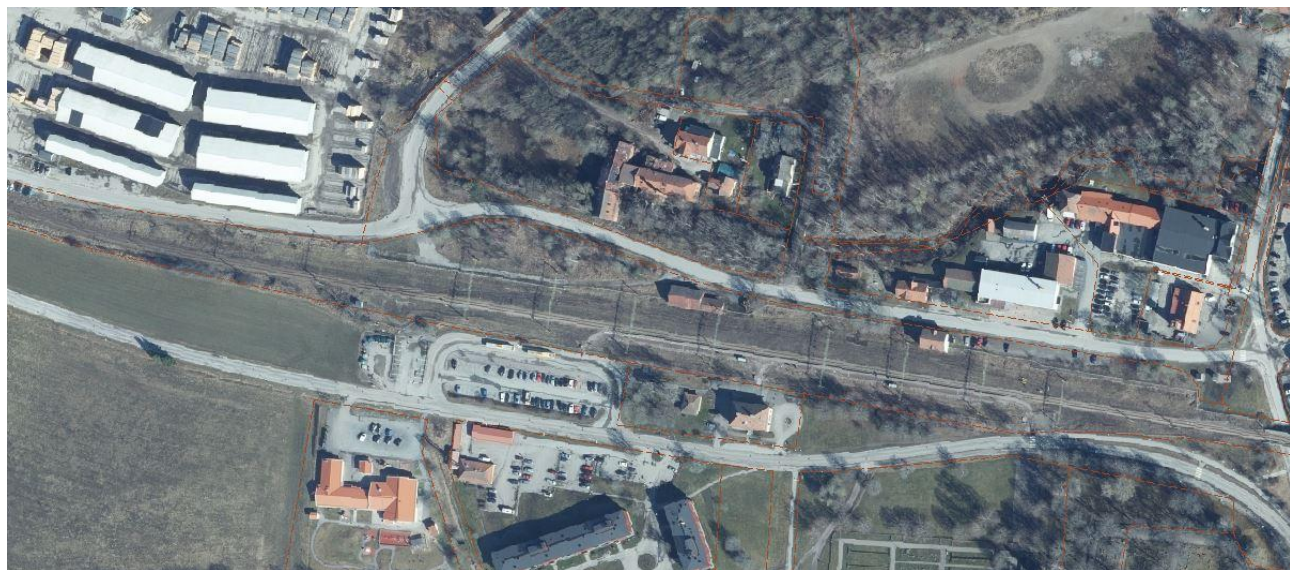


- MARK OCH PLANERING -

SAMRÅDSTID 2 juni 2026 - 30 juni 2026

Diarienummer	2021/106
Planens beteckning	DP 405
Påbörjad	2021-12-03
Antagen av	202x-xx-xx
Laga kraft	202x-xx-xx
Genomförandetid	5 år



Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25, Heby tätort
Heby kommun, Uppsala län

Samordnat förfarande
Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)
2026-05-29

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	HANDLINGAR OCH PLANPROCESS	5
1.1	HANDLINGAR	5
1.2	PLANPROCESSEN	5
2	DETALJPLANENS SYFTE	6
2.1	SYFTE	6
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	7
3.1	BAKGRUND	7
3.2	HELA DETALJPLANEN	7
3.3	GENOMFÖRANDETID	8
3.4	ALLMÄN PLATS	8
3.4.1	HUVUDMANNASKAP	8
3.5	KVARTERSMARK	8
3.6	BEFINTLIGT	11
4	MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	12
4.1	MOTIV TILL REGLERINGAR	12
	ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS	12
	ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	12
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	12
5	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	14
5.1	AREAL OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	14
5.2	ALLMÄN OMRÅDESBESKRIVNING SAMT LANDSKAPSKAPSBILD	14
5.3	NATUR OCH FRIYTOR	15
5.3.1	MARK OCH VEGETATION	15
5.3.2	FÖRORENAD MARK	22
5.3.3	LEK OCH REKREATION	23
5.3.4	KULTURMILJÖ	23
5.4	BEBYGGELSE	23
5.4.1	BEFINTLIG BEBYGGELSE	23
5.4.2	OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE	24
5.5	KOMMUNALA	24
5.5.1	DETALJPLAN	24
5.5.2	PLANBESKED	24
5.5.3	ÖVERSIKTSPLAN	25
5.5.4	KOMMUNALT BESLUTADE RIKTLINJER	25
5.6	REGIONALA	25
5.6.1	LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2022-2033	25
5.7	RIKSINTRESSEN	26
5.7.1	KOMMUNIKATIONER	26
5.8	MILJÖKVALITETSNORMER	26
5.8.1	LUFT	26
5.8.2	VATTEN	26
5.8.3	BULLER	26
5.9	MELLANKOMMUNALA INTRESSEN	26

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

5.10 MILJÖ	27
5.10.1 STRANDSKYDD	27
5.10.2 DAGVATTEN	27
5.11 HÄLSA OCH SÄKERHET	29
5.11.1 OMGIVNINGSBULLER	29
5.12 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	32
5.13 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	34
5.14 KULTURMILJÖ	37
5.14.1 FORNLÄMNINGAR	40
5.14.2 BYGGNADSMINNEN	41
5.14.3 KYRKLIKT KULTURARV	41
5.15 SOCIALA	41
5.16 TEKNIK	41
5.17 SERVICE	41
5.18 TRAFIK	41
6 PLANERINGSUNDERLAG	43
6.1 KOMMUNALA	43
6.1.1 DETALJPLAN	43
6.1.2 GRUNDKARTA	43
6.1.3 ÖVERSIKTSPLAN	43
6.1.4 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6§ MILJÖBALKEN (1998:808)	43
6.1.5 SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	43
6.1.6 KULTURMILJÖPROGRAM	43
6.1.7 RIKTLINJER FÖR DAGVATTEN	43
6.1.8 PARKERINGSNORM	43
6.2 UTREDNINGAR	43
6.2.1 DAGVATTENUTREDNING	43
6.2.2 NATURINVENTERING	44
6.2.3 GEOTEKNISK UTREDNING	44
6.2.4 MARKMILJÖUTREDNING	44
6.2.5 BULLERUTREDNING	44
6.2.6 LANDSKAPSANALYS	44
6.2.7 BARNKONSEKVENSANALYS	44
6.2.8 KULTURMILJÖUTREDNING	44
6.3 REGIONALA	45
6.3.1 LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2022-2033	45
6.4 ANNAT	45
6.4.1 JÄRNVÄGSPLAN	45
7 KONSEKVENSER	45
7.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER	45
7.2 NATUR	45
7.2.1 GRÖNOMRÅDE	45
7.2.2 LANDSKAPSBILD	46
7.2.3 NATUR OCH FRIYTOR	46
7.3 MILJÖ	46
7.3.1 MILJÖBEDÖMNING	46
7.3.2 STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)	47
7.3.3 STRANDSKYDD	47
7.3.4 DAGVATTEN	47
7.3.5 FÖRORENAD MARK	49
7.3.6 KULTURMILJÖ	49
7.4 MILJÖKVALITETSNORMER	49

**Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25**

7.4.1 LUFT.....	49
7.4.2 VATTEN.....	50
7.5 HÄLSA OCH SÄKERHET.....	50
7.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER.....	50
7.5.2 OLYCKOR.....	55
7.6 SOCIALA.....	55
7.6.1 BARN.....	55
7.6.2 JÄMLIKHET.....	55
7.7 RIKSINTRESSE.....	55
7.8 TRAFIK.....	55
7.8.1 MOTORTRAFIK.....	55
7.8.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	55
7.9 MELLANKOMMUNALA FRÅGOR.....	56
8 GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	57
8.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV.....	57
8.1.1 INLÖSEN.....	57
8.1.2 TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT.....	57
8.2 FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR.....	57
8.2.1 FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING.....	57
8.2.2 RÄTTIGHETER.....	58
8.3 TEKNISKA FRÅGOR.....	58
8.3.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER.....	58
8.4 EKONOMISKA FRÅGOR.....	58
8.4.1 PLANEKONOMISK BEDÖMNING.....	58
8.4.2 PLANAVGIFT.....	58
8.4.3 ERSÄTTNINGSPRÅK.....	58
8.4.4 INLÖSEN.....	58
8.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	59
8.5.1 TIDPLAN.....	59
8.6 KULTURVÄRDEN.....	59
8.6.1 BEVARANDEKRAV.....	59
8.7 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING.....	59

1 HANDLINGAR OCH PLANPROCESS

1.1 HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Kulturarvsanalys (Trafikverket)
- PM Inledande landskapsanalys och gestaltungsavvikelser (Trafikverket)
- PM Buller (Trafikverket)
- PM Geoteknik (Trafikverket)
- Markteknisk undersökningsrapport (Trafikverket)
- PM Vattenmiljö (Trafikverket)
- Projekterings PM avvattnings (Trafikverket)
- Avvattningsstekniska förutsättningar (Trafikverket)
- PM Markmiljöundersökning (Trafikverket)
- Naturvärdesinventering (Trafikverket)
- PM Inventering av fladdermöss och hussvala (Trafikverket)
- PM Skyddsåtgärder och försiktighetsmått i järnvägs- och järnvägsnära miljö (Trafikverket)
- Gestaltungsprogram (Trafikverket)
- Barnkonsekvensanalys (Trafikverket)

1.2 PLANPROCESSEN

En detaljplan krävs när områden ska bebyggas och när användningen av en fastighet eller ett område avses att förändras. Kommunens planläggning fastslår användning av mark- och vattenområden samt reglerar bebyggelse, gator, parker och friluftsområden.

Initiativet till att upprätta en detaljplan kan komma från markägare och exploatörer men även från politiskt håll när frågor som exempelvis ledningsförsörjning, vägdragningar eller byggnationer av allmännyttiga verksamheter kräver en förändrad markanvändning.

I en detaljplan är plankartan den juridiskt bindande handlingen som ligger till grund för bygglovsprövning. Den anger bland annat hur bebyggelse ska regleras, vad som ska vara allmän platsmark eller kvartersmark.

Planbeskrivningen syftar till att beskriva de förändringar som planen innebär för en plats, samt områdets förutsättningar. Planbeskrivningen är också ett stöd för att underlätta tolkning av plankartan. I ett nyligen avgjort rättsfall (HD 2022-12-09

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

P 266-22, P 270-22, P 272-22) så har planbeskrivningen i stort fått en mer avgörande betydelse för hur eventuellt oklara planbestämmelser ska tolkas och tillämpas. Planbeskrivningen blir därmed den förklaring, guide till plankartan där inkluderade beskrivningar av plankartans bestämmelser blir ledande i hur de ska tolkas och vad som kan medges i den senare bygglovsprocessen.

Genomförandebeskrivningen syftar till att säkerställa ett genomförande av detaljplanen. Den tillämpas som stöd vid fastighetsbildning, avtalsskrivning för fördelning av kostnader mellan berörda parter m.m. efter planens antagande.

Processpilen nedan illustrerar var i planprocessen som den aktuella detaljplanen befinner sig.



2 DETALJPLANENS SYFTE

2.1 SYFTE

Syftet med denna detaljplan är att möjliggöra Trafikverkets projekt "Mötesspår Heby" vilket omfattar byggnationen av ytterligare ett järnvägsspår med perrong samt en planskild passage mellan Norra Järnvägsgatan och Heby station. Samtidigt uppdateras bestämmelser för befintlig användning av stationshuset för att stämma med nuvarande verksamhet och möjliggöra framtida utveckling.

Syftet med Trafikverkets projekt är att bygga ett nytt mötesspår som ska bidra till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för resenärer som nyttjar kollektivtrafiken samt invånare i Heby kommun. Målen med projektet är:

- Ökad säkerhet i form av minskat spårspring.
- Val av utformning ska göras med hänsyn till omgivningen, kultur och naturvärden.
- Ökad tillgänglighet inom stationsområdet.
- Tryggheten och attraktiviteten på platsen ska öka vilket ska bidra till ett ökat nyttjande av kollektivtrafiken.
- God tillgänglighet till plattform och kollektivtrafik för resande under byggtiden.

3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

3.1 BAKGRUND

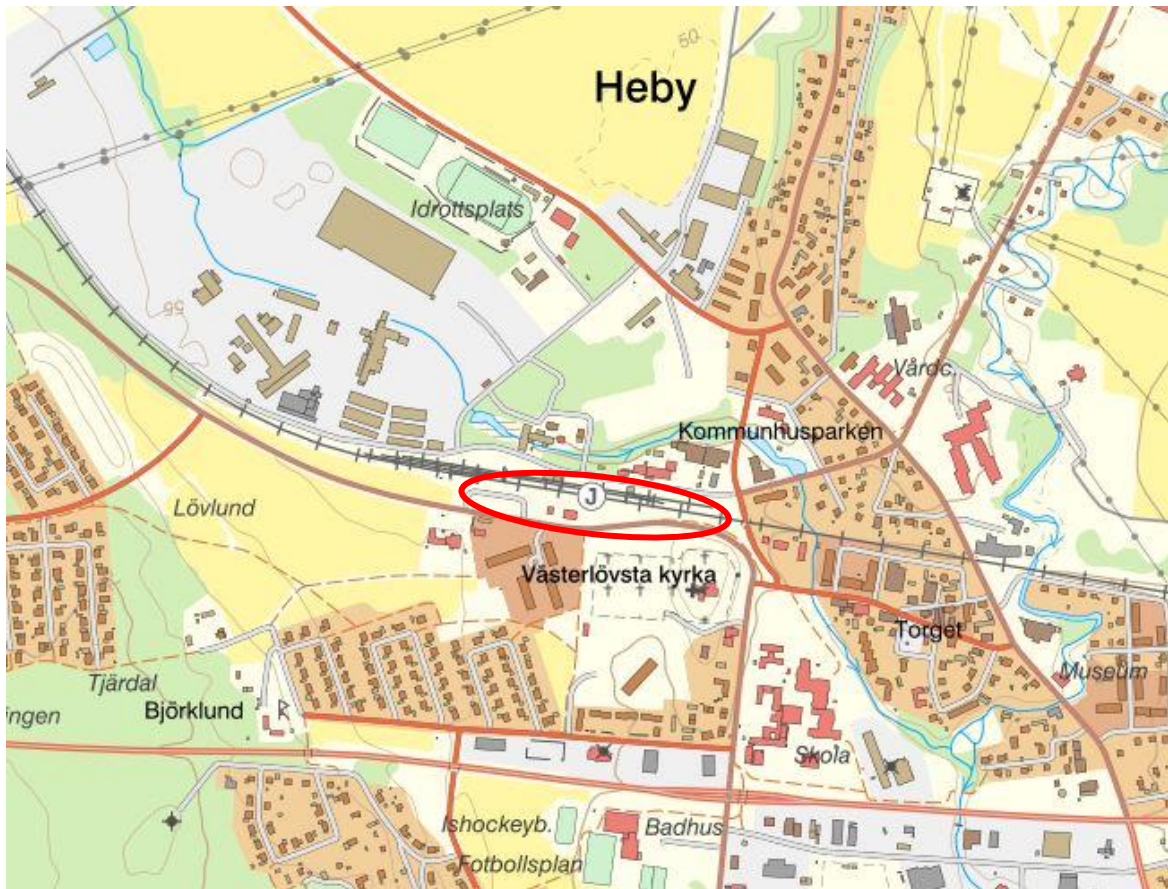
En ansökan om planbesked/planändring inkom 2021-09-13 från Trafikverket. Mark- och planeringsenheten har sedan en tid haft kännedom om Trafikverkets projekt "mötesspår Heby" och även ytterligare ett angränsande projekt som har pågått i området (industrispår Setra sågverk). Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag och positivt planbesked 2021-12-01 (KS § 257).

Trafikverket arbetar parallellt med denna detaljplan med en järnvägsplan och förprojektering. Heby station är ett delprojekt av flera som avser en upprustning av standard och kapacitet för hela Dalabanan. För att kunna genomföra delmomentet "planskild passage" behöver detaljplanen stämma helt med tänkt åtgärd. En ny detaljplan behöver därför tas fram. Mötesspår och plattform ryms inom nuvarande järnvägsområde varför detaljplanen inte behöver ändras för att möjliggöra detta.

Sedan den gällande detaljplanen för området togs fram 1997 har användningen av stationsområdet delvis ändrats. Stationshuset används numera som kontor. Detaljplanen avser att möjliggöra framtida önskad användning av byggnaderna.

3.2 HELA DETALJPLANEN

Planområdet ligger centralt i Heby tätort, cirka 500 meter från Heby centrum. Detaljplanen förväntas möjliggöra ett nytt mötesspår vid Heby station med tillhörande plattformar och planskild gångpassage över spåren. Detaljplanens genomförande kommer innebära en upprustning av hela stationsmiljön.



Figur 1. Orienteringskarta över detaljplaneområdets läge i Heby tätort.

3.3 GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år och startar den dag detaljplanen vinner laga kraft.

3.4 ALLMÄN PLATS

Allmänna platser inom planområdet utgörs av park, gatumark, gc-väg och kollektivtrafiktorg. Samtliga områden är utbyggda sedan tidigare. Ingen ytterligare utveckling planeras i och med detaljplanens genomförande. Kollektivtrafiktorget omfattar även pendlarparkering.

3.4.1 HUVUDMANNASKAP

Kommunen är huvudman för allmänna platser.

3.5 KVARTERSMARK

Den nya anläggningen kommer byggas inom kvartersmark för järnväg. Anläggningen kommer bestå av ett nytt mötesspår och ett uppställningsspår norr om befintligt huvudspår samt en planskild passage. Det nya mötesspåret ska utformas för trafikering med 17 vagnar + lok, totalt ca 360 meter långt.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Mötesspåret ska dimensioneras och konstrueras med utgångspunkt från så hög hastighet som möjligt utan att påverka befintlig järnvägsbro öster om stationen.

En ny mellanhög plattform ska byggas utmed mötesspåret. Uppställningsspåret ska dimensioneras för fordon som är 200 meter långa. Spåravståndet mellan spår 1 och spår 2 ska möjliggöra byggnation av spärnstaket och kontaktledningsstolpar mellan spåren.

En planskild gångbro med hiss på vardera sidan kommer att anläggas.

Illustrationsplan



Figur 2. Gestaltungsforlag över stationsområdet. Källa Trafikverket

Det övergripande målet för gestaltningen är att anläggningen ska smälta in i det befintliga landskapet samt framhäva landskapets viktiga egenskaper och inslag. Anläggningen ska även vara säker, upplevas trygg och bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Vid utformning av planskildheten ska hänsyn tas till såväl resenärerna som till betraktarna vid sidan av järnvägen och omgivningen. Det är viktigt att beakta områdets karaktär och i den mån det är möjligt att minimera intrång på värdefulla områden såsom natur- och kulturmiljö.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Enligt den inledande landskapsanalys samt det gestaltungsprogram som Trafikverket tagit fram ska hänsyn tas till följande punkter vid utformning av planskildheten:

- Utforma stationsmiljön för gena och tillgängliga byten mellan olika trafikslag och mellan plattformbyten. Nya rörelsestråk till, från och inom stationsområdet ska upplevas otvungna och naturliga.
- Ny planskild passage ska vara ett komplement till befintliga passager och ska därför placeras för att gynna ett ökat flöde till och från stationen samt mellan de södra och norra delarna av tätorten.
- Inga obehöriga ska kunna ta sig in på spårområdet.
- Avsikten är att passagen ska placeras så att det känns motiverat att använda den istället för att gena över spåren.
- Den planskilda passagen ska möta omgivningen och perronger väl och ska upplevas rymlig, öppen och trygg.
- Utformningen ska eftersträva bibehållen platsförankring och platskontinuitet kring stationen. Gestaltningen ska knyta an till och koppla ihop nya element i stationsmiljön med utpekade befintliga värden och karaktärsdrag.
- Vid val av placering ska hänsyn tas till befintliga alléer och gamla träd ska om möjligt bevaras.
- Befintliga byggnader och konstruktioner av kulturmiljövärde ska om möjligt bevaras och integreras i den nya gestaltningen.
- Befintliga utblickar mot och från kyrkan och omgivande landskap ska om möjligt bevaras.

Den planskilda passagen föreslås anläggas med en 32,5 meter lång bro. Bron placeras i nära anslutning till de båda plattformarna. Genom bron binds de två sidorna av järnvägsstationen samman. Hela anläggningen ska i största möjligaste mån anpassas till den befintliga miljön och utformas med hänsyn till de värdefulla strukturer som finns på platsen och till områdets karaktär, funktioner och värden.

Bron föreslås utformas med transparenta sidor med ett synligt, utampåliggande fackverk. Denna utformning föreslås för att undvika att bron upplevs som instängd eller otrygg. För att koppla an till den befintliga miljön föreslås fackverket få samma vinröda färg som fönsterspröjs och andra detaljer på stationshuset.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Den planskilda passagen ansluter till stationens plattformar på norra och södra sidan. På båda sidor finns en entréyta med sittmöjligheter, planteringar och utrymme för att stanna till och mötas.

Bron tillgängliggörs med trappor och hissar. Trappor placeras så att de inte skymmer värdefull bebyggelse och för att angöra marken i lämpliga lägen. Detta innebär att trapporna angör marken öster om bron både på södra och norra sidan. Även hissens läge är intill trappan vilket är positivt då sällskap har nära till varandra även om de väljer olika sätt att ta sig upp eller ner. Placeringen bidrar till att göra det enkelt att orientera sig på platsen.

Fastigheten med stationsbyggnaden planläggs med användningarna kontor och centrum. Byggnaden används idag som kontor. Användningen centrum läggs till för att möjliggöra eventuell framtida utveckling. Området är bebyggt sedan tidigare, ingen ytterligare utveckling planeras i och med detaljplanens genomförande.

3.6 BEFINTLIGT

Planområdet består idag av befintliga spår med tillhörande plattform söder om dessa. På södra sidan av spåren ligger även stationshuset som idag används som kontor. Norr om spåren finns två äldre magasinsbyggnader.

Stationsområdet ramas in av Stationsvägen i söder och Norra järnvägsgatan i norr. Dessa avses vara kvar i nuvarande sträckning även efter detaljplanens genomförande. Stationsvägen ansluter till en avlämningsplats öster om stationshuset och en pendlarparkering och busshållplats västerut. Intill stationshuset finns även cykelparkering med och utan tak. Cykelparkeringen med tak kommer behöva flytta vid detaljplanens genomförande, i övrigt kommer dessa funktioner vara kvar i nuvarande läge. Väster om pendlarparkeringen finns en återvinningsstation som även den kommer kunna vara kvar efter planens genomförande.

Söder om spårområdet sträcker sig en allé med äldre lindar som markerar den tidigare vägstrukturen. Träden står numera i en gräsyta som skapar ett mindre parkområde. Även väster om stationshuset finns en grupp lönnar och hästkastanj planterade i en gräsyta. Norr om stationshuset finns en allé med björkar som delvis kommer påverkas av planförslaget. Norr om spåren finns en allé med lönnar och en lind som även den delvis kommer påverkas.

4 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

4.1 MOTIV TILL REGLERINGAR

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

GATA - Gata: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra nuvarande gatusträckningar.

GCVÄG – Gång- och cykelväg: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra nuvarande gång- och cykelvägar söder om spårområdet.

PARK - Park: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra nuvarande markanvändning av grönyterna inom planområdet.

TORG₁ - Kollektivtrafiktorg: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra nuvarande användning av pendlarparkering och busshållplats.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

C - Centrum: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra eventuell framtida utveckling av stationsområdet och verksamheten i stationshuset.

K - Kontor: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra nuvarande användning av stationsbyggnaden.

T₁ - Järnväg: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra nuvarande användning samt planerad utveckling av spårområdet.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

BETECKNING - BESTÄMMESEFORMULERING: MOTIV

e₁ – Största byggnadsarea är 450 m² inom användningsområdet: Syftet med bestämmelsen är att reglera hur stor del av fastigheten som får bebyggas för att säkerställa att det finns ytor för parkering, dagvattenhantering och andra funktioner på kvartersmarken samt att de kulturhistoriska värdena bevaras.

h₁ – Högsta nockhöjd är 13,5 meter: Syftet med bestämmelsen är att reglera tillåten höjd för att bevara de kulturhistoriska värdena och platsens karaktär.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

b₁ – Minst 35% av marken ska vara genomsläpplig: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en god dagvattenhantering på fastigheten och att bevara platsens karaktär.

f₁ – Bro, trappor och hissar ska utformas med materialval och färgsättning anpassad till den befintliga miljön: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att den nya bron utformas så att den passar in i den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

t₁ – Område ska vara tillgängligt för bro för allmännyttig gångtrafik med tillhörande hissar och trappor: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra en gångbro över spåren med tillhörande hissar och trappor.

u₁ - Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att befintliga ledningar fortsatt kan korsa planområdet.

q₁ – Byggnadens karaktär får inte förvanskas: Syftet med bestämmelsen är att bevara de kulturhistoriska värdena som byggnaderna inhyser. Viss modernisering av byggnaderna är dock tillåten för att möjliggöra nya användningar.

r₂ – Byggnad får inte rivas: Syftet med bestämmelsen är att bevara de kulturhistoriska värdena som byggnaderna utgör.

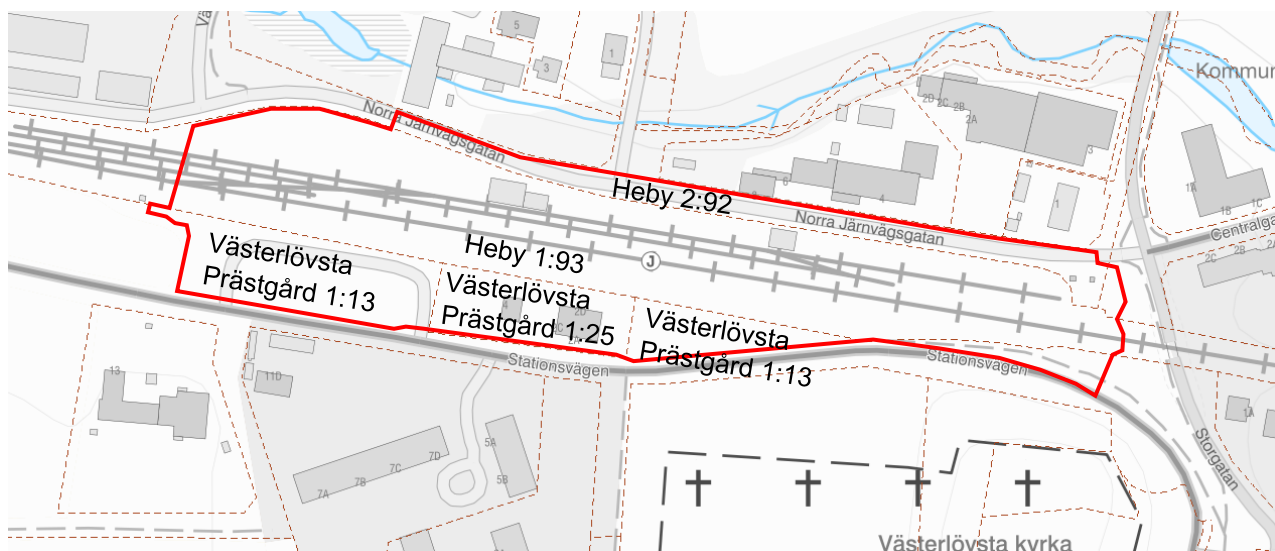
a₁ – Strandskyddet är upphävt: Syftet med bestämmelsen är att upphäva den mindre del av strandskyddet som är inom planområdet.

5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

5.1 AREAL OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdets areal är ca 45 600 m². De aktuella fastigheterna är:

- Heby 1:93 som utgörs av spårområdet. Fastigheten ägs av Trafikverket.
- Heby 2:92 är en större kommunal fastighet där allmän platsmark kring Norra Järnvägsgatan kan komma att påverkas.
- Västerlövsta Prästgård 1:13 är en större kommunal fastighet där de delar som utgör pendlarparkering och busshållplats samt parkområde öster om stationshuset ingår i planområdet.
- Västerlövsta Prästgård 1:25 utgör fastigheten med stationshuset. Fastigheten ägs av Hebyfastigheter AB.



*Figur 3. Bild på fastigheterna. Röd linje markerar planområdet.
Fastighetsgränserna är markerade med streckad linje.*

5.2 ALLMÄN OMRÅDESBESKRIVNING SAMT LANDSKAPSKAPSBILD

Området norr om spåren karaktäriseras av verksamheter och äldre bebyggelse från tiden när Olsson & Rosenlunds hade verksamhet i området. Ett äldre snickeri med tegelfasad finns kvar (privatägt). Tillsammans med olika kommunala verksamheter utmärker detta området norr om Norra Järnvägsgatan. Inom spårområdet finns även ett par äldre magasinsbyggnader.

Söder om spårområdet finns stationshuset från 1906 som används som kontor. Även Västerlövsta kyrka, bostadsområdet Tegelmästaren och miljö- och busstation finns i närområdet.

5.3 NATUR OCH FRIYTOR

5.3.1 MARK OCH VEGETATION

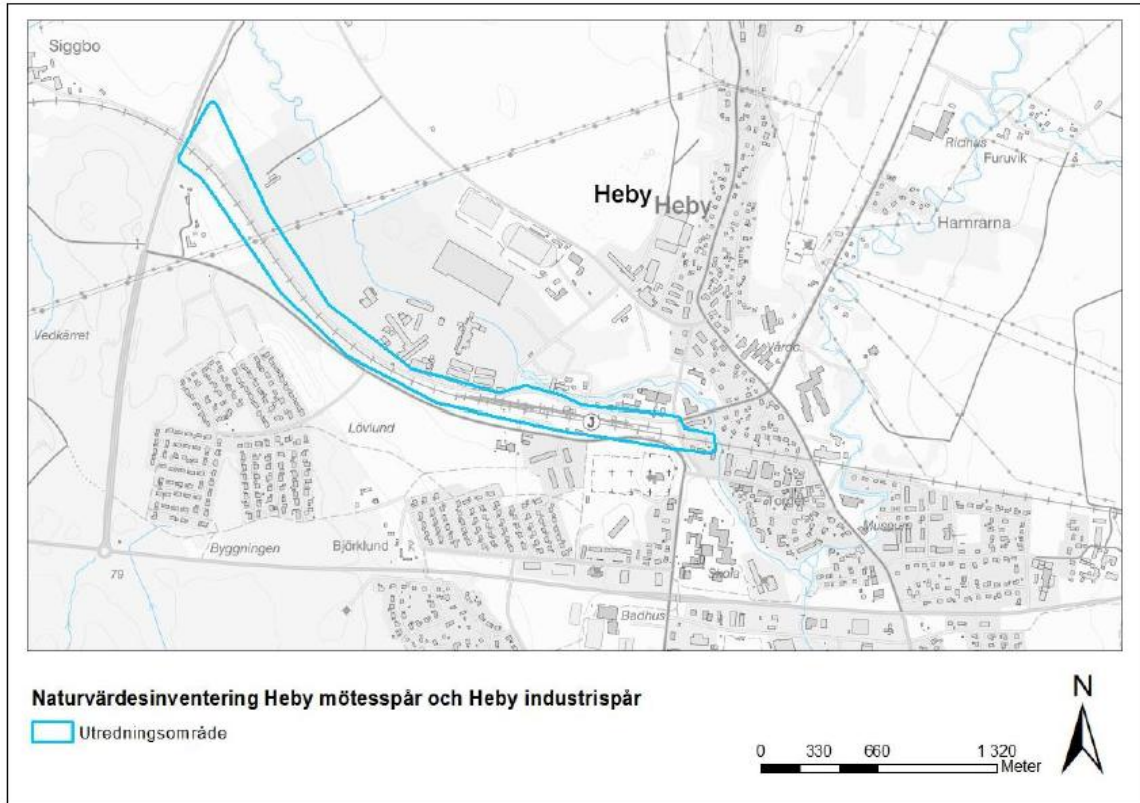
Området består av befintligt spårområde och dess närmiljöer med stationshuset med omgivande parkområden samt mindre skogsområden. Runt stationshuset samt perrongen och pendlarparkeringen är marken hårdgjord. Parkområdena intill stationshuset består av klippt gräs och träd så som parklind, lönn, hästkastanj, björk och rönn.

Inom planområdet finns tre alléer. Två av dessa finns i parkområdet söder om järnvägen. Den ena av dessa består av yngre björk, lönn och rönn. Den andra består av parklindar och en lönn. Enstaka hålträd förekommer. Den tredje allén finns norr om järnvägen och består av en parklind och fyra lönnar. Dessa är förhållandevis grova och har en del håligheter.

En naturvärdesinventering har gjorts av AFRY på uppdrag av Trafikverket. I denna identifierades åtta naturvärdesobjekt, varav två objekt tilldelades påtagligt naturvärde (klass 3) och sex objekt tilldelades visst naturvärde (klass 4). Naturvärdesobjekten utgörs av en artrik järnvägsmiljö samt omgivande skogs- och parkområden.

Naturmiljön i anslutning till den befintliga järnvägen beskrivs som till stora delar påverkad mark som generellt hyser begränsade naturvärden. Kring stationsmiljön finns en artrik järnvägsmiljö, ett par mindre parkområden, alléer och en mindre skogsdunge med vissa värden.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

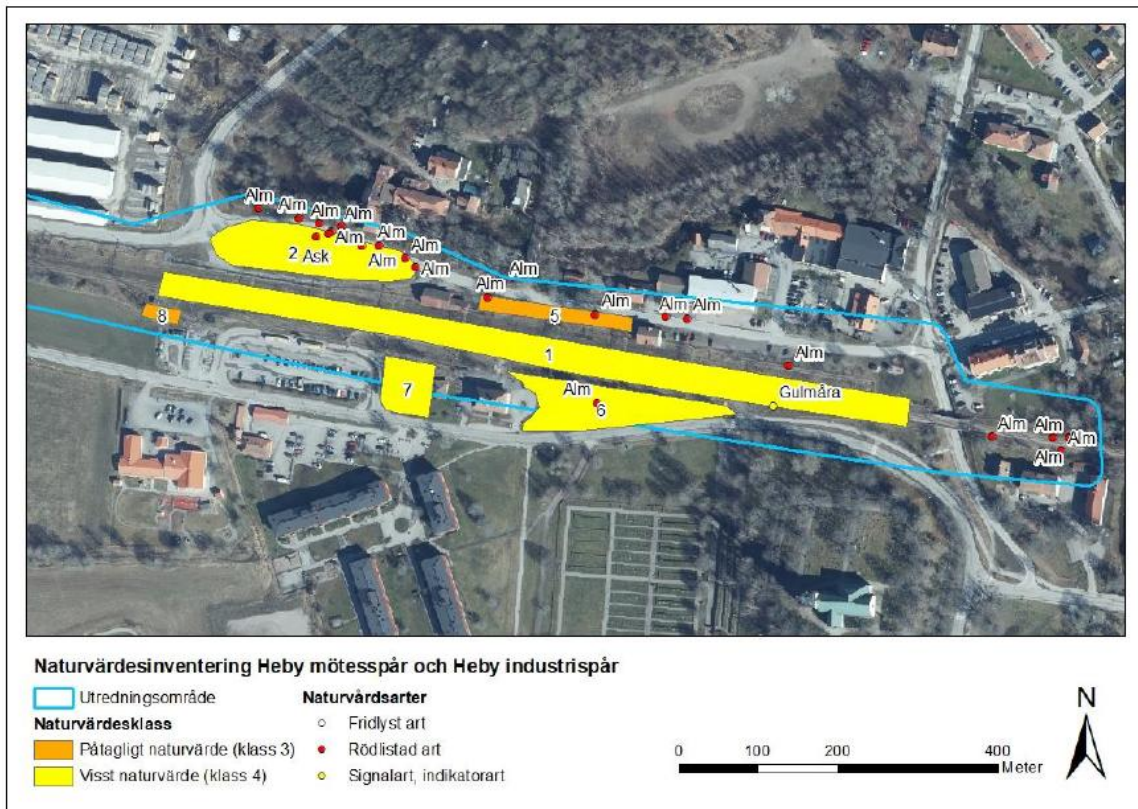


Figur 4. Karta över utredningsområdet. Källa Trafikverket.

Tabell 1. Identifierade naturvärdesobjekt. Källa Trafikverket.

ID	Naturtyp	Biotop	Naturvärdesklass
1	Infrastruktur och bebyggd mark	Artrik järnvägsmiljö	4
2	Skog och träd	Skogsdunge med triviallöv	4
3	Skog och träd	Träd- och buskmark med triviallöv	4
4	Skog och träd	Blandskog	4
5	Park och trädgård	Allé med parklind och lönn	3
6	Park och trädgård	Parkområde med alléer	4
7	Park och trädgård	Parkområde med lövträd	4
8	Skog och träd	Två grova lönnar	3

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



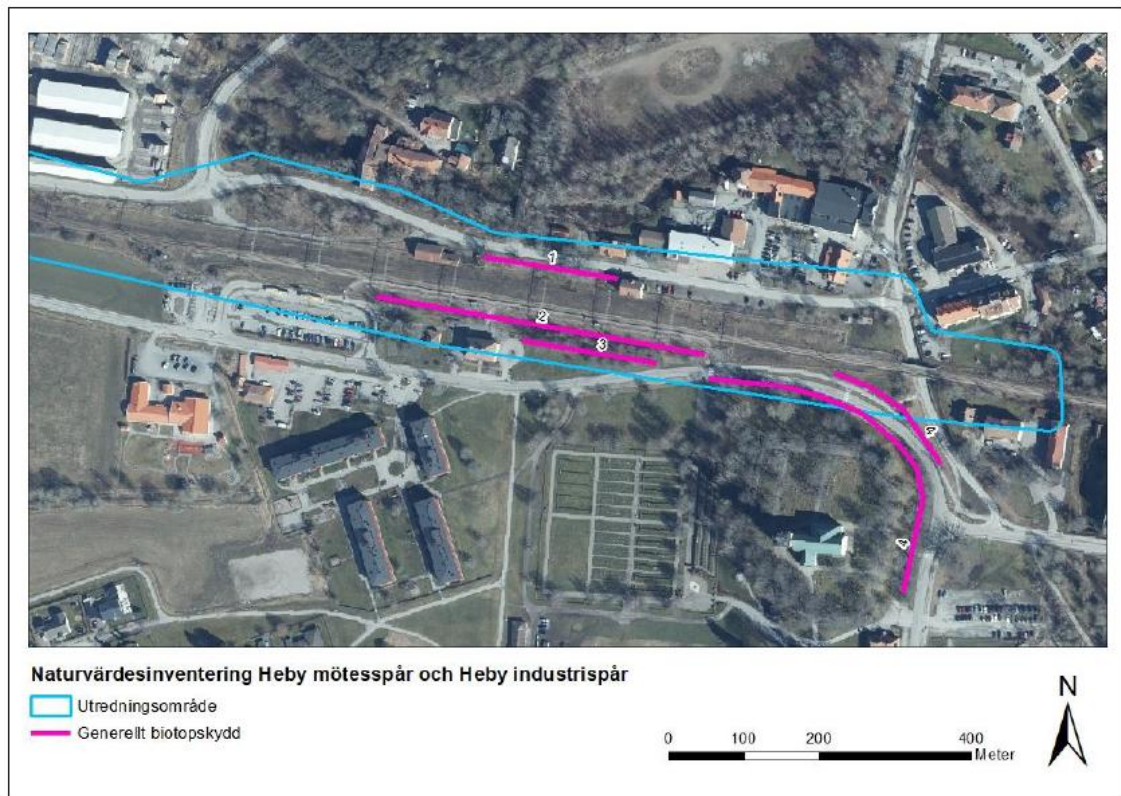
Figur 5. Identifierade naturvärdesobjekt inom den östra delen av utredningsområdet. Källa Trafikverket.

Fyra objekt, alla alléer, bedöms omfattas av det generella biotopskyddet.

Tabell 2. Identifierade generella biotopskydd inom utredningsområdet. Källa Trafikverket.

ID	Biotoptyp	Beskrivning	Kommentar
1	Allé	Dubbelsidig allé med parklind och lönn	Flera äldre, grova träd varav enstaka med håligheter, avbrutna grenar etc. Spår av lönnbock på en lönn.
2	Allé	Enkelsidig allé med yngre björk, lönn och rönn	Står invid staketet mot järnvägen kring stationshuset. Ett dött träd.
3	Allé	Dubbelsidig allé med parklind och lönn	Fåtal äldre träd, enstaka hålträd
4	Allé	Dubbelsidig allé med björk och parklind	På var sida om väg 830. Allé A3384 (TRV)

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 6. Identifierade generella biotopskydd inom utredningsområdet. Källa Trafikverket.

Ett antal fåglar samt en rödlistad fjäril finns rapporterade i områdets närhet. Det planerade järnvägsprojektet bedöms ha en mycket begränsad påverkan på dessa arter. Om möjligt bör träd och buskvegetation bevaras i så stor utsträckning som möjligt för att gynna fågellivet i området.

De rödlistade arterna alm och ask förekommer spritt i området, men endast som unga plantor som inte bedöms bidra till något direkt artvärde för naturvärdesobjekten.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Tabell 3. Identifierade naturvårdsarter inom utredningsområdet. Källa Trafikverket

Art	Rödlistning	Fridlyst	Lokal	Kommentar
Alm	CR	Nej	2, 5 och 6	Unga plantor/sly spridda över hela området
Ask	EN	Nej	2	Ett fåtal unga plantor
Gulmåra	LC	Nej	1	Signalart, hävdgynnad indikatorart (ÄoB) Typisk art 6270 Silikatgräsmarker
Större hackspett	LC	4 §	4	Lockrop/övriga läten från skogsområdet sydväst om järnvägen
Vanlig snok	LC	6 §	-	Låg och solade i gräset mellan järnvägen och Setra trävaror
Ögontröst	LC	Nej	-	Signalart, hävdgynnad indikatorart (ÄoB) Typisk art 6270 Silikatgräsmarker m.fl.

38 värdeelement registrerades inom utredningsområdet, varav 36 inom planområdet. Värdeelement är element som är särskilt viktiga för inventeringsområdets naturvärde.



Figur 7. Identifierade värdeelement inom området. Källa Trafikverket

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

En invasiv art, blomsterlupin, påträffades i mycket stora mängder inom hela utredningsområdet. Dessa behöver bekämpas och omhändertas på ett ändamålsenligt sätt för att minska risken för ytterligare spridning.



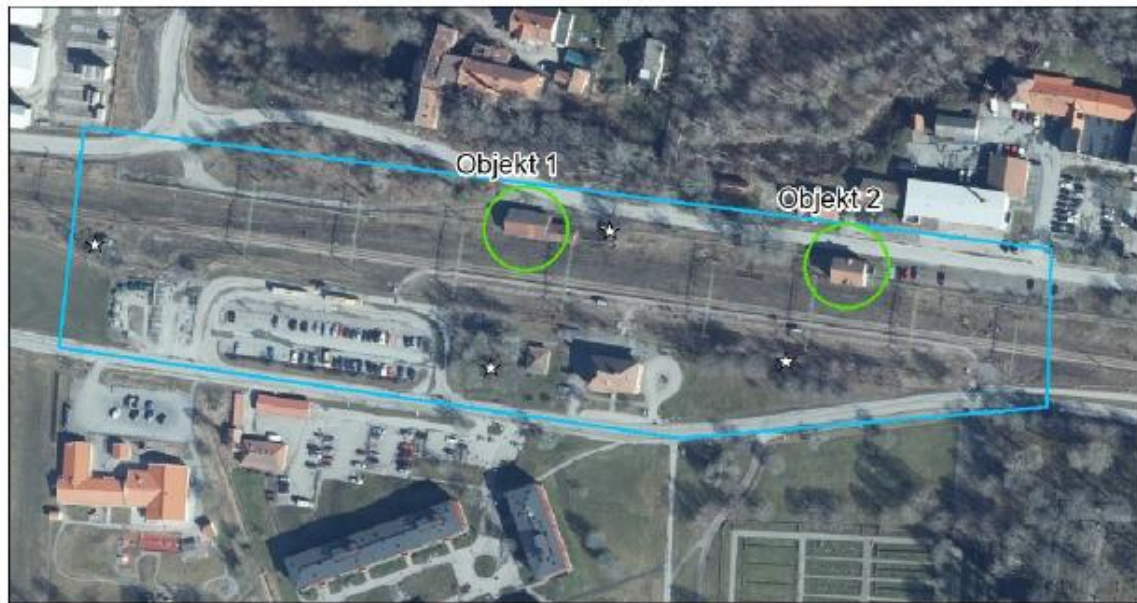
Naturvärdesinventering Heby mötesspår och Heby industrispår

 Utredningsområde  Blomsterlupin punkt
 Blomsterlupin yta

0 150 300 600 Meter 

Figur 8. Identifierade invasiva arter inom utredningsområdet. Källa Trafikverket.

På uppdrag av Trafikverket har AFRY även genomfört en inventering av fladdermöss och hussvala där de två magasinsbyggnaderna, skyddsrummet och hålträd inventerades.



Teckenförklaring

- ☆ Förekomst av hålträd
- Inventeringsområde



Figur 9. Inventeringsområdet för yngelkoloniinventering med inventerade magasinsbyggnader och hålträd. Källa Trafikverket

Inventeringen visade att området inte bedöms utgöra en värdefull livsmiljö för fladdermöss. Det förekommer inga yngelkolonier och området bedöms inte utgöra en viktig jaktmiljö för födosökande fladdermöss. De inventerade byggnaderna bedöms inte heller ha något större värde för övervintrande fladdermöss, men då den gröna magasinsbyggnaden inte kunde inventeras invändigt kan det inte uteslutas att denna har värden som inte kunnat identifieras i inventeringen. Det kan inte heller uteslutas att byggnaderna kan nyttjas som viloplats för enskilda fladdermöss. Det gamla skyddsrummet bedöms inte ha något värde för fladdermöss och bör kunna rivas oavsett tidpunkt på året.

Inventeringen har inte kunnat påvisa någon förekomst av hussvala inom inventeringsområdet, men tornseglare har noterats häcka under takpannorna till den gröna magasinsbyggnaden. Tornseglare är skyddad enligt 4 § artskyddsförordningen, vilket bland annat innebär förbud mot att störa djuren eller förstöra deras fortplantningsområden eller viloplats. Tornseglare häckar maj-augusti, inga åtgärder för att flytta eller riva byggnaden får genomföras under tidsperioden 1 maj – 31 augusti. Om den gröna magasinsbyggnaden ska flyttas ska detta göras efter häckningsperioden. Byggnaden ska placeras så att tornseglarna även framöver har fri inflygning till sina bon.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

I Trafikverkets riktlinje landskap (TDOK 2015:0323) framgår att artrika infrastrukturmiljöer ska skapas, skötas och utvecklas och att biotopförluster ska undvikas. De funktionskrav som ställs på naturmiljö är:

- Samtliga artrika väg- och järnvägsmiljöer ska skötas och vid behov så att ekologisk status uppnås.
- Artrika miljöer ska utvecklas och skapas utifrån rådande ekologiska förutsättningar och anpassas till ett ekologiskt landskapssammanhang.
- Varje objekt som avser nyanläggning av infrastruktur ska utforma sidoytan med målsättning att skapa/återskapa en infrastrukturmiljö som anläggs utifrån rådande geologiska och ekologiska förutsättningar.

5.3.2 FÖRORENAD MARK

Två miljötekniska undersökningar har genomförts i området. 2018 togs en miljöteknisk undersökning fram av Norconsult. Den visar på förekomst av låga halter föroreningar i spårområdet. I tre provpunkter kunde metaller och bekämpningsmedlet Diuron påvisas. I dessa punkter var halterna mellan Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) om mindre känslig markanvändning (MKM).

Under hösten 2021 genomförde AFRY en miljöteknisk markundersökning på uppdrag av Trafikverket. Undersökningen visar på låga halter av föroreningar inom spårområdet. I fyra provtagningspunkter har metaller över MRR (minre än ringa risk) påvisats. I en av dessa påvisas även halt av PAH-H mellan KM och MKM. I en annan punkt påvisas metallerna arsenik och kadmium mellan KM och MKM, samt även metallen bly mellan MRR och FA (farligt avfall).

Provtagning av grundvattnet i det övre magasinet visar att det förekommer förhöjda halter av bland annat organiska föroreningar, nickel och zink på vissa platser.

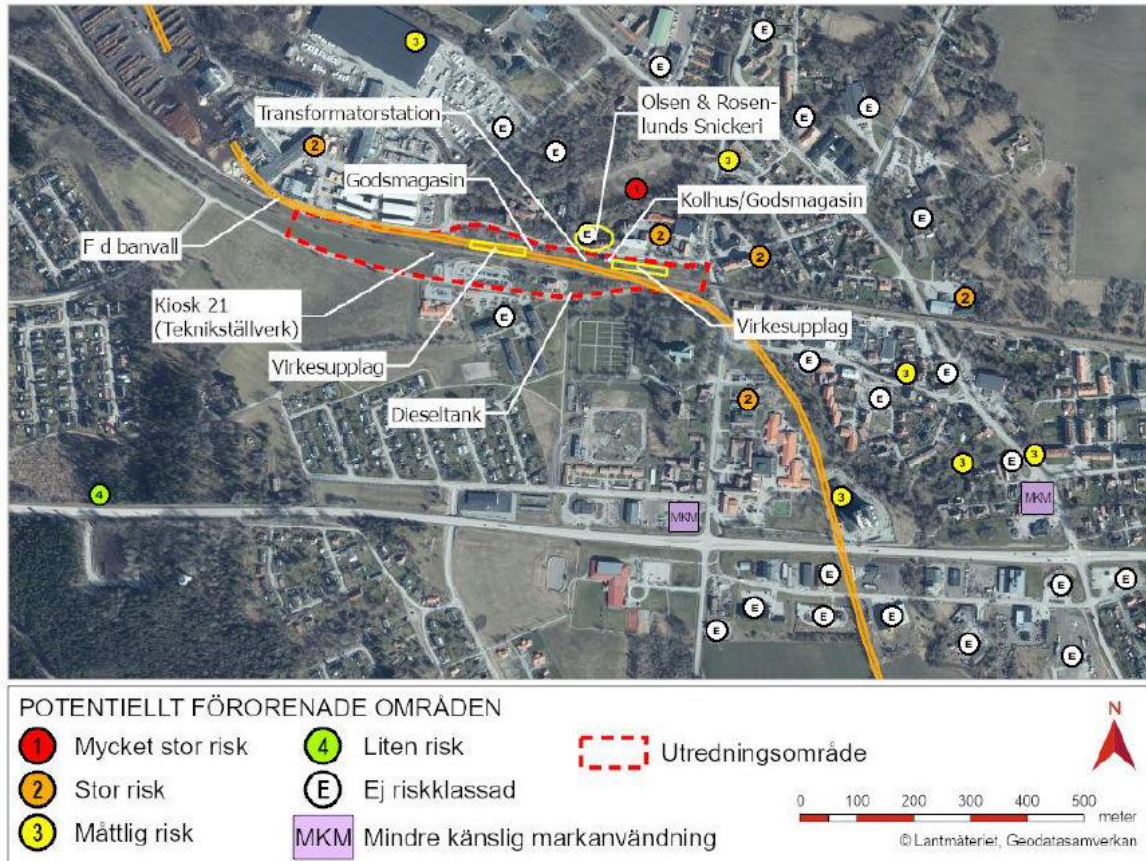
Undersökningarna visar på generellt låga halter i jord som berörs av schakt i projektet. De massor som uppvisade halter över mindre känslig markanvändning för ett antal ämnen ingick i en teknisk schakt som utfördes som rivning av spår 2-4 och ett antal betongkonstruktioner samt kontaktledningsbyte 2025. Dessa massor klassades som farligt avfall.

De översta jordlagren kan innehålla material med föroreningar från slippers och stoppbockar samt den invasiva arten blomsterlupin. Dessa schaktmassor ska hanteras som farligt avfall.

All hantering av förorenade massor, material och vatten ska samrådats med tillsynsmyndigheten.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

De undersökningar som har gjorts har varit översiktliga. Ytterligare förekomst av föroreningar inom utredningsområdet kan inte uteslutas. Vid misstanke om förorening i schaktmassor under byggskedet ska åtgärder vidtas och tillsynsmyndigheten informeras.



Figur 10. Potentiellt förorenade områden inom och omkring utredningsområdet.
Källa Trafikverket.

5.3.3 LEK OCH REKREATION

I området finns ingen anlagd yta för lek. Intill stationshuset finns mindre parkområden med potential att utvecklas ytterligare för vistelse. I dagsläget är dessa områden främst något man passerar. De ger en grön inramning till platsen och ger samtidigt ledtrådar om hur platsen har använts tidigare.

5.3.4 KULTURMILJÖ

Allén söder om spårområdet bestående av parklind och lönn ingår inte i den ursprungliga stationsmiljön men visar på ett fint sätt var den äldre vägen till stationen gick.

5.4 BEBYGGELSE

5.4.1 BEFINTLIG BEBYGGELSE

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Befintlig bebyggelse består av tre byggnader med kulturhistoriska värden, stationshuset från 1874, samt två magasinsbyggnader norr om spåren, se avsnitt 5.14 Kulturmiljö.

Heby station består av en 200 meter lång och 4 meter bred sidoplattform med väntkur/väderskydd. Intill stationen finns även ett väderskyddat cykelställ.

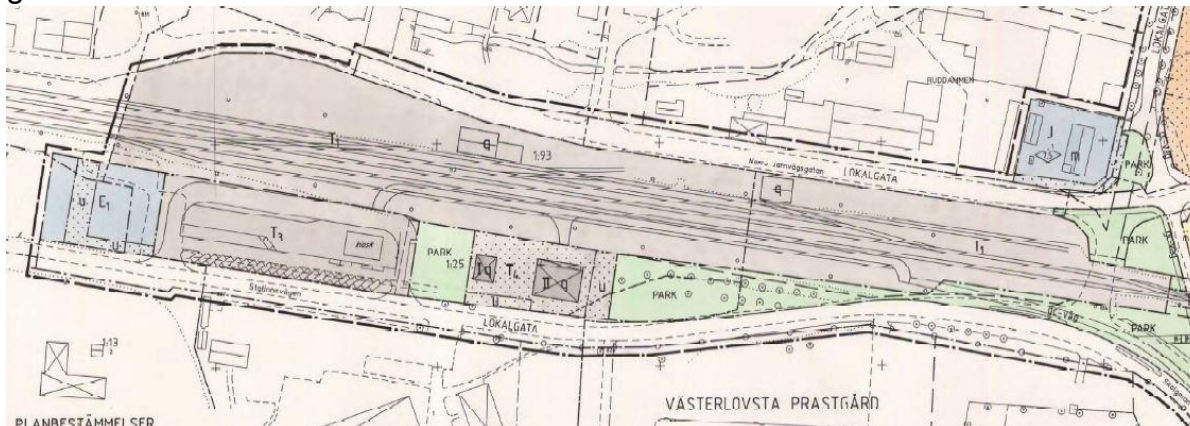
5.4.2 OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

I centrala Heby finns såväl kommersiell som offentlig service. Här finns livsmedelsaffärer, bibliotek, busstation, konditori m.m. Offentlig service som skola, förskolor, äldreboende och vårdcentral finns alla på gångavstånd från stationen. Cirka 500 meter söder om stationen finns även Heby arena med simhall, sporthall, gym och ishockeyrink. Idrottsplatsen Tegelvallen ligger cirka 500 meter norr om stationen.

5.5 KOMMUNALA

5.5.1 DETALJPLAN

Berört område omfattas av DP 273 Järnvägsbro Storgatan och stationsområde från 1997. Påverkat område är kring Järnvägsstationen, spårområdet samt del av Norra Järnvägsgratan och Stationsvägen. Genomförandetiden för DP 273 har gått ut.



Figur 11. Berörd del av gällande detaljplan DP 273. Primär markanvändning T, järnvägstrafik.

Det finns ett flertal pågående detaljplaner i närområdet. Norr och söder om stationen planeras för ytterligare bostäder. Båda dessa planarbeten är i dagsläget vilande. Väster om planområdet finns en planuppdag för en detaljplaneändring med syfte att möjliggöra ett industrispår till Setra trävaror. Även detta planarbete är i dagsläget vilande.

5.5.2 PLANBESKED

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Planbesked är lämnat 2021-12-06. Kommunstyrelsen beslutade om positivt planuppdrag 2021-12-03 (KS § 257).

5.5.3 ÖVERSIKTSPLAN

I Heby kommuns översiktsplan (ÖP 2040) noteras järnvägen med centralt placerade stationer som en tillgång, samtidigt som den också utgör en barriär och en risk- och störningskälla. En robust kollektivtrafik som resenärerna kan lita på och som svarar mot resenärernas behov anses viktigt för att kommunen ska kunna bidra till att nå de nationella hållbarhetsmålen.

I ett regionalt perspektiv anses det vara av stor vikt att Heby upprätthåller och utvecklar kommunikationsmöjligheterna till grannkommuner och dess centralorter. Ortens geografiska läge med goda pendlingsmöjligheter till närliggande städer anses vara en av de största kvaliteterna.

Den önskade exploateringen är förenlig med översiktsplanens intentioner.

5.5.4 KOMMUNALT BESLUTADE RIKTLINJER

Kommunens riktlinjer för dagvatten anger att dagvatten ska renas och fördröjas så nära källan som möjligt enligt trestegsprincipen. Steg ett innebär lokalt omhändertagande av dagvatten på fastighetsmark, steg två är flödesutjämning och rening och steg tre är avledning. Dagvatten ska utgöra en positiv resurs i landskapet och omhändertas så att det inte orsakar problem i andra områden. Dagvatten får inte medföra att recipientens status försämras eller att gällande miljökvalitetsnormer inte uppnås. Vid byggande, exploatering och planering ska beaktas att avrinningen från ett markområde inte bör öka jämfört med innan exploateringen.

I Heby kommuns parkeringsnorm anges att det för kontor behövs 19 parkeringsplatser per 1000 m² BTA, varav 16 är platser för anställda och 3 är platser för besökande. Stationshuset är ca 580 m² BTA vilket innebär att det enligt parkeringsnormen behövs 11 parkeringsplatser. Stationshuset har idag 9 parkeringsplatser väster om byggnaden samt 4 parkeringsplatser längs gatan.

5.6 REGIONALA

5.6.1 LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2022-2033

I länsplanen nämns nyanläggning av mötesspår som en av ett flertal åtgärder som planeras genomföras på Dalabanan för att förbättra kapaciteten. Den utvecklade pendeltågtrafiken skapar förutsättningar för ökad utbyggnad och utveckling i stationsnära områden. Järnvägsplanen nämns i genomförandeplanen för infrastruktursatsningar i Uppsala län 2023.

5.7 RIKSINTRESSEN

5.7.1 KOMMUNIKATIONER

Järnvägen är av nationellt intresse. Eftersom projektet syftar till att förbättra kapaciteten på järnvägen bedöms planen påverka riksintresset positivt.

5.8 MILJÖKVALITETSNORMER

5.8.1 LUFT

En objektiv skattning av luftkvaliteten inom Heby kommun utfördes under våren 2018 (Dnr 2018/34). Sammanfattningsvis är förutsättningarna för god luftkvalitet i Heby kommun goda. Några större vägar passerar genom kommunens orter, och det finns några belastade gaturum, men bebyggelsen är låg med få partier med instängande byggnadskorridorer. Skattningen visar inte på några akuta åtgärdsbehov.

5.8.2 VATTEN

Utredningsområdet ligger inom Enköpingsåsen Heby-Härnevi (SE 663485-156515). Enligt senaste klassningen från Vatteninformation Sverige (VISS) bedöms förekomsten ha god kemisk och kvantitativ status. En potentiell påverkan av klorid bedöms dock förekomma i förekomsten. Orsakerna tros kunna vara vägsalt och relict saltvatten. Grundvattenförekomsten används för dricksvattenförsörjning och är utpekad som ett skyddat område för dricksvattenförsörjningen.

Grundvattenförekomsten i Enköpingsåsen har kontakt med ytvatten via Örsundaån Vansjön – Fjärdhundra (SE 663969-156189). Enligt senaste klassningen från VISS bedöms förekomsten ha måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Anledningen är att gränsvärdena för ämnena kvicksilver och polybromerade difenyleterar (PBDE) överskrids i vattenförekomsten. Detta gäller för alla svenska ytvattenförekomster.

5.8.3 BULLER

Miljökvalitetsnormerna för buller anger att en bullerkartläggning ska göras i kommuner med mer än 100 000 invånare samt längs med de största vägarna och järnvägarna i landet. Då Heby kommun inte har över 100 000 invånare och järnvägen inte klassas som en av de största i landet omfattas sträckan inte av miljökvalitetsnormer för buller.

5.9 MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Dalabanan sträcker sig genom ett flertal kommuner. Ett flertal åtgärder planeras på Dalabanan för att höja kapaciteten, varav mötesspåret vid Heby station är en av dessa.

5.10 MILJÖ

5.10.1 STRANDSKYDD

Norr om planområdet rinner Arnebobäcken. Strandskyddet gäller 25 meter från strandkanten. Ett mindre område i den norra delen av planområdet omfattas av strandskyddet.

Strandskyddet upphävs inom planområdet enligt miljöbalken (1998:808) 7 kap. 18 c §. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Det område som strandskyddet upphävs i är även väl avskilt från området närmast strandlinjen av Norra Järnvägsgratan. Syftet med detaljplanen är att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.



Figur 12. Gällande strandskydd markerat med blå skraffering. Röd linje markerar ungefärligt planområde.

5.10.2 DAGVATTEN

Järnvägsanläggningen passerar tätbebyggelse där möjligheten till fullgoda öppna järnvägsdiken kommer att vara begränsade. Den generella lösningen kommer dock vara öppna dikessystem. Där utrymme för fullgoda diken inte finns avvattnas anläggningen med dräneringsledningar som komplement till grundare diken. Från lågpunkterna avleds vattnet med hjälp av kupol- eller rännstensbrunnar, med utlopp till befintliga diken och vattendraget Arnebobäcken strax norr om utredningsområdet.

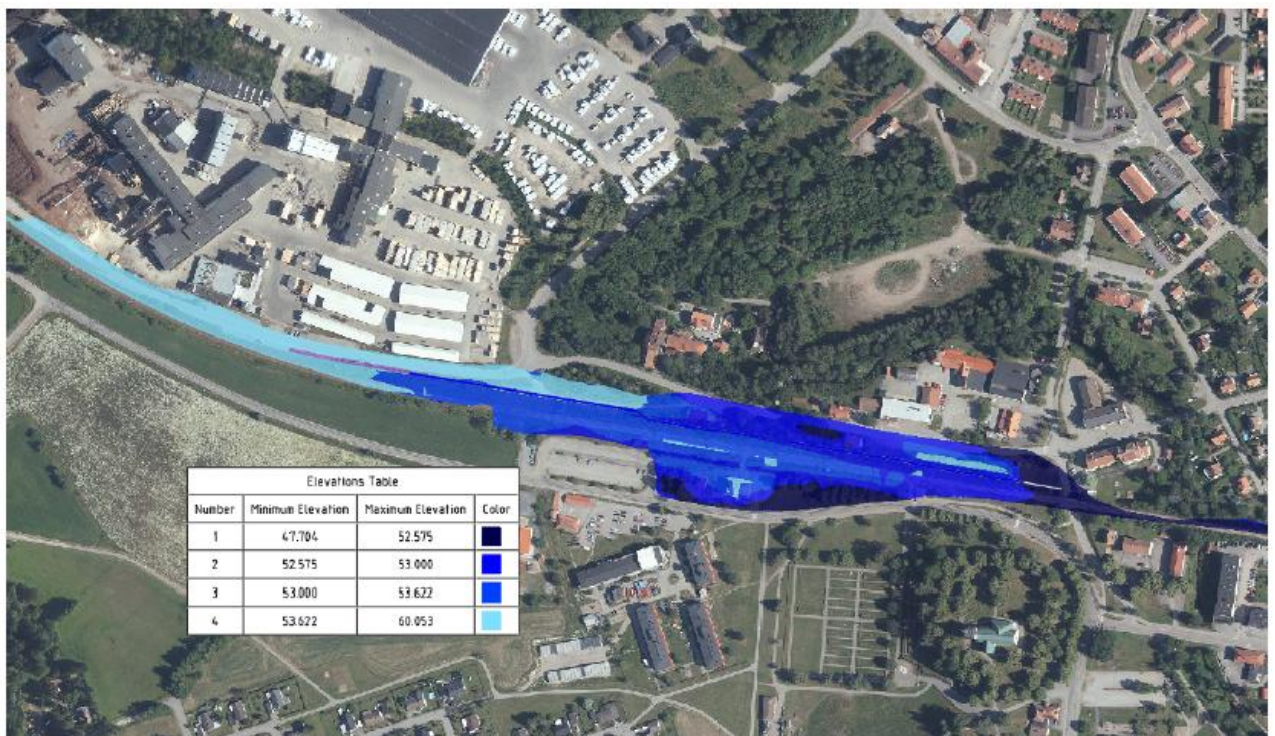
AFRY har på uppdrag av Trafikverket utrett de avvattnings tekniska förutsättningarna för planområdet (Avvattnings tekniska förutsättningar, Projekterings PM avvattning, AFRY 2023). Aktuellt planområde ligger inom

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

delavrinningsområde "Övre Örsundaån". Norr om planområdet rinner vattendraget Arnebobäcken. Sydöst om planområdet sammanförs bäcken med Örsundaån. Då Arnebobäcken saknar klassningar samt information om nivåer i Viss beskrivs Örsundaåns status i dess ställe.

Ekologisk klassning är satt till måttlig. En anledning är påväxt-kiselalger, vilket kan härledas till enskilda avlopp. Vattendraget överskrider även gränsvärdet för ammoniak. Även näringsämnen är ett problem. Dessa är kopplat till jordbruk och reningsverk uppströms i vattendraget. Örsundaån uppnår ej god kemisk status på grund av förhöjda värden av bromerade difenyleter och kvicksilver/kvicksilverföreningar. Bromerade difenyleter beror troligtvis på luftburna föroreningar, kvicksilver beror troligtvis främst på atmosfärisk deposition. Båda tros ha långväga ursprung.

Arnebobäcken bedöms vara recipient för avvattningen av stora delar av planområdet. Väster om stationsområdet (ljusblått område i bilden nedan) bedöms avvattningen ske med naturlig avrinning mot spårets båda sidor där vattnet infiltrerar i grönytorna.



Figur 13. Höjdanalys av befintlig anläggning. Mörkare områden redovisar punkter där marken är lägre än övrig mark. Källa Trafikverket

I dagsläget finns inga kända risker för översvämning i det aktuella området.

Anläggningen avvattnas idag med avrinning mot anläggningens båda sidor. En större dagvattenledning passerar öster om stationsbyggnaden vilken tros ta

hand om avvattnings från gator och ytor söder om banområdet och möjligen även från en del av banområdet.

5.11 HÄLSA OCH SÄKERHET

5.11.1 OMGIVNINGSBULLER

Ljudnivån och vibrationer längs järnväg påverkas bland annat av tågtyp, tågens längd och hastighet samt avståndet mellan järnväg och mottagaren, markförhållanden, topografi och om det finns några bullerreducerande åtgärder. Bostadshus och verksamheter finns 30-80 meter från spårområdet. Av dessa har 46 bostadsbyggnader och 8 undervisningslokaler/skolor identifierats bli bullerstörda om inga bullerskyddsåtgärder vidtas, se vidare avsnitt 7.5.1.

Vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur bör följande riktvärden normalt inte överskridas vid befintliga bostäder och skolor eller undervisningslokaler:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 60 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid uteplats)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Eftersom järnvägen inte projekteras med någon höghastighetssträcka över 250 km/h gäller riktvärdet 60 dBA för ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad.

En bostadsbyggnad anses bullerberörd om någon av följande ljudnivåer överskrids:

- Ekvivalent ljudnivå 60 dBA utomhus vid fasad.
- Ekvivalent ljudnivå 30 dBA inomhus i bostadsrum.
- Maximal ljudnivå 45 dBA inomhus nattetid i bostadsrum.
- Ekvivalent ljudnivå 55 dBA utomhus vid uteplats.
- Maximal ljudnivå 70 dBA utomhus vid uteplats.

Om riktvärdena inte uppfylls övervägs tekniskt möjliga bullerskyddsåtgärder där nyttan vägs mot kostnaden för åtgärden. Om det inte är tekniskt eller samhällsekonomiskt rimligt att uppfylla samtliga riktvärden gör Trafikverket avsteg enligt Trafikverkets vägledning för buller och vibrationer från trafik på järnväg.

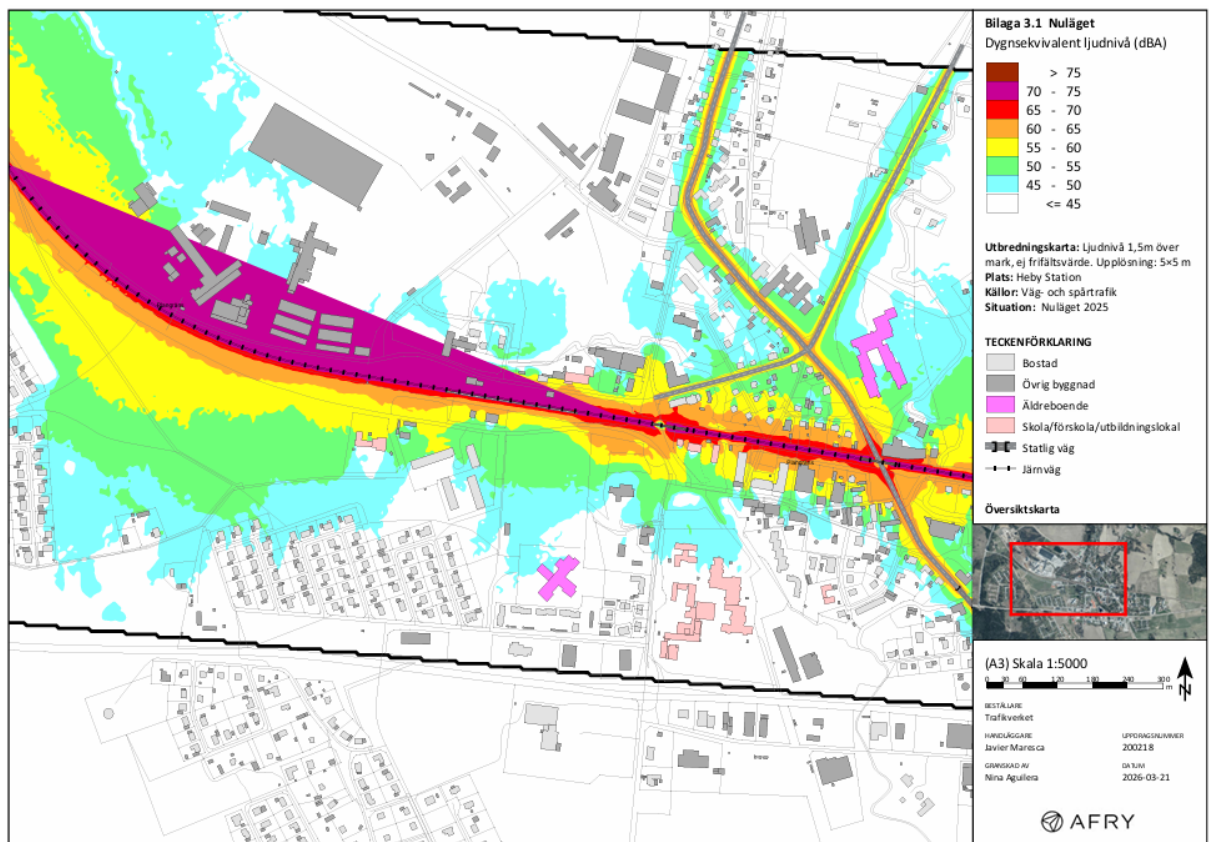
I enlighet med Naturvårdsverkets förslag i regeringsuppdraget har åtgärder för uteplatser övervägts först när maximal ljudnivå överskrider 70 dBA fler än fem gånger per timme eller när maximal ljudnivå beräknas överskrida 80 dBA.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Trafikverket har genomfört inventeringar och mätningar för att kunna avgöra om riktvärden inomhus och på uteplats nås.

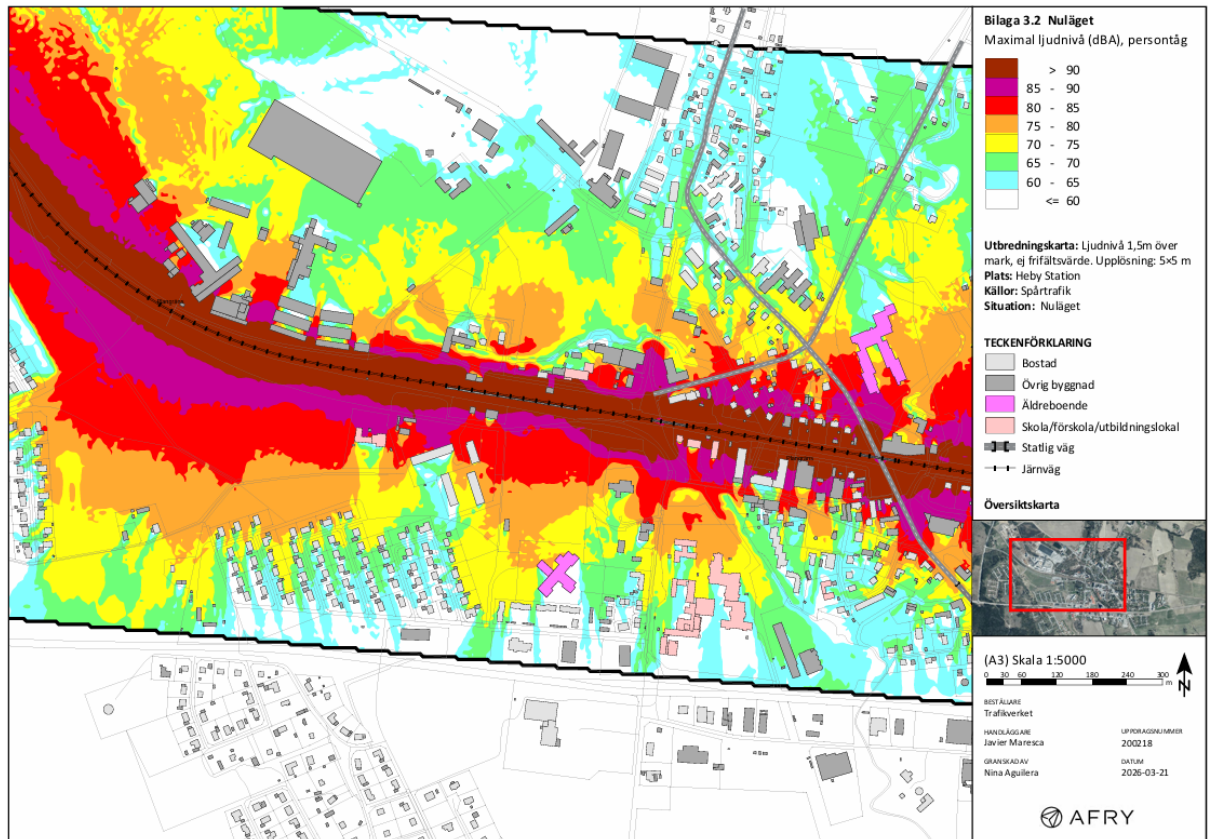
Området berörs i nuläget av buller från både spår- och vägtrafik. I bullerutredningen har buller från både väg och järnväg beräknats.

I nuläget beräknas elva byggnader utsättas för ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA utomhus vid fasad. Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå på skolgård överskrids vid förskolorna Lönneberga och Villekulla. Vid förskolan Bullerbyn och vid Heby skola överskrids maximal ljudnivå på skolgård.



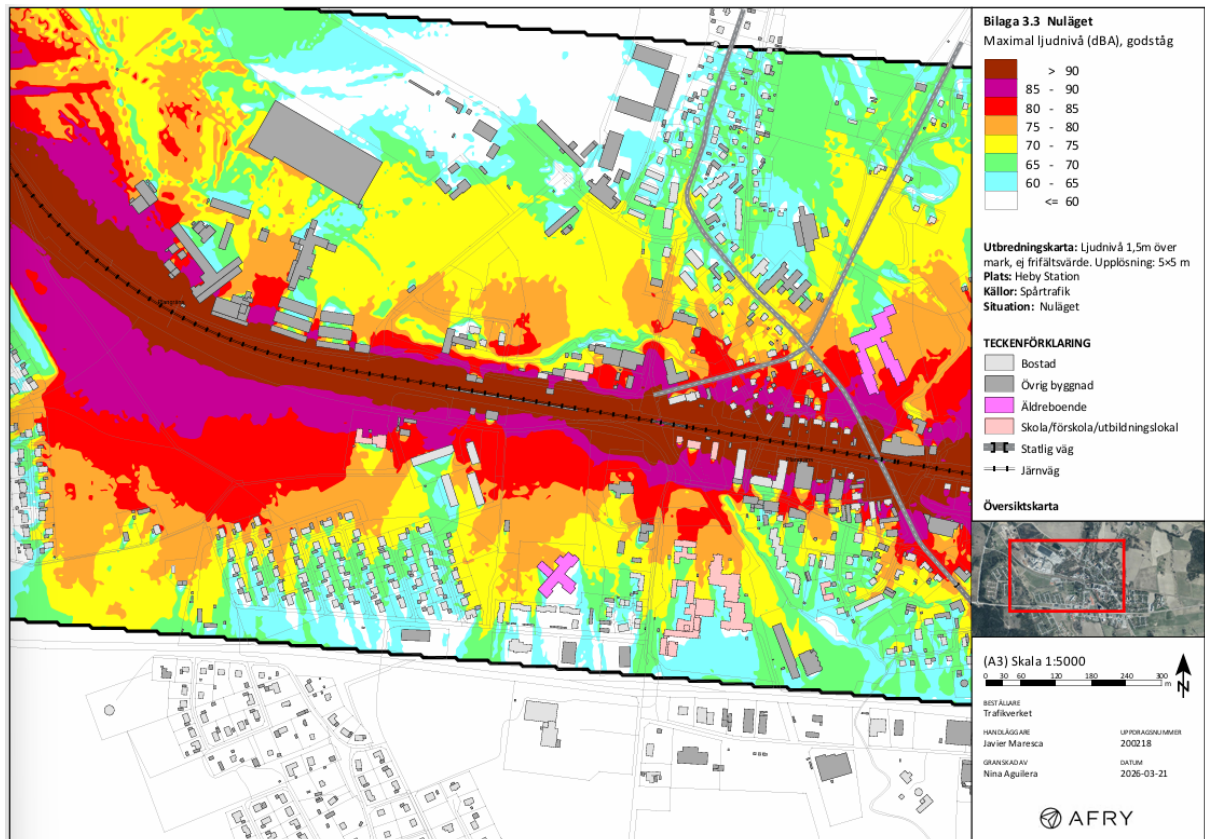
Figur 14. Nuläge, dygnsekvivalent ljudnivå. Källa: Trafikverket

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 15. Nuläge, maximal ljudnivå persontåg. Källa: Trafikverket

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 16. Nuläge, maximal ljudnivå godståg. Källa: Trafikverket

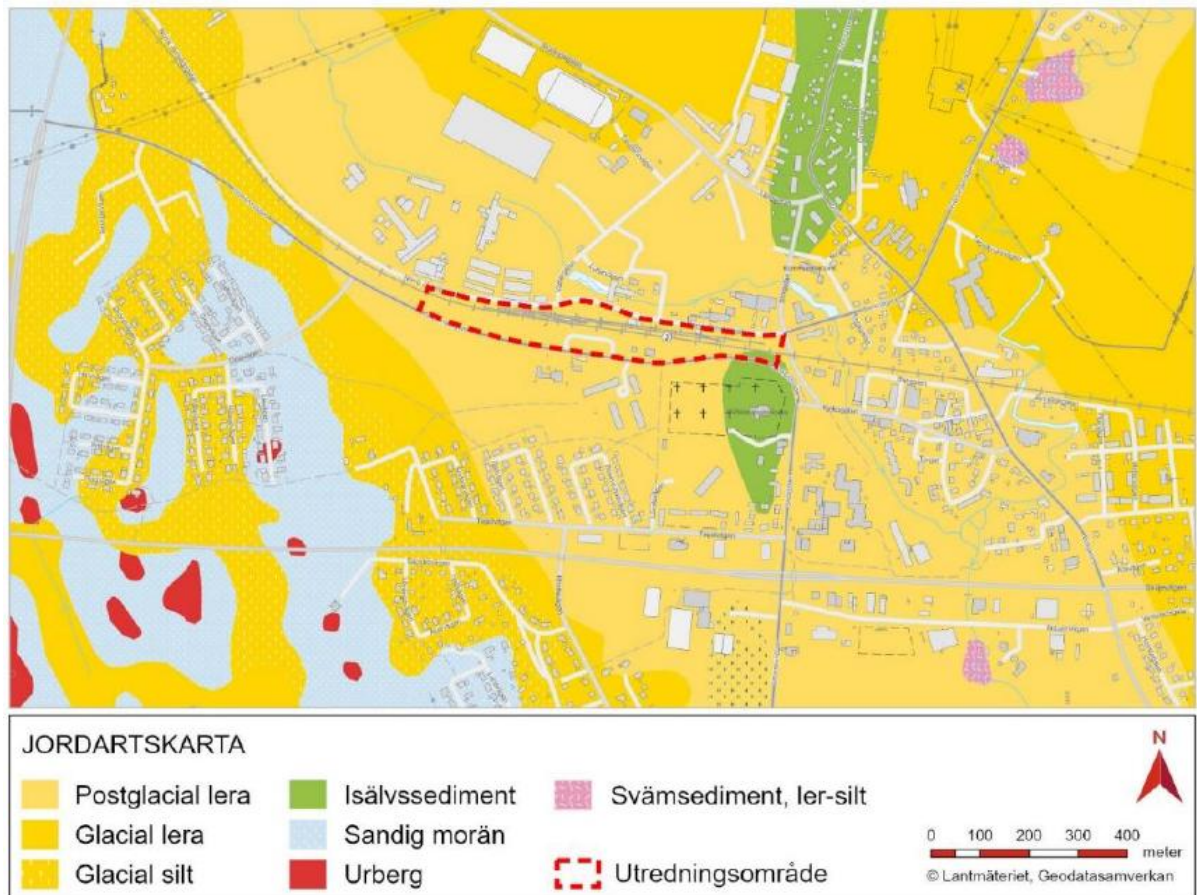
Spårnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar har övervägts men visat sig inte vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kan vara fönsteråtgärder, byte till ljuddämpad friskluftsventil, komplettering av vägg/tak med invändig gipsning, lokalt bullerskydd för uteplats eller lokal skärm vid till exempel fastighetsgräns. Trafikverket ansvarar för att genomföra dessa åtgärder i samråd med fastighetsägaren.

5.12 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Vid området närmast järnvägen består jorden enligt SGU:s jordartskarta av postglacial lera. I den sydöstra delen, vid kyrkan, finns ett område med isälvssediment som är en del av Enköpingsåsen. Enköpingsåsen är en rullstensås som sträcker sig från söder om Mälaren via Enköping och Heby och vidare norrut. En rullstensås utgörs av grövre och mer genomsläppligt jordmaterial än lera som är ett mycket tätt material. Jorddjupet i utredningsområdet varierar enligt SGU:s jordartskarta mellan 20 och 40 meter.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 17. SGU:s jordartskarta.

Enligt tidigare och nu utförda geotekniska undersökningar är jorddjupet mindre i den östra delen av utredningsområdet, för att därefter öka centralt inom utredningsområdet och minska något längre västerut. Jorddjupen som erhållits från de geotekniska undersökningarna varierar mellan ca 5 meter (utan bergstopp) och drygt 30 meter till konstaterat berg.

Jordlagerföljden utgörs generellt, under eventuell fyllning, överst av ca 2-5 meter siltig lera med torrskorpekaraktär, följt av mellan 2-12 meter siltig lera. Leran underlagras av allt grövre sediment som överst består av skiktad silt och mot djupet en grövre och fastare friktionsjord. Jorden vid kyrkan (isälvssedimentet) är inte närmare undersökt.

Inom området finns en väl utvecklad och mäktig torrskorpelera som är överkondoliserad. Inga betydande sättningar bedöms uppkomma för mindre laster så som anläggande av spår, plattformar och mindre teknikhus.

I läget för föreslagen bro består jorden av ca 1 meter fyllning ovanpå ca 2-3 meter torrskorpelera. Under det består jorden av ca 4-5 meter lera som övergår till mer siltig karaktär med djupet, ner till ca 14 meter. Berg har påträffats på ca 23 meters djup på norra sidan. Djup till berg bedöms vara större på södra sidan.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Bron förutsätts kunna grundläggas med bottenplatta på packad fyllning. Ny provtagning vid brostöden kommer behövas för att säkerställa grundläggningsmetod och underliggande jordlagerföljd.

Schakten för den planerade planskilda passagen bedöms bli ca 1,5-2 meter djup.

5.13 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Grundvatten i jord inom utredningsområdet är indelat i två vattenbärande grundvattenmagasin: ett ytligt magasin i fyllnadsmaterial vid markytan och ett undre magasin i den grövre friktionsjorden ovan berget. Magasinen separeras av ett mäktigt lerlager, vilket har låg genomsläpplighet och därmed begränsar utbytet mellan de två magasinen.

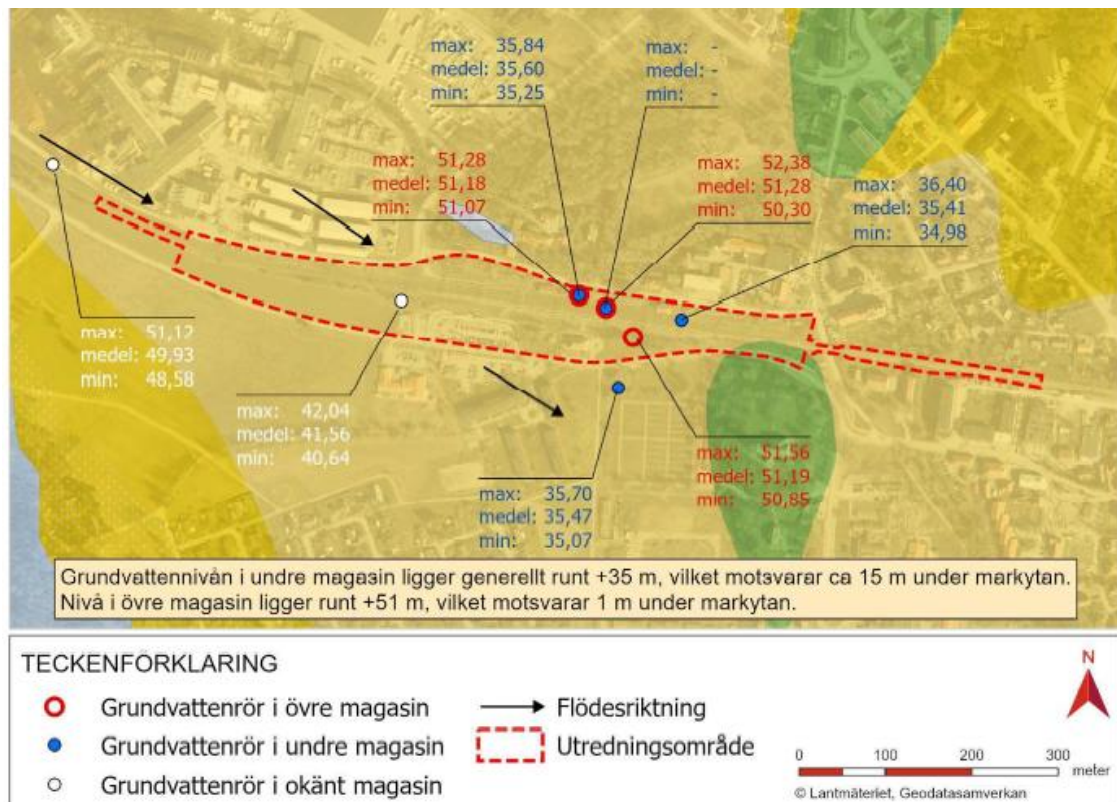
Det undre grundvattenmagasinet i utredningsområdet befinner sig under ett skyddande lager av siltig lera med en mäktighet varierande mellan 2-12 meter. Ovan den siltiga leran finns 2-5 meter siltig lera med torrskorpekaraktär som i vissa områden överlagras av fyllnadsmaterial.

Mätningar i installerade grundvattenrör har visat på en grundvattennivå i det undre magasinet som generellt ligger djupare än 10 meter under markytan. Uppmätta grundvattennivåer i det övre magasinet ligger generellt runt 1 meter under markytan.

Generell strömningsriktning i grundvattenmagasinen går i sydostlig riktning mot Enköpingsåsen Heby - Härnevi. I berggrunden finns en sprickzon som går från nordväst mot sydost genom utredningsområdet. Beroende på hur grundvattnet transporteras i sprickorna kan det ge upphov till variationer i grundvattennivå i det undre magasinet.

Grundvattennivåer har mätts i grundvattenrör enligt Figur 15. Nya grundvattenrör behöver installeras vid broläget för att fastställa grundvattennivå.

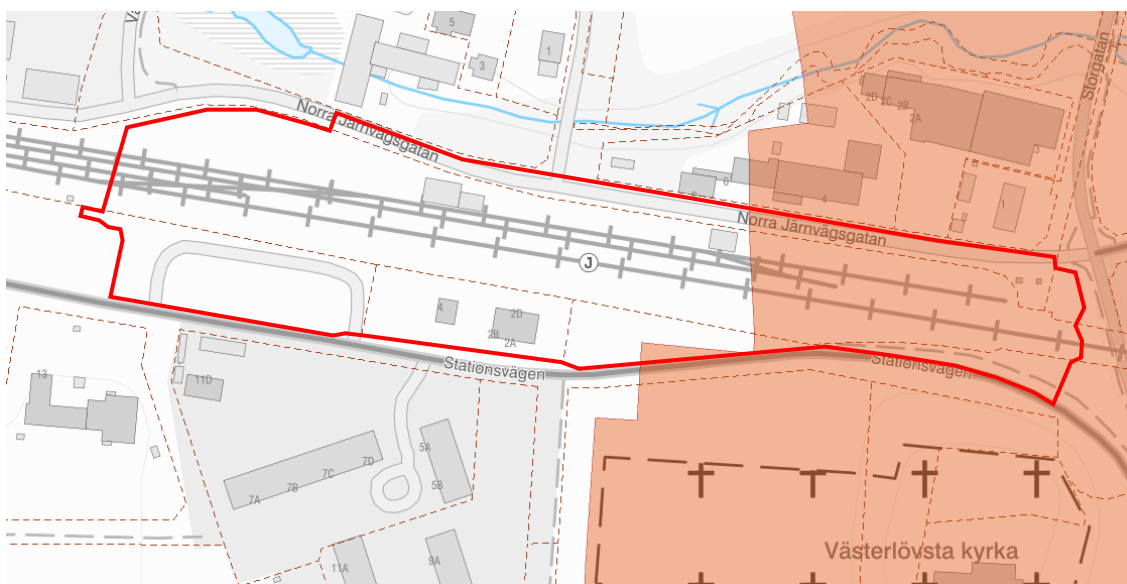
Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 18. Provtagningspunkter för grundvatten. Källa Trafikverket.

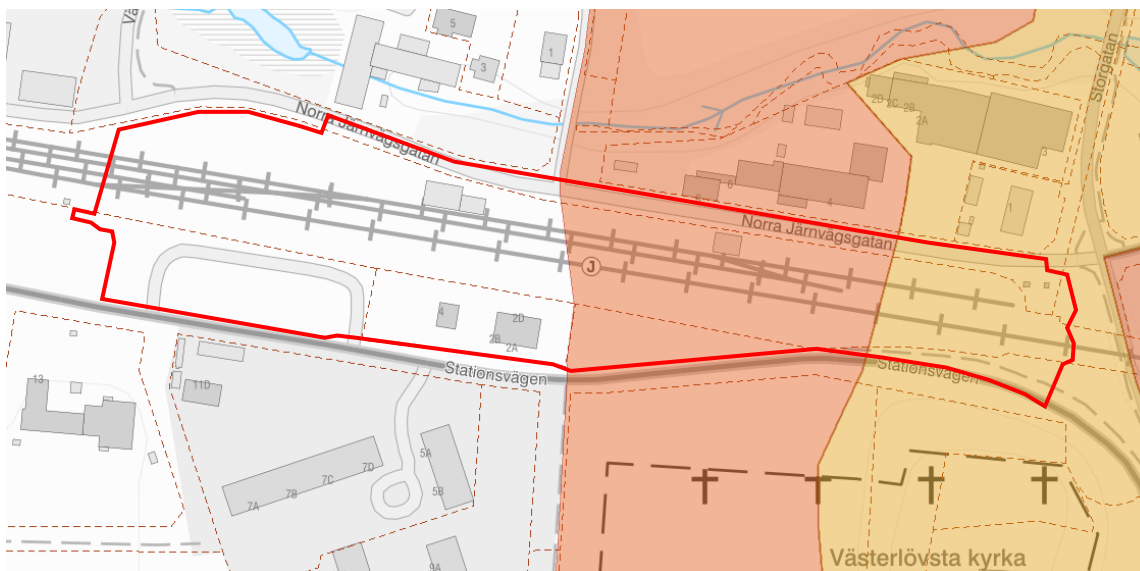
Östra delen av planområdet ligger inom den yttre skyddszonen för Hedåsens vattenskyddsområde. Det är av stor vikt att grundvattnet inte påverkas eller att eventuella föroreningar sprids ner till tåkten. Föreskrifterna för verksamhetsområdet ska därför tas i beaktande vid projektering och byggande. Enligt gällande bestämmelser får större schaktningsarbeten icke medföra bortledning av grundvatten.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 19. Yttre skyddsområde på gällande vattenskyddsområde. Röd linje markerar aktuellt planområde.

Vattenskyddsområdets avgränsning och föreskrifter är under revidering. I förslaget till nytt vattenskyddsområde ligger ungefär halva planområdet inom den preliminära skyddszonen, varav den östra delen inom den primära skyddszonen och resterande del inom den sekundära skyddszonen.



Figur 20. Förslaget nytt vattenskyddsområde som ännu ej är beslutat. Gult område markerar primär skyddszon. Oranget område markerar sekundär skyddszon. Röd linje markerar aktuellt planområde.

Under byggskedet kommer schakt utföras ned till ca +51,5 i två mindre långsmala schakt på båda sidor om befintligt spår. Inläckande vatten under entreprenadarbetet pumpas bort. Ingen spontlösning eller liknande kommer utföras.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Som högst bedöms ca 1,2 meter vattenpelare grundvaten behöva omhändertas från det övre grundvattenmagasinet. Bortledningen av grundvattnet kommer resultera i en nivåsenkning i det övre grundvattenmagasinet. Ingen dränerande effekt bedöms kvarstå efter att schakt för gångbro har färdigställts och återfyllts.

Ingen grundvattensenkning i det undre magasinet bedöms vara aktuell vare sig under eller efter avslutad entreprenad.

Gångbron bedöms inte riskera att påverka Enköpingsåsens kvantitativa eller kemiska status eller Hedåsens vattenskyddsområde.

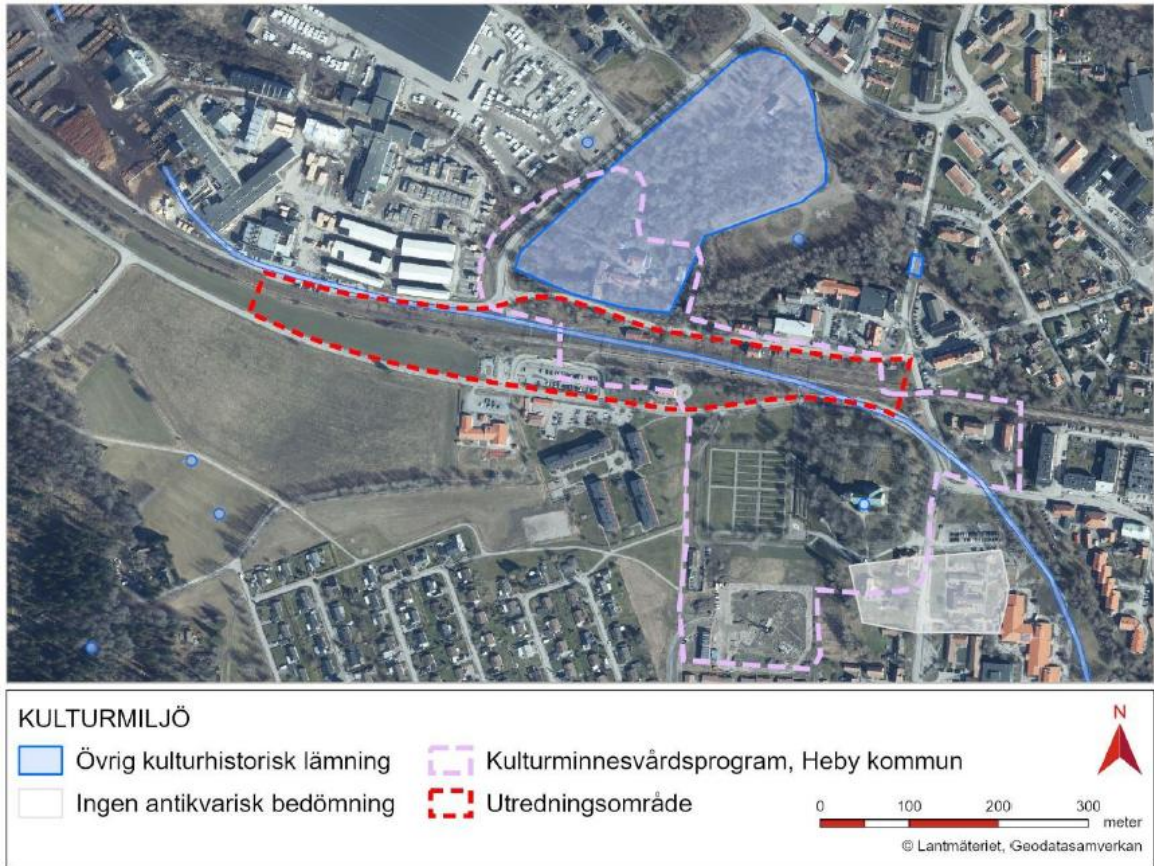
5.14 KULTURMILJÖ

Stationsområdet har ett högt kulturhistoriskt värde ur ett lokalt och regionalt perspektiv. Stationsmiljön från 1873-74 är i princip komplett, med många funktionsområden kvar som är lätta att läsa av och förstå. Kommunens kulturmiljöprogram anger att både stationshuset och de två magasinbyggnaderna har sådana kulturhistoriska värden att förvanskingsförbud bör gälla. Vidare anges att magasinbyggnaden i två våningar med vind från 1910 är i dåligt skick och det är angeläget att de åtgärder vidtas som behövs för att den inte ska behöva rivas.

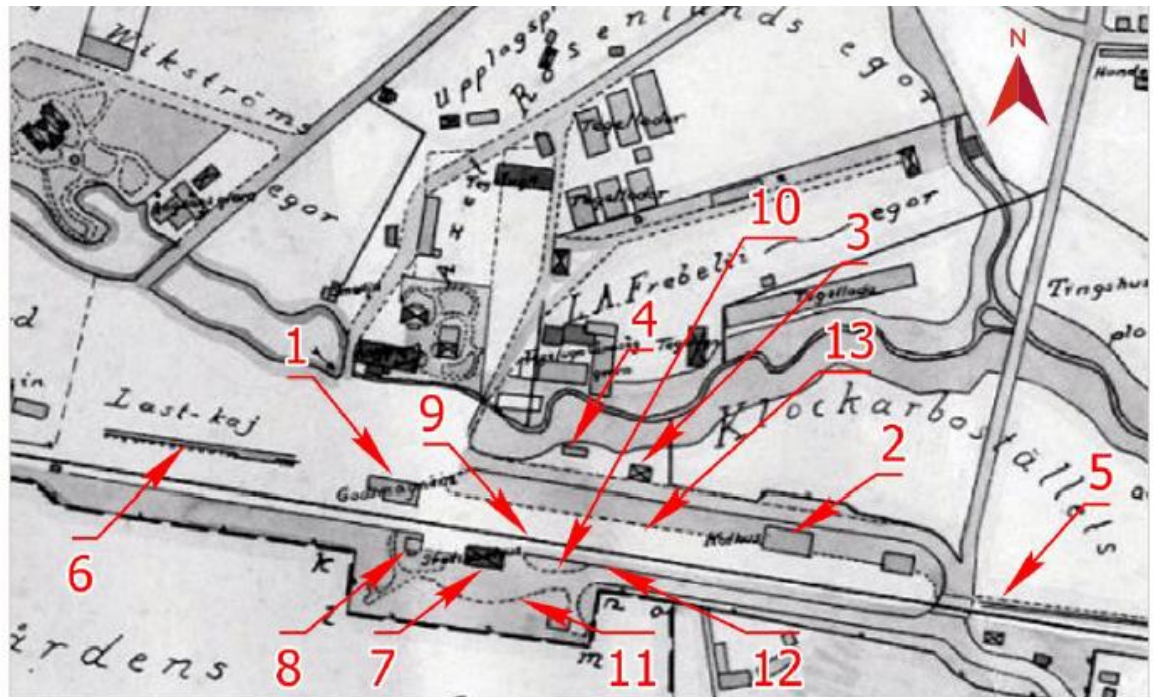
Järnvägen hörande till stambanan Uppsala-Krylbo invigdes 4 augusti 1873 och året efter stod stationsbyggnaden klar. Denna fick dock rivas när järnvägen mellan Enköping och Runhällen anlades och ett nytt stationshus i sten uppfördes. 1906 invigdes banan Enköping-Runhällen vilket gjorde Heby till en järnvägsknut. Den senare avvecklades under 1960-talet. Stationsområdet har haft en tydlig uppdelning med persontrafikspår i söder och godstrafikspår i norr.

Merparten av de anläggningar som tillkommit både för norra stambanan och för banan Enköping-Runhällen finns bevarade i stationsområdet. Inom planområdet finns två magasinbyggnader som är skyddade med q i gällande detaljplan. Skyddet innebär förvanskingsförbud enligt 8 kap. 13 § PBL. Godsmagasinen och lastkajer norr om järnvägen pekas i kulturarvsanalysen ut som stationssamhällets själva grundvärde.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 21. Karta över Heby med utpekade lämningar enligt KMR samt kommunens intresseområden för kulturmiljö. Källa Trafikverket.



Figur 22. Järnvägsmiljöns utpekade kulturmiljövärden. Källa Trafikverket.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

1. Godsmagasin, uppfört 1871-74, ursprungligen tillhörande gods på stambanan. q-märkt (får ej förvanskas). Kulturhistorisk värdering: mycket hög.
2. Kolhus/godsmagasin, uppfört mellan 1873-1880. q-märkt (får ej förvanskas). På planritning från 1881 benämns byggnaden som kolhus. Från 1909 har byggnaden fungerat som godsmagasin för sträckan Enköping-Runhällen. Kulturhistorisk värdering: mycket hög.
3. Personalbostad, uppförd 1873-1881. Kulturhistorisk värdering: hög.
4. Uthus, tillhör ovanstående bostad. Kulturhistorisk värdering: medel.
5. Lastkaj av sten, uppförd mellan 1873-1881. Kulturhistorisk värdering: medel.
6. Lastkaj, träkonstruktion från 1873-1881. Ej bevarad, platsen för lastkajen är synlig inne på banområdet. Kulturhistorisk värdering: medel.
7. Stationsbyggnad, uppförd 1873-1874, fick sitt nuvarande utseende 1930. Kulturhistorisk värdering: mycket hög.
8. Avträde för allmänheten, återfinns på karta från 1873. Troligen uppfört och ombyggt samtidigt som stationshuset. Kulturhistorisk värdering: mycket hög.
9. Personplattform, stenkonstruktion uppförd 1873, delvis bevarad idag. Kulturhistorisk värdering: mycket hög.
10. Trädallé, tillkommen efter år 1910. Delar av allén finns kvar idag. Kulturhistorisk värdering: medel.
11. Parkmiljö, anlagd samtidigt som stationshuset. Stora delar försvann 1967 vid ombyggnad av Stationsgatan. Enstaka lövträd återfinns idag norr om Stationsgatan. Kulturhistorisk värdering: hög.
12. Dieseltank, avlång cylinderformad konstruktion i anslutning till äldre perrong, inklädd med betong. Funktion som dieseltank för tågen. Kulturhistorisk värdering: medel.
13. Transformatorstation, härrör från elektrifieringen av järnvägen. Riven idag med platsen synlig. Kulturhistorisk värdering: medel.

Det röda godsmagasinet är byggt mellan 1871 och 1874. Byggnaden har bedömts ha ett okej skick men renoveringsbehov föreligger. Godsmagasinet är en mycket tidstypisk SJ-byggnad och har ett mycket stort värde för Heby och förståelsen av tätorten som samhälle med anläggandet av järnvägen på 1870-talet.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 23. Heby godsmagasin sett från sydost. Foto Arkeologgruppen AB. Källa Trafikverket

Den gröna magasinsbyggnaden är byggd före 1910-talet. Skicket är osäkert, stora renoveringsbehov föreligger. Denna byggnad är inte en tidstypisk SJ-byggnad men den har ändå ett stort miljövärde för Heby och förståelsen för miljön kring stationen. Byggnaden har dock en typisk utformning för magasinsbyggnader.



Figur 24. Det gröna godsmagasinet sett från söder. Foto Arkeologgruppen AB. Källa Trafikverket

Cirka 100 meter söder om spårområdet ligger Västerlövsta kyrka. Kyrkan är ett kyrkligt kulturminne och lagskyddas enligt 4 kap. KML och omfattas av tillståndsplikt enligt 4 kap. 3 § KML.

5.14.1 FORNLÄMNINGAR

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

5.14.2 BYGGNADSMINNEN

Byggnader som har särskilt värde från historisk, kulturhistorisk eller miljömässig synpunkt får inte förvaskas (8 kap. § 13 PBL). Flera av byggnaderna inom planområdet är skyddade i gällande detaljplan genom bestämmelsen q, byggnadens karaktär får inte förvanskas.

5.14.3 KYRKLIGT KULTURARV

Västerlövsta kyrka ligger sydost om Heby station. Kyrkan härrör från 1400-talet och är utpekad som kyrkligt byggnadsminne enligt kulturmiljölagen (KML). Kyrkan ligger utanför planområdet och bedöms inte påverkas av de planerade förändringarna.

5.15 SOCIALA

Trafikverket har genomfört en barnkonsekvensanalys (BKA) med syfte att utreda vilka brister och faror som kan påverka och försvåra barnens rörelsemönster när de ska förflytta sig mellan viktiga målpunkter som skola, bostad, kompisar och lekplatser. Dialog har förts med vårdnadshavare och personal på Lönneberga förskola genom en enkät. Det kom endast in ett fåtal svar på enkäten. I enkäten identifierades tre platser som upplevdes farliga. Samtliga var utanför planområdet och var korsningar eller platser där gående korsade en väg.

5.16 TEKNIK

Ett flertal både korsande och längsgående markkablar finns i området. Utöver det finns även vatten- och dagvattenledningar samt Trafikverkets anläggningar och kablar.

5.17 SERVICE

I Heby finns flera förskolor samt skola F-9. Vårdcentral, tandvård och apotek finns ca 500 meter från planområdet. Ca 300 meter söder om planområdet ligger ortens vård- och omsorgsboende. I centrum ca 500 meter öster om planområdet finns butiker, bibliotek, bank, café och restaurang. I Heby finns även sim- och sporthall ca 500 meter söder om planområdet och Tegelvallens idrottsplats ca 400 meter norr om planområdet.

5.18 TRAFIK

Dalabanans kapacitet är begränsad. Sträckan utgör en viktig transportsträcka mellan Stockholm och Dalarna. För att möta behovet av framtidens hållbara resande planeras diverse kapacitetshöjande åtgärder på sträckan. Mötesspåret med tillhörande plattform ska möjliggöra både tågmöte och resandeutbyte i båda riktningarna samtidigt. Detta är en viktig pusselbit för att möjliggöra tätare trafik, snabbare restid och minskade förseningar på sträckan.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Dalabanan mellan Uppsala och Sala via Heby trafikeras till största del av regionaltåg och fjärrtåg mellan Dalarna och Stockholm. Heby station är en viktig hållplats för pendlare till och från Sala och Uppsala och ett viktigt stråk för att nå Uppsala/Arlanda och Stockholm. Järnvägstrafiken vid Heby station utgörs av godståg (0,6/dygn), persontåg (38,2/dygn) varav 24,7 st pendeltåg Uppsala-Sala med stopp i Heby samt tjänstetåg (0,1 st/dygn). Nuvarande enkelspår genom Heby tillåter en hastighet av 150 km/h.

Heby station är klassad som stationsklass 4, vilket innebär att stationen har en mindre resenärsström, 250-1000 påstigande per årsmedelsdygn (ÅMD) och att stationen finns i mindre ort, 5000-25000 personer.

Möjligheterna att bygga ett industrispår till Setra Trävaror AB nordväst om stationen är under utredning. Syftet är att möjliggöra säkrare och effektivare av- och pålastning.

Söder om stationen passerar Stationsvägen i öst-västlig riktning. Stationsvägen är sedan 2022 kommunal gata. Stationsvägen ansluter till pendelparkering och busshållplats intill stationen samt till vändplatsen intill stationshuset. Stationsvägen hade 2019 en ÅDT (årsdygnstrafik) på 1421 fordon.

Norr om järnvägen sträcker sig kommunala Norra Järnvägsgatan parallellt med järnvägen. På Norra Järnvägsgatan finns ingen uppmätt ÅDT enligt NVDB.

Från stationen finns gång- och cykelvägar österut mot Heby centrum, västerut till förskolan Lönneberga samt söderut mot kyrkan, det nya vård- och omsorgsboendet samt bostadsområdena i västra delen av orten. Norr om stationen finns inga anslutande gång- och cykelvägar.

Mälartåg trafikerar sträckan Uppsala-Sala med 14 avgångar i vardera riktningen på vardagar, varav cirka 10 av dessa fortsätter till Västerås och Eskilstuna. På helgerna avgår 8 avgångar i vardera riktningen.

Vid Heby station trafikerar UL:s regionbussar 848 Uppsala-Sala, 865 och 867 Östervåla-Heby samt 225 Heby-Enköping. 848 trafikerar med halvtimmestrafik på vardagar och heltimmestrafik på helger. 865 trafikerar med 11 avgångar i vardera riktningen på vardagar och 5 avgångar på helger, 867 trafikerar med 2 avgångar i vardera riktningen på vardagar. 225 trafikerar med 9 avgångar i vardera riktningen på vardagar respektive 3 avgångar på helger.

6 PLANERINGSUNDERLAG

6.1 KOMMUNALA

6.1.1 DETALJPLAN

Detaljplanen ersätter del av DP 273 Järnvägsbro Storgatan och stationsområdet som vann laga kraft 1997-05-12.

6.1.2 GRUNDKARTA

Grundkartan utgörs av ett utdrag ur Heby kommuns primärkarta.

6.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Aktuell översiktsplan för Heby kommun är Översiktsplan 2040 [Översiktsplan 2040 Antagandehandling](#)

6.1.4 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6§ MILJÖBALKEN (1998:808)

Undersökning av en strategisk miljöbedömning för plan, 2026-05-22.

6.1.5 SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Kommunstyrelsen tar beslut om betydande miljöpåverkan under samrådsskedet.

6.1.6 KULTURMILJÖPROGRAM

Heby kommun, *Kulturmiljöprogram*, antaget december 2022,
<https://kartor.heby.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=721c21c3913c4542848ffded040596b3>

6.1.7 RIKTLINJER FÖR DAGVATTEN

Heby kommun, *Riktlinjer för dagvatten i Heby kommun*, antaget februari 2017,
<https://www.heby.se/download/18.3b26467617dc1ebe39ece3cc/1643207019008/Riktlinje%20f%C3%B6r%20dagvatten%20i%20Heby%20kommun.pdf>

6.1.8 PARKERINGSNORM

Heby kommun, *Parkeringsnorm*, Bilaga 2 till Trafikplan Heby kommun, 2008

6.2 UTREDNINGAR

6.2.1 DAGVATTENUTREDNING

Trafikverket, *Projekterings PM Avvattnings, Heby mötesspår och industrispår*, 2025-12-16

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Trafikverket, *Avvattningstekniska förutsättningar, Heby mötesspår*, 2023-06-27

Trafikverket, *PM Vattenmiljö, Heby station – Mötesspår och planskild passage*,
2024-04-01

6.2.2 NATURINVENTERING

Trafikverket, *Naturvärdesinventering Heby mötesspår och Heby industrispår*,
2025-12-16

Trafikverket, *PM Inventering av fladdermöss och hussvala*, 2022-08-30

Trafikverket, *PM Skyddsåtgärder och försiktighetsmått artrik järnvägsmiljö, Heby mötesspår och Heby industrispår*, 2021-12-15

6.2.3 GEOTEKNISK UTREDNING

Trafikverket, *PM Geoteknik*, 2025-12-16

Trafikverket, *Markteknisk undersökningsrapport*, 2024-04-01

6.2.4 MARKMILJÖUTREDNING

Trafikverket, *PM Markmiljöundersökning, Heby station – Mötesspår och planskild passage*, 2025-12-16

6.2.5 BULLERUTREDNING

Trafikverket, *Bullerutredning, Heby station – Mötesspår och planskild passage*,
2026-03-24

6.2.6 LANDSKAPSANALYS

Trafikverket, *PM Inledande landskapsanalys och gestaltungsavsikter, Heby mötesspår och industrispår*, 2022-02-01

Trafikverket, *Gestaltningssprogram, Heby station – Mötesspår och planskild passage*, 2025-12-16

6.2.7 BARNKONSEKVENSANALYS

Trafikverket, *Barnkonsekvensanalys, Heby station – Mötesspår och planskild passage*, 2026-03-24

6.2.8 KULTURMILJÖUTREDNING

Arkeologgruppen AB, *Kulturarvsanalys, typfall 2, projekt Heby mötesspår och Heby industrispår*, 2025-12-16

Stiftelsen Kulturmiljövård, *Gröna magasinet, Heby station, Antikvariskt och tekniskt utlåtande avseende status*, 2022-06-15

6.3 REGIONALA

6.3.1 LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR I UPPSALA LÄN 2022-2033

Region Uppsala, *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022-2033*,

<https://publikdocplus.regionuppsala.se/Home/GetDocument?containerName=e0c73411-be4b-4fee-ac09-640f9e2c5d83&reference=DocPlusSTYR-31319&docId=DocPlusSTYR-31319&filename=TS%20-%20L%C3%A4nsplan%20f%C3%B6r%20regional%20transportinfrastruktur%20i%20Uppsala%20l%C3%A4n%202022-2033%20fastst%C3%A4lld.pdf>

6.4 ANNAT

6.4.1 JÄRNVÄGSPLAN

Trafikverket, *Järnvägsplan, Heby station – Mötesspår och planskild passage*, granskningshandling, 2026-03-24

7 KONSEKVENSER

7.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER

Två markområden kommer regleras över till befintlig järnvägsfastighet, Heby 1:93, genom en lantmäteriförättning.

Ca 152 m² kommer övergå från Västerlövsta Prästgård 1:25 till Heby 1:93. Västerlövsta Prästgård 1:25 ägs av Hebyfastigheter AB.

Ca 483 m² kommer övergå från Västerlövsta Prästgård 1:13>3 till Heby 1:93. Västerlövsta Prästgård 1:13 ägs av Heby kommun.

Se vidare under avsnitt 8.2.1.

7.2 NATUR

7.2.1 GRÖNOMRÅDE

Alléträden bedöms inte vara fluktuationskänsliga för eventuella grundvattensänkningar. Tre alléer inom planområdet bedöms i viss utsträckning kunna bli påverkade av den planskilda passagen. I alléerna finns det skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Placeringen av den planskilda passagen har skett med hänsyn till de biotopskyddade alléerna för att göra så litet intrång i alléerna som möjligt.

Allé 1 består av tio träd längs Norra Järnvägsgatan, en parklind och fyra lönnar närmast järnvägsområdet och fem yngre lönnar norr om gatan. Ett av träden närmast järnvägsområdet bedöms eventuellt behöva avverkas, den flerstammiga parklinden intill den röda magasinsbyggnaden.

Allé 2 och 3 består av yngre björk, lönn och rönn respektive parklindar och en lönn. Båda alléerna står i ett parkområde söder om spårområdet. Enstaka hålträd förekommer i den sistnämnda allén. Allé 2 tillkom efter 1910 och bedöms inte vara endel av den ursprungliga järnvägs miljön. Två till tre yngre björkar bedöms behöva tas ner i allé 2. Alla träd i allé 3 kan stå kvar.

Då flera yngre träd tas ner bedöms påverkan ur ett naturvärdesperspektiv bli liten. Nedtagna alléträd ersätts med nya träd i anslutning till befintlig allé på den norra sidan av järnvägen, öster om den gröna magasinsbyggnaden. Om möjlig används nedtagna träd för att anlägga ett större insektshotell på den norra sidan av spårområdet. Nedtagna alléträd läggs upp i faunadepå.

7.2.2 LANDSKAPSBILD

Landskapsbilden bedöms påverkas måttligt av det planerade projektet med en planskild passage över järnvägen som är synlig i landskapet. Även hissarnas uppstickande partier kommer bli synliga men bedöms inte påverka den visuella miljön runt Västerlövsta kyrka.

Utformningen av den planskilda passagen får stor betydelse för om de tillkommande elementen ger en positiv eller negativ inverkan på omgivande landskap. Med en lämplig gestaltning som är anpassad till den befintliga miljön kan passagen ge en positiv inverkan på platsen.

När träd tas ned påverkas även rumsligheten i området. Nya siktlinjer skapas både från Stationsvägen och från Norra Järnvägsgatan.

7.2.3 NATUR OCH FRIYTOR

Byggskedet kan innebära risk för störning under tornseglarnas häckningsperiod.

I den norra delen av planområdet finns ett flertal yngre exemplar av alm. Eftersom de är unga bedöms de hysa ett lågt naturvärde. Några almar kommer tas bort i och med det planerade projektet, men då det finns ett stort antal almar kvar bedöms bortfallet endast medföra en liten negativ påverkan.

7.3 MILJÖ

7.3.1 MILJÖBEDÖMNING

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

En behovsbedömning avseende betydande miljöpåverkan har gjorts enligt PBL 4:34 och 6 kap MB. Planändringen bedöms inte medföra sådana förändringar och påverkan att den fordrar en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen tar ställning till undersökningen i samrådet.

Planförslaget bedöms vara förenlig med hushållningsbestämmelserna enligt kap 3 MB, planområdet ingår inte i något av de områden som omnämns i kap 4 MB. Förslagets genomförande bedöms inte heller medföra att de gällande miljökvalitetsnormerna enligt MB kap 5 överskrids.

7.3.2 STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)

En undersökning av en strategisk miljöbedömning för plan har gjorts för detaljplanen. Detaljplanen möjliggör en utbyggnad av Dalabanan vilket ger förutsättningar för ökad trafik på järnvägen. Det kan medföra en viss ökning av buller, vibrationer och risker kopplat till tågtrafiken och transporter av farligt gods på järnvägen. Trafikverket kommer erbjuda bullerdämpande åtgärder för berörda fastigheter vilket innebär att bullernivåerna efter utförda åtgärder blir lägre än nuläget.

Tre till fyra alléträd kan behöva tas ned vid genomförandet av detaljplanen. Dessa planeras läggas i en faunadepå samt ersättas av nya träd inom stationsområdet.

Häckande tornseglare finns inom planområdet. Genomförandet av planen ska planeras för att minimera risken för störning under häckningssäsongen.

Sammantaget bedöms detaljplanen inte innebära betydande miljöpåverkan.

Kommunstyrelsen tar beslut om betydande miljöpåverkan under samrådsskedet.

7.3.3 STRANDSKYDD

Strandskyddet upphävs inom planområdet enligt miljöbalken (1998:808) 7 kap. 18 c §. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Upphävandet bedöms inte få några konsekvenser för strandskyddets syften då området redan idag är taget i anspråk. Mellan planområdet och aktuellt vattendrag går även en väg vilket gör att det område där strandskyddet upphävs är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

7.3.4 DAGVATTEN

Spåraneläggningen avvattnas idag med avrinning mot båda sidor. Befintlig plattform på södra sidan är ca 600 m² och avvattnas mot en gräsbeklädd slänt

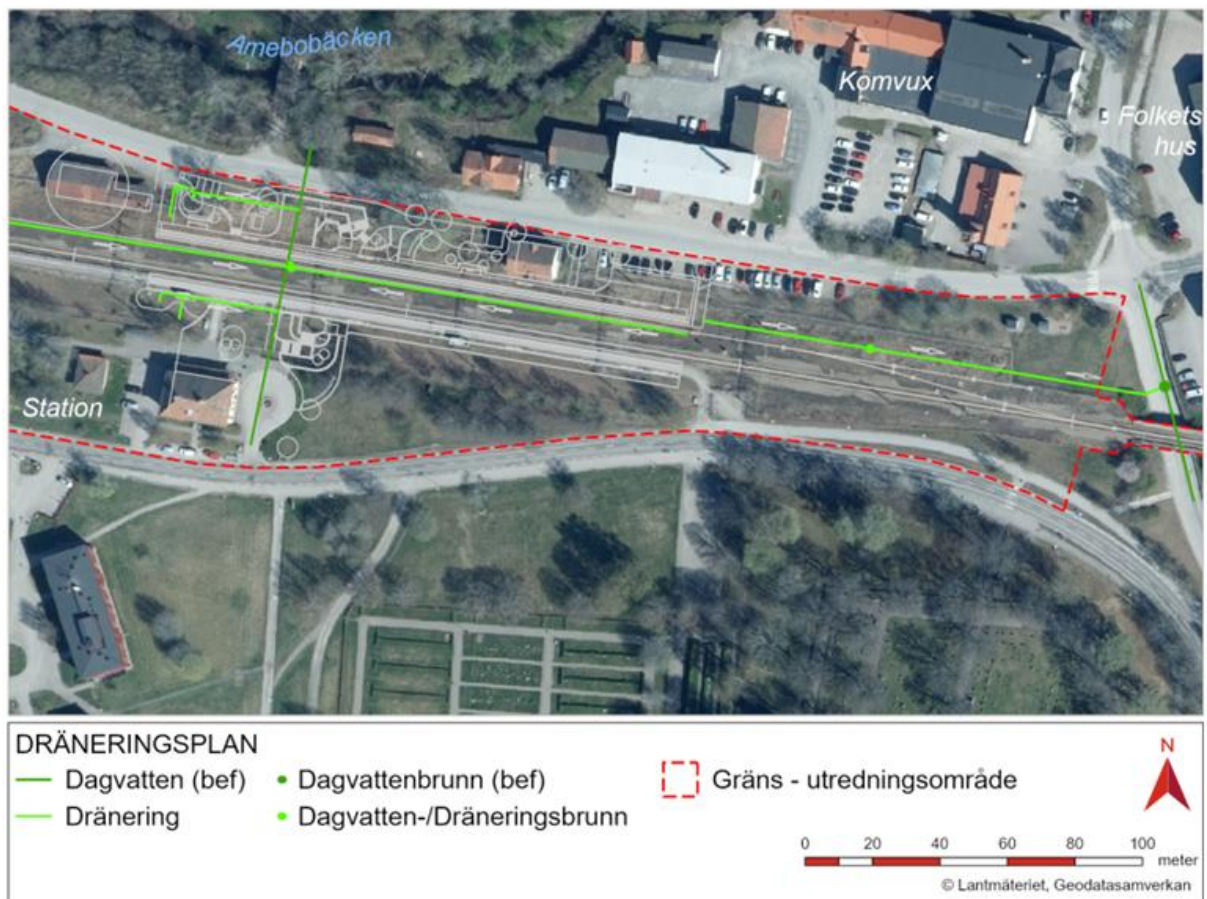
Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

söder om plattformen. Dagvatten från övriga hårdgjorda ytor inom järnvägsområdet leds via brunnar och eldningar till Arnebobäcken.

Den nya anläggningen kommer innebära ett nytt spår med tillhörande plattform samt en passageöver spåren med tillhörande trappor och hissar. En stor del av ytorna kommer vara hårdgjorda.

Det nya spåret anläggs med dränering som föreslås anslutas mot befintlig dagvattenledning som korsar spåren samt en dagvattenledning i Storgatan under järnvägsbron. Den norra plattformen avvattnas genom att dagvatten rinner mot slänt i bakkant och infiltrerar öcer en grönyta.

Dagvatten från bropassagen leds till den befintliga dagvattenledningen via stuprör och dagvattenledningar.



Figur 25. Översiktlig skiss över dagvattenhantering och avvattnning av spårområdet. Vita pilar visar flödesriktning. Källa Trafikverket

Höjdsättning av området planeras ske så att ytligt avrinnande dagvatten leds till dräneringsledningar och slänter så att lågpunkten i hisschakten skyddas från överflödigt dagvatten. Hisschakten kommer även förses med dränerande avlopp för att ta hand om eventuellt dagvatten som rinner in.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Inget dagvatten från intilliggande områden bedöms tillföras spårområdet då spårområdet ligger högre än omgivande mark.

Vissa föroreningar från hissarna kan förekomma, beroende på val av hissanordning. Dessa föroreningar kan vid behov tas om hand med hjälp av en oljeavskiljare.

En befintlig dagvattenledning passerar anläggningen strax öster om stationsbyggnaden. Den har dimensionen 1200 mm och anses ha god kapacitet i dagsläget.

Översvämningsrisken i området är låg.

En dagvattenutredning kommer tas fram som underlag för det fortsatta planarbetet.

7.3.5 FÖRORENAD MARK

Den jord som berörs av schakt har enligt miljöprovtagning och analyser generellt låga halter av föroreningar.

Schaktmassor från det översta jordlagret ska hanteras som farligt avfall då de kan innehålla material med föroreningar från slipers och stoppblockar samt den invasiva arten blomsterlupin.

Om vatten behöver hanteras vid schakt ska prover tas på vattnet och behovet av rening anpassas efter provresultatet.

Det förväntas ingen negativ påverkan till följd av spridning av föroreningar till mark eller vatten.

7.3.6 KULTURMILJÖ

Den planskilda passagen, hissarna och den nya plattformen kommer bli nya inslag i stationsmiljön. De äldre byggnaderna i området kommer finnas kvar. Både stationshuset och den två magasinsbyggnaderna skyddas i detaljplanen med q, byggnadens karaktär får inte förvanskas samt rivningsförbud. Läsbarheten och upplevelsen av kulturmiljön bedöms kvarstå.

7.4 MILJÖKVALITETSNORMER

7.4.1 LUFT

Genomförandet av projektet bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för miljö kvalitetsnormerna för luft.

7.4.2 VATTEN

Genomförandet av projektet bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för vattenförekomsten eller grundvattenförekomsten.

En dagvattenutredning kommer tas fram som underlag för det fortsatta planarbetet.

7.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

7.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER

En bullerutredning har tagits fram av AFRY på uppdrag av Trafikverket. I utredningen har all statlig infrastruktur sammanvägts, d.v.s. buller från planerat ombyggt spår, väg 895 (Brogatan) och väg 858 (Centralgatan/Huddungevägen). Utredningen har beräknat bullersituationen för nuläge med befintlig trafikbullersituation, nollalternativ med prognosår 2045 gällande trafikmängder och planalternativet med nytt mötesspår och prognosår 2045.

Utredningen visar att ombyggnaden till dubbelspår vid Heby station endsat medför en liten skillnad av ljudnivåerna jämfört med nollalternativ. Skillnader på ljudnivå utomhus vid fasad beräknas bli obetydliga. Den nya plattformen på norra sidan gör att vissa uteplatser får lägre ljudnivå från spårtrafiken jämfört med nollalternativet. Ljudnivåer inomhus i planförslaget beräknas bli lägre än i nuläget. Samtliga riktvärden inomhus och vid uteplats bedöms kunna uppnås med föreslagna fastighetsnära åtgärder.

54 byggnader har identifierats som bullerberörda i järnvägsplanen, varav 46 bostadsbyggnader och 8 undervisningslokaler, förskolor eller skolor.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Bild 26. Bullerberörda byggnader identifierade i bullerutredningen. Källa Trafikverket

De fastigheter där något riktvärde inomhus och/eller vid uteplats beräknas överskridas erbjuds fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Fasadåtgärd föreslås på 35 byggnader och uteplatsåtgärd föreslås för 9 fastigheter. Totalt föreslås någon form av bullerskyddsåtgärd för 36 byggnader.

För 45 av de 54 bullerberörda bostadshusen och skolorna görs avsteg från riktvärden enligt avsteg 3 i avstegstrappan. Avsteg görs från riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå då riktvärdet överstigs färre än fem gånger per timme och inte överskrider 80 dBA regelbundet.

Tabell 4. Antal av de berörda bostadshusen utsatta för ljudnivåer över riktvärdena i samtliga beräkningsfall, beaktat ljudnivåer från all statlig

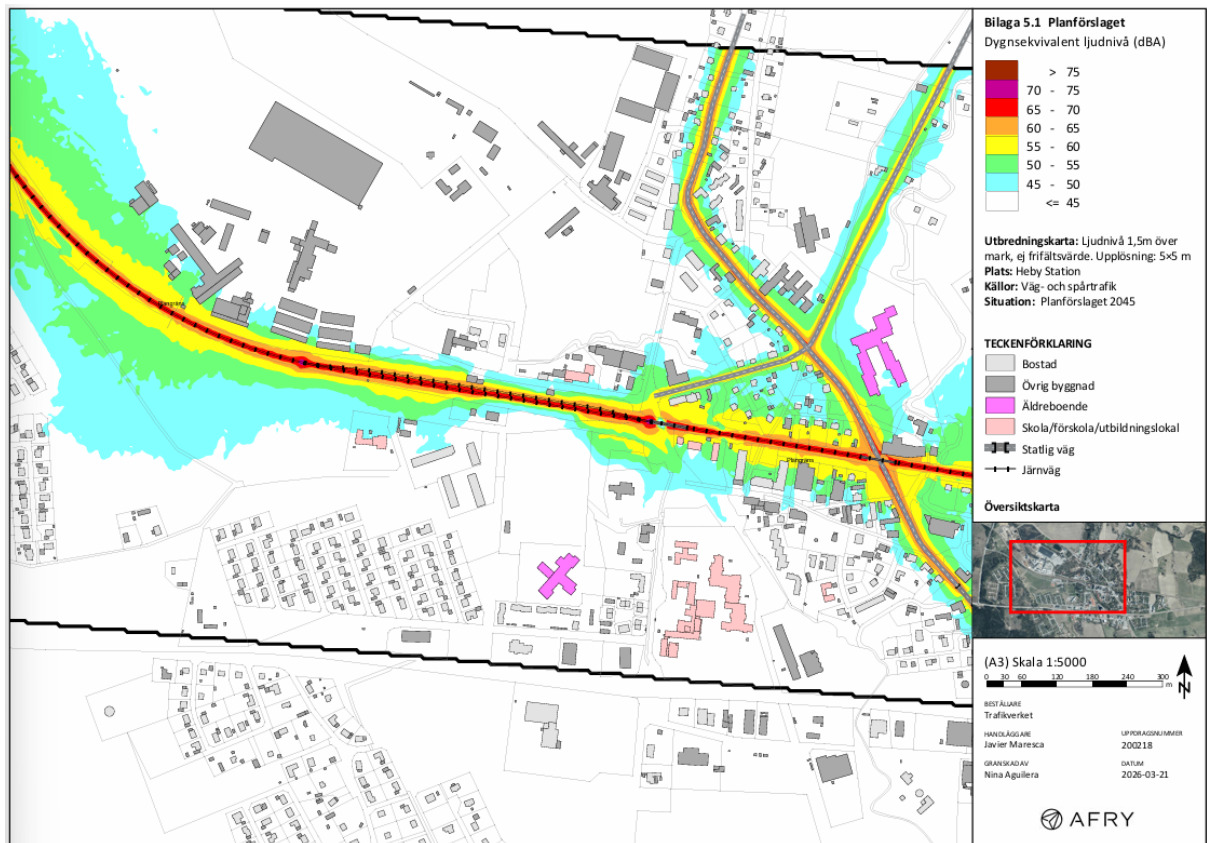
Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

infrastruktur. Källa: Trafikverket

	Nuläge	Nollalternativ	Planförslag utan bullerskyddsåtgärder	Planförslag med bullerskyddsåtgärder
Ekvivalent ljudnivå > 60 dBA vid fasad	9	0	0	0
Ekvivalent ljudnivå > 30 dBA inomhus	15	3	3	0
Maximal ljudnivå > 45 dBA ¹ inomhus	40	32	31	0
Ekvivalent ljudnivå > 55 dBA vid samtliga uteplatser	13	3	3	0
Maximal ljudnivå > 70 dBA ² vid samtliga uteplatser	20	10	10	0

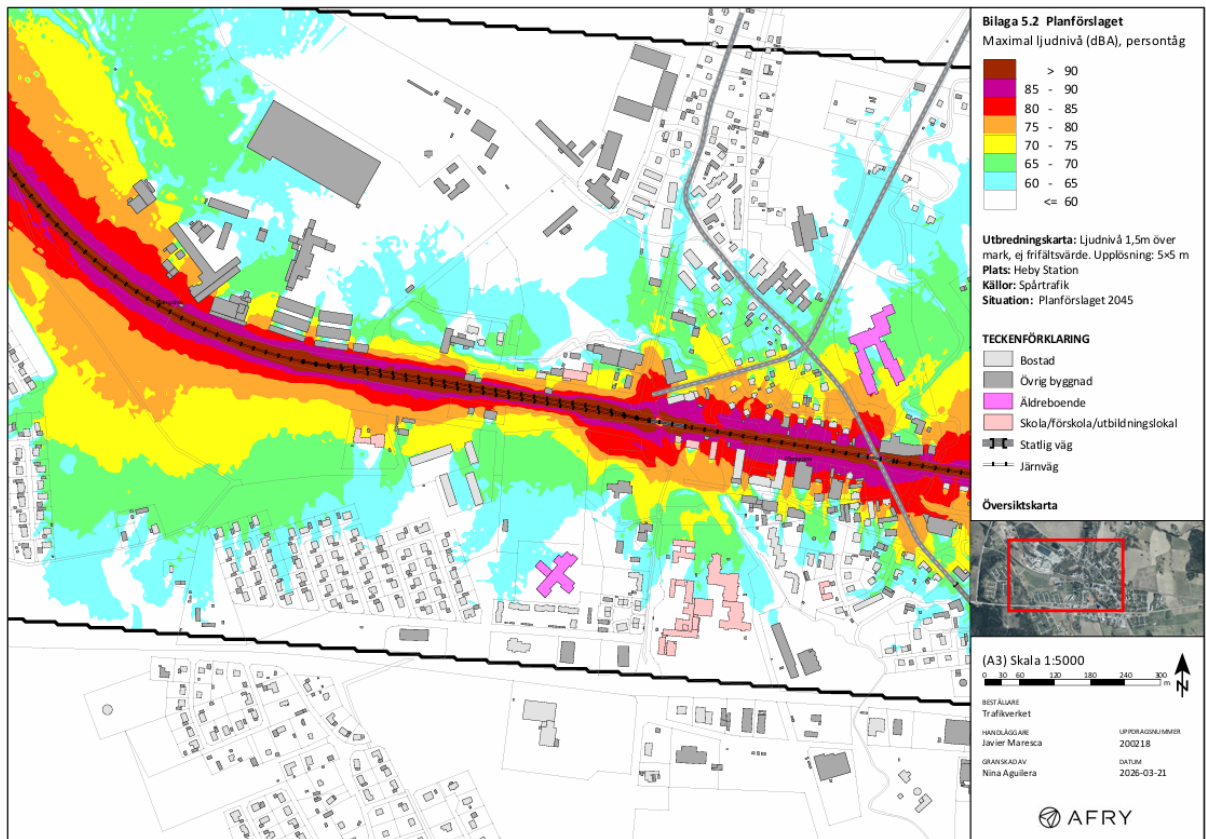
¹ 45 dBA överskrids mer än fem gånger per natt (kl. 22-06), se kapitel 4.2.1

² 70 dBA överskrids mer än fem gånger per timme och/eller 80 dBA överskrids regelbundet kl. 06-22, se kapitel 4.2.1



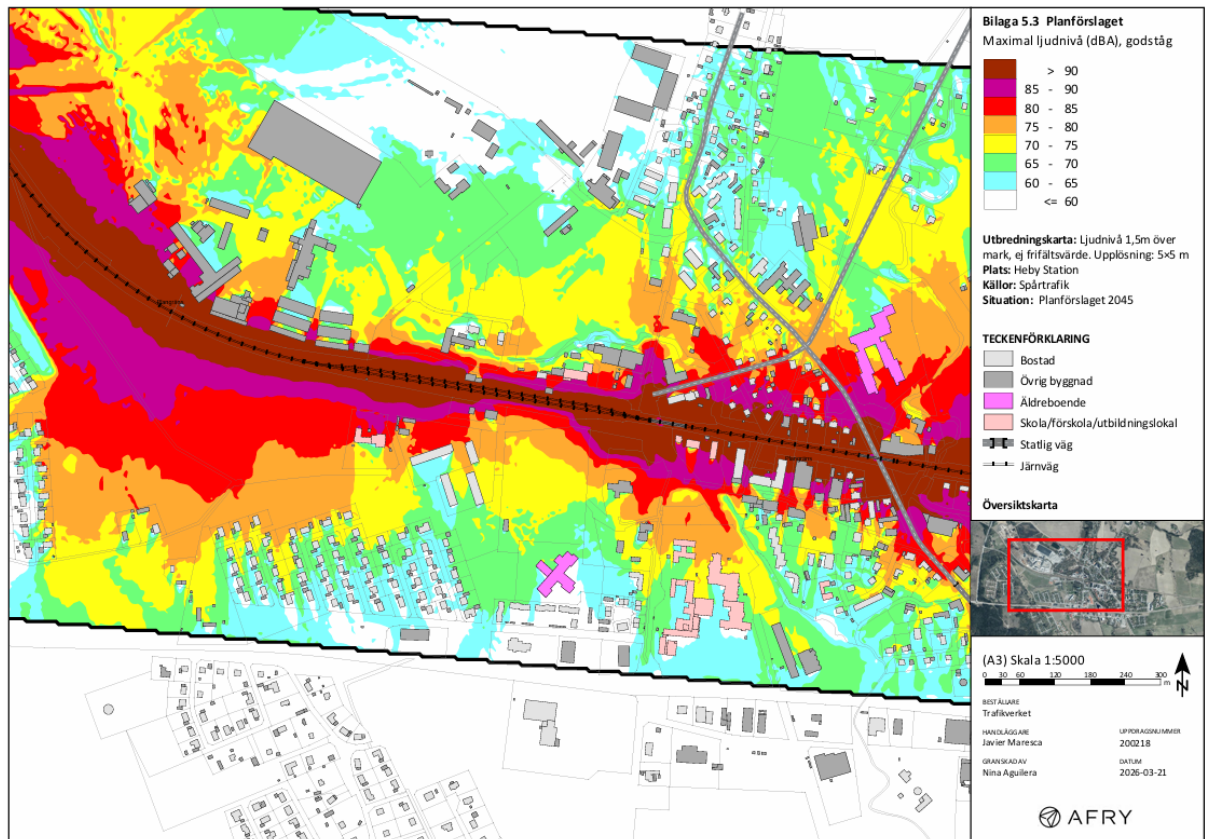
Figur 27. Dygnskvivalent ljudnivå efter genomfört planförslag. Källa Trafikverket

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 28. Maximal ljudnivå, persontåg, efter genomfört planförslag. Källa Trafikverket

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 29. Maximal ljudnivå, godståg, efter genomfört planförslag. Källa Trafikverket

Tabell 5. Sammanställning av bullerberörda bostadsbyggnader. Källa Trafikverket

Beräkningsfall	Antal bostadsbyggnader/Skolor					
	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq}			Maximal ljudnivå, L_{max}		
	>60 dBA utomhus vid fasad L_{eq24h}	>55 dBA utomhus vid uteplats L_{eq24h}	>30 dBA inomhus L_{eq24h}	>70 dBA utomhus vid uteplats L_{max}	>80 dBA utomhus vid uteplats L_{max}	>50 dBA inomhus L_{max}
Nuläge	11					
Nollalternativet	7					
Planförslag utan bullerskyddsåtgärder	8	10	11	24	9	38
Planförslag med föreslagna bullerskyddsåtgärder	8	0	0	23 ¹⁾	0	0

1) Ljudnivån överskrider ej oftare än den gångar per timme under trafikmedeldag/kväll (06-22) för bostäder och trafikmedeldag (06-18 för skolor).

Spårnära bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddskärmar har övervägts i första hand men avfärdats på grund av att åtgärden ej är ekonomiskt rimlig eller tekniskt möjlig på grund av bostädernas avstånd till varandra, avstånd till järnvägen och höjdskillnad mellan bostad och järnvägen.

7.5.2 OLYCKOR

Järnvägsanläggningen kommer byggas med standardmaterial. Därmed ses inte någon ökad risk för t.ex. urspårning eller dylikt.

Plattformarna på båda sidor kommer vara lättillgängliga för blåljus vid en eventuell insats.

7.6 SOCIALA

7.6.1 BARN

Slutsatsen i barnkonsekvensanalysen är att de planerade åtgärderna kommer öka tillgängligheten för barn och gynna barnens rörelsefrihet och trygghet vid stationsområdet.

7.6.2 JÄMLIKHET

Planförslaget bedöms stärka jämlikheten då den förbättrar tillgängligheten till stationsområdet och ökar kapaciteten på Dalabanan vilket stärker kollektivtrafiken.

7.7 RIKSINTRESSE

Detaljplanen påverkar inte riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

7.8 TRAFIK

7.8.1 MOTORTRAFIK

En ny taxificka planeras på den norra sidan av spårområdet för möjlighet att bli hämtad och lämnad även på den sidan. I övrigt påverkas inte motortrafiken jämfört med nuläget.

7.8.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Att den nya passagen över järnvägen ska vara tillgänglighetsanpassad har varit en grundförutsättning i utredningen av olika möjliga alternativ. Det innebär att ramper inte får ha för brant lutning eller vara för långa. Trafikverket har egna riktlinjer som anger att vid långa ramper ska hiss övervägas för att klara tillgänglig gångväg (TRVINFRA 00001, K224918). I denna bedömning ingår även att det inte ska ta för lång tid att ta sig mellan plattformarna. Boverkets krav gällande hissar anger att om det tillskapas/anläggs en nivåskillnad där höjdskillnaden motsvarar mer än en våning, ska nivåskillnaden överbryggas med hiss och trappa. Kravet på hiss gäller om det inte är möjligt eller lämpligt att göra en ramp.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

AFRY:s utredning över möjliga alternativ fastslår att en lösning med ramper skulle innebära en stor konstruktion med långa ramper som skulle innebära att det tar lång tid att gå mellan plattformarna. Det skulle även innebära ett stort intrång med påverkan på befintliga värden. Detaljplanen möjliggör att en bro med tillhörande hissar och trappor kan byggas över spåren.

Användbarhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska behandlas vidare i samband med detaljprojektering och bygglovsskede.

7.9 MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Projektet stärker kapaciteten på Dalabanan vilket är positivt för flera kommuner.

8 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

8.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV

8.1.1 INLÖSEN

Trafikverket kommer lösa in ca 483 m² från Västerlövsta Prästgård 1:13>3 samt ca 152 m² från Västerlövsta Prästgård 1:25. Marken tas i anspråk med äganderätt och ska inrymma den slutliga järnvägsanläggningen. Trafikverket köper marken av nuvarande fastighetsägare.

Heby kommun kommer lösa in ca 509 m² från Västerlövsta Prästgård 1:25. Marken tas i anspråk med äganderätt och ska inrymma allmän plats park, gc-väg samt kollektivtrafiktorg. Heby kommun köper marken av nuvarande fastighetsägare.

8.1.2 TILLFÄLLIG NYTTJANDERÄTT

Under byggskedet kommer ca 9 600 m² mark tillfälligt behöva tas i anspråk. Trafikverket träffar avtal med berörd fastighetsägare om ersättning för marken. Marken återlämnas efter nyttjandeperiodens slut och återställs i möjligaste mån till befintligt skick i samråd med beställare och fastighetsägare. Om bestående skada uppstår ersätts fastighetsägaren för detta. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller från byggstart till och med tolv månader efter slutbesiktning.

8.2 FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

8.2.1 FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING

Två markområden kommer regleras över till befintlig järnvägsfastighet, Heby 1:93, två markområden kommer regleras över till befintlig kommunal fastighet, Västerlövsta Prästgård 1:13>3 och ett markområde kommer regleras till Hebyfastigheters fastighet Västerlövsta Prästgård 1:25. Detta sker genom en lantmäteriförättning.

Ca 152 m² kommer övergå från Västerlövsta Prästgård 1:25 till Heby 1:93. Ca 500 m² kommer övergå från Västerlövsta Prästgård 1:25 till Västerlövsta Prästgård 1:13>3. Västerlövsta Prästgård 1:25 ägs av Hebyfastigheter AB.

Ca 483 m² kommer övergå från Västerlövsta Prästgård 1:13>3 till Heby 1:93. Ca 150 m² kommer övergå från Västerlövsta Prästgård 1:13>3 till Västerlövsta Prästgård 1:25. Västerlövsta Prästgård 1:13 ägs av Heby kommun.

Avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket samt mellan kommunen och Hebyfastigheter AB för den kommunala fastigheten.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25



Figur 30. Blåmarkerat område förs över från Västerlövsta Prästgård 1:13>3 till Heby 1:93. Rödmarkerat område förs över från Västerlövsta Prästgård 1:25 till Heby 1:93. Grönmarkerat område förs över från Västerlövsta Prästgård 1:25 till Västerlövsta Prästgård 1:13>3. Gulmarkerat område förs över från Västerlövsta Prästgård 1:13>3 till Västerlövsta Prästgård 1:25.

8.2.2 RÄTTIGHETER

Befintliga ledningsrätter kvarstår.

8.3 TEKNISKA FRÅGOR

8.3.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER

Bullerskyddsåtgärder kommer erbjudas berörda fastigheter.

8.4 EKONOMISKA FRÅGOR

8.4.1 PLANEKONOMISK BEDÖMNING

Projektet genomförs av Trafikverket och finansieras genom nationell plan. Åtgärderna bedöms ha positiva samhällsekonomiska effekter i och med kapacitetsökningen på Dalabanan för både person- och godståg.

8.4.2 PLANAVGIFT

Planavgift tas ut för kontor och centrum.

8.4.3 ERSÄTTNINGSPRÅK

Detaljplanen innebär ingen rätt till ersättning.

8.4.4 INLÖSEN

I enlighet med gällande järnvägsplan kommer Trafikverket lösa in ca 635 m² mark för att möjliggöra den planskilda passagen som planeras. Trafikverket får lösa in den mark som behövs för att bygga en järnväg som tillgodoser allmänt transportbehov och som enligt järnvägsplanen inte endast tillfälligt ska användas

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

för järnvägsändamål. Trafikverket bekostar kommande lantmåteriförättningar för detta.

Ca 509 m² kommer vid detaljplanens genomförande lösas in som allmän plats park, gc-väg samt kollektivtrafiktorg.

8.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR

8.5.1 TIDPLAN

Trafikverket planerar att byggnationen kommer pågå mellan åren 2028 och 2029.

8.6 KULTURVÄRDEN

8.6.1 BEVARANDEKRAV

Bevarandeskyddet q₁, *byggnadens karaktär får inte förvanskas* och rivningsförbudet r₁ kan påverka utvecklingen av de utpekade byggnaderna. Trafikverkets projekt berör inte de utpekade byggnaderna.

8.7 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Trafikverket tar fram en järnvägsplan för projektet som provas enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Trafikverket samråder med länsstyrelsen om eventuellt behov av artskyddsdispens då byggtiden kan innebära risk för störning under häckningssäsong. Dispens behövs även för nedtagning av alléträd.

Detaljplan för Heby mötesspår, del av Heby 1:93, 2:92 samt
Västerlövsta Prästgård 1:13, 1:25

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Mark- och planeringsenheten

POSTADRESS: Heby kommun 744 88 Heby

BESÖKSADRESS: Tingsgatan 11 TFN 0224-360 00

E-POST information@heby.se WEBBPLATS www.heby.se