

Author
Carl Kristoffersson
Phone
+46 10 505 03 97
Mobile
+46 72 207 84 91
E-mail
carl.kristoffersson@afry.com
Client
Heby kommun

Date
04/04/2025
Project
D0207625

PM Trafikutredning DP 416 Horrsta 4:79 mfl

Handläggare: Carl Kristoffersson
Granskare: Emma Johansson

Sammanfattning

Trafikutredningens mål är att utreda förutsättningarna och analysera konsekvenserna av detaljplan 416 Horrsta 4:79 mfl, samt att ta fram åtgärdsförslag på vad som behöver utföras för att säkerställa att planerad trafikmängd till planområdet sker trafiksäkert.

Planförslaget ligger i Sydvästra delen av Heby tätort och är en del av planerna för Heby företagsby. Här planerar MCT att expandera sin torrbruksfabrik med en huvudbyggnad, torn, lagerlokal, silos, och garage som inryms på detaljplan 416 Horrsta 4:79 mfl. Angöringsvägen planområdet planeras genom en utbyggnad av Timmergatan.

Närliggande kommersiell och offentlig service till planområdet finns i centrala Heby En kilometer österut. Ingen bebyggelse finns inom planområdet, de närmaste bostäderna ligger 300 meter österut. Väg 72 och 56, som båda är viktiga för tung trafik ligger i anslutning till närheten av planområdet. Sex lindriga olyckor är inrapporterade på väg 72. Dessa har varit orelaterade till den nya anslutningen till Heby företagsby.

På vissa sträckor är oskyddade trafikanter hänvisade till blandtrafik på väg 72. Trafikverket har planer på en separat gång- och cykelväg. Planområdet går att nås med hjälp av UL (Upplands Lokaltrafik) och Mälardalstrafik, närmaste busshållplatser finns inom 500 meter från planområdet. Motorfordon når planområdet via utbyggnad av Timmergatan.

Uppskattad ökning av ÅDT (årsdygnstrafik) är 68 fordon/dygn. Vilket är en relativt liten ökning och inga kapacitetsproblem har därför identifierats. Effekten på omkringliggande statligt vägnät bedöms också vara försumbar.

Förslag på åtgärder innebär en omdragning av en skogsbilväg för att säkerställa framkomlighet till Västerlövsta prästgård 1:1. Förslag på ny anslutning till planområdet genom en utbyggnad av Timmergatan och förbättringsförslag på anslutningen mot väg 72.

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Syfte och mål	4
1.2	Planförslaget	4
2	Nuläge	6
2.1	Befintlig bebyggelse	6
2.2	Målpunkter	6
2.3	Närliggande statliga vägar	6
2.3.1	Väg 72	6
2.3.2	Väg 56	8
2.4	Olycksstatistik	8
2.5	Förutsättningar för olika trafikslag	9
2.5.1	Gång och cykel	9
2.5.2	Kollektivtrafik	9
2.5.3	Motorfordon	10
2.5.4	Parkering och angöring	10
3	Analys av trafikstring och påverkan	11
3.1	Trafikstring från detaljplan	11
3.2	Trafikstring från övrig planerad verksamhet	12
3.3	Total trafikstring	12
3.4	Påverkan omgivande statligt vägnät	13
4	Problemanalys	15
5	Åtgärdsförslag	16
5.1	Anslutning mot Timmergatan	16
5.2	Anslutning från Heby Västra Företagsby till väg 72	16
5.3	Anslutning skogsbilväg	17

1 Inledning

1.1 Syfte och mål

Målet med trafikutredningen är att utreda förutsättningarna på platsen och analysera konsekvenserna av detaljplan 416 Horrsta 4:79 mfl samt ta fram trafikförslag. Platsens förutsättningar sammanfattas i en nulägesbeskrivning. Detaljplanens trafikalstring och dess konsekvenser såväl lokalt som i anslutning till statligt vägnät utreds. Vidare klargörs vilka eventuella åtgärder som måste genomföras för att säkerställa att planerad trafikmängd till planområdet sker trafiksäkert över olika tider på dygnet.

Trafikutredningen innehåller en trafiklösning med förslag på hur angöring mot Timmergatan och för skogsbilvägen söderut kan genomföras. Utredningen ska inte omfatta kollektivtrafikförbindelser och cykeltrafik för arbetspendling.

Syftet med utredningen är att använda den som underlag vid upprättandet av detaljplan.

1.2 Planförslaget

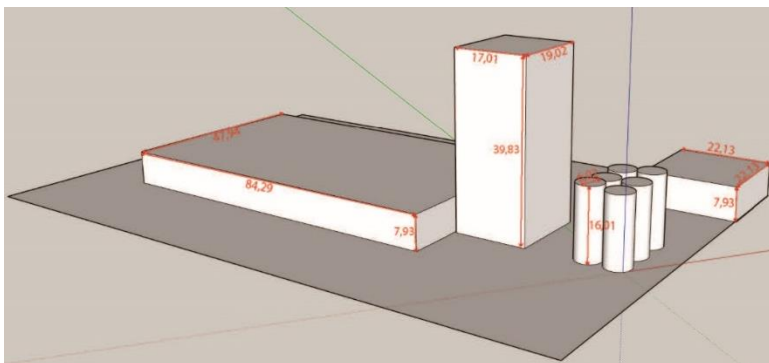
Planområdet ligger i sydvästra delen av Heby tätort och utgör en begränsad del av det som är kommer att utgöra Heby företagsby. Företagsbyn är inte utbyggd ännu. Planområdet för företagsbyn avgränsas i norr av Riksväg 72, i öst av bostadsbebyggelse samt i syd och väst av naturområden. Den ligger cirka 1,3 kilometer från Heby centrum, se Figur 1.



Figur 1. Planområde. Källa Heby kommun

Detaljplanens genomförande innebär att det inom planområdet skapas förutsättningar för att etablera en högre byggnad än vad gällande detaljplan medger. Planområdet ligger inom utpekad mark för verksamhetsområde och överensstämmer med kommunplanen.

Företaget MCT planerar att expandera sin torrbruksfabrik, i Heby tätort och därmed även flytta sin nuvarande verksamhet, till fastigheterna Horrsta 4:79, 4:80 och 4:81. Huvudbyggnaden ska bestå av ett torn på ungefär 40 meter i södra delen av fastigheten med tillhörande lagerlokal norrut som kommer bli cirka 8 meter hög. Söder om tornet ska sex 16 meter höga silos anläggas. I fastighetens sydvästra hörn planeras ett garage för pumpbilarna med en höjd om ca 8 meter, se Figur 2.



Figur 2. Höjder på byggnaderna. Källa Heby kommun

Angöring till planområdet kommer att ske genom utbyggnad av Timmergatan. Gatan är och kommer förbli kommunal. Kommunen har inte planerat den kommande utbyggnaden. Planen är att vid utbyggnad av gatan, kommer den att följa befintliga markhöjder vilket är utgångsläget för utredningen.

Inom Heby företagsby planeras det även för ett smådjurskrematorium öster om Timmergatan, direkt söder om väg 72. Exploatering av marken har påbörjats. I bygglovet nämns ingenting om antalet bilar som förväntas till området, bygglov hänvisar till att uppskattning får ske utifrån situationsplan, planritning och brandskyddsbeskrivning. Väster om Timmergatan, direkt söder om väg 72, har marken sålts och planen är att den ska utgöras av en bilverkstad. Ingen bygglovsansökan har ännu inkommit till bygglovsenheten, se Figur 3.



Figur 3. Sålta tomter inom planerat industriområde. Röd markering redovisar MCT:s fastighet och område för ny detaljplan. Brun markering visar såld mark, tänkt för en bilverkstad. Blå markering visar såld mark som just ny byggs för ett smådjurskrematorium. Grön markering är ledig verksamhetsmark. Markanvisning har gått ut för tänkt batterilager öster om planområdet och de letar ny mark i andra områden. Källa Hebykartan och Lantmäteriet.

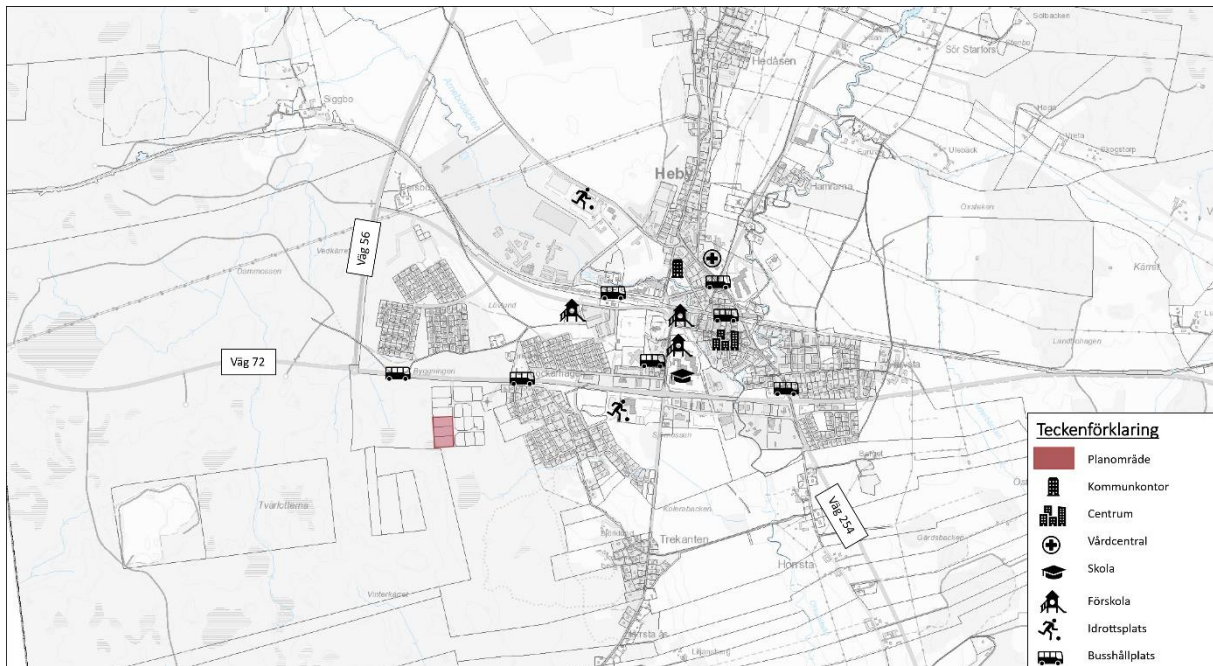
2 Nuläge

2.1 Befintlig bebyggelse

Inom planområdet finns ingen befintlig bebyggelse, närmaste bostadsbebyggelse ligger 300 meter österut. Angränsande planområdet i norr finns en nätstation. Planområdet utgörs idag av avverkad skogsmark. Marken är avverkad till förmån för framtida exploatering på platsen. Delar av angoringsvägen till området, Timmergatan, är anlagd men kommer behöva förlängas i och med planerad expansion söderut i området.

2.2 Målpunkter

Närmsta kommersiella och offentliga service ligger i centrala Heby och Kyrkogatan där det finns ett stråk med bland annat livsmedelsbutiker, bank och bibliotek. Den är belägen cirka en kilometer österut. Vid Tingsgatan finns kommunkontor och medborgarservice. I planområdets sydvästra delar sträcker sig en skogsbilväg från väg 72 vidare till fastighet Västerlövsta prästgård 1:1 söder om planområdet. Öster om planområdet ligger bostadsbebyggelse med villor. Längs med väg 72 finns ett kollektivtrafikstråk med busshållplatser. Inga spår av lek eller rekreation har identifierats inom planområdet, se Figur 4.



Figur 4. Målpunkter i form av förskolor, skolor, kollektivtrafikhållplatser och idrottsplatser mm i närheten av planområdet, som är markerat med rött. Källa: Hebykartan och Lantmäteriet.

2.3 Närliggande statliga vägar

2.3.1 Väg 72

Vägbredden på väg 72 vid anslutningen norr om planområdet från Timmergatan är mellan 9,6 och 13,5 meter och har hastighetsbegränsningen 70 km/h¹.

Väg 72 är en skyddsklassad väg² och del av det Funktionellt Prioriterade Vägnätet som är ett planeringsunderlag från Trafikverket. Utgångspunkt är att tillgängligheten ur ett nationellt och

¹ Trafikverket. (den 17 Mars 2025). NVDB (nationell vägdatabas). Hämtat från NVDB:
<https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

² Trafikverket. (den 17 Mars 2025). www.trafikverket.se. Hämtat från www.trafikverket.se:
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8d853ea036c844cdbc98151b73df92de/vagklasser-i-region-mellersta.pdf>

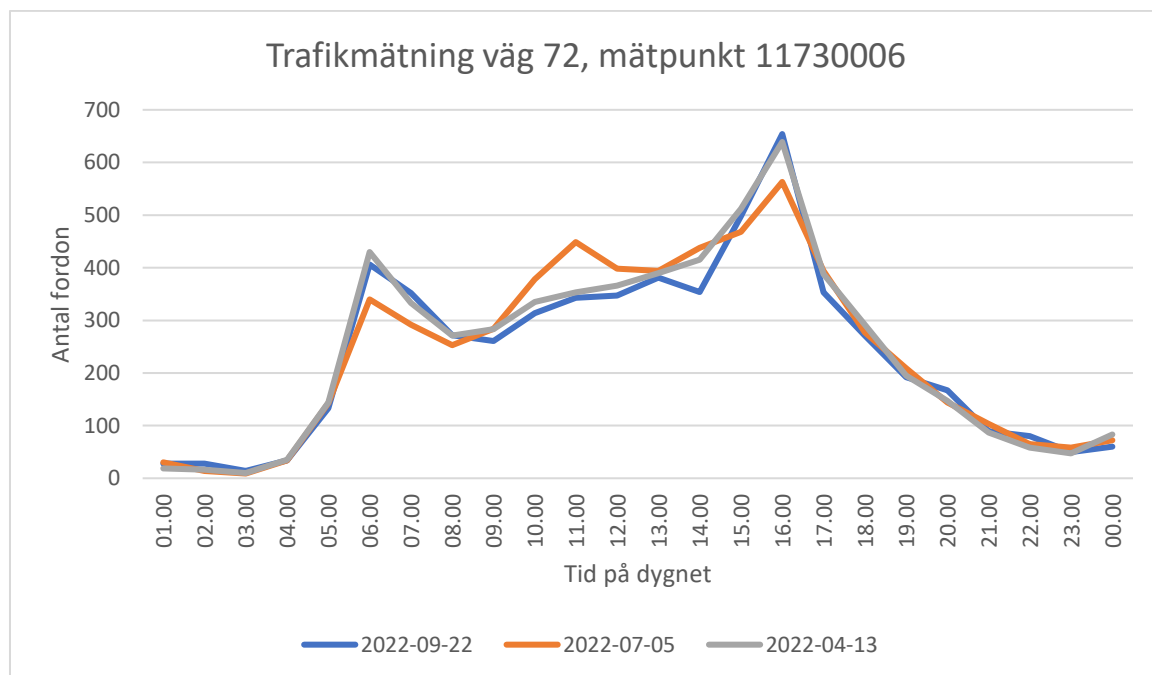
regionalt perspektiv ska prioriteras på de vägar som ingår i de Funktionellt Prioriterade Vägnätet och den tillgänglighet som vägarna redan har ska värnas och vid behov utvecklas. Vägarna som pekats ut som funktionellt prioriterade delas in i tre skikt och utifrån fyra viktiga funktioner. Dessa skikt är: Nationella vägar vilket är nationella stamvägar, Regionalt viktiga vägar som är vägar som binder samman län och funktionella regioner, Kompletterande regionalt viktiga vägar vilket är vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län³. Väg 72 är kategoriserad som en regionalt viktig väg⁴. Vägen är också del av det strategiska vägnätet för tyngre transporter vilket visar var de tyngre transporterna går och förväntas gå i framtiden⁵ och väg 72 är kategoriserad som en väg med kontinuerliga volymer av tyngre transporter⁶.

Årsmedeldygnstrafiken på aktuell sträcka var 4900 fordon per dygn under senaste mätningen år 2022, varav tung trafik motsvarade 477 fordon per dygn⁷, se Tabell 1.

Tabell 1. Uppmätt årsmedeldygnstrafik på väg 72.

År	ÅDT	ÅDT tunga fordon	ÅDT Lätta fordon kl 06–18	ÅDT Lätta fordon kl 18–06	ÅDT tunga fordon kl 06–18	ÅDT tunga fordon kl 18–06
2019	5204 ±(15%)	665 ±(13%)	3584	955	525	140
2022	4900 ±(14%)	477 ±(11%)	3593	830	364	113

Trafikmätningar genomförda under 2022 har sammanställts på timnivå för att se under vilka tider trafiknivåerna är som högst på väg 72, detta redovisas i Figur 5. Dessa trafikmätningar tyder på att cirka 11–13 % av ÅDT genereras under maxtimmen.



Figur 5. Sammanställning av trafikmätningar gjorda under år 2022.

³ Bergman, L. (2016). *Funktionellt prioriterat vägnät*. Borlänge: Trafikverket

⁴ Trafikverket. (den 17 Mars 2025). NVDB (nationell vägdatabas). Hämtat från NVDB: <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

⁵ Trafikverket. (2020). *Dataproduktspecifikation – Strategiskt vägnät*. Trafikverket.

⁶ Trafikverket. (den 17 Mars 2025). NVDB (nationell vägdatabas). Hämtat från NVDB: <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

⁷ Trafikverket. (den 17 Mars 2025). Vägtrafikflödeskartan. Hämtat från Vägtrafikflödeskartan: <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

2.3.2 Väg 56

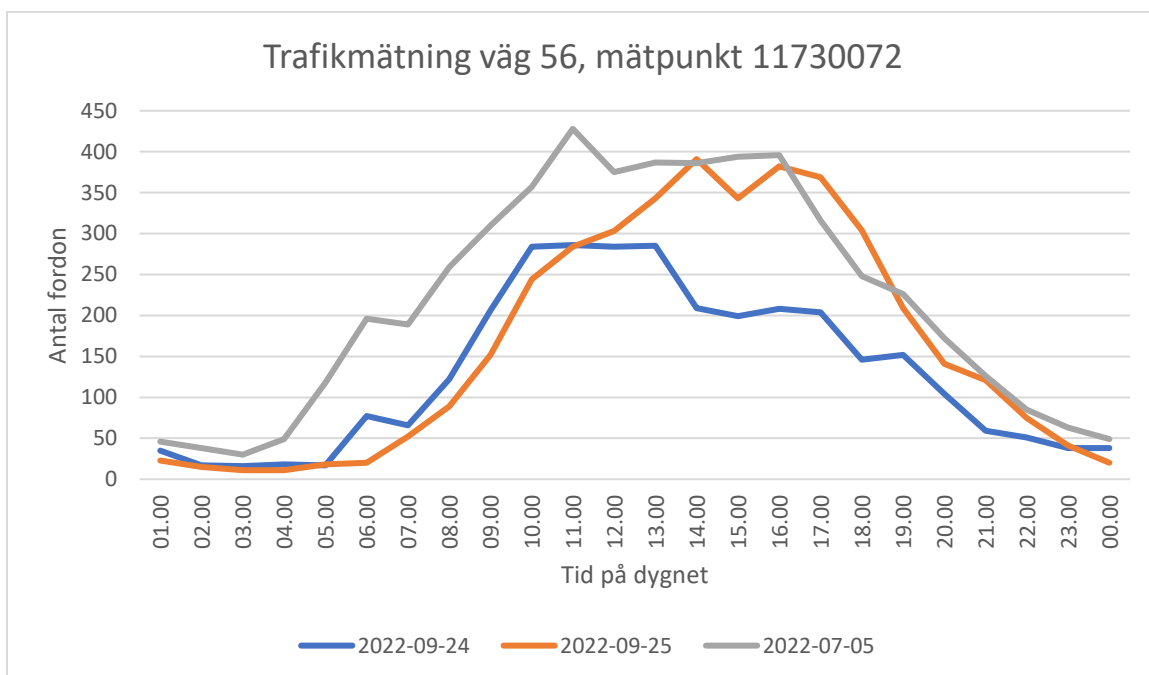
Väg 56 är belägen 500 meter väster om planområdets anslutning till väg 72, har hastighetsbegränsningen 70 km/h och är skyddsklassad. Den är kategoriserad som en del av de Nationellt och internationellt viktiga vägarna i det Funktionellt Prioriterade Vägnätet. Vägen är också del av det strategiska vägnätet för tyngre transporter där den är kategoriserad som en väg med större volymer av tyngre transporter.

Årsmedeldygnstrafiken på aktuell sträcka var 3912 fordon per dygn under senaste mätningen år 2022, varav tung trafik motsvarade 1211 fordon per dygn, se Tabell 2.

Tabell 2. Uppmätt årsmedeldygnstrafik på väg 56.

År	ÅDT	ÅDT tunga fordon	ÅDT Lätta fordon kl 06–18	ÅDT Lätta fordon kl 18–06	ÅDT tunga fordon kl 06–18	ÅDT tunga fordon kl 18–06
2019	3934 ±(18%)	1211 ±(9%)	2104	619	797	414
2022	3912 ±(13%)	1081 ±(7%)	2241	590	698	383

Trafikmätningar genomförda under 2022 har sammanställts på timnivå för att se under vilka tider trafiknivåerna är som högst på väg 56, detta redovisas i Figur 6. Dessa trafikmätningar tyder på att cirka 10 % av ÅDT genereras under maxtimmen



Figur 6. Sammanställning av trafikmätningar gjorda under år 2022.

2.4 Olycksstatistik

Heby kommun har gjort ett uttag ur Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården. Totalt har sex olyckor rapporterats i anslutning till planområdet. Alla på den angränsande statliga vägen väg 72. Två av olyckorna skedde vid platsen för anslutningen till Timmergatan men båda inträffade innan den var byggd. En av olyckorna orsakades av att en personbil kom för nära väggkanten och for ner i diket av okänd anledning och den andra olyckan berodde på blixthalka och personbilen som åkte västerut fick sladd och hamnade på taket i diket på sin högra sida.

Av de övriga olyckorna på sträckan var två upphinnande olyckor och två ytterligare singelolyckor. Alla inrapporterade olyckor skedde med personbil och klassas som lindriga.

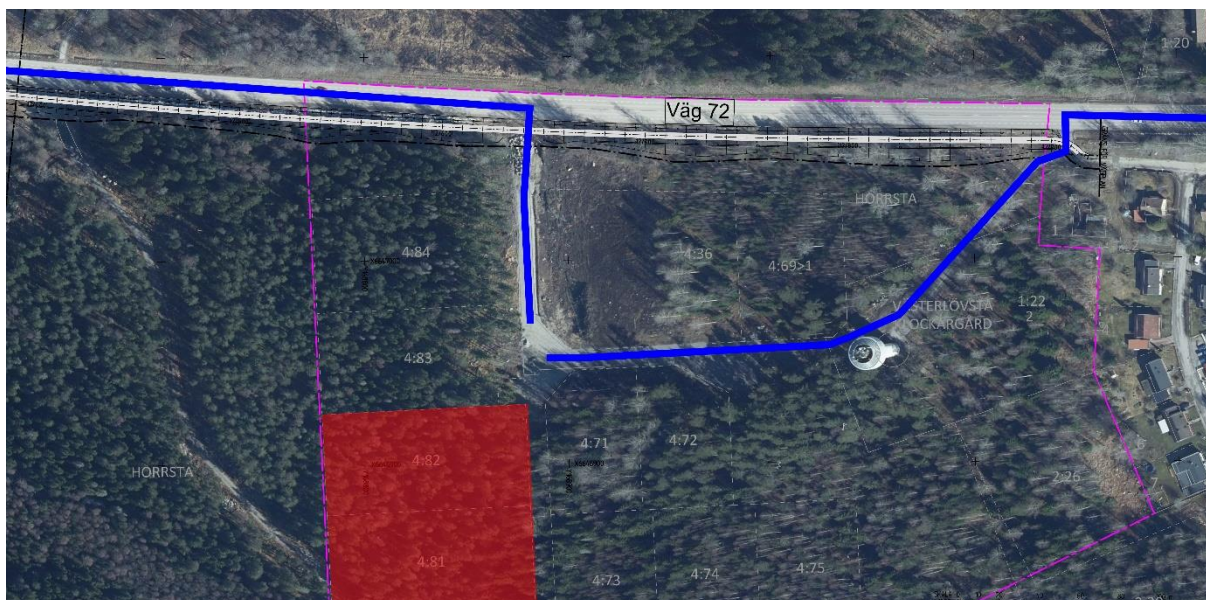
2.5 Förutsättningar för olika trafikslag

I följande avsnitt presenteras förutsättningar för gående, cyklister, kollektiv- och motortrafik.

2.5.1 Gång och cykel

Idag är gång- och cykeltrafik som kommer från väster och ska till och från planområdet hänvisade till blandtrafik på väg 72. Från öster går det att ta sig till planområdet via blandtrafik på väg 72 eller via cykelport under väg 72 cirka 300 meter öster om planområdet och därefter i blandtrafik på Backbovägen och Virkesgränd.

Längs väg 72, mellan Sala och Heby, planerar Trafikverket att anlägga en separat gång- och cykelväg längs hela sträckan⁸. Handlingarna för planläggningen var under försommaren 2024 ute på granskning. Den separata gång- och cykelvägen planeras längs södra sidan av väg 72 vilket kommer skapa goda och säkra pendlingsmöjligheter till planområdet.



Figur 7. Befintlig trafikföring (blått sträck) för gång- och cykeltrafik och planerad ny gång- och cykelbana (grå markering). Planområde markerat med rött. Källa: Trafikverket.

2.5.2 Kollektivtrafik

Heby tätort trafikeras av Uppland lokaltrafik (UL) och Mälardalstrafik. Mellan Uppsala och Sala trafikerar busslinje 848. Busslinje 225 trafikerar från Heby mot Fjärdhundra och Enköping, busslinje 865 trafikerar mot Tärsjö och Östervåla samt busslinje 867 mot Tärsjö och Östervåla via Huddunge.

Närmsta befintliga busshållplatser från planområdet finns vid Heby vattentorn och Nybo som ligger inom 500 meter från planområdet, de saknar separerad gångbana. Heby station med järnvägs kommunikationer ligger ungefär en kilometer från planområdet. Mälartåget trafikerar sträckan Uppsala-Sala med stopp i Heby och Morgongåva. Mälardalstrafik har planer för att förlänga sträckan till Västerås så att resenärer ska slippa byta tåg.

⁸ Trafikverket. (den 17 03 2025). Trafikverket. Hämtat från www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-som-stracker-sig-over-flera-lan/vag-56-sala-heby-motesfri-vag/

2.5.3 Motorfordon

I planområdets sydvästra delar sträcker sig en skogsbilväg från väg 72 vidare till fastighet Västerlövsta prästgård 1:1 söder om planområdet. Angöringsväg till planområdet kommer att ske genom en utbyggnad av Timmergatan. Gatan är och kommer förbli kommunal. Kommunen har inte planerat den kommande utbyggnaden.

Anslutningen mellan Timmergatan och väg 72 håller redan idag hög standard med vänstersvängkörfält, automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) samt hastighetsreglering på 70 km/h.



Figur 8. Översiktsbild över befintlig angöring till planområdet. Källa: Trafikverket.

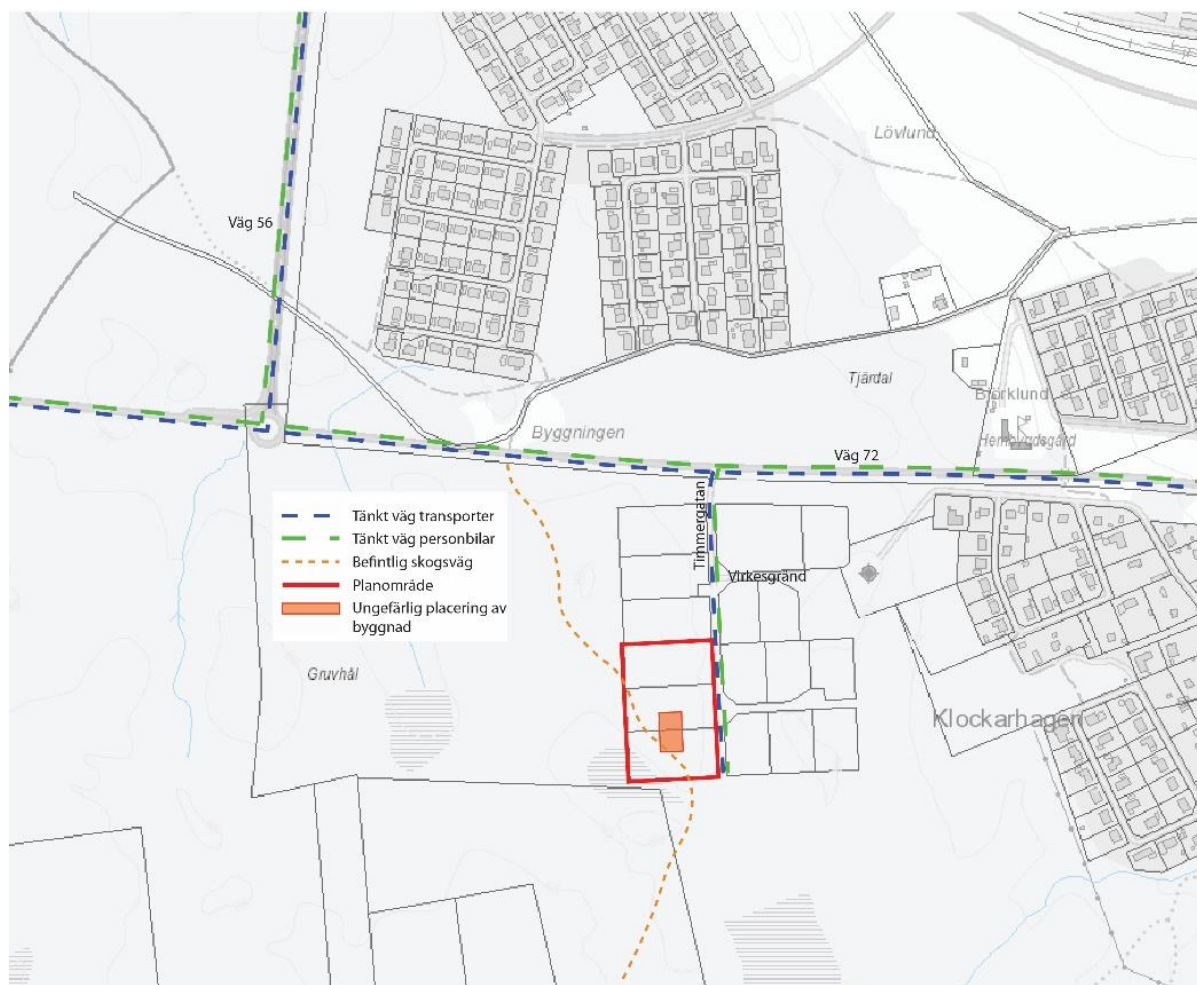
2.5.4 Parkering och angöring

Det finns i dagsläget inga parkeringsplatser inom planområdet då det är obebyggt.

3 Analys av trafikallstring och påverkan

3.1 Trafikallstring från detaljplan

Tyngre trafik antas hållas utanför tätortens gatunät med fabriken's nya lokalisering och den nya anslutningen till riksväg 72. Normal drifttid på fabriken är mellan 7:30 – 16:30. Leveranser kan komma in något senare. Det uppskattas att trafikeringen till och från fastigheten blir mellan 5–30 lastbilar per dag (uppgifter från MCT) vilket innebär 10–60 fordon'srörelser (ÅDT) eftersom de åker både till och från planområdet. In och utleveranser av pallat gods sker på långsidorna på lagerhallen och består av lastbilar som är 24 meter (bil + släp), men kan vara kortare. Bulkbilar som också är 24 meter (bil + släp) lossar vid tornet. Pumpbilarna är 12 meter och ska stå i sydöstra byggnaden. Personalparkering ska inrymmas inom fastigheten och uppskattas till 4 persontransporter det vill säga 8 fordon'srörelser (ÅDT) om dagen (uppgifter från MCT).

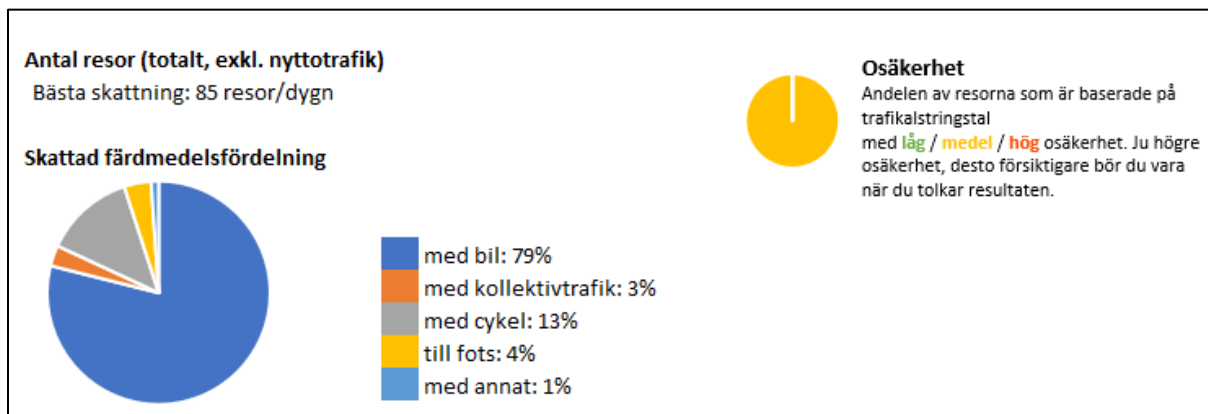


Figur 9. Översiktsskild över planområdet (röd markering), tänkt trafikföring för transporter (blått sträck) och personbil (grönt sträck).

Baserat på ovan väntas detaljplaneområdet alstra 34 fordon/dygn eller 68 fordon'srörelser (ÅDT). Av dessa kan 10 % antas resa under dygnets maxtimme det vill säga cirka sju fordon.

3.2 Trafikalstring från övrig planerad verksamhet

För att uppskatta hur mycket trafik som de planerade djurkrematoriet kommer alstra har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts. Färdmedelsfördelningen enligt Trafikverket visas i Figur 10.



Figur 10. Färdmedelsfördelning för planerat djurkrematorie.

Enligt Horrsta 4:70 Nybyggnadskarta har de planerade djurkrematoriet en BTA (bruttoarea) på 432 m². Med hjälp av den uppgiften och Trafikalstringsverktyget får vi en uppskattning av fordonsrörelserna som alstras på 50 ÅDT. Av dessa kan 10 % antas resa under dygnets maxtimme det vill säga cirka fem fordon. Det trafikstringstal som verktyget använder har medelhög osäkerhet. Den uppskattade trafikmängden inkluderar nyttotrafik. En sammanställning av resultaten från trafikstringsverktyget redovisas i Bilaga A.

3.3 Total trafikstring

Den totala trafikstringen i Heby företagsby med både Horsta 4:79 mfl och det nya djurkrematoriet på 4:70 kommer innebära en ökad ÅDT (årsdygnstrafik) på Timmergatan med 118 fordon/dygn. Av dessa kan 10 % antas resa under dygnets maxtimme det vill säga cirka 12 fordon, se Figur 11.



Figur 11. Översiktbild med och uppskattad trafikstring (ÅDT) från planområdet (röd markering) och de planerade djurkrematoriet (blå markering). Källa Hebykartan och Lantmäteriet.

3.4 Påverkan omgivande statligt vägnät

Den alstrade trafiken till och från planområdet antas ha samma resmönster på väg 72 som trafiken i dagsläget:

- 11–13 % av ÅDT reser under maxtimmen.
- Cirka 50 % trafiken trafikeras mot väst och 50 % mot öst (genomsnitt från de två senaste mätningarna 2019 och 2022).

Trafikverkets uppräkningsstal har använts för väg 72 och 56 för att räkna upp trafiken till 2040. Trafikvolymerna räknas upp till år 2040 med Trafikverkets uppräkningsstal EVA daterade 2024-04-19. Uppräkningen omfattar perioden 2022–2040. Uppräkningsstalen för Uppsala län är 1,06 för personbilar och 1,27 för lastbilar mellan åren 2019 och 2045⁹.

Justering av uppräkningsstalen för åren mellan 2022 (tiden för senaste trafikmätning) och 2040 har gjorts genom att anta en linjär förändring av trafiken, se Tabell 3.

Tabell 3. Uppräkning av trafik till 2040.

Väg	ÅDT Personbilar (2022)	ÅDT tunga fordon (2022)	ÅDT (2022)	Uppräknad ÅDT personbilar (2040)	Uppräknad ÅDT tunga fordon (2040)	Uppräknad ÅDT (2040)
72	4423	477	4900	5267	587	5854
56	2 831	1081	3912	3371	1328	4699

Tillkommande trafik på väg 72 uppskattas till cirka 1 % av de uppräknade trafikvolymerna vilket bedöms ha en försumbar effekt på den totala trafiksituationen på vägen se Figur 12.



Figur 12. Översiktbild med trafikstring (ÅDT) från planrådets (röd markering) och de planerade djurkrematoriets (blå markering) samt uppräknade trafikvolymerna på väg 72. Källa Hebykartan och Lantmäteriet.

⁹ Enström Anna, Trafikverket Trafikutvecklingsstal väg, 2024-04-19, https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/2024/trafikutvecklingsstal-vag_3.pdf

Effekten på väg 56 bedöms bli ännu mindre då antagande gjorts om att 50% av den tillkommande trafiken åker österut från planområdet och därför inte kommer ha någon effekt på väg 56, dessutom tyder trafikmätningarna på att en lägre andel av trafiken är samlad under maxtimmen på väg 56.

Totalt sett bedöms påverkan på statligt vägnät från planområdet vara liten både under maxtimme och totalt sätt.

4 Problemanalys

Utredningen visar att den tillkommande trafiken på Timmergatan är relativt liten och inga kapacitetsproblem inom Heby Västra Företagsby, DP 2710 från aktuellt planområdet har identifierats.

Den befintliga anslutningen från Timmergatan till väg 72 bedöms vara trafiksäker och av tillräcklig standard för den tillkommande trafiken. När befintlig anslutning till Timmergatan utredes i samband med Heby Västra Företagsby, DP 271, togs en ny anslutning fram som placerats på en krönpunkt 500 meter öster om anslutningen från väg 56. Där utreddes siktförhållandena och utformning med vänstersvängkörfält och Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) togs fram. Dagens vänstersvängkörfält har en femtio meter lång väntyta och inrymmer därför två last- eller bulkbilar vilket är de längsta fordonen som förväntas trafikera planområdet. Det bedöms vara tillräcklig hög standard i förhållande till trafikmängderna.

I planområdets sydvästra delar sträcker sig en skogsbilväg från väg 72 vidare till fastighet Västerlovsta prästgård 1:1 söder om planområdet. Den skogsbilvägen kan inte ligga kvar med befintlig sträckning då den går igenom planområdet. Skogsbilvägen behöver därför dras om.

Där Timmergatan ansluter till väg 72 finns en del växtlighet som kan behöva fällas för att uppnå önskvärd sikt. Sikten mäts i statlig vägs vägbanekant från en punkt 0,8 meter över vägbanan och sikten åt höger ska vara minst 115 meter på en väg med hastighetsgräns 70 km/tim. Eftersom inmätningar saknas har frågan inte detaljstuderats i detta skede. Idag saknas också refug eller spärrområde kring D2 – Påbjuden körbana vid anslutningen se Figur 13.

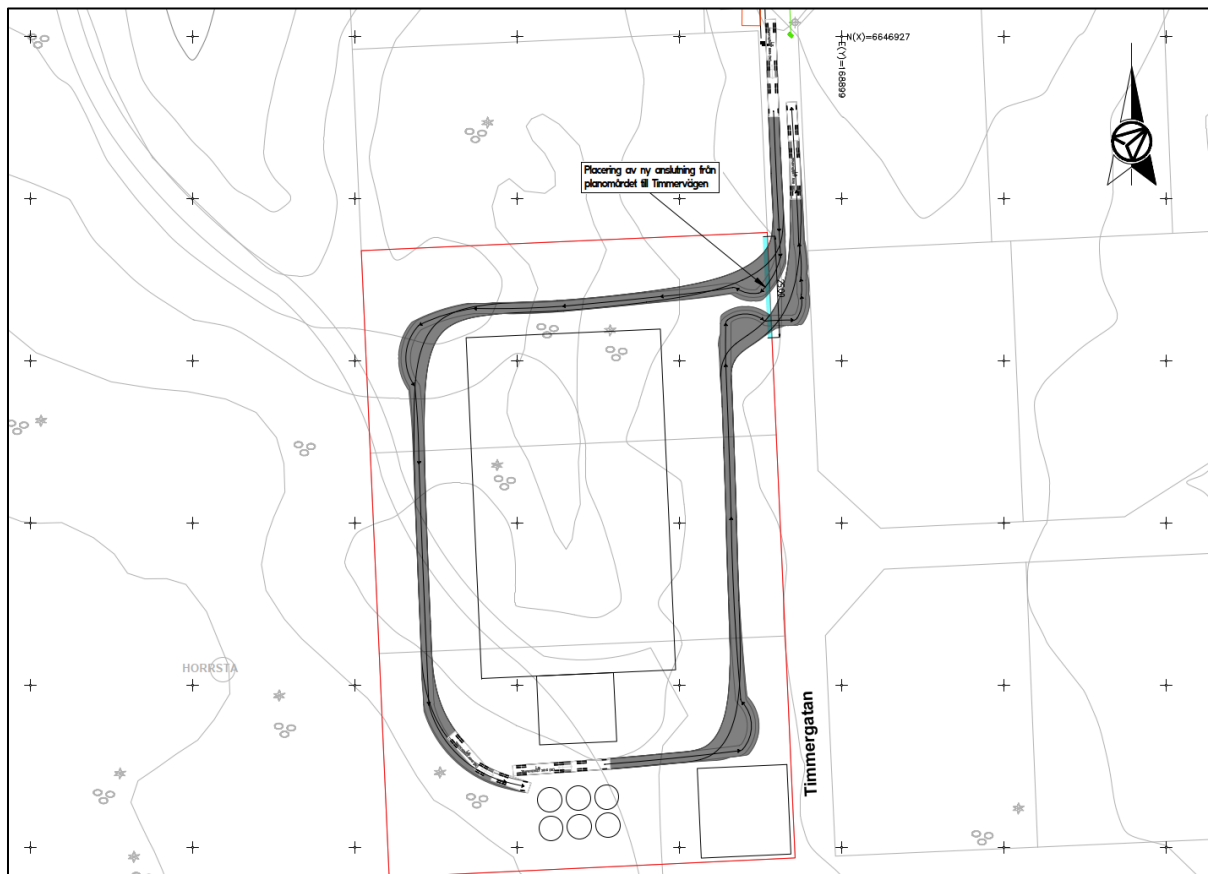


Figur 13. Befintlig utformning av anslutning från Timmergatan till väg 72 med två D2- Påbjuden körbana.

5 Åtgärdsförslag

5.1 Anslutning mot Timmergatan

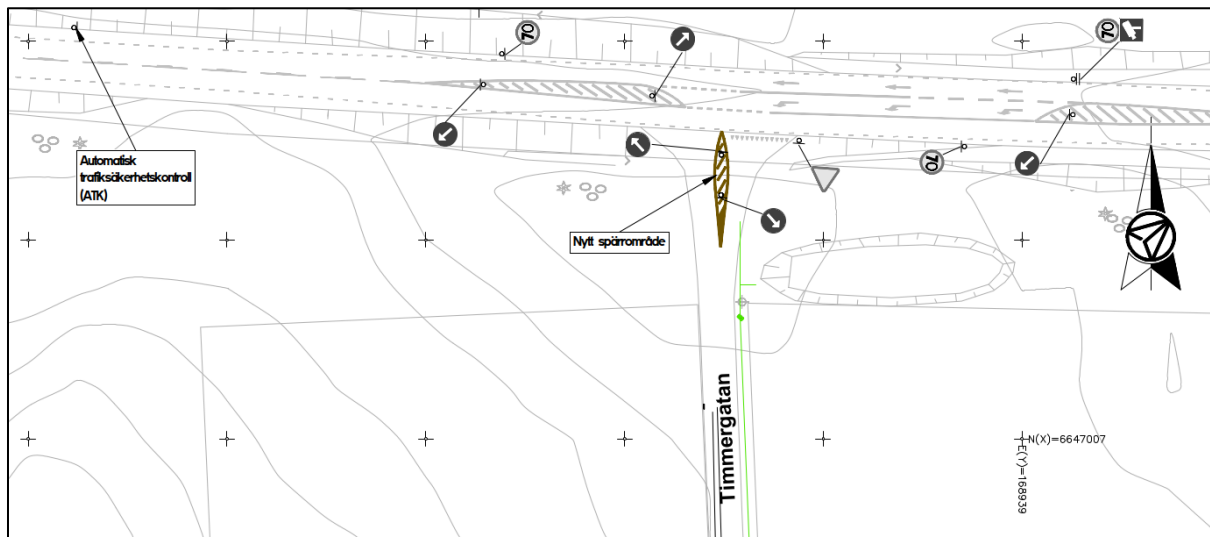
Önskemål från MCT är att anslutningen till Timmergatan placeras i planområdets nordöstra hörn. Fördelarna med det är att anslutningen hamnar på raksträcka mitt emellan anslutningarna från Virkesgränd och den planerade angöringen till Heby Västra Företagsby sydöstra hörn. Den kommer också vara placerad på raksträcka med bra siktriangel se Figur 14.



Figur 14. Skiss över planområde (röd markering), föreslagen placering av anslutning (turkos markering) och körspår från Trafikverkets typfordon LS, se även Bilaga D.

5.2 Anslutning från Heby Västra Företagsby till väg 72

Spärrområden eller refuger vid anslutningar används för att öka trafiksäkerheten och tydliggöra trafikflödet. Spärrområden hjälper till att förhindra att fordon kör in i farliga områden, särskilt vid korsningar och anslutningar. De markerar också tydligt var fordon inte får köra eller stanna, vilket hjälper till att undvika förvirring och förbättrar trafikflödet. Eftersom anslutningen gäller ett industriområde och kommer trafikerats av mycket tung trafik föreslås ett målat spärrområde för att undvika påkörning, se Figur 15.



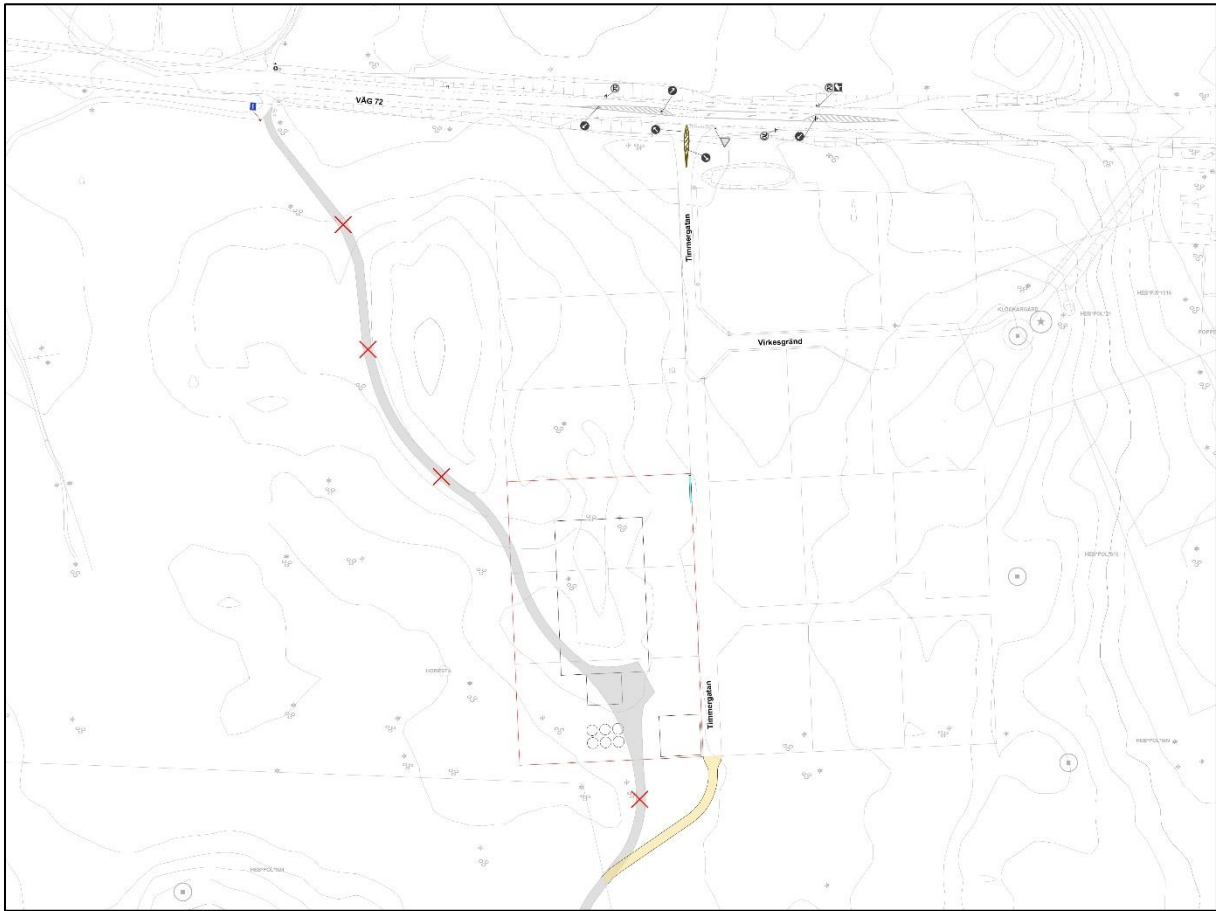
Figur 15. Skiss över befintlig utformning på anslutningen från Timmergatan till väg 72 och föreslaget spårrområde (brun markering), se även Bilaga B.

Utöver det håller befintlig anslutning god standard med vänstersvängkörfält och Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) och inga ytterligare åtgärder behöver därför vidtas utöver ordinarie långsiktig planering för hållbart och säkert resande.

5.3 Anslutning skogsbilväg

Skogsbilvägen som går från väg 72 vidare till fastighet Västerlövsta prästgård 1:1 söder om planområdet behöver dras om då den idag går rakt igenom planområdet. Framtaget förslag innebär att en ny skogsbilväg anläggs med angöring på södra delen av Timmergatan för att sedan ansluta till befintlig skogsbilväg 50 meter norr om planområdet, se Figur 16. För att kunna dra skogsbilvägen den vägen behöver en del skogsmark avverkas.

Delen av skogsbilvägen som blir kvar mellan väg 72 och planområdet, behöver rivas eller skyltas om med E17 återvändsgränd. Då den delen av skogsbilvägen kommer bli en återvändsgata, se Figur 16. Fördelen med att riva eller stänga vägen är att det då blir en korsningspunkt mindre med den nya gång- och cykelbanan som planeras på södra sidan om väg 72.



Figur 16. Ny dragning av skogsbilväg (gul markering), befintlig skogsbilväg (grå markering), se även Bilaga B och C.

Bilagor

Bilaga A Trafikalstringsverktyget 4:70

Bilaga B Planritning 01

Bilaga C Planritning 02

Bilaga D Planritning 13