



# PM Trafik Gillberga

## Västerås stad

Utkast 2024-03-25

Uppdragsnr: 24 703



# Innehåll

Bakgrund/Uppdraget.....	4
Planförslag.....	5
Nulägesbeskrivning.....	6
Trafikalstring.....	8
Förslag på nya trafikstrukturer.....	10
<i>Norra anslutningen</i> .....	<i>10</i>
<i>Södra anslutningen</i> .....	<i>11</i>

Dokumentdatum: 2024-03-25  
Dokumentnamn: PM Trafik Gillberga  
Uppdragsnummer: 24 703  
Uppdragsansvarig: Madeleine Allvin, VAP

## Bakgrund/Uppdraget

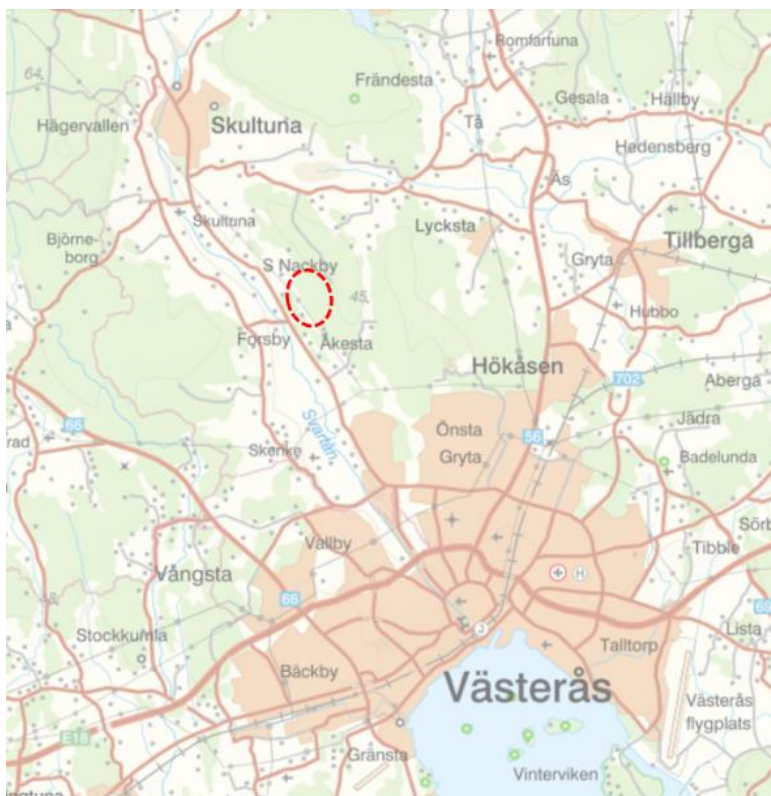
Detaljplan för del av fastigheterna Forsby 1:3 och Skultuna-Gillberga 1:2 är lokaliserat i Västerås stads norra utkant med cirka 8 km till centrum.

Fastighetsägaren vill planlägga för cirka 80 småhustomter samt en förskola på ett sätt som tar hänsyn till natur- och kulturvärden.

VAP har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning för området.

### Trafikutredningen ska innehålla följande delar:

- Trafikflöden för nuläget och för prognos år 2040.
- Bedöm uppskattad trafikspridningen baserat på två utfarter mot Skultunavägen och rekommendera lämpliga trafiklösningar.
- Platsbesök där siktbedömning utförs.
- Gång- och cykelbanan som sträcker sig parallellt med Skultunavägens östra sida måste beaktas och säkras upp när trafikströmmen från sekundärvägarna ökar.
- Utredningen ska bemöta de synpunkter som inkommit från Trafikverket gällande de två utfarterna som ansluter mot Skultunavägen.



Figur 1. Planområdets placering i förhållande till Västerås stad.

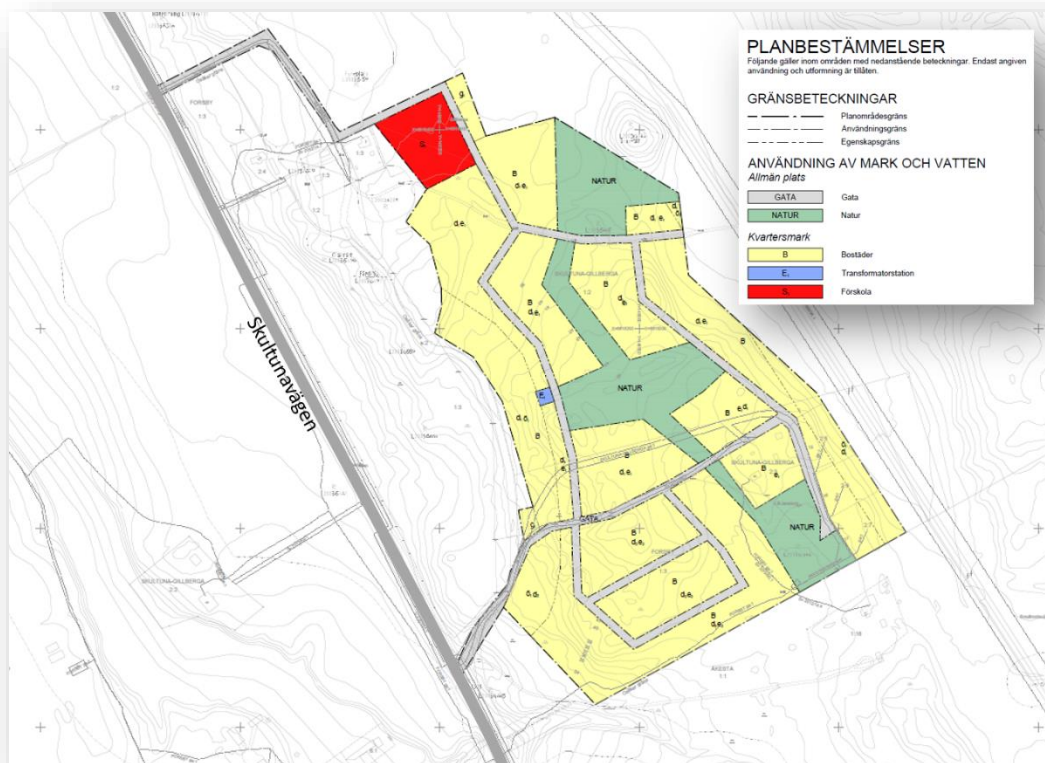
# Planförslag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostäder i form av villor och parhus. Nuvarande bebyggelseförslag omfattar cirka 80 småhus samt en förskola.

Fastigheterna som ingår i planområdet är Forsby 1:3 och Skultuna-Gillberga 1:2 och ligger cirka 8 km från Västerås centrum.

För planområdet gäller kommuntäckande översiktsplan "Västerås 2026". Syftet med detaljplanen överensstämmer med översiktsplanens strategier "Bostäder för alla", "Livskraftig landsbygd med starka serviceorter" och "Kollektivtrafiken som ryggrad".

Planområdet är cirka 25 000 m<sup>2</sup> och utgörs idag av skogsmark. Det finns två befintliga väganslutningar med koppling mot Skultunavägen, som kommer trafikförsörja området.



Figur 2. Gällande planbestämmelser inom området.

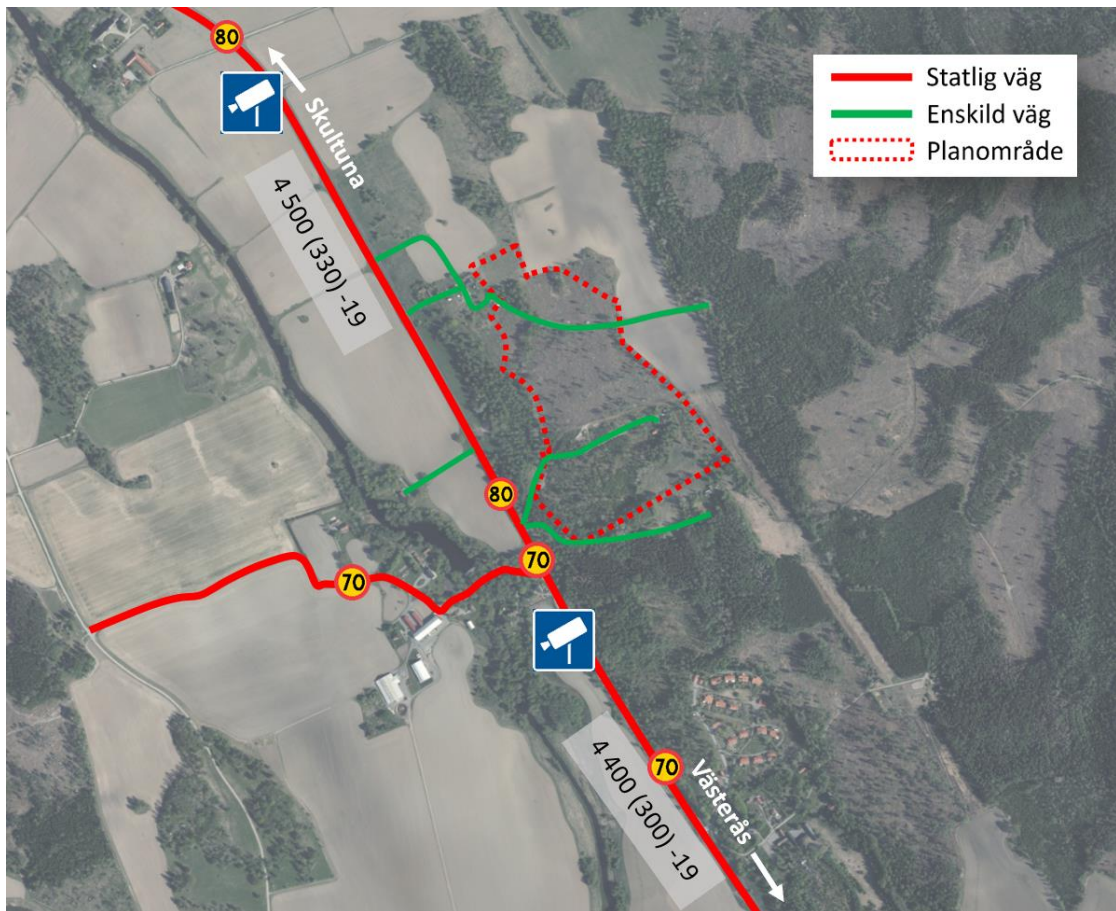


## Nulägesbeskrivning

**Vägnätet** – Området gränsar mot Skultunavägen i väst med tre mindre grusvägsutfarter (trevägs korsningar) med cirka 4–5 meters vägbredd.

Skultunavägen är hastighetsbegränsad till 80 km/h och övergår strax innan den södra infarten till 70 km/h. I södra och norra delen finns trafiksäkerhetskameror för automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) etablerade, se figur 3.

Årsdygnstrafiken (ÅDT) uppgår till 4 500 fordonrörelser varav andelen tung trafik utgörs av cirka 7 % (mätår 2019).



Figur 3. Nulägestrafik med andel tung trafik inom parentes samt mätår mm.

**GC-nätet** – Utmed Skultunavägens östra sida sträcker sig en separat gång- och cykelväg (GC-väg). Vägbredden uppgår till cirka 3 meter och ligger intill anslutning mot planområdet.

**Kollektivtrafik** – Busslinje 21 trafikerar mellan Skultuna och Tillberga via Centralen i Västerås stad. På vardagar varierar turtätheten mellan 15 och 30 minuter och på helger mellan 30 och 60 minuter.

I anslutning till planområdet finns det två hållplatser varav den närmsta ligger på cirka 150 meters avstånd från planerad bebyggelse.



Figur 4. Kartbilden illustrerar befintligt gång- och cykelvägnät samt busshållplatser i anslutning till planområdet.

## Trafikalstring

Som underlag för beräkning av trafikalstring för berört område har det befintliga vägnätet i närområdet kartlagts och årsdygnstrafik (ÅDT) har tagits fram. För uppräknings av trafiken utmed Skultunavägen har Trafikverkets basprognos tillämpats för att uppskatta trafiken för 2040<sup>1</sup>.

Vid beräkning av uppskattad trafikalstring från planområdet har nyckeltal för villor och förskola enligt följande tillämpats:

Bostadstyp/verksamhet	Nyckeltal	Alstring
Villor <b>80 stycken</b>	5 bilresor/ hus och dygn	<b>400 ÅDT</b>
Förskola <b>Antagen BTA-yta= 500 m<sup>2</sup></b>	30 bilresor/ 500 m <sup>2</sup> och dygn	<b>30 ÅDT</b> Ink besökare och hämta lämna.

Tabell 1. Nyckeltal baserat på bostadstyp och verksamhet.

Riktningfördelning från planområdet har antagits enligt följande:



Bedömningen är att majoriteten av trafiken har målpunkt mot Västerås och en lägre andel mot Skultuna.

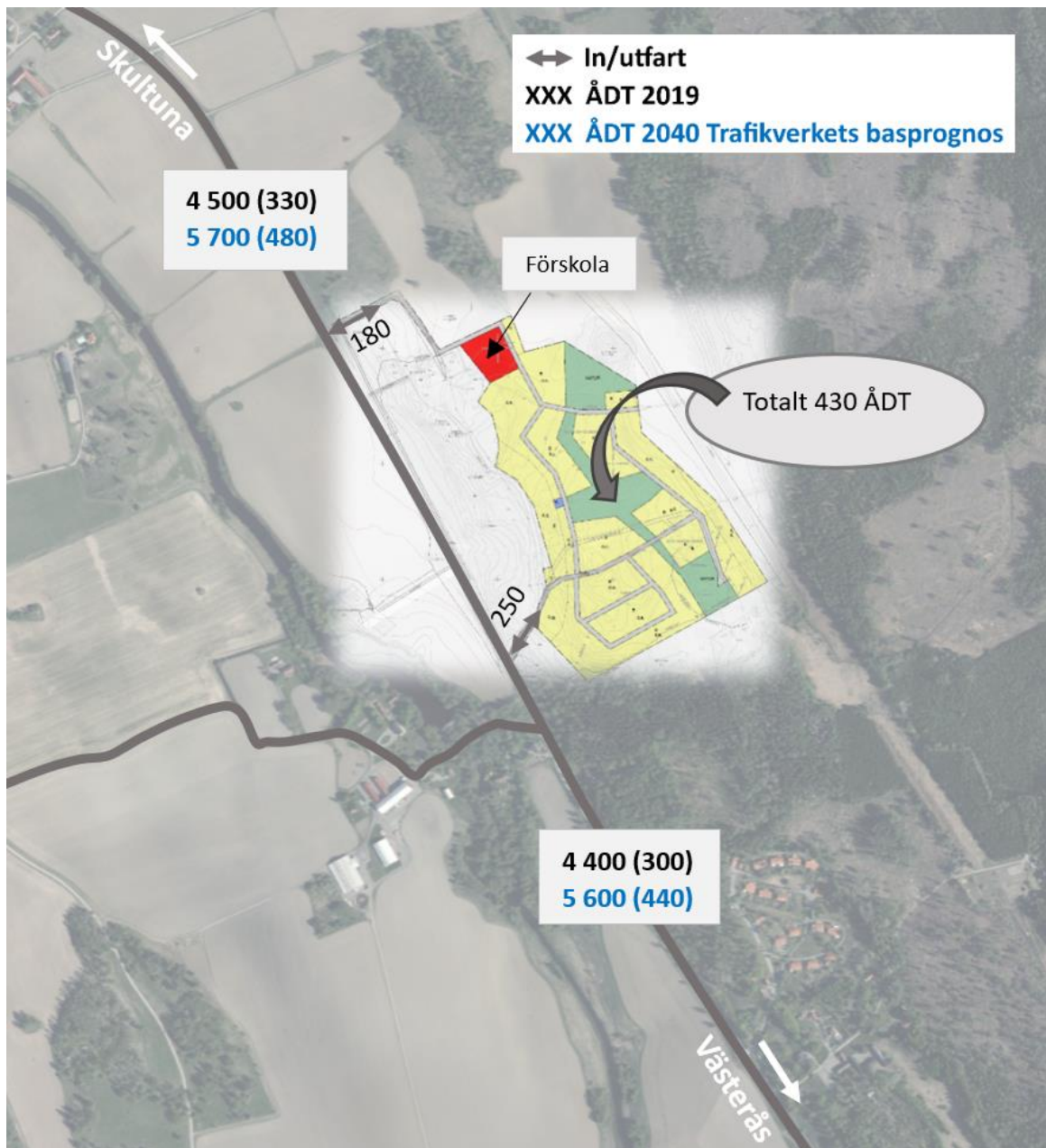
Från planområdet finns idag tre utfarter. Vid fullt utbyggt område kommer enbart två att nyttjas för tillkommande trafik (den norra och den södra). Bedömningen är att den södra kommer få en högre andel trafik, detta baserat på att trafikanter med målpunkt Västerås väljer den närmaste vägen.

Figur 5. Antagen riktningfördelning från planområdet.

Trafikalstring som bedöms generas från det nya bostadsområdet har inte ackumulerats till Trafikverkets prognos 2040 då basprognosen redan innehåller en uppräknings av tillkommande trafik från Västerås Stads planering för tillkommande bostads- och verksamhetsområden. Enligt Trafikverkets basprognos bedöms trafiken på Skultunavägen öka med cirka 1 200 ÅDT till år 2040.

<sup>1</sup> Fram till 2040 har Trafikverkets prognostal räknats upp med 24% på personbil samt 45% på lastbil (lb 50% och pb 29% 2017–2040, men har teoretiskt räknats om till de förstnämnda siffrorna med tanke på att befintligt ÅDT är från 2019).





Figur 6. ÅDT samt trafikallstring som bedöms generera från planområdet. Andel tung trafik inom parentes.

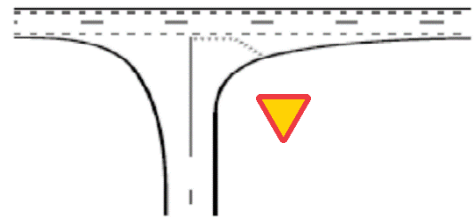
## Förslag på nya trafikstrukturer

Trafikutredningens syfte har varit att ta fram ett underlagsmaterial som ska visa vilka konsekvenser för trafiksystemet och dess trafikanter som uppstår vid genomförande av etableringen. Kopplat till det har siktförhållanden har studerats på plats, framför allt den södra in/utfarten. Därutöver har också en siktpprofil tagits fram för att säkerställa att rätt siktsträckor uppnås enligt VGU's krav och riktlinjer.

### Norra anslutningen

Den norra korsningen föreslås utformas som en mindre korsning- typ A i enighet med VGU<sup>2</sup>. Anslutningsvägen behöver breddas upp och korsningen föreslås regleras med väjningsplikt.

Motivet till att en mindre korsningslösning föreslås är att siktförhållandena är goda för både bilister och oskyddade trafikanter. Mellan primärväg och GC-väg finns en buffertzon (cirka 7meter) som säkerställer att fordon som ska ut på Skultunavägen inte blir stående på GC-vägen, se figur 8. Inkommande fordon från Skultunavägen riskerar heller inte att bli stående på primärvägen för att släppa förbi oskyddade trafikanter.



Figur 7. Korsningstyp A.



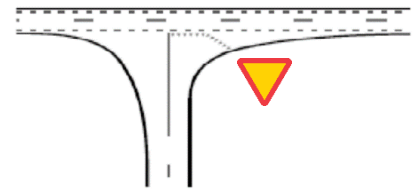
Figur 8. Norra korsningen med angiven buffertzön.

<sup>2</sup> VGU- Vägar och gators utformning, Trafikverket

## Södra anslutningen

I samband med att södra anslutningsvägen breddas upp föreslås korsningen utformas som en korsningstyp A. Korsningen föreslås regleras med väjningsplikt.

Befintlig gång och cykelväg som går parallellt med Skultunavägen ligger idag enbart 3 meter från primärvägen.



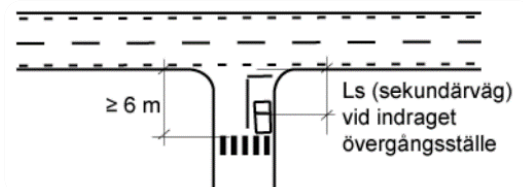
Figur 9. Korsningstyp B.

I början på mars utfördes ett platsbesök då siktförhållanden studerades närmare. Bedömningen var att sikten är begränsad, specifikt med den utformning som finns idag. I östlig riktning finns det ett vägräcke som skymmer sikten till viss del. Det finns ett krön cirka 40 meter bort och parallellt med gång- och cykelvägen växer det några större träd som försämrar sikten. Siken söderut uppfyller kraven med god marginal.

Enligt VGU bör sikten från befintlig anslutning uppgå till 195 meter åt vartdera hållet, vid 80 km/h på huvudvägen. Siktsträckan kan minskas till 150 meter efter Trafikverkets godkännande. Vid 70 km/h bör siktsträckan uppgå till 165 meter och 125 meter efter Trafikverkets godkännande.

Sikten har också studerats bakom befintlig gång- och cykelväg (cirka 7 meter från väggkant). Här finns det stora utmaningar, för att uppnå rätt siktförhållanden krävs det mer omfattande åtgärder då det finns mycket vegetation och nivåskillnader som skymmer sikten helt.

Gång- och cykelpassagen föreslås dras in för att säkerställa utrymmet som krävs för att en bil ska kunna passera till ett vilplan innan den trafikerar Skultunavägen. Indragning av passagepunkten ger plats för en väjande bil som får bättre sikt vid utfart, utan att cykeltrafiken kommer i konflikt. Detta medför en trafiksäkrare passage för oskyddade trafikanter och upprätthåller en god framkomlighet.



Figur 10. Siktområde vid indraget övergångsställe, VGU.

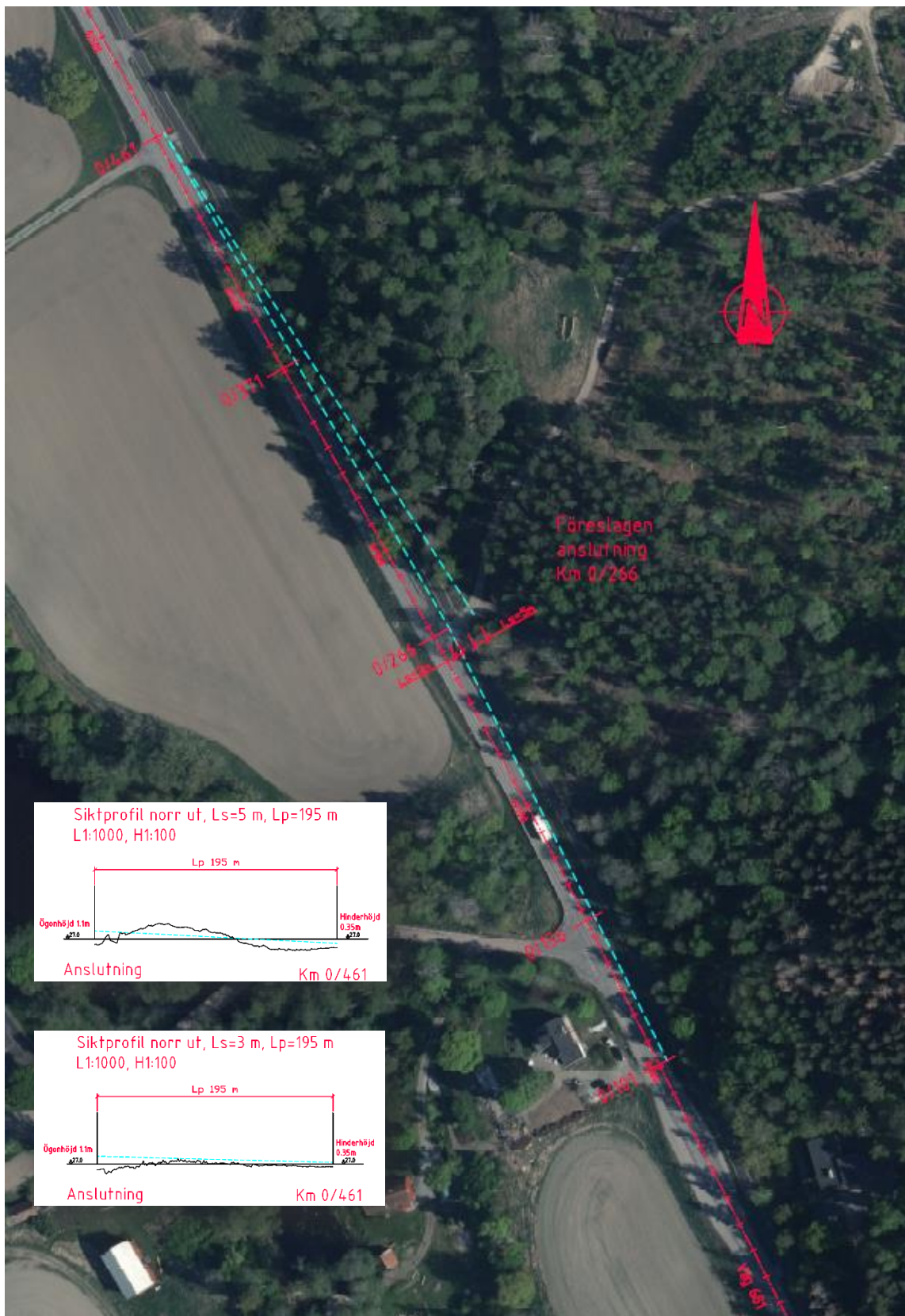
Med ny bebyggelse kommer fordonstrafiken öka från några få trafikrörelser till cirka 250 per dag (125 in/125 ut). En korsningstyp A bedöms klara trafiken. Genom att förskjuta GC-vägen ytterligare 3 meter från Skultunavägen så tydliggörs anspråken och trafiksäkerheten ökar. Med åtgärden skapas ett utrymme på 6 meter som förebygger konflikt med gång- och cykeltrafikanter, se figur 10 och 11. Fordon kommer närmare vägen vilket medför att kravställd siktsträcka enligt VGU kan uppnås.



Figur 11. Förslag till indragen gång- och cykelväg.



**Siktprofiler:** För att säkerställa bedömningen utifrån platsbesöket så har även siktprofiler tagits (södra korsningen).



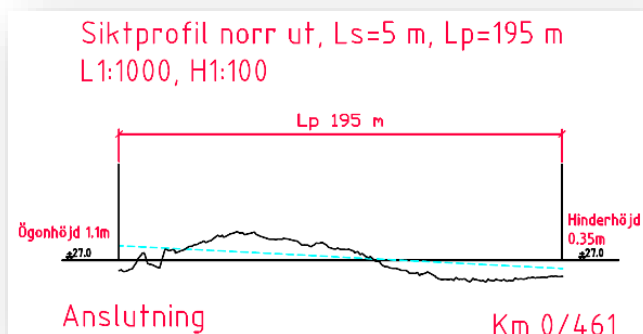
Figur 12. I kartan illustreras två siktlinjer kopplat till siktprofilsrutorna inklipta i bilden. Ls 5 m respektive Ls 3 m. Ls avser måttet från vägkant till den plats sikten mäts ifrån.

I siktprofilen med  $L_s$  5 meter, dvs uppmätt sikt 5 meter från väggkant så framgår det tydligt att siktkraven inte uppfylls, se siktprofil 1. Detta innebär också att fordonet vid denna punkt befinner sig på gång- och cykelvägen.

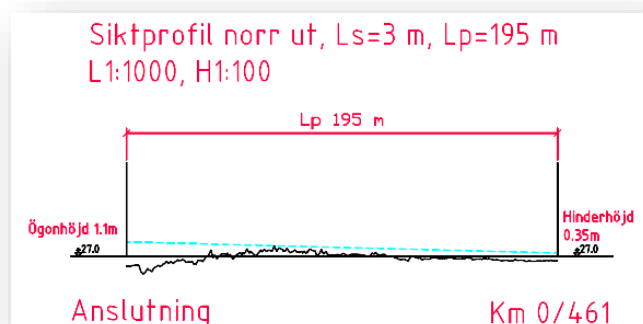
Flyttas däremot gång- och cykelvägen in cirka 3 meter så uppfylls siktkravet på 195 meters siktsträcka enligt siktprofil 2.

I framtagna siktprofiler har inte befintliga räcken tagits med, inte heller vegetation i form av träd. Detta behöver studeras vidare i kommande projektering.

Korsningen har också kontrollerats gällande stoppsiktssträckan för fordon som trafikerar utmed Skultunavägen. Korsningen uppfyller kraven som ställs i enighet med VGU.



Siktprofil 1. Siktlinje i turkost.



Siktprofil 2. Siktlinje i turkost.

---

2024-03-25

Madeleine Allvin VAP