

ÄNDRING AV VÄGPLAN - SAMRÅDSHANDLING

Väg 56 Sala - Heby

Sala Kommun, Västmanlands Län, Heby kommun, Uppsala län

Planbeskrivning, 2023-11-27



Trafikverket

Postadress: 632 21 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning – Väg 56 Sala - Heby

Författare: Lektus

Dokumentdatum: 2023-11-27

Ärendenummer: TRV 2021/127528

Objektsnummer: 161013

Version: 0,2

Kontaktperson: Arini Magnusson, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: Lektus om inte annat anges

Omslagsbild: Bild hämtad från vägplanens planbeskrivning

Innehåll

1	Sammanfattning	6
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1.	Planläggningsprocessen	6
2.2.	Bakgrund	7
2.3.	Tidigare utredningar och beslut	8
2.4.	Ändamål och projektmål	8
3	Miljöbeskrivning	9
3.1.	Läsanvisning miljöbeskrivning	9
3.2.	Geografisk avgränsning	9
3.3.	Tid	10
4	Förutsättningar	10
4.1.	Vägens funktion och standard.....	10
4.2.	Trafik och användargrupper	10
4.2.1.	Trafik.....	10
4.2.2.	Olycksstatistik.....	10
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	11
4.3.1.	Befolkning och bebyggelse.....	11
4.3.2.	Kommunala planer	11
4.3.3.	Detaljplaner	11
4.4.	Landskapet	11
4.5.	Miljö och hälsa.....	12
4.5.1.	Riksintressen.....	12
4.5.2.	Skyddade områden.....	12
4.5.3.	Kulturmiljö	12
4.5.4.	Naturmiljö.....	13
4.5.5.	Yt- och grundvatten.....	14
4.5.6.	Rekreation och friluftsliv	15
4.5.7.	Boendemiljö och hälsa	15
4.5.8.	Förorenade områden	15
4.5.9.	Naturresurser	16
4.5.10.	Miljö kvalitetsnormer	16
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	16
4.6.1.	Geoteknik	16
4.6.2.	Avvattning	16
4.6.3.	Ledningar	17

4.6.4.	Klimat och risker	17
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning	17
5.1.	Val av utformning	17
5.2.	Ändringar av lagakraftvunnen vägplan samt motiv	17
5.2.1.	Cirkulationsplats korsning väg 56/Fridhemsgatan	17
5.2.2.	Justering av kombinerad enskild väg och GCM-väg sektion 1/350 – 1/650	18
5.2.3.	Flytt av vändplats och korsning i sektion 1/560	19
5.2.4.	Öppna anslutningen vid sektion 2/720	20
5.2.5.	Profilen på väg 56 höjs mellan sektionerna 3/900 – 4/100	20
5.2.6.	Vändslinga vid sektion 4/200	20
5.2.7.	Breddning väg vid anslutning H och V sektion 4/950.....	21
5.2.8.	Stängning av anslutning vid sektion 6/050.....	21
5.2.9.	Flytt av anslutning från sektion 6/710 till sektion 6/450	22
5.2.10.	Gång- och cykelport vid sektion 6/940 utgår	22
5.2.11.	Siktschakt i sektionerna 7/800 – 8/000 och 10/700 – 11/300	23
5.2.12.	Ögla 7/800 Norra sidan	23
5.2.13.	Gång- och cykelbana flyttas ut i sektion 8/300 – 8/400.....	23
5.2.14.	Omgrävning av dike sektion 8/350.....	23
5.2.15.	Viltåtgärder.....	24
5.2.16.	Busshållplatser.....	24
5.2.17.	Bulleråtgärder.....	24
5.2.18.	Anpassning av anslutningar för olika fordonskombinationer	25
5.2.19.	Justering av höjder	25
5.3.	Ändringar av skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	26
6	Effekter och konsekvenser av föreslagna ändringar	27
6.1.	Trafik och användargrupper	27
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	27
6.3.	Landskapet	27
6.4.	Miljö och hälsa.....	27
6.4.1.	Riksintressen.....	27
6.4.2.	Skyddade områden.....	27
6.4.3.	Kulturmiljö	27
6.4.4.	Naturmiljö.....	27
6.4.5.	Yt- och grundvatten.....	28
6.4.6.	Rekreation och friluftsliv	28

6.4.7.	Boendemiljö och hälsa	28
6.4.8.	Förorenade områden	28
6.4.9.	Naturresurser	28
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	28
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	28
6.7.	Påverkan under byggnadstiden.....	29
7	Samlad bedömning.....	29
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	29
8.1.	De allmänna hänsynsreglerna	29
8.2.	Miljökvalitetsnormer	29
8.3.	Hushållning med mark och vatten	29
9	Markanspråk och pågående markanvändning.....	29
9.1.	Vägområde för allmän väg	29
9.2.	Vägområde med inskränkt vägrätt.....	30
9.3.	Vägområde inom detaljplan	30
9.4.	Område med tillfällig nyttjanderätt	30
9.5.	Stängning av utfarter.....	31
9.6.	Indragning av allmän väg.....	31
9.7.	Område för enskild väg	31
9.8.	Vägområde som utgår ur allmänt underhåll	31
10	Fortsatt arbete.....	32
10.1.	Tillstånd och dispenser	32
11	Genomförande och finansiering.....	32
11.1.	Formell hantering	32
11.2.	Kommunala planer	33
11.3.	Genomförande	33
11.4.	Finansiering	33
12	Underlagsmaterial och källor	34
13	Bilagor.....	35

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 anläggandet av väg 56 förändras.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

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.

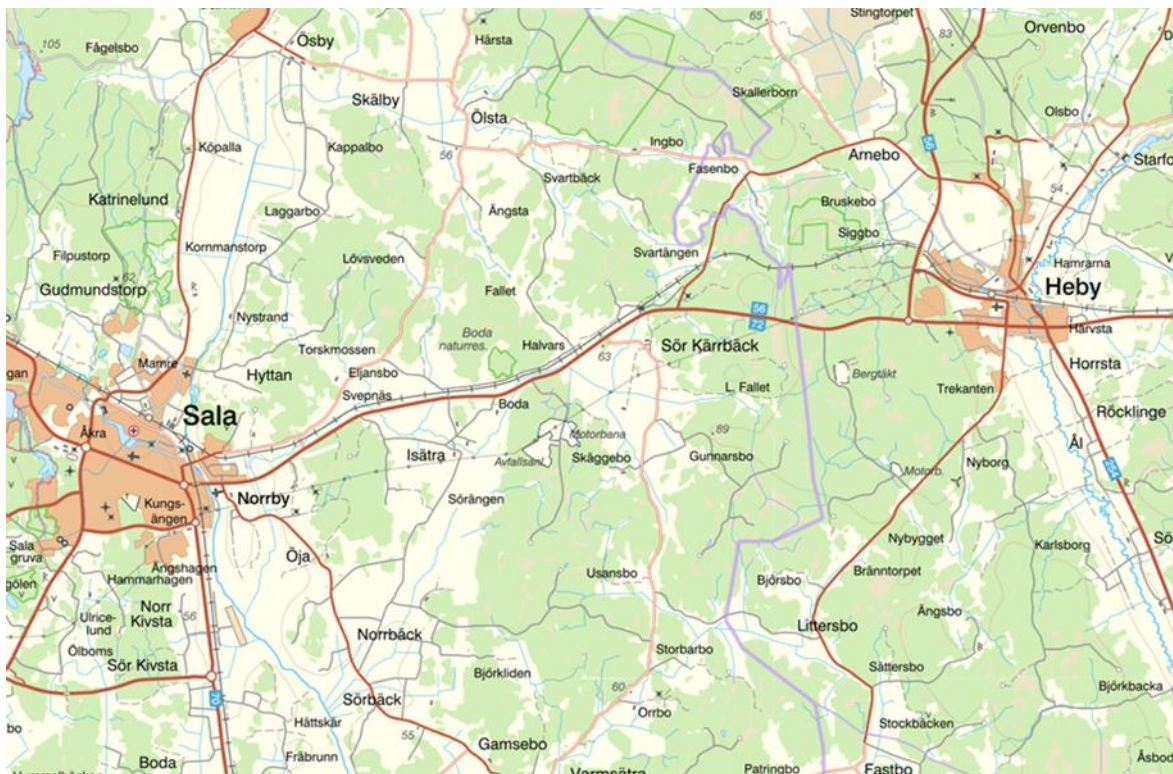
2.2. Bakgrund

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 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, nya vändöglor, justering av viltuthopp mm. Justeringarna leder till att ny mark behöver tas i anspråk vilket medför en förändring av plan (lagkraft vunnen vägplan 2020). Justeringar innebär även att viss mark kan lämnas tillbaka. Denna samrådshandling tar endast upp de ändringar som skiljer sig från den tidigare fastställda vägplanen.



Figur 1 Orienteringskarta

2.3. Tidigare utredningar och beslut

Arbetsplan 2012

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

Vägplan för väg 56 Sala – Heby

Under 2018 och 2019 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.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har beslutat (2023-09-07) att projektet inte medför betydande miljöpåverkan.

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.

3 Miljöbeskrivning

Eftersom länsstyrelsen beslutat att aktuella åtgärder inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan upprättas ingen separat miljökonsekvensbeskrivning. I stället arbetas en miljöbeskrivning in i denna plan- och miljöbeskrivning.

Avgränsningen av miljöbeskrivningen utgörs av projektets bedömda påverkan på omgivningen vad avser ljudemissioner, vattendrag, natur- och kulturvärden.

3.1. Läsanvisning miljöbeskrivning

I denna vägplan redovisas miljöbeskrivningens olika delar i enlighet med Tabell 1.

Tabell 1 Läsanvisning miljöbeskrivning

Del av miljöbeskrivningen	Avsnitt
Förutsättningar miljö och hälsa	4.5
Ändringar av skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	5.3
Effekter och konsekvenser för miljö och hälsa	6.4
Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	8
Tillstånd och dispenser	10.1

3.2. Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen är kopplad till det förändrade markanspråket som uppkommit med anledningar av de ändringar som föreslagits.

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.

3.3. Tid

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 förutsätts att projektet är genomfört och att vägavsnittet varit i drift i ca 20 år.

Den tidsmässiga avgränsningen för påverkan under byggtiden begränsas till den tid bygget pågår, samt tiden direkt efter bygget. Byggtiden bedöms till cirka 3 år. Planerad byggstart är år 2024.

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

4 Förutsättningar

Beskrivningarna under rubrikerna nedan är kortfattade utdrag från den lagakraftvunna vägplanens planbeskrivning för att ge en bild av förutsättningarna kring miljön där förändringar är aktuella. Inga förutsättningar har för projektet förändrats i och med denna ändring av vägplan.

4.1. Vägens funktion och standard

Nuvarande vägstandard på väg 56 är dålig i förhållande till trafikbelastningen och vägens funktion som nationell stamväg. Väg 56 är en tvåfäلتs 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.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. 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. Hastigheten är 80 km/tim mellan Sala och Heby, öster om cirkulationsplatsen i Heby är hastigheten 70 km/tim enligt NVDB (nationell vägdatabas).

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

4.2.2. 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.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. 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, Sättra 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.

4.3.2. Kommunala planer

I Sala kommun har en ny översiktsplan vunnit laga kraft i september 2023. I 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. Denna åtgärd bidrar till att fler har möjlighet att välja cykel istället för bil när man ska ta sig mellan de två orterna.

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.

4.3.3. Detaljplaner

Detaljplaner i Sala

4042 - Detaljplan för Fridhem verksamhetsområde, laga kraft 2015-07-15 berörs av föreslagen cirkulationsplats väg 56/Fridhemsgatan. Yta för cirkulationsplats berör parkmark och lokalgata i detaljplanen.

I övrigt berörs inga detaljplaner i Sala kommun av vägplaneområdet.

Detaljplaner i Heby

Dpl 271 Heby västra företagsby berörs av ny gång och cykelväg.

Inga detaljplaner i Heby kommun berörs i övrigt av vägplaneområdet.

4.4. Landskapet

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.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Riksintressen

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

Inga övriga riksintressen berörs.

4.5.2. 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 omfattas av strandskydd.

4.5.3. 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 slag 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 identifierades på 1828 års karta. Samtliga intagna boplatksområden som ingick i arkeologisk utredning etapp 1 kunde avfärdas medan den i kartmaterialet identifierade lägenhetsbebyggelsen L2022:374 belades arkeologiskt. En arkeologisk förundersökning ska göras innan tillstånd kan ges för ingrepp i fornlämningen.

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.

4.5.4. 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 hyggen.

Biotopskydd

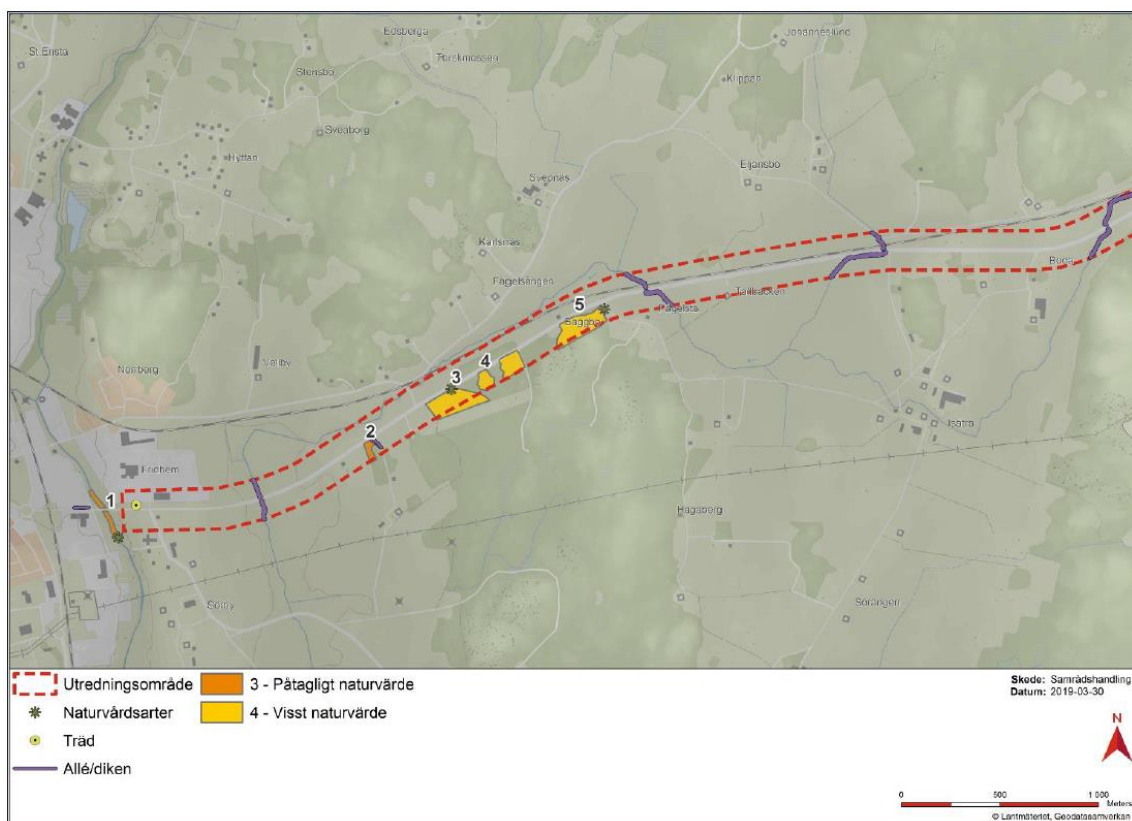
En björkallé som finns på södra sidan väg 56 vid sektion 1/360 omfattas av generellt biotopskydd och kommer till viss del påverkas av ny anslutning av enskild väg.

Naturvärdesinventering (NVI)

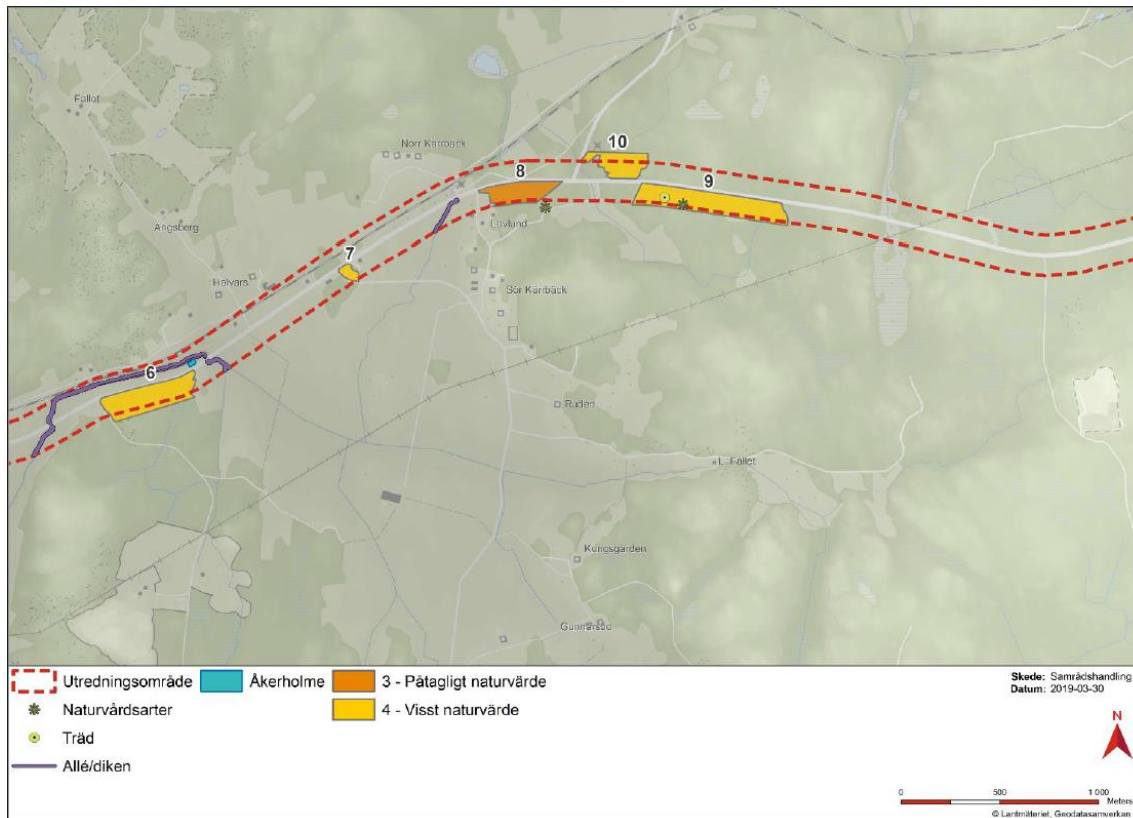
Enligt NVI daterad 2019-09-20 avgränsades 10 naturvärdesobjekt till vägplaneområdet. Se Figur 2 och Figur 3. Nr 1, och 7 bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) och nr 3, 4, 5, 6, 8, 9 och 10 visst naturvärde (naturvärdesklass 4). Inga objekt bedömdes ha högt eller mycket högt naturvärde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

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

Vid inventering har även den invasiva arten blomsterlupin noterats i vägslänten vid cirkulationsplats i Heby.



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.

4.5.5. 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 denna 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

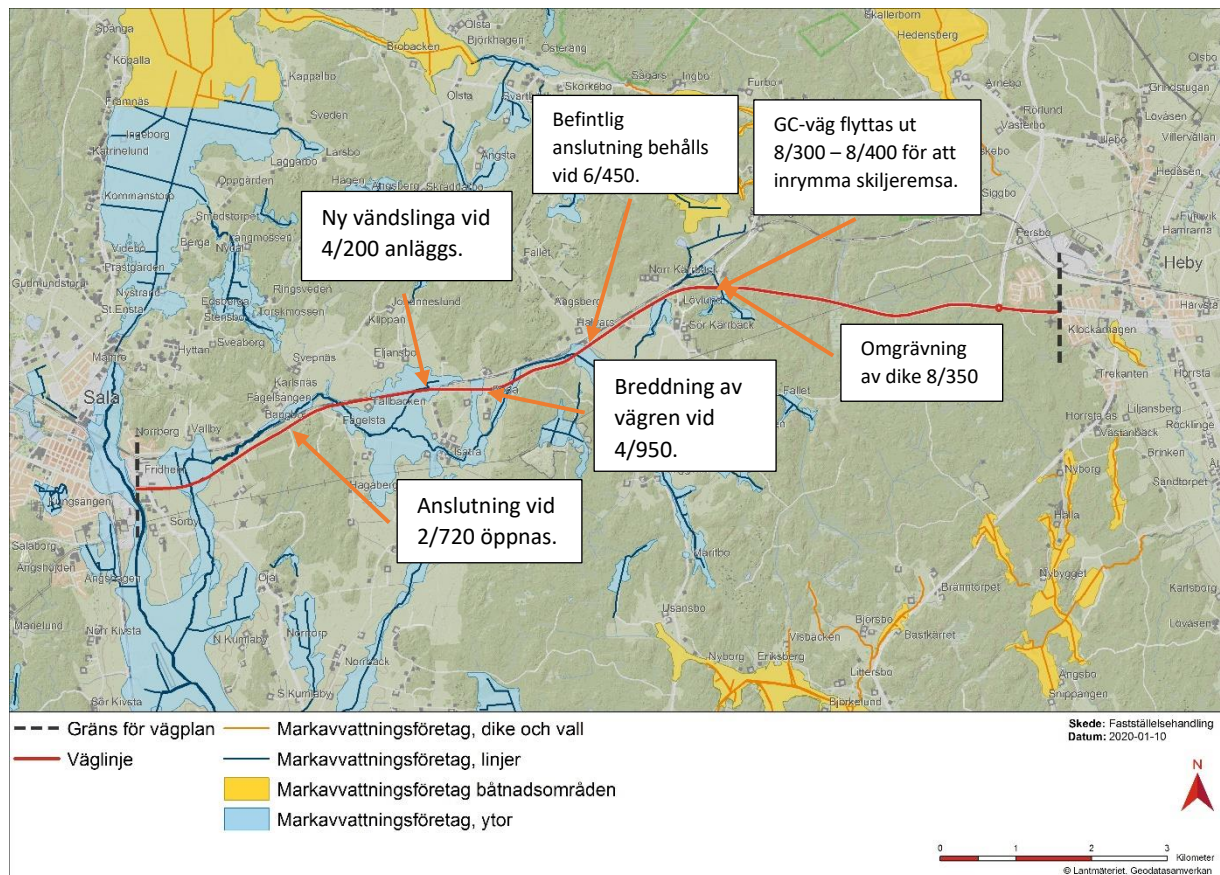
Inga allmänna vattentäkter finns i området, men ett 30-tal vatten- och energibrunnar är utspridda längs väg 56 varav ett fåtal ligger nära vägen.

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 Kärrbäck's dikningsföretag (df) 1927, Norr och Sör Kärrbäck's df 1952 och Sör Kärrbäck's df 1927). Även inne i Heby, i området Klockarhagen, finns ett markavvattningsföretag; Prästgårdens df. Se Figur 4 för översikt vart de föreslagna åtgärderna är belägna i förhållande till markavvattningsföretag.

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



Figur 4 Sammanställning av de åtgärder som genomförs i närhet till ett markavvattningsföretag.

4.5.6. Rekreation och friluftsliv

Inga specifika rekreativa värden eller stråk finns inom vägplaneområdet.

4.5.7. 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.

Bullerutredning

En ny bullerutredning har genomförts då tidigare utförd utredning i den fastställda vägplanen inte följt Trafikverkets riktlinjer. Den nya bullerutredningen har identifierat 26 stycken fastigheter som bullerberörda, se vidare kap. 5.2.16 vilka fastigheter som föreslås erbjudas bulleråtgärder.

4.5.8. 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. Vid genomförda markmiljöundersökningar har inga förhöjda halter kopplat till tidigare verksamhet identifierats på denna fastighet.

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.

4.5.9. 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.

4.5.10. 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.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. 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.

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 där bankhöjden är stor. Grundvattnets trycknivå ligger ca 1–3 m under markytan, bortsett från sektion ca 6/300 och Långmossen där artesisikt grundvatten påträffats.

4.6.2. Avvattning

Väg 56 avvattnas med längsgående 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).

Området längs med väg 56 i sektion ca 3/900-4/100 med korsande biflöde till Isätrabäcken blir översvämmat vid tjällossning. Under sommaren 2023 svämmade väg 56 över vid flera tillfällen i samband med kraftiga regn. Som mest var väg 56 översvämmad ca 30 cm i vägmitt.

4.6.3. Ledningar

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

Längsgående 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.

Längsgående 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 längsgående 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.

4.6.4. Klimat och risker

Den miljöbelastning som finns i projektets närområde utgörs till största del av utsläpp från vägtrafiken. 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.

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

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning

5.1. Val av utformning

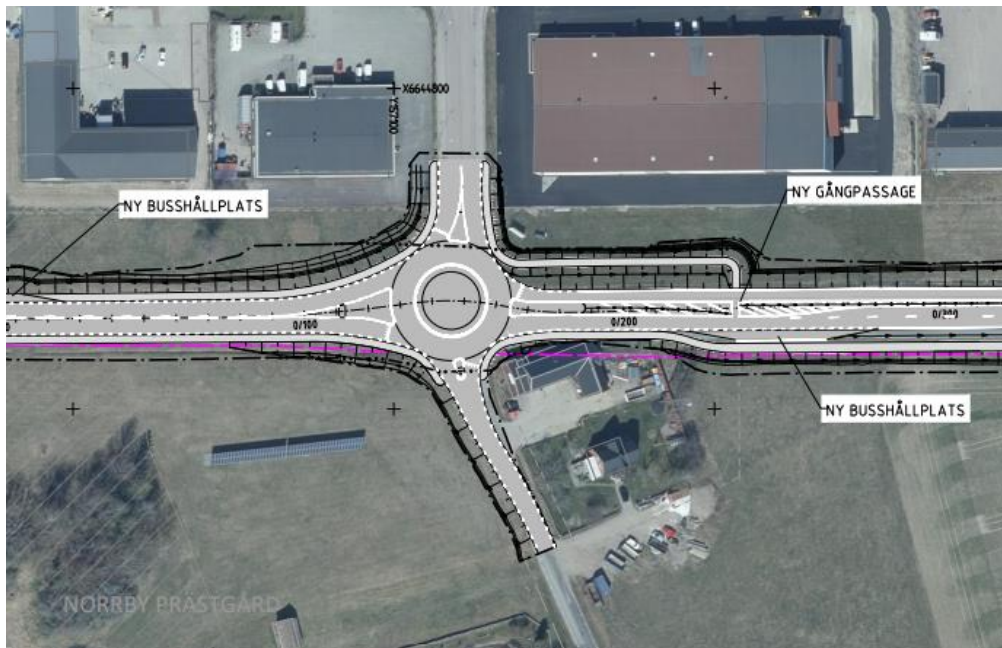
Föreslagna ändringar av vägplan innebär ett antal justeringar av anslutningar avseende utformning och läge, korsningsåtgärder, justering av busshållplatslägen samt borttagande av gång- och cykelport som ersätts med en gångpassage i plan.

5.2. Ändringar av lagakraftvunnen vägplan samt motiv

5.2.1. Cirkulationsplats korsning väg 56/Fridhemsgatan

I fastställd vägplan är denna korsning utformad som typ C, det vill säga en väjningsreglerad korsning med separata fält för vänstersvängande trafik i huvudriktningen. Synpunkter från allmänheten avseende trafiksäkerhetsrisker med korsningen har medfört att en korsningsutredning utförts under framtagandet av förfrågningsunderlag. Utredningen visar att en cirkulationsplats är en rimlig åtgärd i detta läge som förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samtidigt som fördröjningen för primärtrafiken bedöms kunna hålla en accepterad nivå.

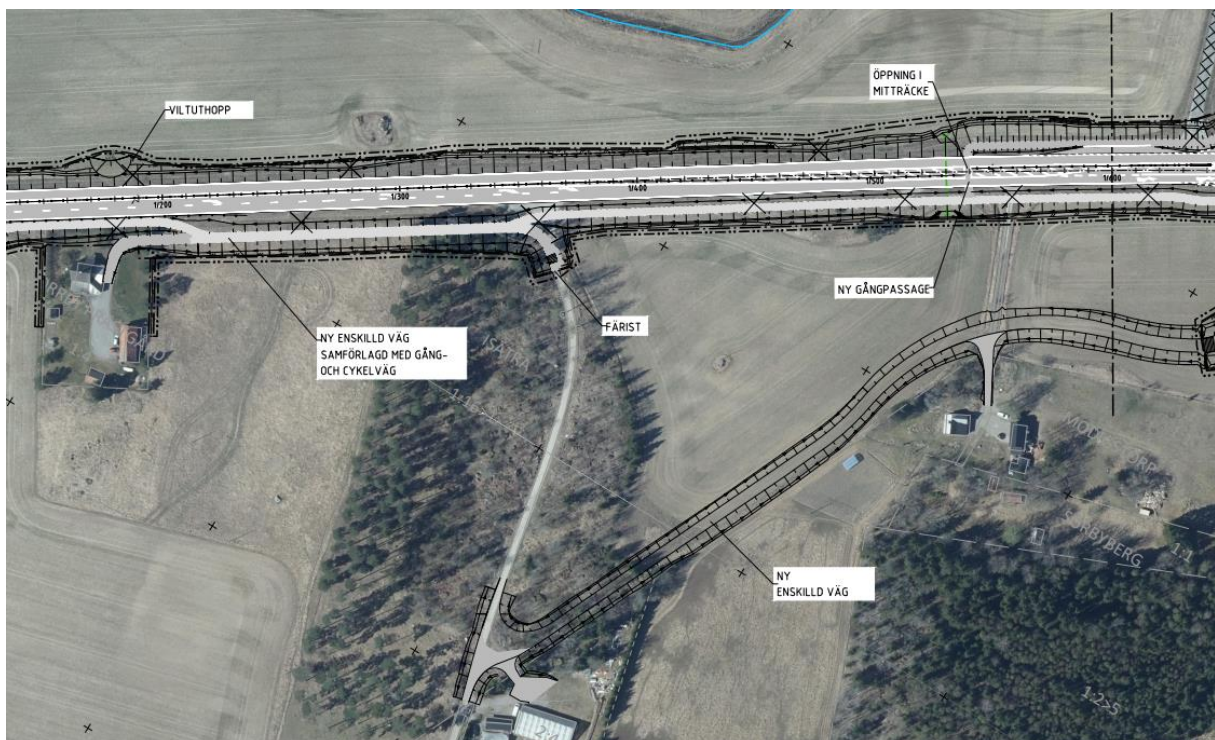
Föreslagen cirkulationsplats utformas enligt Figur 5. Motivet till ändringen är att höja trafiksäkerheten i korsningen. För att kunna anlägga en cirkulationsplats behöver vägområdet utökas något på norra respektive södra sidan av väg 56.



Figur 5 Illustration för ny cirkulationsplats i korsning Fridhemsgatan/väg 56.

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, se Figur 6. Inget nytt vägområde behöver tas i anspråk. Motivet till ändringen är att vändslingan som flyttats enligt kap. 5.2.3 nedan medför att den enskilda vägen kan dras om och ansluta till befintlig enskild väg längre söderut.



Figur 6 Illustration med 3 meter bred GC-väg samt ny enskild väg.

5.2.3. Flytt av vändplats och korsning i sektion 1/560

Korsning väg 56/ väg 845 föreslås flyttas från sektion 1/560 österut till sektion 1/660 tillsammans med vändögla söder om väg 56, se Figur 7. Anslutningen utformas för fordonskombinationerna Lspec, Lps och Ls.

Motivet till flytten är att anslutningen norr om väg 56 behöver flyttas för att få en rätare linjeföring över järnvägen så att alla fordonstyper kan passera järnvägen på trafiksäkert sätt. Flytt av vändplatsen bidrar till att mindre brukbar mark behöver tas i anspråk.

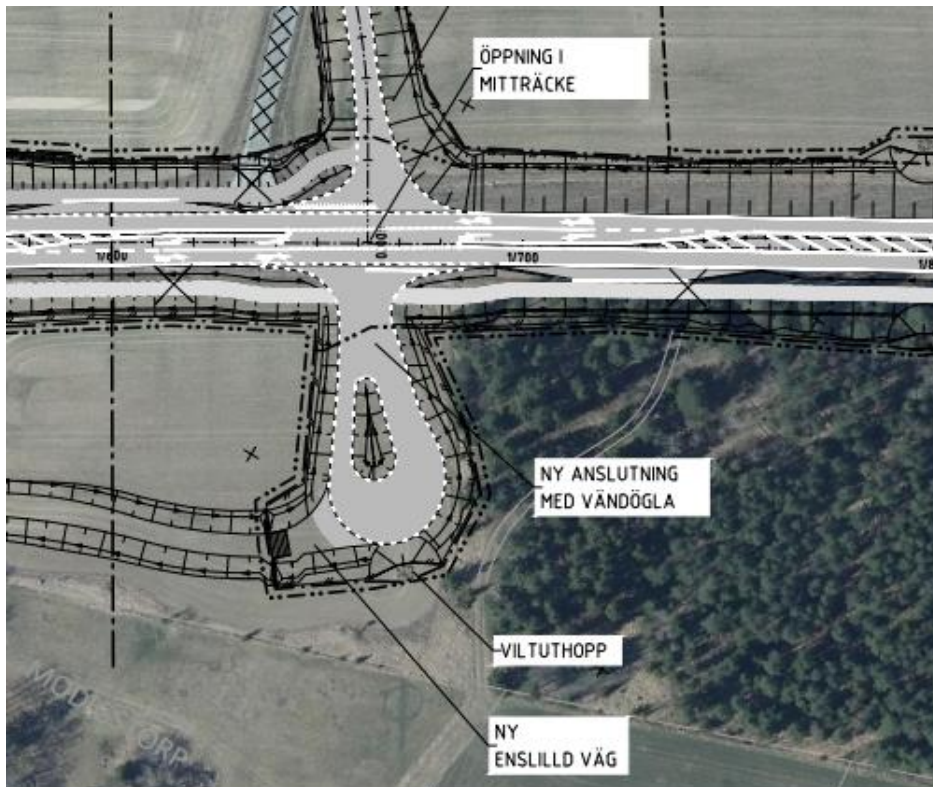
I och med att korsningen flyttas behöver busshållplatserna flyttas så att de överensstämmer med korsningens placering:

- Busshållplats H sektion 1/615 – 1/680 föreslås flyttas till 1/695 – 1/760. Ingen förändring i utformning föreslås. Inget nytt vägområde behöver tas i anspråk.
- 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. Inget nytt vägområde behöver tas i anspråk.

Den planerade gångbanan inkl. gångpassage över väg 56 föreslås flyttas eftersom dess syfte är att gående ska kunna ta sig säkert till och från busshållplatserna. Gångbanan på norra sidan föreslås hamna mellan sektion 1/540 och sektion 1/660. Gångpassagen föreslås flyttas till sektion 1/540. Flytten innebär ingen förändring av gångbanans och passagens utformning. Inget nytt vägområde behöver tas i anspråk.

Ytterligare en konsekvens av flytten av korsning väg 56/ väg 845 är att motstående anslutning, sektion 1/560 södra sidan, inkl. vändögla flyttas med korsning väg 56/ väg 845 till sektion 1/665. Anslutningen utformas för fordonskombinationerna Lspec, Lps och Ls. Anslutningen är enskild och påverkar därmed vägområdet marginellt. Enskilda vägen och vändögla hanteras som lantmåteriförrättning.

Enskild väg på södra sidan parallellt med väg 56 utgår.



Figur 7 Ny placering av vändögla i sektion 1/660.

5.2.4. Öppna anslutningen vid sektion 2/720

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

Motivet till att öppna upp anslutningen är för att undvika att anlägga den 1,2 kilometer långa enskilda vägen parallellt med väg 56. Boende har uttryckt att man inte ser nyttan med denna enskilda sidoväg och därmed kan kostnader sparas in i projektet genom att istället öppna upp anslutningen vid 2/720. Inget nytt vägområde behöver tas i anspråk i och med denna ändring.

5.2.5. Profilen på väg 56 höjs mellan sektionerna 3/900 – 4/100

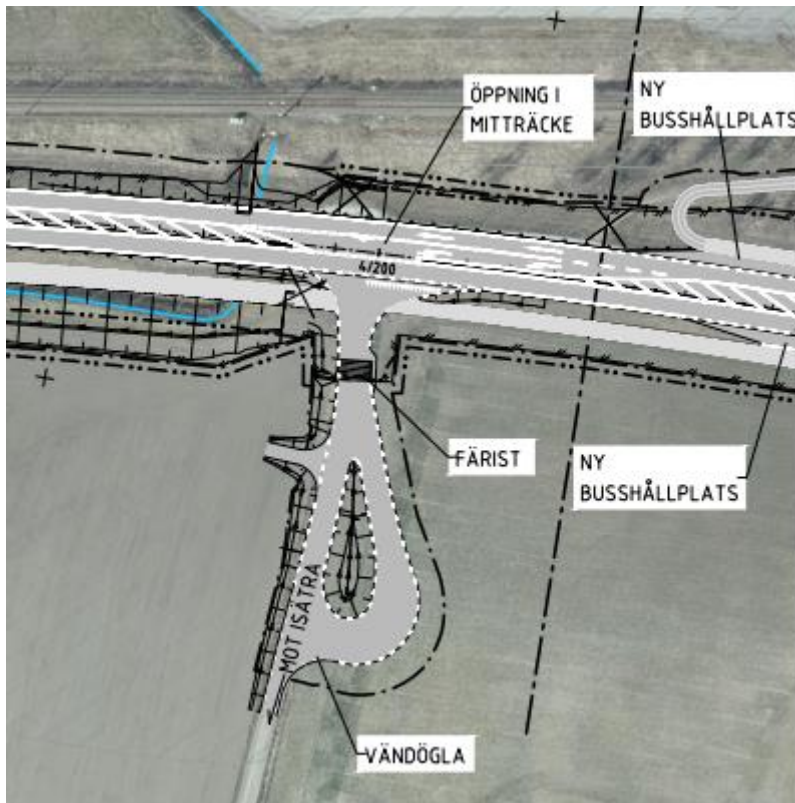
Profilen på väg 56 föreslås höjas ca 50 cm mellan sektionerna 3/900 – 4/100.

Motivet till höjningen är att undvika att väg 56 översvämmas vid kraftiga regn. Vägområdet på södra sidan av väg 56 kommer behöva utökas något.

5.2.6. Vändslinga vid sektion 4/200

En vändslinga föreslås på södra sidan väg 56 vid sektion 4/200, se Figur 8. Nytt vägområde krävs för att kunna anlägga vändslingan.

Motivet till att anlägga denna vändslinga är att korsning vid 2/720 öppnas för höger av och höger på, vändslingan behövs därmed för att vänstersvängande fordon ska kunna vända för att sedan köra in på anslutningen vid 2/720.



Figur 8 Ny vändslinga i sektion 4/200.

5.2.7. Breddning väg vid anslutning H och V sektion 4/950

Breddning av vägen på södra sidan väg 56 vid sektion 4/950. Anslutningen på södra sidan 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 att den kombinationen kan svänga ut från anslutningen till väg 56.

Anslutningen på norra sidan väg 56 anpassas för fordonskombinationen Lspec.

Motivet är ökad trafiksäkerhet genom att fordon som kommer från öster och ska svänga av kommer av väg 56 snabbare.

Justeringen innebär en liten ökning av vägområde som behöver tas i anspråk.

5.2.8. Stängning av anslutning vid sektion 6/050

På det informationsmöte med allmänheten som hölls 16 november 2022 i Norrby bygdegård framfördes ett förslag om att åkeranslutningen vid 6/050 kan stängas om den äldre bron över Isätrabäcken (ca 200 m söder om väg 56 i sektion 6/250) återställs med en broliknande konstruktion.

Motiv till åtgärden är att trafiksäkerheten på väg 56 skulle öka med anledning av minskning av en direktanslutning.

En utredning visar att ca 200 m söder om väg 56 i sektion ca 6/250 finns det äldre stödkonstruktioner som bedöms kunna användas för att lägga på en bärande konstruktion. Anslutning 6/050 föreslås därmed att stängas och ersättas med en broliknande konstruktion över Isätrabäcken som anläggs på befintlig stödkonstruktion.

Åtgärden innebär att inget nytt vägområde tas i anspråk då det rör sig om enskild väg som hanteras genom lantmäteriförrättning.

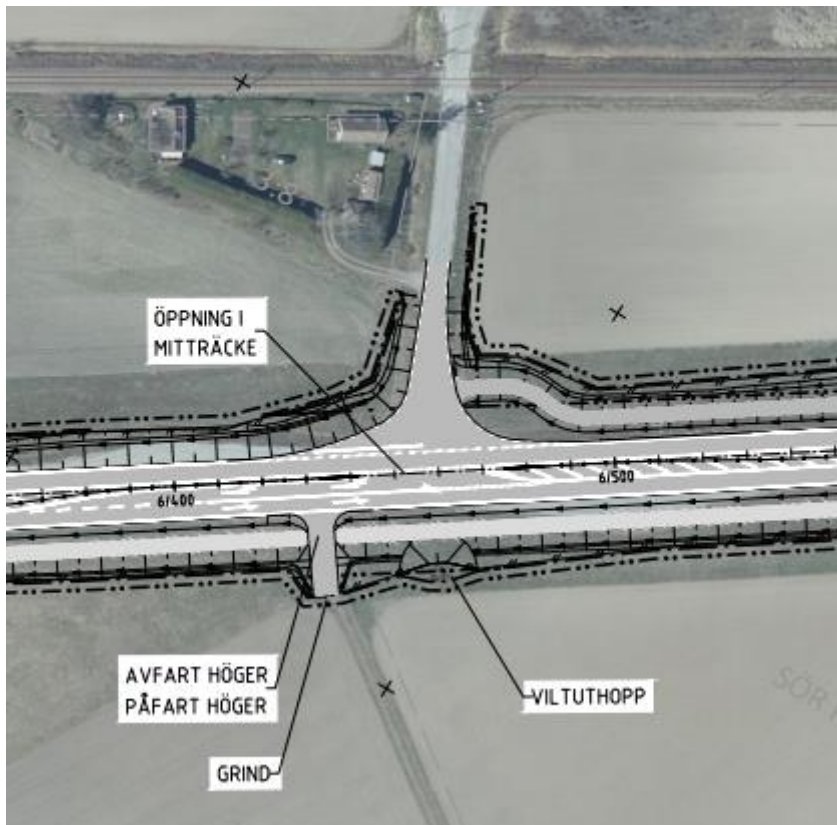
5.2.9. Flytt av anslutning från sektion 6/710 till sektion 6/450

Anslutningen av enskild väg till Eljansbo och Sala Golfklubb föreslås flyttas tillbaka till befintligt läge sektion 6/450, se Figur 9. Anslutningen utformas för fordonskombinationerna Lspec, Lps och Ls.

Motiv till ändrad utformning är att vägplanens tidigare förslag påverkar korsningen med järnvägen på ett negativt sätt. Att behålla den enskilda vägen i dagens läge ger bättre förutsättningar att korsa järnvägen på ett säkert sätt.

I och med föreslagen ändring kommer mindre jordbruksmark tas i anspråk.

Vägplanen har tidigare föreslagit att fastighetsanslutning i sektion 6/850 ska stängas, men en konsekvens av att anslutningen till Eljansbo och Sala Golfklubb flyttas är att anslutningen i 6/850 behöver behållas öppen.



Figur 9 Korsning flyttas tillbaka till befintligt läge i sektion 6/450.

5.2.10. Gång- och cykelport vid sektion 6/940 utgår

Föreslagen gång- och cykelport vid sektion 6/940 med tillhörande ramper tas bort och ersätts med en säker passage i plan. Passage i plan utformas så att möjlighet finns att stanna säkert i mitten av vägen. Ytan kommer att ha en tillräcklig storlek för att kunna stå med barnvagn eller cykel.

Motivet till ändringen är dåliga markförhållanden som kan innebära att stabiliteten för järnvägen påverkas. Dessutom är det 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 studerat men bortvalt alternativ för att undvika grundvattensänkning är att bygga GC-port med tillhörande ramper som ett vattentätt tråg. Det alternativet är dock väldigt kostnadsdrivande och därför ej aktuellt.

5.2.11. 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 behövs för att inrymma siktschakten på norra sidan. På södra sidan om väg 56 kommer vägområde lämnas tillbaka.

Motiv till siktschakten är för att uppfylla ställda krav i enlighet med VGU (Vägar och gators utformning).

5.2.12. Ögla 7/800 Norra sidan

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

Motivet till ändringen är för att en tillräcklig inbromsningssträcka ska erhållas.

5.2.13. 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 fastställd vägplan är GC-vägen på den här sträckan skild från väg 56 med räcke och kantsten.

Motiv till ändringen är att en enhetlig utformning av gång- och cykelvägen vill uppnås längs hela sträckan Sala – Heby.

5.2.14. 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 vändslingan belägen längs med väg 841, se Figur 10.

Motiv till omgrävningen är för att erhålla en bättre avvattning.



Figur 10 Omgrävning av dike på norra sidan om väg 56.

5.2.15. Viltåtgärder

Viltpassage

Enligt krav i VGU (Vägar och gators utformning) ska mötesfria vägar vara försedda med stängselsystem för vilt och fauna. Då skyltad hastighet på sträckan kommer bli 100 km/h rekommenderas inte de tidigare föreslagna passagerna i plan med elektroniska varningssystem. Öppningarna i faunastängslet vid km ca 1/500-1/580 och 6/700-7/13 föreslås därför tas bort. Vid dessa sträckor föreslås att faunastängsel anläggas.

Faunastängsel

En ändring mot lagakraftvunnen vägplan där det anges att viltstängsel ska sättas är att i stället sätta faunastängsel.

I lagakraftvunnen vägplan saknas tillfällig nyttjanderätt som behövs för att kunna bygga faunastängslet. För detta tillkommer en remsa om 2,5 m utanför faunastängslet. Den tillfälliga nyttjanderätten återställs efter byggtiden och återgår till markägaren.

Viltuthopp

Antalet viltuthopp samt placering av dessa har setts över från tidigare vägplan. Sammanställning av föreslagna åtgärder av viltuthopp med motivering finns i Bilaga 2 som tillhör den kompletterande viltutredning som gjorts. I Bilaga 3 finns föreslagna åtgärder illustrerade. Sammantaget föreslås att 14 viltuthopp från vägplanen utgår helt, 12 stycken behålls enligt vägplanens placering samt 5 stycken nya. Totalt föreslås 17 viltuthopp anläggas längs med väg 56 Sala-Heby.

Färister, grindar och strutar

Vägplanens placering av färister, grindar och strutar vid anslutande vägar till väg 56 har setts över. Sammanställning av föreslagna åtgärder av grindar, färister och strutar redovisas i Bilaga 4 som tillhör den kompletterande viltutredningen.

5.2.16. 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.

Motiv till ändringar av hållplatslägen är till följd av förändringar av anslutningsvägar.

5.2.17. Bulleråtgärder

Ny bullerutredning har genomförts med nya förutsättningar i jämförelse med lagakraftvunnen vägplan. Bullerutredningen visar att inga vägnära bullerplank eller bullervallar behövs i projektet. Dessa föreslås ersättas med fastighetsnära skyddsåtgärder.

Följande fastigheter i enlighet med Tabell 2 föreslås erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Med anledning av att bullervallarna utgår kommer mindre mark att tas i anspråk.

Ytterligare invändig inventering av 11 fastigheter kommer krävas, varvid flera åtgärder kan tillkomma.

Tabell 2 Sammanställning av fastigheter som föreslås erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Fastighet	Fasadåtgärd	Skyddad uteplats
Sala Isätra 3:8	JA	JA
Sala Norr Kärrbäck 1:25	JA	
Sala Norr Kärrbäck 1:42	JA	JA
Sala Norr Kärrbäck 1:43	JA	JA
Sala Norr Kärrbäck 1:49		JA
Sala Norr Kärrbäck 1:51		JA
Sala Norrby Boda 1:5	JA	
Sala Norrby Boda 1:13	JA	
Sala Norrby Boda 1:19	JA	
Sala Norrby Boda 1:21	JA	
Sala Norrby Prästgård 1:4	JA	
Sala Norrby Prästgård 1:5	JA	JA
Sala Svepnäs 1:12	JA	

5.2.18. Anpassning av anslutningar för olika fordonskombinationer

Anslutningarna V sektion 10/710

Anpassas för fordonskombinationen Lspec. Åtgärden medför en liten utökning av vägområdet.

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.

Anslutningarna V sektion 11/205

Anpassas för att fordonskombinationen Ls ska på ett säkert sätt kunna svänga ut på väg 56. Åtgärden medför en liten ökning av vägområdet.

Anslutningarna H sektion 11/220

Anpassas för att fordonskombinationen Ls ska på ett säkert sätt kunna svänga ut på väg 56. Åtgärden medför en liten ökning av vägområdet.

5.2.19. 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. Ändringar av skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Längs sträckan beräknas 26 fastigheter få bullernivåer ≥ 55 dB(A) med prognosår 2040. För dessa 26 fastigheter har beräkningar för samhällsekonomisk lönsamhet genomförts tillsammans med bedömningar avseende bostädernas avstånd till varandra samt höjdskillnad mot väg 56. Resultatet visar att vägnära bullerskyddsåtgärder för att uppfylla riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsbyggnader inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt.

De föreslagna ändringarna av plan med avseende på bulleråtgärder genererar därmed ändring av skyddsåtgärder. Tabell 3 sammanställer de skyddsåtgärder avseende buller som ändras till följd av denna ändring av vägplanen.

Skyddsåtgärderna för buller redovisas på plankartor.

Ytterligare invändig inventering av 11 fastigheter kommer krävas, varvid flera åtgärder kan tillkomma.

Tabell 3 Fastigheter som berörs av ändrade skyddsåtgärder avseende buller.

Fastighet	Åtgärd enligt laga kraft vunnin vägplan	Åtgärd i ändringsplanen
Sala Norr Kärrbäck 1:25	Fastighetsnära bullerskydd skärm	Fasadåtgärd
Sala Norr Kärrbäck 1:42	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm	Fasadåtgärd Uteplatsåtgärd
Sala Norr Kärrbäck 1:43	Ingen åtgärd i fastställd vägplan	Fasadåtgärd Uteplatsåtgärd
Sala Norr Kärrbäck 1:49	Vägnära åtgärder, bullervall	Uteplatsåtgärd
Sala Norr Kärrbäck 1:51	Vägnära åtgärder, bullervall	Uteplatsåtgärd
Sala Norrby Boda 1:21	Ingen åtgärd i fastställd vägplan	Fasadåtgärd
Sala Norrby Boda 1:23	Fastighetsnära bullerskydd skärm	Ingen åtgärd, ej bullerberörd enligt nya beräkningar.
Sala Norrby Prästgård 1:5	Vägnära åtgärder, bullerskyddsskärm Fastighetsnära bullerskydd skärm	Fasadåtgärd Uteplatsåtgärd
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.

Åtgärder för vilt i form av färist, viltuthopp och vilttrummor redovisas som skyddsåtgärder, vilket framgår av plankartorna.

6 Effekter och konsekvenser av föreslagna ändringar

Denna plan- och miljöbeskrivning behandlar endast effekter och konsekvenser till följd av ändringar gjorda från tidigare fastställd vägplan. Övriga delar på sträckan är fortfarande gällande och beslutade via den fastställda vägplanen väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726, se även Bilaga 1 ”Plan och miljöbeskrivning från fastställd vägplan, daterad 2020-05-27”

6.1. Trafik och användargrupper

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726. Detaljplan för Fridhem verksamhetsområde som vann laga kraft 2015-07-15 kommer dock att beröras av föreslagen cirkulationsplats i korsningen Fridhemsgatan/väg 56.

6.3. Landskapet

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726. Borttagande av gång- och cykelport vid Norrby Bygdgård som ersätts av en säker passade i plan medför en positiv påverkan på landskapsbilden i jämförelse mot tidigare fastställd vägplan. Ändringar i vägplanen medför även att vägnära bullerskyddsåtgärder i form av bullervallar och bullerskyddsskärmar helt försvinner, vilket även det medför en positiv påverkan på landskapsbilden.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Riksintressen

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726.

6.4.2. Skyddade områden

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726.

6.4.3. Kulturmiljö

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726. Då ytterligare arkeologiska utredningar gjorts längs sträckan innebär föreslagen utformning att identifierad lägenhetsbebyggelse L2022:374 påverkas av ny gång- och cykelväg med dess släntutbredning. Intrång i denna fornlämning kräver tillstånd.

6.4.4. Naturmiljö

Biotopskydd

Isätrabäcken (korsar väg 56 på minst 6 platser). De föreslagna förändringarna i denna vägplan bedöms inte påverka bedömningen från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726.

Naturvärdesinventering (NVI)

Naturvärdesobjekt 2 får mindre påverkan med anledning av föreslagna ändringar. Naturvärdesobjekt 3 gränsar till ny föreslagen vändögla som placeras i åkerkanten, naturvärdesobjektet kan komma att

påverkas något av vändöglans släntutbredning samt viltstängsel som sätts upp på släntkrönet. I övrigt är det ingen skillnad i påverkan från fastställd vägplan, diarienummer: TRV 2020/46726.

Inventering av fåglar

Vid inventering av fåglar 2022 har 28 fågelarter identifierades med säker eller trolig häckning i inventeringsområdet. Inventeringsområdet 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. Inventeringens slutsats är att de ingrepp som planeras på väg 56 samt anläggande av parallell gång- och cykelbana är begränsade jämfört med de häckningsmiljöer som finns tillgängliga på båda sidor om väg 56. Förutsatt att fysiska åtgärder så som avverkning och schakt med maskin undviks under häckningsperioden (april-juni) bedöms möjligheterna för fåglarna att häcka i området i mycket liten omfattning påverkas.

6.4.5. Yt- och grundvatten

Grundvatten

Förslaget om att gång- och cykelporten vid sektion 6/940 utgår och ersätts med en passage i plan innebär att det inte blir någon grundvattensänkning på platsen.

Markavvattning

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726.

6.4.6. Rekreation och friluftsliv

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726 – ”*Genom de positiva effekterna av gång- och cykelvägen blir konsekvenserna av projektet positiva för rekreation och friluftsliv*”.

6.4.7. Boendemiljö och hälsa

Skyddsåtgärder för buller har justerats efter nya bullerberäkningar och inventering av fastigheter som beräknas få bullernivåer över riktvärdena. Det har tillkommit en fastighet som föreslås få bullerskyddsåtgärder och två fastigheter där de bullerskyddsåtgärder som föreslogs i lagakraftvunnen vägplan utgår.

Ytterligare invändig inventering av 11 fastigheter kommer krävas, varvid flera åtgärder kan tillkomma.

6.4.8. Förorenade områden

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726.

6.4.9. Naturreсурser

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Samhällsekonomisk bedömning har ej genomförts för denna ändring av vägplan. Samhällsekonomisk bedömning från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726 gäller.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser framgår av den lagakraftvunna vägplanen för väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726.

6.7. Påverkan under byggnadstiden

Påverkan under byggnadstiden framgår av den lagakraftvunna vägplanen för väg 56 Sala – Heby, diarienummer: TRV 2020/46726. En skillnad från den lagakraftvunna vägplanen är att den planskilda gång- och cykelporten inte kommer byggas utan ersätts av en säker gångpassage i plan, vilket medför en mindre påverkan under byggtiden.

7 Samlad bedömning

Ingen förändring i samlad bedömning utifrån hur den beskrivs i Bilaga 1 ”*Plan och miljöbeskrivning från fastställd vägplan, daterad 2020-05-27*”.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. De allmänna hänsynsreglerna

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning avseende de allmänna hänsynsreglerna från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726.

8.2. Miljö kvalitetsnormer

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning avseende miljö kvalitetsnormer från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726.

8.3. Hushållning med mark och vatten

De föreslagna förändringarna bedöms inte påverka bedömning avseende hushållning med mark och vatten från lagakraftvunnen vägplan väg 56 Sala – Heby, diarienummer: 2020/46726. De ändringar som föreslås innebär intrång i jordbruksmark men bedömningen från den fastställda vägplanen kvarstår.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värde tidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Område för allmän vägrätt som tas i anspråk i denna ändringsplan utöver lagakraftvunnen vägplan omfattar 26 300 m² och är uppdelat enligt nedan:

Areal skogsmark som kommer att tas i anspråk uppgår till ca 11 430 m².

Areal jordbruksmark som kommer att tas i anspråk uppgår till ca 14 870 m².

9.2. Vägområde med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet samt att tillgodogöra sig material och andra tillgångar ur marken eller utrymmet. Denna rätt tillfaller annars väghållaren. Inskränkt vägrätt innebär att det går att kan kombinera flera typer av markanvändningar så länge det inte står i konflikt med vägens funktion. Med inskränkt vägrätt säkerställs att väghållaren har rätt till framtida åtkomst för drift och underhåll för delar av sina anläggningar exempelvis broar, baksida av plank, gemensamma diken för väg och åkermark.

Område för inskränkt vägrätt i skogsmark i denna ändringsplan uppgår till 285 m².

Områden som inte kontinuerligt används av väghållaren upplåts med inskränkt vägrätt för att tillåta pågående markanvändning. Inskränkningen har samma innebörd som tidigare beskrivits i lagakraftvunnen vägplan.

9.3. Vägområde inom detaljplan

En mindre del av det tillkommande vägområdet för ny cirkulationsplats i höjd med Fridhemsgatan ligger inom detaljplanelagt område. I de fall kommunen är huvudman för allmän plats ska enligt väglagen kommunen tillhandahålla den mark eller det utrymme som behövs för väg inom ett sådant område. När kommunen har tagit i anspråk marken eller utrymmet för avsett ändamål tillämpas inte reglerna om vägrätt. Den mark eller det utrymme som omfattas av dessa regler kommer alltså att ingå i område för allmän väg så länge staten är väghållare.

Vägområde inom detaljplan redovisas med "V2" på plankartorna och omfattar totalt ca 2 065 m².

9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

Område med tillfällig nyttjanderätt omfattar område som behövs för byggande av väganordning. I denna vägplan är det aktuellt med område för tillfällig nyttjanderätt. För specificering av de olika typerna av tillfällig nyttjanderätt, se plankartor tillhörande ändring av vägplan

Aktuella ytor anges på plankarta i vägplanen som områden med tillfällig nyttjanderätt, tillsammans med den tidsperiod som nyttjanderätten gäller. Trafikverket och berörda entreprenörer får sedan använda marken på det sätt som fastställs i planen mot ersättning till fastighetsägaren. På de delar där dessa ytor anläggs och som inte kommer att användas i ett senare skede, återställs marken till sin ursprungliga funktion.

Den tillfälliga nyttjanderätten gäller under den tidsperiod som angivs på plankartor, periodens starttid är det datum då marken tas i anspråk.

Område för tillfällig nyttjanderätt som tas i anspråk i denna ändringsplan utöver lagakraftvunnen vägplan omfattar 49 940 m² och är uppdelat enligt nedan:

Arealen skogsmark som kommer att tas i anspråk uppgår till 19 370 m².

Arealen jordbruksmark som kommer att tas i anspråk uppgår till 27 650 m².

Areal tillhörande yta för etablering som kommer att tas i anspråk uppgår till 2 920 m².

9.5. Stängning av utfarter

Stängning av enskilda utfarter ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en separat process där ett stängningsbeslut tas. De utfarter som föreslås stängas redovisas på illustrationskartor med ett kryss, se Figur 11. Innan Trafikverket stänger en utfart kommer en ny anslutning finnas tillgänglig att bruka. Ny utfart kommer att anordnas via lantmäteriförrättning där Trafikverket står för kostnaderna.



Figur 11 Stängning av utfart på illustrationskartor.

9.6. Indragning av allmän väg

Inte aktuellt.

9.7. Område för enskild väg

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förrättning enligt anläggningslagen.

9.8. Vägområde som utgår ur allmänt underhåll

De ändringar av utformning som tas upp i denna ändringsplan innebär på några platser att det tidigare fastställda vägområdet inte längre behövs. De områden som inte längre behövs för projektet redovisas som avgående vägområde från den tidigare fastställda vägplanen. Vägområden som därmed inte sammanfaller med ny utformning och placering kommer därför att utgå ur allmänt underhåll och återgå till markägare.

På södra sidan om väg 56 i höjd med Isätra kommer en del tidigare fastställt inskränkt vägområde att avgå i samband med denna ändring av vägplan. Detta på grund av att det inte längre finns något behov av den tryckbank som finns med i den fastställda vägplanen. I höjd med Modigstorp på båda sidor om väg 56 kommer en del tidigare fastställt vägområde att avgå i samband med föreslagna ändringar då denna korsningspunkt flyttas något längre österut. Vid Norrby Bygdegård utgår gång- och cykelporten och därmed kommer vägområde att utgå.

I denna ändring av vägplan redovisas avgående vägområde från tidigare fastställd vägplan på plankartor i enlighet med Figur 12. Totalt ca 19 250 m² av tidigare fastställt vägområde kommer att återgå till markägare.



AVGÅENDE VÄGOMRÅDE FRÅN TIDIGARE VÄGPLAN

Figur 12 Redovisning av avgående vägområde på plankartor.

10 Fortsatt arbete

10.1. Tillstånd och dispenser

Ändringplanen innebär inte att några ytterligare tillstånd, dispenser eller anmälningar behövs, utöver de som redan angetts i den lagakraftvunna vägplanen.

Om en misstänkt markförorening påträffas eller en miljöskada inträffar under byggnation så ska en anmälan göras till tillsynsmyndigheten. Om något som kan misstänkas vara fornlämning påträffas inom vägområdet ska arbetet avbrytas, platsen märkas ut och beställaren och Länsstyrelsen kontaktas.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna ändring av vägplan hör till lagakraftvunnen 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 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 (t.ex. 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.

11.2. Kommunala planer

DP 4042 – Fridhem verksamhetsområde berörs av den planerade cirkulationsplatsen som anläggs i korsningen väg 56/Fridhemsgatan. Detaljplanen vann laga kraft juli 2015. Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen vann laga kraft och har således ännu inte gått ut.

Detaljplanen berörs sedan tidigare av den lagakraftvunna vägplanen, men kommer att beröras något ytterligare till följd av det tillkommande vägområdet från cirkulationsplatsen. Mark som berörs av denna ändring samt sedan tidigare i fastställd vägplan består av parkmark.

11.3. Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Fastställelseprövning av vägplanen beräknas att ske under sommaren 2024. Byggstart är planerat till 2024.

11.4. Finansiering

Totalkostnaden för projektet beräknas till 554 Mkr i 2023 års prisnivå.

Objektet finansieras genom nationell plan och länsplan (medfinansierar gång- och cykelvägen) med genomförande 2024–2029.

12 Underlagsmaterial och källor

Sundkvist, A. (2023). Backstuga och boplatslägen – Arkeologisk utredning etapp 2 ombyggnad av väg 56, Sala-Heby.

Detaljplan för Fridhem verksamhetsområde, Dp 4042, Sala kommun. Laga kraft 2015-07-15, diariernr: 2014/2015.

Heby kommun, 2013. Översiktsplan, Kommunplan, antagen 2013.

Trafikverket, 2022. PM Kompletterande viltutredning, Sala och Heby. Framtagen av Lektus på uppdrag av Trafikverket.

Trafikverket, 2020. Fastställeshandling väg 56 Sala – Heby, Sala kommun och Heby kommun, Västmanlands län och Uppsala län. Ärendenummer: TRV 2018/30533.

Trafikverket, 2019. PM Markmiljöundersökning, Sala och Heby. Framtagen av Tyréns AB på uppdrag av Trafikverket.

Trafikverket, 2019. PM Naturvärdesinventering, Sala och Heby. Framtagen av Tyréns AB på uppdrag av Trafikverket.

Sala kommun, 2023. Granskningshandling Översiktsplan Sala kommun 2050.

<https://www.sala.se/resources/files/%C3%B6p2050/granskning/Granskningshandling%20%C3%96versiktsplan%20Sala%20kommun%202050.pdf>

13 Bilagor

Bilaga 1, Plan och miljöbeskrivning från fastställd vägplan, daterad 2020-05-27

Bilaga 2, Illustrering av placering föreslagna åtgärder viltuthopp

Bilaga 3, Sammanställning av föreslagen placering och motivering av viltuthopp

Bilaga 4, Sammanställning av föreslagna åtgärder av grindar, färister och strutar



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

www.trafikverket.se