

Samrådsredogörelse

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

Vägplan, 2021-09-20

Uppdragsnummer: 145014



Trafikverket

Postadress: Box 1214, 751 42 Uppsala
E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse
Författare: Marika Leknes och Matilda Svahn, Sweco
Dokumentdatum: 2021-09-20
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	11
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	29
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	29
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	30
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	32
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	61

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- Lövsalöt- 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 Lövsalöt arbetar i Uppsala. Gående och cyklister är idag hänvisade till att gå eller cykla på vägrenen på stora delar av sträckan. I Björklinge och Lövsalöt finns befintliga gång- och cykelnät.

Trafikverket har sedan en längre tid drivit projekt att anlägga en gång- och cykelväg på sträckan Uppsala-Lövsalöt-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 Lövsalöt 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 Lövsalöt 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 minska på kostnaderna och kunna anlägga en samhällsekonomiskt bedömd lönsam samt en mer optimerad gång- och cykelväg.

Under skedet 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. Region Uppsala och Uppsala kommun meddelades även via brevutskick.

Under skedet samrådshandling har Trafikverket upprättat en samrådshandling som funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats, på Trafikverkets kontor i Uppsala samt på Uppsala kommun under perioden 2021-06-07 – 2021-06-27. Annonsering om samrådet har skett på Trafikverkets webbplats, Upsala nya tidning 2021-06-05 samt i Post- och inrikes tidningar 2021-06-04. Fastighetsägare, rättighetsinnehavare och övriga myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av ändringsplanen har fått information via brevutskick som skedde 2021-05-28. Via brevet bjöd Trafikverket in de berörda till ett digitalt samrådsmöte den 14 juni kl. 19.00 där även representanter från Region Uppsala närvarade för att svara på eventuella frågor gällande busshållplatser. I brevet framgick även att det fanns möjlighet att begära enskilda samråd med Trafikverket.

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 Region Uppsala och Uppsala kommun fått information via brevutskick om samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Övriga som kan antas bli berörda samt allmänheten har informerats via annonsering 2021-02-01 på Trafikverkets webbplats, Uppsala nya tidning samt Post- och inrikes tidningar.

Under skedet samrådshandling har fastighetsägare, rättighetsinnehavare och övriga myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda av ändringsplanen fått information via brevutskick om samråd vid utformning av planförslag. De som fick brev blev även inbjudna till ett digitalt samrådsmöte som ägde rum 2021-06-14. Allmänheten har informerats via annonsering 2021-06-05 på Trafikverkets webbplats och Uppsala nya tidning samt via annonsering 2021-06-04 i 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 Björklunge. 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 Björklunge, 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 planlägningsprocessen. 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 planlägningsprocessen. 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 planläggningsprocessen 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.

Efter mötet kompletterade Trafikverket sin ansökan om undantag från krav på bygglov med en yta avsedd för materialupplag och etablering under byggtiden.

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 t.ex. 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 samrådsprocessen 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.

2021-03-03, Region Uppsalas yttrande på 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 vägska. Regionen önskar att Sandbro vägska 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 fördröjningar 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 jämfört 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

Trafikverket har kontaktat Försvarsmakten för ett tidigt samråd inför att Trafikverket kommer gå ut med ändring av tidigare fastställd vägplan för att inhämta eventuella synpunkter.

2021-01-22, Försvarsmaktens yttrande angående planerat GC-projekt utmed väg 600
Försvarsmakten har emottagit frågor rörande en gång- och cykelväg som Trafikverket planerar. Det berörda projektet har en beslutad vägplan som Trafikverket avser samråda kring en förändring om i början av 2021. Avsikten är bl.a att ta mindre mark i anspråk. Inför kommande samråd har Trafikverket initierat en dialog med Försvarsmakten rörande projektet då den planerade GC-vägen löper igenom riksintressen för totalförsvarets militära del och innebär åtgärder i närheten av Uppsala övningsflygplats.

Försvarsmakten gör i detta skede bedömningen att önskad åtgärd framstår som genomförbar samt att ev. frågetecken, behov och konflikter kan omhändertas i det kommande samrådet för vägplanens ändring. Primärt behov för dialog och anpassning som har identifierats i detta skede rör den plats där önskad GC-väg passerar inflygningssystem till Uppsala övningsflygplats. Önskad GC-väg måste anläggas på ett sådant sätt att Försvarsmaktens intressen på den aktuella platsen inte påverkas negativt samt att framtida behov fortsatt kan tillses.

Det föreligger behov av samverkan på plats mellan Trafikverket och Försvarsmakten för den planerade infrastrukturen innan något anläggningsarbete kan starta. Dialog om detta initieras lämpligen i ett senare skede efter att den nya vägplanen beslutats och önskade åtgärder fastslagits.

Vidare önskar Försvarsmakten ge en generell upplysning om att myndigheten kommer ställa krav på hur, när och på vilket sätt anläggningsarbeten genomförs i anslutning till Försvarsmaktens intressen på den berörda sträckan. Då önskad åtgärd ännu inte är färdigsamrådd ser Försvarsmakten att det är lämpligt att även den frågan omhändertas i ett senare skede.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för informationen. Samrådsunderlaget kommer att tillgängliggöras i början av februari 2021 och Trafikverket ser fram emot Försvarsmaktens synpunkter.

Försvarsmakten ingår i samrådsgruppen 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 framföra 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 vägren 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 Lövestalöt 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 vägrenen 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 vägrenen på en väg av samma standard som för väg 600 (med två körfält och en hastighet på 80 km/tim 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. I det aktuella förslaget är vägrenen 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. rytтарföreningen.

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 Storvreta. 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 mer 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 och hastighetsreglering ligger utanför vägplanens ramar.

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 är planerat något "Fysiskt avskärmade" 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 vägremsan 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 vägremsan på östra sidan att reduceras till 0,5 meter för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Befintlig vägremsa 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 Björklängebor 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 Lövstalöt.

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, Lövstalöt och Bälinge kommer att öka trafiken på väg 600 och att vägen därför inte bör smalnats 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.

Några synpunktslämnare menar på att hastighetsbegränsningen förmodligen kommer att ändras från 80 till 70 km/h på hela sträckan, eller åtminstone på sträckan fram till Lövstalöt, ett år efter att cykelvägen är klar och då har vi gått ifrån 90 till 70 km/h på bara några år.

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 vägren 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 vägrenen 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.

Trafikverket avser inte att ändra hastighetsbegränsningen för väg 600 i dagsläget. Förändringar av hastighetsbegränsningar beslutas inte av Trafikverket. Länsstyrelsen fattar beslut om sänkta hastigheter utanför tätbebyggt område och kommunen fattar beslut om sänkta hastigheter inom tätbebyggt område.

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 skymd 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 vänstersvängande 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 Lövestalöt, 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 Lövestalöt 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, Lövestalöt 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 räckesepareras, 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 Lövestalöt. 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 räckesepareras 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 smalnas 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 befärar 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 smalnas 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 vägsål" 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 vägsål 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 pendlarparkering 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 – Björklunge 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 Hågeby-Skuttunge-Bälunge-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 Björklunge inte har behov av gång- och cykelvägen för att ta sig till ex. Bälunge eller Löfstalöt, 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 Löfstalöt 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 Bälunge 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 påtar 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 vägplanprocessen. 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. Vägbansens 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. T.ex. ska körfält på en motorväg med en hastighet på 110 km/tim 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 vänstersvägande 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 vänstersvägande körfält på väg 600 ingår inte inom ramen för vägplanen.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2021-04-12, Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutar att ändring av vägplan för väg 600, Gång- och cykelväg Uppsala-Lövstalöt-Björklinge i Uppsala kommun, såsom det redovisas i samrådsunderlaget daterat 20 januari 2021, inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Nedan med följande motiveringar och inspel till fortsatt handläggning.

Kulturmiljö och fornlämningar

Länsstyrelsen bedömer att redovisade ändringar inte kommer att innebära betydande miljöpåverkan ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt. Några fler fornlämningar och skyddsområde till fornlämningar kommer att påverkas i och med ändringen. Vid en fornlämning kan sannolikt en arkeologisk undersökning undvikas helt tack vare ändringen. Eventuellt kan tillfällig nyttjanderätt behöva undvikas vid några milstenar och det kan även behövas skyddande stängsel under byggtiden. Trafikverket har inkommit med ansökan om tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Naturmiljö

Ur naturmiljösynpunkt är bedömningen att redovisade ändringar inte innebär betydande miljöpåverkan. Anpassningar kan behövas för att undvika påverkan på fridlysta arter som är förbjuden enligt artskyddsförordningen eller skada på biotopskyddsobjekt.

Ortolansparv

Flera fynd av ortolansparv finns registrerad i artportalen kring Stora Vallskog och deras aktualitet behöver följas upp inom ramen för projektet, det vill säga om fågelarten fortfarande använder platsen och hur.

Om arten finns kvar i området:

Projektet bedöms av Trafikverket kortsiktigt ha obetydlig till mycket liten negativ inverkan på arten, och långsiktigt obetydlig till mycket liten positiv inverkan.

Eftersom arten är akut hotad och det finns få kända lokaler kvar i länet anser Länsstyrelsen att det inte är förenligt med artskyddsförordningen med någon negativ påverkan på arten, inte ens kortsiktigt. Projektets behov av anpassningar måste ses över i de fall arten finns kvar på platsen.

Länsstyrelsens bedömning är att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan även om arten finns där, eftersom projektet inte innebär något stort ytanspråk och länsstyrelsen anser att tillräckliga anpassningar bör kunna göras vid behov.

Backsippa och grenigt kungsljus

Förekomst av fridlysta arter i anslutning till projektområdet ska uppmärksammas så att tillräcklig hänsyn tas vid genomförandet. Vid behov ska närliggande växtplatser märkas upp.

Biotopskydd

Den biotopskyddade allén söder om Björklinge (km 15/190) påverkas inte, trots att gång- och cykelvägen förlagts på östra sidan, då gång- och cykelvägen i huvudsak anläggs på befintlig vägbana i området. Länsstyrelsen vill påminna om att arbete i nära anslutning till träd kan innebära skada och att skyddsåtgärder kan behövas.

Hälsa och miljöaspekter

Ur- hälso- och miljöaspekt bedömer länsstyrelsen att de ändringar som vägplanen avser inte medför att projektet utgör betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. I samband med en noggrann genomgång av de rapporter av ortolansparv som finns i Artportalen visade det sig att de två artpunkter som ligger på var sin sida av Stora Vallskog (gården) är felaktigt placerade. Kommentarer för respektive rapport hänvisar till området ner mot ån (700-1000m från väg 600), "En åkerholme med en gammal grustäkt och en stuga nära ån", öster om Stora Vallskog. Detta verifierades via kontakt med en av rapportörerna som bekräftade att inga observationer av ortolansparv gjorts kring själva gården och att arten endast noterats kring ån. Med utgångspunkt i ovanstående bedöms inte någon inventering vara nödvändig.

Bedömningen är att ortolansparv inte kommer att påverkas av den gång- och cykelväg som kommer anläggas i kanten av befintlig väg (varken i bygg- eller driftskedet) samt att inga skyddsåtgärder är nödvändiga. Vid kontakt med länsstyrelsen i maj 2021 gällande detta ärende bekräftade länsstyrelsen att de delar Trafikverkets bedömning. Länsstyrelsen informerade även om att arten kommer att inventeras inom länet under 2021 av Länsstyrelsen, inom ramen för ÅGP, och då ingår detta område.

Trafikverket tar med sig synpunkterna om skyddsåtgärder, såsom märkning och instängsling av objekt, under byggtid till senare skede med upprättande av bygghandling.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Trafikverket har löpande haft kontakt med Uppsala kommun bl.a. gällande undantag från krav på bygglov samt bedömning av vägplanens intrång i berörda detaljplaner.

2021-03-25, Uppsala kommuns beslut om ställningstagande

Kommunen, via plan- och byggnadsnämnden, beslutar att lämna ett medgivande för bygglovspliktiga åtgärder inom ändring av vägplan för anläggning av gång- och cykelväg, delen väg 600 Uppsala-Lövstalöt-Björklinge. Vidare delar kommunen Trafikverkets bedömning att åtgärderna i vägplanen är förenliga med gällande detaljplaner. (Nr 139+140).

2021-06-22, Uppsala kommuns yttrande över samrådshandlingen

Kommunen har via gatu- och samhällsmiljönämnden yttrat sig över samrådshandlingen. Uppsala kommun ser positivt på den nya gång- och cykelvägen som möjliggör cykelpendling mellan Uppsala och Björklinge. Genomförandet av vägplanen bör prioriteras så att arbetet kommer igång så snart som möjligt. Trafikverket och Uppsala kommun har under de senaste åren fört en löpande dialog på tjänstepersonnivå kring den planerade gång- och cykelvägen längs väg 600 mellan Uppsala och Björklinge. Kommunen har framfört synpunkter vid dessa tillfällen och hoppas på en fortsatt god dialog framöver.

Kommunen har vid tidigare samråd och dialog bland annat lyft frågan om att det signalreglerade övergångsstället vid Röbokorset bör integreras med en ny gångbana från busshållplatserna till bostadsområdet i Röbo. Kommunen noterar att en gångbana mellan västra hållplatsläget och bostadsområdet finns med i förslaget samt att det finns en anpassad refug och överfart på den östra sidan vid Röbokorset. Föreslagna åtgärder bidrar till förbättrade möjligheter att ta sig till och från hållplatserna och målpunkterna på östra och västra sidan om väg 600. Kommunen ser gärna att gångförbindelsen förbättras till det signalreglerade övergångsstället från den västra sidan.

Det är positivt att Trafikverket nu planerar en anslutande gång- och cykelväg mellan den blivande gång- och cykelvägen längs väg 600 och den befintliga gång- och cykelvägen på väg 631 som går till Ulva kvarn. En säker passage över väg 600 bör säkerställas. I förslaget finns

en målad passage, kommunen förespråkar istället en refug för att höja säkerheten på passagen.

Uppsala kommun anser att det är viktigt att bredden på den föreslagna gång- och cykelbanan möjliggör möten för lådcyklar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för yttrandet och tar med sig synpunkterna om gångförbindelsen vid Röbbokorset. Den målade refugen i höjd med gång- och cykelvägen mot Ulva kvarn kvarstår.

3.2.3. Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheten

2021-06-21, Beslut av Region Uppsala

I nuvarande länsplanen är gång- och cykelvägen och kollektivtrafikåtgärderna mellan Uppsala-Björklinge ett namnsatt objekt. Trafikverket Region Öst har meddelat Region Uppsala att det namnsatta objektet har blivit fördyrat från 53 miljoner kronor till 72 miljoner kronor vilket är mer än tio procent än beräknat. När ett namnsatt objekt får en fördyrning mer än 10 procent behöver länsplaneupprättare ta ett beslut om att fullfölja den fortsatta planeringsprocessen för objekt. Region Uppsala, via Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden, har beslutat att åtgärder för kollektivtrafik samt gång- och cykelväg genomförs längs med väg 600 mellan Uppsala-Björklinge och det namnsatta objektet går vidare till produktionsskede i planeringsprocessen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar Region Uppsala för informationen.

2021-06-24, Region Uppsalas yttrande angående samrådshandlingen

Region Uppsala framför i sitt yttrande att de är positiva till målen och ändamålet för projektet.

De har uppdaterat och kompletterat den tidigare utförda hållplatsanalysen utifrån dagens förutsättningar. Detta har lett till att sju hållplatser längs aktuell vägsträcka kommer att avvecklas istället för åtta som anges i samrådshandlingen. Region Uppsala önskar att hållplatsen Lilla Myrby ska behållas och tillgänglighetsanpassas. Vägplanens illustrationskartor stämmer överens med Region Uppsalas viljeinriktning angående busshållplatser, förutom för hållplatsen Lilla Myrby (illustrationskarta 2a).

Region Uppsala anser att Trafikverket ska utveckla stycket om finansiering. Det bör framgå att det är Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala län som kommer att finansiera gång- och cykelvägen samt kollektivtrafikåtgärderna längs med väg 600. I stycket bör det finnas information om vem som är länsplaneupprättare i Uppsala län.

Region Uppsala anser att Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Uppsala är ett underlagsmaterial.

Den 21 juni 2021 beslutade trafik- och samhällsutvecklingsnämnden inom Region Uppsala att finansiera produktion av kollektivtrafikåtgärderna och gång- och cykelvägen längs med väg 600 mellan Uppsala-Björklinge.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar Region Uppsala för yttrandet. Trafikverket avser justera

utformningen så att hållplatsen Lilla Myrby behålls och tillgänglighetsanpassas. Trafikverket uppdaterar även skrivelserna angående finansiering och underlagsmaterial.

3.2.4. Samråd med Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i ärendet gällande vägplanens samrådshandling.

Trafikverket har efter samrådsperioden tagit kontakt med Försvarmakten för att samråda kring busshållplatsen Lilla Myrby som inte längre ska avvecklas utan behållas och tillgänglighetsanpassas. Trafikverket har samrått kring hållplatsens och sidoområdets utformning eftersom hållplatsens kur hamnar nära Försvarmaktens staket in till garnisonen i Uppsala. Försvarmakten har inget att erinra rörande denna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar Försvarmakten för yttrandet.

3.2.5. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Berörda fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänheten har informerats om samråd av samrådshandlingen och samrådstiden via annonsering. Ur inkomna synpunkter har nedan inkomna synpunkter kommit från enskilda, från enskilda som kan anses bli särskilt berörda.

Busshållplats

Det har inkommit yttranden från särskilt berörda som uttrycker missnöje över den föreslagna stängningen av busshållplatsen Lilla Myrby.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har ingen beslutanderätt gällande busshållplatser utan denna ligger hos Region Uppsala.

Gällande Lilla Myrby har Region Uppsala beslutat att den ska behållas. Trafikverket kommer justera utformningen av vägplanen så att busshållplatsen Lilla Myrby behålls och tillgänglighetsanpassas.

Väg 600 utformning

Yttranden där det ifrågasätts avsmalningen av väg 600 har inkommit. Synpunktslämnaren menar att avsmalningarna kommer påverka trafikflödet negativt med svårigheter att köra om såväl epa-traktorer som lantbruksfordon. Vidare menar synpunktslämnaren att de som nyttjar gång och cykelvägen ej kommer känna sig trygga då grusbilar susar förbi i 80 km/h bara en halvmeter ifrån dem. Synpunktslämnaren anser att förslaget är urvattnat och kommer ska försämringar för både de som åker kollektivt, cyklar och går, samt de som framför motordrivna fordon på vägen.

Trafikverkets kommentar:

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. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra platser.

Utfarter

En synpunktslämnare framför att en infart till dennes ena åker har missats och för att få använda grannens infart krävs servitut.

Trafikverkets kommentar:

Utfarten till sektion 10/110 i planritningen föreslås stängas. Trafikverket kommer att ordna åtkomst via en annan utfart.

En synpunktslämnare undrar varför denne som markägare inte blev delgiven per brev inför första samrådet.

Personen undrar också om inte någon ska kontakta dem för att nå en överenskommelse om den mark som föreslås tas i anspråk för byggande och passage av dennes infart? Personen önskar ett separat möte efter samrådet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. I det första samrådet, vilket syftade till att länsstyrelsen ska besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, delgavs inga fastighetsägare via brev. Då annonserades samrådet i ortstidning och på Trafikverkets hemsida. Inför samrådet om själva planförslaget, delgavs berörda fastighetsägare via brev.

Längre fram kommer projektets markförhandlare kontakta de fastighetsägare som påverkas av förslaget. Förhandling och ersättning sker när vägplanen vunnit laga kraft.

Trafikverkets projektledare har erbjudit synpunktslämnaren separat möte.

Trafiksäkerhet och trygghet

En synpunktslämnare framför vikten av att göra en trafiksäker anslutning från Högsta där flera barnfamiljer bor. Det är inte upplyst och sikten är skymd när man ska korsa vägen till busshållplatserna. Både dessa och framför allt cykelvägen behöver kunna nås säkert. Synpunktslämnaren jämför med Lövstalöt där genomförts åtgärder pga. tidigare olycka. Det finns en "kotunnel" under bron i Högsta som kanske kunde byggas ut och få anslutning i vägrenen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Det finns inga sådana åtgärder inplanerade i anslutning till Högsta. Mängden boende rättfärdigare inte anläggandet av en tunnel under vägen. Generellt är det så att gång- och cykelvägen dragits ut vid korsningar, dels för att uppmärksamma cyklister på att det händer något, men också för att bilister ska kunna stanna till och släppa förbi cyklister innan de kör ut på väg 600. Vid Högsta kommer det finnas öppning i räcket för passage till gång- och cykelvägen. Passage får ske när sådan går att genomföra på ett säkert sätt.

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

Berörda fastighetsägare, rättighetsinnehavare och allmänheten har informerats om samråd av samrådshandlingen och samrådstiden via annonsering. Under samrådstiden inkom ett 90tal yttranden, nedan har Trafikverket kategoriserat och besvarat inkomna yttranden som ej gått att spåra till enskilda, särskilt berörda.

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.

En synpunktslämnare tycker att det är ett intressant och genomtänkt förslag och anser att vägen idag är överdimensionerad.

En synpunktslämnare ser väldigt positivt på en cykelväg till Björklinge och menar att alla närboende kommer bli besvikna om det inte blir av.

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

En synpunktslämnare framför att det är positivt att vägrenen blir kvar i södergående fil vid anslutningen till Lilla Blomsberg. Det underlättar för alla som ska söderut, tex när tunga fordon och bilar med hästsläp ska ut.

En synpunktslämnare är positiv till förslaget och avser nyttja cykelvägen frekvent.

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. Även om vägrenar har sina fördelar så är inte vägrenarna avgörande för en vägs kapacitet. Enligt det regelverk som Trafikverket följer så ska vägrenen på en väg av samma standard som för väg 600 (med två körfält och en hastighet på 80 km/tim 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. I det aktuella förslaget är vägrenen 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

Flera synpunktslämnare framför att den valda lösningen inte är en gång- och cykelväg som kommer attrahera en större mängd människor.

En synpunktslämnare framför att denna gärna vill cykla oftare än idag men inte på den cykelväg som föreslås.

En synpunktslämnare framför att det redan i den inledande texten där projektet presenteras beskrivs att cyklisterna nu delar väg med tung trafik och att det inte är bra. Ändå väljer man en väldigt liknande lösning men med ett räcke som avdelar. Det går att räkna upp många argument för varför en separat gång- och cykelväg, skild från vägen, är bättre men det tyngsta är nog ändå att om den färdiga lösningen inte upplevs som trevlig eller säker så blir den inte använd. Gång- och cykelvägen ska kunna användas i solsken, regn, i nedsatt dagsljus m.m.

En synpunktslämnare framför att en "egen fil" för gång- och cykeltrafikanter där de är skyddade av ett tio centimeter tjockt räcke är något som av Trafikverket kallas för "upplevd trygghet". Personen frågar sig hur tryggt det kommer att kännas när grusbilar, timmerbilar och bussar susar förbi en halvmeter på sidan om? Det nedbantade förslaget innebär inte bara försämringar för biltrafikanter och gång- och cykeltrafikanter utan också kollektivtrafiken. Varför skall de som bor norr om Uppsala inte kunna få samma kvalitet på gång- och cykelväg som övriga kransorter fått? Jämför utfarterna mot Storvreta, Bärby-Funbo, Sävja-Nåntuna och Vänge. Den projektlösning som nu ligger för nämnda gång- och cykelväg kommer att skapa en mängd irritation och frustration, förmodligen även ett antal incidenter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har respekt för att många skulle föredra en separerad gång- och cykelväg men vill betona att den föreslagna lösningen ger en ökad cykelbarhet och är tryggare än dagens utformning. Ett avskiljande räcke är tryggare och mer trafiksäkert än inget räcke alls. Bilvägen kommer trots avsmalning fortfarande ha en bredd motsvarande tre lastbilar i bredd. Den breda vägen här har möjliggjort att lösa gång- och cykelväg utan att ta ny mark i anspråk av fastighetsägare, en möjlighet som inte finns på alla platser. Marken intill befintlig väg är också jordbruksmark vilken inte får tas i anspråk om andra alternativ finns.

En 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 börjar åka på körbanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Gång- och cykelvägen föreslås utformas med en bredd på 2,5 meter. Bredden är tillräcklig för landsvägscyklister/racercyklister och även för att två cyklister ska kunna möta varandra på ett säkert sätt. Att cykla på körbanan är inte tillåtet när denna har en hastighet högre än 50km/tim och det finns en cykelväg bredvid.

En synpunktslämnare framför funderingar kring den planerade gång- och cykelvägen. En cykelväg är väl också en "rekreationsyta"? Tänkt till mer än att cykla i racer-fart till och från arbete och skola? Även den som vill "söndags-cykla" med familjen ska väl kunna nyttja en ny fin cykelväg? Synpunktslämnaren undrar om verkligen "till- och från jobbet-cyklister" och "söndagscyklarna" kommer att välja att cykla med tät och tung trafik bara någon meter ifrån sig? Synpunktslämnaren undrar också hur cyklister som behöver korsa körbanan ska skyddas? Kommer det finnas trafiksignaler? Synpunktslämnaren framför att det under en stor del av året är mörkt när de flesta tar sig till och från skola och arbete, för att inte tala om fritidsaktiviteter som oftast sker på kvällstid.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Alla kommer kunna cykla på vägen oavsett förmåga. Att cykelvägen är lokaliserad nära inpå körbanan kommer inte hindra cyklister, de kan placera sig lika långt bort från trafiken som de kan idag. Det kommer inte att byggas några trafiksignaler över väg 600 men det kommer att skapas en refug vid

korsningen mot Ulva kvarn. En refug möjliggör för gående och cyklister att korsa ett körfält i taget.

En synpunktslämnare önskar en på- och avfart till cykelvägen vid vägen från Lilla Blomsberg mellan Svista handelsområde och Lytta. Synpunktslämnaren ser inte i handlingarna den öppning i räcke som Trafikverket utlovat i senaste samrådsrundan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Det finns en öppning i räcket mitt för korsningen till Lilla Blomsberg. Räcket finns illustrerat i illustrationskartorna men Trafikverket ser att det är något otydligt och försöker förtydliga det till kommande skede.

En synpunktslämnare framför att det vore önskvärt med någon form av belysning, kanske solcellslampor för cyklister och gångtrafikanter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Idag är vissa sträckor och korsningar av väg 600 belyst, där så är fallet bedöms den även fungera för gång- och cykelvägen. Det finns däremot ingen möjlighet att anlägga belysning längs med hela gång- och cykelvägen.

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.

Många synpunktslämnare framför att en separerad gång- och cykelväg vore trevligare att gå eller cykla på och att en sådan skulle användas i betydligt större utsträckning.

En synpunktslämnare önskar en separat cykelväg, lika den som finns mellan Storvreta och Uppsala så att även cyklister ska vara trygga i trafiken.

En synpunktslämnare framför att denne kommer vara livrädd både som cyklist och bilist om förslaget blir verklighet. Synpunktslämnaren önskar en tvåfilig cykelväg på åkermarken istället.

En synpunktslämnare framför att nuvarande förslag med en avsmalning av väg 600 och vajerräcke mellan cykelvägen kommer leda till; mer stress för bilförare, ökning av mötesolyckor, ökning av singelolyckor vid halt väglag, ökning av andra omkörningsolyckor, svårigheter med snöröjning samt ökad risk för att de cyklister som skulle skyddas av vajerräcke nu skadas eller dödas då olämpliga omkörningar skapar situationer där bilar kör in i vajerräcket och cyklist träffas av bil eller föremål.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna och förstår att många skulle föredragit en separerad gång- och cykelväg. Det finns flera anledningar till att nuvarande förslag tagits fram, bland dessa att den befintliga vägen är bredare än vad den behöver vara (få vägar i länet har så tilltagen körbana), att ny mark inte behöver lösas in från

fastighetsägare, att undvika intrång i jordbruksmark och att få ner investeringskostnaden. Jordbruksmark får inte tas i anspråk om det finns andra möjliga lösningar, vilket det finns på just denna plats. Den föreslagna gång- och cykelvägen blir tryggare och säkrare för fotgängare och cyklister än med dagens utformning.

Förslaget innebär att vägrenen på östra sidan att reduceras till 0,5 meter för att ge plats åt gång- och cykelvägen som avskiljs från körbanan med ett vägräcke. Befintlig vägren på västra sidan om väg 600 kommer vara kvar. Det finns gott om vägar som har motsvarande dimensioner som föreslås för väg 600 och där trafiken ändå fungerar. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600. Fordon ska framföras med hänsyn till väglag och trafiksituation. Trafikverket ser inte något problem med kommande snöröjning.

En synpunktslämnare framför att om det på grund av miljön inte är möjligt att bredda vägen så borde cykelvägen skippas helt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket vill öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister och därmed även underlätta för fler att välja cykel som transportmedel. Bedömningen är att gång- och cykelvägen kan rymmas inom befintlig vägkropp.

En synpunktslämnare undrar om cykelvägen intill väg 600 kommer fortsätta genom Björklinge? Vägen genom Björklinge är ganska vältrafikerad, även gällande tung trafik. Vägen är bred, vilket inbjuder till hög fart. Den saknar trottoar, därför hänvisas man till vägrenen som gångare och cyklist. En avsmalning av vägen genom samhället skulle kunna bidra till att hastigheten hålls nere och säkerheten för de oskyddade trafikanterna ökar.

En annan synpunktslämnare undrar varför inte väg 600, sträckan genom Björklinge ingår i förslaget till byggnation av gång- och cykelväg? Där skulle det verkligen behövas en säker gång- och cykelväg i och med alla barn och ungdomar som går och cyklar till och från skolan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Cykelvägen avslutas nu mot en kommunal gata, dialog har förts med representanter från Uppsala kommun om hur kommunen kan ta vid och underlätta cykling på deras gator. Det är kommunen som har ansvaret att bygga om kommunala gator. Förslaget som finns idag ansluter mot Gås-Anders väg som leder till en cykelväg som går till en planskild korsning under väg 600 för de som vill ta sig vidare in i Björklinge.

Flera synpunktslämnare framför att det torde vara säkrare att låta cykelvägen gå på vägens västra sida och att leda gång- och cykelvägen över till befintlig sådan på den östra sidan av Lövstalöt.

En synpunktslämnare påtalar att nästan 100% av bebyggelse och boende finns på västra sidan om vägen och undrar om alla som går och cyklar från till exempel Bälunge ska korsa väg 600 i rusningstrafik?

En synpunktslämnare undrar varför inte vägen placeras på västra sidan och att en befintlig undergång används för att fortsätta på östra sidan mellan Lövstalöt och Björklinge.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. I tidigare fastställd vägplan var tanken att gång- och cykelvägen skulle placeras på västra sidan norr om Lövstalöt. Senare analyser har visat att korsning och sidbyte av gång- och cykelvägen är svårt att genomföra på ett trafiksäkert sätt varför hela nu föreslås på vägens östra sida. Den nya gång- och cykelvägen föreslås på samma sida som befintlig gång- och cykelväg genom Lövstalöt.

Flera synpunktslämnare framför att förslaget är ogenomtänkt och blir inte bra för någon trafikantgrupp.

En synpunktslämnare framför att det är felaktigt att tro att människor ska börja cykla fram och tillbaka till Uppsala från Björklinge och kringliggande orter. Synpunktslämnaren undrar varför det inte finns en säker och fungerande gång- och cykelväg för inne i Björklinge istället? In mot stan bör fokus ligga på gång. Och cykelväg Lövstalöt, Bältinge, Ulva, väg 272, där behovet finns.

En synpunktslämnare framför att en gång- och cykelväg är meningslös då ingen kommer att använda den.

Flera synpunktslämnare framför att det inte borde finnas ett behov av gång- och cykelväg längs med sträckan i och med dagens vägrenar.

En synpunktslämnare anser att det borde finnas andra vägar i länet som har större behov av att trafiksäkra för fotgängare och cyklister, t.ex vägen mot Almunge. Synpunktslämnaren undrar om denne missat att skadehistoriken är stor för fotgängare och cyklister längs sträckan?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Att göra det säkrare för den som cyklar ökar förutsättningen för att fler ska vilja göra det. Förhoppningen är att cykelvägen kommer att användas av såväl mopedister (max 30km/tim), motionsåkare och arbetspendlare, om inte hela sträckan Uppsala – Björklinge så i alla fall en del av den.

Det har konstaterats att det finns ett behov av att öka cykelbarheten längs denna sträcka, varför detta projekt inletts. Valet att satsa på just väg 600 är ett politiskt beslut som tagits genom den regionala planen för transportinfrastruktur. Önskemål om andra prioriteringar ska därför riktas till Trafikverkets regionala planerare och de folkvalda.

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.

Många synpunktslämnare framför att det är dumt att förstöra en väl fungerande väg genom att ta bort vägrenen. Trafiken flyter idag på bra trots en stor mängd fordon. Detta är tack vare att långsamtgående fordon kan rymmas på vägrenen. Många anser att trafiken kommer stoppas upp bakom de långsamtgående fordonen i rusningstrafik och leda till mer eller mindre olämpliga omkörningar med morgonstress, eller hemlängtan som ökar risktagandet vid omkörningar.

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

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 gång- och cykelväg.

En synpunktslämnare framför att denne är en av cyklisterna som använder sig av väg 600 och att en enskild cykelväg inte bör ske på bekostnad av befintlig väg. Det fungerar att cykla som det är nu.

Flera synpunktslämnare framför att det är fler epa-traktorer än cyklister efter vägen och undrar var dessa ska ta vägen? En smalare väg skulle leda till köer och mer omkörningar.

En synpunktslämnare framför att det är många boende i Björklinge som dagligen pendlar med bil längs väg 600 som idag är en mycket bra väg med god framkomlighet, bra flyt i trafiken och hög säkerhet. Det skapar ett stort mervärde för de som gärna spenderar så lite tid i bilen som möjligt och istället får mer tid att göra annat. Björklinge är idag en attraktiv ort att bo på på grund av det goda pendlarläget. Synpunktslämnare anser att förslaget medför en inverkan på vägen som kraftigt försämrar förutsättningarna för bilister och ber Trafikverket att ändra sig.

En synpunktslämnare tycker att förslaget skulle innebära att vägen blir osäkrare för bilisterna.

En synpunktslämnare framför att det är helt galet att göra 2+1 på väg 600. Det kommer bli långa köer och finns stor risk att mopedbilar körs på bakifrån vilken är en av de farligaste olyckorna.

En synpunktslämnare undrar om det kommer finnas utrymme att köra om? Varje vardagsmorgon passerar man i regel 4-5 epatraktorer så det är otroligt viktigt att det finns möjlighet att köra om på ett säkert sätt med tanke på stressen många har på morgonen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Det finns flera anledningar till att nuvarande förslag tagits fram, bland dessa att den befintliga vägen är bredare än vad den behöver vara, att ny mark inte behöver lösas in från fastighetsägare, möjligheten att spara på jordbruksmark och att 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. Vägen kommer inte bli en 2+1 med mitträcke utan utformas med ett körfält i varje riktning. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra platser. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600.

Samtliga traktorer, inklusive epa-traktorer kommer kunna ta sig fram på vägen. För norrgående kommer de få köra i körfältet som de motorfordon de är. Trafiksäkerheten kommer bli oförändrad för dem och bättre för cyklister, fotgängare och mopeders som får framföras i max 30km/tim. Detta vet vi då vi tex. kan jämföra med väg 72 som är smalare än vad väg 600 kommer bli, och den har separerad cykelbana och lika stor trafikmängd. Den har samma mängd olyckor för bilar, men inga moped- eller cykelolyckor.

Omkörning kommer vara möjlig när trafiksituation och vägslag tillåter.

En synpunktslämnare påpekar att mer och mer bostäder byggs i Lövestalöt, Bälunge, Skuttunge och Björklinge. Snart även norr om Björklinge. Det är såpass långt från stan att inte alla kan cykla.

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/tim 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.

En synpunktslämnare anser att vägens bredd ska behållas och att vägen förses med adaptiva hastighetsskyltar som visar 80 km/h vid dåligt väder eller tät trafik, men visar 120 km/h när omständigheterna är goda.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser inte att ändra hastighetsbegränsningen eller inkludera adaptiva hastighetsskyltar för väg 600 i dagsläget. Förändringar av hastighetsbegränsningar beslutas inte av Trafikverket. Länsstyrelsen fattar beslut om sänkta hastigheter utanför tätbebyggt område och kommunen fattar beslut om sänkta hastigheter inom tätbebyggt område.

En synpunktslämnare framför synpunkter på att göra en 20 km lång cykelväg på bekostnad av tusentals fordonstrafikanter vägyta för några få cyklister (3-6 per dag) under maj-september. Att göra inskränkningar på väg 600 för några cyklister per år är helt vansinnigt, och kommer att belasta övriga samhällets ekonomi och miljö extremt hårt helt i onödan. Hur mycket man än vill att folk ska ta cykeln till jobbet, så kommer de inte att cykla 60 km, 240 dagar/år.

Att tusentals arbetspendlande bilister ska välja en omväg på 30-50km dagligen på en redan hårt ansträngd arbetspendlingssträcka är en vansinnig miljöpolitik.

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.

Projektet skapar bättre förutsättningar för folk att cykla hela eller delar av sträckan Uppsala – Björklinge. Trafikverkets bedömning är inte att det skulle ske på bekostnad av fordonstrafikanterna då många fullt fungerande vägar har en motsvarande utformning. Det framtagna förslaget bygger inte på att det som reser längs med väg 600 idag måste välja en annan väg.

Flera synpunktslämnare framför önskemål om vänstersvängfiler längs sträckan då avsmalning av vägen skapar oro för att göra säkra vänstersvägar.

En synpunktslämnare önskar, utifrån förutsättningarna vid varje specifik plats, vänstersvängfiler, belysning, tydlig skyltning, omkörningsförbud etc.

En synpunktslämnare framför synpunkter på att Trafikverket i tidigare bemötanden meddelat att det inte ingår i projektet att exempelvis förbättra vänstersvägar. Vad är anledningen till att den trafiksäkerhet som ni genom denna lösning försämrar inte ingår i projektet? Vänstersvägare t.ex. kan i nuläget göras säkrare genom att gå ut i vägrenen och släppa förbi bakomvarande fordon innan man gör sin vänstersväng. Detta kommer inte att gå med nuvarande lösning. Gäller exempelvis flera avfarter mellan Högsta och Björklinge. Svårigheter kan det även bli vid högersväng för att vänta in passerande cyklister på cykelvägen. Vad skulle det kosta att säkra upp vänstersvägar längs sträckan? Blir extrakostnaden jämförbar med den besparing som görs när cykelvägen inte längre byggs separat? Det vore väldigt tråkigt om det något år efter att bygget är klart visar sig att säkerheten måste förbättras och att det i slutändan kostat mer och gett oss en sämre lösning än det första förslaget där vägen behålls och cykelvägen är separat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna om vänstersvängfiler längs sträckan. Trafikverket utformar sina vägar utifrån Vägar och Gators utformning (VGU). För att Trafikverket ska tillskapa vänstersvängfält behöver andelen vänstersvängande trafik vara en betydande andel av huvudflödet. Där så är fallet har vänstersvängfält föreslagits. Det har inte gjorts beräkning av kostnader för fler eller andra vänstersvängfält är de som föreslås.

En synpunktslämnare framför att denne bor i Björklinge och både brukar cykla och åka buss. Synpunktslämnaren var initialt positiv till projektet men menar på att cykelvägen inte är så nödvändig att det är värt att göra hela väg 600 till en flaskhals, så som det ser ut i Lövstalöt idag. Säkerheten är bra men inte nödvändig. Om projektet inte innebär en säkrare och bättre trafik på alla fronter så har projektet faktiskt förlorat sitt ändamål.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverkets bedömning är att en avsmalning av väg 600 till fördel för gång- och cykelvägen inte kompromissar med trafiksäkerheten. Den föreslagna utformningen är likvärdig med många andra vägar i landet vilka inte är mer olycksdrabbade än väg 600.

Flera synpunktslämnare framför att ett vänstersvängfält behövs vid Lilla Blomsberg.

En synpunktslämnare önskar vidare att vägrenen behålls en kortare sträcka i norrgående riktning för att accelerera upp till 80 km/h. Synpunktslämnaren anser att föreslagen lösning blir trafikfarlig då bakomvarande fordon kanske inte uppmärksammar att ett fordon framför ska svänga av vänster. Vidare påpekar synpunktslämnaren att trafiken har ökat väsentligt sedan förslaget lades fram första gången.

En synpunktslämnare önskar att det införs ett omkörningsförbud på den berörda sträckan, om inte vänstersvängfält kan byggas.

En synpunktslämnare framför att in- och utfarten till Lilla Blomsberg används frekvent varje dag av, en ridskola med 280 ridande per vecka, 3 hushåll samt tung industritrafik från asfaltsverket. Vänstersvängen in om man kommer från Uppsala är belägen precis nedanför ett backkrön där trafiken idag använder sig av vägrenen. Synpunktslämnaren undrar hur Trafikverket tänker sig detta i framtiden? Denne undrar också om dessa risker inte kan hanteras inom detta projekt, var och hur kan man vända sig för att påtala kommande risker och förslag till eventuella ytterligare projekt?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Anslutningen till Lilla Blomsberg är en lågtrafikerad enskild väg. Kravet för ett vänstersvängfält är att andelen vänstersvängande trafik är en betydande andel av huvudflödet. Eftersom korsningen inte har några kapacitetsbrister idag utifrån dimensionerande maxtimme bedöms inte åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam. Det finns i dagsläget inga planer på omkörningsförbud vid Lilla Blomsberg.

En synpunktslämnare framför att det saknas en trottoar i anslutning till övergångsstället i Röbo-korset.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten och har inte något emot en trottoar där, men den inte är strikt nödvändig ut ett trafiksäkerhetsperspektiv. Garnisionsvägen på den aktuella platsen är kommunal, varför det måste till en finansiering från kommunen för att det ska kunna inkluderas i detta projekt.

En synpunktslämnare saknar åtgärder som underlättar för busstrafiken att svänga ut på väg 600 från väg 631, liknande utfarten från väg 633. 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. Det har inte planerats för några speciella åtgärder för busstrafik i korsningen mellan väg 600 och 631. Svängfilerna mot väg 631 och 633 kvarstår, den målade refugen smalnas av något jämfört med idag.

En synpunktslämnare undrar hur Trafikverket tänkt lösa överfarten från väg 631 och 633 till den kommande gång- och cykelvägen på ett säkert sätt? Denne undrar även när det är tänkt att länka samman cykel- och gångvägen mellan Bälinge och Ulva via Forkarbykorset till väg 600 längs med väg 633?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Vid korsningen väg 600 och väg 631 kommer en målade refug möjliggöra för gående och cyklister att passera ett körfält i taget när de tar sig mellan de två gång- och cykelvägarna. Gällande att länka samman Forkarbykorset med väg 600 ingår inte detta i projektet men vi ser till att rätt del på Trafikverket får del av synpunkten.

En synpunktslämnare framför att vajerräcken försvårar för vilt att komma av vägen och med ca 40-50 dovhjortar som korsar vägen regelbundet så kommer viltolyckor att öka. Vajerräcke gör även vägen farlig för ryttare eftersom deras nuvarande vägar som korsas inte kommer tas hänsyn till. Det innebär att häst och ryttare måste färdas på vägen (då cykelbanan inte blir en kombinerad rid/cykelbana) längre sträckor och inte har möjlighet att komma av vägen p.g.a. vajerräcket. Vägen blir livsfarlig för ryttare men även för bilisterna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Ett vägräcke, balkräcke, kommer uppföras mellan körbanan och gång- och cykelbanan. Det kommer finnas öppningar i räcket vid anslutningsvägar och därmed en möjlighet för både vilt och ryttare att passera.

Trafikflöden

En synpunktslämnare anser att nuvarande väg bör behållas tills vi ser vilka behov som uppstår i framtiden. Detta på grund av osäkerheten över framtidens resande. På kort sikt är behovet av att skilja långsamtgående fordon (max 45km/tim) från normal fordonstrafik (80km/tim) större än behovet av att skilja cyklar och gående från övrig trafik.

A-traktorer och mopedbilar väntas fortsätta öka kraftigt i antal på samma sätt som vi sett sedan 2015. Ny hybridteknik samt el är att vänta på dessa fordon, detsamma gäller moped klass 1.

Biltrafiken beräknas enligt trafikanalysen öka. Allt eftersom befolkningen ökar i kransorterna ökar behovet av breddning och trafikseparering på samtliga vägar. Därför ska vi naturligtvis avvakta med inskränkande av vägbredd på aktuell sträcka.

Det underlag Trafikverket nu använder härrör till stor del från gamla vägplanen 2015. De är inte aktuella utan nya behöver tas fram. Jordbruksnäringen som dominerar sträckan väntas få ökade behov av allt längre transporter på allmän väg på grund av fortsatt sammanslagning av fastigheter. Bredden på fordonen väntas också fortsätta öka enligt LRF. Därav behovet av att behålla vägar där breda fordon ryms inom sin korriktning och ej inkräktar på mötande trafik.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket vill öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister och bedömer att det kan ske inom befintlig väg. Samtliga långsamtgående fordon kommer kunna ta sig fram på vägen. För norrgående kommer de få köra i körfältet som de motorfordon de är. Trafiksäkerheten kommer bli oförändrad för dem och bättre för cyklister, fotgängare och mopeder som får framföras i max 30km/tim.

Det har genomförts trafikmätningar efter 2015, bland annat under 2018 och i februari 2021. Den föreslagna lösningen fungerar på flera av länets vägar. Föreslagen vägbredd motsvarar tre lastbilar i bredd. Omkörning kan ske när dessa kan genomföras på ett säkert sätt.

Flera synpunktslämnare undrar om det gjorts mätningar på hur många som cyklar på vägen idag och hur många som väntas göra det när projektet genomförts.

En synpunktslämnare föreslår att Trafikverket ska börja med att undersöka hur många som faktiskt går eller cyklar på väg 600. Denne är en av få som faktiskt cyklar där och det är inget som helst problem med dagens väl tilltagna vägrenar.

Flera synpunktslämnare menar att det är få cyklister men däremot många långsamtgående fordon.

En synpunktslämnare undrar vilka mätningar som har gjorts av antalet biltrafikanter, cyklister och lgf fordon på sträckan Björklinge-Uppsala? Har dessa gjorts under de senaste 4 åren? Vart kan man ta del av dessa mätningar om det gjorts några?

Trafikverkets kommentar:

En mätning som genomfördes på väg 600 strax söder om Ärnäsvägen under hösten 2018 visade att andelen långsamtgående fordon (25-55km/tim) bestod av ca 0,3% av det totala trafikflödet (i snitt 34st/dag). En mätning av antalet cyklister under samma period och på samma plats visade att i snitt cyklade 21st/dag. Statistik från Transportstyrelsen visar att antalet LGF ökat med ca 60% 2016-2021, så nu bör det köra upp till 54st/dag. Som jämförelse finns en cykelmätning på väg 72, som har separat cykelväg, och den vägen hade 63-94 cyklister och mopeder per dag. Mätningen gjordes strax norr om korsningen mot väg 55. Trafikverket hoppas få till en liknande ökning på väg 600.

Flera synpunktslämnare har synpunkter och funderingar gällande trafikmätningen som genomfördes i februari. Är trafikmätningen representativ när många har jobbat och haft undervisning på distans, det borde innebära mindre trafik än normalt.

En synpunktslämnare framför även att mätningen inte fångar upp de lantbruksmaskiner som ofta åker på vägen under odlingssäsong.

En synpunktslämnare undrar också om Trafikverket har tagit hänsyn till byggen av alla bostäder som kommer ske inom en snar framtid på åkrarna mellan Löfstalöt och Bältinge?

En synpunktslämnare undrar om Trafikverket är medveten om hur mycket tung trafik som använder vägen. Många långträdare väljer sträckan väg 600 på sträckan Uppsala – Månkarbo för att slippa kontroll och vägning på E4. Dessutom finns det mycket tung trafik på grund av grustag och sågverk etc.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Väg 600 trafikeras av 7610 fordon per dygn (3805 i vardera riktningen), varav 790 fordon är tung trafik och skyltad hastighet är 80 km/tim. Den senaste mätningen genomfördes i februari 2021. Mätningar genomfördes också 2018 och dessa pekar på en mycket liknande situation, vilket tyder på att trafiksiffrorna är representativa. Väg 600 har dessutom den stora fördelen att den är parallell med en motorväg, dvs det finns en överkapacitet för de som bor i Björklinge och vill ta sig in till stan. Väg 600 och motorvägen har absolut kapacitet att hantera eventuella nya bostäder. Får vi dessutom de som bosätter sig där att ta cykeln frigörs ännu mer kapacitet.

En synpunktslämnare undrar varför väg 700 använts för att beräkna antalet bilar på väg 600? Boende i Björklinge väljer antingen 600 eller 700 och fördelningen har förändrats över

tid. Den påverkas av belastning inne i Uppsala. Efter att Kumlaavfarten blev handelscentrum med rondeller och mer trafik är 600 mer gynnsam än E4 i flera fall.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Att använda förändringar i trafikflöden på angränsande vägar är ett bra sätt att räkna/kvalitetssäkra trafikflödena på en väg. Den senaste mätningen för väg 600 genomfördes i februari 2021. Mätningar genomfördes också 2018.

En synpunktslämnare framför att även om cykel är ett miljövänligt alternativt transportmedel så är det inte realistiskt att tro att många ska börja pendla regelbundet från Björklinge på grund av avstånd och den tid det tar. Det är inte heller realistiskt att tro att de 16-17-åringar (de som nu kör mopedbilar längs sträckan) skulle välja att cykla istället, bara för att det finns en cykelväg, vilket är ett av de svar Trafikverket har skrivit till synpunktslämnare. Vidare framför denna att lösningen att bilpendlare från Björklinge ska välja motorvägen till Uppsala istället inte är lämplig. Framförallt då sträckan som behöver färdas i bil är ca 1-1,5 mil längre tur och retur (vilket blir minst 25% mer mil), vilket är sämre både för miljön och ekonomin. De extra milerna kommer också vara med högre hastighet och därmed högre förbrukning. Om fler skulle välja att pendla via motorvägen istället skulle detta också medföra ökad trafikbelastning på redan hårt belastade infarter/vägar (avfarter och rondeller mm från motorvägen, framförallt i rusningstrafik) till Uppsala samt anslutande vägar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Trafikverkets ambition med detta projekt är att skapa bättre förutsättningar för folk att gå och cykla hela eller delar av sträckan Uppsala – Björklinge. Trafikverket har gjort bedömningen att en gång- och cykelväg kan skapas inom befintlig väg utan att kapaciteten på vägen försämras. Detta på grund av vägen idag är bredare än vad den behöver vara utifrån hastighet och trafikflöden. Det framtagna förslaget bygger inte på att de som reser längs med väg 600 idag måste välja en annan väg.

En synpunktslämnare menar att det rör sig fler långsamtgående fordon längs vägen än cyklister.

En synpunktslämnare tror att Trafikverket, trots mätning, har underskattat hur många LGF-fordon som åker denna sträcka dagligen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket är medveten om att det färdas många LGF-fordon på vägen. I norrgående riktning kommer de få använda sig av körfältet som de motorfordon de är. Trafikverkets förhoppning är att gång- och cykelvägen ger folk bättre förutsättningar att välja cykel som färdmedel.

En synpunktslämnare undrar om antalet cyklister förvänts öka så pass att Trafikverket prioriterar en cykelbana framför boendes möjligheter att åka med kommunala kommunikationer samt hur man i så fall beräknar en ökning av antalet cyklande från Björklinge och Lövestalöt?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket anser inte att möjligheten att cykla längs med sträckan står i motsats till boendes möjligheter att åka med kommunala kommunikationer. De antal busshållplatser som föreslås tas bort är utifrån Region Uppsalas analyser och beslut. De har inget med gång- och cykelvägen att göra mer än att de ligger längs Trafikverkets väg och då behöver hanteras i samma vägplan som gång- och cykelvägen. En mätning av antalet cyklister idag visar på att det i snitt cyklar 21st/dag och förhoppningen är antalet ökar. Trafikverket kommer efter vägens ombyggnad genomföra nya mätningar och följa upp antalet som färdas med cykel.

Framkomlighet

Många synpunktslämnare framför att väg 600 idag är en välfungerande väg och att en avsmalning av körbanorna kommer att innebära försvårande av omkörning av långsamtgående fordon, vilket kan leda till köbildningar, farliga omkörningar och ökad risk för olyckor. Det förekommer många olika trafikslag på denna väg.

En synpunktslämnare framför att den föreslagna avsmalningen av väg 600 kommer begränsa möjligheten till omledning från E4an.

En synpunktslämnare ställer frågan varför moped, mopedbilar, A-traktorer, jordbruksmaskiner m.fl. ska tvingas ut i samma körfält som bilar, lastbilar, bussar, motorcyklar m.fl.

En synpunktslämnare anser att Trafikverket underskattar konsekvensen av att tvinga ut långsamtgående fordon i 80km-körfältet. Det är "oskyddade minderåriga trafikanter" i dessa mopedbilar och mopeder. Det räcker med en mopedbil i rusningstid för att stoppa upp trafiken på hela sträckan. Det tar tid även efter denne har lämnat vägen innan köerna sakta börjar lösa upp sig. Dessa fordon är dessutom på stark frammarsch enligt trafikanalysen och kan väntas öka om Transportstyrelsen ändrar regler för hastighet. Detta bör tas med i beräkningarna. Synpunktslämnaren framför att denne har långtradare som kommer hem i rusningstrafik och använder vägrenen för att få ner hastigheten till 10km/tim för att komma in på parkeringen med ett lass på 35 ton.

En synpunktslämnare tycker det är ett vansinnigt projekt med tanke på alla epa-/a-traktorer, mopeder och mopedbilar som kör på sträckan.

En av synpunktslämnarna framför att ökade köer och omkörningar också påverkar miljön negativt.

Ytterligare en synpunktslämnare ställer sig frågan hur miljövänligt det är att istället välja väg E4 vilken är 1 mil längre enkel resväg?

En synpunktslämnare påtalar risken för att bilister tar andra vägar istället, t.ex. innervägen via Skuttunge-Bälinge. Det bästa vore om vägen kunde bli en 90-väg igen som den var under väldigt många år.

Trafikverkets kommentar:

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. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra

platser. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600.

Väg 600 kommer fortsatt fungera som en omledningsväg till E4 om behovet uppstår. Hastigheten 80km/tim kommer kvarstå.

Samtliga långsamtgående fordon, inklusive mopedbilar och mopeder, kommer kunna ta sig fram på vägen. För norrgående kommer de få köra i körfältet som de motorfordon de är då det är så det fungerar runt hela Sverige. Att fordonstrafikanter mellan Uppsala och Björklinge skulle skilja sig från övriga fordonstrafikanter i landet tar Trafikverket för osannolikt.

Trafiksäkerheten kommer bli oförändrad för dem och bättre för cyklister, fotgängare och mopeder som får framföras i max 30km/tim. Detta vet vi då vi tex. kan jämföra med väg 72 som är smalare än vad väg 600 kommer bli, och den har separerad cykelbana och lika stor trafikmängd. Den har samma mängd olyckor för bilar, men inga moped- eller cykelolyckor.

Fordonstrafiken kommer inte separeras via ett mitträcke så omkörningar av långsamtgående fordon kommer vara möjlig när det är lämpligt utifrån väglag och trafiksituation.

Möjligheten att välja väg E4 som färdväg istället för väg 600 finns alltid men det framtagna förslaget bygger inte på att de som reser längs med väg 600 idag måste göra det.

Flera synpunktslämnare framför oro över kollektivtrafikens framkomlighet.

En synpunktslämnare undrar hur mycket längre tid sträckan Björklinge – Uppsala kommer ta med buss när vägen blir smalare och omkörningsmöjligheterna minskar?
Synpunktslämnaren undrar också från vilket parti denna idé kommer.

Flera synpunktslämnare undrar hur det är tänkt om en buss hamnar bakom en a-traktor då den inte kommer kunna köra om.

Flera synpunktslämnare undrar hur det är tänkt att bussarna ska kunna hålla sina tidtabeller om de ska ligga i samma körfält som långsamtgående fordon?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket och Region Uppsala, vilka också ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Under projektets gång har Trafikverket och Region Uppsala haft flera samråd och dialoger. En sammanfattning av Region Uppsalas synpunkter finns att ta del av i kap. 3.1.3 och 3.2.2 i denna samrådsredogörelse. Det är även Region Uppsala som beslutat om vilka busshållplatser som ska avvecklas eller rustas upp.

Den föreslagna utformningen av väg 600 är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra platser. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600. Då likande lösningar fungerar bra i övriga delar av landet har Trafikverket gjort bedömningen att det kommer fungera även här. Omkörningar kommer fortsatt vara möjliga när trafiksituation och väglag tillåter.

En synpunktslämnare påtalar att en jordbruksmaskin på väg mellan sina ägor eller på väg till eller ifrån Traktor Nord idag rymts inom sin körriktning om den använder körfält + vägren. Det stör alltså inte mötande trafik. Synpunktslämnaren undrar hur det är tänkt att dessa förflyttningar ska ske om man måste inkräkta på mötandes körfält?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Precis som på en vanlig landsväg kommer jordbruksmaskiner få använda sig av delar av mötande körfält om de är bredare än 3,25 meter.

Flera synpunktslämnare framför att de saknar återkoppling på sina tidigare synpunkter och önskar att Trafikverket tänker ett varv till på lämpligheten att förlägga cykelbanan i samma vägkropp som bilvägen. Idag finns förmånen att ha en väg där de med större fordon inte hindrar övrig trafik alls egentligen. Detta är bra både framkomlighetsmässigt och säkerhetsmässigt vid eventuella haverier på bilar/bussar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. I samrådskedet inkommer ett stort antal yttranden varför det inte är möjligt att ge varje synpunktslämnare personlig återkoppling. De synpunkter som inkommit har kategoriserats och bemötts i samrådsredogörelsen. Denna finns tillgänglig på projektets webbsida; www.trafikverket.se/uppsala-bjorklinge

Det finns flera anledningar till att gång- och cykelvägen föreslås förläggas inom befintlig väg. Bland dessa att den befintliga vägen är bredare än vad den behöver vara, att ny mark inte behöver lösas in från fastighetsägare, möjligheten att spara på jordbruksmark och att 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. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra platser. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600.

Ett par synpunktslämnare undrar hur Trafikverket tänkt att man ska ta sig förbi långsamtgående fordon när vägen smalnas av.

En synpunktslämnare undrar om förslaget medför risk för lång köbildning bakom långsamtgående fordon på grund av svårigheten att ta sig förbi dem?

En synpunktslämnare påtalar att vägen under maj-september trafikeras av stora breda jordbruksmaskiner. Synpunktslämnaren undrar om det är tänkt att biltrafiken ska bilda kö bakom dessa eller om de ska tvinga mötande trafik ut på vägrenen för att kunna köra om? Den som tvingar ut mötande trafik på vägrenen mister dessutom sitt körkort.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Vägen kommer även efter ombyggnaden vara tillräcklig för samtliga motorfordon. I norrgående riktning kommer långsamtgående fordon få köra på körfältet som det motorfordon de är. I rusningstid kan köbildning ske precis som på de flesta platser. Omkörning kan ske när väglag och trafiksituation tillåter.

Flera synpunktslämnare framför synpunkter på Trafikverkets bemötande och svar i förra skedet där de konstaterar att eventuell köbildning kan uppstå vid många långsamtgående fordon under rusningstid men att det inte är skäl nog att låta bli att anlägga en gång- och cykelväg. Synpunktslämnarna framför att alla som väljer att resa med buss också kommer att drabbas av dessa köbildningar med längre restid som följd. Risken är att det blir mer oattraktivt att välja buss som färdmedel istället för egen bil. Alla kan inte heller cykla, många bor och/eller arbetar alltför långt från fungerande allmänna kommunikationer, eller behöver av andra skäl behöver använda bil, och där avståndet är helt orimligt långt för att cykla.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Köbildning kan, precis som på alla vägar, uppstå under rusningstid. Vägens utformning kommer möjliggöra omkörning av t.ex. långsamtgående fordon när trafiksituationen så tillåter. Gällande kollektivtrafiken så har Trafikverket kontinuerlig dialog med Region Uppsala och har inte fått några synpunkter eller indikationer på att den föreslagna utformningen skulle hindra deras framkomlighet.

Flera synpunktslämnare framför en oro för att det ska bli svårt för utrykningsfordon att ta sig fram.

Ambulansen i Uppsala har i ett yttrande framfört att de anser att vägens vägren bör vara oförändrad för att inte minska framkomligheten, och de ser helst att cykelvägen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv görs friliggande.

En synpunktslämnare framför att denna som anställd i räddningstjänsten ser problemen med utrykningsfordon som inte har samma möjlighet till framkomlighet. Också som brandman med jour i hemmet får denne ännu svårare att ta sig till brandstationen på utsatt tid. Personen tror även att olyckor kommer öka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Framkomligheten kommer delvis att försämrats med den föreslagna utformningen, men den inte till den grad att det rättfärdigar en annan lösning. Vägrenen kommer finnas kvar på västra sidan och omkörningsmöjlighet kvarstå då vägen inte blir mötesseparerad. I andra projekt har smalare körfält godkänts av räddningstjänsten.

Trafiksäkerhet och trygghet

En synpunktslämnare frågar om det finns beräkningar på hur många fler omkörningar Trafikverket räknar med att det kommer bli? Och hur detta ställs mot nollvisionen? Synpunktslämnaren undrar vidare hur långt in på cykelbanan en bil kommer om den kör in i räckan i 80 km/h.

Trafikverkets kommentar:

Det finns inte någon beräkning av antalet omkörningar. Vi bidrar till nollvisionen genom just säkrare cykelmöjligheter. Vår utformning utgår från regelverket för hur vägar kan utformas. Väg 600 har idag en annan utformning, med bredare vägrenar jämfört med hur landsvägar ser ut på de flesta andra platser. Dvs vi vet att vägen kommer att fungera även utan vägrenarna. Ta exempelvis väg 72 mot Sala. Samma trafikmängder, åkrar, många pendlar in till stan, och helt utan breda vägrenar. Trots det fungerar vägen bra, och olycksstatistiken är till och med bättre än på väg 600. Om vi t.ex. jämför statistiken de

senaste 10 åren mellan väg 72 och 600 ser vi att väg 600 hade 2 olyckor med mopeder och cyklar, medans väg 72 hade 0 (och den har separat cykelbana). De hade båda 2 olyckor med mötande fordon. De vägräcken vi designar för tränger in upp till 1 m, beroende på hastighet och tyngd av fordonet.

En synpunktslämnare framför att denne hört att racercyklisterna i klunga inte kommer använda den planerade gång- och cykelvägen på grund av att den är för smal utan använda körbanan istället. Hur påverkar det trafiksäkerheten?

Trafikverkets kommentar:

Tack för inkommen synpunkt. Gång- och cykelvägen föreslås utformas med en bredd på 2,5 meter. Bredden är tillräcklig för landsvägscyklister/racercyklisterna och även för att två cyklister ska kunna möta varandra på ett säkert sätt. Att cykla på körbanan är inte tillåtet när denna har en hastighet högre än 50km/tim och det finns en cykelväg bredvid.

En synpunktslämnare har ställt frågor om trafiksäkerheten kring St1-macken med tanke på gång- och cykelvägen då det kan bli konflikter med in- och utfarter. Personen undrar också vem som har väjningsplikt vid utfarten? Synpunktslämnaren har också föreslagit att gc-vägen kan dras runt dennes fastigheter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket vill skapa en så rak och gen gång- och cykelväg som möjligt varför en dragning bakom fastigheterna inte är aktuell. En sådan lösning skulle även ta jordbruksmark i anspråk och kosta mer att anlägga.

Flera synpunktslämnare framför att de inte tycker Trafikverket förstår de synpunkter som inkommit när de skriver att "det fortfarande går att köra om". De vill inte ha tillbaka det. De har gått från en av Sveriges mest olycksdrabbade vägsträckor till en väg där alla nu lugnt och sansat ligger och tuffar i 80km. Även i rusning. Alla håller sig till denna jämna fina rytm utan konstigheter. De vill inte tillbaks till ryckighet i hastighet med idiot-omkörningar trots möten och tillbud och olyckor som följt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafiksituationen går inte att jämföra med när väg 600 var en europaväg. Då färdades cirka 18000 fordon per dygn. Idag är det mindre än hälften av detta.

Trafikverket har tidigare svarat att det fortfarande går att köra eftersom så är fallet. Övrig trafik behöver anpassa sig till eventuella långsamtgående fordon och får köra om när väglag och trafiksituation tillåter.

En synpunktslämnare framför att det på grund av långa avstånd är betydligt fler mopeder än cyklar som trafikerar aktuell väg. De flesta av dessa är då på hemväg mellan 16-17 då det är som mest trafik. Synpunktslämnaren undrar var det är tänkt att dessa i så fall ska färdas på vägen? Ska dom köra på en 50 cm "vägren" mellan ett räcke på ena sidan och bilar, bussar, lastbilar på den andra sidan?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Enligt gällande lagstiftning ska de mopeder

som kör över 30km/tim färdas på vägen och de som kör max 30km/tim kan använda sig av gång- och cykelvägen.

Fler synpunktslämnare framför att de inte skulle släppa ut sina barn på en cykelväg i direkt anslutning till landsväg.

En av dessa anser att det är orimligt att en refug eller lågt räcke skulle skydda. Om man vill satsa på att folk ska ta cykel istället, gör då en säker cykelväg som den mot Störvreta eller Vänge. Varför får Björklunge inte samma förutsättningar?

En av synpunktslämnarna framför att även om gång- och cykelvägen skiljs från körbanan med staket kommer den upplevas som otrygg med tanke på närheten till passerande fordon.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har förståelse för att många skulle föredra en helt separerad gång- och cykelväg. På just denna plats är det inte försvarbart att ta ytterligare jordbruksmark för en separerad gång- och cykelväg. Dagens väg 600 är betydligt bredare än vad den behöver vara utifrån trafikflöden och hastighet.

Den föreslagna utformningen med räcke mellan körbanan och gång- och cykelvägen är betydligt säkrare än dagens situation.

En synpunktslämnare framför att de som kör mopeder och a-traktorer i de flesta fall är minderåriga. Synpunktslämnaren undrar vilket ansvar Trafikverket kommer ta för de olyckor dessa kommer att bli inblandade i?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. A-traktorer, mopedbilar och mopeder som framförs i minst 30km/tim är motorfordon och ska enligt regel färdas på vägen. Mopeder som framförs i max 30km/tim får färdas på gång- och cykelvägen.

Vägen utformas enligt gällande riktlinjer och lagstiftning vilket gör att den är tillräckligt säker. Samtliga fordonstrafikanter är skyldiga att anpassa hastighet, fordonsplacering och fordon utifrån trafiksituationen. Eventuella ansvarsfrågor vid trafikolyckor hanteras av polisen.

En synpunktslämnare framför att det finns verksamhet på båda sidor av vägen som är beroende av transporter med stora fordon och att sikten är begränsad. Idag används vägrenen och busshållplatsfickan för att möjliggöra någorlunda trafiksäkra in- och utfarter.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Utformningen av förslaget har skett med hänsyn till trafikflöden och sikt. Där en större mängd svängande fordon passerar finns vänstersvängfiler. I övriga fall är det upp till fordonstrafikanterna att anpassa sig efter de hastigheter och trafiksituationer som uppstår.

En synpunktslämnare anser att väg 600 är en av våra minst olycksdrabbade vägar som vi har och att göra vägen mindre säker för bilisterna är inte rätt väg att gå. Det är en starkt trafikerad väg med tung trafik men det är även "landet" med många epabilar, tröskor, traktorer etc. Dvs många långsamtgående fordon. Idag kan dessa långsamtgående fordon

lätt komma åt sidan och påverkar inte trafiken nämnvärt. Men när dessa blocker trafiken till följd av cykelbanan så kommer köerna, trafikstockning och omkörning att öka. Kommer Trafikverket stå till svars för de familjer som mister sina familjemedlemmar? De ökade vård och sjukhuskostnaderna?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. 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. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra platser. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600.

Samtliga långsamtgående fordon, inklusive mopedbilar och mopeder, kommer kunna ta sig fram på vägen. För norrgående kommer de få köra i körfältet som de motorfordon de är då det är så det fungerar runt hela Sverige. Att fordonstrafikanter mellan Uppsala och Björklinge skulle skilja sig från övriga fordonstrafikanter i landet tar Trafikverket för osannolikt.

Trafiksäkerheten kommer bli oförändrad för dem och bättre för cyklister, fotgängare och mopeder som får framföras i max 30km/tim. Detta vet vi då vi tex. kan jämföra med väg 72 som är smalare än vad väg 600 kommer bli, och den har separerad cykelbana och lika stor trafikmängd. Den har samma mängd olyckor för bilar, men inga moped- eller cykelolyckor.

En synpunktslämnare anser att vajerräcke är en falsk trygghet där man inte är skyddad om en långtradare drar rakt igenom. Så länge cykelbanan ligger på vägen med enbart ett vajerräcke emellan så kommer barn/ungdomar aldrig kunna nyttja cykelbana då det är en alldeles för trafikerad väg att vara vid och helt oacceptabelt att korsa för yngre.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Räcket som planerar att skilja körbana och gång- och cykelväg från varandra är ett vägräcke och inte ett vajerräcke. Räcket är utformat för att "trycka tillbaka" de fordon som åker in i det. Den föreslagna utformningen är betydligt säkrare att vistas vid än dagens utformning.

En synpunktslämnare framför att denna kommer titta på olycksstatistiken innan och efter om Trafikverket nu tänker gå emot de människor som bor, kör och faktiskt cyklas längs vägen, och förlägga cykelbanan på vägen mot deras vilja. Denna statistik kommer att lyftas och synpunktslämnaren funderar på vem som ska stå till svars för att medvetet göra en väg sämre och mindre säker för bilisterna och som ska ha de ökade olyckorna på sitt samvete.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverkets bedömning är att säkerheten kommer bli oförändrad för fordonstrafikanter och bättre för cyklister, fotgängare och mopeder som får framföras i max 30km/tim. Detta vet vi då vi tex. kan jämföra med väg 72 som är smalare än vad väg 600 kommer bli, och den har separerad cykelbana och lika stor trafikmängd. Den har samma mängd olyckor för bilar, men inga moped- eller cykelolyckor. Det är upp till varje fordonstrafikant att framföra sitt fordon utifrån rådande väglag och trafiksituation.

Underhåll

Flera synpunktslämnare framför att vägen blir svårare att underhålla och snöröja med räcke mellan bilväg och cykelväg och framför en oro för att vägbanans snö kommer hamna på cykelvägen.

En av dessa framför att cykelbanan inte kommer vara framkomlig ens med vinterdäck, om inte snöröjning av cykelvägen och vägen sker samtidigt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket kommer säkerställa att den tänkta utformningen går att snöröja på ett tillfredsställande sätt. Projektet har en kontinuerlig dialog med den del av Trafikverket som sköter underhåll.

En synpunktslämnare önskar att Trafikverket istället lägger pengarna på underhåll av vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. En gång- och cykelbana kommer att anläggas och det underhåll som krävs på vägen kommer att ske.

Finansiering och samhällsekonomiska konsekvenser

Flera synpunktslämnare framför att om det inte finns ekonomi för att bygga en separat cykelbana utan inskränkning av vägbredden så bör man väl avvakta till det råder ekonomiska förutsättningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Bedömningen har gjorts att gång- och cykelvägen kan tillskapas inom befintlig väg då dagens väg är bredare än vad den behöver vara. Det finns flera fördelar med denna lösning, bland dessa att ny mark inte behöver lösas in från fastighetsägare, möjligheten att spara på jordbruksmark och att 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. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra platser runt om i landet. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600.

En synpunktslämnare framför att en fristående cykelväg är det enda hållbara och trafiksäkra alternativet, den lösning som nu förespråkas är i princip bortkastade pengar och slöseri med resurser. En fristående cykelväg kostar mer pengar men då Uppsala kommun enligt deras egna uppgifter vill satsa på landsbygden och Björklinge enligt uppgift är ett prioriterat område (vilket dock inte visats så mycket av hittills) så är nog en kontakt med Kommunen och en förfrågan om de kan vara medfinansierare för en fristående cykelväg att rekommendera

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Bedömningen har gjorts att gång- och cykelvägen kan tillskapas inom befintlig väggkropp då dagens väg är bredare än vad den behöver vara utifrån hastighet och trafikflöden. Den förslagna utformningen kan jämföras med många andra vägar runt om i landet, bland dessa t.ex. väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängd.

En synpunktslämnare undrar om det verkligen är vettigt att förstöra väg 600 för några få cyklister. Vad blir priset per användare av gång- och cykelvägen? Trafikstockning, långsamtgående fordon m.m. ger högre olycksrisk. Bör bli mer utsläpp pga trafikstockning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverkets ambition är att fler ska välja cykel som transportmedel på hela eller delar av sträckan. En gång- och cykelväg som är avskild från körbanan med ett räcke är tryggare och mer trafiksäker än idag. Trafikverkets erfarenhet från andra vägar är att en säkrare gång- och cykelväg brukar leda till ett ökat antal cyklister. Förslaget innebär att vägrenen på östra sidan av väg 600 reduceras till 0,5 meter för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Befintlig vägren på västra sidan kommer vara kvar. Utformningen som föreslås är fullgod utifrån vägens trafikflöde och hastighet. Omkörning av eventuella långsamtgående fordon kan ske när trafiksituation och väglag tillåter.

En synpunktslämnare framför att dennes skattepengar behövs på bättre ställen och att Trafikverket bör lägga ner projektet.

En annan synpunktslämnare tycker förslaget är ett slöseri med pengar.

En synpunktslämnare framför att när så mycket pengar ska läggas på en gång och cykelväg bör det finnas underlag på att det är något som de boende utmed väg 600 vill ha. När man läser alla kommentarer har denne svårt att tro det är så. Dessa pengar bör kunna användas på mycket bättre sätt, eller lägga till lite mer så även vi i Björklinge kan få en fristående cykelväg. Varför inte göra en omröstning, inte mer än rätt när det handlar om skattepengar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket kan med nuvarande förslag tillskapa en gång- och cykelväg som förbinder Uppsala-Lövstalöt-Björklinge med varandra och till en lägre produktionskostnad än tidigare. På just denna plats är det inte försvarbart att ta ytterligare jordbruksmark för en separerad gång- och cykelväg. Detta på grund av att dagens väg 600 är betydligt bredare än vad den behöver vara utifrån trafikflöden och hastighet.

Trafikverkets ambition är att fler ska välja att använda cykel som transport på hela eller delar av sträckan och att fler känner att de kan tryggt och säkert transportera sig till en busshållplats.

Busshållplatser

Flera synpunktslämnare önskar en busshållplats i närheten av korsningen mot Lilla Blomsberg.

Flera synpunktslämnare är missnöjda med att hållplatsen Lilla Myrby ska stängas.

En synpunktslämnare önskar att alla busshållplatser mellan Uppsala och Björkligen ska finnas kvar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har ingen beslutanderätt gällande busshållplatser utan denna ligger hos Region Uppsala.

Gällande Lilla Myrby har Region Uppsala beslutat att den ska behållas. Trafikverket kommer justera utformningen av vägplanen så att busshållplatsen Lilla Myrby behålls och tillgänglighetsanpassas.

Flera synpunktslämnare framför synpunkter mot att busshållplatsen vid Lytta föreslås tas bort. De framför att boende då kommer få gå cirka 1 km längs med vägen för att kunna resa kollektivt. Busshållplatsen nyttjas också av de barn som besöker ridskolan i Blomsberg.

En av dessa framför att det finns grund för ett ökat resandeantal framöver. Det bor studenter som på grund av pandemin haft distansundervisning och gång- och cykelvägen gör det möjligt för de skolelever som idag åker skoltaxi att istället åka buss. Den förhållandevis nystartade ridskolan har ett antal tillkommande resenärer. Om busshållplatsen ändå föreslås tas bort, så vill de att cykelvägen inte läggs mellan den gamla busshållplatsfickan och vägen utan att utrymmet blir kvar att använda för tex en skolskjutshållplats eller för att underlätta in- och utfart till verksamheterna på båda sidor.

En annan menar att resandet till hållplatsen Lytta ökade markant när ridskolan i Lilla Blomsberg (Bälinge ryttaförening) öppnade.

En tredje att de försämrade kommunikationerna för boende i Lytta väcker frågor om ifall deras säkerhet och möjlighet att nyttja de kommunala kommunikationerna är mindre värd än de 10-20 som beräknas cykla på sträckan och om säkerheten för de 10-tal skolbarn och vuxna som nyttjar busshållplatserna är underordnad projektets prioritering av de cyklister som eventuellt kommer att öka i framtiden? Förslaget innebär en avsevärd försämrad trafiksäkerhet för skolbarn och de tusentals bilister som dagligen färdas på sträckan.

Flera synpunktslämnare har svårt att se att detta kan vara en del av Trafikverkets långsiktiga trafiksäkerhetsstrategi och förenlig med de trafikpolitiska mål som Trafikverket försöker uppnå.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket har ingen beslutanderätt gällande busshållplatser utan denna ligger hos Region Uppsala.

Trafikverket ser inte att möjligheten att cykla längs med sträckan står i motsats till boendes möjligheter att åka med kommunala kommunikationer. De antal busshållplatser som föreslås tas bort är utifrån Region Uppsalas analys och beslut, det har inget med gång- och cykelvägen att göra mer än att de ligger längs Trafikverkets väg och då behöver hanteras i samma vägplan.

Gällande kollektivtrafik till ridklubben finns hållplatsen "Ärentuna vägsäl" att tillgå, som ligger söder om vägen in till ridklubben, som endast ligger ca 50 meter längre bort jämfört med hållplats Lytta.

Ett par synpunktslämnare anser att busstillgängligheten behöver ökas, inte minskas. Miljömålen måste väl ändå vara att få fler att resa kollektivt.

En synpunktslämnare framför att färre kommer att välja bussen. Boende nära indragna busshållplatser kommer knappast känna sig lockade att ge sig ut i regn- eller snöväder, eller under årets mörka del.

En synpunktslämnare undrar hur kollektivtrafiken gynnas av förslaget? Dels tas hållplatser bort och sen är sannolikheten hög att restiden ökar då bussar hamnar efter vänstersvängare eller långsamtgående fordon som inte kan åka på väggrenen längre.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket och Region Uppsala, vilka också ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Det är Region Uppsala som beslutat om vilka busshållplatser som ska avvecklas eller rustas upp. Även om vissa boende får en längre sträcka till busshållplatser så blir vägen dit tryggare och kollektivtrafiken mer effektiv med färre stopp.

En synpunktslämnare anser att man borde ta bort hållplatser i Löfstalöt, de har tillgång till Gamla Uppsala buss som går med tätare mellanrum än bussar från/mot Björklinge/Tierp. Det kan finnas en hållplats kvar för avstigande i nordsydliga färdriktningen, i södra Löfstalöt, alltså in mot Uppsala. Dessutom kan hållplatserna läggas innanför länsväg 600 i Löfstalötområdet. Man kan gå några extra steg och i och med detta störs trafiken mindre.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har ingen beslutanderätt gällande busshållplatser utan denna ligger hos Region Uppsala.

En synpunktslämnare framför önskemål om att busskurerna vänds mot de håll bussen kommer från så att man faktiskt kan sitta ned utan att missa bussen, för att sikten är skymd av väggen. Kuren vid Björklingegården är helt omöjlig att sitta ner i, man måste stå i ytterkanten närmast vägen för att se bussen. Gissar att det är liknande problem vid de flesta kurerna. Jag tror att det blivit ett "feltänk" från början och att de nu slentrianmässigt vänds mot vägen? Är de i glas funkler det förstås.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Busskurer monteras av Region Uppsala, vilka ansvarar för kollektivtrafiken. Trafikverket har fört vidare synpunkten till Region Uppsala.

En synpunktslämnare föreslår att fickan för de busshållplatser som tas bort lämnas kvar, så kan ytan användas för tex en skolbusshållplats, eller en framtida mer flexibel kollektivtrafik i enlighet med regionens planer.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt. Där busshållplatser i södergående riktning tas bort lämnas fickorna kvar. För norrgående riktning kommer ytan från dessa att användas till gång och cykelvägen.

Övrigt

Flera synpunktslämnare tycker att projektet tagit tid och undrar varför.

En av dessa tycker att det bara är att börja asfaltera och sätta upp cykelvägsskyltar.

En annan framför att projektet skjuts upp hela tiden och att projektledare byts gång på gång, undrar vad orsaken är till förhållandet och varför alla andra cykelvägar prioriteras före denna?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Anledningen till att projektet tar tid är för att det finns en lagstadgad process för hur det ska gå till när Trafikverket får rätt att bygga om och bygga nya vägar.

Nuvarande projektledare började i projektet sedan 2019 och kan inte fullt svara på vad som skett tidigare. Men ett generellt svar är att planering av infrastruktur tar tid och bygger på politiska beslut och politisk vilja som också tar tid att nå fram till. Därefter måste kapacitet finnas hos Trafikverket och finansiering säkras i de långsiktiga planer som finansierar infrastruktur.

En synpunktslämnare framför att det som nu kvarstår i projektet är ett avskalat och urvattnat förslag. Att väg 600 smalnas av med minst 2,5 meter kommer påverka fordonstrafiken på olika sätt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för de inkomna synpunkterna. Nuvarande förslag innebär att en gång- och cykelvägen kan tillskapas utan att ny mark behöver lösas in från fastighetsägare, en stor del jordbruksmark påverkas och att investeringskostnaden minskar. 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. Den föreslagna utformningen är förenlig med de riktlinjer och den lagstiftning som finns och liknande utformning finns på många andra fullt fungerande vägar. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har smala vägrenar och ungefär samma trafikmängder som väg 600.

Flera synpunktslämnare framför att Trafikverket borde ta större hänsyn till inkomna synpunkter från boende/berörda som är negativa till att en cykelväg byggs på bekostnad av vägens bredd och trafiksäkerheten.

En synpunktslämnare framför att denne inte förstår varför Trafikverket inte lyssnar på alla boende i Björklinge som framför att förslaget är dåligt. Synpunktslämnaren gissar att

Trafikverket tänker att många kommer ta nya väg E4 istället men att det enda som kommer ske är att det blir trängre på väg 600 på grund av alla långsamtgående fordon.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket har förståelse för att många önskar behålla nuvarande bredd på väg 600. Den tillkom när vägen var E4 och hade ett trafikflöde på 18 000 fordon per dygn. Idag när hastighetsgränsen är satt till 80 km/tim och antalet fordon mer än halverats är vägen överdimensionerad. Eftersom det finns ett konstaterat behov av att skapa en gång- och cykelväg för att uppmuntra till mer hållbara färd sätt har detta förslag tagits fram. På grund av att den befintliga vägen är så väl tilltagen i bredd är det inte försvarbart att ta ny jordbruksmark i anspråk för att tillskapa en helt separerad gång- och cykelväg.

En synpunktslämnare framför att anläggande av en cykelväg enbart på en kortare sträcka, exempelvis mellan Lövstalöt och Uppsala som någon förespråkat, är ett alternativ som skulle vara det sämsta tänkbara. Detta då den sträckan är den mest trafikerade och vi boende i Björklinge skulle då få alla nackdelar och inga eventuella fördelar alls.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Den planerade gång- och cykelvägen kommer sträcka sig ända fram till Björklinge.

En synpunktslämnare undrar hur mycket längre utryckningstiden kommer bli för en ambulans om denne får en hjärtinfarkt mellan kl. 16-17 en vardag jämfört med idag?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Det finns inga beräkningar på eventuell påverkan på utryckningstiden. Förslaget som tagits fram innebär att vägytan har en bredd som motsvarar tre lastbilar i bredd. Räddningstjänst och blåljus kommer att kunna ta sig fram.

En synpunktslämnare undrar hur breda kommer jordbrukets maskiner och förflytningsbehov att vara om 20 år?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkten. Trafikverket har inte vetskap om hur framtidens jordbruksmaskiner kommer att se ut eller färdas. En sådan fråga är bättre att ställa till LRF.

En synpunktslämnare framför att det var ekonomiska sparbehov som föranlett att förslaget försämrats från att en helt separerad gång- och cykelväg till en avsmalning av befintlig väg. Nu hänvisas det till att jordbruksmark inte ska användas, vilket inte syns någon annanstans runt Uppsala. Det är bra med en gång- och cykelväg men det är tråkigt att det ska sparas in på ett bra förslag och tas fram ett betydligt sämre förslag som medför försämringar för alla fordonsslag.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Det finns flera anledningar till att nuvarande förslag har tagits fram. Att få ner investeringskostnaden är en av dessa och att

inte ta ny jordbruksmark i anspråk är ytterligare en. Den befintliga vägen är idag bredare än vad den behöver vara (få vägar i länet har så tilltagen körbana) och då är det lämpligaste alternativet att använda del av körbanan. Jordbruksmark får inte tas i anspråk om det finns andra möjliga lösningar, vilket det finns på just denna plats. Även om vägen förändrats är inte Trafikverket av uppfattningen att vägen försämras för samtliga fordonsslag.

En synpunktslämnare framför att det nog inte är någon större idé att tycka till om cykelbanan längs 600. Det finns ju en viss tendens att besluten alltid står fast oavsett vad folket tycker och att planerna är långt gångna och inte går att rucka på.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Det är bra att folk engagerar sig och tycker till även om Trafikverket inte alltid kan justera ett förslag efter synpunkterna. I detta fall är det bestämt att en gång- och cykelväg ska byggas och det förslag som tagits fram har bedömts vara det mest lämpliga utifrån platsens förutsättningar, riktlinjer, lagstiftning, ekonomi och yttranden.

En synpunktslämnare framför att Trafikverket borde göra långsiktiga beslut som blir bättre för alla och billigare i längden istället för ett kortsiktigt perspektiv som måste göras om, med försämring av liv, hälsa och pengar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket arbetar med långsiktiga beslut och har en ambition att förbättra infrastrukturen. Förslaget ökar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister och bedöms vara oförändrad för övriga trafikanter.

En synpunktslämnare framför att Trafikverket bör tänka om, skrota idén och göra något annat bra för de pengar det kostar att göra detta ingrepp på vägen som är bra som den är idag. Cyklarna får plats idag som det är och dom är väldigt få och kommer nog förbli så även om man gör en cykelbana.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Det har identifierats ett behov av gång- och cykelväg så att fotgängare och cyklister kan färdas tryggare på vägen. Ambition är att fler ska vilja välja cykel som färdmedel på om inte hela sträckan Uppsala - Björklinge så i alla fall en del av den.

En synpunktslämnare framför att Trafikverkets kommentarer i tidigare samråd skett på ett mycket oseriöst sätt. Synpunktslämnaren kräver att yttranden tas på allvar och framför att det ligger mer överväganden bakom yttrandena än vad Trafikverket verkar begripa.

De tänker naturligtvis även på yrkestrafik och de företag som verkar i bygden och utgör skatteunderlag för Trafikverket. Vad de som bor och verkar längs sträckan tycker borde härvidlag stå väldigt klart. Synpunktslämnaren kräver att bli lyssnad på och betonar att denne med flera är Trafikverkets uppdragsgivare och att vägen väl byggs för dom? Det helhetsperspektiv som de har vore önskvärt om även Trafikverket arbetar utifrån. Allt annat

är en stor skam. Synpunktslämnaren förutsätter att sammanställningen av detta samråd utförs på ett betydligt mer seriöst sätt än det förra. Vidare anser denne att Trafikverket bör tänka till över det som framförts och att inte göra något i deras bygd mot deras vilja.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverket tycker det är bra att folk engagerar sig och tycker till men har inte alltid möjlighet att justera ett förslag efter synpunkterna. Trafikverkets ambition har varit att kort och koncist bemöta de synpunkter som inkommit.

I detta fall är det bestämt att en gång- och cykelväg ska byggas och det förslag som tagits fram har bedömts vara det mest lämpliga utifrån platsens förutsättningar samt gällande riktlinjer och lagstiftning. Trafikverket värderar all lokalkunskap som uppkommer i dessa processer men allt är en avvägning och att tillmötesgå alla medborgare är inte möjligt. Trafikverket har som väghållare till vägar runt hela Sverige, en överblick och kunskap om vilka utformningar som traditionellt fungerar.

Flera synpunktslämnare framför att det saknas pendlarparkeringar längs väg 600 för de som vill ta bilen en bit på väg till en busshållplats.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt. Pendlarparkeringar är tyvärr inget som Trafikverket kan planera för i en vägplan, det är helt enkelt inte möjligt att ta mark i anspråk för sådana åtgärder. För frågor om pendlarparkeringar får Trafikverket därför hänvisa till Uppsala kommun.

Flera synpunktslämnare undrar hur mycket Trafikverket beräknar att kostnaden för olyckor kommer att öka. För fler olyckor kommer att ske.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har inga beräkningar för eventuella olyckor. Många vägar runt om i landet har likande dimensioner som föreslås för väg 600. Ett exempel är väg 72 mot Sala som har liknande trafikflöden, många som pendlar in till stan och helt utan breda vägrenar. Trots det fungerar vägen bra, och olycksstatistiken är till och med bättre än på väg 600.

En synpunktslämnare framför synpunkter mot Trafikverkets argument att förslaget minskar intrången i jordbruksmark. Synpunktslämnaren undrar varför det används som argument i detta projekt när cykelvägar läggs på åkermark i resten av länet? Uppland är det län som bygger bort mest åkermark i hela Sverige. Att man klubbar igenom en ny detaljplan som bygger bort ca 50ha åkermark i Bälunge/Lövstalöt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Den befintliga vägen är idag bredare än vad den behöver vara (få vägar i länet har så tilltagen körbana) och då är det lämpligaste alternativet att använda del av körbanan. Jordbruksmark får inte tas i anspråk om det

finns andra möjliga lösningar, vilket det finns på just denna plats. Detaljplaner tas fram av kommunen och inte av Trafikverket. Samma regler gäller dock för detaljplaner, men behovet att tillskapa nya bostäder kan vara ett acceptabelt motiv till att ta jordbruksmark i anspråk.

3.2.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ambulansen Uppsala

Ambulansen i Uppsala har i ett yttrande framfört att de anser att vägens vägren bör vara oförändrad för att inte minska framkomligheten, och de ser helst att cykelvägen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv görs friliggande.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Framkomligheten kommer delvis att försämras med den föreslagna utformningen, men inte till den grad att det rättfärdigar en annan lösning. Vägrenen kommer finnas kvar på västra sidan och omkörningsmöjlighet kvarstå då vägen inte blir mötteseparerad. I andra projekt har smalare körfält godkänts av räddningstjänsten.

Statens fastighetsverk

SFV har ingen erinran mot ombyggnaden då det inte bedöms störa fastigheten 74:4>2 nämnvärt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt.

Uppsala Akademiförvaltning

Uppsala akademiförvaltning framför att det är av yttersta vikt att väg 600 även efter den tänkta byggnationen av ny gång- och cykelväg är framkomlig för lantbruksmaskiner som kan ha en bredd på upp till ca 5 meter. En stor del av åkermarken som brukas av deras gårdar i området är endast tillgänglig genom transport på väg 600 och detta måste även fungera även i framtiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkommen synpunkt. I södergående riktning blir körfält och vägren i princip oförändrade (en minskning på 10cm). I norrgående riktning föreslås körfältet vara 3,25 meter och med en stödremsa på 50cm innan räcket mot gång- och cykelvägen. Precis som på en vanlig landsväg kommer jordbruksmaskiner få använda sig av delar av mötande körfält om de är bredare än 3,25 meter.

Ohlsén Logistik AB

Ohlsén Logistik AB håller i logistiken år några stora skogsföretag i Mälardalen. Väg 600 används av dem när de kommer från Enköpingsvägen och ska till Nyby Såg i Björklinge och motsatt när man ska därifrån och ut mot Enköping. De använder den också när de lastat i områdena runt Bälinge, Jumkil, Skuttunge och de socknar som är belägna väster om Uppsala och ska norrut, man kör då upp på nya E-4 i Björklinge.

Ohlsén Logistik AB framför att en körbanebredd på 3.25 meter är på tok för smalt, rent av trafikfarligt och försämrar arbetsmiljön kraftigt för yrkesförarna. All säkerhetsmarginal i sidled är då borta och det blir en balansakt med 30 cm marginal på var sida av fordonet, vilket är alldeles för lite och innebär att utsätta chaufförerna och andra trafikanter för onödiga risker.

Tyngdpunkten på ett timmerekipage är dessutom hög och den som är bekant med vägsträckan vet att den är utsatt för starka sidovindar och snödröj. Detta kräver korrigeringar i sidled då bilen kränger oavsett hur erfaren föraren är. Att då dessutom riskera att ha plogvall samt ev. moped mellan långtradare och vägräcke förstår varje praktiskt lagd människa att det är helt ogenomtänkt.

Deras uppfattning är att väg 600 idag är en trafiksäker, arbetsmiljövänlig och miljövänlig sträcka. Detta på grund av att densiteten är förhållandevis låg emellanåt jämfört med innan nya E-4 byggdes, de har lätt för att flytta sig åt sidan om någon vill köra förbi, det finns accelerationsutrymme på vägrenen när de kör ut från småvägarna och de kan själva på ett trafiksäkert sätt köra om långsamtgående fordon som traktorer, epatraktorer, skördetröskor, entreprenadmaskiner, mopeder mfl som alla åker väg 600 då motorvägen inte är ett alternativ men kan hålla sig på vägrenen.

De vill å det bestämdaste avråda från nämnda lösning då de anser sig veta vad de talar om och kräver att bli hörsammade.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. I södergående riktning blir körfält och vägren i princip oförändrade (en minskning på 10cm). I norrgående riktning föreslås körfältet vara 3,25 meter och med en stödremsa på 50cm innan räcket mot gång- och cykelvägen. Vägen utrustas endast med räcke mot gång- och cykelvägen. Stödremsan tillför en ytterligare säkerhetsmarginal för större fordon.

Lilla Myrby Samfällighetsförening

Lilla Myrby samfällighetsföreningen börjar med att tacka för den ändring som genomförts gällande busshållplatsen vid Lilla Myrby. Ett bra beslut som inte bara gäller oss boende utan även "det rörliga friluftsfolket" som använder hållplatsen som bas vid besök på Röboåsen.

Lilla Myrby Samfällighetsförening har två utfarter på väg 600 och som berörs av byggnationen för gång-och cykelvägen. De vill speciellt peka på den södra in- och utfarten

där extra hänsyn på öppningen i det kommande räcket måste tas. Detta med anledning av de både tunga och långa transporter som förekommer vid denna in- och utfart. Transporterna går både i norr- och södergående riktningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter och positiv återkoppling på Lilla Myrby. Öppningen vid den södra in- och utfarten var tidigare 22,5 meter men är till och med lite bredare nu när justeringar gjorts vid busshållplatsen. Den norra in- och utfarten är en öppning 26 meter bred öppning i räcket. Trafikverkets bedömning är att långtradare kommer kunna använda båda in- och utfarterna utan problem.

Cykelfrämjandet i Uppsala

CFU, Cykelfrämjandet i Uppsala, uppskattar att det blir cykelbana mellan Björklinge och Uppsala. Det ger inte bara en säker cykelpendling mellan Björklinge och Uppsala och för alla däremellan, utan ökar också möjligheten för grannar att besöka varandra utan att använda bil eller snabbare nå närmaste busshållplats.

En cykelbana bör vara rak, gen, plan, jämn och attraktiv för att öka resenärens vilja att använda cykeln som färdssätt. Att ta en del av den överbreda befintliga vägbanan ger automatiskt de tre först nämnda fördelarna, men motverkar den fjärde. CFU föredrar i princip att en cykelbana förläggs så långt bort som möjligt från motortrafikens buller.

Cykelfrämjandet framför att räcket, avbalkningen mot körbanan, bör vara förlåtande även för cyklister. Det bör vara liggande balkar eller dylikt som gör att cyklisten inte kör in i balkstolpar. Hindret bör ha sådan höjd att cyklister inte kan ramla över den och in i körbanan.

Inrinning från bilbanan bör hindras. Om befintlig vägbana tas i anspråk innebär det att vatten från bilbanan rinner in över cykelbanan.

Cykelfrämjandet efterlyser någon form av skydd mot det direkta bullret från däckens vägkontakt till örat för att inte göra cykling längs väg 600 oattraktiv. Bullerskydd bör monteras så högt att det hindrar en rak linje från södergående motortrafiks vänsterhjuls vägkontakt och södergående cyklists högeröra. Längs Röbo- och Tunåsen samt vid bebyggelsen i Björklinge. Längs övriga delen av cykelbanan åtminstone så högt som balkskyddet. Då kan cyklisten skydda sig något genom att ligga längst bort, åtminstone från norrgående trafiks direkta vägbuller.

Att cykla i mörker mot mötande trafik bländar och Cykelfrämjandet har skickat med exempel på hur det kan vara att cykla i mörker på dubbelriktad cykelbana intill trafikerad bilväg, i detta fallet Dag Hammarskjölds väg, Uppsala, som är en 40-sträcka.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Anledningen till att gång- och cykelvägen placeras intill körbanan är att vägen är bredare än vad den behöver vara och att det då inte är försvarbart att ta ny mark i anspråk. Bullerskydd på vägräcket bedöms inte vara förenligt med landskapsbilden. Gällande avrinning så är standard att vägmitt är högre för att skapa avrinning åt båda sidor om vägen. Skulle avrinning inte ske åt cykelbanans håll finns risk att vatten stannar kvar på vägen och istället skvätter upp på både cyklister och motorfordon som färdas längs vägen. Trafikverket har i dagsläget inte några planer på bullerskydd mellan körbana och gång- och cykelväg.

Traktor Nord i Uppsala AB

Traktor Nord framför en oro över den tilltänkta gång- och cykelvägen efter väg 600 mellan Uppsala och Björklinge. De framför att de kommer att få betydande hinder för angöring av maskiner till och från deras lokal i Lövstalöt med den tilltänkta avsmalningen av vägen. De är en växande leverantör i Uppsalaregionen av lantbruksmaskiner, skogs- och entreprenadmaskiner. Dessa ägare/maskiner besöker dagligen och året runt deras lokaler i Lövstalöt för service, reparationer samt leveranser av såväl nya som begagnade maskiner som säljs. Till detta kommer alla leveranser som sker med lastbil av reservdelar och förnödenheter.

I många fall är maskinerna som de servar/reparerar och säljer ända upp till 4-5meter breda och upp till 20-24meter långa samt långsamtgående, vilket gör att de kommer att utgöra ett betydande hinder för allmänheten och övrig nyttotrafik på den omnämnda vägsträckan mellan Uppsala och Björklinge om vägen avsmalnas. Idag fungerar angöringen väl utan att stå i strid med växande trafik på vägen. Det kommer i många fall bli nödvändigt med fördyrande förbil eller flaggbil för att ta sig fram till och från deras anläggning vilket kommer att utgöra betydande extrakostnader för deras verksamhet och för deras så samhällsviktiga kunder/maskiner som producerar mat och samhällsviktiga tjänster inom entreprenad mm.

Traktor Nord anser planen ska omarbetas för att nyttan och investeringen på 85,5 miljoner i en kompromiss som få verkar gilla och tror på skall bli tillräckligt säker för att antalet cyklister kan öka till en nivå överstigande ett särintresse. Beräknar man att antalet cyklister är mellan 10-20 dagligen så måste detta ses som ett särintresse. Kostnaden per cykelfärd om 20 dagligen cyklar på sträckan blir 2.342.- per cyklist och tillfälle, om man beräknar att kostnaden för bygget skall betalas med en avskrivningstid på 5 år. Till detta kommer även ökade underhåll av vägen samt kostnader för att göra cykelvägen farbar på vintern.

Traktor Nord anser att förslaget skall analyseras ytterligare för att alla intressen skall komma att höras och enas. Trafiken efter vägen ökar för varje dag då regionen genomgår kraftig expansion så att göra en viktig väg som väg 600 till en sträcka som blir trängre och svårare att framfara säkert och samtidigt dra ner på bussars stop låter som att det kommer att skapa en prövande väg för fortsatt tillväxt i regionen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Genom Lövstalöt finns en befintlig gång- och cykelväg vilket gör att väg 600 behåller sin nuvarande utformning längs denna sträcka. Angöring till och från Traktor Nords fastighet bör kunna ske på samma sätt som idag, oberoende av vilket färdriktning man kommer ifrån. Längs övriga delar av berörd vägsträcka är körfält och vägren i princip oförändrad i södergående riktning (det sker en avsmalning på 10 cm) och i norrgående riktning utformas körfältet som 3,25 meter plus en stödremsa på 0,5 meter innan räcke mot gång- och cykelvägen. Vad gäller förbil så är reglerna för när dessa ska användas satta utifrån fordonets bredd och längd, inte vägens bredd, vilket innebär att det inte borde bli någon skillnad jämfört med idag. Det finns ett konstaterat behov av gång- och cykelvägen längs denna sträcka. Ambition med gång- och cykelvägen är dels att de som redan idag cyklar så känna sig tryggare men också att fler ska uppmuntras att använda cykel som transport på hela eller delar av sträckan.

Setra Trävaror AB

Setra Trävaror AB är ett sågverk i Björklinge, Nyby. De främjar initiativ som medför förbättringar inom hälsa och miljö men inte på bekostnad av personsäkerheten. De anser att aktuellt förslag med cykelväg kommer medföra allvarliga konsekvenser i form av minskade vägbredder etc i ett redan utsatt område där pendlartrafik, barn och ungdomar samt yrkestrafik blandas. Det kommer försvåra och öka riskerna för närområdets intressenter, både för boende och näringsliv, något de ser allvarligt på. Utvecklingsinsatser kan istället riktas till uttalade risker i samhället, tex säkra överfarter för gående/cyklister utan att behöva befinna sig på väg 600, lokala cykelvägar i riskfyllda områden, riskfyllda övergångar i närhet till skola/förskola etc.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Trafikverkets ambition och förhoppning med detta projekt är att minska utsattheten för fotgängare och cyklister längs väg 600 genom att ge de oskyddade trafikanterna ett dedikerat och skyddat ställe att färdas på. Detta för att även ge trafikanter en tryggare miljö. Genom att förlägga hela cykelvägen på en och samma sida från Uppsala till Björklinge, minimerar vi även de oskyddade trafikanternas behov att korsa vägen. Vägen kommer efter byggnation fortfarande vara mycket bred, ytan motsvarar 3 lastbilar i bredd.

Sveriges Bussföretag

Avdelning CWUX inom Sveriges Bussföretag representerar ett stort antal bussföretag som via kollektivtrafik, turism och beställningstrafik trafikerar väg 600. De vill främja initiativ som medför förbättringar inom hälsa och miljö men inte på bekostnad av trafiksäkerhet vilket i aktuellt fall riskerar att försämrats. Förslaget kommer medföra allvarliga konsekvenser i form av minskade vägbredder etc i ett redan utsatt område där pendlartrafik, barn och ungdomar samt yrkestrafik redan blandas. Det kommer försvåra och öka riskerna för trafikanter av olika slag, boende utmed vägen samt intressenter i form av främst lokalt näringsliv men också externt. Avdelning CWUX menar därför att det bestämdaste att förslaget att smalna väg 600 för att skapa en smal cykelväg måste omprövas.

En smal väg utgör alltid en risk. En körbana vars bredd på 3.25 meter, mått ni föreslår i er vägplan, är både vanskelig och för smal. All säkerhetsmarginal i sidled är då borta för chauffören och det blir en balansakt med ca 35-40 marginal på var sida av fordonet, vilket är alldeles för lite och innebär att utsätta chaufförerna och andra trafikanter för onödiga risker.

Avdelning CWUX framför att enligt generella rekommendationer i *Hållplatshandboken* så ska busskörfält vara minst 3,5 meter breda. Denna väg är de facto inte ett bussfält men, det säger en del om vad som betecknas som nödvändig bredd på väg och alla som framfört ett stort fordon vet att varje centimeter räknas i säkerhet.

Tyngdpunkten är dessutom hög på bussar och än värre på många lastbilsekipage som vid kraftig sidvind eller snödrev blir än mer utsatta, då smalare körbana utgör en svårighet och ökad risk att korrigera en stark sidvind. Oavsett erfaren eller oerfaren förare är det en svår uppgift att hantera sidvind och med någorlunda bibehållen placering.

Väg 600 nyttjas också av en hel del LGF ekipage som lantbruksmaskiner skogs- och entreprenadmaskiner då det dels finns företag som reparerar och säljer dessa, samt också många företag som brukar dessa i sitt arbete. Med planerad vägbredd kommer både köer och irritation uppstå. Inget av detta är till gagn för trafiksäkerheten. Utöver detta ökar

antalet mopedbilar och enligt Trafikanalys, så kommer den ökningen att bestå. Att förvärra detta ytterligare med att smalna av vägen är inte en klok lösning.

Avdelning CWUX anser slutligen vilket bör ha framkommit, att förslaget skall omarbetas och befintligt förslag avförs helt från ritbordet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter. Den föreslagna utformningen innebär att körfält och vägren i södergående riktning förblir i princip oförändrad (det sker en avsmalning på 10 cm) och i norrgående riktning utformas körfältet som 3,25 meter plus en stödremsa på 0,5 meter innan räcke mot gång- och cykelvägen. Stödremsan är tänkt som ett skyddsavstånd och en sådan säkerhetsmarginal som Avdelning CWUX nämner i sitt yttrande.

En mätning som genomfördes på väg 600 strax söder om Ärnäsvägen under hösten 2018 visade att andelen långsamgående fordon (25-55km/tim) bestod av ca 0,3% av det totala trafikflödet (i snitt 34st/dag). Statistik från Transportstyrelsen visar att antalet LGF ökat med ca 60% 2016-2021, så nu bör det köra upp till 54st/dag. Vägen kommer även efter ombyggnaden vara tillräcklig för samtliga motorfordon. I norrgående riktning kommer långsamgående fordon få köra på körfältet som det motorfordon de är. I rusningstid kan köbildning ske precis som på de flesta platser. Omkörning kan ske när väglag och trafiksituation tillåter.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se