyklister.

Gång- och cykelvägens utformning

Många synpunktslämnare framför önskemål om en separerad gång- och cykelväg utanför väg 600 och att den befintliga vägrenen inte ska användas för cykelvägen.

Flera synpunktslämnare har framfört att det är viktigt att se över bredden på cykelvägen.

En synpunktslämnare framför att det måste finnas plats även för de snabba cyklarna.

En annan synpunktslämnare framför att cykelvägen bör vara bred med två körriktningar.

Flera synpunktslämnare framför att cyklister och fotgängare får en betydligt smalare gång- och cykelväg att samsas om i detta förslag, vilket kan leda till att större cykelgrupper väljer att åka på körbanan. Flera framför också att vägen idag används av cykelklubbar och cykelgång och att de är oroliga att dessa kommer fortsatt färdas på bilvägen som enligt förslaget blir smalare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Gång- och cykelvägen planeras bli 2,5 meter bred vilket ger tillräckligt med utrymme för två mötande cyklister. Det finns även utrymme för grupper av cyklister även om dessa behöver lägga sig på rad vid möte.

En synpunktslämnare framför att vägbanorna för gående och cyklister måste vara tydligt utmärkta med skyltar och linjer för att undvika irritation.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig den i det fortsatta arbetet.

En synpunktslämnare undrar hur övergången är tänkt att ske vid avfartsvägen till Ulva kvarn och framför att det är viktigt att den blir säker.

Trafikverkets kommentar:

Vid korsningen med väg 631 kommer det att anordnas en passage över väg 600 samt en ny anslutning mot befintlig gång- och cykelväg.

Flera synpunktslämnare framför att det finns behov av öppningar i staket mellan cykelvägen och vägbanan på ett antal platser.

Flera synpunktslämnare har framfört att det finns en mängd på- och avfarter längs vägen och lantbruk på båda sidor av vägen där behov finns att korsa vägen, vilket gör avgränsningar (räcken eller liknande) på vägen olämpliga.

En synpunktslämnare tycker det saknas en öppning i staketet mellan cykelvägen och vägbanan vid Lilla Blomsberg. Om en sådan inte skapas blir cykelvägen i princip oanvändbar för de boende, besökare eller de verksamheter som finns här, t.ex. ryttarföreningen.

En annan framför att det ska vara möjligt att enkelt ta sig ut på och lämna cykelbanan vid korsningen Lilla Blomsberg, då det finns en ridskola där.

En synpunktslämnare framför att det behövs en möjlighet till påfart/avfart till cykelvägen från den väg som ansluter till väg 600 mellan Svista handelsområde och Lytta. (karta bifogad) då möjligheten att använda den planerade cykel- och gångvägen hindras av räcket. Vidare framför synpunktslämnaren att det är ett trafikfarlig alternativ att gå längs väg 600

på den västra sidan för att ta sig in på cykelvägen vid Svista eller Lytta särskilt med tanke på att befintliga körfält nu kommer att smaltas av och att vägrenen redan används flitigt som körfält av mopedbilar, traktorer och andra långsamtgående fordon. Det finns inte någon möjlighet att välja en annan väg för de som ska till Lilla Blomsberg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Det kommer att finnas öppningar i räcket så att man kan ta sig till och från gång- och cykelvägen genom att korsa väg 600. Trafikverket tar till sig synpunkterna och kommer till nästa skede säkerställa att öppningar i räcket finns på lämpliga ställen där behov finns av att ta sig till och från gång- och cykelvägen. Den breda vägrenen på den västra sidan kommer att finnas kvar, så möjligheten att färdas där precis som i dagsläget kommer att kvarstå. Trafikverket anser däremot att det är mer trafiksäkert för oskyddade trafikanter att separeras från fordonstrafiken och rekommenderar att färd sker via gång- och cykelvägen.

En synpunktslämnare framför att den nya cykelbanan bör få en smidigare anslutning till befintlig cykelbana på Lövstalöts södra sida. Den nuvarande planen med två 90-graders svängar i nära anslutning är inte en bra utformning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och kommer att se över utformningen av gång- och cykelvägens anslutning till befintlig gång- och cykelväg i södra Lövstalöt.

En synpunktslämnare framför att som ritningarna ser ut kommer det bli en tråkig cykelväg, om man ska stimulera folk att ta cykeln måste det göras lustfyllt att cykla längs denna väg.

En synpunktslämnare tycker att cykelbanan ska vara tydligt utmärkt vid alla vägkorsningar och helst i en annan färg för att öka medvetenheten. Väjningsplikt- och stoppskyltar bör placeras på den östra sidan av cykelbanan så att bilar inte blockerar cykelbanan i väntan på att komma ut på vägen.

En synpunktslämnare anser att den planerade gång- och cykelvägen bör anslutas till gång- och cykelvägen som går till Ulva kvarn och att cyklister och fotgängare bör kunna korsa ett körfält i taget genom att det anläggs ett skyddat område i mitten. I likhet med det som används i Fullerö mellan Gamla Uppsala och Störvreta. Passagen bör vara upplyst och hastighetsgränsen reduceras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Längs med sträckan kommer de busshållplatser som stängs på den östra sidan kunna nyttjas som rastplatser för oskyddade trafikanter. Trafikverkets ambition är att göra gång- och cykelvägen attraktiv för oskyddade trafikanter.

Detaljer kring gång- och cykelvägens utformning, såsom skyltar och val av beläggning, kommer att ske i samband med framtagande av kommande bygghandling.

Vid korsningen med väg 631 kommer det att anordnas en passage över väg 600 samt en ny anslutning mot befintlig gång- och cykelväg. Belysning för denna korsning är ej tillåten på grund av närheten till Ärna flygfält.

En synpunktslämnare framför att om cykelbanan behöver byggas i olika faser rekommenderas att fokusera på sträckan från Lövstalöt till Uppsala. Korsningarna och trafiken är värst på denna sträcka (särskilt korsningen i Svista).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig den i det fortsatta arbetet.

En synpunktslämnare tycker att handlingarna är svåra att tolka och undrar om det planerat något "Fysiskt avskärmande" mellan gång- och cykelbana och väg, exempelvis vajerräcke. Vidare undrar personen om tanken är att man har högertrafik på gång- och cykelbanan och möter fordonstrafiken nära?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Ett räcke föreslås mellan körbanan och gång- och cykelvägen. En mer detaljerad utformning av gång- och cykelvägen kommer att utföras i senare skede vid framtagande av bygghandling.

Gång- och cykelvägens lokalisering

Många synpunktslämnare framför att de gärna vill ha en cykelväg men att den bör placeras vid sidan om och med några meters avstånd från väg 600.

En synpunktslämnare anser att man i första hand bör komplettera befintlig väg med en separat cykelväg och i andra hand bör man inte röra nuvarande bilväg då nackdelarna överväger fördelarna.

En synpunktslämnare tycker inte att man ska förstöra den aktuella vägsträckningen som i förslaget och tycker att man istället ska lösa in mark och bygga cykelvägen där det blir minst problem utan att skapa nya.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Anledningen till att den befintliga vägrenen tas i anspråk för anläggande av gång- och cykelvägen är dels för att den befintliga vägen är bredare än vad den behöver vara, men även för att spara på jordbruksmark och få ner investeringskostnaden. Med detta förslag kommer vägrenen på östra sidan att reduceras till 0,5 meter för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Befintlig vägren på västra sidan om väg 600 kommer vara kvar.

En synpunktslämnare anser att förlägga cykelbanan på västra sidan om vägen möjliggör en högre trafiksäkerhet för de få som kommer använda den. Personen tror att det sannolikt är fler Bältingebor än Björklungebor kommer använda sig av cykelvägen och dessa måste då korsa väg 600 för att ta sig till östra sidan.

En synpunktslämnare framför att gång- och cykelvägen bör gå på västra sidan mellan Lövstalöt och Brandstationen vid Bärby hage (där det finns trafikljus) då fler människor bor på den sidan av vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har gjort bedömningen att det är trafiksäkrare om hela gång- och cykelvägen är på en och samma sida. Detta medför visserligen att en del får korsa vägen för att ta sig till sitt bostadshus, men alla som cyklar behöver då inte korsa väg 600 för att ta sig mellan start och slut. Genom att behålla gång- och cykelvägen på östra sidan undviker man att

leda in cykeltrafik i ett bostadsområde med enskilda vägar. Vidare innebär det en besparing att nyttja den befintliga gång- och cykelvägen på östra sidan i Lövestalöt.

Väg 600 utformning

Många synpunktslämnare framför synpunkter mot att smalna av befintlig väg och att gång- och cykelvägen inte bör tillkomma på bekostnad av befintlig väg.

Flera synpunktslämnare framför att det alltid kommer vara fler som reser med bil denna sträcka och att man inte borde offra vägbanan till fördel för cykelstråk.

Flera synpunktslämnare framför att det finns risk för fler olyckor i framtiden om vägrenen tas bort.

Flera synpunktslämnare har framfört att kommande befolkningsökningar i Uppsala, Björklinge, Lövestalöt och Bälinge kommer att öka trafiken på väg 600 och att vägen därför inte bör smalnans av.

Många synpunktslämnare tror att en avsmalnad väg kommer skapa problem för biltrafiken, med ökad köbildning och minskad trafiksäkerhet, då många långsamtgående fordon såsom epa-traktorer, mopedbilar, lantbruksmaskiner m.m. använder sig av vägrenen.

Flera synpunktslämnare framför att nuvarande bredd gör att vägen känns säker, med gott om utrymme där vägrenen möjliggör för biltrafiken att köra om traktorer, mopeder och eventuella cyklister.

Flera synpunktslämnare anser att E4 som alternativ väg innebär en omväg för boende i t.ex. Björklinge.

En synpunktslämnare anser också att E4 har för få påfarter och att de befintliga drabbas av köbildning under rusningstid.

En annan synpunktslämnare framför att omvägen att ta väg E4 istället för väg 600 är dålig både miljömässigt och ekonomiskt. Personen anser att avsmalningen av vägen inte är förenat med vare sig miljömål, nollvision eller ett demokratiskt utvecklat samhälle.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Trafikverket har gjort bedömningen att en gång- och cykelväg kan skapas inom befintlig väg utan att kapaciteten på vägen försämras. Idag är väg 600 utformad med väldigt breda vägrenar, varför vägrenen på den östra sidan föreslås att minskas ned till 0,5 meter för att möjliggöra en gång- och cykelväg. Även om vägrenar har sina fördelar så är inte vägrenarna avgörande för en vägs kapacitet. Enligt det regelverk som Trafikverket följer ska vägrenen på en väg av samma standard som för väg 600 (med två körfält och en hastighet på 80 km/h eller högre) ha en bredd om minst 0,75 meter om det ska förekomma cyklister på vägen. Behöver man inte ta hänsyn till cyklister ska vägrenen ha en bredd på minst 0,5 meter. Det aktuella förslaget innebär att vägrenen på östra sidan om väg 600 minskas ned till 0,5 meter och att vägrenen på västra sidan har kvar sin nuvarande bredd. Utformningen bedöms hålla även om befolkningen i närliggande orter ökar.

Eventuell köbildning kan komma att uppstå vid många långsamtgående fordon under rusningstid, men är inte skäl nog att låta bli att anlägga en gång- och cykelväg. Hela samhället behöver ställa om till mer hållbara transporter och cykel är en sådan möjlighet. Ett sätt att uppmuntra fler till att välja cykeln är att skapa en gång- och cykelväg som är mer trafiksäker.

Väg 600 kommer fortsatt vara framkomlig och utformad i enlighet med gällande krav och riktlinjer, även med minskad väggen på östra sidan. Förslaget bygger inte på att vanlig fordonstrafik ska ledas om till E4. Trafikverket har gjort bedömningen att det är mer miljömässigt att nyttja befintlig väggen istället för att ta helt ny mark i anspråk och anlägga en separerad gång- och cykelväg. En gång- och cykelväg möjliggör för fler att välja cykeln framför bilen vilket är den riktning som samhället strävar åt.

En synpunktslämnare anser att man redan idag borde planera för att bygga om vägen så att den blir mötesseparerad, något som det finns förutsättningar för med nuvarande vägbredd. Att ta en del av vägbredden för att anlägga en gång- och cykelväg kan omöjliggöra eller fördyra en sådan framtida åtgärd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. En ombyggnad av väg 600 till mötesfri väg är inget som ingår i detta projekt och inte heller någonting som planeras att utföras i framtiden. Som alternativ för den som vill färdas på en mötesfri väg finns E4 att tillgå.

En synpunktslämnare framför att trafikfaror kommer att uppstå om det inte finns en svängfil vid Lytta. På platsen är det backkrön med skydd sikt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Åtgärder på väg 600, såsom svängfil, ingår inte i denna vägplan. Projektet vidarebefordrar synpunkterna till övriga delar av Trafikverkets organisation.

Flera synpunktslämnare är oroliga över trafiksäkerheten och vägens utformning i anslutning till Lilla Blomsberg.

En synpunktslämnare framför att om vägen smalnas av till förmån för cykelvägen kan boende i Lilla Blomsberg inte längre gå ut på högerkanten för att avvakta ett säkert tillfälle att göra vänstersvängen när de kommer från Uppsalahållet. Någon form av trafiksäkerhetsåtgärd efterfrågas, t.ex. omkörningsförbud eller hastighetssänkning.

Flera synpunktslämnare efterfrågar ett vänstersvägande körfält för bilar som kommer från Uppsala vid korsningen vid Lilla Blomsberg. Flera ser helst också ett övergångsställe i anslutning till busshållplatsen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Anordning av vänstersvägande körfält, hastighetförändringar eller andra former av åtgärder för väg 600 ingår inte inom ramen för vägplanen. Projektet vidarebefordrar synpunkterna till övriga delar av Trafikverkets organisation.

En synpunktslämnare tycker det ska vara möjligt att korsa vägen genom att passera ett körfält i taget i Svista.

En synpunktslämnare undrar hur överfarten från vägarna 633 och 631 till den kommande gång- och cykelvägen ska lösas på ett säkert sätt?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. I dagsläget går det att använda befintligt utrymme mellan körfälten (spärrområdet) för att kunna passera ett körfält i taget vid korsningen med väg 633 i Svista. Denna möjlighet kommer att kvarstå även efter anläggandet av gång- och cykelvägen. Det kommer att finnas öppningar i räcket så det går att ta sig till och från gång- och cykelvägen. Vid korsningen med väg 631 kommer det att anordnas en passage över väg 600 samt en ny anslutning mot befintlig gång- och cykelväg.

En synpunktslämnare tycker det saknas åtgärder för att underlätta för busstrafiken som ska svänga ut på väg 600 från väg 631, liknande utfarten från väg 633. Personen antar att korsningen mellan väg 600 och väg 633 inte kommer att försämrats varken för påfart söderut från väg 633 eller avfart söderifrån till väg 633.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Åtgärder av korsningar ingår inte inom ramen för denna vägplan. Projektet vidarebefordrar synpunkterna till övriga delar av Trafikverkets organisation.

Traktor Nord framför att där cykelbanan är planerad att ta delar av körbanan (mellan Lövstalöt (Bälinge-Lövsta 6:1 och 1:4) och Björklinge) kommer en avsmalning av vägen påverka framkomligheten till dem. Likaså vid bron över Fyrisån, km 3/260-3/300.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt. Förbi Traktor nords anläggning kommer ingen avsmalning ske, i och med att genom Lövstalöt finns en parallell gång och cykelväg som den planerade ansluts till. Trafikverket bedömer att framkomligheten till fastigheterna samt bro över Fyrisån fortsatt kommer att vara god.

Trafikflöden

Flera synpunktslämnare har frågor och funderingar kring trafikflöden.

En synpunktslämnare undrar om det har gjorts någon mätning av antal cyklister med fördelning mellan Bälinge och Björklinge?

Flera synpunktslämnare undrar hur många som kommer nyttja cykelvägen.

En synpunktslämnare undrar om det är tillräckligt många cyklister som kommer cykla året runt till och från Uppsala för att rättfärdiga detta bygge i direkt anslutning till befintlig väg.

En synpunktslämnare anser att om det inte finns ett större behov av gång- och cykelväg än det som redovisas i handlingarna (5-12st per dag) bör behovet kunna ses som obefintligt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för frågor och synpunkter. Hela samhället behöver ställa om till mer hållbara transporter och cykel är en sådan möjlighet. Ett sätt att uppmuntra fler till att välja cykeln är att skapa en gång- och cykelväg som är mer trafiksäker. Det är idag svårt att veta hur många som kommer att nyttja gång- och cykelvägen när den är färdig men förhoppningen är att fler ska välja cykel som transportsätt i framtiden. Väg 600 har idag en utformning som skrämmer bort cyklister, så vi kan inte luta oss på det vi ser idag för att utröna framtidens vanor. Trafikverket vill utföra åtgärder som är till fördel för de mest utsatta och oskyddade, för att möjliggöra samt locka till cykelpendling.

Flera synpunktslämnare har framfört att den mätdata och trafikräkning som Trafikverket använt sig av är gammal och att mycket hänt sedan dess.

Flera anser att det i den mätdata som använts till exempel inte framgår den utveckling av mopedbilar, a-traktorer och lantbruksmaskiner som trafikerar vägen idag.

En synpunktslämnare påtalar att den mätning som används som underlag genomfördes efter öppnandet av nya E4 som många nyttjade till en början.

En synpunktslämnare framför att Trafikverket behöver mäta hur många fordon som nyttjar vägen per dygn.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket har gjort ett medvetet val att inte genomföra någon ny mätning under år 2020 då en sådan inte bedömdes bli representativ i och med Covid-19. Däremot har Trafikverket har räknat upp siffrorna från 2008 års mätning genom att använda sig av den ökning som skett på närliggande väg 700 under åren 2008-2019. 2008 års trafiksiffror för väg 600 har därför räknats upp med 22%.

En mätning som genomfördes strax söder om Ärnäsvägen under slutet av september och början på oktober 2018 visade att andelen långsamtgående fordon (35-55km/h) var ungefär 0,3% av det totala trafikflödet.

Framkomlighet

Många synpunktslämnare framför att en avsmalning av körbanorna kommer att innebära ytterligare försvårande av omkörning av långsamtgående fordon. Den planerade vägbredden kommer innebära störningar för övrig trafik när lantbrukare längs vägen behöver köra transporter.

Flera synpunktslämnare framför att en markant ökning av mopedbilar, a-traktorer, mopeder klass 1 och lantbruks- och entreprenadmaskiner har skett längs med hela väg 600. Det förekommer också mycket trafik till och från sågverket och Traktor Nord. Trots dessa hinder är vägen idag fungerande med trafik som flyter jämnt även i rusningstid. Detta tack vare vägrenarna.

En synpunktslämnare tror att en smalare väg med långsammare trafik kommer medföra längre restider för pendlare.

En synpunktslämnare undrar hur framkomligheten blir om man tar bort en del av vägen då det är många långsamtgående fordon efter vägsträckan.

En synpunktslämnare framför att flera åkerier ligger efter vägen och att två av dem ligger till så att vänstersvängar måste göras när den tunga trafiken kommer från Uppsala. Synpunktslämnaren tror att det kommer bli totalt kaos genom Svista-Lytta och Högsta och att trafikrytmen kommer att kraftigt försämrats när ingen vägren kommer finnas.

Flera synpunktslämnare framför att en avsmalnad väg 600 kan medföra köbildning och ökad tidsåtgång och minskad framkomlighet för busstrafik, ambulanstransporter, övriga uttryckningsfordon och snöröjning.

Flera synpunktslämnare undrar var uttryckningsfordon ska ta vägen med obefintlig vägren?

En synpunktslämnare påtalar att det vid den befintliga cykelvägen i Lövsälö, där vägen redan är smal, uppstår problem vid både höger och vänstersväng och vid uttryckning av blåljustrafik. Bilarna har då ingenstans att ta vägen vilket försvårar och försämrar tiden för

uttryckning. Detta gäller nu "bara" sträckan genom Lövstalöt men synpunktslämnaren undrar hur det är tänkt att fungera när det ska gälla hela två mil.

En synpunktslämnare påtalar att det inte en risk- och konsekvensanalys i projektbeskrivningen för ökad uttryckningstid för boende i Björklinge, Lövstalöt och Bälinge med omnejd, inte heller för minskad trafiksäkerhet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. De senaste mätningarna som gjordes innan pandemin (2018) visade att ca 0,3% av trafiken var av en mer långsamtgående karaktär. Att köbildning kan uppstå är Trafikverket medvetna om, men inte i sådan stor omfattning att det medför betydande problem för hela sträckan. Projektet omfattar en gång- och cykelväg som kommer att räckessepareras, men körfälten kommer inte att separeras med mitträcke, vilket medför att omkörningsmöjligheter fortfarande kommer finnas utifrån trafikflöden. Vägrenarna är inte avgörande för en vägs kapacitet och framkomligheten kommer inte att försämrats till den grad att vägen blir ofarbar. Vägrenen på den västra sidan (i riktning mot Uppsala) kommer att behålla sin befintliga bredd.

En synpunktslämnare framför att verksamheten Traktor Nord sysselsätter strax över 50 personer och har hand om över 30% av Upplands skördetröskor från anläggningen i Lövstalöt. Synpunktslämnaren framför att det är viktigt att lastbilar med skördare, skotare, skördetröskor samt skördetröskor med skärbord påkopplad som släpvagn har bra framkomlighet.

En synpunktslämnare framför att vägen måste byggas med anpassning så att trafiken inte försämrats för tunga transporter och jordbruk.

En synpunktslämnare framför att busstrafiken kommer påverkas när vägrenen tas bort. Idag kan trafiken samsas på vägen tack vare rejäla vägrenar. Bussarna kommer förbi långsamtgående fordon och kan använda vägrenen för att sakta ner/accelerera vid hållplatser.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har gjort bedömningen att väg 600 har en mycket bredare standard än vad som krävs för vägar som håller 80km/h. Körfälten kommer gå ned till 3,6 respektive 3,25 meter breda, vilket gör att samtliga transporter som ej kräver dispens för bred last kommer kunna köra på vägen. Fortsatt kommer vägen ej räckessepareras utan det är endast mellan vägbana och gång- och cykelvägen som skyddsräcke kommer uppföras. I detta projekt för Trafikverket kontinuerliga dialoger med Region Uppsala, vilka bedriver kollektivtrafik för sträckan, för att säkerställa god framkomlighet till bussar såväl som utrustning på busshållplatser.

Trafiksäkerhet och trygghet

Flera synpunktslämnare framför att det kommer kännas otryggt/mindre trafiksäkert att cykla på gång- och cykelvägen om den inte är skild från vägen.

Flera synpunktslämnare anser att det för en gående eller cyklist inte är tryggt att befinna sig så nära trafiken som det blir om man delar av befintlig vägbana.

En synpunktslämnare tror att många kommer avstå användning av gång- och cykelbanan om den inte är separerad från vägbanan då det känns otryggt. Promenera och cykla på vägrenen till väg 600 kan man göra redan idag.

Flera synpunktslämnare tycker inte att det är tryggt att färdas med cykel och bara ha ett litet skyddsräcke mellan sig och övrig trafik.

En synpunktslämnare tycker att med tanke på den höga trafikvolymen och att fordon ofta kör för fort bör gång- och cykelvägen inte anläggas på befintlig vägbana och dessutom med endast ett lågt, ca 40 cm högt, räcke. Det låga räcket skyddar inte från fordonens framfart, om olyckan är framme och fordon förs utan kontroll.

En synpunktslämnare tycker att det skapar en falsk trygghet att enbart avgränsa oskyddade trafikanter och tung trafik i form av lastbilar med en barriär som inte håller för en lastbil. Synpunktslämnare menar på att det finns gott om fall där lastbilar bara åkt rakt igenom eller vält över barriären.

En synpunktslämnare tycker att om alternativ med gemensam vägbana ändå väljs bör det finnas någon form av fysiskt skydd (barriär). Exempel på det är avskiljande i betong (sk "betong-sugor" eller motsvarande). Den har flera fördelar, exempelvis är den möjlig att flytta undan. Vire-räcke är en annan lösning men det fysiska skyddet är inte lika stort och denna lösning är inte flyttbar.

En synpunktslämnare undrar hur man ska lösa säkerheten för cyklister och gångare på vägrenen. Personen undrar om hastigheten ska sänkas längs med hela Gävlevägen eller om ett krockräcke ska anläggas mellan väg och cykelväg?

En synpunktslämnare tycker att det är en stor skillnad mellan att cykla på en fristående cykelbana jämfört med en som ligger på vägrenen. Känslan av säkerhet, ljudnivå men framför allt avgaser och partiklar som man tvingas andas in påverkar hälsan och kommer göra att färre personer väljer att ta cykeln istället för bilen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets tackar för de inkomna synpunkterna. Gång- och cykelvägen kommer att separeras från fordonstrafiken med ett skyddande räcke. Vidare kommer det finnas en vägren på 0,5 meter samt en 0,4 meter bred skiljeremsa (där räcket ska placeras) mellan körfält och gång- och cykelvägen. Räckets höjd och andra egenskaper kommer att detaljutformas i senare skede vid framtagande av bygghandling. Eftersom körfältets bredd i norrgående riktning (närmast gång- och cykelvägen) kommer att smalnats av till 3,25 meter, kan det även ge effekten att fordonstrafikanter håller en lägre hastighet än i dagsläget då vägen upplevs som smalare.

Trafikverket har förståelse för att en separerad gång- och cykelväg upplevs trevligare och tryggare men för detta projekt blir det en för stor kostnad och ger för stor inverkan på jordbruksmark, privata fastighetsägare och kulturmiljö.

Flera synpunktslämnare undrar hur eventuella omkörningar ska kunna ske på ett säkert sätt när det inte finns möjlighet att använda sig av vägrenen?

En synpunktslämnare framför att mängden trafik och karaktärer på trafiken har ökat på väg 600. Fordonstrafiken är periodvis mycket tät, intensiv, hetsig, och ryckig. Det ökar risken för omkörningsolyckor eftersom trafikrytmen kraftigt påverkas.

En synpunktslämnare anser att befintlig väg är otrygg som den är och skulle inte bli tryggare för bilisterna om den smalnades av.

En synpunktslämnare framför att med nuvarande utformning kommer gående och cyklister bli blöta av fordonens stänk vid regn eller blötsnö.

En synpunktslämnare framför att det är viktigt att tänka på våra oskyddade trafikanter i Mopedbilar, A-traktorer, lantbrukare och entreprenadmaskiner som är beroende av de idag väl fungerande vägrenarna. Förslaget kommer att kraftigt försämra trafiksäkerheten. Behov av gång- och cykelväg finns inte.

En synpunktslämnare tycker det är viktigt att det är tydligt om det är bilar eller cyklister som måste stanna vid korsningen i norra rondellen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket är medvetna om att väg 600 är en välanvänd väg. Dagens utformning av vägen är dock mer generös än motsvarande vägar med en hastighet på 80km/h. Omkörningar kommer fortfarande vara möjliga eftersom fordonstrafiken inte kommer att separeras via ett mitträcke. På den västra sidan, i riktning mot Uppsala, kommer befintlig vägren vara kvar. Väg 600 kommer fortsatt vara framkomlig och utformad i enlighet med gällande krav och riktlinjer, även med minskad vägren på östra sidan. En bredare väg inbjuder till högre hastigheter och enligt mätningar från 2018 överskrider 56% av fordonen den tillåtna hastigheten. En smalare väg kan medföra att fordon håller den tillåtna hastigheten, vilket skulle öka trafiksäkerheten.

Enligt nuvarande förslag kommer gång- och cykelvägen avgränsas från bilvägen med 0,5 meter vägren och en 0,4 meter bred skiljeremsa för skyddsräcket. Enligt mätning från 2018 bestod 0,3% av trafiken av långsamtgående fordon (35-55 km/h), vilket tyder på att detta trafikslag är en minoritet jämfört med övriga fordon.

Detaljutformning avseende skyltning och/eller målning vid gång- och cykelvägens passage av cirkulationsplatsen kommer att ske vid framtagande av bygghandling.

En synpunktslämnare framför att det i majoriteten av undersökningar fastslås att de oskyddade trafikanterna skyddas bäst vid en trafiklösning med separata vägbanor. Den större känsla av trygghet och säkerhet som ges vid separata vägbanor kommer sannolikt att öka antalet trafikanter på gång och cykelvägen. Promenera och cykla kanten (på vägrenen) av väg 600 kan man redan göra idag.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt. Trafikverket har förståelse för att en separerad gång- och cykelväg upplevs trevligare och tryggare men för detta projekt blir en det för stor kostnad och ger för stor inverkan på jordbruksmark, privata fastighetsägare och kulturmiljön.

I nuvarande förslag kommer gång- och cykelvägen avgränsas från bilvägen med 0,5 meter vägren och en 0,4 meter bred skiljeremsa för skyddsräcke. Trafikverket anser avskild yta för fotgängare och cyklister med skyddsräcke mot körbanan är en tryggare och bättre lösning än dagens utformning.

En synpunktslämnare framför att en gång- och cykelväg som målas på samma vägbana som den tunga trafiken innebär att den som färdas i sydlig riktning ska gå och cykla på östra sidan vilket blir ett nära möte med tung trafik. Under mörker kommer alltså exempelvis cyklister att möta lastbilar med lysen- strålkastare i motsatt riktning på mycket nära avstånd. Synpunktslämnaren tycker inte det är trafiksäkert och undrar om ett sådant val motiverar att mer pengar läggs på detta eller om det då är bättre att låta det vara som det är idag?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Enligt nuvarande förslag kommer gång- och cykelvägen avgränsas från bilvägen med 0,5 meter vägren och en 0,4 meter bred skiljeremsa för skyddsräcke. Det innebär att fotgängare och cyklister möter fordonstrafik men ändå är avskilda. Trafikverket har gjort bedömningen att den här lösningen är säkrare än dagens lösning, där oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister färdas i vägrenen utan något skydd alls.

Flera synpunktslämnare framför att det är fel och ogenomtänkt att enbart prioritera ett fåtal cyklisters säkerhet jämfört med försämringen för all annan trafik.

En synpunktslämnare framför att projektets syfte att höja säkerheten för oskyddade trafikanter är bra och vällovligt, men att det inte bör ske på bekostnad av fordonstrafikanterna. Denne befarar starkt att säkerheten för fordonstrafiken kommer att minska betydligt genom att olyckorna (framför allt vid kö- och omkörning) med fordon inblandade kommer att öka.

En synpunktslämnare tycker att behovet av en cykelväg kan starkt ifrågasättas, om det är på bekostnad av att det stora flertalet trafikanter (bil och buss mfl) drabbas negativt och olycksriskerna ökar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket anser inte att förslaget prioriterar cyklisters säkerhet före alla andra fordonstyper. Förslaget innebär att den östra sidans vägren minskas ned till 0,5 meter medan västra sidans vägren kvarstår enligt nuvarande utformning. Väg 600 är idag bredare än andra vägar som är dimensionerade för 80km/h och kommer utformas enligt gällande krav och riktlinjer och utformas så att den blir trafiksäker. Det förslaget innebär är att det blir tryggare för den som väljer att gå eller cykla, i och med att de får en egen yta avskild från biltrafiken.

Hela samhället behöver ställa om till mer hållbara transporter och cykel är en sådan möjlighet. Ett sätt att uppmuntra fler till att välja cykeln är att skapa en gång- och cykelväg som är mer trafiksäker.

Underhåll

Flera synpunktslämnare framför synpunkter på att snö- och isräddning behöver fungera.

En synpunktslämnare undrar om cykelvägen kommer att plogas vid vinterväglag.

En synpunktslämnare framför att det är viktigt att cykelbanan är ordentligt plogad och kan användas på vintern. Om cyklister tvingas använda vägen på grund av en dåligt underhållen cykelbana så det kommer att skapa en farlig, frustrerande situation för både bilister och cyklister.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Cykelvägen är tänkt att snöröjas vid vinterväglag.

Flera synpunktslämnare tror att en sammanlagd bilväg och gång- och cykelväg kan skapa svårigheter vid snöröjning eftersom halva vägens snö måste över cykelvägen innan den kommer ur vägen.

En synpunktslämnare tror att svårigheten att snöröja kan leda till att vägens bredd minskas ytterligare vintertid och därmed ökar olycksrisken ytterligare.

En synpunktslämnare är orolig för att det kommer bli en liten snövall intill räcket mot gång- och cykelvägen på vintern.

En synpunktslämnare påtalar att de mindre maskiner som krävs för snöröjning på cykelbanan inte klarar av att få bort snön som kommer från vägen.

En synpunktslämnare tror att drivsnö kommer ansamlas mot kantsten eller motsvarande lösning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket kommer säkerställa att den tänkta utformningen går att snöröja på ett tillfredsställande sätt.

En synpunktslämnare framför att vägen mot åkermarken är mer skör och att om vägrenen ska tas bort kommer vägen kräva mer underhåll pga bärigheten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket kommer inte att ta bort vägrenen genom att gräva bort den. Det kommer endast bli en tydlig avgränsning mellan fordonstrafiken och gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen kommer att nyttja ytan där befintlig vägren ligger, vilket gör att bärigheten för befintlig väg 600 inte kommer att förändras.

Finansiering och samhällsekonomiska konsekvenser

En synpunktslämnare undrar om det är samhällsekonomiskt försvarbart att förlägga cykelbana.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ta fram en samhällsekonomisk bedömning i nästa skede av vägplaneprocessen vilket kommer att redovisa detta.

En synpunktslämnare undrar om den uppskattade kostnaden finns att ta del av?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för frågan. Den uppskattade kostnaden för projektet finns redovisad i vägplanens Plan- och miljöbeskrivning. Den bedöms vara ca 85,5 mkr och projektet finansieras genom regional plan för transportinfrastruktur.

En synpunktslämnare påtalar att om vägmitt flyttas måste väl hela vägbanan planeras om och västlig bankett förstärkas vilket borde bli kostsamt det med.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Vägmitt kommer endast att förskjutas 10 centimeter, vilket inte kommer att påverka hela vägbanan. Dessa 10 centimeter kommer att tas ifrån det västra körfältet vars bredd minskas ned till 3,6 meter. Den befintliga vägrenen på västra sidan kommer att vara oförändrad och inga förstärkningar av vägbanken bedöms bli nödvändig.

Flera synpunktslämnare tycker att ifall det inte finns pengar till att bygga en separat säker gång- och cykelväg bredvid väg 600 nu så är det bättre att avvakta tills pengar finns för att göra det bra och trafiksäkert för alla.

En synpunktslämnare föreslår att Uppsala kommun bör kunna svara för en försvarlig del av en separerad gång- och cykelväg då det gynnar en levande landsbygd som de säger sig vilja verka för.

En synpunktslämnare föreslår att om det inte finns pengar för att bygga en fristående cykelbana hela vägen kan halva byggas nu och byggandet fortsätta när mer pengar finns. Det är bättre att göra rätt från början och satsa på den bästa lösningen även att göra en halvdan för att spara pengar.

Trafikverkets kommentar:

Den optimering som Trafikverket har gjort, och som resulterat i nuvarande förslag på gång- och cykelväg, anser Trafikverket vara en bättre lösning än tidigare förslag. Dels är den nya lösningen billigare, då det inte krävs så mycket mark i anspråk för att kunna anlägga gång- och cykelvägen, samtidigt som värdefull åkermark kan sparas. Vidare är den befintliga vägbanan för väg 600 överdimensionerad. Om väg 600 hade byggts idag hade vägbanan inte blivit lika bred. Till följd av detta så anser inte Trafikverket att nuvarande förslag är en "halvdan" lösning, utan anser istället att denna lösning är den mest lämpliga med hänsyn till de förutsättningar som redan finns inom befintligt vägområde.

En synpunktslämnare undrar vad nyttan är av denna långa, påkostade cykelgångväg som med tanke på vintersäsong kanske står till större delen oanvänd. Och på bekostnad av sämre framkomlighet, sämre trafiksäkerhet för en ökande fordonstrafik?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Det kommer göra en samhällsekonomisk bedömning i nästa skede av vägplaneprocessen vilken kommer klargöra nyttan. Gång- och cykelvägen kommer att snöröjas och därför kunna användas året om. Trafikverket har gjort bedömningen att väg 600 kan smaltas av då den idag är betydligt bredare än vad kraven är på en nybyggd väg som håller en hastighet om 80km/h.

Busshållplatser

Flera synpunktslämnare har framfört att busshållplatsen Lytta inte bör stängas helt. Skolbarn, studenter och besökare till ridklubb måste kunna ta sig till och från platsen.

En synpunktslämnare anser att om det gjordes säkrare och tillgängligare att korsa vägen skulle även de barn som idag använder sig av skoltaxi kunna åka buss från busshållplatsen Lytta.

En synpunktslämnare anser att busshållplatsen Lytta borde åtminstone kvarstå för möjligheten till skolskjuts även om bussarna inte alltid stannar där.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i den fortsatta vägplaneprocessen och kommande dialoger med Region Uppsala som är beslutande i frågan. Gällande kollektivtrafik till ridklubben finns hållplatsen "Ärentuna vägska" att tillgå, som ligger söder om vägen in till ridklubben, som endast ligger ca 50 meter längre bort jämfört med hållplats Lytta.

Flera synpunktslämnare har reagerat på planen föreslår att ett antal busshållplatser ska tas bort längs med sträckan.

En synpunktslämnare anser att det rimmar illa med Uppsala kommuns ambition att bli Sveriges bästa landsbygdskommun. Synpunktslämnaren menar på att Trafikverket hänvisar till att UL vill ta bort busshållplatser och UL till att Trafikverket vill det, och undrar hur det egentligen är.

En annan synpunktslämnare anser att ett minskat antal busshållplatser sannolikt kommer innebära att färre väljer att åka kollektivt och tar bilen istället, vilket leder till ökad trafik.

En synpunktslämnare anser att det är förvånande att man i dessa tider vill stänga busshållplatser och försämra kollektivtrafiken som man hela tiden vurmar för att alla ska använda även om de är få resenärer från vissa hållplatser.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och tar med sig dessa i den fortsatta vägplaneprocessen och kommande dialoger med Region Uppsala som är beslutande i frågan.

En synpunktslämnare anser att en avsmalning av vägen försvårar för boende i Lilla Blomsberg att nyttja befintliga busshållplatser på västra sidan om vägen, även med en öppning i staketet behöver de korsa vägen två gånger om de vill åka buss från Ärentuna vägska in till Uppsala.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Om boende på västra sidan av väg 600 väljer att färdas till busshållplatser via gång- och cykelvägen stämmer det att de kan behöva korsa väg 600 två gånger. Däremot kommer den breda vägrenen på den västra sidan att finnas kvar, så möjligheten att färdas där, precis som i dagsläget, kommer att finnas kvar. Trafikverket anser däremot att det är mer trafiksäkert för oskyddade trafikanter att separeras från fordonstrafiken och rekommenderar att färd sker via gång- och cykelvägen.

En synpunktslämnare önskar en busshållplats i anslutning till avfarten mot Lilla Blomsberg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och tar med sig den i den fortsatta vägplaneprocessen och kommande dialoger med Region Uppsala som är beslutande i frågan.

Övrigt

En synpunktslämnare föreslår att det ska anläggas parkeringsplatser för bilar och cyklar istället för de som bor en bit bort från vägen och vill ta bil eller cykel till busshållplats. En eventuell cykelväg skulle kunna dras över Skuttunge, Bälunge, Ulva istället.

En synpunktslämnare anser att en mer angelägen åtgärd vore att bygga en pendelparkering i Björklunge.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. De föreslagna åtgärderna faller utanför detta projekts ramar och kan därför inte hanteras inom denna vägplan.

Flera synpunktslämnare anser att sträckan Uppsala – Björklinge är för lång för flertalet att cykelpendla.

En synpunktslämnare föreslår att de som verkligen vill satsa på att kombinera arbetspendling med träning kan åka över Häggeby-Skuttunge-Bälinge-Ulva kvarn vilket är ca 30 km. Utmärkta bussförbindelser finns. Förstör inte för de flesta pga en minoritets önskemål.

En synpunktslämnare tror att ju längre tiden går desto färre kommer använda gång- och cykelvägen då det är för långt in till de stora arbetsgivarna UU och UAS.

En synpunktslämnare framför att de från Björklinge inte har behov av gång- och cykelvägen för att ta sig till ex. Bälinge eller Lövestalöt, då det redan finns mindre och säkra vägar för att ta sig dit och att ju närmare Uppsala man kommer desto större blir efterfrågan på cykelvägen. Man bör istället satsa på att göra en ordentlig cykelväg som ligger några meter ifrån rv600, vilket är både säkrare och trevligare för samtliga inblandade. Detta kan finansieras genom att korta ner på sträckan, kanske satsa på Uppsala till Lövestalöt istället.

Trafikverkets kommentar:

Samhället måste ställa om till mer hållbara transporter och cykel är en möjlighet. Väg 600 har idag en utformning som skrämmar bort cyklister, så vi kan inte luta oss på det vi ser idag för att utröna framtidens vanor. Trafikverket vill utföra åtgärder som är till fördel för de mest utsatta och oskyddade för att möjliggöra samt locka till cykelpendling. Vidare är gång- och cykelvägen även lämplig att nyttja för att på ett säkrare sätt kunna ta sig till och från busshållplatser.

Att korta ner sträckan av gång- och cykelvägen för att anlägga den utanför befintligt vägområde anser inte Trafikverket vara en lämplig lösning. Anledningen till att den befintliga vägrenen tas i anspråk för anläggande av gång- och cykelvägen är dels för att den befintliga vägen är bredare än vad den behöver vara. Vidare kan värdefull jordbruksmark sparas ifall befintligt vägområde kan inrymma en gång- och cykelväg. Trafikverket anser därför att det är bättre att nyttja befintligt vägområde i så stor utsträckning som möjligt hela vägen fram till Björklinge.

Flera synpunktslämnare har synpunkter och funderingar kring gång- och cykelvägar på andra platser.

En synpunktslämnare undrar varför man inte fortsätter på den befintliga cykelväg som påbörjats och som skall gå vid Ulva kvarn?

En synpunktslämnare föreslår att en gång- och cykelväg byggs från Forkarby till Marsta/Svista så den kan ansluta fint till tänkt gång- och cykelväg utmed väg 600.

En annan frågar när man ska länka samman cykel- och gångvägen mellan Bälinge och Ulva via Forkarbykorset till väg 600 längs med väg 633.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. De frågor och synpunkter som lämnats gäller åtgärder som inte faller inom ramen för detta projekt och därmed inte kan hanteras inom

denna vägplan. Projektet vidarebefordrar synpunkterna till övriga delar av Trafikverkets organisation.

Ett par synpunktslämnare har påtalat problem med kontaktformuläret och att de har fått lämna synpunkter på andra sätt, bland annat via epost.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och beklagar att det varit problem med formuläret. Synpunkter som inkommit via e-post eller kundtjänst har tagits emot och behandlas i denna samrådsredogörelse.

En synpunktslämnare påtalar att denne inte ser att man tagit jämställdhetshänsyn i projektet annat än till kvinnor och män. Äldre och funktionshindrade finns inte omnämnda och för dessa blir det sämre om framkomligheten minskar eftersom de är beroende av bil, buss, färdtjänst, ambulans och att hemtjänsten kommer i tid.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och kommer se över om det går att bredda perspektivet på jämställdhet i den fortsatta vägplaneprocessen. De busshållplatser som behålls längs med berörd sträcka kommer att byggas om och tillgänglighetsanpassas. Kapaciteten och framkomligheten för fordonstrafiken på väg 600 kommer att vara fortsatt god.

En synpunktslämnare framför att det är tokigt och fel att en påkostad vägbank grävs sönder.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Befintlig vägbank kommer fortsatt att användas och därmed inte grävas sönder. Trafikverket kommer till största del att använda den överdimensionerade vägrenen på den östra sidan av väg 600 till förmån för gång- och cykelvägen.

Synpunkt från Uppsala akademiförvaltning

Planerad gång- och cykelväg medför att väg 600 blir smalare och att framkomligheten med större jordbruksmaskiner minskar. Körfälten måste även i försättningen vara så breda att lantbruksmaskiner kan ta sig fram. Ett mitträcke mellan körfält försvårar den möjligheten. Transport av jordbruksredskap kräver att körfälten är minst fem meter breda. För att ta sig ner på åkrarna öster om väg 600 måste man korsa gång- och cykelvägen, där måste öppningen i räcken som skiljer gång- och cykelväg och bilväg vara breda nog för att maskiner och redskap ska kunna ta sig ner på åkern med lätthet. Åkerpåfarterna bör vara minst 10-12 meter breda och öppningen i räcket minst 15 meter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten. Inget mitträcke kommer att anläggas på väg 600, endast ett avskiljande räcke mellan fordonstrafiken och gång- och cykelvägen. Vägbanans totala bredd som fordonstrafiken kommer kunna använda sig av blir ca 10 meter (fördelat på 3,25 meter för körfält exklusive 0,5 meter vägren i norrgående riktning samt 3,6 meter för körfält i södergående riktning där den breda vägrenen kommer förbli oförändrad). Trafikverket anser att denna vägbredd är tillräcklig för framförandet av

jordbruksfordon. Det är inte brukligt att vägar har 5 meter breda körfält. Generellt gäller att enskilda körfält ska vara minst 3 meter och högst 4 meter breda. Till exempel ska körfält på en motorväg med en hastighet på 110 km/h vara minst 3,5 meter breda. Öppningar i räcket vid åkeranslutningar kommer att vara minst 15 meter breda.

Synpunkt från Bälinge ryttaförening

Bälinge ryttaförening bedriver ridskola i Lilla Blomsberg vid Svista. Föreningen har cirka 400 medlemmar och ridskoleverksamhet 7 dagar i veckan samt fritidsverksamhet på eftermiddagarna. De efterfrågar ett upplyst övergångsställe i anslutning till busshållplatsen vid väg 600 så att det går att tryggt ta sig till avfarten till Lilla Blomsberg. Det framför även ett behov av en fil för vänstersvängande biltrafik från Uppsala.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Det kommer att finnas en öppning i räcket så att era medlemmar kan ta sig till och från gång- och cykelvägen genom att korsa väg 600. Anordning av belysta passager och vänstersvängande körfält på väg 600 ingår inte inom ramen för vägplanen.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

3.2.2. Samråd med berörd kommun

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala. Besöksadress: Östunagatan 4-6.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se