

## SAMRÅDSUNDERLAG

# Väg 56 Sala – Heby – ändring av vägplan

Sala Kommun, Västmanlands Län och Heby kommun, Uppsala län

Vägplan, 2023-05-15



**Trafikverket**

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag – Väg 56 Sala – Heby – ändring av vägplan

Författare: Lektus

Dokumentdatum: 2023-05-15

Ärendenummer: TRV 2021/127528

Objektsnummer: 161013

Version: 0.1

Kontaktperson: Arini Magnusson, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: Lektus om inte annat anges

Omslagsbild: Bild hämtad från vägplanens planbeskrivning

# Innehåll

1.	Sammanfattning .....	7
2.	Inledning.....	9
2.1.	Planläggningsprocessen .....	9
2.2.	Bakgrund .....	10
2.3.	Tidigare utredning .....	11
	Arbetsplan 2012 .....	11
	Fastställelsehandling vägplan för väg 56 Sala – Heby .....	11
2.4.	Ändamål och projektmål .....	11
2.5.	Beskrivning av befintlig väganläggning .....	11
2.5.1.	Vägstandard.....	11
2.5.2.	Trafik.....	12
2.5.3.	Olycksstatistik.....	12
2.6.	Planerad åtgärd .....	12
2.6.1.	Planerad åtgärd enligt laga kraftvunna vägplan.....	12
2.6.2.	Planerad ändring av vägplan .....	12
2.7.	Angränsande planering .....	14
3.	Avgränsningar.....	14
3.1.	Utrednings- och influensområde.....	14
3.2.	Tid .....	14
4.	Förutsättningarna.....	15
4.1.	Nationella mål .....	15
4.1.1.	Transportpolitiska mål.....	15
	Funktionsmålet, berör resans eller transportens tillgänglighet .....	15
	Hänsynsmålet, handlar om säkerhet, miljö och hälsa.....	15
4.1.2.	Nationella miljökvalitetsmål.....	15
4.2.	Markanvändning och planförhållanden .....	15
4.2.1.	Befolkning och bebyggelse .....	15
4.2.2.	Kommunala planer .....	16
4.2.3.	Detaljplaner .....	16
4.3.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	16
4.3.1.	Geoteknik .....	16
4.3.2.	Avvattning .....	17
4.3.3.	Ledningar .....	17

4.3.4.	Klimat och risker .....	17
4.4.	Miljöförutsättningar .....	17
4.4.1.	Riksintressen.....	17
4.4.2.	Skyddade områden.....	18
	Strandskydd .....	18
4.4.3.	Landskapet karaktär och funktion.....	18
4.4.4.	Kulturmiljö .....	18
4.4.5.	Naturmiljö.....	19
	Biotopskydd.....	19
	Naturvärdesinventering (NVI) .....	19
	Inventering av fåglar.....	21
	Bullerutredning.....	21
4.4.6.	Yt- och grundvatten.....	21
	Ytvatten .....	21
	Grundvatten .....	21
	Markavvattning .....	21
4.4.7.	Rekreation och friluftsliv .....	21
4.4.8.	Boendemiljö och hälsa .....	21
	Buller .....	22
4.4.9.	Förorenade områden .....	22
4.4.10.	Naturresurser .....	22
4.4.11.	Miljö kvalitetsnormer .....	22
5.	Projektets lokalisering och utformning med motiv.....	23
5.1.	Lokalisering.....	23
5.2.	Utformning .....	23
5.2.1.	Cirkulationsplats korsning väg 56/Fridhemsgatan .....	23
5.2.2.	Justering av kombinerad enskild väg och GCM-väg sektion 1/350 – 1/650 .....	23
5.2.3.	Flytt av vändplats i sektion 1/560 .....	23
5.2.4.	Gångbana sektion 1/675 – 1/760.....	25
5.2.5.	Anslutningen till vändögla H sektion 1/560 .....	25
5.2.6.	Öppna anslutningen vid sektion 2/720 .....	25
5.2.7.	Vändslinga H vid sektion 4/200 .....	26
5.2.8.	Breddning vägren vid anslutning sektion 4/950.....	27
5.2.9.	Anslutning i sektion 6/050 föreslås stängas .....	27
5.2.11.	Flytt av anslutning från sektion 6/710 till sektion 6/450 .....	28
	Bortvalt alternativ .....	28

Föreslaget alternativ.....	28
5.2.12. Gång- och cykelport vid sektion 6/940 utgår och ersätt med passage i plan och gångbana. ....	29
Bortvalda alternativ.....	29
Föreslaget alternativ.....	29
5.2.13. Siktschakt i sektionerna 7/800 – 8/000 och 10/700 – 11/300.....	29
5.2.14. Ögla sektion 7/800 förlängs .....	30
5.2.15. Gång- och cykelbana flyttas ut i sektion 8/300 – 8/400.....	30
5.2.16. Omgrävning av dike sektion 8/350.....	31
5.2.17. Viltstängsel .....	31
5.2.18. Viltuthopp.....	32
5.2.19. Vilttrummor .....	32
5.2.20. Busshållplatser.....	32
5.2.21. Bulleråtgärder.....	32
5.2.22. Anpassning av anslutningar för olika fordonskombinationer .....	33
Anslutningarna H och V sektion 4/950.....	33
Anslutningarna V sektion 10/710 .....	33
Anslutningarna H sektion 10/710.....	33
Anslutningarna V sektion 11/205 och H sektion 11/220.....	34
5.2.23. Justering av höjder .....	34
5.3. Gestaltungsavsikter .....	35
5.4. Uppfyllande av projektmål .....	35
5.5. Nationella mål .....	35
5.5.1. Transportpolitiska mål.....	35
5.5.2. Nationella miljö kvalitetsmål.....	35
5.6. Markanvändning.....	36
5.6.1. Kommunala planer .....	36
5.7. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....	36
5.7.1. Riksintressen och skyddade områden .....	36
5.7.2. Landskap.....	36
5.7.3. Natur- och kulturmiljö .....	36
5.7.4. Vattenmiljö.....	37
5.7.5. Rekreation och friluftsliv .....	37
5.7.6. Förorenade områden .....	37
5.7.7. Naturresurser .....	37
5.8. Miljö kvalitetsnormer .....	37

5.9.	Allmänna hänsynsregler enligt miljöbalken .....	38
5.10.	Hushållningsbestämmelser .....	38
5.11.	Kumulativa effekter .....	39
5.12.	Påverkan under byggtiden .....	39
6.	Åtgärder.....	39
7.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	39
8.	Fortsatt arbete.....	40
8.1.	Planläggning .....	40
8.2.	Samråd.....	40
8.3.	Viktiga frågeställningar.....	40
8.4.	Dispenser och tillstånd .....	40
9.	Genomförande och finansiering.....	41
9.1.	Formell hantering .....	41
9.2.	Finansiering .....	41
10.	Underlagsmaterial och källor .....	42

# 1. Sammanfattning

Vägplan för ombyggnad av väg 56 mellan Sala och Heby togs fram under perioden 2018–2020. Vägplanen föreslog att väg 56 skulle byggas om till en mötesfri 2+1-väg i befintlig sträckning, en gång- och cykelbana skulle anläggas längs hela sträckan och en gång- och cykelport vid bygdegården.

Länsstyrelsen beslutade 2019-03-26 att projektet inte bedömdes medföra betydande miljöpåverkan.

Vägplanen vann laga krav i november 2020.

I samband med framtagande av förfrågningsunderlag till entreprenaden för genomförandet av lagakraftvunnen vägplan har alternativa och nya lösningar studerats. I november 2022 genomfördes informationsmöte på orten där alternativ och lösningar presenterades. De alternativa och nya lösningarna med inkomna synpunkter ligger till grund för nu föreslagna vägutformning.

Trafikverket har på grund av de alternativa och nya lösningarna som studerats valt att gå vidare med en ändring av utformningen från den lagakraftvunna vägplanen, innebärande att omfattningen av arealen mark som behöver tas i anspråk för anläggande av anläggandet av väg 56 förändras.

Ändringarna innebär kortfattat:

- Cirkulationsplats i korsning väg 56/Fridhemsgatan.
- Den kombinerade enskilda vägen och gång-, cykel och mopedväg (GCM-väg) mellan sektion 1/350 och 1/650 justeras till att inrymma endast en 3 m bred GCM-väg.
- Korsning väg 56/väg 845 tillsammans med vändögla flyttas österut till sektion 1/660.
- Flytt av två busshållplatser.
- Anslutning vid sektion 2/720 södra sidan vägen föreslås öppnas som höger av/höger på.
- Vändslinga föreslås på södra sidan väg 56 vid sektion 4/200.
- Anslutning i sektion 6/710 föreslås flyttas tillbaka till befintligt läge, sektion 6/450 och förses med högersvängsavkörningsfält.
- Gång- och cykelporten vid sektion 6/940 med tillhörande ramper utgår och ersätts med en säker passage i plan i sektion 6/800 och gångbana till den enskilda vägen mot golfbanan.
- Siktschakt i sektionerna 7/800 – 8/000 och 10/700 – 11/300.
- Gång- och cykelbanan flyttas ut vid sektion 8/300 – 8/400 för att få liknande utformning som på resterande sträcka.
- Omgrävning av dike i sektion 8/350 krävs för att kunna ansluta mot trumman som förlängs, den fastställda vägplanens lösning är inte genomförbar.
- Tillfällig nyttjanderätt för montering av faunastängsel.
- Förändringar av viltuthopp och vilttrummor.
- Justering av vägplanens färister, grindar och strutar vid anslutande vägar.
- 8 fastigheter påverkas av förändrade åtgärder efter att ny bullerutredning genomförts.
- Anslutning breddas för att anpassas för nya fordonskombinationer.
- Justering av fastställda höjder på väg 56 med anledning av flytt av tidigare felaktig höjdrygg samt optimering av befintlig vägyta med fyll och fräs.

Trafikverket gör bedömningen att förändringarna av vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom ändringarna är förhållandevis små och inte ger upphov till några större negativa miljöeffekter.



## 2. Inledning

### 2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I situationer då ändringar behöver genomföras i projekt men då kriterierna för oväsentlig avvikelse överskrids, krävs att en ny vägplan tas fram för de områden som behöver ändras. Ändringen av projektet kan till exempel avse en del av vägens sträckning eller utformning. Under vissa förutsättningar finns en möjlighet att använda sig av ett förenklat förfarande för handläggning av de aktuella förändringarna. Ändringen av projektet får inte medföra att den ursprungliga planens syfte och funktion förändras. I sådana fall måste en ny plan enligt det normala förfarandet upprättas.

Det förenklade förfarandet regleras i 15 a och 17 a §§ väglagen. Det innebär att samrådet kan förenklas och att kungörande och granskning inte behöver ske. Planen ska alltid fastställas.

För att det förenklade förfarandet ska kunna användas ska nedanstående krav vara uppfyllda:

Vägbygget ska inte vara färdigställt.

Ändringar kan inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Om mer mark behöver tas i anspråk måste fastighetsägare och innehavare av särskild rätt skriftligen medge ändringen av planen.

Ändringarna mynnar ut i ny plan som ska fastställas och som sedan kan överklagas. Om flera olika ändringar av en laga kraftvunna plan behöver göras finns dels möjlighet att göra alla ändringarna i en och samma plan alternativt kan ändringarna delas upp i flera nya planer för att på så sätt minimera överklaganden och problem med att inhämta medgivanden från fastighetsägare och innehavare av särskild rätt. Möjligheten att dela upp ändringarna i flera nya planer kan enbart göras om ändringarna inte hänger samman med varandra.

Vid ändringar som innebär en betydande miljöpåverkan eller då frivillig markåtkomst ej är möjligt måste hanteringen av planen ske enligt det normala förfarandet. Även om planen ska tas fram enligt det normala förfarandet så behöver planen enbart avse det avsnitt som måste ändras.

För att undersöka om ändringen av den laga kraftvunna vägplanen kan medföra betydande miljöpåverkan tas det fram ett samrådsunderlag. Samrådsunderlaget beskriver översiktligt projektets omfattning, förutsättningar samt hur det kan påverka miljön, såväl allmänna som enskilda intressen. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig. Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse som bifogas samrådsunderlaget för länsstyrelsens bedömning.

Detta samrådsunderlag gäller för ändring av plan där mark tas i anspråk som inte har skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt.

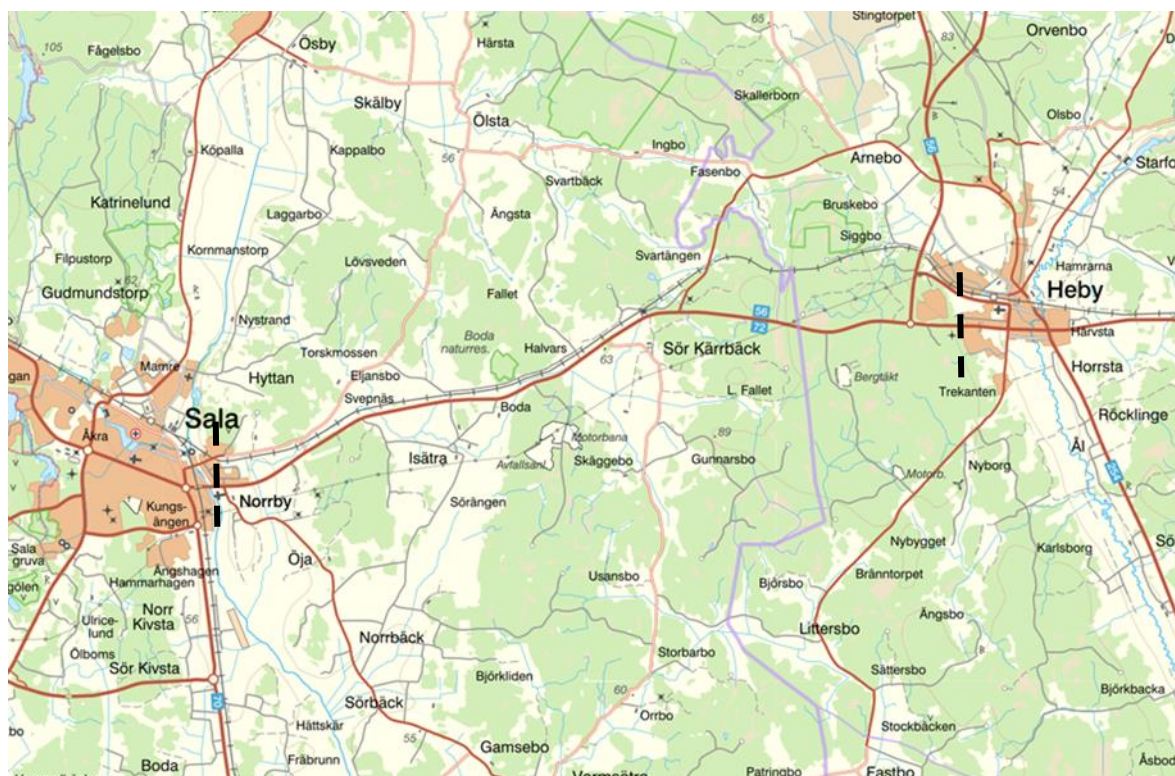
## 2.2. Bakgrund

Väg 56 kallas ”Räta linjen” och sträcker sig mellan Norrköping i söder och Gävle i norr. Väg 56 ingår i det nationella stamvägnätet och är ett alternativ till att köra genom Stockholmsområdet för den långväga trafiken mellan södra och norra Sverige. Sträckan mellan Sala och Heby, se Figur 1 är en viktig pendlingssträcka för orterna mellan Sala och Uppsala.

Väg 56 är på sträckan 13 meter bred med ett körfält i vardera riktningen. Oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon använder de befintliga vägrenarna. Det finns enskilda utfarter och anslutningar för jord- och skogsbruk längs hela sträckan Sala – Heby. Hastigheten på väg 56 Sala – Heby är satt till 80 km/tim och sträckan är försedd med ATK.

Trafikverket har beslutat att väg 56 Sala – Heby ska byggas om till 2+1-väg för 100 km/h. Berörda kommuner och regioner har även tagit initiativ till att sträckan Sala – Heby ska förses med en separerad GC-väg som sträcker sig på södra sidan om väg 56 från Sala tätort till Heby vattentorn. Längst sträckan Sala – Heby ska även åtgärder för kollektivtrafiken utföras.

Syftet med ändringarna av vägplanen är att få tillgång till mark för att bland annat justera ett antal anslutningar av allmänna och enskilda vägar samt åkeranslutningar, vilket görs som åtgärd för att minska markanspråk på jordbruksmark samt förbättra den översiktliga utformningen. Justering av viltuthopp görs då det inte är möjligt att anlägga samtliga föreslagna viltuthopp från fastställd vägplan till följd av omgivande terräng. Föreslagen gång- och cykelport tas bort då risk för påverkan på närliggande bygdegårds grundläggning finns i samband med en grundvattensänkning, gång- och cykelporten ersätts av en säker gångpassage vid Norrby Bygdegård. Justeringarna leder till att ny mark behöver tas i anspråk vilket medför en förändring av plan (lagakraft vunnen vägplan 2020). Detta samrådsunderlag är första steget i framtagande av handlingar för förändringar av plan.



Figur 1. Orienteringskarta

## 2.3. Tidigare utredning

### *Arbetsplan 2012*

Under 2012 tog Trafikverket fram en arbetsplan men valde sedan att dra tillbaka planen.

### *Fastställelsehandling vägplan för väg 56 Sala – Heby*

Under 2018 och 2020 tog Trafikverket fram en vägplan för väg 56 Sala – Heby. Vägplanen redovisar en ombyggnad av väg 56 till en mötesfri 2+1-väg för 100 km/tim samt en separerad GC-väg. Vägplanen vann laga kraft i november 2020. Diarienummer: TRV 2020/46726.

## 2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att uppnå en säker och framkomlig väg och gång- och cykelväg mellan Sala och Heby, sett ut ett miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

Projektmålen är:

Öka framkomligheten på väg 56 för nationell och regional person- och godstrafik.

Öka trafiksäkerheten längs väg 56 för fordonstrafik, gående och cyklister.

Möjliggöra bättre, fler och säkrare cykelresor i regionernas utpekade cykelstråk mellan Sala och Uppsala.

Förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken och skapa förutsättningar för kombinationsresor för gående och cyklister.

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC-perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

## 2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

### 2.5.1. Vägstandard

Nuvarande vägstandard på väg 56 är dålig i förhållande till trafikbelastningen och vägens funktion som nationell stamväg. Väg 56 är en tvåfälts väg med en bredd på 13 meter och en högsta tillåten hastighet på 80 km/tim. Plan- och profilstandard på väg 56 är relativt god, men saknar mötesseparering och det finns många korsningar och anslutningar. Viltstängsel saknas längs hela sträckan.

De allmänna vägarna 794, 845, 795, 841 och 72 har anslutningar mot väg 56. Utöver de allmänna vägarna finns ca 15 anslutande enskilda vägar och utöver det även ett flertal åkerutfarter.

Tillgängligheten och säkerheten för gång- och cykeltrafikanter är bristfällig mellan Sala och Heby. Mellan orterna är gång- och cykeltrafikanter hänvisade till vägrenarna på väg 56 eller allmänna och enskilda mindre vägar som bitvis är smala och otrygga. Gång- och cykelvägar finns i de centrala delarna i Sala och Heby. En befintlig gång- och cykelväg finns på den södra sidan längs väg 56 i början av planförslaget i höjd med Norrby kyrka. I Heby finns en anslutande gång- och cykelväg på den norra sidan 300 m öster om cirkulationsplatsen i Heby och en anslutande gång- och cykelväg på den södra sidan 800 m öster om cirkulationsplatsen i Heby.

Belysning finns i början och vid cirkulationsplatsen i slutet av aktuell sträcka på väg 56. På övriga delar saknas belysning.

## 2.5.2. Trafik

Trafikflödet på sträckan mellan Sala och Heby är 7 231 fordon per dygn enligt siffror från 2022, varav 15 procent utgör tung trafik. Öster om cirkulationsplatsen i Heby på väg 72 är årsdygnstrafiken ca 4 900 enligt siffror från 2022, varav 10 % tung trafik. Hela sträckan har vägbredden 13 meter och skyltad hastighet 80 km per timme enligt NVDB (nationell vägdatabas).

De allmänna vägarna 794, 845, 795, 841 och 72 har relativt låga trafikflöden.

## 2.5.3. Olycksstatistik

Enligt olycksstatistik från Transportstyrelsen (STRADA) har totalt 40 olyckor rapporterats längs den aktuella sträckan den senaste tioårsperioden. Mest förekommande olyckstypen har varit singelolyckor men även upphinnandeolyckor och avsvängandeolyckor har förekommit. Två dödsolyckor har inträffat.

## 2.6. Planerad åtgärd

### 2.6.1. Planerad åtgärd enligt laga kraftvunna vägplan

Väg 56 föreslås i vägplanen byggas om till mötesfri väg, 2+1 för hastigheten 100 km/tim. Vägen följer i befintlig sträckning med omkörningssträckor på minst 900 m och korsningar med vänstersvängsfält. Korsningar med vänstersvängsfält föreslås på fem platser. Väg 845 som ansluter norrifrån flyttas ca 100 m västerut. Väg 795 som ansluter söderifrån flyttas något österut för att ge plats åt gc-vägen. Ögla anordnas på tre platser längs väg 56 och på tre anslutande vägar. Flera höger av/höger på utfarter anordnas. Ett flertal åker- och skogsfastigheter och några utfarter från fastigheter och enskilda vägar föreslås stängas. Enfältsväg med en bredd på 4 m byggs på två platser och enskilda ersättningsvägar byggs på flera platser.

Höjdläget kommer att bli ett par decimeter högre med anledning av att vägrenar har dålig bärighet och behöver förstärkas. En gång- och cykelbana föreslås längs hela sträckan och en gång- och cykelport anläggs vid bygdegården för att öka säkerheten vid passage. Fyra av de befintliga busshållplatserna byggs ut och får anslutningar mot gc-vägen.

Belysning föreslås i korsningar, vid busshållplatser och i gc-porten.

### 2.6.2. Planerad ändring av vägplan

- Cirkulationsplats i korsning väg 56/Fridhemsgatan.
- Den kombinerade enskilda vägen och GCM-vägen mellan sektion 1/350 och 1/650 justeras till att inrymma endast en 3 m bred gång-, cykel och mopedväg (GCM-väg).

- Korsning väg 56/väg 845 tillsammans med vändögla i sektion 1/560 flyttas österut till sektion 1/660.
- Busshållplats H sektion 1/615–1/680 föreslås flyttas österut till 1/695–1/760.
- Busshållplats V sektion 1/470–1/535 föreslås flyttas österut till sektion 1/565–1/630.
- Anslutning vid sektion 2/720 södra sidan vägen föreslås öppnas som en anslutning där fordonen kan svänga höger ut på väg 56 och höger in på anslutningsvägen.
- Vändslinga föreslås på södra sidan väg 56 vid sektion 4/200.
- Breddning av vägen på södra sidan väg 56 vid sektion 4/950.
- Anslutning i sektion 6/050 föreslås stängas.
- Anslutning i sektion 6/710 föreslås flyttas tillbaka till befintligt läge, sektion 6/450, och förses med högersvängsavkörningsfält på norra sidan väg 56.
- Gång- och cykelporten vid sektion 6/940 med tillhörande ramper utgår och ersätts med en säker passage i plan i sektion 6/800.
- Busshållplats V sektion 6/840 – 6/910 föreslås flyttas till 6/720 – 6/790.
- Busshållplats H sektion 7/030 – 7/095 föreslås flyttas till sektion 6/850 – 6/920.
- Siktschakt i sektionerna 7/800 – 8/000 och 10/700 – 11/300.
- Ögla i sektion 7/800 breddas något österut för att få likande utformning som övriga öglor.
- Gång- och cykelbana i sektion 8/300 – 8/400 flyttas ut för att bli separerad från väg 56 liknande resterande sträcka.
- Viltpassager i plan i sektion 1/500–1/580 och 6/700–7/130 med elektroniska viltvarningssystem föreslås tas bort och ersätts med faunastängsel.
- Tillfällig nyttjanderätt för montering av faunastängsel.
- Förändringar av viltuthopp – 12 viltuthopp från lagakraftvunnen vägplan föreslås utgå helt, 2 får nya placeringar, 10 behålls enligt vägplanens placering och 5 nya föreslås.
- Förändring av lägen för vilttrummor.
- Justering av vägplanens färister, grindar och strutar vid anslutande vägar har setts över.
- 8 fastigheter påverkas av förändrade åtgärder efter att ny bullerutredning genomförts. 2 fastigheter bedöms inte längre vara bullerstörda. 6 fastigheter föreslås fastighetsnära åtgärder i form av skyddad uteplats i stället för tidigare redovisade vägnära åtgärder i form av bullervall eller bullerskyddsskärm.
- Utökat vägområde för omgrävning av befintligt dike på östra sidan om väg 841 mot befintlig trumma som ska förlängas under vändslingan belägen längs med väg 841.
- Anslutning V sektion 10/710 breddas för att anpassas för fordonskombinationen Lspec (specialfordon av typen grävmaskinstrailer).
- Anslutning H sektion 10/710 breddas för att anpassas för att fordonskombinationerna Lps (lastbil med påhängsvagn eller släpvagn) och Ls (fordon för skogstransporter) ska kunna mötas i anslutningen. Anslutningen anpassas även för att fordonskombinationen Lspec.
- Siktschakt i terrängen vid sektion 10/750 behöver utföras för att uppfylla kraven på godkänd korsningsikt.

- Anslutning V sektion 11/205 breddas för att anpassas för fordonskombinationen Ls.
- Anslutning H sektion 11/220 breddas för att anpassas för fordonskombinationen Ls.
- Justering av fastställda höjder på väg 56 med anledning av flytt av höjdrygg samt optimering av befintlig vägyta med fyll och fräs.

## 2.7. Angränsande planering

Angränsande planering är övriga åtgärder enligt laga kraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby (2021-05-05).

# 3. Avgränsningar

## 3.1. Utrednings- och influensområde

Det förslag till ändringar som framgår av denna handling benämns planförslaget och området som berörs benämns vägplaneområdet.

Vägplaneområdet för ändringarna är uppdelat i mindre områden då det inte berör en viss specifik sträcka, med undantag från faunastängsel som berör hela sträckan.

Influensområdet är större än de redovisade vägplaneområdena och är det område där en föreslagen åtgärd kan medföra påverkan på miljön. Influensområdets storlek kan variera beroende på vilken miljöaspekt som avses.

Denna ändring av planen omfattar endast de åtgärder som ändringen innefattar. Information om vägutformning och andra aspekter återfinns i laga kraftvunna vägplan Väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726.

## 3.2. Tid

Ombyggnad av väg 56 Sala – Heby planeras att starta hösten 2024 och byggtiden beräknas till 3 år.

En beskrivning av ett projekts miljökonsekvenser måste av naturliga skäl knytas till en situation som ligger ett antal år fram i tiden. I det här fallet har år 2040 valts som prognosår då det var förutsättningen i den laga kraftvunna vägplanen.

Den tidsmässiga avgränsningen för påverkan under byggtiden begränsas till den tid bygget pågår, samt tiden direkt efter bygget.

Miljöeffekter för projektet som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills projektet är färdigbyggt.

## 4. Förutsättningarna

### 4.1. Nationella mål

I kapitlet redovisas ett urval av lagar och regler, baserat på vad som är aktuellt för en vägplan.

#### 4.1.1. Transportpolitiska mål

Som grund för projektet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

*Funktionsmålet, berör resans eller transportens tillgänglighet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet, handlar om säkerhet, miljö och hälsa*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### 4.1.2. Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål. Målen syftar till att främja människors hälsa, värna den biologiska mångfalden, bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga, trygga en god hushållning av naturresurser samt ta tillvara natur- och kulturmiljön.

För förändringen i vägplanen har följande miljö kvalitetsmål identifierats som potentiellt berörs:

Ett rikt odlingslandskap

God bebyggd miljö

Ett rikt växt- och djurliv

### 4.2. Markanvändning och planförhållanden

#### 4.2.1. Befolkning och bebyggelse

Sala kommun ligger i Västmanlands län. Antalet invånare i kommunen var vid årsskiftet 2022/2023 22 981 invånare. Sala är huvudort. Tätorterna i kommunen är Ransta, Västerfärnebo, Möklinta, Sätra Brunn och Salbohed.

Heby kommun ligger i Uppsala län. Antalet invånare i kommunen var vid årsskiftet 2022/2023 14 421 invånare. Heby är huvudort. Kommunens tätorter är Östervåla, Morgongåva, Tärnsjö, Harbo och Vittinge.

#### 4.2.2. Kommunala planer

I Sala pågår arbete med framtagande av ny översiktsplan. Granskningshandling har skickats ut för granskning under perioden 16 januari – 16 mars 2023. I granskningshandlingen för översiktsplanen under ”Gång- och cykeltrafik” finns åtgärder för gång och cykel där det beskrivs om pågående arbete tillsammans med Trafikverket för att länka samman Sala stad med bland annat Heby kommun.

Den nuvarande översiktsplanen, Plan för Sala ekokommun, är antagen 2001 och avsågs gälla fram till 2015.

I plan för Sala ekokommun nämns att syftet är att ange grundragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden samt ange riktlinjer för tillkomst, förändring och bevarande av bebyggelse. I transportarbetet anges att väg 56 är en viktig länk genom kommunen och att en fortsatt satsning på utbyggnad av infrastrukturen är en förutsättning för goda förbindelser till närliggande orter.

I Heby antogs en ny översiktsplan, Kommunplan, i oktober 2013.

I Heby Kommunplan 2013 nämns att här ges landsbygden möjlighet att utvecklas och öka i befolkning vad gäller närhet, trygghet och livskvalité. Väg 56 nämns som viktig för kommunen och därför pågår ett samarbete för att få till en mötesfri väg på sträckan. Där väg 56 passerar genom Heby kommun omnämns inga utbyggnadsplaner i översiktsplanen.

#### 4.2.3. Detaljplaner

Föreslagen cirkulationsplats väg 56/Fridhemsgatan kommer beröra utkanten av ”Detaljplan för Fridhem verksamhetsområde”. Yta för cirkulationsplats berör parkmark och lokalgata i detaljplanen.

Inga detaljplaner i Heby kommun berörs av vägplaneområdet.

### 4.3. Byggnadstekniska förutsättningar

#### 4.3.1. Geoteknik

Jorden längs väg 56 mellan Sala och Heby består generellt av glacial och postglacial lera de första 7,5 km med mindre moränområden på vägens södra sida kring Norrbäck och Isätra. De resterande 5,5 km övergår jorden till att generellt bestå av sandig morän samt berg i dagen. Ca 2 km öster om Norr Kärrbäck finns den s.k. Långmossen, ett torvområde, som korsar vägen, därefter övergår jorden till att omväxlande bestå av lera och morän. Lera förekommer i km 12/050 till 12/200 med en mäktighet på upp till ca 10 m. I km 12/550 till 12/650 förekommer lera i mäktigheter om ca 4,5 m. Övriga delar utgörs av morän. Block, både stora och små kan ses i markytan i moränområdena längs delsträckan.

Lerans mäktighet längs sträckan varierar generellt mellan 0,5 och 15 m. Vid km 4/000 har större djup påträffats, där mäktigheten uppgår till 28 m. På ett flertal platser har sulfidhaltig lera påträffats. Leran har en låg- till extremt låg skjuvhållfasthet varierande mellan 7 och 25 kPa. Den låga skjuvhållfasthet som har uppmätts visar på att det finns bristande stabilitet på ett flertal av platser, främst i närhet till Isätrabäcken, Långmossen och andra vattendrag vilket kommer att kräva stabilitetsåtgärder. Leran är normalkonsoliderad till överkonsoliderad och kan på många platser, med avseende på sättningar, ta en viss last utan att några betydande sättningar uppstår längs vägsträckan. Lättfyllning erfordras dock på ett antal platser längs sträckan. Grundvattnets trycknivå ligger ca 1–3 m under markytan, bortsett från vid Långmossen där artesiskt grundvatten påträffats.



#### 4.3.2. Avvattning

Väg 56 avvattnas med långsgående diken och korsande diken med trummor finns på ett flertal platser.

Den del av sträckan som ligger inom Sala kommun avvattnas främst mot Isätrabäcken som är det största vattendraget inom planförslagets område. Isätrabäcken korsas fyra gånger av väg 56 mellan Sala och Heby. Isätrabäcken mynnar cirka 1,5 kilometer söder om Sala i Sagån. Passagen mellan Isätrabäcken och väg 56 som är närmast Sala, vid Fridhem, består av två trummor. Enligt uppgift i dagvattenutredning för Fridhem-området (Sala kommun, 2013) sker tidvis översvämningar uppströms trummorna vilket indikerar att de kan vara underdimensionerade. Sträckan inom Heby kommun avvattnas främst norrut via mindre diken och vattendrag, vilka till slut når Örsundaån.

Nära Sala finns en kommunal dagvattendamm som hanterar dagvatten från verksamhetsområdet Fridhem. Vatten från dammen pumpas till den närliggande Isätrabäcken, (Sala kommun, 2013).

#### 4.3.3. Ledningar

Ett flertal el-, tele och VA-ledningar löper längs med eller korsar väg 56.

Långsgående teleledningar på norra sidan om väg 56 finns på tre partier, på den södra sidan fyra partier. Dessutom finns teleledningar på båda sidor om väg 56 ungefär mitt på sträckan. Korsande teleledningar utmed väg 56 finns på ett flertal ställen.

Långsgående elledning på norra sidan om väg 56 finns på ett ställe mot slutet av sträckan. Korsande elledningar utmed väg 56 finns på ett flertal ställen.

En långsgående gasledning och spillvattenledning i samma ledningsgrav går parallellt med väg 56 på både den norra och den södra sidan i början av sträckan för att sedan korsa vägen.

Optokabel finns parallellt med väg 56 bitvis på sträckan.

VA-ledning finns parallellt med väg 56 på norra sidan i början av sträckan. Den korsar sedan vägen och fortsätter på den södra sidan.

#### 4.3.4. Klimat och risker

Den miljöbelastning som finns i projektets närområde utgörs till störst del av utsläpp från vägtrafiken. Cirka 6 350 fordon/dygn passerar området. Utsläpp från biltrafik är en stor bidragande orsak till utsläpp av växthusgaser, partiklar samt andra för omgivningen skadliga ämnen. Klimatet påverkas både globalt och lokalt i form av temperaturförändring, skyfall och väderförändringar. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskad CO<sup>2</sup>-utsläpp från byggtrafiken.

Det finns ingen översvämningsskartering gjord av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

### 4.4. Miljöförutsättningar

#### 4.4.1. Riksintressen

Väg 56 utgör riksintresse för kommunikationer (enligt MB 3:8).

Inga övriga riksintressen berörs av vägplaneområdet.

#### 4.4.2. Skyddade områden

Inget Natura 2000-område berörs av vägplaneområdet.

##### *Strandskydd*

Strandskyddet omfattar både land och vatten 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Detta gäller hav, sjöar och vattendrag. Grävda diken omfattas inte.

I Västmanlands och Uppsala län gäller generellt strandskydd om 25 m från strandkanten vid mindre diken och vattendrag.

Isätrabäcken som omfattas av strandskydd och föreslagna förändringar ligger inom strandskyddsområdet.

#### 4.4.3. Landskapet karaktär och funktion

Landskapet i och kring väg 56 består av öppet flackt odlingslandskap och skogsmark. Från väster breder det öppna odlingslandskapet ut sig på vardera sida om väg 56 fram till drygt halva sträckan mellan Sala och Heby. Bitvis bryts det öppna landskapet av mindre skogsområden. Järnvägen löper parallellt med vägen och det finns bebyggelse spridd längs sträckan. Vidare österut tar ett sammanhängande barrskogsområde vid som sträcker sig hela vägen fram till Heby. Väg 56 ligger till största del i nivå med omgivande mark men det förekommer enstaka skärningar. Den aktuella vägsträckan passerar flera vattendrag mellan Sala och Heby. Landskapet i sin helhet är relativt komplext med en blandning av jordbruksmark, skogsmark, vägar, järnväg, bebyggelse och vattendrag.

Landskapsbilden präglas av både det stora öppna odlingslandskapet och den slutna sammanhängande skogsmarken. Det öppna odlingslandskapet medför öppna landskapsrum vilket skapar långa siktlinjer och vidsträckta vyer. Detta medför en tilltalande landskapsbild för både boende och trafikanter. Den slutna skogen i planområdets östra del medger inga utblickar och skapar en skarp kontrast mot det öppna odlingslandskapet.

Den aktuella sträckan av väg 56 utgör en fysisk och visuell barriär för boende, jordbruksägare och djurlivet. Trafiken medför svårigheter att passera vägen samt begränsar möjligheten att röra sig fritt mellan jordbruksmarken och skogsmarken på båda sidor om vägen. Järnvägen som löper parallellt med vägen utgör i än större utsträckning en fysisk och visuell barriär.

Norrby kyrka som ligger i västra delen av sträckan, närmast Sala, fungerar som ett landmärke inom planområdet då den är väl synlig från den aktuella vägsträckan. Landmärken kan fungera som orienterande referenspunkter som kan ses från längre håll.

#### 4.4.4. Kulturmiljö

Inga områden av riksintresse för kulturmiljö ligger inom det aktuella utredningsområdet, inte heller berörs några områden av regionalt eller kommunalt intresse för kulturmiljö.

Landskapet närmast öster om Sala utgörs huvudsakligen av en slättbygd, uppdelad i spridda höjder och skogspartier. Längre västerut passerar väg 56 genom tät barrskog varefter landskapet återigen öppnas upp närmare Heby. Från väg 56 uppfattas spridd gårdsbebyggelse och byar i landskapet vara flera innehåller gårdar från 1700- eller 1800-talen. Inga byggnadsminnen berörs i projektet.

Byn Norrby är känd från 1300-talet. Norrby kyrka ligger i den västra delen av utredningsområdet och väl synlig från förbipasserande på väg 56.

År 1995 utfördes en arkeologisk utredning i projektet förbifart Sala. I anslutning till aktuellt utredningsområde för väg 56 påträffades slagg samt ett fragment av en kritpipa (RAÄ Norrby 291). Fynden tolkades utgöra vaga indikationer på aktivitet i historisk tid (Riksantikvarieämbetet 1995).

År 2021 har en arkeologisk utredning etapp 1 utförts av SAU i form av en kart- och arkivstudie samt fältinventering. Resultatet från denna utredning resulterade i ett antal objekt som var aktuella för utredningsgrävning för arkeologisk utredning etapp 2 som genomfördes i september 2022. Utredningen bestod av boplatslägen i åkermark respektive skogsmark samt platsen för en backstuga som identifierats på 1828 års karta. Samtliga intagna boplatsområden som ingick i arkeologisk utredning etapp 1 kunde avfärdas medan den i kartmaterialet identifierade lägenhetsbebyggelsen L2022:374 belades arkeologiskt.

Dagens väg och det aktuella utredningsområdet ligger i ett landskap vilket bedöms vara tåligt för den påverkan som kan komma att ske i projektet. Undantaget är passagen vid Norrby kyrka. Passage i kyrkomiljöns närhet måste göras med omsorg för att inte påverka upplevelsen av miljön.

#### 4.4.5. Naturmiljö

Inga riksintressen för naturvård berör vägplaneområdet.

Väg 56 går genom ett jordbrukslandskap med insprängda skogsmarksområden. Jordbrukslandskapet utgörs huvudsakligen av storskalig sädesodling och enstaka vallodlingar. Barrblandskog med varierande inslag av lövträd, främst björk, asp och rönn, finns insprängda bland åkrarna. Närmare Heby upphör jordbrukslandskapet för att övergå i brukad skogsmark med flera hygen.

##### *Biotopskydd*

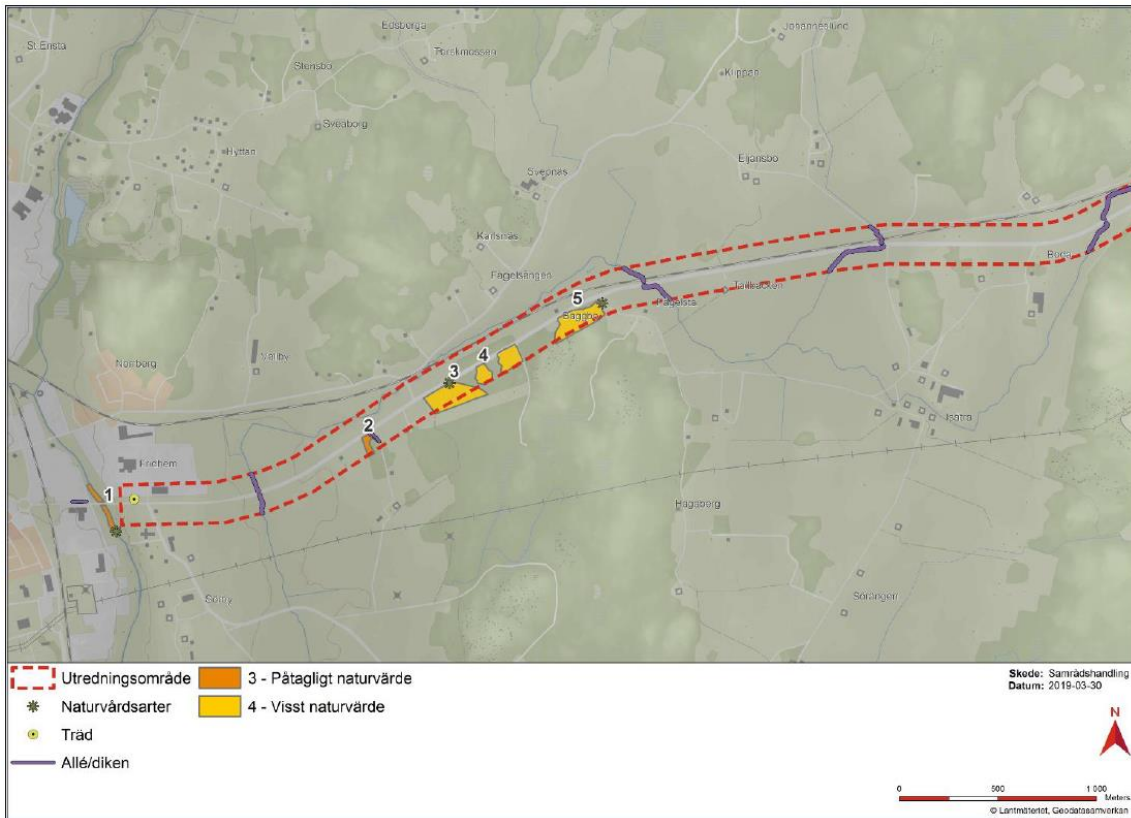
Inom vägplaneområdet finns en björkallé vid sektion 1/360 på södra sidan väg 56 som omfattas av det generella biotopskyddet.

Isätrabäcken (korsar väg 56 på minst 6 platser)

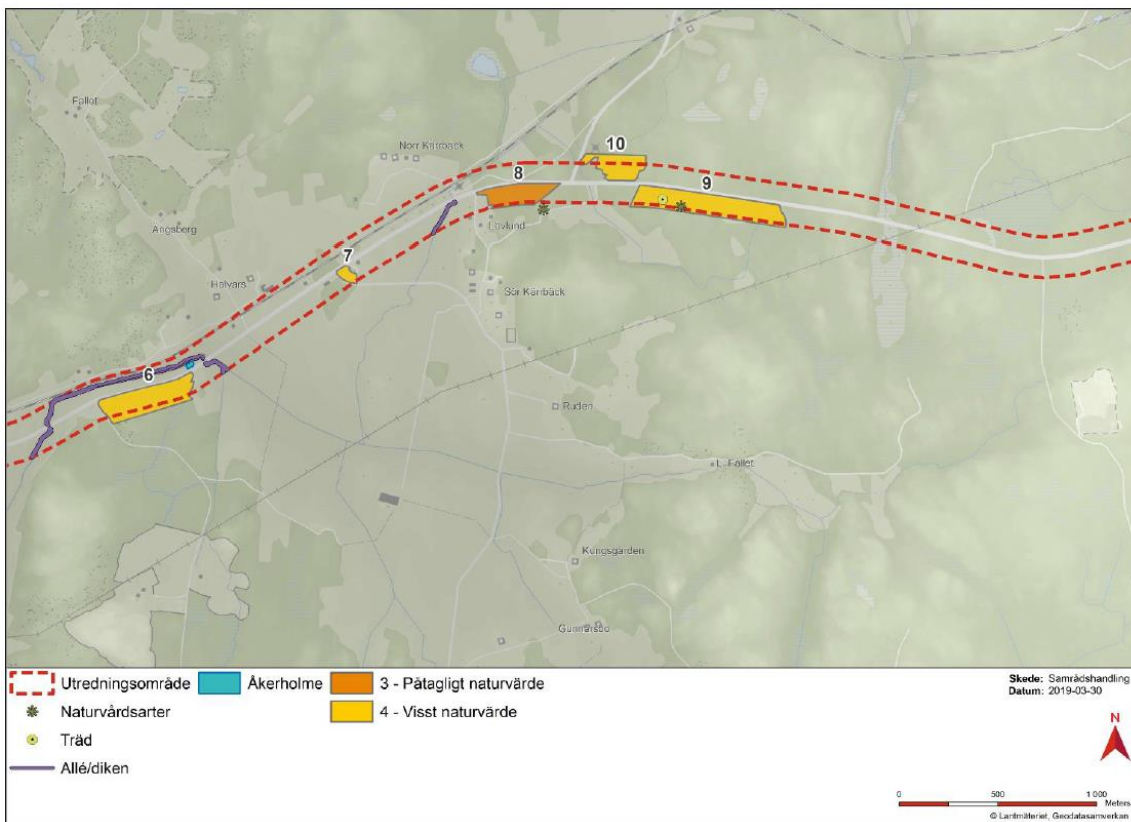
##### *Naturvärdesinventering (NVI)*

Enligt NVI daterad 2019-09-20 avgränsades 10 naturvärdesobjekt till vägplaneområdet, se Figur 2 och Figur 3. Nr 1, 2 och 7 bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) och nr 3, 4, 5, 6, 8, 9 och 10 visst naturvärde (naturvärdesklass 4). Inga objekt bedömdes ha högt eller mycket högt naturvärde (naturvärdesklass 1 eller 2).

Vid inventering hittades de fridlysta arterna revlumner och blåsippa samt den rödlistade fågeln gulsparr (VU).



Figur 2. Del 1 Naturvärdesobjekt, figur hämtad från Naturvärdesinventering väg 56 Sala - Heby, daterad 2019-09-20



Figur 3. Del 2, Naturvärdesobjekt, figur hämtad från Naturvärdesinventering väg 56 Sala - Heby, daterad 2019-09-20.

### *Inventering av fåglar*

Vid inventering av fåglar 2022 har 28 fågelarter identifierades med säker eller trolig häckning i inventeringsområdet som var 50 meter på ömse sidor av väg 56 på 2/3 av sträckan och 100 meter på ömse sidor av väg 56 på den sista tredjedelen in mot Heby.

### *Bullerutredning*

Ny bullerutredning har utförts under våren 2023. 6 fastigheter bedöms behöva fastighetsnära åtgärder.

## 4.4.6. Yt- och grundvatten

### *Ytvatten*

Planområdet omfattas av huvudavrinningsområdet Norrström som tillhör Norra Östersjöns vattendistrikt. Den del av sträckan som ligger inom Sala kommun avvattnas västerut och omfattas av delavrinningsområdet "Mynnar i Sagån". Delen som tillhör Heby kommun avvattnas österut och omfattas av området "Mynnar i Örsundaån".

Isätrabäcken är det största vattendraget i området. Väg 56 korsar Isätrabäcken med rörbroar vid tre platser och genom två stora parallella trummor vid en passage. Markanvändningen i Isätrabäckens avrinningsområde utgörs i huvudsak av skogsmark och jordbruksmark. Isätrabäcken är ett kraftigt påverkat vattendrag i och med att det har rätats genom jordbruksmarken och idag längs långa sträckor har formen av ett dike genom landskapet. Vattendraget är påverkat av näringsläckage från kringliggande åkermark men det sker ett arbete som syftar till att minska den påverkan.

Utöver Isätrabäcken passeras fem mindre namnlösa vattendrag. Dessa är både belägna i skog- och åkermark och har delvis formen av diken. Flödena i vattendragen är låga.

### *Grundvatten*

Inga allmänna vattentäkter finns i området, men ett 30-tal vatten- och energibrunnar är utspridda längs väg 56 varav ett fåtal ligger nära vägen.

Uttagsmöjligheter av vatten från berggrunden i utredningsområdet bedöms enligt SGU som mindre goda.

### *Markavvattning*

Markområdena runt Isätrabäcken ingår till stor del i två markavvattningsföretag; Isätrabäcken och Norrbybäckens vaf. Längre österut, vid Norr och Sör Kärrbäck, finns ytterligare tre markavvattningsföretag i närheten av planområdet (Norr Kärrbäcks dikningsföretag (df) 1927, Norr och Sör Kärrbäcks df 1952 och Sör Kärrbäcks df 1927). Även inne i Heby, i området Klockarhagen, finns ett markavvattningsföretag; Prästgårdens df.

Längs väg 56 finns ett stort antal brunnar för åkerdränning samt tillhörande ledningar, även utanför båtnadsområden för markavvattningsföretagen.

## 4.4.7. Rekreation och friluftsliv

Inga specifika rekreativa värden eller stråk finns inom vägplaneområdet.

## 4.4.8. Boendemiljö och hälsa

Sträckan på väg 56 mellan Sala och Heby präglas i huvudsak av jordbruksområden på den västra delen och skogsmark på den östra. Det finns enstaka bostadsbebyggelse nära väg 56.

### *Buller*

Buller från vägar och buller från byggplatser kan ge upphov till störningar och obehag som påverkar hälsa och livskvalitet.

Längst med väg 56 Sala – Heby finns bostäder med varierat avstånd till vägen. Närmaste bostad ligger inom 10 meter från väg 56.

#### 4.4.9. Förorenade områden

Enligt Länsstyrelsernas databas för potentiellt förorenade områden (EBH-stödet) finns en identifierad verksamhet som direkt berör utredningsområdet, en nedlagd bensinstation inom fastigheten Norr Kärrbäck 1:42.

Resultat av utförd markundersökning 2018 (Trafikverket, 2019) visar att marken längs med väg 56 bitvis är påverkad av vägtrafik, vilket bedöms som en förväntad förorenings situation. Uppmätta halter är generellt låga. Enstaka prover överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för KM (Naturvårdsverket, 2009) med avseende på alifater och bly. Samtliga uppmätta halter understiger Naturvårdsverkets riktvärden för MKM. Resultatet av provtagningen vid den före detta bensinstationen (Norr Kärrbäck 1:42) påvisar inte några förhöjda halter som kan kopplas till den tidigare verksamheten.

#### 4.4.10. Naturresurser

Väg 56 kantas på ömse sidor och långa sträckor av brukad jordbruksmark som utgör en värdefull naturresurs. Brukningsvärd jordbruksmark får inte enligt miljöbalken exploateras, med undantag för väsentliga samhällsintressen som inte kan lokaliseras på annan plats. Även grundvattnet som beskrivs är en naturresurs. Väg 56 passerar genom skogbevuxen mark i den mellersta delen av planområdet.

#### 4.4.11. Miljökvalitetsnormer

Som en följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen finns miljökvalitetsnormer reglerade i 5 kap. miljöbalken. Dessa normer behandlar kvaliteten på mark, luft, vatten eller miljön och anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor och miljö kan utsättas för utan fara för olägenheter. Tillstånd eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överskrids. Motsvarande gäller vid fastställande av en vägplan.

## 5. Projektets lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Lokalisering

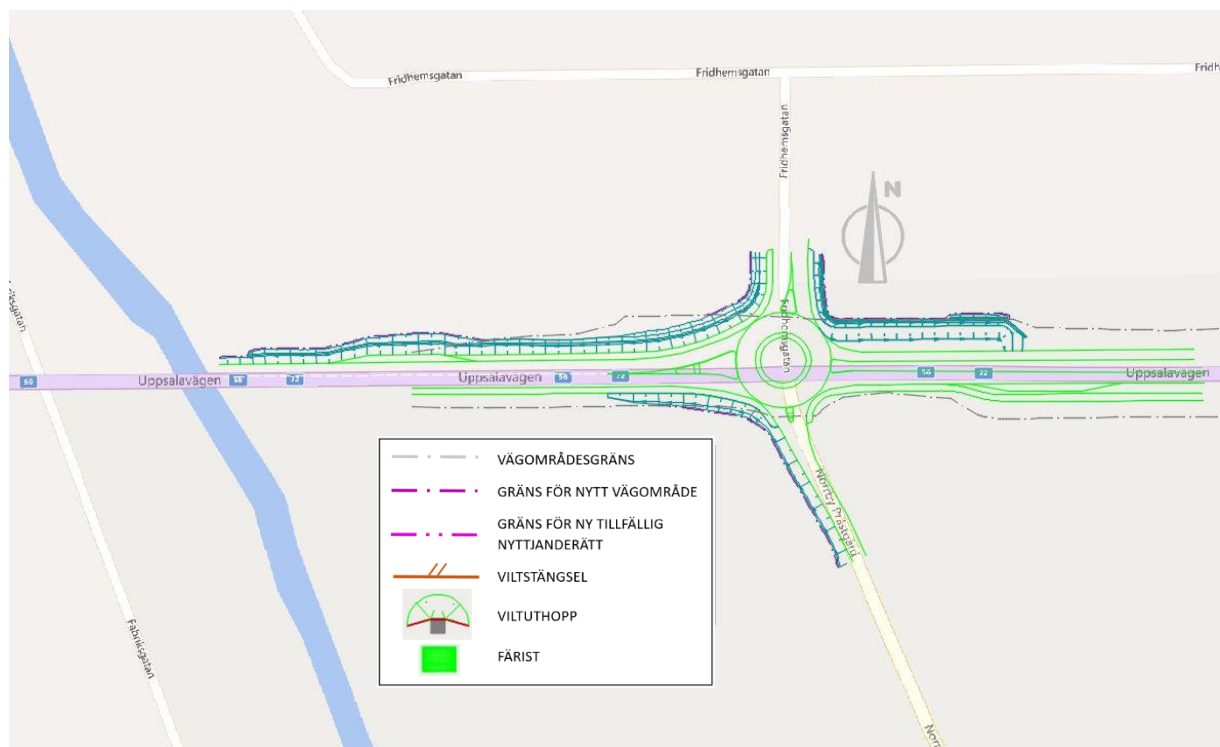
Bakgrunden till vägens lokalisering framgår av den laga kraftvunna vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726.

### 5.2. Utformning

Planerade ändringar av vägplan är bland annat att justera ett antal anslutningar i utformning och läge, korsningsåtgärder och borttagning av en gång- och cykelport som ersätts med en passage i plan samt justering av hållplatsläge.

#### 5.2.1. Cirkulationsplats korsning väg 56/Fridhemsgatan

En cirkulationsplats föreslås anläggas i korsningen väg 56/Fridhemsgatan för att öka trafiksäkerheten.



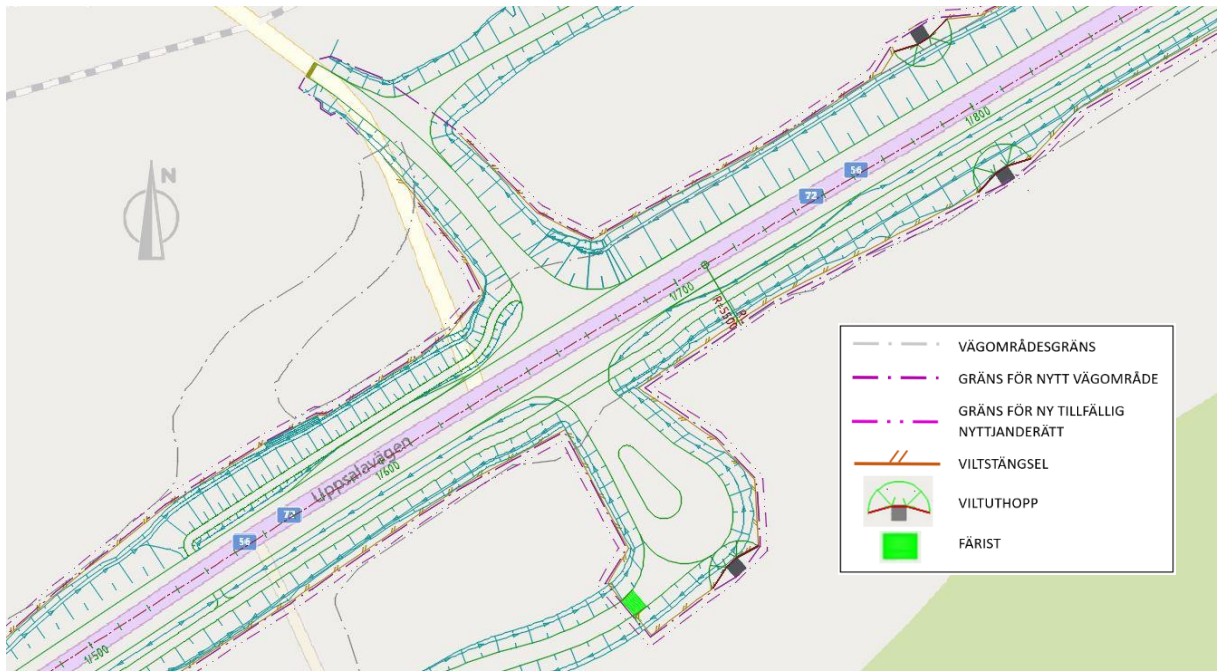
Figur 4 Föreslagen utformning av cirkulationsplats vid korsning väg 56/Fridhemsgatan.

#### 5.2.2. Justering av kombinerad enskild väg och GCM-väg sektion 1/350 – 1/650

Den kombinerade enskilda vägen och GCM-vägen mellan sektion 1/350 och 1/650 föreslås i ändring av plan justeras till att endast inrymma en 3 meter bred GCM-väg.

#### 5.2.3. Flytt av vändplats i sektion 1/560

Vändögla och korsning väg 56/väg 845 i sektion 1/560 flyttas österut till sektion 1/660, se Figur 5. Anslutningen utformas för fordonskombinationerna Lspec, Lps och Ls.



Figur 5. Föreslagen förändring för vändplats i sektion 1/560.



#### 5.2.4. Gångbana sektion 1/675 – 1/760

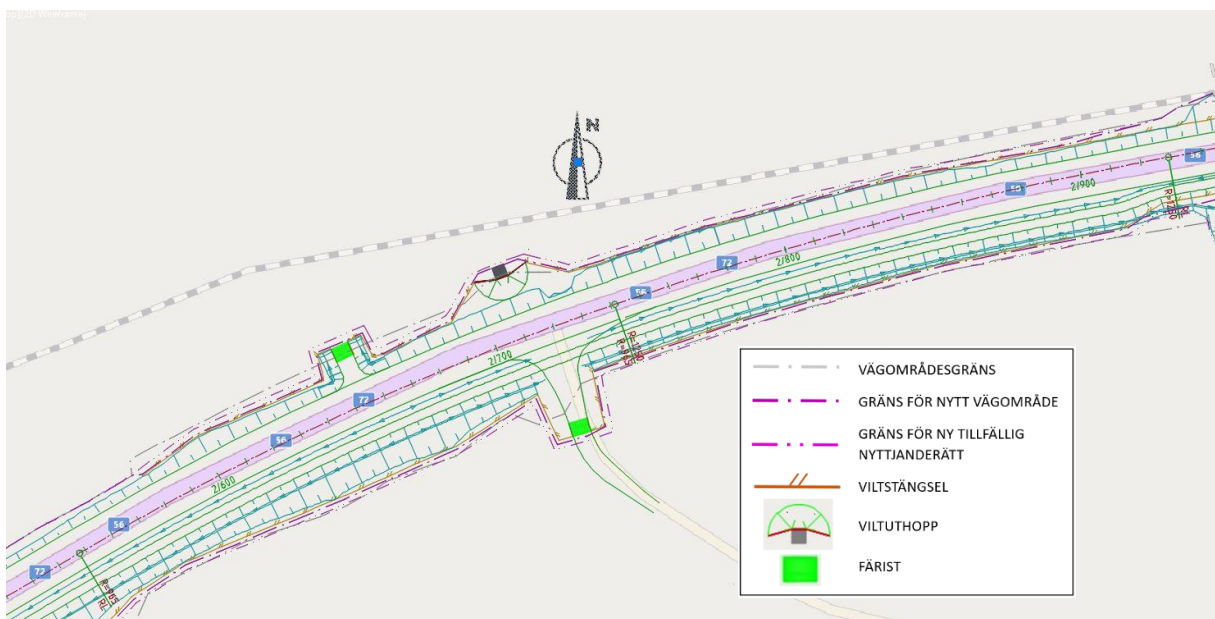
Gångbanan på norra sidan väg 56 från anslutningsvägen till passage av väg 56 föreslås förskjutas österut ca 100 m. Gångbanan föreslås hamna mellan sektion 1/675 och sektion 1/760, se Figur 5. Gångbanan föreslås göras avskild från väg 56 och ges en bredd om 2,5 meter.

#### 5.2.5. Anslutningen till vändögla H sektion 1/560

Anslutningen till vändögla föreslås flyttas från sektion 1/560 till sektion 1/665, se Figur 5. Anslutningen utformas för fordonskombinationerna Lspec, Lps och Ls.

#### 5.2.6. Öppna anslutningen vid sektion 2/720

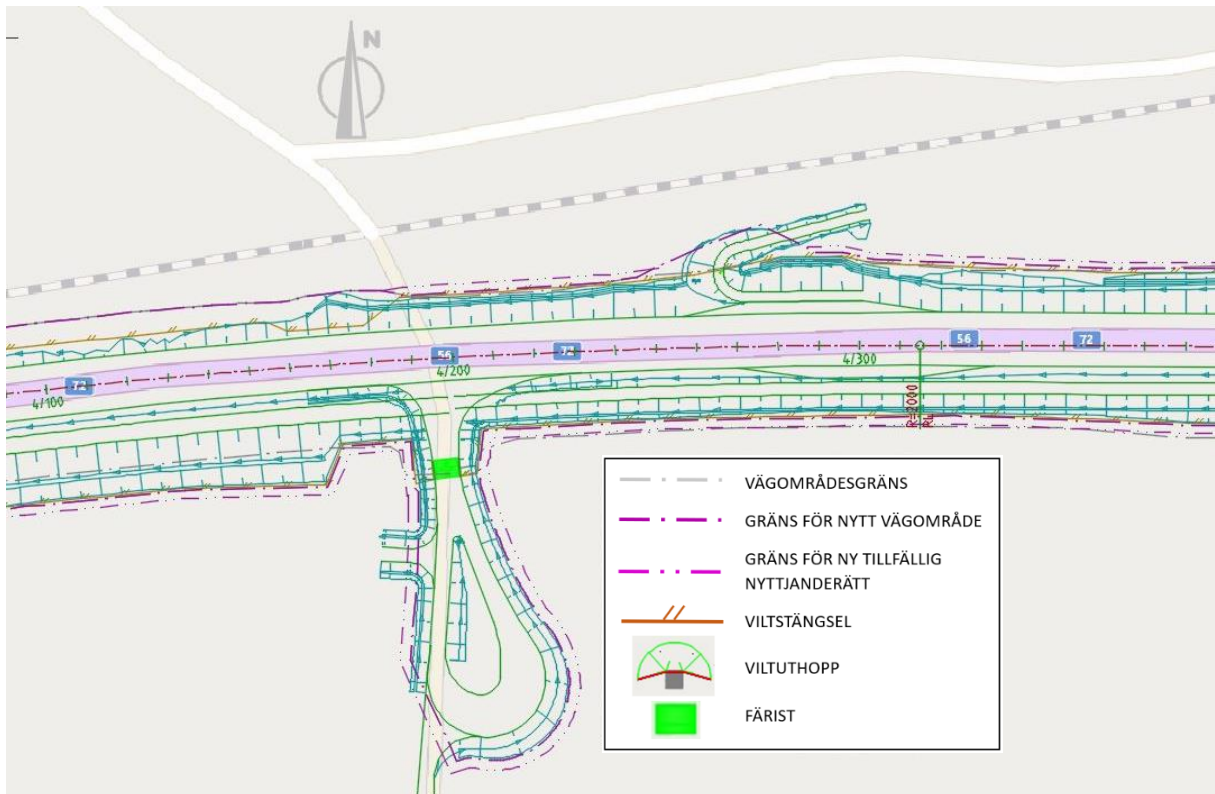
Anslutning vid sektion 2/720 södra sidan vägen föreslås öppnas som en anslutning där fordonen kan svänga höger ut på väg 56 och höger in på anslutningsvägen, se Figur 6.



Figur 6. Föreslagen lösning vid sektion 2/720.

### 5.2.7. Vändslinga H vid sektion 4/200

På södra sidan väg 56 vid sektion 4/200 föreslås en vändslinga anläggas, se Figur 7.

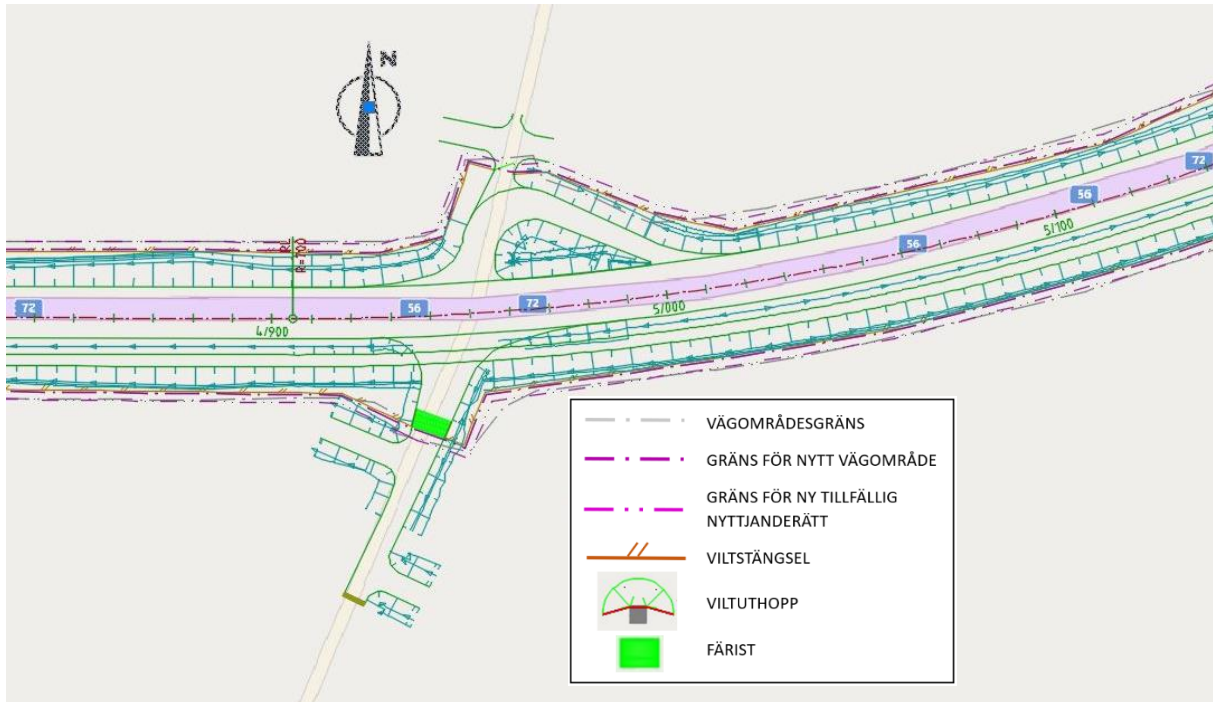


Figur 7. Föreslagen lösning vid sektion 4/200.

### 5.2.8. Breddning vägren vid anslutning sektion 4/950

Breddning av vägren på södra sidan väg 56 vid sektion 4/950, se Figur 8. Anslutningen på södra sidan väg 56 anpassas för att fordonskombinationerna Lps och Ls ska kunna mötas i anslutningen när ett fordon svänger in på anslutningen och ett annat fordon svänger ut på väg 56. Anslutningen anpassas även efter fordonstypen Lspc så den kombinationen kan svänga ut från anslutningen till väg 56.

Anslutningen på norra sidan väg 56 anpassas för fordonskombinationen Lspec.



Figur 8. Föreslagen lösning vid sektion 4/950.

### 5.2.9. Anslutning i sektion 6/050 föreslås stängas

Anslutningen föreslås stängas och ersättas av befintlig anslutning vid 6/100.

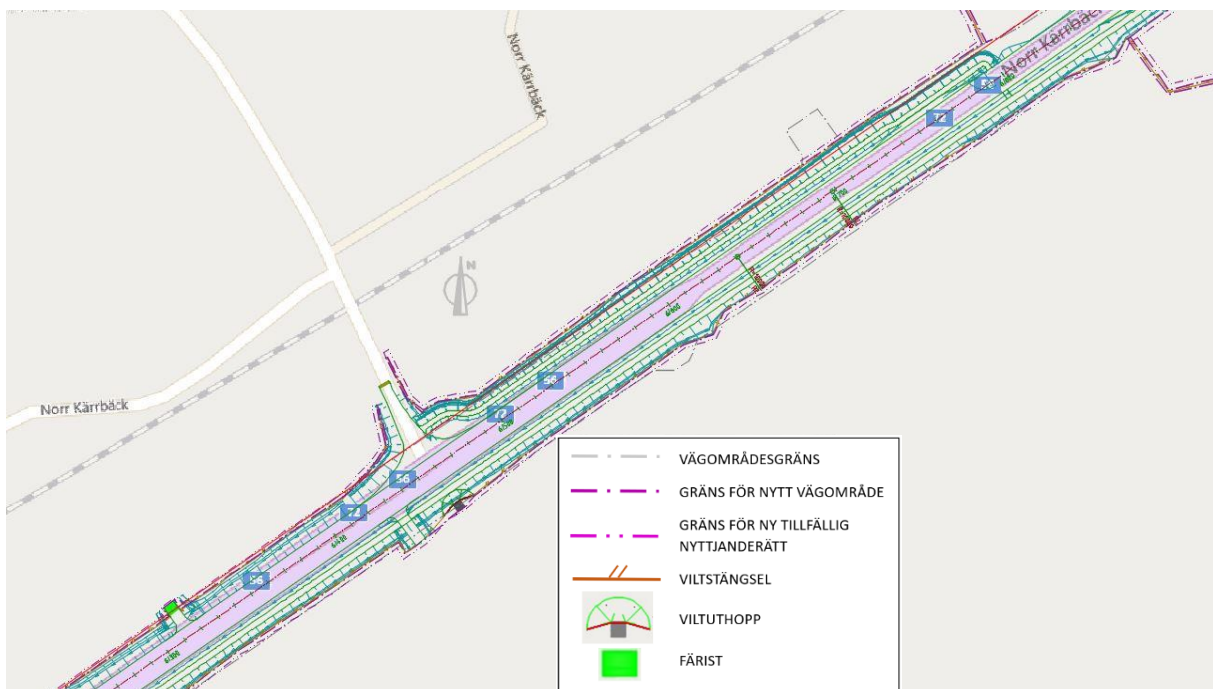
## 5.2.11. Flytt av anslutning från sektion 6/710 till sektion 6/450

### *Bortvalt alternativ*

Anslutning av enskild väg (till Sala-Heby golfklubb) till väg 56 vid sektion 6/710 tas bort med motivet att förslaget påverkar korsning med järnväg på ett negativt sätt.

### *Föreslaget alternativ*

Anslutningen i sektion 6/710 föreslås flyttas tillbaka till befintligt läge, sektion 6/450, och förses med högersvängsavkörningsfält på norra sidan väg 56, se Figur 9. Anslutningen utformas för fordonskombinationerna Lspec, Lps och Ls. Genom att behålla den enskilda vägen i dagens läge ges bättre förutsättningar att korsa järnvägen på ett säkert sätt. Mindre jordbruksmark kommer tas i anspråk i och med föreslagen lösning till ändring av vägplan.



Figur 9. Föreslagen lösning vid sektion 6/450.

## 5.2.12. Gång- och cykelport vid sektion 6/940 utgår och ersätt med passage i plan och gångbana.

### *Bortvalda alternativ*

Gång- och cykelport vid sektion 6/940 väljs bort. Motivet är de dåliga markförhållanden som kan innebära att stabiliteten för järnvägen påverkas och att det är högt stående grundvatten i området. En permanent sänkning av grundvattennivån kan innebära risk att allmänna och enskilda intressen påverkas i form av problem för grundläggningen, fastighetens dricksvatten och energibrunn för bygdegården.

Ett annat studerat alternativ är att bygga GC-port med tillhörande ramper som ett vattentätt tråg för att undvika grundvattensänkning. Alternativet har valts bort med motivet att det är väldigt kostnadsdrivande.

### *Föreslaget alternativ*

Föreslagen gång- och cykelport vid sektion 6/940 med tillhörande ramper tas bort och ersätts med en säker passage i plan vid sektion 6/795. Gångbana föreslås på norra sidan väg 56 från gångpassagen till sektion 6/450, enskild väg (till Sala-Heby golfklubb). Se förändringen i Figur 10.



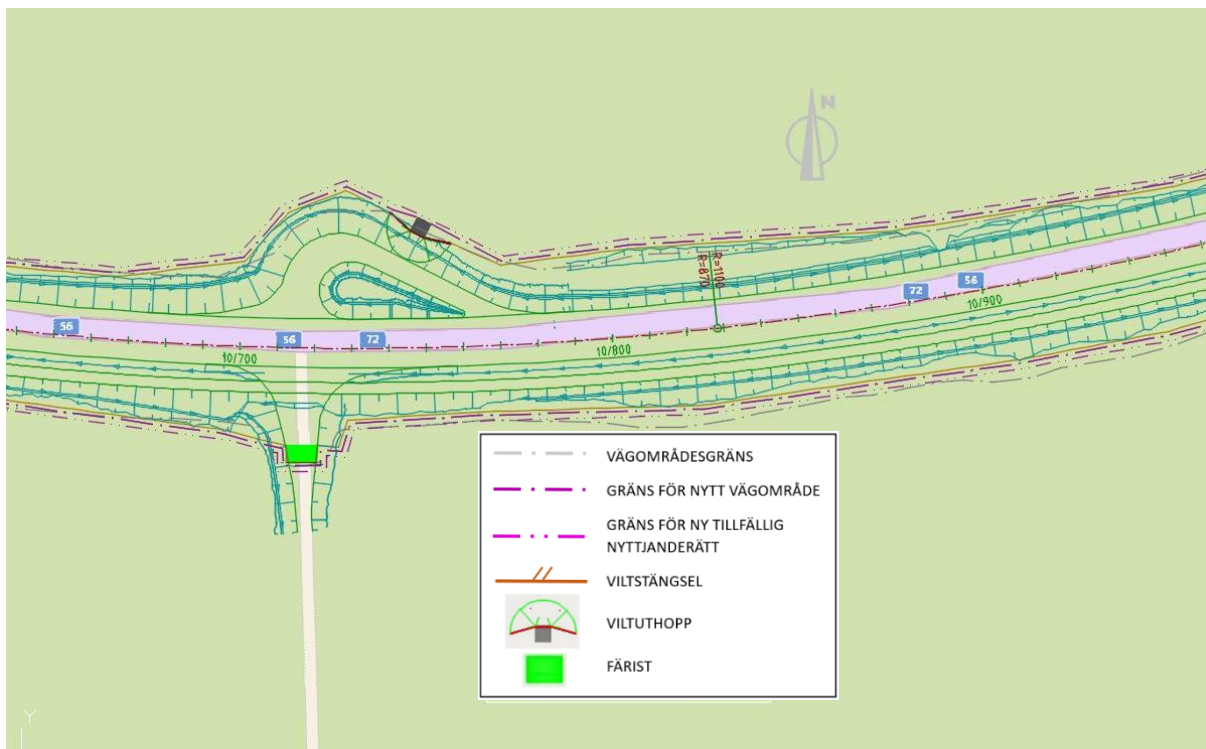
Figur 10. Föreslagen lösning vid sektion 6/795.

## 5.2.13. Siktschakt i sektionerna 7/800 – 8/000 och 10/700 – 11/300

Siktschakt genomförs för att uppfylla krav på sikt från öglor österut. Siktschakt krävs för två öglor, vid första öglan görs siktschakt på södra sidan väg 56 i sektion ca 7/800 – 8/000. Siktschakt för den andra öglan görs på norra sidan väg 56 i sektion ca 10/700 – 11/300.

Ytterligare vägområde krävs för att inrymma dessa siktschakter, se Figur 11 för siktschakt i sektion 10/700 – 11/000. För siktschakt i sektion 7/800 – 8/000 är detta ännu inte detaljprojekterat men viss förändring av vägområde kommer uppstå på norra sidan väg 56. På södra sidan i denna sektion kommer vägområde att lämnas tillbaka.





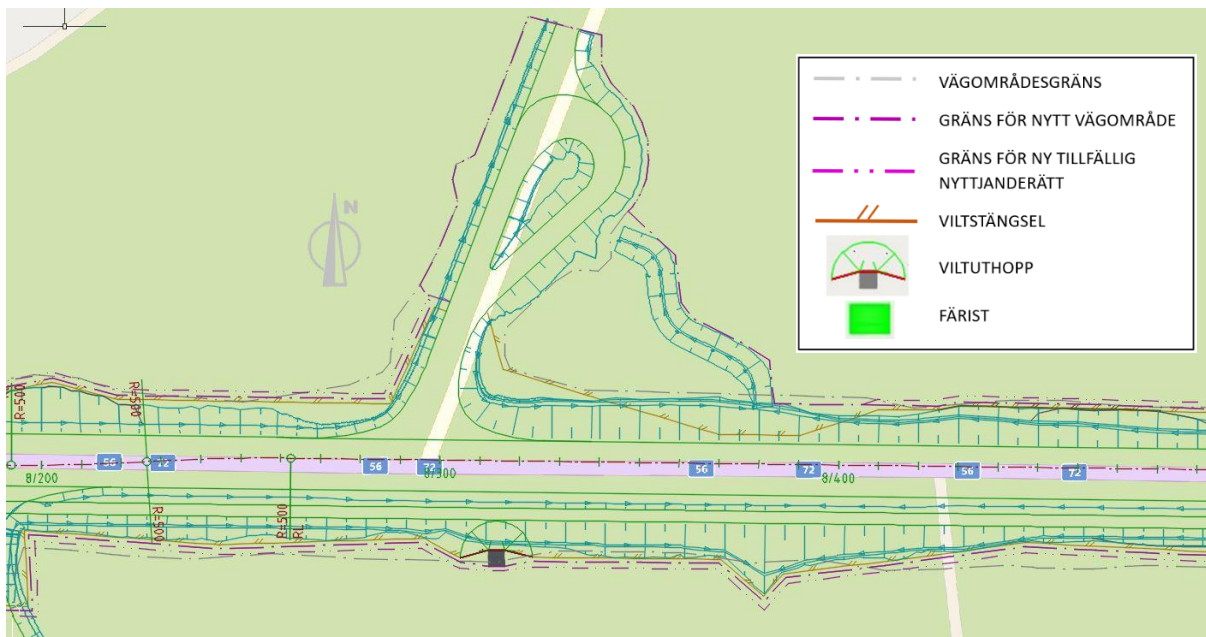
Figur 11 Siktschakt på norra sidan väg 56 i sektion ca 10/700 - 11/000.

#### 5.2.14. Ögla sektion 7/800 förlängs

Befintlig informationsskylt för Sala flyttas därmed kan ögla förlängas något österut för att få liknande utformning som resterande öglor längst med sträckan.

#### 5.2.15. Gång- och cykelbana flyttas ut i sektion 8/300 – 8/400

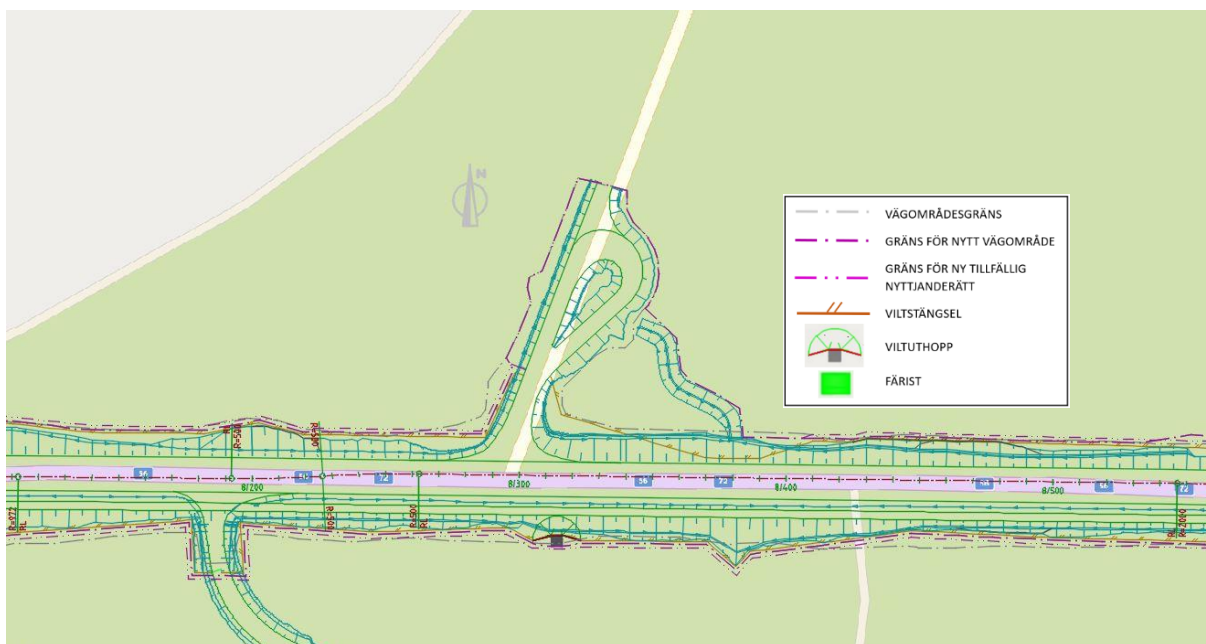
Gång- och cykelbanan flyttas ut och separeras från väg 56 med ett dike liknande resterande sträcka i enlighet med Figur 12. I fastställd vägplan är GC-vägen på den här sträckan skild från väg 56 med räcke och kantsten.



Figur 12 Ny utformning där GCM-vägen flyttas ut.

### 5.2.16. Omgrävning av dike sektion 8/350

Utökat vägområde för omgrävning av befintligt dike på östra sidan om väg 841 mot befintlig trumma som ska förlängas under vändslungan belägen längs med väg 841, se Figur 13.



Figur 13 Föreslagen omgrävning av dike i sektion 8/350.

### 5.2.17. Viltstängsel

Justering av viltstängsel vid anslutningar – tillkommer strutar på 5 anslutningar, 3 grindar för fordonstrafik och 9 grindar för gångtrafikanter.

#### 5.2.18. Viltuthopp

Förändringar av viltuthopp – 14 viltuthopp utgår och 5 nya föreslås.

#### 5.2.19. Vilttrummor

Förändringar av vilttrummor medför ingen påverkan på vägområdet men innebär viss justering av läge för att det ska bli möjligt att anlägga vilttrummor med avseende på omgivande terräng.

#### 5.2.20. Busshållplatser

Busshållplats H sektion 1/615 – 1/680 föreslås flyttas till 1/695 – 1/760. Ingen förändring i utformning föreslås.

Busshållplats V sektion 1/470 – 1/535 föreslås flyttas österut till sektion 1/565 – 1/630. Inkörning till busshållplatsen kan påbörjas i anslutningen 1/665. Inga övriga justeringar föreslås på busshållplatsen.

Busshållplats V sektion 6/840 – 6/910 föreslås flyttas till 6/720 – 6/790. Ingen övrig förändring i utformning föreslås.

Busshållplats H sektion 7/030 – 7/095 föreslås flyttas till sektion 6/850 – 6/920. Inga övriga justeringar föreslås på busshållplatsen.

#### 5.2.21. Bulleråtgärder

Bullerutredningen visar att för 8 av de 26 bullerberörda bostadsbyggnaderna har en justering skett av vilka åtgärder som föreslås jämfört med vad som redovisats i tidigare PM Bullerutredning från lagakraftvunnen vägplan, se Tabell 1. Bullerutredningen medför inget ökat behov av vägområde utan det blir en minskning eftersom två bullervallar tas bort. Det vägområde som berörs av bullervallarna och inte behövs för väganläggningen återgår till fastighetsägaren.

En fördjupad invändig inventering planeras för följande bostäder:

Sala Norrby Prästgård 1:4

Sala Norr Kärrbäck 1:43

Sala Isätra 3:8

Sala Norrby Boda 1:21

Skilnadsmätning planeras att genomföras i:

Sala Norrby Prästgård 1:4

Sala Norr Kärrbäck 1:43

Sala Isätra 3:8

Sala Norr Kärrbäck 1:25

Sala Norrby Boda 1:19

Sala Svepnäs 1:12

Sala Norrby Boda 1:21



Tabell 1. Fastigheter som påverkas av ny bullerutredning.

Fastighet	Åtgärd enligt laga kraft vunnna vägplan	Förslag efter ny bullerutredning
Sala Isätra 3:8	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Skyddad uteplats
Sala Norr Kärrbäck 1:25	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Skyddad uteplats
Sala Norr Kärrbäck 1:42	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Skyddad uteplats
Sala Norr Kärrbäck 1:49	Vägnära åtgärder, bullervall	Skyddad uteplats
Sala Norr Kärrbäck 1:51	Vägnära åtgärder, bullervall	Skyddad uteplats
Sala Norrby Prästgård 1:5	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Skyddad uteplats
Sala Kristina 4:127	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Utgår pga. för hög angiven hastighetsgräns på väg 795 i tidigare bullerutredning. Ny utredning visar att riktvärdena vid uteplats uppfylls.
Sala Norrby-Boda 1:29	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Utgår pga. att den inte anses bullerberörd enligt ny bullerutredning.

#### 5.2.22. Anpassning av anslutningar för olika fordonskombinationer

##### *Anslutningarna H och V sektion 4/950*

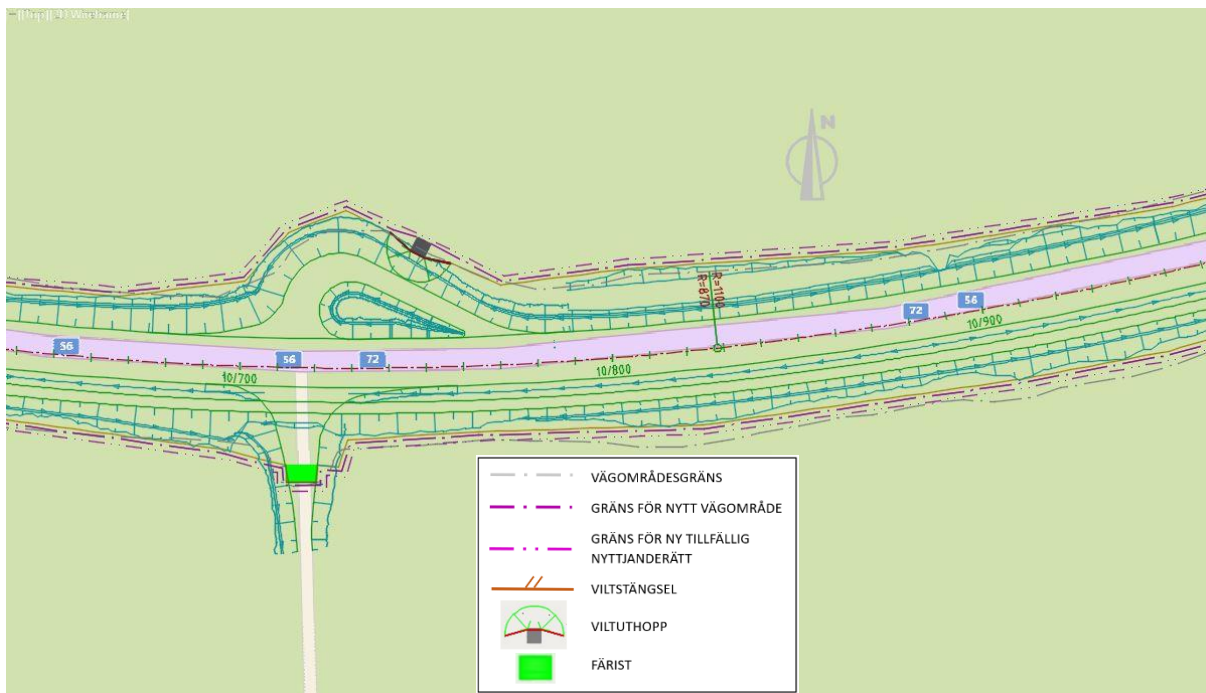
Anpassningarna beskrivs i kapitel 5.2.7.

##### *Anslutningarna V sektion 10/710*

Anslutningen anpassas för fordonskombinationen Lspec. Åtgärden ger en liten ökning av vägområdet, se Figur 14.

##### *Anslutningarna H sektion 10/710*

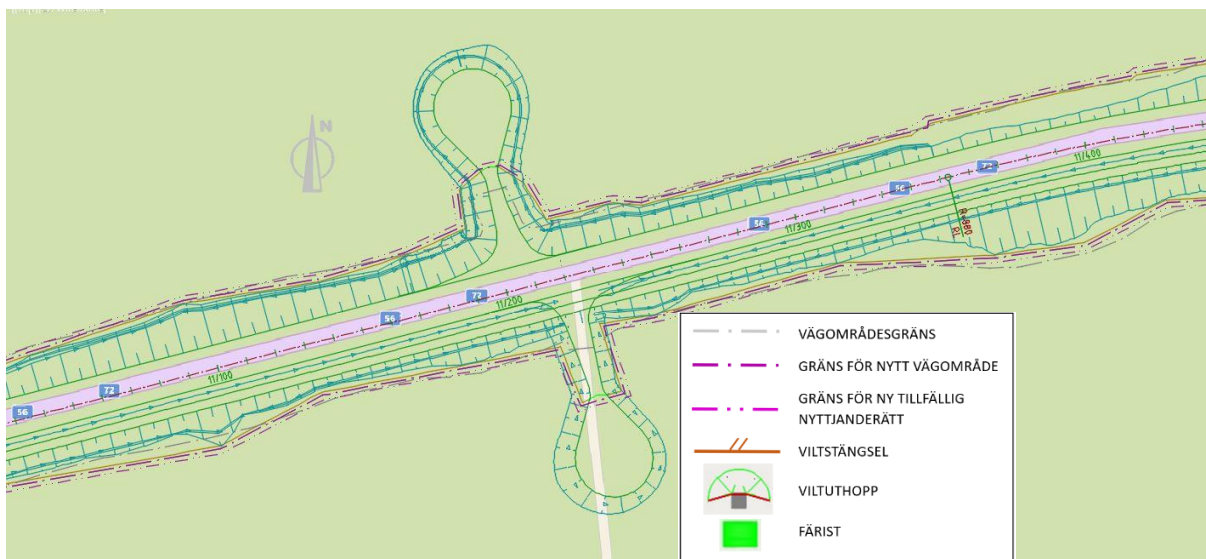
Anpassas för att fordonskombinationerna Lps och Ls ska kunna mötas i anslutningen när ett fordon svänger in på anslutningen och ett annat fordon svänger ut på väg 56. Anslutningen anpassas även efter fordonstypen Lspec så den kombinationen kan svänga ut från anslutningen till väg 56. Åtgärden ger en lite ökning av vägområdet, se Figur 14.



Figur 14. Föreslagna åtgärder vid sektion 10/710.

#### Anslutningarna V sektion 11/205 och H sektion 11/220

Anpassas för att fordonskombinationen Ls ska kunna säkert svänga ut på väg 56. Åtgärden ger en liten ökning av vägområdet, se Figur 15.



Figur 15. Föreslagna åtgärder vid sektion 11/205 och 11/220.

#### 5.2.23. Justering av höjder

Justering av fastställda höjder på väg 56 med anledning av flytt av höjdrygg samt optimering av befintlig vägyta med fyll och fräs.

### 5.3. Gestaltningssavsikter

Alla bullervallar, bullerskydd och tryckbank 3/500 – 4/200 har kunnat projekteras bort. GC-port med tillhörande anslutande ramper kommer inte anläggas. Det medför att ändringar av landskapet har minskats.

### 5.4. Uppfyllande av projektmål

Uppföljning av projektmålen kan göras först när planförslaget har konkretiserats.

### 5.5. Nationella mål

#### 5.5.1. Transportpolitiska mål

De planerade åtgärderna bedöms på samma sätt bidra till funktionsmålen som beskrivs i den lagakraftvunna vägplanen.

#### 5.5.2. Nationella miljö kvalitetsmål

I Tabell 2 beskrivs projektets förväntade effekt på miljömålen. Tabellen är hämtad från den lagakraftvunna vägplanens planbeskrivning, föreslagna ändringar i vägplan bedöms inte förändra nedanstående överensstämmelse med miljö kvalitetsmålen.

Tabell 2. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmålen.

Miljö kvalitetsmål	Överensstämmelse
Begränsad klimatpåverkan	Projektet ger en mindre direkt ökning av trafikarbetet på väg 56 med ökad hastighet och en liten ökning av trafikeringen. Beroende på vilken typ av fordon som trafikerar kan utsläppen därmed öka något. Förhoppningen är dock att gång- och cykelvägen ska locka fler att cykla i stället för att ta bilen på hela eller delar av sträckan. För att minska klimatutsläppen under byggtiden väljs metoder och material med så små utsläpp som möjligt. Projektet bidrar med liten måluppfyllelse på sikt. Projektet bedöms vare sig bidra till eller motverka möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsmålet.
Frisk luft	Se ovan.
Giftfri miljö	Genom undersökningar och skyddsåtgärder ska förorenings spridning från befintliga markföroreningar undvikas. Eventuella förorenade massor omhändertas. Inga nya giftiga ämnen byggs in i anläggningen. Projektet varken bidrar eller motverkar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsmålet.
Levande sjöar och vattendrag	Planerad gång- och cykelväg kommer att passera Isätrabäcken och några mindre vattendrag, men kommer inte att påverka vattenmiljön negativt, snarare det omvända då existerande vandringshinder försvinner. Projektet bidrar positivt till att möjliggöra uppfyllande av miljö kvalitetsmålet.
Grundvatten av god kvalitet	Planerade åtgärder med ny gång- och cykelväg ligger inte inom skyddsområde för vattentäkt och inte inom skyddsvärd sand- och grusförekomst. Grundvattenytan ligger under planerat schaktdjup för projektet. Projektet påverkar inte möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsmålet.
Ett rikt odlingslandskap	Planerad gång- och cykelväg med slänter gör vissa anspråk på jordbruksmark i ett odlingslandskap som inte har några identifierade värden. Möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsmålet påverkas inte.

God bebyggd miljö	I anslutning till projektet finns enstaka bostadshus och endast mindre intrång på tomtmark behöver göras. Gång- och cykeltrafik medför generellt mycket små störningar i boendemiljön. För boende i närområdet mellan Sala och Heby är en gång- och cykelväg positiv. Bullerskyddsåtgärder för vägbuller utförs och även med en framtida ökad trafikering så försämras inte ljudmiljön. Projektet bidrar positivt till att möjliggöra att miljö kvalitetsmålet uppfylls.
Ett rikt växt- och djurliv	Planerad gång- och cykelväg med slänter tar vissa naturmark i anspråk, vilket kan påverka flora och fauna. Anspråken gäller endast små områden med mindre skyddsvärden varför projektet motverkar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsmålet mycket lite.

## 5.6. Markanvändning

### 5.6.1. Kommunala planer

Ändring av vägplan bedöms inte medföra något intrång på kommunala detaljplaner.

## 5.7. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

### 5.7.1. Riksintressen och skyddade områden

Väg 56 är ett riksintresse men det bedöms inte påverkas.

Vägplaneområdet bedöms inte påverkas något övrigt riksintresse.

Strandskyddet kan påverkas

### 5.7.2. Landskap

Generellt sett riskerar den visuella effekten av infrastrukturprojekt bli stor i odlingslandskap. Dels för att de omgivande öppna jordbruksmarkerna görs att vissa åtgärder syns på större avstånd. I lagakraftvunnen vägplan beskrivs den påverkan som uppstår på landskapsbilden. Ändringar av plan bedöms inte medföra sämre påverkan på landskapet än vad som beskrivs i den lagakraftvunna vägplanen. På vissa sträckor bedöms ändringar medföra en mindre påverkan på landskapet än tidigare utformning. Dessa sträckor avser främst sektion 6/940 där gång- och cykelport utgår och ersätts av gångpassage i plan i sektion 6/800. En längre parallellt gående enskild väg mellan sektion 1/160-2/720 har även kunnat undvikas genom att öppna anslutning vid 2/720. Alla bullervallar, bullerskydd och tryckbank 3/500 – 4/200 har kunnat projekteras bort.

### 5.7.3. Natur- och kulturmiljö

Vägplaneområdet bedöms inte påverka några riksintresseområden.

Vägplaneområdet bedöms inte påverka några fler fornlämningar än vad den lagakraftvunna vägplanen gör. En arkeologisk utredning etapp 2 har genomförts i september 2022 vilket resulterat i att en backstuga L2022:374 belagts arkeologiskt. Intrång i denna fornlämning är trolig vid anläggande av gång- och cykelvägen längst med väg 56, dock härrör inte påverkan till ändring av plan.

I Naturvärdesinventering daterad 2019-09-20 har totalt 10 naturvärdesobjekt avgränsats.

Naturvärdesobjekt som bedöms påverkas av ändring av vägplan är följande, läget redovisas i Figur 2 och Figur 3:

#### Objekt 2

Objektet bestående av tallskog med uppväxande lövträd bedöms få mindre påverkan med ändring av

vägplan i jämförelse mot lagakraftvunnen vägplan då tidigare förslaget viltuthopp (sektion H ca 1/350) utgår. Objektet har påtagligt naturvärde.

### **Objekt 3**

Objektet bestående av blandskog gränsar till yta där ny vändögla (sektion 1/660) föreslås till ändring av vägplan. Objektet bedöms påverkas marginellt under byggtiden. Objektet har visst naturvärde.

### **Objekt 5**

Objektet bestående av tvåskiktad medelålders granskog med enstaka äldre björk och tall. Objektet har visst naturvärde. Objektet gränsar till yta i sektion 2/720 där ändring av vägplan föreslår att anslutning till väg 56 öppnas upp igen. Förslagen ändring kan ge marginell påverkan på objektet under byggtiden.

#### **5.7.4. Vattenmiljö**

Förslagen till ändring av vägplan bedöms inte medföra någon påverkan på yt- eller grundvatten.

#### **5.7.5. Rekreation och friluftsliv**

Förslagen till ändring av vägplan bedöms inte medföra någon påverkan på rekreation och friluftslivet.

#### **5.7.6. Förorenade områden**

Förslagen till ändring av vägplan bedöms inte medföra någon påverkan på förorenade områden.

#### **5.7.7. Naturresurser**

De föreslagna åtgärderna i ändring av vägplanen kommer att påverka skogs- och jordbruksmark genom att mark behöver tas i anspråk både permanent och under byggskedet. Den mark som tas i anspråk för att kunna utföra byggnationen (tillfällig nyttjanderätt och/eller inskränkt vägrätt) kommer återlämnas och marken kommer kunna fortsätta nyttjas, dock med eventuella begränsningar för att inte hindra eller störa väganläggningarna.

### **5.8. Miljökvalitetsnormer**

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kap. miljöbalken. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med.

I enlighet med lagakraftvunnen vägplan bedöms MKN för utomhusluft och vatten vara aktuella för detta projekt. Normen för omgivningsbuller är inte aktuell att tillämpa för detta projekt i enlighet med lagakraftvunnen vägplan.

De luftutsläpp som planförslaget medför är främst kopplad till anläggningsmaskiner och transporter byggskedet. Dessa utsläpp bedöms inte medföra att MKN avseende utomhusluft överskrids.

Isätrabäcken (SE664498-154976) utgör ytvattenförekomst enligt VISS (VattenInformationSystem Sverige). Vattenförekomsten uppnår otillfredsställande status enligt den senaste bedömningen (förvaltningscykel 3). Problem är kiselalger som är ett tecken på övergödning och morfologiska förändringar av vattendraget. Den kemiska ytvattenstatusen uppnår ej god, vilket beror på att gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar överskrids i alla Sveriges ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition. Den beslutade MKN är god ekologisk status

till 2033 samt god kemisk ytvattenstatus enligt förvaltningscykel 3 2017-2021, men med mindre stränga krav för PBDE och kvicksilver.

Isätrabäcken mynnar ut i Sagån (SE664063-154769) som uppnår måttlig ekologisk status enligt den senaste bedömningen (förvaltningscykel 3) som liksom för Isätrabäcken beror på tillväxt av kiselalger som tyder på näringspåverkan. Kemisk status är ej god med hänsyn till PBDE och kvicksilver, men även undantaget från dessa ämnen uppnås inte god status beroende på förhöjda halter bly och blyföreningar uppströms och nedströms. Den beslutade MKN är god ekologisk status 2033 samt god kemisk ytvattenstatus enligt förvaltningscykel 3 2017-2021, men med mindre stränga krav för PBDE och kvicksilver.

Förslaget till ändring av vägplan bedöms inte motverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för Isätrabäcken eller Sagån.

Utanför planområdet i centrala Heby ligger Enköpingsåsen Heby-Härnevi, SE663485-156515. Vattenförekomsten bedöms ha god kemisk och kvantitativ status, vilket även är gällande MKN. Åsen är dock påverkad av klorid, vilket delvis bedöms bero på påverkan från väg 56 (Heby kommun, 2012). Den påverkan kommer troligtvis från den del av väg 56 som löper längs Enköpingsåsen norrut från Heby. Förslaget till ändring av plan bedöms inte motverka möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för Enköpingsåsen.

## 5.9. Allmänna hänsynsregler enligt miljöbalken

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret. Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning/ miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. För att minimera påverkan kommer projektets eventuella miljöeffekter bedömas kontinuerligt och projektet anpassas under planläggningsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas.

Vid behov kommer åtgärder att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligen för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta kommer att beaktats vid kommande upphandling och arbeten

## 5.10. Hushållningsbestämmelser

God hushållning med mark och vatten grundas bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser och på plan- och bygglagens bestämmelser om intresseavvägningar vid planläggning med mera.

Det kommer att erfordras ny mark samt nya massor för att kunna genomföra åtgärderna då storlek och typ av markanspråk samt mängd massor som behövs beror på slutliga utformningen.

Oavsett utformning kommer skogs- och jordbruksmark att behövas tas i anspråk. Ianspråktagande av mark kan ej ske på en annan plats. Syftet med markanspråket är att tillgodose samhällets intresse, det vill säga öka trafiksäkerheten längs väg 56 för fordonstrafik, gående och cyklister samt förbättra tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Sammantaget bedöms åtgärderna inte medföra någon betydande påverkan vad gäller hushållning med naturresurser eftersom omfattningen är liten.

#### 5.11. Kumulativa effekter

Inga kumulativa effekter bedöms vara aktuella för ändring av vägplan.

#### 5.12. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer arbete med tunga maskiner att pågå i vägplaneområdena (då kallat arbetsområde). Anläggningsarbeten och trafik med maskiner och fordon kan orsaka störningar i form av intrång, buller, vibrationer, damning och luftföroreningar och eventuellt begränsad framkomlighet.

I byggskedet kommer krav att ställas på entreprenören avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera risken för påverkan på människors hälsa och miljö. Till exempel ska entreprenören upprätta en miljöplan som redovisar den miljöanpassning som genomförs och de skydds- och kontrollåtgärder som vidtas.

## 6. Åtgärder

Åtgärder för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa miljöeffekter är inarbetade i föreslagna lösningar som presenteras i kapitel 5.2.

## 7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör en preliminär bedömning att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta eftersom förändringen endast tar mindre områden i anspråk och att mark som i den laga kraftvunna vägplanen väg 56 Sala – Heby, diarienummer TRV 2020/46726, skulle tas i anspråk kommer att lämnas tillbaka, för att genomföra projektet och bedömningen är att ingen större påverkan kommer ske på närliggande miljöintressen.

Inom utredningsområdet har tre naturvärdesobjekt påträffats (objekt 2, 3 och 5). Objekt 2 får mindre påverkan än i lagakraftvunnen vägplan och objekt 3 och 5 bedöms få mycket liten påverkan då de gränsar till planerade åtgärder.

Upplevelsen av landskapet bedöms inte påverkas av föreslagna förändringar.

Förändringen innebär att ny jordbruks- och skogsmark tas i anspråk men samtidigt lämnas odlings- och skogsmark tillbaka i och med föreslagna förändringar.

Totalt sett bedöms förändringarna av vägplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

## 8. Fortsatt arbete

### 8.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag tillsammans med samrådsredogörelsen utgör underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram som ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Nästa steg i processen är att ta fram samrådshandling för vägplaneförslaget.

### 8.2. Samråd

Samråd som genomförts i samband med upprättande av samrådsunderlaget finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

Samråd kommer att ske med kommuner, länsstyrelse, direkt berörda och kollektivtrafikmyndighet. Direkt berörda får information om samråd i form av brev, alternativt genom besök på plats.

### 8.3. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar att ta med i fortsatt planläggning:

- Strandskydd
- Intrång i naturvärdesområdena nr 2, 3 och 5.

### 8.4. Dispenser och tillstånd

Byggnationen av de föreslagna ändringarna av plan kommer att kräva särskilt tillstånd, dispenser eller anmälningar. I nuläget har följande identifierats:

Dispens enligt artskyddsförordningen (2007:845) kan bli aktuellt om fridlysta eller skyddade arter kommer att beröras.

Uppläggning och deponering av massor och avfall kräver tillstånd eller anmälan enligt 9 kap miljöbalken.

Tillstånd eller anmälan för transporter av avfall enligt 5 kap avfallsförordningen (2020:614)

Dispens från Trafikverket Region Öst beslut avseende att enbart planera och finansiera infrastruktur för GCM-passager förenliga med trafiksäkerhetsföreskrifterna god (grön) och mindre god (gul).

Dispens från TDOK 2015:0323 Riktlinje landskap avseende passage för stora däggdjur.



## 9. Genomförande och finansiering

### 9.1. Formell hantering

Denna ändring av vägplan hör till laga kraftvunna vägplan väg 56 Sala - Heby, diarienummer: TRV 2020/46726. Ändring av vägplan kommer inte kungöras för granskning om markägare ger sitt medgivande och planen inte innebär betydande miljöpåverkan. Däremot kommer planen genomgå fastställelseprövning.

Innan länsstyrelsen får fatta beslut i frågan om ändringarna kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej ska den som avser bygga vägen eller järnvägen ha gett de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig. Samråd kan begränsas till de som berörs av ändringen dvs. ägare och innehavare av särskild rätt (till exempel servitutshavare och arrendatorer) till de fastigheter som helt eller delvis kan komma att tas i anspråk. Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och när planförslaget utformats ska ägare och innehavare av särskild rätt till de fastigheter som helt eller delvis kan komma att tas i anspråk skriftligen medge ändringen av planen.

Vägplanen och medgivande från berörda översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. Fastställelsebeslutet kan i vanlig ordning överklagas. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Fastighetsägare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Enskilda anslutningar hanteras i separata beslut om stängning enligt 40§ väglagen.

### 9.2. Finansiering

Nu fastställd vägplan och ändringar i den fastställda vägplanen finansieras av nationell plan för transportinfrastrukturen med sam- och medfinansiering.

## 10. Underlagsmaterial och källor

Uppdragsbeskrivning Väg 56 Sala – Heby

Sala kommun, Gällande detaljplaner

Sala kommun, Översiktsplanering

Heby kommun, Gällande detaljplaner

Heby kommun, Översiktsplanering

Trafikverket, Vägplan Väg 56 Sala - Heby, fastställelsehandling 2020-01-10, rev 2020-05-27 och de handlingar som legat till grund för vägplanen.

PM Naturvärdesinventering, 2019-09-20

PM Bullerutredning, 2023-03-31

Transportstyrelsen – STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Trafikverket – NVDB (NationellVägDataBas)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) - Översvämningskartering





Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)