

TRAFIKUTREDNING

DETALJPLAN FÖR SKÄDDUGA 12:1 M.FL, PRÄSTGÄRDET,
SKULTUNA, VÄSTERÅS

2024-04-04



TRAFIKUTREDNING PRÄSTGÄRDET, SKULTUNA

Kund: Västerås stad, Stadsbyggnadsförvaltningen
Kontaktperson: Jasmina Trokic

Organisation Sigma Civil

Projektansvarig: Cecilia Flygare
Upprättad av: Josefin Bodinger, Elin Andersson
Granskad av: Susanne Ekström
Godkänd av: Cecilia Flygare

Projektnummer: 200 978
Upprättad: 2024-04-04

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE OCH OMFATTNING.....	5
1.3	AVGRÄNSNINGAR.....	5
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1	KOMMUNALA PLANER OCH STYRDOKUMENT.....	6
2.2	PLANFÖRSLAG.....	8
2.3	BEFINTLIG INFRASTRUKTUR OCH TRAFIK.....	8
2.4	BARNPERSPEKTIVET	10
3	GENERERAD TRAFIKALSTRING AV PLANFÖRSLAG	11
4	PARKERING	11
5	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	12
5.1	LOKALGATOR OCH STICKGATOR INOM PLANOMRÅDET.....	12
5.2	VÄNDPLATSER INOM OMRÅDET	14
5.3	GÅNG- OCH CYKELVÄGAR.....	14
5.4	MILJÖSTATIONER.....	14
6	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER	16
6.1	TILLGÄNGLIGHET OCH FRAMKOMLIGHET	16
6.2	TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET	17
7	FORTSATT ARBETE	18
8	REFERENSER	19

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Skultuna är en tätort i Västerås kommun med en befolkning på cirka 3 300 invånare och därmed den största serviceorten i Västerås kommun. I Skultuna finns en god offentlig och kommersiell service. Området är även utpekad som lämpligt för bebyggelseutveckling i Ortsanalys för Skultuna (2016) som är ett fördjupat underlag för planering och byggande på orten. Skultuna ligger cirka 12 kilometer nordväst om centralorten Västerås, se Figur 1.



Figur 1. Översikt av planområdets (röd cirkel) förhållande till centralorten Västerås.

Källa: Västerås Stad, Samlingskartan.

I november 2020 begärde Fastighetsnämnden i Västerås Stad att en ny detaljplan skulle tas fram för ett område beläget i sydöstra delen av Skultuna. Fastigheterna som berörs är Skädduga 12:1, 12:6–12:8 och Skultuna Prästgård 1:1, vilka ligger intill ett befintligt bostadsområde.

Planområdet omfattas idag av en bebyggelseplan (BPL 466/J) antagen 1967 som inte är helt genomförd. I planen är marken planlagd för bostäder med övriga användningar som gata och park. Den delen av bebyggelseplanen som inte är bebyggd är idag jordbruksmark och klippt gräsyta.

1.2 SYFTE OCH OMFATTNING

Uppdraget avser en trafikutredning där förslag på lösningar och åtgärder ska utgöra underlag för framtagandet av detaljplan. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostäder i form av småhus så som villor, radhus och parhus samt eventuellt en gruppbostad. Utseendet på dessa byggnader ska passa in med övriga byggnader och smälta in i ortens siluett.

I uppdraget ingår att:

- *Ge förslag på utformning av gatustruktur inom planområdet utifrån pågående detaljplan.*
- *Se över gatunät för oskyddade trafikanter inom planområdet och kopplingar till Västeråsvägen.*
- *Se över dimension, funktion och angöring för miljöstationer enligt Avfall Sveriges riktlinjer.*
- *Göra en uppskattning/beräkning av trafikflöden på befintliga Prästgårdsgator som angör planområdet.*
- *Ta fram typsektioner för gator inom detaljplaneområdet.*
- *Trafikalstring för ny bebyggelse enligt detaljplanen inom planområdet och på angörande Prästgårdsgator.*

1.3 AVGRÄNSNINGAR

Trafikutredningen avgränsas geografiskt till detaljplanens utpekade planområde samt till de befintliga gator där planerad in- och utfart till nytt bostadsområde ansluter till befintliga Prästgårdsgator. Detta för att möjliggöra en så bra sammankoppling som möjlig av de båda bostadsområdena.

Trafikalstringsberäkningar har utförts för den planerade nya bebyggelsen samt för befintligt angränsande bostadsområde. Trafikalstringens påverkan på väg 681, Västeråsvägen, har inte utretts, se Figur 1.

Bebyggelsestrukturen är beslutad av Västerås kommun i detaljplanearbetet och något som trafikutredningen haft som förutsättning. För att tillgodose områdets dagvattenhantering har trafikutredningen behövt möjliggöra för ett vägområde på minst 8 meter för gatusträckan i östra delen av planområdet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 KOMMUNALA PLANER OCH STYRDOKUMENT

2.1.1 Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050

Översiktsplanen (Västerås Stad, 2017) har en positiv syn på byggande på landsbygden under förutsättning att bebyggelsen får en lämplig lokalisering och att husens utformning och placering anpassas till det omgivande landskapet. Utveckling av serviceorterna prioriteras. Komplettering av befintliga byar/grupper av hus föredras framför spridd bebyggelse.

Trygga och säkra gång- och cykelvägar ska finnas inom samtliga orter och nya bebyggelsegrupper samt mellan dessa och staden. God tillgång till kollektivtrafik prioriteras vid lokalisering av ny bebyggelse.

2.1.2 Trafikplan 2026 Västerås stad

Trafikplanen (Västerås Stad, 2014) ska beskriva en önskvärd utveckling för trafiken i hela kommunen, med grund i hur transportsystemet i Västerås ser ut idag. I trafikplanens strategidel formuleras visioner och mål för framtidens trafik och tillsammans med andra styrdokument bidrar planen till ett helhetstänk för Västerås stads samhällsplanering.

Övergripande mål för trafiken i Västerås är:

- att resande med cykel ska öka med 20% per invånare.
- att resande med kollektivtrafik ska öka med 70% per invånare.
- att antalet bilresor minskar med 15% per invånare.

Detta innebär att även då det tillkommer resor på grund av befolkningsökning i linje med befolkningsprognosen mellan 2011 och 2026, kommer det totala antalet bilresor att bibehållas på 2011 års nivå.

Resvaneundersökning genomförd 2011

Boende i Västerås kommun mellan 16 och 84 år gör totalt cirka 330 000 resor på en dag. Denna siffra avser privatpersoners resande, det vill säga exklusive yrkestrafik, besökande och genomresande. Västeråsarna gör cirka 2,9 resor per person och dag. Flest resor gör förvärvsarbetande i åldersgruppen 25–44 år.

Bilnehavet per capita ligger på 450 personbilar per 1 000 invånare i Västerås, vilket är något högre än jämförbara städer. Bilen används vid 51% av antalet resor som kvinnor gör och vid 62% av männens. Vid inköpsresor till externhandelsområdena Erikslund och Hälla görs över 90% av antalet resor med bil. Andra ärendetyper där många väljer bilen är serviceärenden samt vid skjutsning. Sett till den totala resta sträckan är bilens roll ännu mer dominerande, 80% av kvinnornas och 88% av männens totala resta sträcka under en dag görs med bil.

2.1.3 Bebyggelseplan (BPL 466/J)

Gällande detaljplan för området möjliggör för bostadsändamål, garage och allmän plats i form av park samt vägmark, se Figur 2. Bebyggelseplanen ersätts av ny detaljplan för Skädduga 12:1 m.fl.



Figur 2. Gällande plankarta över aktuellt område från 1963. Källa: Västerås stad.

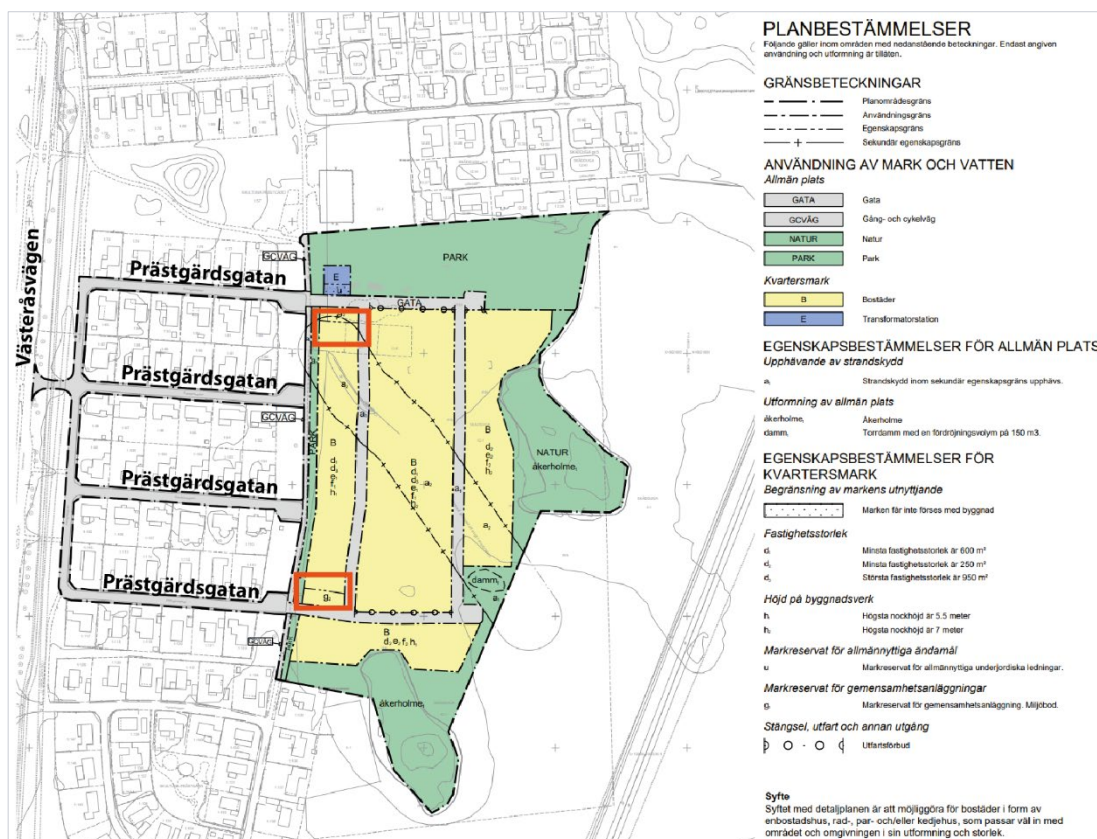
2.1.4 Skyddad natur

Strandskyddat dike finns inom planområdet. Detta ska i och med planens genomförande upphävas och diket övertäckas.

Befintliga åkerholmar sparas och integreras i bebyggelsestrukturen, se Figur 3.

2.2 PLANFÖRSLAG

Planförslaget möjliggör för cirka 50 bostäder fördelat på enbostadshus och kedjehus/radhus/parhus samt två sophanteringsstationer (miljöstationer). Idag utgörs planområdet av åker- och naturmark. Naturen kommer att behållas och tre åkerholmar som finns inom området kommer att skyddas. I Figur 3 visas markanvändningen enligt planförslaget.



Figur 3. Plankarta tillhörande planförslaget samt område för miljöstationer markerade med röd färg.

2.3 BEFINTLIG INFRASTRUKTUR OCH TRAFIK

Planområdet gränsar till bostadsområdet Eriksberg i Skultuna. Infarter till planområdet planeras att kopplas på från två av parallellgatorna som båda heter Prästgårdsgatan, se Figur 4. Prästgårdsgatan är kommunal och ansluter till den statliga vägen 681, Västeråsvägen. Västeråsvägen intill aktuellt område har en årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 4 500 fordon enligt Trafikverket (mätning gjord 2019).

I enlighet med önskemål från Västerås Stad har uppräknig av trafikmängd utgått från en ökning med 1,5% per år. Vilket innebär en ökning med cirka 1 600 fordon (ÅDT) på Västeråsvägen fram till 2040, vilket innebär ÅDT på cirka 6 100 fordon.

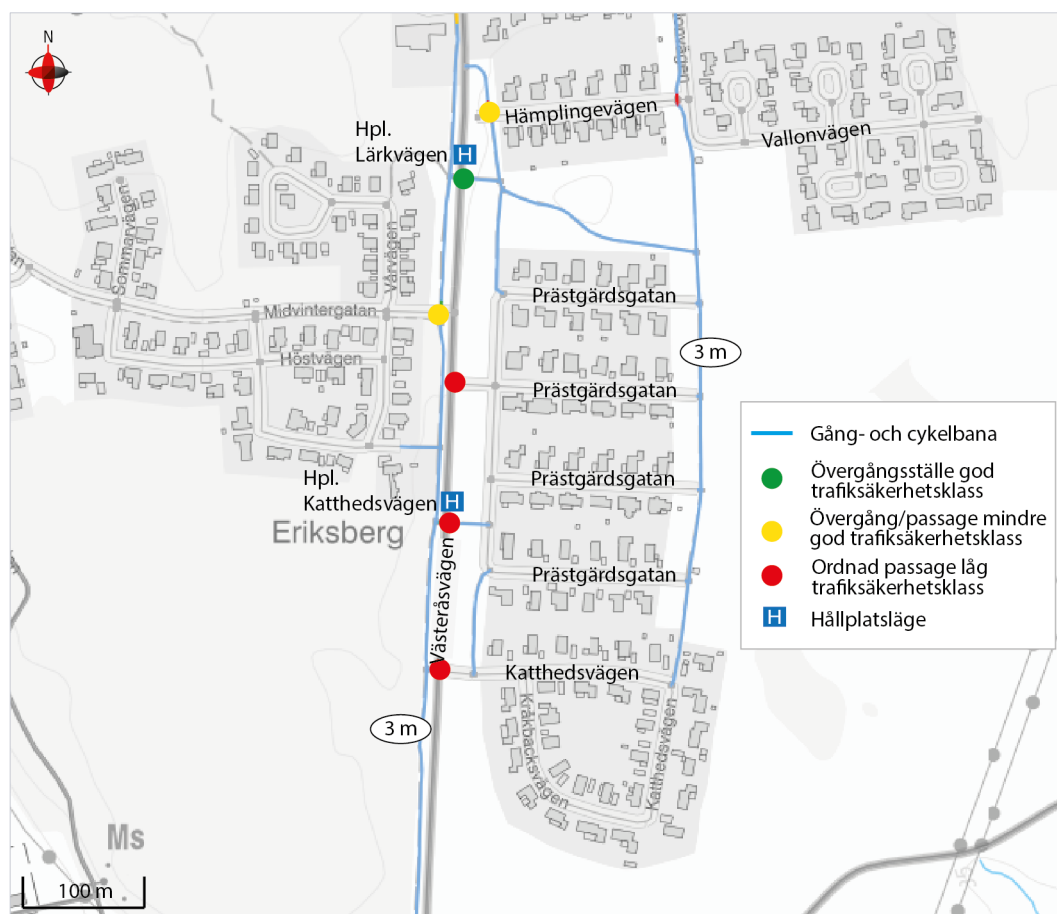
Skyldad hastighet i det befintliga bostadsområdet på Prästgårdsgatan är 30 km/h. Skyldad hastighet på Västeråsvägen förbi aktuellt område är 50 km/h. Vägbredden på Västeråsvägen i anslutning till Prästgårdsvägen är 6,5 meter, se Figur 4.



Figur 4. Hastigheter på angränsande vägnät samt föreslagen anslutning av vägar till planområdet (svarta cirklar)
Källa: NVDB.

En separerad gång- och cykelväg löper längs hela Västeråsvägen i nordsydlig riktning, se Figur 5. Gång- och cykelvägen leds över till Prästgårdsgatan via ett övergångsställe och via passager. Flera av passagera över Västeråsvägen håller låg trafiksäkerhetsklass då hastighetsdämpande åtgärder saknas, vilket framgår av Figur 5 nedan (markerade med röda och gula punkter). Ytterligare en gång- och cykelväg löper i nordsydlig riktning öster om Prästgårdsgatan som kopplar an till Hämplingevägen och Vallonvägen norr om planområdet, Figur 5. Båda nämnda gång- och cykelvägarna mäter cirka 3 meter i bredd.

Region Västmanland ansvarar för kollektivtrafiken i Västerås och det finns två busshållplatser inom 350 meter från planområdet, se Figur 5. Hållplatserna trafikeras av linje 21 med två till fyra avgångar i timmen dagtid på vardagar.



Figur 5. Gång- och cykelvägnät samt passager för gång och cykel i området. Källa: NVDB samt Västerås kommun.

2.4 BARNPERSPEKTIVET

Barnkonventionen är numera svensk lag, vilket innebär att det ställs högre krav på att kommuner ska arbeta på ett strukturerat sätt i frågor som berör barn och ungas rättigheter, där även fysisk planering och stadsutveckling omfattas. Barn och ungdomar är en särskilt utsatt grupp i trafiken och det är viktigt att ha lösningar som är anpassade för dem. De aspekter som är särskilt viktiga att studera utifrån barnperspektivet är trygghet, säkerhet, tillgänglighet, barns rörelsefrihet samt utformning av utemiljö.

Goda förutsättningar för barns självständiga mobilitet är av stor vikt för barnets utveckling (artikel 6) och barnets möjlighet till en aktiv fritid. En sammanhållen stad ökar barnets möjlighet att röra sig och ta del av hela stadens utbud. Kollektivtrafik finns att tillgå cirka 700 meter från planområdet. Det finns en god tillgång till gång- och cykelvägar. Trafiksäkerheten på de kommunala gatorna uppfyller sitt syfte och trafikflödet är begränsat i det tillkommande området.

För att komma till förskola eller skola finns det goda möjligheter att gå eller cykla då planområdet ligger under en kilometer från närmast offentlig service anpassad för barn. Kopplingar till omkringliggande områden är god och en lämplig trafikseparering råder i de befintliga bostadsområdena. Planområdet kommer att ha tillräckligt breda gator för att kunna kombinera olika trafikslag. Gång och cykel är att prioritera (Västerås kommun, 2023).

3 GENERERAD TRAFIKALSTRING AV PLANFÖRSLAG

För att beräkna vilken trafikstring som planförslaget kan ge upphov till har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts¹. Skattad andel resor med bil är utifrån detta verktyg 78%. Hänsyn har då tagits till att Skultuna är en mindre tätort i Västerås kommun och andelen bilanvändande bedöms därför högre än i Västerås centralort. Planförslaget innebär plats för cirka 35 villor och 25 bostäder i kedjehus/rad/parhus vilket skulle generera cirka 300 bilar (ÅDT, inkl. nyttotrafik 15 %), se Tabell 1.

Då inga trafikmätningar gjorts i intilliggande bostadsområde är trafikstringen uträknad enligt samma metod som för planförslaget. De 48 villorna i detta område bedöms alstra cirka 240 bilar, se Tabell 1.

Tabell 1. Sammanställd trafikstring (inkl. nyttotrafik).

Fordonstrafik per dygn (ÅDT)		
Planförslag	35 villor + 25 bostäder i kedjehus/rad/parhus	300
Befintligt bostadsområde	48 villor	240
Summa, alstrad trafik		540

Ingen årlig trafikökning antas inom området då antal bostäder inte beräknas öka, dock tillkommer den trafik som planförslaget alstrar till befintliga flöden på Prästgårdsgatorna. De befintliga trafikflödena på Prästgårdsgatorna antas vara lika stora för de fyra stickgatorna. Enligt planförslaget ska planområdet anslutas till befintliga gator via två av Prästgårdsgatorna, den nordligaste och den sydligaste. Tillkommande trafik enligt planförslaget har därmed delats i två och adderats till befintliga trafikflöden, se Tabell 2.

Tabell 2. Tillkommande trafik på befintliga Prästgårdsgator enligt planförslaget.

Tillkommande trafik (ÅDT) på befintliga Prästgårdsgator		
Prästgårdsgator	240 fordon fördelat på 4 stickgator	ca 60 fordon/stickgata
Planförslag	300 fordon fördelat på 2 stickgator	ca 150 fordon/stickgata
Summa, trafik på berörda Prästgårdsgator		210 fordon/stickgata

4 PARKERING

Vid uppförande av byggnad ska en angöringsplats finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas vid behov. Avståndet maximalt 25 meter från en tillgänglig entré gäller i båda fallen. Reglerna gäller även för småhus (BBR, 2011:6).

Efterfrågan på parkering ser olika ut i olika delar av Västerås. Variationen beror på faktorer som invånarnas bilnehav, närhet till centrum, närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering. Därför har kommunen delats in i fem olika zoner när parkeringstal ska beräknas. Skultuna tillhör zon 5 (serviceorter och landsbygd) och enligt

¹ Trafikverkets trafikstringsverktyg tar inte hänsyn till graden av samlokalisering mellan start- och målpunkt eller till eventuell omfördelning av resor mellan planerad och befintlig verksamhet. I verktyget finns möjlighet att lägga in parametrar kring kommunens arbete med kollektivtrafik, gång, cykel och Mobility management. Detta har gjorts i aktuellt fall i den utsträckning som underlag varit tillgängligt. Beräknad trafikstring kan vara antingen överskattad eller underskattad beroende på hur Västerås kommun jobbar med mjuka åtgärder jämfört med genomsnittet i Sverige. Trafikstringsverktyget är ett planeringsstöd för att underlätta skattning eller riktvärden av trafikstring, det är inte ett prognosverktyg.

dessa riktlinjer för parkering ska det finnas 14 parkeringsplatser, inklusive besöksparkeringar, per 1000 m² BTA (brutto total area) för lägenheter.

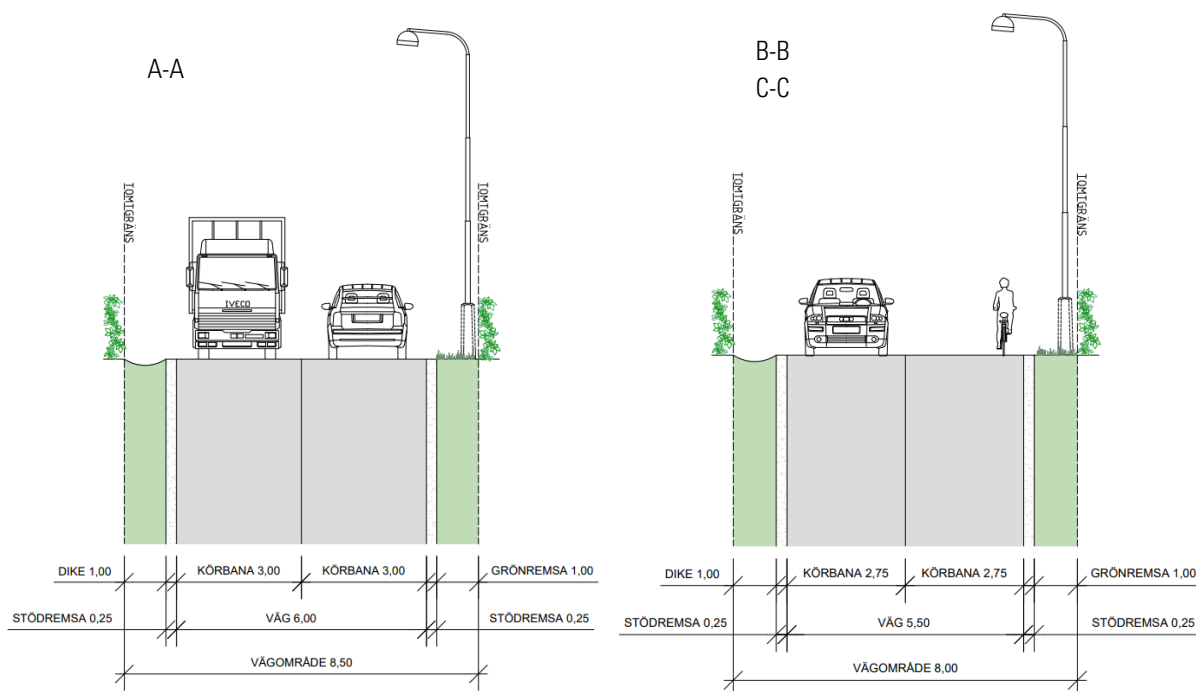
Parkering för cykel och bil föreslås lösas inom kvartersmark. Ingen mark avsätts i detaljplanen för någon allmän parkeringsanläggning eller -yta. Utformning av sådan har således inte ingått i trafikutredningen. Parkering för besökande längs lokalgator ska enligt planförslaget tillåtas.

5 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

5.1 LOKALGATOR OCH STICKGATOR INOM PLANOMRÅDET

Inom planområdet föreslås lokalgatorna vara utformade efter blandtrafik där gående, cyklister och motorfordon samsas om utrymmet. Lokalgator inom planområdet föreslås vara 5,5 meter breda. Då parkering längs gator kommer tillåtas behöver gatan där sopfordon färdas vara något bredare, se Figur 6 och Figur 7. Detta enligt rekommendationer från Avfall Sveriges handbok (2009).

I typsektion nedan redovisas lokalgatornas vägområde. Inom sektion ryms förutom körbana även stödremsa, diken, belysning och grönytor. Exakta förhållanden mellan de olika funktionerna kan bestämmas i senare skede, likaså placering av belysningsstolpar.



Figur 6. Typsektioner av föreslagna lokalgator inom planområdet. Sektionssnitt framgår i Figur 7.

Motorfordonens hastighet är den enskilt viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn. Hastigheten påverkar både sannolikheten för att en trafikolycka ska uppkomma och dess konsekvenser. Inom planområdet föreslås en hastighetsbegränsning på 30 km/h.

Vanliga trafiksäkerhetsproblem är långa raka gator som ökar risken för höga hastigheter. Även fyrvägs korsningar med korta korsningsavstånd (längd mellan korsningar) i

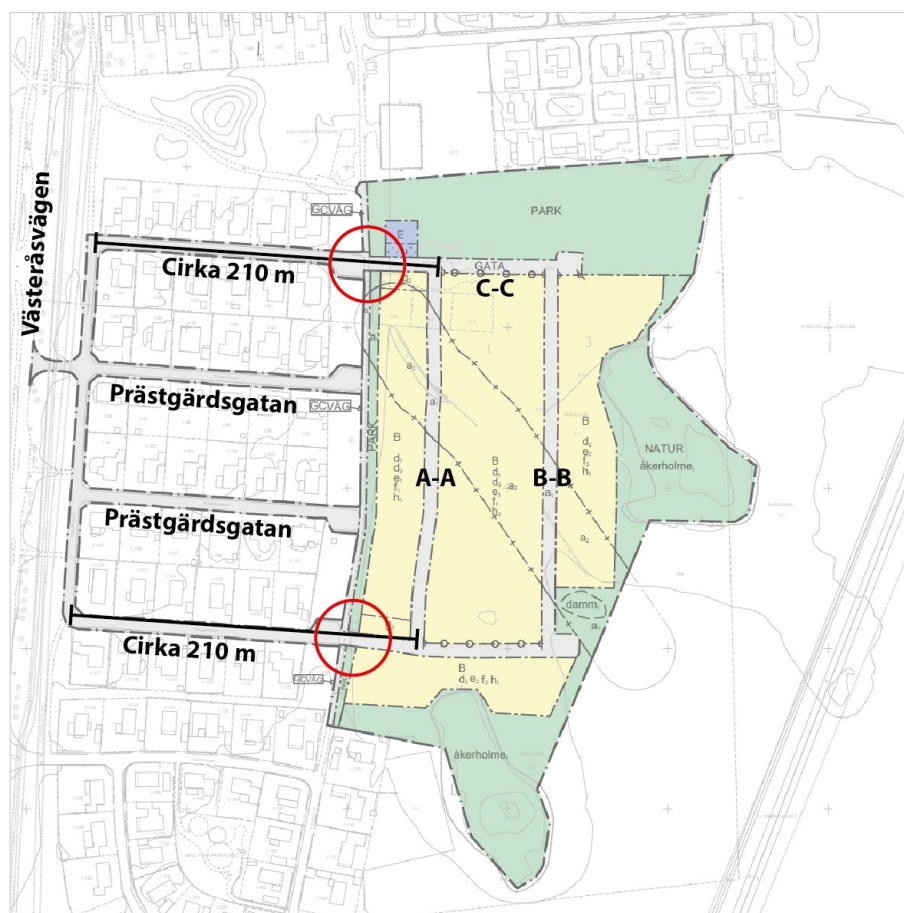
kombination med små kvarter, innebär risker för de som rör sig i området. Enligt VGU Råd (Trafikverket, 2022) bör länklängder (raksträcka mellan två noder) vid 30 km/h vara max 50–150 meter. Minsta korsningsavstånd bör vara 50 meter vid 30 km/h, se Tabell 3.

Tabell 3. Rekommenderade länklängder och korsningsavstånd i VGU.

	Max längd raksträckor lokalgata 30 km/h	Minsta korsningsavstånd lokalgata 30 km/h
Rekommendation i VGU	50–150 meter	>50 meter

Inom planerat område föreslås en bebyggelsestruktur som skapar långa raksträckor, som längst cirka 210 meter. Detta eftersom planområdet ansluts till befintlig gatustruktur som då förlängs, se Figur 7. För att tillgodose rekommendationerna från VGU och för att motverka att hastighetsbegränsningar överstigs på dessa längder föreslås åtgärder i form av farthinder där gång- och cykelväg korsar infarter till nytt område, se röda cirklar i Figur 7.

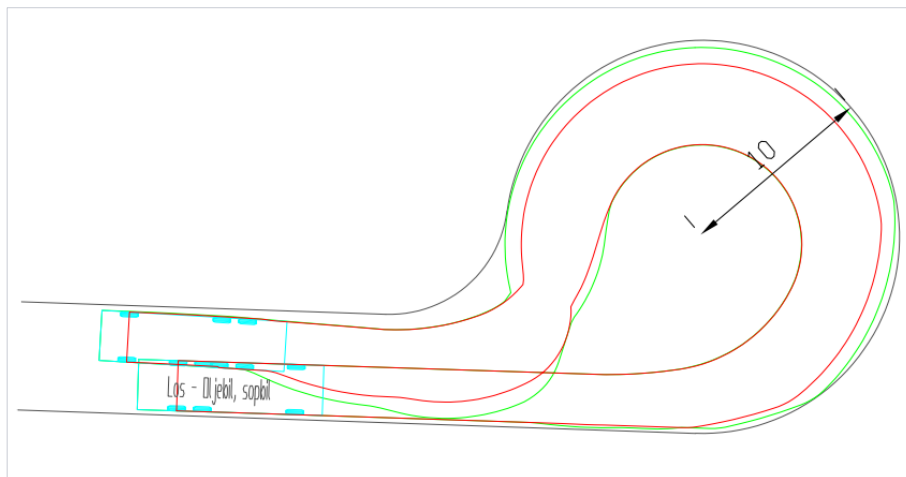
För att upprätthålla god sikt i korsningar har sikttrianglar med måtten 10*10 meter används enligt Västerås riktlinjer kring siktförhållanden för gator (Västerås kommun, 2022b).



Figur 7. Utsnitt från plankarta som visar länklängder som skapas med föreslagen bebyggelsestruktur samt område där hastighetsdämpande åtgärder föreslås (röda cirklar).

5.2 VÄNDPLATSER INOM OMRÅDET

En vändplats föreslås i planområdets nordöstra hörn där flerfamiljshus planeras, se Figur 3. Denna föreslås ha en radie på 10 meter (Figur 8) för att möjliggöra vändning med typfordon Los utan att backning krävs.



Figur 8. Föreslagen vändplats, radie 10 meter. Källa: Sigma Civil.

5.3 GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Inom planområdet föreslås inga nya gång- och cykelvägar.

För att höja trafiksäkerheten gällande gång- och cykelpassager (där befintliga Prästgårdsgator ansluts till ny gatustruktur) föreslås samtliga överfarter vara hastighetsdämpade inom planområdet. Detta kan åstadkommas genom till exempel avsmalning av körbanan eller olika typer av upphöjningar av gång- och cykelbanan. Eftersom flera befintliga gång- och cykelpassager över Västeråsvägen håller låg trafiksäkerhetsklass föreslås även trafiksäkerhetshöjande åtgärder utföras på dessa för att stärka de oskyddade trafikanternas säkerhet och upplevda trygghet. Förslagsvis kan övergången intill hållplatsläge Katthedsvägen åtgärdas för att upprätthålla god trafiksäkerhetsklass, se Figur 5.

5.4 MILJÖSTATIONER

Kommunen är enligt 15 kap. 20 a § miljöbalken (MB) skyldig att borttransportera det avfall som kommunen ansvarar för. 15 kap. 3 § MB definierar kommunalt avfall som avfall från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll. Enligt 15 kap. 24 § MB är det förbjudet för annan än kommunen eller den kommunen anlitar att hantera det avfall som faller inom den kommunala renhållningen. Kommunen bestämmer själv hur avfallshanteringen ska organiseras, antingen genom förvaltning eller i eget eller samägt bolag.

Riktlinjer enligt *Avfall Sverige* säger att transportväg ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer. Om parkering tillåts ska vägen vara bredare (bredden beror då på vilken typ av parkering som tillåts). Uppställningsplatsernas utformning måste anpassas till vilken typ av avfallsbehållare som har valts samt storleken på hämtfordonen.

Två miljöstationer föreslås i detaljplanen för att tillgodose området sophertering. Dessa placeras i planområdets västra del, en i norr och en i söder, se Figur 3. Miljöstationerna och hanteringen av sopor kräver ett utrymme om cirka 50 kvadratmeter, vilket tillgodoser behovet för cirka 65 hushåll. Placering av miljöbodar/avfallskärl på utpekade fastigheter ska ta hänsyn till sopfordonets utformning och till hur tömning på mest fördelaktigt vis kan utföras. Placering ska även ta hänsyn till närliggande gång- och cykelvägar så att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kan tryggas även vid de tillfällen tömning med sopfordon sker.

6 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

6.1 TILLGÄNGLIGHET OCH FRAMKOMLIGHET

Övergripande krav på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga finns i plan- och bygglagen (PBL) samt i plan- och byggförordningen (PBF). Tillgänglighetskraven i PBL och PBF förtydligas i tillämpningsföreskrifter, bland annat i Boverkets byggregler (BBR).

6.1.1 Fordonstrafik

Hastighetsbegränsning sätts till 30 km/h för fordonstrafiken i området vilket visar på en nedprioritering av fordonstrafik i relation till andra färdmedel. Restiden för bilister ökar med lägre hastighet och barriärer i form av farthinder förekommer för att begränsa fordonstrafikens framkomlighet ytterligare.

Sophanteringsfordon ska begränsas till endast en av de två genomfarterna inom planområdet, den västra (Figur 7). I planförslaget har stor vikt lagts vid att säkerställa god tillgänglighet för sopbil vid de båda miljöstationerna och kort resväg har prioriterats i utformningen av vägförslaget. Vägbredden på utpekad gata har dimensionerats för att klara möte mellan normal lastbil (LBN) och personbil. Ingen särskild angöringsyta bedöms behövas intill miljöstationerna utan tömning sker från gatan.

På grund av gatornas bredd och områdets småskalighet kommer det att vara begränsade möjligheter för en personbil och en sopbil (Los) att mötas i korsningar och kurvor, se Figur 6 och Figur 7. Då sopfordon endast förekommer inom området under begränsade tillfällen bedöms inte detta få särskilt stora konsekvenser för framkomligheten i området.

6.1.2 Gång- och cykeltrafik

Lokalgatorna föreslås vara utformade efter blandtrafik där gående, cyklister och motorfordon samsas om utrymmet. Tillgänglighet för gående och cyklister säkerställs genom planområdet men också genom goda kopplingar till omkringliggande bebyggelse. Fysiska hinder så som nivåskillnader och ojämn markbeläggning bör minimeras för god framkomlighet.

Genom att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintliga gång- och cykelövergångar över Västeråsvägen kan tillgängligheten från planområdet till omkringliggande områden påverkas positivt.

6.1.3 Barnperspektivet

För att komma till förskola eller skola finns det goda möjligheter att gå eller cykla. Barns olyckor tenderar att koncentreras runt speciella platser som korsningar, kring parkerade bilar och i backar vilket innebär att sådana miljöer ska minimeras och utformas med åtgärder för att stärka barns framkomlighet utan att de utsätts för fara.

6.2 TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET

6.2.1 Fordonstrafik

Planförslaget innebär en trafikökning på de två befintliga Prästgårdsgatorna, som blir trafikkopplingar till planområdet, i jämförelse med dagsläget. En konsekvens av detta kan innebära en höjning av medelhastigheten på gatorna. Idag avslutas de befintliga Prästgårdsgatorna med återvändsgränd, enligt planförslag kommer de i stället att fungera som genomfart och anslutning till nytt område.

Hastighetsbegränsning sätts till 30 km/h för fordonstrafiken i området. Detta medför att risk för kollision är relativt låg och skador på människor och egendom kan förhindras och begränsas vid eventuell olycka. Även farthinder placeras där gata korsar gång- och cykelväg vilket ytterligare sänker hastigheten vid förväntade möten.

Hörnavskärningar ger fordonstrafiken bättre sikt vid korsningar och kan förebygga otrygga möten mellan bilister och andra trafikanter.

Sophanteringsfordon ska begränsas till endast en av de två genomfarterna inom planområdet. Miljöstationerna är planerade och placerade på så vis att sopbil inte ska behöva trafikera hela området vid soptömning utan endast angöra vid två platser inom planområdet. Detta innebär att tömning vid respektive fastighet undviks och trafik med tunga fordon begränsas.

6.2.2 Gång- och cykeltrafik

Lokalgatorna föreslås vara utformade efter blandtrafik men då en hastighetsbegränsning på 30 km/h föreslås bedöms ändå trafiksäkerheten vara tillfredsställande. På den västra nord-sydliga lokalgatan, där sopfordon föreslås att färdas, har vägbredden satts till 6 meter då det i nuläget tillåts parkeringar längs lokalgatorna. Detta är en trafiksäkerhetsåtgärd som ska ge större väjningsutrymme för möte mellan fordon och andra trafikanter.

Farthinder i form av förhöjning av vägbanan eller annan hastighetsdämpande åtgärd föreslås där gata korsar gång- och cykelväg vilket ska sänka fordonstrafikens hastighet och öka säkerheten för passerande gångtrafikanter och cyklister.

Hörnavskärningar i korsningar ger gång- och cykeltrafikanter en genare och säkrare väg runt hörn.

Parkerade bilar längs lokalgatorna ger en negativ effekt på trafiksäkerheten för cyklisterna eftersom utrymmet begränsas vid möte med motorfordon. Detta kan regleras med parkeringsförbud utmed en enskild gata eller en parkeringsfri zon över området om det skulle bedömas som nödvändigt.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintliga gång- och cykelpassager över Västeråsvägen stärker de oskyddade trafikanternas säkerhet och trygghet vid förflyttning även utanför planområdet och på så vis förstärks förbindelserna till övriga samhället i Skultuna. Detta utökar områdets tillgång av trygga färdvägar till kollektivtrafik.

6.2.3 Barnperspektivet

En sammanhållen stad ökar barnets möjlighet att röra sig och ta del av hela stadens utbud. Planområdet kommer att ha tillräckligt breda gator för att kunna kombinera olika trafikslag samtidigt som gång och cykel är att prioritera. Detta är positivt för trafiksäkerheten gällande barn precis som de farthinder som föreslås vid korsningar med fordonstrafik. Parkerade bilar längs lokalgatorna ger en negativ effekt på trafiksäkerheten för barn. Detta kan regleras med parkeringsförbud utmed en enskild gata eller en parkeringsfri zon över området.

Åtgärder för att motverka höga hastigheter på områdets raksträckor samt att tillgodose rekommenderade korsningsavstånd och vägbredder bedöms bidra positivt till barns trafiksäkerhet och upplevda trygghet.

7 FORTSATT ARBETE

I det fortsatta arbetet bör följande studeras vidare:

- Detaljstudera gatusektioner.
- Utformning av hastighetsdämpande åtgärder i korsningar inom planområdet.
- Utredda eventuellt behov av parkeringsförbud eller parkeringsfria zoner.
- Förtydliga säkerhetshöjande åtgärder i plankarta i form av planbestämmelser.
- Höja trafiksäkerheten på befintliga passager över Västeråsvägen. Viktigt för detaljplanen med tanke på barnperspektivet och ambitionen att ha fokus på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

8 REFERENSER

Avfall Sverige. 2009. *Handbok för avfallsutrymmen*. [Handbok för avfallsutrymmen - Avfall Sverige](#)

Trafikverket. *Nollvision i Nya Bostadsområden*. [Nollvisionen i Nya Bostadsområden \(trafikverket.se\)](#)

Trafikverket. 2022a. *Råd, Vägars och gators utformning*. [Råd VGU - Vägars och gators utformning \(diva-portal.org\)](#)

Västerås Stad. 2017. *Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050*.

Västerås Stad. 2014. *Trafikplan 2026 Västerås stad*. [Trafikplan.pdf \(vasteras.se\)](#)

Västerås Stad. 2022b. [Fastighetsägares ansvar, gator - Västerås \(vasteras.se\)](#)

Västerås Stad. 2023. *Barnkonsekvensanalys. Detaljplan för Prästgården, Dp 1976, del av Skädduga 12:1, 12:6-12:8 samt Skultuna Prästgård 1:1 och 1:57, Skultuna*.

