

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 56 Sala - Heby

Sala Kommun, Västmanlands Län, Heby kommun, Uppsala län

Ändring av plan, 2024-05-29



**Trafikverket**

Postadress: Box 1214,751 42 Uppsala,

Besöksadress: Björkgatan 73

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Lektus

Dokumentdatum: 2024-05-29

Ärendenummer: TRV 2022/135801

Objektsnummer: 161013

Version: 1.0

Kontaktperson: Arini Magusson, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: Lektus om inte annat anges

Omslagsbild: Bild hämtad från vägplanens planbeskrivning

# Innehåll

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 1      | Sammanfattning  | 4  |
| 2      | Samrådsrets   | 4  |
| 3      | Samråd  | 4  |
| 3.1.   | Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan       | 4  |
| 3.1.1. | Samråd med berörd länsstyrelse                                      | 4  |
| 3.1.2. | Samråd med berörd kommun  | 5  |
| 3.1.3. | Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet                        | 5  |
| 3.1.4. | Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda                 | 5  |
| 3.1.5. | Informationsmöte  | 5  |
| 3.2.   | Samråd vid utformning av planförslaget                              | 9  |
| 3.2.1. | Samråd med berörd länsstyrelse                                      | 9  |
| 3.2.2. | Samråd med berörd kommun  | 9  |
| 3.2.3. | Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet                        | 9  |
| 3.2.4. | Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda | 9  |
| 3.2.5. | Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer            | 20 |

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

## 1 Sammanfattning

Under arbetet med ändringen av vägplanen har information, i form av tidigare planlägningsbeskrivning, funnits på Trafikverkets hemsida.

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala har hållits 21 februari 2021 digitalt.

Samrådsmöte med Sala och Heby kommuner samt kollektivtrafikmyndigheterna har hållits 30 november 2022 digitalt.

Samråd för allmänheten har skett, i form av öppet hus, den 16 november 2022 i Norrby bygdegård.

Annonsering för öppet hus skedde i Uppsala Nya Tidning 2022-11-12 och Sala Allehanda 2022-11-09. Utskick till berörda fastighetsägare skedde 31 oktober 2022.

Ytterligare ett öppet hus för allmänheten genomfördes 10 januari 2024 i Norrby bygdegård, till följd av ett formaliafel fick Trafikverket genomföra ett efterföljande samrådsmöte på ort med enskilt berörda samt allmänheten 28 februari 2024 på plats i Folkets hus i Sala.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen för ändring av plan utgår från de ändringar som är aktuella och dem de påverkar.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen för Uppsala genomfördes 2023-02-21. Under samrådet informerade Trafikverket om ändringarna för vägplanen. Flera synpunkter från Länsstyrelsen inkom.

Hur kommer ändringarna av viltåtgärder påverka viltolyckor.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket utreder vidare kring frågan hur ändringarna kommer påverka antalet viltolyckor.

Länsstyrelsen efterfrågade underlag där förändringarna på vägplanen presenteras.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket skickade efterfrågat underlag den 2023-03-24 till Länsstyrelsen i Västmanlands län.

### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med representanter från både Sala och Heby kommun genomfördes 2022-11-30. Synpunkter inkom från Sala kommun.

Kommunen vill veta antalet skolbarn som kommer att använda busshållplatsen nära den nya gångpassagen.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket ska efterfråga busshållplatsstatistik från Region Uppsala.*

### 3.1.3. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Samråd genomfördes med representanter från både Region Uppsala och Region Västmanland. Synpunkter inkom från Region Uppsala.

Region Uppsala vill ta del av utredningen för den säkra passage som ersätter GC-port under vägen.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket skickar den färdiga utredningen till Regionen.*

### 3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Det har genomförts samråd med några av de fastighetsägare och intressenter som blir berörda av ändringen av vägplanen.

Synpunkter och frågor som inkommit sammanställts nedan.

Önskemål om att läget för vändplats vid 1/560 flyttas till 1/650. Skulle bidra till ett mindre intrång på jordbruksmarken och att marken blir lättare att bruka.

**Trafikverkets kommentar:** *Vändögla och korsning väg 56/845 kommer flyttas österut till sektion 1/660.*

Ta bort ersättningsväg som går genom skogen söder om väg 56 från sektion 1/650 till 2/700 och har kvar av/påfart vid 2/730. Samt behåll av/påfart vid sektion 2/230.

**Trafikverkets kommentar:** *Föreslagen ersättningsväg mellan sektion 1/650 och 2/700 kommer tas bort och anslutningar till väg 56 vid sektion 2/730 och 2/230 föreslås bli kvar.*

Undrar hur TRV tänkt med avfarten vid plankorsningen som bland annat leder in till golfklubben. Det är många som besöker golfklubben under säsongen. Om avfarten byggs enligt den befintliga vägplanen, finns det stor risk att golfarna från Sala hållet kommer att åka på småvägarna till klubben.

Varför inte ha möjlighet att kunna svänga av 56:an från Sala också vid avfarten, kan TRV inte sänka hastigheten till 80km/h eller något sådant istället?

**Trafikverkets kommentar:** *Anslutning av enskild väg(till Sala golfklubb) till väg 56 vid sektion 6/710 kommer tas bort med motivet att det påverkar korsning med järnväg på ett negativt sätt. Anslutningen vid 6/710 föreslås flyttas till befintligt läge och ersättningsväg på jordbruksmark tas bort. Trafikverket utreder möjligheten att sänka hastigheten.*

### 3.1.5. Informationsmöte

Informationsmöte genomfördes i Norrby bygdegård den 16 november 2022. Inbjudan till infomötet annonserades i Uppsala Nya Tidning 2022-11-12 och Sala Allehanda 2022-11-09 samt på Trafikverkets hemsida för projektet.

På informationsmötet informerades bland annat om föreslagna ändringar av den fastställda vägplanen, förändringar gällande enskilda utfarter och vägplanens formella handläggning.

På informationsmötet inkom ett antal synpunkter och frågor som sammanställts nedan.

Höga hastigheter i korsningen väg 56/väg 794/Fridhemsgatan vilket gör att det upplevs osäkert att korsa väg 56. Önskar cirkulationsplats i korsningen.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tar fram en korsningsanalys för den aktuella korsningen.*

Önskar öppning i mitträcket vid sektion 0/610 och 0/900 för att kunna använda väg 56 till och från marken på norra sidan väg 56.

**Trafikverkets kommentar:** *Öppning i mitträcke kommer inte att medges utan aktuella fordon hänvisas till väg 56, Långgatan och Fridhemsgatan*

Fastighetsägare undrar om en lastbil kommer ner till fastigheten norr om väg 56 vid sektion 1/350 eller om den måste backa ned.

**Trafikverkets kommentar:** *Anslutningen projekteras för att en lastbil ska kunna komma in och ut från den anslutande vägen.*

Hur tänker sig Trafikverket att hästar med ryttare ska ta sig över färister bland annat vid sektion 1/650?

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket studerar om det kan göras grindar i viltstängslet på sidan om färisten.*

Hur långt in från väg 56 snöröjer Trafikverket och finns det möjlighet för snöupplag?

**Trafikverkets kommentar:** *Väg 56 och vändslingsor snöröjs av Trafikverket. Höger av/höger på samt enskilda vägar snöröjs inte av Trafikverket.*

Flyttas postlådorna med när en anslutning mot väg 56 flyttas till nytt läge?

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.*

Hur lång måste en enskild väg vara för att få stadsbidrag?

**Trafikverkets kommentar:** *För att kunna söka årligt driftbidrag ska det vara en sammanhängande väg på cirka 1 kilometer eller längre till fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet och tillgodose ett kommunikationsbehov. Detta är en av förutsättningarna för årligt driftbidrag. Mer detaljerad info finns här:*

<https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/>

Önskar behålla anslutningen vid sektion 2/200 för att kunna fortsätta bedriva skogsbruk.

**Trafikverkets kommentar:** *Anslutningen kommer att vara kvar som en höger av/höger på och anpassas för en timmerbil.*

Önskar inte att ha anslutning vid sektion 2/500. Önskar enskild väg så långt bort som möjligt från väg 56 antingen till sektion 1/650 eller 2/725.

**Trafikverkets kommentar:** *Enligt den fastställda vägplanen stängs anslutningen vid sektion 2/500 och ersätts med enskild väg från fastigheten till anslutning vid sektion 1/650. Trafikverket studerar eventuell anslutningsväg till sektion 2/725.*



Det har genomförts någon typ av arkeologisk utredning vid sektion 2/700 södra sidan väg 56. Markägaren undrar om inte återställning ska ske då det ligger stora stenar på yta vilket ger risk för skada på slättermaskinen.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tar med sig frågan och kontrollerar om återställning har genomförts.

Boende som använder södra anslutningen vid sektion 2/720 vill att den ska vara öppen med öppning i mitträcket och gärna vändslingsor på båda sidorna samt att de vill behålla busshållplatserna. Om öppning i mitträcke ej blir av, vart ska de boende vända?

Önskar att den enskilda vägen mellan sektionerna 2/220 och 2/720 tas bort.

**Trafikverkets kommentar:** Anslutningen blir kvar som höger av/höger på och den enskilda vägen mellan sektionerna 2/220 och 2/720 tas bort. Trafikverket föreslår en vändslinga vid sektion 4/200. Trafikverket kommer genomföra samråd med UL gällande busshållplatsernas lägen.

Funderar på om GC-vägen verkligen får plats mellan väg 56 och Isätrabäcken på sträckan mellan sektion 2/920 och 3/020?

**Trafikverkets kommentar:** Isätrabäcken föreslås flyttas söderut.

Trafikverket behöver se över anslutningen till fastigheten vid sektion 3/350 så att en traktor med släp och tröska kommer in.

**Trafikverkets kommentar:** Anslutningen projekteras för att en traktor med släp/tröska ska kunna komma in och ut på anslutningen.

Uppmärksammar Trafikverket på att det finns ett tjurstall (sektion 3/440) nära den nya GC-banan. Hur nära kommer GC-banan tjurstallet?

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen. Närmaste mått ligger på 26 m mellan GC-vägen till hörn på tjustallet.

Anser inte att höger av/höger på anslutningen vid sektion 3/840 behövs då fastighetsägaren kommer att använda den kombinerade GC-vägen/enskilda vägen för att komma ut på marken. De önskar dock att anslutningen mot den kombinerade GC-vägen/enskilda vägen ska vara så pass bred att de kommer in/ut med traktor och släp. Om de blir grind i viltstängslet kommer den att stå öppen under tiden man sprider gödning då tid inte finns för att öppna/stänga varje gång ny gödning måste hämtas.

**Trafikverkets kommentar:** Anslutningen mot väg 56 stängs och anslutningen mot den kombinerade GC-vägen/enskilda vägen projekteras för samma fordonskombinationer som anslutningen mot väg 56.

Problem med översvämningar av Isätrabäcken vid sektion 4/000.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen.

Företaget som har anslutning vid 4/950 är oroliga för att det kan bli upphinnandeolyckor när de ska svänga in höger till sitt företag.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tar med sig frågan och ser över om någon åtgärd exempelvis uppbreddning av vägrenen kan genomföras.

Önskar behålla busshållplatserna vid anslutningen vid sektion 4/950 då många som jobbar på södra sidan vägen nyttjar bussen.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket ska genomföra nytt samråd med UL.

Önskar att äldre bro över Isätrabäcken (ca 200 m söder om sektion 6/190) återställs för då behövs inte anslutningen vid sektion 6/045. Önskar bro över Isätrabäcken på norra sidan väg 56 vid sektion 6/190 då skulle anslutning till väg 56 vid sektion 6/135 kunna stängas.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tar med sig frågan och utreder om det finns någon möjlighet att lösa önskemålet.

Önskar ett högersvängsavgörningsfält för trafik från öster (Heby) vid sektion 6/450.

**Trafikverkets kommentar:** Ett högeravsvängskörfält på landsbygd behöver utformas som en kil för att inte skymma sikten för trafiken som ska ansluta i korsningen.

Trafikverket tar med sig frågan och utreder om ett högeravsvängskörfält kan anläggas.

Föreslagen lösning vid Norrby Bygdegård tar en del av bygdegårdens parkering. Undrar om Trafikverket ersätter de förlorade platserna med ny parkering.

Infarten från väg 56 till bygdegårdens parkering stängs och de funderar på bredden på den nya infarten från väg 795. Anser att infarten är för smal då man idag har in buss på parkeringen och de använder infarten från väg 56.

Går det att flytta gc-vägen närmare väg 56 då slänt (ca 5 m) och vägområde (ca 3 m) kommer relativt nära bygdegården.

Oroliga för dräneringsledningen från bygdegården som går från husets nordvästra hörn över parkeringsplatsen och ut i vägdiket parallellt med väg 56 och sedan vidare till åkerdikedet vid 6/850. Skulle vilja lägga om de om den hamnar under gc-vägen – kan man få hjälp med det?

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket ersätter för den mark de tar i anspråk. Trafikverket kan inte erbjuda annan mark då Trafikverket inte äger mark.

Anslutningen från väg 795 anpassas för sobbil och ansluts mot befintlig infart.

Det är inte möjligt att flytta GC-vägen närmare väg 56 eftersom en busshållplats är planerat att anläggas i remsan mellan väg och GC-vägen.

Trafikverket ska säkerställa att befintlig dränledning inte hämnar under GC-vägen. Om situationen uppstår så ska Trafikverket behjälpliga med att ordna omläggning av dränledning.

Många ungdomar (högstadiel elever och gymnasieelever) som tar sig med cykel längs väg 795 (6/990) och parkerar cykeln vid bygdegården för att sedan korsa väg 56 och ta bussen till Sala. Vissa har skolskjuts men väljer att ta länsbussen för att då kan de ta sig hem när de vill. Önskar ha busshållplatserna och planskildheten blir kvar.

**Trafikverkets kommentar:** Den planskilda GC-passagen tas bort och Trafikverket utreder hur en säker planpassage kan anläggas. Trafikverket ska genomföra nytt samråd med UL.

Önskar en ny dragning av den enskilda vägen som ansluter på södra sidan väg 56 vid sektion 8/190 – önskar att den går längs fastighetsgräns lite snett i nordvästlig riktning i stället för nordlig riktning.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tar med sig frågan och studerar om det är möjligt att förlägga den enskilda vägen enligt önskemål.

Önskar anslutningsväg mellan vändslinga vid sektion 8/300 till sektion 8/640 och en ny upplägningsplats och stänga anslutningen vid 8/640.



**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har inte möjlighet att anlägga anslutningsväg mellan 8/300 – 8/640. Befintlig anslutning vid 8/640 behålls och upplagsplatsen förstoras. Timmerbil kommer kunna köra av väg 56 med hela fordonet för att öppna grind till upplagsplatsen.

Önskar längre anslutningsväg och uppläggningsplats för anslutningen vid 9/510.

**Trafikverkets kommentar:** Anslutning vid 9/510 förlängs så att timmerbil kommer kunna köra av väg 56 med hela fordonet för att öppna grind till upplagsplatsen.

Anslutningen vid sektion 9/370 norra sidan behöver vara tillräckligt bred för att inrymma en timmerbil.

**Trafikverkets kommentar:** Anslutning vid 9/370 förlängs så att timmerbil kommer kunna köra av väg 56 med hela fordonet för att öppna grind till upplagsplatsen

Önskar en uppläggningsyta på var sida om väg 56 vid sektion 10/050 samt en ersättningsväg till den stänga anslutningen vid sektion 10/085.

**Trafikverkets kommentar:** Uppläggsytor planeras at bygga på båda sidorna. Anslutningarna till uppläggsytorna kommer förses med färast och en ersättningsväg planeras att bygga så att befintlig anslutning i sektion 10/080 på norra sidan av väg 56 kan stängas.

Justering av vändslinga på norra sidan väg 56 vid sektion 11/200 då nytt viltstängsel påverkar befintlig vändslinga.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket ser över vändslingan.

Många viltuthopp längs sträckan. Flera viltuthopp är på platser där djuren inte längre korsar väg 56. Det har blivit mindre korsande älgar när sidoräckena kom upp.

**Trafikverket kommentar:** Trafikverket tackar för informationen och tar med sig det i den fortsatta projekteringen.

## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelserna i Västmanlands respektive Uppsala län har skett genom att samrådshandlingen ställts ut, Trafikverket har därefter fått in yttranden som presenteras i kap. 3.2.4.

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samråd har skett med Sala respektive Heby kommun genom att samrådshandlingen ställts ut, Trafikverket har därefter fått in yttranden som presenteras i kap. 3.2.4.

### 3.2.3. Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet

Samråd har skett med representanter från Region Västmanland respektive Region Uppsala. Under mötet informerade Trafikverket om nuläget i projektet samt vilka synpunkter som inkommit avseende busshållplatser under informationsmötet som hölls 2024-01-10.

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

Nedan följer en redovisning av de samråd som har genomförts med allmänheten samt enskilt berörda. Den 10 januari 2024 anordnades ett informationsmöte i Norrby Bygdegård under eftermiddagen/kvällen. Inbjudan till detta möte skedde via brevtuskick till direkt

berörda samt annons i Post- och Inrikes Tidningar, Uppsala Nya Tidning samt Sala Allehanda. Inför informationsmöte har underlag gjorts tillgängligt på projektets webbplats.

Den 28 februari hölls sedan ett samrådsmöte på orten för allmänheten och enskilt berörda. Samrådet hölls under eftermiddagen/kvällen på Folkets Hus i Sala. Inbjudan till detta möte skedde via brevutskick till direkt berörda samt annons i Post- och Inrikes Tidningar, Uppsala Nya Tidning samt Sala Allehanda. Inför informationsmöte har underlag gjorts tillgängligt på projektets webbplats under perioden 2024-02-12 – 2024-03-04.

## Informationsmöte 10 januari 2024

Nedan följer en sammanställning av de yttranden som inkom under informationsmötet 2024-01-10.

### Anslutningar

Angående åkeravfart sektion 0/900 (höger av/på). Åkeravfarten betjänar tre lika fält norr om vägen. För att få åtkomst till avfarten från respektive gårdscentra med våra olika maskinkombinationer behöver en öppning i mitträcket göras så att tillkomst görs möjlig såväl från väster som öster. Detta för att minska långa omvägar med långsamtgående fordon på väg 56.

**Trafikverkets kommentar:** På grund av trafiksäkerhetsskäl är det fördelaktigt att ha så få öppningar som möjligt i mitträcket. Med anledning av detta kommer inte mitträcket på denna plats att öppnas upp.

Istället för en åkeranslutning på norra sidan vid sektion 0/910 önskas att befintliga åkeranslutningar på norra och södra sidan i sektion 1/110 behålls. Åkeranslutning i sektion 0/910 kan tas bort om anslutningar på vardera sida om bäcken på södra sidan i sektion ca 0/710 behålls.

**Trafikverkets kommentar:** Den nya anslutningen i 0/910 är tänkt att användas av fastigheterna Kristina 4:9>1 och Isätra 1:16>1 för att minska antalet åkeranslutningar mot väg 56. Åkeranslutningarna på södra sidan av väg 56 på bägge sidor av bäcken kommer inte kunna nyttjas då ett sidoräcke måste sättas upp på grund av trafiksäkerhet.

Hade inte Trafikverket kollat på en anslutning till Sala Norrby Prästgård 1:5 längre österut från sektion ca 2/720?

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har tittat på det men landat i att det inte kommer anläggas någon "bandyklubba" här. Därmed är ingen anslutning till Sala Norrby Prästgård 1:5 aktuell på denna plats.

Många lastbilar svänger av i sektion 4/950. Stopp i trafiken/upphinnandeolyckor riskerar att ske, önskar en bättre lösning för trafik som ska svänga av, exempelvis ett separat högersvängsfält.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket vill undvika att bygga separata högersvängsfält, detta med anledning av att det inträffat många svåra olyckor då trafik som svänger av på högersvängsfältet skymmer sikten för den som står och väntar för att svänga ut på huvudvägen. Riskerna är då stora att det sker en kollision då fordonet som svänger ut inte ser att det kommer ett fordon bakom det fordon som svänger av höger på det separata högersvängsfältet.

Vill att hastighetsnedsättningen ska vara placerad innan korsningen vid 6/460 (mot golfbanan) sett från Sala.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket bedömer att trafiksäkerheten i korsningen blir tillräcklig för att kunna motivera 100 km/h.

Idag finns en befintlig men något igenvuxen väg mellan järnvägen och bäcken, bonden som brukar åkern på fastigheten Sala Sör Kärrbäck 2:16 kan tänka sig att använda denna väg om den rensas upp och höjdskillnaderna jämnas ut. Ett 9 m brett fordon behöver komma fram.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har kollat på förslaget, vilket innebär att åkeranslutningen i sektion 5/600 skulle kunna stängas. De höjdskillnader som finns tillhör troligtvis järnvägens tryckbank och får därmed inte påverkas. Trafikverket kommer inte utreda förslaget närmare.

Hur får man tillgång till åkern när befintlig anslutning vid 6/570 stängs? Går inte att ta sig in idag från vägen som ansluter vid 6/460.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket kommer att komplettera med en åkeranslutning från vägen in mot golfbanan i sektion 6/460.

Om en brolikande konstruktion vid de gamla brofundamenten anläggs på södra sidan om väg 56 i sektion ca 6/300, kan åkeranslutning i sektion 6/100 utgå.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket utreder vilken typ av broliknande konstruktion som kan anläggas på denna plats. Åkeranslutning i sektion 6/100 kommer utgå.

Önskar att skogsbilvägen på södra sidan i sektion 8/200 går mitt i fastighetsgränsen så mycket som möjligt.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har tagit synpunkten i beaktan och kommer justera läge för skogsbilvägen så att den hamnar i fastighetsgräns.

Önskar att vändöglan läggs längst upp på denna skogsbilväg i sektion ca 9/500.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har sett över synpunkten men kommer inte göra någon förändring, utformning framgår av plankartor samt illustrationsplaner.

Vändplanen i sektion 9/640 kan utgå om skogsbilvägarna på norra sidan knyts samman.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har sett över synpunkten men kommer inte göra någon förändring, utformning framgår av plankartor samt illustrationsplaner.

Fastighetsägare vill ha grind istället för färist på respektive sida om väg 56 i sektion 10/040. Vändplan på södra sidan önskas placeras längre in på skogsbilvägen. Markägare vill även ha öppning i mitträcket i denna sektion.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket justerar till grind istället för färist. Trafikverket kommer av trafiksäkerhetsskäl inte göra någon öppning i mitträcket.

Anslutning till nytt exploateringsområde strax efter cpl i Heby saknas, ingen anslutning finns nu redovisad på ritningar.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket kompletterar så att anslutningen framgår.

## **Vändslingor och bandyklubbor**

Önskar bandyklubbor på bägge sidor av väg 56 i sektion 2/700.

**Trafikverkets kommentar:** På grund av trafiksäkerhetsskäl är det fördelaktigt att ha så få öppningar i mitträcket som möjligt. Om trafik från anslutningen söder om väg 56 i sektion 2/720 ska mot Sala får man svänga höger och köra fram till sektion 4/200 och nyttja vändslungan som kommer anläggas då bättre siktförhållanden uppnås på denna plats.

Korsningen vid Fågelsta behålles och byggs om till sektion 2/650 V H in ut med svängfil vid korsning för trafik från Heby alternativt avfart (svängfil) höger in på vändslinga för att säkert kunna åka rakt över.

**Trafikverkets kommentar:** Att flytta korsningen till sektion 2/650 skulle förbättra sikten något, däremot finns i denna sektion en fornlämning (L2022:374) som kräver en arkeologisk förundersökning innan tillstånd för ingrepp i fornlämningen kan medges. Trafikverket anser därmed att det inte finns motiv till att flytta anslutningen till denna sektion då tillräcklig sikt uppnås i läge för befintlig anslutning.

### **Körfältsindelning**

Enkelt körfält österut vid korsningen i sektion 4/900 – 5/000 blir problematiskt vid de dagliga tunga transporter/leveranser som ska till verksamheterna på södra sidan om väg 56. Bakomvarande fordon kommer behöva bromsa kraftigt.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket är medvetna om problemet men fördelarna med att bygga om väg 56 till mötesfri landsväg bedöms överväga nackdelarna.

### **Gång- och cykelväg samt passager**

Istället för gångpassage genom räcke vid rondell Fridhem, gör ett övergångsställe i samband med rondellen likt den ned mot centrum, det kommer att minimera risk för olyckor och att folk springer över vägen.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket kommer inte att anlägga ett övergångsställe vid cirkulationsplatsen vid Fridhem, anledningen till detta är att trafiken på väg 56 är prioriterad framför de gående som ska korsa vägen. Om ett övergångsställe skulle byggas i anslutning till cirkulationsplatsen får trafik på väg 56 väjningsplikt mot de gående vilket skulle påverka framkomligheten.

Säker övergång vid 6/800 är inte säker, sikten är skynd österut. Kan flyttas till 6/500 där det är bättre sikt. Gångtunnel är ett bättre alternativ och det är bara en kostnadsfråga. Gångtunnel kan även placeras vid eller i närheten av sektion 7/800.

**Trafikverkets kommentar:** Gångpassage i plan i sektion 6/800 kommer att utformas på så sätt att uppehåll görs i mitträcket samt att mitträcket avslutas med neddoppade räckesavslut mot passagen. Gångtrafikanter kan då stanna i mitten av vägen och vara skyddad av mitträcket från trafik väster- respektive österut. Sikten österut är begränsad av backkrön och kurva i sektion ca 7/100. Som trafiksäkerhetsåtgärd kommer hastigheten sänkas till 70 km/h mellan sektionerna ca 5/700 – 7/200. Tidigare föreslagen gångtunnel vid Norrby bygdegård har valts bort på grund av det stora markintrång som en planskild gc-passage medför, sänkning av grundvattennivån som kan medföra risk för påverkan på bygdegårdens husgrund samt fastighetens dricksvatten och energibrunn, påverkan på stabiliteten för järnvägen, andelen människor som frekvent kommer nyttja den planskilda passagen bedöms vara låg samt av kostnadsskäl. Oskyddade trafikanter som ska korsa väg 56 hänvisas istället till gångpassage i plan som anläggs i sektion 6/800.

Enligt förslaget ska ingen cykelväg anläggas från Fabriksgatan fram till den tänkta rondellen vid Fridhem, där kommer det endast vara en gångbana. Dvs. cyklisten som ska färdas österut måste efter Fabriksgatan cykla på bilvägen fram till rondellen vilket är en trafikfara.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverkets projekt startar mellan Fabriksgatan och väg 794 mot Varmsätra, Därav kommer det fortsatt vara en gångbana som i dagsläget.*

Cykelvägen ska anläggas på ett sådant sätt att eventuellt smältvatten inte samlas på cykelbanan utan vatten ska rinna av cykelbanan. Samma filosofi som gäller för en bilväg.

**Trafikverkets kommentar:** *Resonemanget kring smältvatten stämmer.*

Cykelbanan ska vara belagd.

**Trafikverkets kommentar:** *Gång- och cykelbanan kommer att bli belagd med asfalt.*

Kommer Trafikverket att stå för vinterväghållningen av den kombinerade gång- och cykelvägen med den enskilda vägen i sektion 1/200 – 1/350?

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket kommer att stå för vinterväghållningen.*

Cyklisterna som kommer från Sala och ska till golfbanan riskerar att gena i C-korsningen istället för att korsa väg 56 via gångpassagen i plan belägen något längre österut. Ser hellre att gångpassagen placeras väster om korsningen.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket vill ha så få passager över väg 56 som möjligt. Gångpassagen är nu placerad i sektion 6/800 för att vara sammankopplad till busshållplatserna.*

Finns möjlighet att nyttja GC-vägen med exempelvis fyrhjuling/traktortrafik i sektion 9/500 – 10/000, kan skyltning för tillåtelse sättas upp?

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket kommer inte sätta upp någon separat skyltning som tillåter fyrhjuling/traktortrafik.*

## **Busshållplatser**

Busshållplatser i sektion 2/690 behålls kvar i anslutning till korsningen.

**Trafikverkets kommentar:** *Det är region Västmanland samt region Uppsala som beslutar om vilka busshållplatser som ska behållas respektive stängas, detta är inget beslut som tas av Trafikverket.*

Flytta busshållplatsen mot Heby så att den hamnar mitt emot busshållplatsen in mot Sala centrum samt att en gångtunnel anläggs under vägen.

**Trafikverkets kommentar:** *Busshållplatsen kommer att byggas så som det är föreslaget. Att bygga en gångtunnel under väg 56 inryms inte i projektets budget.*

Saknar busshållplatser i sektion 4/900 – 5/000. Verksamheter med totalt ca 100 anställda som berörs samt boende. Varför kan ni inte lägga till någon/några fler busshållplatser längs sträckan?

**Trafikverkets kommentar:** *Det är region Västmanland samt region Uppsala som beslutar om vilka busshållplatser som ska behållas respektive stängas, detta är inget beslut som tas av Trafikverket.*

Flytta busshållplatser till sektion 7/800 och även gångtunnel, placera även busshållplatser vid 6/500. I så fall har alla boende norr om väg 56 lätt åtkomst båda sidor om vägen till ny gång- och cykelväg samt busshållplatser.

**Trafikverkets kommentar:** Det är region Västmanland samt region Uppsala som beslutar om vilka busshållplatser som ska behållas respektive stängas, detta är inget beslut som tas av Trafikverket. En gångtunnel ryms inte inom projektets budget.

I dagsläget utgår Trafikverket från att alla boende kan använda en ny privat väg för att ta sig till busshållplatsen vid 6/800. Det är en person som har anlagt och äger den. Det är inte fritt för alla att använda den.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket utgår inte från att alla boende kan använda en ny privat väg för att ta sig till busshållplatsen vid 6/800. Boende från norra sidan av väg 56 ska kunna nyttja den nya gångbanan som anläggs mellan sektion 6/455 – 6/800. Boende från södra sidan får nyttja ny gång- och cykelbana för att sedan via passagen i 6/800 ta sig mellan de två busshållplatserna på respektive sida av väg 56.

## Viltåtgärder

Förutom färäst för biltrafik i sektion 1/650 behövs även passage/grind som är tillräckligt bred för häst samt vagn, ca 2 meter bred. Detta för att kunna korsas väg 56 och ta sig till ridhus på norra sidan.

**Trafikverkets kommentar:** Grind som byggs vid sektion 1/650 avser endast gånggrind och kommer få bredden 1 meter.

Isätra 1:16 infart till åker efter Isätrabäcken, vill ha färäst istället för grind.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket justerar till färäst istället för grind.

Hur är det tänkt med åkeranslutningar som har grindar, hur breda är dessa? Kommer man igenom med ett skärbord som är 10 meter brett när man ska ta sig mellan olika åkrar?

**Trafikverkets kommentar:** De största grindarna kommer att vara 6 meter breda. Minsta avstånd mellan mitträcke och sidoräcke på väg 56 är 5,1 meter med hänsyn till tillgänglighet för breda transporter.

Vill ha färäst istället för grind vid åkeranslutning på södra sidan sektion 6/230.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket justerar till färäst istället för grind.

Norrby Bygdegårdsförening önskar flytta viltstängsel längre bort då det som planerat tar plats från befintlig parkering.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har haft ett möte med representanter från Norrby bygdegårdsförening för att diskutera frågan kring viltstängsel. Bygdegården informerade Trafikverket att man fört dialog med intilliggande fastighetsägare att justera viltstängslet, Trafikverket önskar ta del av dessa överenskommelser mellan fastighetsägare innan en justering kan vara aktuell.

## Parkeringsplatser

Norrby Bygdegård önskar en träff med Trafikverket med anledning av att antalet parkeringsplatser kommer minska till följd av dragningen av ny gång- och cykelväg, ersättningsparkeringar önskas.

**Trafikverkets kommentar:** En gemensam träff har genomförts 2024-04-04.

## **Skyltning**

Vi bedriver uthyrningsverksamhet, för att våra gäster ska kunna hitta till sitt boende måste tydliga skyltar och anvisningar sättas upp. De flesta av våra gäster kommer från utlandet och kommer att ha svårigheter att hitta till sitt boende när väg 56 byggs om till 2+1-väg. Fastigheten Sala Norr Kärrbäck 1:9 är också en fårhage samt är tänkt som hästgård. Hästgårdar är för sin värdering mycket beroende av markinnehavet. En minskning av arealen får betydande ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare.

**Trafikverkets kommentar:** *Vägvisning till verksamheter i närhet till väg 56 hanteras inte i ändringen av vägplan. Tillstånd för att sätta upp vägvisning söks hos Trafikverket på följande plats: <https://www.trafikverket.se/e-tjanster/vagmarke-for-vagvisning/> Gällande intrång på fastigheten Sala Norr Kärrbäck 1:9 så kommer intrånget i och med ändringsplanen att minska med ca 1000 m<sup>2</sup> till följd av att tidigare yta för bullervall nu kommer utgå, se rör skraffering på ritning 101T0215.*

Informationsskylten vid 7/700 kommer störa vår landskapsbild. Bör flyttas österut.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tar med sig synpunkten att informationsskylten stör landskapsbilden och ska se över om placeringen går att justera.*

## **Bulleråtgärder**

Vårt önskemål är inglasning av veranda för att minska bullerpåverkan från vägen för vår fastighet Sala Isätra 3:8.

**Trafikverkets kommentar:** *För att fastigheten ska erhållas en skyddad uteplats kommer Trafikverket utreda möjligheten att förse veranda med inglasning.*

## **Yttrande från Vattenfall**

Vattenfall informerar om att man ha elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell vägplan bestående av 24 kV luftledning samt 77 kV luftledning. Ledningarna korsar väg 56 på ett ställe. Båda ledningarna kommer inom kort att rivas och ersättas med två nya, ungefär på samma ställa som vägen korsars idag. Fortsatt dialog och samordning mellan Vattenfall Eldistribution och Trafikverket krävs.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för informationen, fortsatt dialog kommer ske med Vattenfall.*

## **Yttrande från Region Uppsala**

Region Uppsala har inga synpunkter på ändringsförslaget.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för Region Uppsalas yttrande.*

## **Yttrande från Heby kommun**

Heby kommun vill informera om att en in- och utfart vid Heby Västra företagsby har anlagts sedan den föra vägplanen vid sektion 12/650. Vi noterar att den relativt nya in- och utfarten är med i illustrationskartan men att den inte är med i plankartan.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket kommer komplettera plankarta med ny in- och utfart.*

Vid in- och utfarten vid sektion 10/750 finns en bergtäkt med aktiv verksamhet som framförallt ger upphov till transport i form av tung trafik. Den tunga trafiken från in- och



utfarten kan i nuläget använda sig av en befintlig vägren för att accelerera när de har svängt ut på väg 56 mot Heby. Det noteras att 2+1 vägen vid utfarten mot Heby endast kommer att ha ett körfält och det blir i och med det inte möjligt för andra transporter att passera den tunga trafiken likt den nuvarande utformningen med vägren. Utifrån det ser Heby kommun att eventuella farliga trafiksituationer kan inträffa med hänsyn till dessa nya förutsättningar.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket har mottagit synpunkten men kommer inte göra någon justering av körfältsindelning.*

Heby kommun vill uppmärksamma om att det finns en informationsskylt-/välkomstskylt söder om vägen vid sektion 11/350. Skylten kan behöva nås av kommunen för underhåll men kan även vara av god kändedom i det fortsatta arbetet när väg 56 ska anläggas.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för informationen. Åtkomst till informationsskylten sker via gång- och cykelbanan.*

## Samrådsmöte på ort 28 februari 2024

Nedan framgår en sammanställning av de yttrande som inkommit under samrådsmötet på ort 2024-02-28 samt under samrådsperioden.

### Anslutningar

Ta bort väg på ritning 101T0203 som går till Modigstorp.

**Trafikverkets kommentar:** *Borttagande av väg kommer hanteras i kommande entreprenad.*

Vart kommer postlådorna tillhörande Modigstorp hamna när nuvarande anslutning till väg 56 försvinner?

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.*

Ny infart in till vändöglan vid Modigsbacke sektion 1/600 – 1/700.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket kompletterar med en anslutning till vändöglan i form av grind.*

### Enskilda vägar

De boende på fastigheten Sala Norrby Prästgård 1:4 börjar jobbet tidigt på morgonen, blir svårt att ta sig ut på vintern om snöröjningen inte hunnits gjorts på den nya föreslagna enskilda vägen.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för informationen. Det är upp till varje vägsamfällighetsförening att komma överens om snöröjning.*

### Viltåtgärder

Förläng viltstängsel till rondellen mot Heby (ritningsnummer 101T0523), skulle spara både skador på människor och djur.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket kommer att förlänga viltstängslet mot cirkulationen i Heby.*

## **Bulleråtgärder**

Enligt ritning ska en bullervall på fastigheten Sala Norr Kärrbäck 1:9 byggas för att förhindra oväsandet från vägen. Kommer Trafikverket att sätta upp tillräcklig höjd på ljudvallen för att klara den höjd som fastigheten 1:51 ligger (bullermätningar har genomförts). Kommer Trafikverket att återplantera de höga träd som finns där idag för att stoppa ljudet?

**Trafikverkets kommentar:** *I den fastställda vägplanen från november 2020 var det bullervallar inritade på plankartorna som berörde fastigheten Sala Norr Kärrbäck 1:9. I den ändringsplan som nu har varit utställd har nya bullerberäkningar visat att bullervallar inte krävs och är därmed borttagna. Istället kommer fastighetsnära åtgärder genomföras för de fastigheter som inte uppnår krav på bullernivåer. Vissa träd kommer att behöva tas ned till följd av dragning av GC-vägen, dock inte i den omfattning som om en bullervall skulle anläggas på denna plats.*

## **Avvattningsproblematik**

Dubbeltrummor i sektion 0/720 behöver bytas för att förbättra avvattningsproblematiken. Trumman vid det översvänningsdrabbade området sektion 6/200 är relinad men behöver bytas. Under bro för järnvägen i sektion 2/945 ligger det en rustbädd i botten. Rustbädden är en bidragande orsak till översvänningsproblematiken då den stoppar upp vattenflödet.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för informationen och kommer ta detta med sig i det fortsatta arbetet.*

## **Informationsskylt Sala**

På norra delen av fastigheten Sala Norr Kärrbäck 1:9 har det ritats en avfartsväg från Heby som går rakt genom Sala kommuns elupplysta turistskylt. Skylten har möjligheter att från kommunkontoret förses med datastyrd information om händelser och varningar. Sala kommun har servitut på att ha skylten placerad just där.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket har föreslagit ny placering av Sala kommuns informationsskylt.*

## **Befintliga ledningar/kablar**

På södra sidan av väg 56 inom fastighet Sala Norr Kärrbäck 1:9 ligger en NOD med viktig fiberkabel som kommer från Heby och Enköping. Det förfaller som om GC-vägen kommer att läggas rakt över kabeln och NOD. Sommaren 2023 lades dessutom ned en starkströmskabel i befintliga rör.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för informationen och ska säkerställa att fiberkabeln finns med i ledningsunderlag.*

## **Ombildning av fastighet**

Fastigheten Sala Norr Kärrbäck 1:9 kommer sannolikt att behöva ombildas och en ny 1:9 (2) bildas. Minskningen av arealen på 1:9 måste registreras och en ny värdering görs som kan ligga till grund för bankvärderingen. Vem betalar lagfartskostnaderna och lantmäterikostnaderna?

**Trafikverkets kommentar:** Ändringsplanen kommer inte medföra någon förändring av fastighetsgränser och någon ombildning är inte aktuellt. Fastighetsägare kommer få ersättning för det intrång som ändringsplanen medför på fastigheten.

### **Yttrande från Skanova**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för informationen, fortsatt dialog kommer ske med Skanova.

### **Yttrande från Länsstyrelsen i Västmanlands län**

Länsstyrelsen i Västmanlands län bedömer att backstugan L2022:374 (Objekt 1) har en sådan vetenskaplig potential att en arkeologisk förundersökning ska göras innan tillstånd kan ges för ingrepp i fornlämningen. I övrigt har Länsstyrelsen ur fornlämningssynpunkt inget att erinra mot att arbetet med ombyggnad av väg 56 och anläggande av ny gång- och cykelväg på sträckan Sala – Heby påbörjas.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för yttrandet och kommer att arbeta in krav om förundersökning i kommande förfrågningsunderlag.

Trafikverket uppger i kapitel 6.4.5. att den bedömning som gjordes i lagakraftvunnen vägplan gällande konsekvenser för markavvattning inte påverkas av de förändringar som ändringen av vägplanen innebär. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör förtydliga hur man har kommit fram till detta då en av förändringarna sker inom befintligt markavvattningsföretags tillståndsgivna område (Isätrabäcken). Nytt vägområde krävs för ändringen i kapitel 5.2.6., ny vändslinga vid sektion 4/200.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för yttrandet och förtydligar resonemanget kring konsekvenser för markavvattning.

Länsstyrelsen vill också poängtera vikten av att berörda markavvattningsföretag informeras om ändringen av vägplanen och möjligheten att yttra sig.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för yttrandet och kommer genomföra separata samråd med markavvattningsföretagen.

### **Yttrande från Länsstyrelsen i Uppsala län**

Länsstyrelsen i Uppsala län påminner om att flytten av backsippa ska föregås av dispensprövning enligt artskyddsförordningen.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tackar för yttrandet och kommer att arbeta in krav om dispensprövning i kommande förfrågningsunderlag.

Länsstyrelsen kan konstatera att Trafikverket redovisar strandskydd 100 meter från strandlinje från det aktuella vattendraget (mellan sektion 11/600 och 11/700). Enligt Länsstyrelsen Västmanlands läns beslut 231-8108-98 (daterat 1999-06-04) gäller strandskydd endast intill 25 meter från vattendragets strandlinje. De övriga vattendrag (vid sektion 12/100 och 12/200) som redovisats med strandskydd i plankartorna saknar strandskydd enligt samma beslut.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tackar för yttrandet och kommer att se över redovisningen av strandskydd.*

### **Yttrande från Sala kommun**

I kap. 11.2 på s. 33 står det angående DP 4042 Fridhem att "Mark som berörs av denna ändring samt sedan tidigare i fastställd vägplan består av parkmark". Detta stämmer inte då det är både parkmark och kvartersmark som berörs, vilket ni själva påpekat i er Bilaga 2 som skickades ut till Begäran om yttrande över avvikelser.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket väljer att korta ned gångbanan på respektive sida av gatan för att endast beröra parkmark. Ingen förändring görs därmed i kap. 11.2 Planbeskrivning.*

I planritning/plankarta beskrivs område V2 som "Nytt vägområde inom detaljplan där kommunen är huvudman", om jag inte missförstår er helt så stämmer detta inte då det är enskild huvudmannaskap i området som berör privatägd kvartersmark.

**Trafikverkets kommentar:** *Men anledning av att Trafikverket väljer att korta ned gångbanorna så kommer ingen förändring på plankarta att göras.*

### **Yttrande från Försvarmakten**

Försvarmakten är i grunden positiv till ökad säkerhet samt framkomlighet och lämnar ingen erinran men nedanstående synpunkter för att aktuell vägsträcka ska svara mot behoven hos myndigheterna inom totalförsvarets militära del avseende vägens dimensionering och utformning:

- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).
- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Cirkulationsplatsernas innerdiameter ska vara minst 20 m och ytterdiametern minst 32 m där körfältet(-ens) minsta bredd är 6 m. Alternativt är cirkulationsplatsens mittdel överkörningsbar med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, ska även den bromsande refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Trafikmärkens placering vid och omkring cirkulationsplatser anläggs minst 1,5 m från vägens kant.
- Fri höjd ska minst vara 4,50 m.
- Under byggnationstiden ska ovanstående krav säkerställas på aktuell väg eller omledningsväg.

Försvarsmakten har i övrigt inga synpunkter i rubricerat ärende.

**Trafikverkets kommentar:** Vägens uppbyggnad är beräknad med PMS som baseras på standardaxlar. Vägen klarar extremlaster som 100 ton, Trafikverket har dock inte för avsikt att förstärka vägen för konstant belastning av fordon med totalvikt på 100 ton. Bredd 4,2 m uppnås på hela sträckan Sala – Heby. Rörbroar klassas för tillåten trafiklast A/B och framkomlighet för militärfordon enligt Krav Brobyggande (TDOK 2016:0204) version 3.0. Klassningsberäkning utförs enligt Bärighetsberäkning av broar (TDOK 2013:0267) version 6.0. Klassning utförs genom att jämföra klassningslasterna med dimensionerande lastmodell/klassningslast. För färd mitt på bron beaktas endast ett centrerat lastfält.

Kantstolpe placeras ca 1,0 m utanför vägbanekant. Cirkulationsplatsens innerdiameter är 22 m och dess ytterdiameter är 38 m. Körfältens minsta bredd är mindre än 6 m in mot Sala, Trafikverket kommer sänka refugen och göra denna överkörningsbar.

Trafikverket kommer se över placeringen av trafikmärken medavseende på minst 1,5 m från vägkant.

Fri höjd 4,50 m uppnås längs hela Sträckan Sala – Heby.

### **Samråd med berörda fastighetsägare**

Samråd har genomförts med berörda fastighetsägare som vid informationsmöte 2024-01-10 samt vid samrådsmöte på orten 2024-02-28 haft specifika frågor kring åkeranslutningar samt vändplatser i anslutning till skogsanslutningar. Synpunkter som framförts är varför Trafikverket stänger vissa åkeranslutningar och förslag har tagits fram vart nya anslutningar kan placeras. Fastighetsägare har även framfört att man önskar att vändplaner/upplagsytor i anslutning till skogsanslutningar flyttas längre in eller utgår om Trafikverket istället bygger en skogsbilväg mellan vändplan och skogsanslutning.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har sett över framförda synpunkter, hur dessa har beaktats framgår av plankartor samt illustrationsplaner.

### 3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Se kap. 3.2.4 för sammanställning av inkomna yttranden.





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98, Solna  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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