

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Heby station – Mötesspår och planskild passage

Heby kommun, Uppsala län

Järnvägsplan, 2026-03-24

Uppdragsnummer: 168312



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 81 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-03-24

Ärendenummer: TRV 2025/135430

Uppdragsnummer: 168312

Version: 1.0

Kontaktperson: Annika Jansson, projektledare.

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	6
2.1.	Samrådsrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
2.2.	Samrådsrets vid utformning av planförslaget	6
3	Samråd	8
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	8
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.1.2.	Samråd med kollektivtrafiken	14
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.1.4.	Ledningsägare	15
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	15
3.2.1.	Samråd planförslag med planskild passage under spårområdet	15
3.2.2.	Samråd planförslag med planskild bro över spårområdet	24

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.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade protokoll och minnesanteckningar finns i sin helhet diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2025/135430, TÅHS-2024-000326 och TRV 2021/111626. Samrådsredogörelsen avser skede samrådshandling.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse behandlar de synpunkter som inkommit under framtagandet av järnvägsplanen.

Arbetet med järnvägsplanen för Heby inleddes år 2021 och omfattade då enbart en planskild passage. Projektet drevs i sin dåvarande form fram till februari 2023, då länsstyrelsen fattade beslut om att projektet inte kunde antas medföra betydande miljöpåverkan.

I maj 2023 startades arbetet med järnvägsplanen om med utökad omfattning, omtag 1. Projektet inkluderar då en planskild passage under järnvägen, mötesspår, plattform samt uppställningsspår.

Järnvägsplanen för Heby gick ut på granskning under hösten 2024, men processen pausades på grund av risk för påverkan på grundvattenförekomsten. Projektet fick då nya förutsättningar att utreda en alternativ lösning med gångbro över järnvägen, omtag 2. Planläggningsprocessen backade då tillbaka till samrådshandlingsskede och under hösten 2025 har en ny samrådshandling tagits fram som varit ute på samrådsremiss under december/januari 2025/2026 och ett kompletterande samråd för tillkommande bullerberörda under mars 2026.

Den 14 april 2025 bekräftade Länsstyrelsen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, med utgångspunkt i att en gångbro ska utredas. Under våren 2025 återupptogs arbetet med järnvägsplanen utifrån dessa nya förutsättningar.

Nedan redovisas hela projektets samrådsprocess.

Samrådsunderlagsskede 1

2021-09 – 2023-02 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

2021-09-03 fördes samråd med Heby kommun via Skype.

2021-11-02 fördes ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län där projektet presenterades inför arbetet med Samrådsunderlaget. Även Heby kommun deltog på detta möte. Mötet hölls via Skype.

2021-11-25 fördes samråd med Kollektivtrafikmyndigheten (Region Uppsala) via Teams. Även Heby kommun deltog på detta samråd.

2022-02-15 fördes samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län och Heby kommun med info om kommande samråd för samrådsunderlag för järnvägsplanen.

2022-03-03 – 2022-03-24 samrådsperiod samrådsunderlag.

Samrådshandlingar publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådet i skede samrådsunderlag via brev samt information på Trafikverkets hemsida.

2022-03-25 Länsstyrelsen yttrade sig att man inte kan ta ställning till beslut om betydande miljöpåverkan utan ber Trafikverket komplettera underlaget. (Ärendebeteckning 343-1602-2022).

2022-03-30 fördes samråd med Länsstyrelsen Uppsala län och Heby kommun om samrådsunderlag för järnvägsplan.

2022-10-14 Trafikverket har svarat på länsstyrelsens begäran om komplettering av samrådsunderlag.

2022-11-23 begäran om yttrande om graden av miljöpåverkan. (följebrev, samrådsunderlag, samrådsredogörelse).

2023-02-20 Trafikverket erhåller länsstyrelsens yttranden om ej betydande miljöpåverkan. (Ärendebeteckning 343-7974-2022).

Samrådsunderlagsskede 2

2023-05 – 2023-12 Järnvägsplan efter omfattningsförändring för planskild passage under järnvägen, mötesspår, plattform samt uppställningsspår.

2023-09-22 till 2023-10-15 samrådsperiod samrådsunderlag. Samrådshandlingar publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådet i skede samrådsunderlag skedde via brev samt information på Trafikverkets hemsida.

2023-10-04 yttrande samrådsunderlag Heby station, Heby kommun.

2023-10-06 Länsstyrelsens yttrande över samrådsunderlag.

2023-10-12 skriftligt yttrande från privatperson.

2023-11-07 skickas samrådsunderlag till länsstyrelsen för begäran om yttrande om graden av miljöpåverkan.

2023-12-14 Länsstyrelsen inkom med beslut att järnvägsplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådshandlingsskede 1

2024-01 – 2024-08 Järnvägsplan för planskild passage under järnvägen, mötesspår, plattform samt uppställningsspår.

2024-05-27 till 2024-06-17 samrådsperiod för skede samrådshandling. Samrådshandling publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samråd i skede samrådshandling via brev och pärmar hos Trafikverkets kontor i Uppsala och hos Heby kommun.

2024-05-28 fördes samråd med länsstyrelsen i Uppsala län om samrådshandling för järnvägsplanen. Samrådet hölls via Skype.

2024-05-30 hölls ett samråd med kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län.

2024-06-04 genomfördes samråd på orten. Samrådet inträffade på Folkets hus, Heby kommun.

2024-06-04 fördes samråd med Heby kommun. Samrådet inträffade hos kommunen.

2024-06-12 yttrande från Försvarsmakten.

2024-06-17 yttrande från Region Uppsala.

2024-06-17 kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala yttrande sig över planförslaget.

2024-06-17 yttrande från Sala kommun, bygg- och miljönämnden.

2024-06-27 Länsstyrelsen yttrade sig över samrådshandlingen.

2024-08-23 Heby kommun yttrade sig över samrådshandlingen.

Under samrådstiden inkom flera privatpersoner med yttrande över planförslaget.

Samrådshandlingsskede 2

2024-11 – 2026-03 Järnvägsplan för gångbro över järnvägen mötesspår, plattform samt uppställningsspår.

2025-04-14 efter beslut om ändring av planskildhet har länsstyrelsen inkommit med en ny bedömning att projektet inte kan medföra betydande miljöpåverkan.

2025-12-16 till 2026-01-21 genomfördes samråd för skede samrådshandling.

2025-12-18 hölls ett samrådsmöte på orten i Heby.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen har i detta skede definierats utifrån det område som beräknas beröras av de åtgärder som planeras för järnvägsplanen. Förutom med fastighetsägarna inom utredningsområdet sker samråd även med särskilda myndigheter, organisationer och andra intressenter, såsom berörda ledningsägare. De enskilda som kan antas bli särskilt berörda kan till exempel vara närboende, företag i närområdet och fastighetsägare.

Innan omtag av järnvägsplanen tog Trafikverket fram förslag på samrådskrets i samrådsunderlagsskede. Förslag till samrådskrets skickades till länsstyrelsen två veckor före samrådsmötet mellan länsstyrelsen, kommunen och Trafikverket som var 2021-11-02.

I samband med omtag 1 av järnvägsplanen, under våren 2023, gjorde Trafikverket en ny bedömning av samrådskretsen. Samrådskretsen minskades ner, då den tidigare samrådskretsen tog höjd för en planfri passage både över respektive under järnvägen.

I samband med omtag 2 när lösningen ändrades från en planskild passage under järnvägen till en planskild passage över järnvägen har samrådskretsen ytterligare uppdaterats.

2.1. Samrådskrets inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Myndigheter och kommuner

- Länsstyrelsen i Uppsala län
- Heby kommun
- Kollektivtrafikmyndigheten (Region Uppsala)

Berörda regioner och regionförbund

- Region Uppsala

Enskilda som kan bli direkt berörda

- Det kommunala bostadsbolaget, Hebyfastigheter AB. De äger marken HEBY VÄSTERLÖVSTA PRÄSTGÅRD 1:25
- Telia AB
- Setra Trävaror AB

2.2. Samrådskrets vid utformning av planförslaget

Myndigheter och kommuner

- Länsstyrelsen i Uppsala län
- Heby kommun
- Kollektivtrafikmyndigheten (Region Uppsala)
- Försvarsmakten

Berörda regioner och regionförbund

- Region Uppsala

Allmänheten och enskilda som kan bli direkt berörda

- Det kommunala bostadsbolaget, Hebyfastigheter AB. De äger marken HEBY VÄSTERLÖVSTA PRÄSTGÅRD 1:25
- Telia AB
- Setra Trävaror AB
- Allmänheten
- Ledningsägare
- Rättighetsinnehavare

Ideella föreningar och organisationer

- Synskadades riksförbund
- Hörselskadades riksförbund
- DHR (Delaktighet, handlingskraft och rörelsefrihet)
- Funktionsrätt Sverige

3 Samråd

3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket beslutade att göra omtag av järnvägsplanen med ett utökat utredningsområde. Det har tidigare genomförts samråd om järnvägsplanen i skede samrådsunderlag och detta arbetas också in i aktuell järnvägsplan och finns redovisat under kap 3.1.1.1. Samråd efter omtag av järnvägsplan finns redovisat under kap 3.1.1.2.

3.1.1.1. Tidigare samråd med länsstyrelsen innan omtag 1 av järnvägsplan (Yttrande 2021–2022)

2021-11-02 hölls ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Uppsala län och Heby kommun där de informerades om projektet. Länsstyrelsen fick presentationsmaterial två veckor innan samrådet.

Vid samrådet framförde länsstyrelsen att:

- Länsstyrelsen väntar på svar från Heby kommun angående remiss för vattenskyddsområdet.
- Om dispens beviljas till exempel för att ta ned alléträd krävs kompensationsåtgärd, kan bli att man behöver titta på att förstärka på annan plats (lika många träd som försvinner ska ersättas).

Vid samrådet framförde länsstyrelsen gällande kulturmiljö att:

- Länsstyrelsen påpekar att stationsområdet är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram och att länsstyrelsen i dagsläget inte har några synpunkter. Det finns inget riksintresse o.s.v. Men såklart är det bra att jobba på att bevara de två Q-märkta byggnaderna mitt emot stationshuset om det går men länsstyrelsen anser att detta ska vara en dialog mellan Trafikverket och kommunen i första hand. Kommunen meddelar att byggnaderna kommer finnas med i det nya kulturprogrammet från kommunen.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med synpunkterna och en löpande dialog hålls fortsatt genom hela projektet.

2022-02-15 hölls ett möte med Länsstyrelsen i Uppsala län och Heby kommun. Trafikverket informerade om järnvägsplanen och utredningsområdet för planen.

- Heby kommun informerade om arbetet med nya föreskrifter för vattenskyddsområde. Befintliga föreskrifter är från 70-talet. Inte klart när de nya föreskrifterna börjar gälla eventuellt i slutet av år 2023/2024. Enligt kommunen är det de äldre föreskrifterna som gäller tills de nya har trätt i kraft.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med synpunkterna och en löpande dialog hålls fortsatt genom hela projektet.

2022-03-03 – 2022-03-24 inbjöds Länsstyrelsen i Uppsala län till samråd om samrådsunderlaget daterad 2022-03-01 där samrådshandlingar publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådet skedde via brev samt information på Trafikverkets hemsida.

2022-03-25 Länsstyrelsen inkom med yttrande på samrådsunderlaget.

- Länsstyrelsen ser att det är i dagsläget svårt att ta ställning till vilken miljöpåverkan projektet kan få eftersom val av alternativ lösning över eller under spår ännu inte har tagits av Trafikverket.

Trafikverket behöver därför komplettera samrådsunderlaget om projektet bl.a. kommer innebära vattenverksamhet och riskera eventuell påverkan på vattenskyddsområdet och miljö kvalitetsnormer, MKN, grundvatten inför det att Trafikverket inkommer med en begäran om projektet innebär betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen lämnar i övrigt övergripande synpunkter som Trafikverket behöver beakta i det fortsatta arbetet med framtagande av samrådshandlingar. Utöver det anser länsstyrelsen att samrådsunderlaget på ett tydligt sätt redogör för de åtgärder och frågeställningar som behöver utredas närmare i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar: Trafikverket har besvarat länsstyrelsens yttranden 2022-10-14 - "Svar remissyttrande samrådsunderlag för projektet järnvägsplan Heby station – planskild passage".

2022-03-30 hölls ett uppföljningsmöte gällande Trafikverkets svar på remiss.

- Uppföljningsmötet var i form av ett gemensamt möte med Länsstyrelsen i Uppsala län och Heby kommun med fokus på vattenskyddsområdet. Trafikverket informerade om planskild passage och de lösningar som finns med ramper. Länsstyrelsen redovisade för yttrandet i skede samrådsunderlag om vattenskyddsområdet.

Heby kommun håller på att arbeta fram nya vattenskyddsföreskrifter.

Trafikverkets svar: Trafikverket ser att det kommer innebära att det blir svårt att få dispens att genomföra akut och planerat underhåll med de förslag som finns. Trafikverket tar med synpunkterna och en löpande dialog hålls fortsatt genom hela projektet.

2023-02-20 Länsstyrelsen beslutar att järnvägsplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen vill till det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplanen skicka med följande upplysningar till det kommande arbetet:

- Påverkan på biotopskyddade alléer behöver det framgå vilka anpassningar som kan göras för att minimera planens påverkan på områden med biotopskydd samt en intresseavvägning gällande intresset att genomföra planen kontra intresset av att bevara skyddade områden.

Trafikverket svar: Projektet kommer att innebära intrång i objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Det innefattar dels allén norr om järnvägen, dels den delen närmast spårområdet av allén söder om järnvägen i höjd med stationshuset. Anpassningar till befintliga alléer och gamla träd samt utformning av skyddsåtgärder för bevarande och skydd av dessa beaktas kontinuerligt i projektet.

- Fynd av fågel av typen tornseglare har gjorts i anknytning till magasinbygganden norr om järnvägen. Trafikverket ska i det fortsatta arbetet säkerställa att magasinbyggnaden inte påverkas under artens häckningsperiod. En senare dispensansökan enligt artskyddet kan vara nödvändig för att utreda påverkan på artens häckningslokaler.

Trafikverkets svar: Trafikverket ska i det fortsatta arbetet beakta och fortsatt utreda detta, samt ta fram eventuella skyddsåtgärder. Genom att begränsa eller inte utföra åtgärder som kan störa djuren under häckningsperioden bedöms negativ påverkan kunna undvikas.

- Länsstyrelsen vill påminna om att det kan finnas anledning att undersöka förekomsten av halogenerade lösningsmedel med anledning av den textilverksamhet som funnits på en fastighet som angränsar till utredningsområdet. Trafikverket behöver i det fortsatta planarbetet undersöka eventuell förekomst av denna förorening, säkerställa att marken kan bli lämplig för ändamålet efter avhjälpanåtgärder och säkerställa att spridning inte sker.

Trafikverket svar: Uttagna vattenprover från det ytliga grundvattenmagasinet, vilket är det som kommer att beröras av markarbeten i projektet har analyserats med avseende på halogenerade lösningsmedel. Halter av klorerade lösningsmedel för vilka det finns bedömningsgrunder föreligger i halter under rapporteringsgränsen och i klass 2 respektive 1 enligt Sveriges geologiska undersökning, SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten.

- Bortledning av grundvatten är vattenverksamhet. För de fall en grundvattenbortledning blir aktuell i samband med schaktning är det viktigt att ha i åtanke att även tillfälliga grundvattenbortledningar kan vara en vattenverksamhet som behöver tillståndsprövas.

Trafikverkets svar: Projektet jobbar aktivt med skyddsåtgärder under arbetet med järnvägsplanen, samt anpassar produktionsplaneringen för att skydda grundvattenförekomsten. Trafikverket fortsätter att utreda detta i nästa skede.

- En bullerutredning bör utföras som beskriver eventuell påverkan från buller, vibrationer och spårskrik.

Trafikverkets svar: Bullerutredning kommer tas fram i nästa skede i järnvägsplanen. Behov av vibrationsutredning kommer att beslutas om i samrådshandlingsskede.

Vibrationer under produktion är något som Trafikverket beaktar i riskanalys och kontrollprogram med vibrationsmätningar i samband med de anläggningsarbeten som är vibrationsalstrande.

Trafikverket bedömer att det inte föreligger någon risk för ökade vibrationer i driftskedet utifrån de geotekniska förhållandena. Marken inom utredningsområdet utgörs av torrskorpelera och sand det har inte påvisats någon lös lera i marken.

Tillägg 2026-01-09: En bullerutredning har tagits fram och skyddsåtgärder föreslås. Samrådsretsen i omtag 2 omfattar bullerberörda.

3.1.1.2. Samråd med länsstyrelsen efter omtag 1 av järnvägsplan (Yttrande 2023)

2023-10-06 inkom länsstyrelsen med yttrande över samrådsunderlaget. Av yttrandet framkom att:

- Det är viktigt att bevara och integrera byggnader/konstruktioner av kulturmiljövärde.

Trafikverkets svar: Anpassningar till befintliga kulturmiljöer kommer att utredas i nästa skede.

- Befintliga utblickar mot och från Västerlövsta kyrka och omgivande landskap ska bevaras.

Trafikverkets svar: Med en planskild passage under spårområdet innebär att befintliga utblickar och siktlinjer i mångt och mycket bevaras. Bevarandet av utblickar följs fortsatt upp i projektet.

Tillägg 2025-11-24 Efter att järnvägsplanen ställdes ut för en första granskning har Trafikverket tagit beslut om ett ytterligare omtag, omtag 2, där utformningen ändras från en gångpassage under spårområdet till en gångbro över spårområdet. I det nuvarande förslaget har hänsyn tagits till utblickar och siktlinjer. Planförslaget bedöms ge måttlig påverkan på landskapsbilden med en planskild passage över järnvägen som är synlig i landskapet. Hissarnas uppstickande partier kommer att bli synliga, men inte påverka den visuella miljön kring Västerlövsta kyrka. Planförslaget förespråkar en lämplig utformning, som är anpassad till den befintliga miljön. Planförslaget har då möjlighet att lyfta upplevelsen av platsen och bidra positivt till den totala miljön. Detta kan få stor positiv inverkan på omgivande landskap.

- Vidare utreda barriäreffekten av den planerade åtgärden för kulturmiljön.

Trafikverkets svar: Beaktas kontinuerligt i projekteringen.

- Vid val av placering av den planskilda passagen under järnvägen ska hänsyn tas till befintliga alléer och gamla träd.

Trafikverket svar: Anpassningar till befintliga alléer och gamla träd samt utformning av skyddsåtgärder för bevarande och skydd av dessa beaktas kontinuerligt i projektet.

- Fladdermöss får ej störas, oavsett art och det kommer vid förekomst av fladdermöss krävas dispensansökan.

Trafikverket svar: Fortsatt utredning av förekomst av fladdermöss kommer att göras i nästa skede av järnvägsplanen i samrådshandlingsskede.

Tillägg 2025-11-24: En riktad inventering med avseende på fladdermöss och hussvala genomfördes 2022. Inventeringen gällde övervintrande fladdermöss respektive en inventering av fladdermöss under yngelkoloniperioden. Det förekom inga yngelkolonier i den röda magasinsbyggnaden eller hålträden som finns. Under den kompletterande inventeringen påträffades heller ingen hussvala. Den gröna magasinsbyggnaden var i ett så dåligt skick att den inte kunde inventeras invändigt. Byggnaden saknar golv och delar av tak är skadat vilket innebär att den inte heller bedöms kunna utgöra en lämplig övervintringslokal då fladdermöss kräver frostfritt utrymme. Området bedömdes därmed inte utgöra en viktig jaktmiljö för födosökande fladdermöss.

- Länsstyrelsen uppger att om arter som omfattas av 4§ i artskyddsförordningen ingår i den artrika järnvägsmiljön kan den nya striktare tillämpningen av artskyddsförordningen medföra att artrika massor inte får flyttas utan artskyddsdispens.

Trafikverket svar: I samband med naturvärdesinventeringen och en tidigare genomförd inventering av den artrika järnvägsmiljön har ett fåtal naturvårdsintressanta arter (kärlväxter) påträffats. Det har dock inte påträffats några skyddade arter som kräver dispens enligt artskyddsförordningen. Den striktare tillämpningen av artskyddsförordningen kommer att beaktas även i fortsatt arbete.

- Länsstyrelsen vill uppmärksamma textilindustri precis utanför utredningsområde – Heby Textil AB, Bad och tvättinrättning. Halogenerade lösningsmedel har använts och bör ingå i framtida undersökningar.

Trafikverket svar: Uttagna vattenprover från det ytliga grundvattenmagasinet, vilket är det som kommer att beröras av markarbeten i projektet har analyserats med avseende på halogenerade lösningsmedel. Halter av klorerade lösningsmedel för vilka det finns bedömningsgrunder föreligger i halter under rapporteringsgränsen och i klass 2 respektive 1 enligt SGU:s bedömningsgrunder för grundvatten.

- Länsstyrelsen anser att en bullerutredning bör utföras som beskriver eventuell påverkan från buller, vibrationer och spårskrik.

Trafikverkets svar: Se svar ovan i länsstyrelsens yttrande daterat 2023-02-20

- Länsstyrelsen ser inte att miljö kvalitetsnormer (MKN) för ytvatten kommer att äventyras eftersom det inte tillkommer ytterligare markförhårdning.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar detta.

- Grundvattenförekomsten Enköpingsåsen Heby-Härnevi (SE 663485-156515) berörs av järnvägsplanen. Både dess kemiska och kvantitativa status har klassats till god. Denna status får inte försämrans enligt 5 kap. 4§ miljöbalken.

Trafikverkets svar: I kommande skede kommer utredning ske av miljö kvalitetsnormer (MKN) för grundvatten.

Tillägg 2025-11-24: Efter omtag 2 där den planskilda passagen utformas som en bro över spåren har det bedömts att grundvattenförhållandena i det undre magasinet och grundvattenförekomsten inte påverkas av arbetet. Det största schaktningsdjupet för den planskilda passagen ligger cirka 1,5 till 2,0 meter under markytan. Det överlagrande och skyddande lerlagret, som ligger ovanför den uppmätta grundvattennivån i den klassade grundvattenförekomsten, kommer inte i något skede att påverkas på ett sätt som medför risk för hydraulisk kontakt mellan det övre och undre grundvattenmagasinet. Ett tillfälligt behov av bortledning av grundvatten i det övre magasinet kan inte uteslutas. Behov bedöms kunna

uppstå om schakt utförs när det är höga grundvattennivåer (säsongsberoende) i det övre magasinet eller vid stora nederbördsmängder.

Utredningsområdet och läget för den planskilda passagen ligger ovan en karterad grundvattenförekomst, Enköpingsåsen Heby-Härnevi (WA42617205). Förekomsten bedöms uppnå god kemisk och kvantitativ status. Verksamheten bedöms inte medföra någon negativ påverkan på grundvattenförekomstens kvantitativa eller kemiska status.

- Risk för spridning av föroreningar från tidigare miljöfarliga verksamheter om den skyddande leran tas bort.

Trafikverket svar: Projektet jobbar aktivt med att nedre delen av leran är kvar och behålla det naturliga skyddet/barriären. Ingen del av planerad åtgärd kommer det skyddande lerlagret tas bort.

- Vid schaktning av den planskilda passagen kan det bli aktuellt att söka tillstånd för vattenverksamhet om bortledning av grundvatten behöver göras.

Trafikverkets svar: Projektet kommer att göra en utredning och även ta fram ett ställningstagande om vattenverksamhet.

Tillägg 2026-01-09: En utredning och ett ställningstagande har tagits fram som visar på att projektet inte skadar allmänna eller enskilda intressen. Trafikverket bedömer att det inte blir aktuellt med tillståndsansökan avseende vattenverksamhet.

- Vattenverksamhet: Om permanent grundvattenbortledning krävs för den planskilda passagen pekar länsstyrelsen på att markavvattning är förbjuden i Uppsala län och det kan vara aktuellt att söka dispens från markavvattningsförbudet och tillstånd för markavvattning. I den fortsatta planläggningsprocessen behöver grundvattenfrågan utredas och projektet behöver ta höjd för en eventuell prövning av vattenverksamhet.

Trafikverkets svar: Trafikverket anser att detta inte är en markavvattningsfråga. Projektet kommer att göra en utredning och även ta fram ett ställningstagande om vattenverksamhet avseende bortledning av grundvatten i det övre magasinet för både bygg och driftsskede.

Tillägg 2026-01-09: I samband med omtag 2 bedöms ingen risk för negativ påverkan uppstå i driftskedet. Under byggskede kan regnvatten i schaktgropar behöva pumpas till översilningsyta för infiltration i samma vattenmagasin.

3.1.1.3. Beslut om betydande miljöpåverkan

2023-12-14 Länsstyrelsen inkom med beslut att järnvägsplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Motivering till beslutet var bland annat att de planerade åtgärderna som Trafikverket föreslår kommer huvudsakligen att ligga inom befintligt järnvägsområde varpå påverkan på omgivningen bedöms bli liten.

2024-02-24 inkom svar att länsstyrelsen om fladdermusinventering i den gröna magasinsbyggnaden

- Länsstyrelsen delar bedömningen att ytterligare inventering av förekomsten av fladdermus inte är nödvändigt så länge den gröna magasinsbyggnaden inte ska rivas eller flyttas. Fynden av tornseglare behöver beaktas i förhållande till 4 § artskyddsförordningen vid den fortsatta planeringen av projektet.

Trafikverkets svar: Det genomfördes en inventering av övervintrande fladdermöss respektive en inventering av fladdermöss under yngelkoloniperioden 2022. Det förekommer inga yngelkolonier i de inventerade området och området bedöms inte utgöra en viktig jaktmiljö för födosökande fladdermöss.

Det gröna magasinets konstruktion och dess skick i dagsläget gör att det inte finns förutsättningar att hålla temperaturen inne i magasinet över noll grader under vintern och

byggnaden kan därför inte fungera som övervintringsplats för fladdermöss. Samråd med berörd kommun

3.1.1.4. Tidigare samråd innan omtag av järnvägsplan (Yttrande 2021–2022)

2021-09-03 hölls ett tidigt samråd med Heby kommun. Trafikverket presenterade kort projektet som Trafikverket håller på att genomföra vid Heby station.

- Detaljplaner - Kommunen presenterade den gällande detaljplanen. Heby har några pågående detaljplaneförändringar i närområdet. Det är dock inget som kommer påverka projektet i Heby. Trafikverkets projekt kommer medföra en detaljplaneförändring och Trafikverket ska därför skicka in en ansökan för detta. Kommunen har sedan fyra månader på sig att ge besked om en förändring ska ske. Trafikverket kan räkna med sex månader till start av förändringen och ytterligare tio månader tills den vunnit laga kraft. Ansökan skickas in i närtid för att starta processen.
- *Q-märkta fastigheter på Trafikverkets mark* – Trafikverket har två Q-märkta fastigheter (det gröna magasinet och det röda magasinet) som kommer påverkas av byggnationen av en planskildhet vid Heby station. Trafikverket kommer undersöka med länsstyrelsen om hur ett rivningslov kan erhållas, samt om huruvida det krävs en detaljplaneförändring för detta eller ej. Trafikverket ska även ha en generell dialog om vilka alternativ som är mest aktuella för planskildhet.
- *Vattenskyddsområde i byggnationsområdet* – Byggnationen i projektet ligger inom ett vattenskyddsområde. Heby kommun nämnde att det i dagsläget inte finns några indikationer på nya beslut av området som berörs av vattenskydd. Vattenskyddsområdet behöver bevakas extra under projekteringen.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med synpunkterna från Heby kommun, en löpande dialog hålls fortsatt genom hela projektet.

2022-03-03 – 2022-03-24 inbjöds Heby kommun till ett digitalt samråd där samrådshandlingar publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådet skedde via brev samt information på Trafikverkets hemsida.

- Mark- och planeringsenheten ser positivt på att Trafikverket planerar att anlägga en planskild passage över eller under järnvägsspåren vid Heby station som en del av projektet om att anlägga nytt mötesspår samt ny plattform. Planerad åtgärd bidrar till att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande för kommunens invånare och besökare samt att det bidrar till att kapaciteten på Dalabanan stärks för person- och godstrafiken.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med synpunkterna från Heby kommun, en löpande dialog hålls fortsatt genom hela projektet.

3.1.1.5. Samråd efter omtag av järnvägsplan (Yttrande 2023)

2023-10-04 inbjöds Heby kommun till ett digitalt samråd där samrådshandlingar publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådet skedde via brev samt information på Trafikverkets hemsida.

- Kommunen ser positivt på att Trafikverket planerar att anlägga en planskild passage över eller under järnvägsspåren vid Heby station som en del av projektet om att anlägga nytt mötesspår samt ny plattform. Planerad åtgärd bidrar till att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande för kommunens invånare och besökare samt att det bidrar till att kapaciteten på Dalabanan stärks för person- och godstrafiken.

Trafikverkets svar: Trafikverket förtydligar att det planeras för en planskild passage under järnvägen.

Tillägg 2025-11-24: Trafikverket har efter att planen ställdes ut för granskning hösten 2024 beslutat om ett omtag och den planskilda passagen föreslås nu utföras som en bro över järnvägen.

3.1.2. Samråd med kollektivtrafiken

3.1.2.1. Tidigare samråd innan omtag av järnvägsplan (Yttrande 2021–2022)

2021-11-25 hölls ett samråd med Kollektivtrafikmyndigheten/Region Uppsala och Heby kommun. Trafikverket presenterade projektet och aktuell tidplan.

- Kommunen informerar om detaljplaneprojekt Kronan, norr om järnvägsplanen, som är bra om projektet tar hänsyn till. De tror mycket rörelse kan komma att ske till idrottsplatsen från området Kronan. Det planeras bli kvartersmark/bostäder där men det finns utmaningar med bullerproblem från Setra samt föroreningar.

Frågor som Kollektivtrafikmyndigheten Region Uppsala vill lyfta är:

- TSD-Krav och att Kollektivtrafikmyndigheten kan vara behjälpliga med utformning eftersom de bland annat gjort trygghetsundersökningar vid andra stationer.
- Utredningsområdets längd så att det räcker för godståg som kan ha 17 vagnar + lok = 360 meter.
- Spårspring. Kollektivtrafikmyndigheten kan vara behjälpliga när det gäller finansiering för åtgärder mot spårspring. De önskar vidare att Trafikverket ska genomföra kartläggning på plats för att se hur människor rör sig när det är bråttom till tåg m.m.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med synpunkterna från kollektivtrafikmyndigheten och Heby kommun, en löpande dialog hålls fortsatt genom hela projektet.

3.1.2.2. Samråd efter omtag om järnvägsplan (Yttrande 2023)

Kollektivtrafikmyndigheten hade inga inkomna synpunkter under samrådsunderlagsskede.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

3.1.3.1. Tidigare samråd innan omtag av järnvägsplan (Yttrande 2021–2022)

2022-03-03 – 2022-03-24 inbjöds de enskilda som kan antas bli direkt berörda till ett digitalt samråd där samrådshandlingar publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådet skedde via brev samt information på Trafikverkets hemsida.

Under samrådet inkom ett antal synpunkter, flera av dem var av samma karaktär och har i denna samrådsredogörelse sammanfattats och kommenterats. Trafikverket beaktar alla inkomna synpunkter under det fortsatta arbetet.

2022-03-01 Vägsamfällighet Heby Siggbo

- Lyfter behov av en trafiklösning som möjliggör att ta sig till sina fastigheter och frågar vilken påverkan den planskilda passagen vid Heby Station får på vägsamfälligheten.

Trafikverkets svar: I dagsläget har vi inga indikationer på att den nya planskilda passagen vid Heby Station får påverkan på vägsamfälligheten. Men Trafikverket bevakar detta framöver med Siggbo vägsamfällighet om vi ser att det får någon påverkan i ett senare skede.

Tillägg 2026-01-09: Trafikverket bedömer inte att samfälligheten påverkas av den planskilda bron. Under byggtiden kommer Norra järnvägsplanen bitvis vara avstängd men infarter till samtliga fastigheter kommer att säkerställas under hela byggtiden. En remsa om två meter kommer vara tillgänglig för oskyddade trafikanter längs med hela Norra järnvägsplanen under byggtid.

2022-03-23 Heby Fastigheter AB

- Heby Fastigheter AB ser positivt till utbyggnaden av stationsområdet och anläggandet av planskild passage, men kan inte vidare uttala oss om det då inte finns några konkreta förslag på hur passagen och stationsbyggnaden påverkar vår fastighet, trafiklösningar, tillgänglighet, parkering m.m.

Trafikverkets svar: Trafikverket för dialog under projektets gång.

3.1.3.2. Samråd efter omtag av järnvägsplan (Yttrande 2023)

2023-10-12 Yttrande från privatperson

- Observation av den första grunden till stationen gjordes vid en kabelläggning nära spåret ca sex meter från södra skenan av huvudspåret som än i dag är kvar.
- Tegelbruksverksamheten slutet av 1800 talet till början av 1900-talet borde justeras till 1980-talet.
- Godsmagasin hade genomgående spår de första åren och tillbyggdes 1887.
- Förtydligande text om stationsbyggnadens historia redovisas i yttrandet.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med informationen i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

3.1.4. Ledningsägare

3.1.4.1. Tidigare samråd innan omtag av järnvägsplan (Yttrande 2021–2022)

2022-03-07 Sala-Heby Energi Elnät AB

Har inga synpunkter i nuläget.

3.1.4.2. Samråd efter omtag av järnvägsplan (Yttrande 2023)

Inga inkomna synpunkter under samrådsunderlagsskede.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd planförslag med planskild passage under spårområdet

Under 2024 togs en samrådshandling fram som skickades på samrådsremiss under våren 2024, 27 maj till 17 juni. Samrådshandlingen hölls under samrådstiden tillgänglig på Trafikverkets webbplats samt på Trafikverkets kontor i Uppsala samt på Heby kommun. Inbjudan till samråd och samrådsmöte på orten skickades via brev till direkt berörda och till myndigheter och övriga organisationer i samrådsretsen. Allmänheten fick information om samråd via annons i Post- och inrikestidningar 2024-05-24. Trafikverket bjöd de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk samt allmänheten möjlighet till samrådsmöte på orten, på Folkets hus i Heby 2024-06-04.

En granskningshandling togs därefter fram och järnvägsplanen ställdes ut på granskning under hösten 2024. Under granskningen framkom det att kommunen och länsstyrelsen inte skulle godkänna den föreslagna lösningen med en planskild passage under järnvägen på grund av bland annat påverkan på vattenskyddsområde. Trafikverket tog därefter beslut om ett nytt omtag, med en planskild bro över järnvägen i stället för planskild passage under järnvägen. I samband med det backades planprocessen tillbaka till samrådshandlingsskede.

3.2.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2024-05-28 genomfördes ett samråd med länsstyrelsen angående planförslaget i samrådshandlingen.

2024-06-26 inkom länsstyrelsens yttrande på samrådshandlingen.

Länsstyrelsen lyfter följande synpunkter under samrådet som är förtydligt i yttrandet.

- Det är viktigt att skyddsåtgärder för naturmiljön sammanställs på ett tydligt sätt inför genomförande så att det säkerställs att de blir av. Vid plantering av träd och annan vegetation anser länsstyrelsen att inhemska arter anpassade till platsen ska väljas för att gynna den biologiska mångfalden. Angående de rödlistade arterna ask och alm vill länsstyrelsen uppmärksamma att även yngre träd kan vara värdefulla att spara för framtiden.

Trafikverkets svar: Texten i planbeskrivningen är förtydligt om skyddsåtgärder.

- Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska redovisa effekterna av eventuella etableringsytor i naturmiljö. Om frågan inte hanteras i järnvägsplanen kan det krävas separat samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken.

Trafikverkets svar: Vid behov görs ett separat samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken.

Tillägg 2025-11-24: Trafikverket gör bedömningen att etableringsytor i naturmiljö redovisas i tillräcklig utsträckning i järnvägsplanen och ett samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken inte krävs.

- I kapitel 6.4.3 effekter och konsekvenser för naturmiljö och vatten beskrivs det generella biotopskyddet. Utöver vad Trafikverket redovisat anser länsstyrelsen att följande behöver förtydligas inför fastställelse:

Det ska framgå av kartunderlag var återplantering av trädrader ska ske, vilket trädslag samt med hur många träd. Länsstyrelsen anser att varje nedtaget träd ska ersättas med minst ett nytt träd. Nedtagning av eventuella träd med bohål ska även kompenseras med lämplig holk.

Trafikverkets svar: Ersättning med avseende på antal och typ av träd och behov av holkar förtydligas i bygghandlingen. I bygghandlingen förtydligas även gällande skötsel av träden.

- Fridlysta arter: Tornseglaren är listad som starkt hotad enligt den nationella rödlistan. Möjliga skyddsåtgärder behöver utredas mer detaljerat. Det är en svår och tidskrävande process att söka artskyddsdispens och detta kan krävas för tornseglare i det gröna magasinet. Kan man göra skyddsåtgärder i stället så är detta att föredra som exempelvis andra boplatser. Vilken sida på huset häckar tornseglaren?

Trafikverkets svar: Tidpunkt för störande arbeten kommer styras utifrån när avstängning av tågtrafiken är möjlig. I det fall att störande arbeten kommer i konflikt med häckningsperioden kommer andra skyddsåtgärder vidtas i enlighet med den artskyddsutredning som kommer tas fram.

- Kulturmiljö: Länsstyrelsen ser att Trafikverket i den fortsatta planeringen behöver ha en tät dialog med Heby kommun om de värdefulla kulturmiljöer som berörs av förslaget. Befintliga värden finns i kommunens uppdaterade kulturmiljöprogram, och förslaget bör i så hög utsträckning som möjligt anpassas till dessa.

Trafikverkets svar: Dialog har förts och kommunen har yttrat sig på samrådsunderlaget och samrådshandlingen. Fortsatt dialog kommer att föras med kommunen om kulturmiljöer.

- Buller: I tabell 7 i bullerutredningen redovisas en sammanfattning av bullerberäkningarna med och utan åtgärder, där det bland annat framgår att ekvivalent ljudnivå om 60 dBA vid fasad kommer överskridas på åtta byggnader med tillämpade skyddsåtgärder. Såsom länsstyrelsen förstår det har Trafikverket här valt att göra avsteg från att klara riktvärdena utomhus vid fasad på övre våningsplan och på markplan.

Länsstyrelsens anser att kommunen ska komplettera planbeskrivningen med ytterligare information om och motivering till varför det inte är möjligt att innehålla riktvärdena trots vidtagna skyddsåtgärder vid berörda bostadsbyggnader. Tillgängligt underlag är inte

tillräckligt för att länsstyrelsen ska kunna göra en bedömning av planförslagets lämplighet med hänsyn till människors hälsa kopplat till buller från järnvägen.

Trafikverkets svar: Vi har förtydligat underlaget.

- Risk och säkerhet: I avsnitt 6.4.7. i planbeskrivningen skriver Trafikverket om risk för urspårning och andra risker. Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska komplettera planbeskrivningens avsnitt om risk och säkerhet att det tydligare framgår vilka risker som identifierats, en bedömning av risknivå samt vilka eventuella riskåtgärder som behövs för att uppnå acceptabel risknivå.

Trafikverket svar: Planförslaget har uppdaterats i kapitel 4.5.7 och kapitel 6.4.7.

- Vattenskyddsområde och MKN grundvatten: Det undre grundvattenmagasinet ligger idag djupt under markytan, men en stor andel av den skyddande leran planeras schaktas bort i samband med GC-tunneln. Efter att tunneln är färdigställd bedöms det finnas kvar cirka två meter lera på platsen. Länsstyrelsen anser att leran därmed inte längre kommer kunna anses vara mäktig och utgör då inte samma skydd mot föroreningar som den gör i dag. Länsstyrelsen ser även en risk för bottenuppträckning om endast två meter lera lämnas kvar.

Trafikverkets svar: Det finns ingen risk för bottenuppträckning.

- Spont: I planhandlingen anges att sponten som behövs för att genomföra schaktarbeten kommer att lämnas kvar och att Trafikverket inte ser någon risk att det skapas en hydraulisk kontakt mellan övre och undre grundvattenmagasin. Länsstyrelsen bedömer att påståendet är osäkert och anser därför att det behöver följas upp med ytterligare provtagning som tas av grundvattnet främst i det undre magasinet.

Det rekommenderas även i PM Vattenmiljö att fler grundvattenprover utförs och även ytterligare grundvattennivåmätningar för att säkerställa att inte järnvägsplanen riskerar grundvattenförekomstens möjlighet att nå fastställda miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen anser att rekommendation behöver läggas till i kommande kontrollprogram, både för att projektet ska kunna följa upp eventuell spridning av föroreningar till grundvattnet samt eventuell påverkan på grundvattnets kvantitet.

Trafikverkets svar: Projektet kommer att fortsätta med provtagning av grundvatten i både övre och undre magasinet. Prover planeras både före, under och efter genomförd entreprenad. Kontrollprogram för provtagning och vilka parametrar som skall provtas kommer att tas fram under kommande bygghandlingskede.

Tillägg 2026-01-09: Efter omtag 2 har förutsättningarna förändrats och provtagning av grundvatten i det undre magasinet är inte längre nödvändigt då endast grundare schakt kommer att ske (mindre än 3 meter från nuvarande markyta).

- Detaljplan: Enligt 5 § lagen om byggande av järnväg får en järnväg inte byggas i strid mot detaljplan eller områdesbestämmelse. Länsstyrelsen noterar att detaljplanen som kommunen tar fram för Heby station anger centrumändamål (C) för den röda magasinsbyggnaden, medan järnvägsplanen anger området som järnvägsmark.

Länsstyrelsen ser hinder i nuläget med sin kommande tillstyrkan av järnvägsplanen i den delen som omfattas av centrumändamål i kommunens förslag till ny detaljplan för stationsområdet.

Av planhandlingarna till Heby kommuns kommande detaljplan framgår att Trafikverket avser avyttra den röda magasinsbyggnaden och att detaljplanen syftar till att möjliggöra för framtida utveckling med centrumändamål för den röda magasinsbyggnaden. Länsstyrelsen anser att Trafikverket och kommunen behöver föra en dialog om användningen av den röda magasinsbyggnaden.

Trafikverkets svar: Planhandlingar ska synkas med kommunens detaljplan så att de överensstämmer med varandra.

- Förutom i yttrandet tog länsstyrelsen upp följande på samrådsmötet.

MKN för ytvatten: Gällande regelverk för vattenförekomster kan bli ändrat och länsstyrelsen skriver till detta i yttrandet. Enligt planbeskrivningen leds dagvatten från hårdgjorda ytor via dagvattennätet till Arnebobäcken. Arnebobäcken är föreslagen som en ny vattenförekomst som kommer att få en fastställd miljö kvalitetsnorm i nästa förvaltningscykel.

Trafikverkets svar: Tackar för informationen.

- Är plantekniska frågor i detaljplaner synkat med järnvägsplanen?

Trafikverkets svar: Trafikverket har pågående dialog med kommunen och kommunen är också med på samråd på orten. Planarbetena har pågått parallellt under hela processen.

3.2.1.2. Samråd med berörd kommun

2024-06-04 hölls ett samråd med Heby kommun angående planförslaget i samrådshandlingen.

På mötet lyfte kommunen följande synpunkter på planförslaget:

- Har projektet tagit hänsyn till att minska transporter på väg under byggtiden och använda järnvägen i större utsträckning?

Trafikverkets svar: Det är önskvärt att minska transporter på väg. Detta är något som entreprenören ansvarar för. I detta projekt är det svårt att nyttja järnvägen för transport under byggtid.

- Hur kommer projektet att hantera rening av vatten. Vilken nederbörd tas det höjd för? Hur kommer projektet hantera detta?

Trafikverkets svar: Projektet kommer ha lokal rening. Det är planerat att bli ett cirkulärt tänk och naturlig rening. Dimensionerande nederbörd är 10 års regn.

Tillägg 2026-01-09: Ny teknisk lösning efter omtag 2 innebär att pumpstation och rening inte längre behövs i driftskede. Under byggskede kan regnvatten i schaktgropar behöva pumpas till översilningsyta för infiltration i samma vattenmagasin.

- Kommer det bli sprängning under byggtid?

Trafikverkets svar: I dagsläget ser Trafikverket inget behov av sprängning.

- Under byggtiden när Norra järnvägsgatan stängs av för fordonstrafik och den tunga trafiken går längre norrut kan detta påverka fotbollsplanen och den trafiken dit?

Trafikverkets svar: Trafikverket ser ingen direkt påverkan på tillgängligheten vid fotbollsplanen. Byggtrafiken kommer mestadels pågå under dagtid vardagar då är det mindre verksamhet vid fotbollsplanen. Trafikverkets bedömning är att befintlig tung trafik till och från trävaruindustrin inte nyttjar Norra järnvägsgatan som primär huvudled.

- Angående bygglov och transformatorstation, har projektet behov av minskad lovplikt? Viktigt att ta med sig detta då planbestämmelser om minskad lovplikt kan användas för dessa åtgärder under förutsättning att en bygglovsprövning inte är nödvändig.

Trafikverkets svar: Bygglov krävs inte om kommunen i detaljplanen har beslutat om undantag från krav på bygglov för transformatorstationen. Då får transformatorstationen minskad lovplikt och inga bygglov behövs. I järnvägsplanen hanteras detta i PM Detaljplaner. För bygglovspliktig anläggning planeras i dagsläget att Trafikverket söker bygglov.

- Behövs marklov för att höja plattform?

Trafikverkets svar: Befintlig plattform planeras att höjas 0,1-0,2 m, vilket inte är marklovspliktigt då gränsen för marklov går vid 0,5 m.

Tillägg 2026-01-09: Befintlig plattform ska inte höjas men kommer att breddas.

- Planprocesserna för detaljplanen och järnvägsplanen kommer de att löpa parallellt?

Trafikverkets svar: Ambitionen från både Trafikverket och kommunen är att samrådsfaserna löper parallellt.

- Ur tillgänglighetssynpunkt, är parkeringsplats på den norra sidan mer än 25 meters avstånd från hissen?

Trafikverkets svar: Ja det är mer än 25 meter till hissen men kravet avseende tillgänglighet avses från parkeringsplats till anslutning plattform, detta avstånd är kortare än 25 meter.

- Resandemönster visar att en cykelparkering på den norra sidan vore lämpligt. Hur tänker Trafikverket kring det?

Trafikverkets svar: I den fortsatta detaljprojekteringen kommer Trafikverket se över möjligheten för en cykelparkering på den norra sidan.

- Från den södra parkeringen kan man ansluta smidigt till plattformen?

Trafikverkets svar: Projektet ser på en trafiksäker lösning för anslutning till den södra plattformen.

Tillägg 2026-01-09: Trafikverket föreslår inte någon förändrad anslutning från den södra parkeringen. Inne på stationsområdet säkerställer Trafikverket en god anslutning mellan parkeringsytorna på södra och norra sidan samt den nya bro/hisslösningen.

- Den lösning som är på dagvattenhantering är svår att få grepp om i planbeskrivningen. I och med att det blir mer hårdgjord yta och att Heby har nyligen upplevd översvämning är detta taget hänsyn till i projektet?

Trafikverkets svar: Projektet innebär en marginell förändring med tanke på hårdgjord yta. Den lösning som föreslås kommer ha en pumpstation för den planskilda passagen. Dimensionerande nederbörd är 10 års regn.

Tillägg 2025-11-24: Trafikverket har projekterat om lösningen efter omtag 2 och föreslår nu en gångbro över spårområdet. Det planeras därför ingen pumpstation i projektet längre. Med en föreslagna åtgärder i omtag 2 bedöms anläggningen få en än mer marginell förändring med avseende tillkommande hårdgjorda ytor. Preliminärt endast plattform 2 tillkommer som hårdgjord yta men den kommer att avvattnas genom översilning i bakkant.

- 2024-06-17 inkom yttrande från Sala och Heby kommun, bygg- och miljönämnden

Dagvattenhanteringen som föreslås i detaljplanen och hos järnvägsplanen bedöms inte vara tillräcklig. Även om föroreningshalten av vattnet från delar av ytorna kommer vara relativt låga så behöver vattnet fördröjas innan det släpps på det kommunala nätet. Därför bör en fördröjningsdam eller fler som vattnet leds till innan det leds in i kommunens ledningsnät anläggas. Dessa dammar ska vara anlagda med genomsläpplig botten så att vattnet kan infiltreras i marken.

Trafikverkets svar: Samråd har utförts med Heby kommun om en lösning gällande dagvattenhantering i driftskede. Kommunen har ingen invändning mot den lösning där projektet leder vattnet till befintlig dagvattenledning. Trafikbullen: Tillsynsmyndigheten noterar att man avser göra avsteg enligt punkt 1 och 2 i Trafikverkets avstegstrappa, men kan ej se att dessa avsteg motiveras.

Trafikverkets svar: Planhandlingen justeras.

2024-06-17 inkom Heby kommun med förhandsbesked som yttrande som godkändes av kommunstyrelsen 2024-08-20. Inkom till Trafikverkets ärendehantering 2024-08-23.

- Planbeskrivningen hänvisar både till det nya kulturmiljöprogrammet och till det gamla kulturminnesvårdsprogrammet från 1986. År 2022 antog Heby kommun ett nytt kulturmiljöprogram. I samband med antagandet beslutades det även att upphäva det gamla kulturmiljöprogrammet från 1986, som därmed inte är gällande längre.

Trafikverkets svar: Justerar detta i planhandlingen.

- Saknar att någon av handikapporganisationerna varit med som remissinstans, till exempel Synskadades Riksförbund (SRF).

Trafikverkets svar: Projektet har anpassat anläggningen till dagens standard för tillgänglighetsanpassning enligt EU:s regelverk. Inför granskningen kommer Trafikverket underrätta följande riksförbund för ideella organisationer.

- Synskadades riksförbund
 - Hörselskadades riksförbund
 - DHR
 - Funktionsrätt Sverige
- Busslinje 867 saknas som angör Heby station och går via Huddinge-Tärnsjö till Östervåla. Det saknas också Busslinje 225 som går till Enköping.

Trafikverkets svar: Justerar detta i planhandlingen.

- Det finns ingen reservvattentäkt för Heby, så konsekvenserna blir mycket stora om förorening av det undre grundvattenmagasinet sker.

Trafikverkets svar: Trafikverket är medveten om detta och jobbar aktivt för att skydda vattentäkten från negativ påverkan.

Tillägg: 2025-11-24 Trafikverket har efter omtag 2, efter att planen ställdes ut för granskning, tagit beslut om att ändra lösning från planskild passage under järnvägen till bro över järnvägen vilket innebär att projektet inte bedöms påverka det undre grundvattenmagasinet.

- Eventuellt kan det behövas ett behov av tätskikt under uppställningsspåret för att förhindra läckage av föroreningar att tränga ner i marken.

Trafikverkets svar: Det är ingen standardlösning med tätskikt under spår/uppställningsspår. För detta projekt ser Trafikverket ingen ökad risk för föroreningsspridning jämfört med nuläget.

- Parkeringsplats för rörelsehindrade finns inte redovisat i figur 23. I figur 23 finns "Uppställningsplats tillgänglighet". Dessa uppställningsplatser är dock inte dimensionerande för rörelsehindrade som kräver större parkeringsplatser samt endast är tillgängliga för rörelsehindrade genom parkeringstillstånd.

Trafikverkets svar: Byter namn parkeringsplats för rörelsehindrade.

- Det behövs en cykelparkering på norra sidan järnvägen.

Trafikverkets svar: Det är en detalj som kommer hanteras i bygghandlingsskedet.

Tillägg 2026-01-09: cykelparkering på den norra sidan järnvägen är uppe för diskussion mellan Trafikverket och Heby kommun. Beslut tas längre fram om det ska ingå i projektet.

- Kommunen motsätter sig spontning då det kan skapa kontakt mellan det övre och det undre grundvattenmagasinet.

Trafikverkets svar: Trafikverket ser ingen annan möjlig teknisk lösning för att kunna bygga den planskilda passagen än att det sker innanför spont. Projektet har gjort en fackmannamässig bedömning kring utformning av spont och förslag till skyddsåtgärder för att minimera risken för negativ påverkan på vattentäkten.

Tillägg 2025-11-24: Trafikverket har efter omtag 2, efter att planen ställdes ut för granskning, tagit beslut om att ändra lösning från planskild passage under järnvägen till bro över järnvägen vilket innebär att det inte längre är aktuellt med djupa sponter och pålning eller djupa schakt.

- Dagvatten från hårdgjorda ytor i anslutning till passagen under järnvägen bör omhändertas lokalt alternativt renas innan bortledning. Inte ledas bort utan rening.

Trafikverkets svar: Trafikverket tar med sig frågan i det fortsatta arbetet. Frågan hanteras i detalj i kommande bygghandlingsprojektering.

- Grundvattennivån i det undre magasinet är cirka två meter högre än det som anges i modellen på sidan 52. I nuläget är största schaktdjupet mindre än tio meter högre än uppmätt grundvattennivå (+37,40 juni 2024).

Trafikverkets svar: Trafikverket genomför grundvattennivåmätningar över en längre period och gör en bedömning utifrån max-, medel- och minvärde av dessa mätningar. Trafikverket gör fortsatt samma bedömning med avseende påverkan på grundvattenmagasinet.

- Schaktmassorna som grävs upp på platsen ska direkt läggas på flak eller liknande för att minska risken för spridning av föroreningar till marken och grundvattnet.

Trafikverkets svar: Förorenade massor ska lastas direkt och transporteras till deponi. Detta förtydligas i bygghandling.

- Länsvatten ska provtas innan det släpps ut och inte släppas ut inom vattenskyddsområde.

Trafikverkets svar: Projektet följer vattenskyddsföreskrifterna.

- Mejl från Heby kommun. Kommunen ändrar i plankartan till detaljplan. Den röda magasinbyggnaden får användningen T1 järnväg i stället för centrum.

Trafikverkets svar: Håller med om justeringen. Det stämmer överens med järnvägsplanens plankarta.

2024-08-15 hölls ett samråd med Heby kommun.

Fokus på mötet var att anknyta teknisk lösning kring pumpstation som kommer bli påkopplad på 1200-ledningen. 1200-ledningen är den dagvattenledning som går under järnvägen vid Heby station. Projektet föreslår att slå en spont så nära ledningen som möjligt för att inte påverka vattenledning vid schakt. Relineing av 1200-ledning rekommenderas och föreslås att utföras i samband med entreprenaden. Kommunen accepterar föreslagen lösning med pumpstationen och påkopplingen på 1200-ledningen. Kommunen meddelar att ledningen har en god kapacitet. Spontningen undersöker kommunen något närmare framåt.

Tillägg 2025-11-24: Trafikverket har efter omtag 2, efter att planen ställdes ut för granskning, tagit beslut om att ändra lösning från planskild passage under järnvägen till bro över järnvägen vilket innebär att det inte längre är aktuellt med någon pumpstation.

3.2.1.3. Samråd med kollektivtrafiken

2024-05-30 hölls ett samråd med kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län. Region Uppsala inkom också med yttrande på planförslaget 2024-06-17. Följande synpunkter lyfter kollektivtrafikmyndigheten om planförslaget:

- Region Uppsala önskar att en kapacitetsanalys bör utföras på sträckan Sala-Heby-Uppsala då projektet förbereder för ett stickspår till trävaruindustrin som kan innebära ökad trafik på sträckan.

Trafikverkets svar: Åtgärdens påverkan på järnvägens kapacitet har tidigare utretts i den funktionsutredning som ligger till grund för beslutet att starta projektet.

- Tillfällig plattform under byggtid behöver placeras på den södra sidan av spåren mot befintliga hållplatser då befintlig vägport på Storgatan ej medger flytta av busstrafik på grund av lägsta höjd 3,0 meter. Avståndet för resenärer blir långt vid bussbyte, ca 650 meter mellan plattformarna under byggtid. har svårare att ansluta till den norra sidan på grund av låg höjd till närmaste port under järnvägen vid Storgatan.

Trafikverkets svar: Trafikverket kommer hålla fortsatt dialog med kollektivtrafikmyndigheten om lösning för resandeutbyte under byggskede.

- Vädskydd bör placeras där den ger största resenärsnyttan. Region Uppsala ser gärna att en trafikeringsbeskrivning för Heby station samt stickspåret tas fram. För att förtydliga hur avståndet av spåren sker på ett effektivt sätt. Ett främjande av tydlighet i användande av plattformar, exempelvis att Uppsala använder spår 1 och tåg mot Sala använder spår 2 ger en tydlighet för resenärerna.

Trafikverkets svar: Synpunkten är noterad och kommer föras vidare.

- Trafikprognosen (planbeskrivning 6.1.1), tar den verkligen hänsyn till kommande industrispår till Setra?

Trafikverkets svar: Trafikverkets basprognos är en bedömning av hur resor och transporter i hela landet mest troligt kommer att utvecklas, givet de politiska beslut och omvärldsförutsättningar vi kan se idag. Den är alltså i det avseendet inte beräknad utifrån enskilda projekt.

- När ett framtida industrispår byggs, kommer tåg från Setra kunna vända på mötesspåret? Region Uppsala ser gärna att en trafikeringsbeskrivning för Heby station samt stickspåret tas fram.

Trafikverkets svar: Det är sannolikt att spåren kommer utformas så, men det avgörs först när industrispåret anläggs vilket inte ingår i denna järnvägsplan.

- Nästan hela resenärsflödet på stationen är mot Uppsala, är föreslagna vädskydd optimalt placerade för det eller står det onödigt långt västerut? Vädskydd på perrongen bör placeras där de ger största resenärsnyttan.

Trafikverkets svar: Slutgiltig utformning fastställs i senare skede, Trafikverket tar med synpunkten till detaljprojekteringen.

- Det kommer säkert vara flera cyklister som vill använda passagen under spåren, bra om det görs smidigt för dem.

Trafikverkets svar: Det finns inte tillräckligt med utrymme för att anlägga ramper till en cykelpassage, men Trafikverket tar i övrigt med sig synpunkten till detaljprojekteringen.

- Avseende byggskedet och tiden då resandeutbyte måste ske på norra sidan så är det viktigt att få till en fungerande lösning för byte till buss och bil. Pendlarparkeringen är minst lika viktig som bussresenärerna. Bäst vore om en tillfällig anslutning över spåret eller liknande gick att ordna. Regionen efterfrågar fortsatta arbetsmöten för den frågan.

Tilllägg 2026-01-09: Trafikverkets svar Ny lösning efter omtag 2 ger en säker passage för resande under hela byggtiden och inga tillfälliga busshållplatser krävs. Ordinarie resenärsflöden använder befintlig plattform 1 under hela byggtiden fram till dess att bron är

färdigställd. Därefter flyttas järnvägstrafiken till den norra sidan (nya plattform 2) och passagerarna kommer kunna nyttja bron och hissar för att ta sig planskilt mellan norra och södra sidan under ombyggnad av plattform 1.

- Det bör läggas stor vikt vid att gestaltningen av hisschakten följer områdets kulturhistoriska värde för att upprätthålla en god resenärsmiljö och fortsätta vårda området för resenärer i enlighet med kulturmiljölagen.

Trafikverkets svar: Detta kommer beaktas i utformningen.

Tillägg 2026-01-09: Med den nya lösningen efter omtag 2 med hisstorn läggs stort fokus på det kulturhistoriska värdet och att minimera det visuella intrånget. Placeringen av broläget har optimerats utifrån att bibehålla siktlinjer mot bland annat Västerlövsta kyrka samt stationshuset.

- Det är önskvärt att främja en tydlighet i användande av plattformar. Exempelvis att tåg mot Uppsala använder spår 1 och tåg mot Sala använder spår 2. Detta skapar en tydlighet för resenärerna.

Trafikverkets svar: Synpunkten är noterad och kommer föras vidare, detta avgörs inte enbart av anläggningsutformningen.

3.2.1.4. *Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda* *Samrådsmöte på orten*

2024-06-04 genomfördes ett samrådsmöte på orten. Samrådet inträffade på Folkets hus i Heby kommun. Det kom 14 personer till samrådet. Några av de frågor som lyftes under samrådet var:

- Vem kommer att sköta området?

Trafikverkets svar: Trafikverket sköter om järnvägsområdet och kommunen sköter om pendelparkeringen.

- Skyddsrummet som ligger på den södra sidan kommer det att bevaras?

Trafikverkets svar: Skyddsrummet kommer inte beröras av projektet.

- Kommer det finnas en vänthall för resenärer?

Trafikverkets svar: Det ingår inte i projektet.

- Stickspår kommer det att göras i ordning för anslutning till Setra?

Trafikverkets svar: I projektet ingår att byggas uppställningsspår som är placerad väster om mötesspåret.

- Det går en privat väg vid Setra som ägs av vägsamfälligheten. Ändras ansvaret för vinterväghållningen för denna väg? Vem kommer att vinterväghålla vägen?

Trafikverkets svar: Frågan är mellan kommun och vägförening.

Kommunens svar: Det är inte aktuellt att vinterväghålla aktuell väg, det är upp till vägsamfälligheten.

- Det gröna huset är inte med i detaljplanen. Finns det tankar kring det gröna huset?

Trafikverkets svar: Båda husen ägs av Trafikverket. Det finns inget uppdrag eller budget för byggnader som inte har någon funktion för järnvägen. Därför görs det i dagsläget inte något åt byggnaderna och ingen plan finns.

Inkomna yttranden från privatpersoner och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Yttrande från privatperson 2024-05-29.

- Det känns otryggt att åka tåg då det i dag är dålig belysning vid spårområdet och hela vägen till Heby centrum.

Trafikverkets svar: Trafikverket jobbar med frågan avseende belysning inom stationsområdet. Utanför stationsområdet ansvarar kommunen för belysning av gator och gång- och cykelbanor.

Yttrande från privatperson 2024-05-29.

- Önskemål om lättare apparater för biljett.

Trafikverkets svar: Befintlig biljettautomat kommer att tas bort. Framöver hänvisas biljettförsäljning till respektive tågoperatörs hemsida och app.

Yttrande från privatperson 2024-06-04.

Trafikverkets svar: Yttrandet hänvisar till samrådsunderlaget se yttrande och svar i kapitel 3.1.3.2 ovan.

Yttrande från privatperson 2024-06-08.

- Önskemål om att den gröna byggnaden rivs och att den röda bevaras. En jämförelse görs med ett liknande fall i Morgongåva.

Trafikverkets svar: Idag ingår inte rivning av gröna magasinet eller upprustning av röda magasinet i projektet.

Yttrande från privatperson 2024-06-10.

- Det finns i dag cirka 25 parkeringsplatser efter Norra Järnvägsgatans södra sida. Enligt uppgifter från kommunen så är detta kommunal mark. Dessa parkeringsplatser är nödvändiga för den verksamhet skola som bedrivs i Norra Järnvägsgatan 4.

På skissen om bullerbekämpning så var inte träbyggnaden Norra Järnvägsgatan 6–8 med. Denna behöver liknande åtgärd som Norra Järnvägsgatan 4.

Det gröna huset har inte haft någon betydande funktion sedan -70-talet. Vilken plan finns för denna?

Trafikverkets svar: Det kommer behöva upprättas ett avtal för att få använda Trafikverkets mark för parkering. Avtalet skrivs med Trafikverkets fastighetsavdelning.

Trafikverket har lokaliserat den saknade träbyggnaden Norra järnvägsgatan 6–8 som fastighet Ruddammen 7 och lagt till denna i hanteringen av buller.

Det finns inga planer för den gröna magasinbyggnaden.

3.2.1.5. Ledningsägare

Brev har skickats ut till berörda ledningsägare i samband med samråd för planförslaget.

3.2.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd med Försvarmakten

Försvarmakten inkom med yttrande på planförslaget 2024-06-12. Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

3.2.2. Samråd planförslag med planskild bro över spårområdet

En ny samrådshandling togs fram under hösten 2025. Samråd för den nya handlingen genomfördes under perioden 16 december 2025 till 21 januari 2026. Samrådshandlingen hölls under samrådstiden tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Inbjudan till samråd skickades via brev till myndigheter och övriga organisationer i samrådsregionen. Heby kommun och länsstyrelsen fick inbjudan om möte på

orten. Trafikverket bjöd in de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk till samrådsmöte på orten via brev, på Folkets hus i Heby den 18 december 2025. Allmänheten fick information om samråd och samrådsmöte på orten via annons i Post- och inrikestidningar och Sala allehanda 2025-12-10.

3.2.2.1. *Samråd med berörd länsstyrelse*

2025-04-14 Efter beslut om ändring av planskildhet har länsstyrelsen inkommit med en ny bedömning att projektet inte kan medföra betydande miljöpåverkan.

Ett samrådsmöte med länsstyrelsen och Heby kommun genomfördes 2025-12-18 där Trafikverket informerade om planförslaget.

Länsstyrelsen i Uppsala län inkom 2026-01-20 med ett yttrande. I yttrandet framför de att inga djupa sponter, ingen pålning eller djupare schakt än 2,0 meter under markytan är aktuellt.

Trafikverket svar: Trafikverket kommer till granskningshandlingen se över den text som ni refererar till. Det är fortsatt inte aktuellt med djupa sponter eller pålning. Dock behöver den tekniska detaljprojekteringen i nästa skede visa på exakt schaktdjup under markytan. Ny bedömning av schaktdjup för bro och hiss är cirka 2–3,5 meter under markytan.

Länsstyrelsen upplyser i yttrandet även om att järnvägsplanen berör Hedåsens vattenskyddsområdes yttre skyddszon för vilken det pågår en revidering av vattenskyddsområdet. Trafikverket utgör sakägare och kommer i samband med revideringen av föreskrifterna få möjlighet att yttra sig. Länsstyrelsen upplyser om att vattenverksamhet i grunden är en tillståndspliktig åtgärd. Grundvattenbortledning, även om den är tillfällig under byggtiden, är en tillståndspliktig åtgärd och kan inte hanteras genom en anmälan till länsstyrelsen. Det finns en undantagsregel i 11 kap. 12 § miljöbalken som anger att om det är uppenbart att varken enskilda eller allmänna intressen påverkas av den planerade åtgärden behövs ingen anmälan eller tillstånd. Det är verksamhetsutövaren som har ansvaret för de fall de åberopar undantagsregeln och Länsstyrelsen tar inte ställning till om undantaget är tillämpligt i det enskilda fallet.

Trafikverkets svar: Trafikverket är medvetna om det gällande regelverket och kommer att åberopa undantagsregeln. I planbeskrivningen redovisar Trafikverket att inga allmänna eller enskilda intressen påverkas under byggtiden samt att ingen påverkan kvarstår i driftskedet avseende grundvatten.

Länsstyrelsen påtalar att det av samrådshandlingen framgår att nedtagna alléträd läggs upp i faunadepå och ersätts med minst samma antal nya träd, i anslutning till befintlig allé på den norra sidan om järnvägen öster om gröna magasinsbyggnaden. Träd med bohål som tas ned ersätts med minst samma antal holkar. Om möjligt används nedtagna träd för att anlägga ett större insektshotell på spårområdet norra sida. Trafikverket har förtydligat var och i vilken omfattning återplantering av alléträd kommer att ske. Länsstyrelsen uppfattar att Trafikverket kommer att skydda kvarvarande alléträd under anläggningsarbetet så att de inte skadas.

Utöver återplantering av alléträd skrev Länsstyrelsen i sitt tidigare samrådsyttrande att trädens överlevnad ska följas upp under de första fem åren samt att träd som dör inom fem år ska ersättas. Länsstyrelsen står fast vid denna uppfattning.

Trafikverkets svar: Detta kommer att hanteras i miljösäkring plan och bygg i kommande bygghandlingsskede. Entreprenören ska lämna garantier på fem år om att träd som eventuellt dör ska ersättas.

3.2.2.2. *Samråd med berörd kommun*

Ett samrådsmöte med Heby kommun och länsstyrelsen genomfördes 2025-12-18 där Trafikverket presenterade det nya planförslaget. Några av de diskussionsfrågor som togs upp på mötet var följande:

Kommunen informerade om att de kommer att ändra sitt samarbete för bygg- och marklovsfrågor till Sala från Tierp kommun från och med 1 januari 2026. Kommunen framförde en fråga om det röda magasinet. De framförde även en fråga om hur dagvatten ska hanteras i drift.

Trafikverket svarade att en underhållsplan pågår hos Trafikverkets avdelning för fastigheter. Fastighetens användningsområde är dock en kvarstående fråga hos Trafikverket. I detta projekt ingår det inte att hantera/utföra åtgärder på varken det röda eller det gröna magasinet.

Dagvatten som leder till dagvattenledningar, kan behövas för de hårdgjorda ytorna/ramper (södra och norra sidan).

Heby kommun har inkommit med ett yttrande daterat 2026-01-23. Heby kommun ser positivt på att Trafikverket planerar att anlägga ett mötesspår och ny plattform med planskild passage över järnvägsspåren vid Heby station. Planerade åtgärder bidrar till att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande för kommunens invånare och besökare samt att det bidrar till att kapaciteten på Dalabanan stärks för person- och godstrafik.

Kommunen framför att det är bra att det är viktigt att tänket kring utformningen följer med hela vägen genom projektet så att den slutgiltiga utformningen följer intentionerna i gestaltungsprogrammet. Stationsområdet har både höga kulturhistoriska värden och är en viktig entréplats i orten. De två magasinbyggnaderna på norra sidan av spåren behöver också integreras i gestaltningen på ett bra sätt. Även om det inte ingår i detta projekt anser kommunen att det är viktigt att Trafikverket tar ansvar för dessa byggnader så de bidrar till den nya stationsmiljön på ett positivt sätt.

Trafikverket svarar: Trafikverket har genom gestaltungsprogrammet tänkt på kulturmiljön bland annat avseende färgsättningar, materialval, att använda glas för att bevara siktlinjer och inte täcka fasaden för stationshuset.

I sitt yttrande framför kommunen förslag på justeringar av texter i planbeskrivningen. Det nämns bland annat att kommunen antog ett nytt kulturmiljöprogram 2022 och att det som beskrivs i planbeskrivningen från 1986 därmed inte gäller. Det nämns att det finns två ytterligare regionbusslinjer som inte beskrivs. Kommunen föreslår även ett tillägg angående översiktsplanen. Rivning av den spannmålssilo som beskrivs som ett tydligt landmärke har påbörjats och ett äldreboende som beskrivs har flyttats.

Trafikverket svarar: Föreslagna justeringar kommer att ses över och inarbetas i granskningshandlingen.

Kommunen informerar om att projektet med industrispår till Setra trävaror AB verksamhet just nu är på paus och det är oklart om projektet kommer att starta igen inom de kommande åren.

Investeringsmedel för projektet fanns avsatt inom potten regional utveckling i remissförslaget av Uppsala länstransportplan för planperioden 2026–2037 som var på remiss mellan juni 2025 och oktober 2025. Investeringsmedlet till projektet har dock efter remisperioden blivit borttaget från länsplan. En process att anta länstransportplan pågår i dagsläget och är planerad att fastställas i Region Uppsalas regionfullmäktige hösten 2026. Sedan tidigare finns det även ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket, Setra och Region Uppsala men som inte längre är aktuell eftersom det enligt § 11 punkt 6 i medfinansieringsavtalet så behövde genomförande av åtgärderna påbörjas senast under år 2022 för att avtalet fortsatt skulle vara giltigt. Finansiering från Region Uppsala för lastterminalen finns därav inte, varken i nuvarande versionen av länstransportplan eller tidigare medfinansieringsavtal.

Trafikverket svarar: Trafikverket delar Heby kommuns uppfattning och justerar därför skrivningen i järnvägsplanen. För närvarande finns ingen ny lastterminal vid Setra Trävaruindustri med i den regionala planen, och det finns inte heller någon beslutad finansiering för ett sådant projekt mellan Trafikverket, Setra och Region Uppsala.

Kommunen framför att hantering av dagvatten ska hanteras i en dagvattenutredning. I planbeskrivningen anges att nya ytor inte behöver förses med rening då större del av ytorna inte bedöms generera föroreningar, kommunen framför att det behövs en dagvattenutredning för att visa det.

Trafikverket svarar: Det är plattformen, trapporna och brons tak som utgör de nya hårdgjorda ytorna och som därmed kommer att ge upphov till dagvattenavrinning. För järnvägsplaner tas dagvattenutredningar inte fram på samma sätt som kommuner gör inom ramen för detaljplaner. Hanteringen av dagvatten hanteras i PM Avvattning som är en PM som tagits fram inom ramen för projektet men som inte går med planen ut på granskning eller samråd.

I planbeskrivningen beskrivs att det enligt trafikprognosen för 2045 förväntas det inte finnas någon godstrafik som trafikera Heby station. Med bakgrund i att planen beskriver att åtgärderna i plan ger samhällsekonomiska positiva effekter genom bland annat en kapacitetsökande effekt för godstrafiken är det en svårt att förstå prognosen. Utöver det finns det i nuläget godstrafik som passerar Heby station och med industrispår till Setra trävaror finns det möjlighet och behov av ännu fler godstransporter. Ett förtydligande kring varför prognosen är som sådan behövs.

Trafikverket svarar: Prognosen för 2045 bygger på godstrafik och godsvolymer för ett nuläge, i form av ett så kallat basår, som är år 2019 i detta fall. Nulägets godsvolymer kombineras med tillväxttal 2019–2045 för de varugrupper som transporteras på tågen. Dessa tillväxttal bygger bland annat på ett scenario för hur Sveriges ekonomi utvecklas på lång sikt i olika branscher, samt modellskattningar av hur stor del av godsvolymer som transporteras på järnväg i relation till andra trafikslag. Det kan även ske en del ruttvalsförändringar för vissa tåg mellan 2019–2045 beroende på hur infrastrukturen byggs ut och hur mycket persontåg det är. I prognosen tas även hänsyn till planerade industrietableringar. Något som dock förutsätter en relativt hög sannolikhet att de kommer att realiseras och att det finns konkreta underlag att basera dessa på.

I nu gällande prognos går 113 godståg per år på sträckan. Senare i vår släpps en uppdatering av prognosen, och i den går knappt 90 godståg per år här. I planbeskrivningen samt i bullerberäkningar används trafikuppgifterna över årsdygnstrafik och avrundat blir det färre än 0,5 godståg per dygn vilket i prognosen redovisas som noll. Om man i stället räknar om trafiken till vardagsdygn landar trafiken på 0,5 godståg per vardagsdygn. Om man tittar i statistiken för de senaste åren, så har godstrafiken på banan ökat litegrann, men ligger fortfarande ändå bara på ca 1 godståg per dygn.

3.2.2.3. *Samråd med kollektivtrafiken*

Kollektivtrafikmyndigheten har inte inkommit med yttrande under samrådstiden.

3.2.2.4. *Samråd med Försvarsmakten*

Försvarsmakten inkom i december 2025 med ett yttrande där de skriver att de inte har något att erinra i rubricerat ärende.

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

Samrådsmöte på orten

2025-12-18 genomfördes ett samrådsmöte på orten på Folkets hus i Heby kommun. Nedan sammanfattas frågor som lyftes under samrådet.

Fråga kring höjden på den planskilda övergången lyftes.

Trafikverkets svar: Utgångspunkten är att den placeras minst cirka 0,5–0,6 meter över befintlig kontaktledning, så den totala höjden beräknas att bli strax under cirka 10 meter. I utformningen av passagen har man valt en transparent bro för att behålla siktlinjer för utblick mot bland annat kyrkan.

En fråga kring tanken med de gamla husen, den röda och gröna byggnaden, lyftes.

Trafikverkets svar: I detta projekt ingår inte någon hantering av dessa fastigheter. Trafikverkets avdelning för fastigheter har nyligen en framtagen underhållsplan för att rusta upp den röda byggnaden och dess ytskick, det är dock ännu oklart till vad fastigheten ska nyttjas till. För den gröna byggnaden pågår diskussion mellan Trafikverket, Heby kommun och länsstyrelsen om vad man ska göra med den fastigheten.

Inkomna yttranden från privatpersoner och de enskilda som kan bli särskilt berörda

I ett yttrande som inkommit under samrådtiden framförs att det är viktigt att Norra järnväggsgatan är framkomlig för trafik, åtminstone en körfil och absolut hela vägen fram till korsningen norrut mot Tegelvallen. Både tung och lätt trafik är beroende av att kunna komma fram på gatan.

Trafikverkets svar: Mellan Västergatan och infarten till Centrum för livslångt lärande/hunddagis planeras Norra järnväggsgatan att vara avstängd för fordonstrafik under byggtiden. Planen är att minst ett körfält ska vara framkomlig under byggtid på övriga delar av Norra järnväggsgatan (korsningen Västergatan/Norra järnväggsgatan och västerut, Setras infart).

Övriga samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda

I januari har separat samrådsmöte med fastighetsägare till Heby 2:9 genomförts för att diskutera behov av tillfällig nyttjanderätt för vändyta för sopbilar då korsningen Luffarvägen/Norra järnväggsgatan avses stängas under byggtid.

Under perioden 4 mars till 17 mars genomfördes ett kompletterande samråd eftersom en uppdaterad bullerberäkning visat att fler berörda fastighetsägare än vad som tidigare har identifierats är berörda av projektet. Tillkommande bullerberörda fick brev om kompletterande samråd och handlingarna hölls tillgängliga på Trafikverkets hemsida under samrådtiden.

3.2.2.6. Ledningsägare

Brev har skickats ut till berörda ledningsägare i samband med samråd för planförslaget.

3.2.2.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Hebyfastigheter

Hebyfastigheter inkom 2026-01-15 med ett yttrande där de ser positivt på utvecklingen av Heby station även om de hellre sett den tidigare placeringen.

De framför att de förutsätter att fastighetsgräns mot framtida järnvägsområde tydligt redovisas och fastställs, att det klart framgår vilka markytor som övergår i Trafikverkets ägo, vilka ytor som fortsatt tillhör deras fastighet och att inga oreglerade gränsytor uppstår. Behov av tillfälliga nyttjanderätter på deras fastighet under byggskedet ska regleras skriftligt och i god tid.

Trafikverket svarar: Fastighetsgränser kommer tydligt redovisas och fastställas.

Hebyfastigheter framför att det är avgörande att tillgängligheten till stationshuset säkerställs under hela byggtiden samt i den färdiga anläggningen. Det avser i synnerhet entréer, gångvägar, angöring för besökare och service samt möjligheten att bedriva verksamhet i fastigheten utan oskäliga begränsningar.

Trafikverket svarar: Tillgänglighet till er parkeringsyta kommer inte att påverkas under byggtiden. Under byggtiden kommer åtkomst till stationshusets entréer och runt om fasaden att säkerställas. I driftskede ska tillgängligheten till stationshuset återställas till dagens tillgänglighet.

Hebyfastigheter noterar att projektet sannolikt medför ökade flöden av fotgängare och cyklister i direkt anslutning till fastigheten. Trafikverket bör redovisa hur gränsdragning mellan allmän plats och privat fastighet tydliggörs, ordning, säkerhet och framkomlighet hanteras i direkt anslutning till stationshuset. Förändringar i närliggande trafiklösningar får inte medföra försämrade förutsättningar för angöring, leveranser eller drift av fastigheten.

Trafikverket svarar: Gränsdragning mellan Trafikverkets mark och privat fastighet kommer att redovisas på plankartor. Gränsdragning mellan allmän plats mark och privata fastigheter regleras i kommunens kommande detaljplan.

Inför byggstart ska Trafikverket redovisa bygglogistik, transporter och arbetstider som påverkar fastigheten, genomföra och dokumentera besiktning av byggnad och kvarvarande mark före byggstart samt efter avslutat arbete, utse tydlig kontaktfunktion gentemot fastighetsägaren under hela byggskedet. Ansvar för eventuella skador eller störningar ska vara tydligt reglerat.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer att genomföra en nollbesiktning av er fastighet inför byggstart samt ta fram ett kontrollprogram för löpande uppföljning under byggtid. Kontaktperson kommer att vara Trafikverkets projektledare. Skulle skada uppstå på fastighet under byggtid och denna kan bevisligen åläggas Trafikverket regleras detta genom gängse praxis.

För kvarvarande mark i direkt anslutning till stationshuset ska det säkerställas att återställning sker till funktionell och användbar standard, marknivåer, avvattning och lutningar inte ger upphov till framtida drift- eller underhållsproblem, inga svårskötta restytor uppstår till följd av projektet.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer att krävställa mot entreprenör att de ska inhämta en nöjdhetsförklaring från berörda fastighets- och markägare där mark tagits i anspråk under byggtid (tillfällig nyttjanderätt).

Projektet bedöms medföra ökad belastning i stationsnära läge. Det är därför viktigt att ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och fastighetsägaren tydliggörs avseende belysning, renhållning, vinterunderhåll, gränsvyter mellan järnvägsområde och privat fastighet.

Trafikverket svarar: Genomförandeavtal kommer att behöva tas fram i kommande skeden.

Hebyfastigheter förutsätter att frågor om ersättning hanteras i enlighet med gällande regelverk avseende intrång, tillfälliga nyttjanderätter, störningar under byggskedet, samt eventuell värdepåverkan på fastigheten.

Trafikverket svarar: Gällande regelverk gäller för hantering av ersättning.

Skanova (Telia Company) AB

Skanova inkom med ett yttrande 2025-12-09 där de upplyser om att de har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. De önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. De framför även en önskan om att i tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas. Om det blir aktuellt för ledningsflytt eller åtgärder för skydd av telekablar ska kostnadsfördelning mellan Trafikverket ske enligt gällande avtal och lagar.

Trafikverket svarar: Trafikverket har ledningssamordning med de ledningsägare som finns i området, även under byggtiden. Angående kostnadsfördelning följer Trafikverket gällande praxis.

Heby textil AB

Heby textil AB har inkommit med ett yttrande där de framför att de behöver nyttja det berörda området för parkering för sin verksamhet intill deras fastighet. De skriver att de önskar ingå arrendeavtal med Trafikverket. De ser ett behov av 25–30 parkeringsplatser. I nuvarande planförslag är där i stället inritat en ramp som enligt Heby textil AB skulle kunna finnas på ett annat ställe. De vill nu se ett nytt förslag där deras krav på minst 25 parkeringsplatser finns inritat.

Trafikverket svarar: Trafikverket kommer att behöva tillgång till järnvägsfastigheten under produktionstiden. Den yta som i dag används för parkering kommer därför inte att kunna nyttjas för detta ändamål under denna period. För att marken ska kunna användas som parkering av Heby Textil krävs att ett nyttjanderättsavtal upprättas med Trafikverket. Bifogat förslag till avtal kan Trafikverket inte skriva under idag, men kommer att se över eventuell möjlighet för det i framtiden när anläggningen är färdigbyggd.

Heby textil AB inkom i mars 2026 under kompletterande samrådstid för tillkommande bullerberörda där de påtalar att det bedrivs skolundervisning på deras fastighet som berörs av buller. De frågade även om de parkeringsplatser som de idag nyttjar och hur Trafikverket har planerat för nya p-platser. De informerade även om att de inte ser något värde i att det gröna magasinet ska finnas kvar.

Trafikverket svarar: Angående parkeringsplatser se föregående svar. Trafikverket har sedan tidigare information om att det bedrivs vuxenutbildning i er fastighet.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 810, 781 81 Borlänge
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
www.trafikverket.se