

---

# RAPPORT

---

MÄLARENERGI ELNÄT AB

## Trafikutredning för detaljplan Bellevue

UPPDRAGSNUMMER 30047957



2023-03-29

JUSTERAD 2023-04-28

**SWECO SVERIGE AB**

---

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund och syfte	1
<b>2</b>	<b>Nulägesbeskrivning av trafiken i planområdet</b>	<b>2</b>
2.1	Vägtrafik	2
2.2	Kollektivtrafik	9
2.3	Gång- och cykeltrafik	9
2.4	Parkering och angöring	12
<b>3</b>	<b>Trafikmängd</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Konsekvensbeskrivning av planförslaget</b>	<b>14</b>
4.1	Vägtrafik	14
4.2	Kollektivtrafik	14
4.3	Gång- och cykelstråk	15
4.4	Parkering och angöring	15
<b>5</b>	<b>Slutsatser</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Källförteckning</b>	<b>16</b>

## SAMMANFATTNING

Syftet med planen är att ge möjlighet till att bygga en ny mottagningsstation för el i direkt anslutning till befintliga luftledningar. Mottagningsstationen ska gestaltas på ett sätt som tar hänsyn till det exponerade läget vid Vasagatan och Rocklundaområdet.

Trafikutredning är ett underlag till detaljplanen som redovisar hur mottagningsstationen och exploateringen eventuellt påverkar trafiken och väginfrastrukturen i planområdets närhet.

Bedömningen är att mottagningsstationen inte tillför ytterligare trafik och därmed inte medför negativ inverkan på framkomligheten eller trafiken i anslutning till detaljplaneområdet.

Trafiken under byggtiden kan komma att påverka omgivningen och det är viktigt att planera för den. Trafikutredningen beskriver inte hur produktionsplaneringen och byggtrafiken planeras.

Enligt plan- och bygglagen ska planläggning ske så att bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och risken för olyckor. Området ligger i anslutning till Vasagatan som är utpekad som primär transportled för farligt gods och det kan vara aktuellt att ta fram en skyddsanalys.



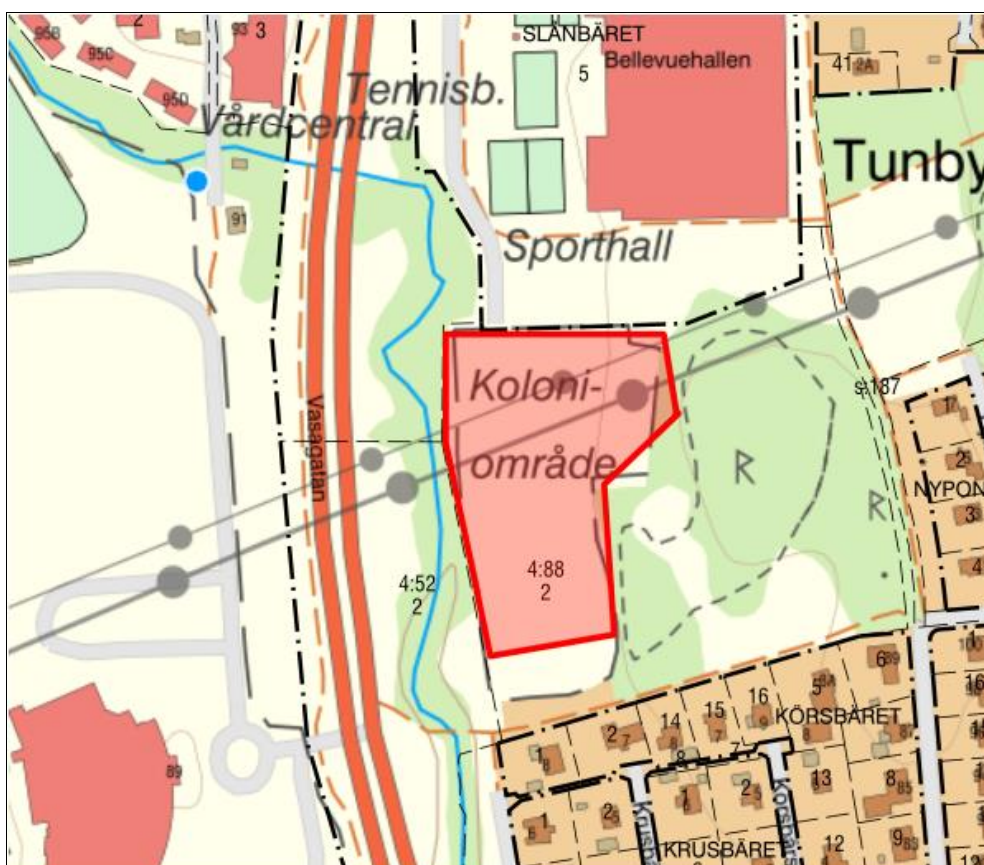
# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

En ny detaljplan tas fram för området söder om Bellevuehallen i Västerås, för att möjliggöra för en ny mottagningsstation för Mälarenergi Elnät AB. En mottagningsstation är en anläggning som producerar eller omvandlar elektricitet. Området som är aktuellt är idag ett koloniområde, se figur 1.

Sweco har på uppdrag av Mälarenergi Elnät AB fram en trafikutredning som analyserar planförslagets påverkan på trafiken och de eventuella konsekvenserna för trafiken i anslutning till området.

Trafikutredningen syftar till att ta fram underlag för en ny detaljplan av detta område. Utredningen omfattar en nulägesbeskrivning av dagens trafik och trafiknät runt planområdet, en trafikprognos för framtidens trafik och konsekvensbeskrivning av planförslaget.

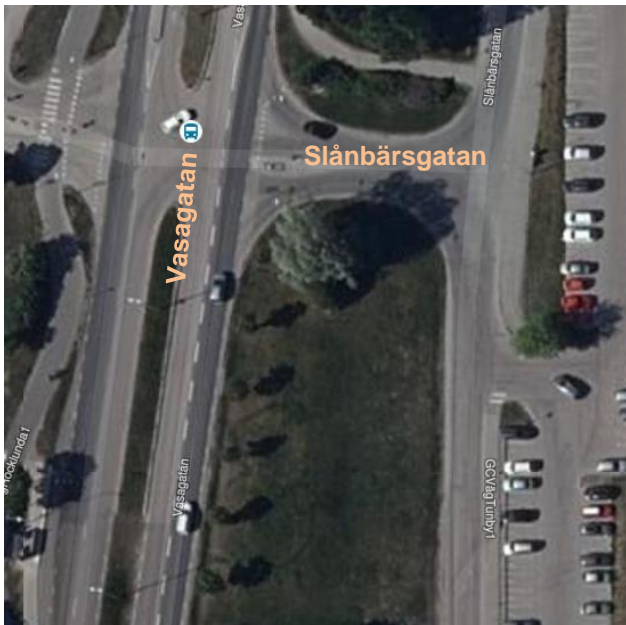


Figur 1 Översiktskarta över det ungefärliga planområdet markerat med röd polygon. Avståndet mellan Vasagatan och planområdet är cirka 40-50 meter. Karta från Lantmäteriet 2022-09-29.

## 2 Nulägesbeskrivning av trafiken i planområdet

Planområdet ligger norr om centrum i Västerås i nära anslutning till Bellevue stadion, Good mornings hotell, Radiator VVS och ett koloniområde. Dessa verksamheter alstrar trafik och har sina infarter via Vasagatan/Slånbärgsgatan, se figur 2.

Viss del av trafiken till och från området består av lastbilar och leveransfordon.



Figur 2. Anslutningsväg till aktuellt planområde

### 2.1 Vägtrafik

Planområdet ligger i halvcentralt i norra delarna av Västerås stad. Gatorna i och runt området består av Vasagatan, Slånbärgsgatan och Norrleden. Den skyltade hastigheten på Vasagatan är 60 km/h.

Vasagatan ansluter till Slånbärgsgatan och vidare in till aktuellt planområde. Vasagatan är huvudstråket in till centrala Västerås.

Vasagatan är utpekad som omledningsväg och kan påverkas av ökade trafikmängder om en händelse inträffar på E18 som kräver att trafiken leds om. Den är även utpekad som primär väg för farligt gods.

Planområdet har via Norrleden och Vasagatan en god koppling till E18. Vasagatan fungerar som anslutning till bostäder längs med Vasagatans östra sida. Dessa bostäder bidrar också till trafikmängderna på Vasagatan.



Figur 2 Översiktskarta över planområdet markerat med röd färg och vägarna för vägtrafik in och ut i området i markerat med orange prickad linje. Källa: Lantäteriet.se 2022- 09-29



*Figur 3 Anslutning från Slånbärsgatan till Vasagatan, Foto Sweco*

Korsningen vid Vasagatan och Slånbärsgatan har idag relativt höga trafikflöden. Den nya detaljplanen och mottagningsstationen förväntas inte bidra till högre trafikflöden i denna korsning.





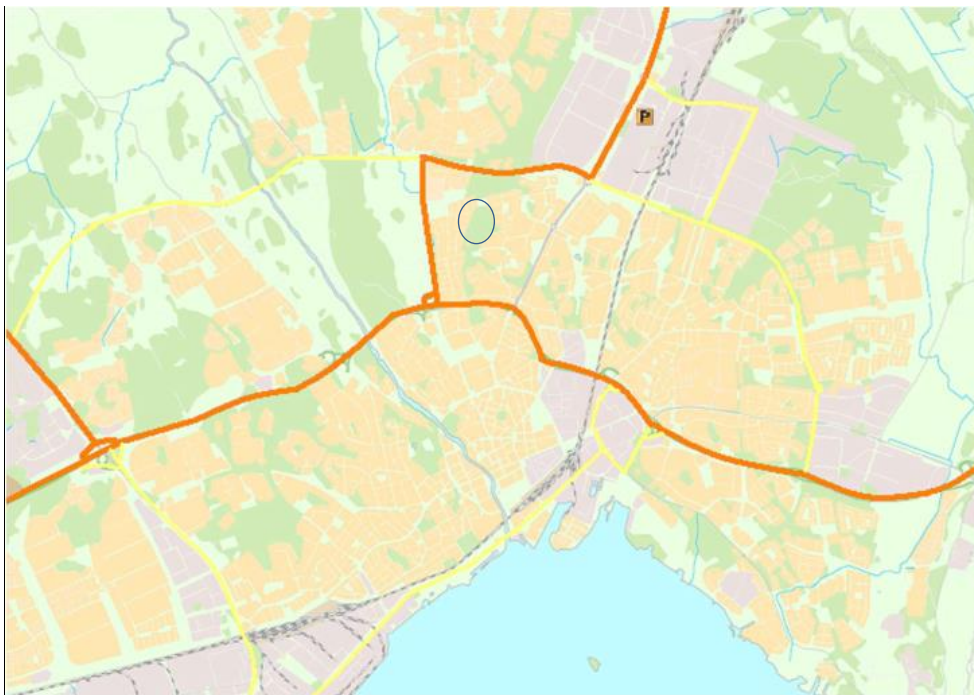
*Figur 4 Slånärsgatan riktning söderut med planområdet rakt fram i bild. Foto: Sweco*

Slånärsgatans vägbana är cirka 5 meter bred och har en gångbana som är cirka 1,5-2 meter bred. Figur 4 ovan visar en svag vänstersväng i riktning in mot den framtida mottagningsstationen. I kurvan är Slånärsgatan som smalast.

### 2.1.1 Farligt gods

Mängder av farligt gods transporteras dagligen genom Västerås tätort. Sådant gods får inte transporteras på alla vägar utan får hålla sig till det vägnät som finns utpekad och rekommenderat, se figur 5. Vasagatan som ligger anslutning till det aktuella planområdet är utpekad som primär transportväg för farligt gods. Även Norrleden från väg 66 till väg

632 mot Skerike är utpekad. Transportleden för farligt gods löper längs med detaljplanområdet. Det kan förväntas gå flertalet lastbilar varje dag som transporterar farligt gods på sträckan.



Figur 5. Kartbild över Primära (orange) och sekundära (gula) vägar för farligt gods. Källa<sup>1</sup> Cirkeln i bild visar det ungefärliga läget för planområdet.

Längs med de utpekade transportlederna för farligt gods rekommenderas ett bebyggelsefritt område. I dag finns förslag på att man tillämpar två zoner för bedömning. Den ena zonen utgör ett område inom vilket det är olämpligt att uppföra nya byggnader. Den andra zonen innebär att ny bebyggelse kan uppföras förutsatt att lämpliga riskreducerande åtgärder vidtagits.

<sup>1</sup> Rapport från Mälardalens Brand och Räddningsförbund, "Farligt gods på väg, risker och skyddsåtgärder för ADR-transporter i Västerås tätort" Dnr 2008/33-MBR-010

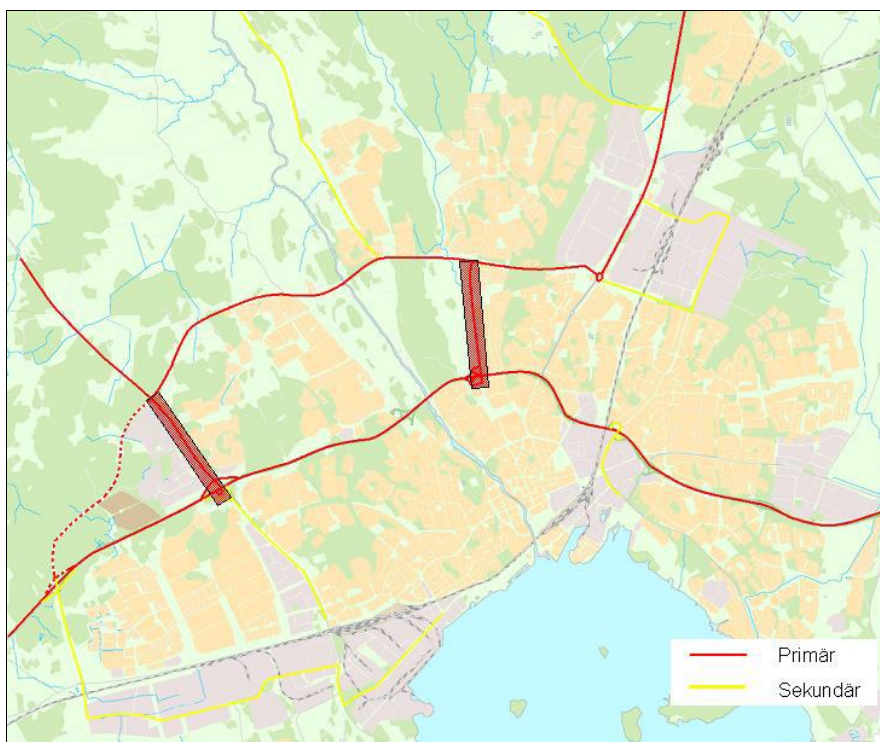
Tabell 1 Tabell över skyddsavstånd för aktuell stäcka.<sup>2</sup> För Vasagatan är det enligt rapporten låg sannolikhet för olycka men masskadesituation kan uppstå och därmed bör skyddsåtgärder vidtas. För norrleden gäller acceptabel samhällsrisk om skyddsåtgärder vidtas för både ny och befintlig bebyggelse.

Sträcka	Ny bebyggelse			Befintlig bebyggelse
	Bebyggelsefritt	Skyddsanalys	Skyddsavstånd	Skyddsavstånd
Vasagatan	0-40m	40-100m	100m	Säkra sidoområdet, dygnsreglerat förbud och personintensiv byggnad kräv RU.
Norrleden (Vasagatan-Väg 56)	0-40m	40-100m	100m	Skyddsbarriär vid Åshagen, säkra sidoområdet

Avståndet mellan Vasagatan och aktuellt planområde ligger mellan 40-50 meter vilket medför att en skyddsanalys kan vara aktuell att genomföra. Mellan detaljplanområdet och transportleden ligger ett naturområde där personer ej förväntas vistas stadigvarande. Här finns även ett dike och växtlighet mellan detaljplanområdet.

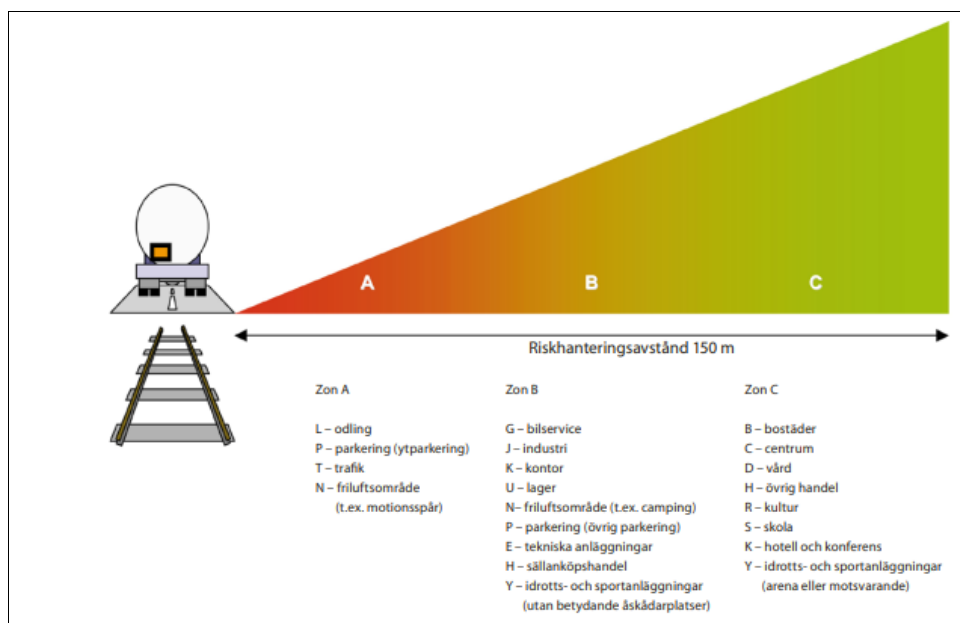
När det gäller sidoområdet vid en farligt godsled bör utformas enligt sidoområdestyp A, enligt VGU. Vasagatan så att de motsvarar typ A. Det görs lämpligen genom att sidområdet (10 m) inventeras på förekomst av fasta, oeftergivliga föremål så som stolpar, träd, stenar, bergsskärningar mm. Fysiska hinder som påträffas tas i första hand bort eller i andra hand påkörningskyddas. Olämpliga släntlutningar bör åtgärdas.

<sup>2</sup> Rapport från Mälardalens Brand och Räddningsförbund, "Farligt gods på väg, risker och skyddsåtgärder för ADR-transporter i Västerås tätort" Dnr 2008/33-MBR-010



Figur 4 Väg 66 och Vasagatan är rödmarkerade och visar var sidoområdet bör uppfylla kravet enligt VGA. Källa: Rapport från Mälardalens Brand och Räddningsförbund, "Farligt gods på väg, risker och skyddsåtgärder för ADR-transporter i Västerås tätort".

Inom Västmanlands län tillämpas en riskpolicy vilken har tagits fram av länsstyrelserna i Stockholm, Västra Götaland och Skåne. I Figur 5 nedan anges skyddsavstånd samt lämplig markanvändning invid en transportled för farligt gods. Policyn anger att riskhantering bör tillämpas för detaljplaner inom 150 meter från transportled.



Figur 5 Aktuell detaljplan finns inom zon B enligt bilden från rapporten Länsstyrelserna Skåne, Stockholm & Västra Götaland, "Riskhantering i detaljplaneprocessen," 2006

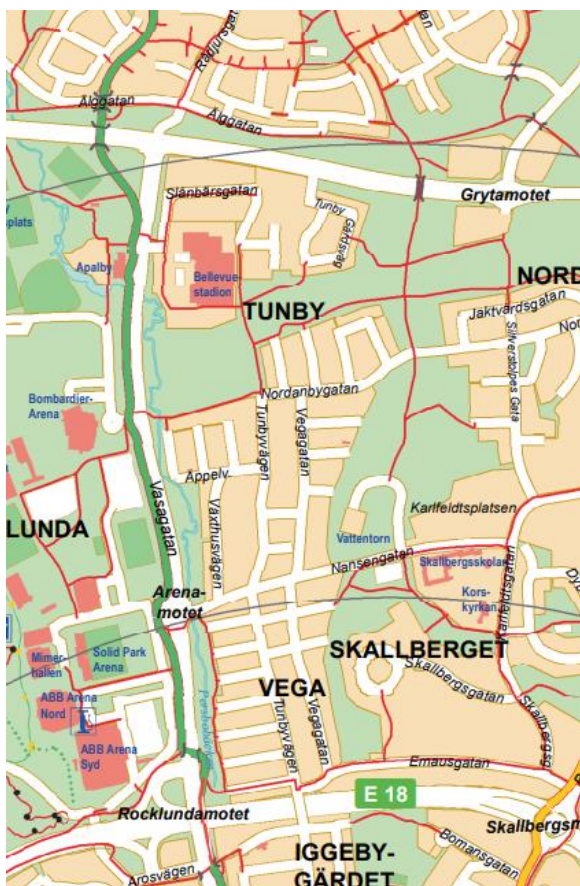
## 2.2 Kollektivtrafik

Området har god tillgänglighet till kollektivtrafik och Västerås centrum. Stadsbusslinje 2, 6, och 21 passerar busshållplatsen Apalby, som ligger vid korsningen Vasagatan/Slånbärgsgatan.

## 2.3 Gång- och cykeltrafik

Det aktuella planområdet ligger på cirka 3 kilometers cykelavstånd från Västerås centrum. Flera cykelstråk passerar nära den framtida mottagningsstationen med ett huvudstråk längs Vasagatan. De befintliga cykelbanorna som kommer från öster leds ut och över Vasagatan på två platser i anslutning till den aktuella detaljplanen, se figur 6.

Området i anslutning till planområdet har låg standard för vägvisning för cyklister. Samtliga cykelstråk är gång- och cykelbanor där fotgängare och cyklister delar på samma utrymme.



Figur 6. Befintliga cykelvägar i området.



*Figur 7. Foto som visar cykelbanan längs med Bellevuehallens södra sida. Foto: Sweco.*

I några fall är gångbanor separerade från cykelbanor men i andra fall samsas trafikanterna om ytan. De gång- och cykelbanor som finns är cirka 2 meter breda och

separerade från biltrafik. Ett tydligt upphöjt och säkert övergångsställe finns i korsningen över Vasagatan.



*Figur 8. Gång och cykelpassage över Vasagatan i anslutning till korsningen Vasagatan/Slånbärsgatan. Foto Sweco*

## **2.4 Parkering och angöring**

Idag finns det allmän parkering i anslutning till planområdet. Parkering på kvartersmark inom området finns för anställda och besökare till verksamheterna.

Verksamheterna i området har angöring för varuleveranser med lastbilar.





*Figur 9. Slånbärsgatan i riktning norrut mot Belleveuehallen. Foto Sweco*



*Figur 10. Befintliga parkeringsplatser i anslutning till planområdets norra gräns.*

En översiktlig parkeringsinventering visar att det finns cirka 80 parkeringsplatser i direkt anslutning till det aktuella planområdet.

### 3 Trafikmängd

Planförslaget innehåller exploatering av en mottagningsstation för Mälarenergi AB. Anläggningen genererar inte ytterligare trafik och bedöms inte påverka trafiksituationen i någon utsträckning när den är färdigbyggd. Trafiken på Vasagatan bedöms påverkas något under byggtiden.

Enligt Västerås stads trafikmätning på Vasagatan från 2016 låg den totala trafikmängden på cirka 13 200 fordon/dygn, Tabell. Andelen tung trafik var cirka 8% vilket betyder att cirka 1050 lastbilar passerade sträckan vid mättiden.

Tabell 2 Trafikmängd Vasagatan uppräknad till år 2022.

Total Trafikmängd 2016	Total Trafikmängd 2022 (uppräknad 1,5%per år)
13 200 fordon/dygn	14 433 fordon/dygn

Trafikflöden runt planområdet visas ovan och enligt tillgängliga trafikmätningar från år 2016 och Västerås kommun. Trafikflödet presenteras i Vardagsdygnsmedel, det vill säga ett genomsnittligt dygnsflöde för vardagar.

Vid mättillfället var förmiddagens maxtimme vid klockan 11:00 och då passerade 459 fordon platsen medan eftermiddagens maxtimme var klockan 16:00 och då passerade 738 fordon platsen. Enligt samma mätning körde 48% av trafiken för fort. Medelhastigheten på platsen uppmättes till 60km/h medan 85-percentilen uppgick till 67km/h.

### 4 Konsekvensbeskrivning av planförslaget

#### 4.1 Vägtrafik

Planförslaget innebär ingen större förändring i trafikmängden på vägarna i området när väl mottagningsstationen är på plats. Verksamheten som planeras genererar inte mängder av trafik utan enbart enstaka arbetsfordon. Däremot bedöms trafiksituationen att påverkas något under byggskedet. Bygget beräknas pågå under två år och under den perioden bedöms transporterna med material till och från bygget periodvis ytterst tillfälligt påverka trafiken i området. Bedömningen är framkomligheten och trafiksäkerheten inte påverkas.

#### 4.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken förväntas inte påverkas av planförslaget då trafiken inte förväntas öka i och med utbyggnad av mottagningsstationen. Busshållplatserna på Vasagatan förblir oförändrade.

### 4.3 Gång- och cykelstråk

Det befintliga gångstråket genom kolonilotterna påverkas eftersom det kommer att försvinna. Gång- och cykelstråket som löper längs med Bellevuehallens södra sida bedöms inte heller det att påverkas när mottagningsstationen väl är på plats.

### 4.4 Parkering och angöring

En liten del av marken som tas i anspråk för mottagningsstationen är idag parkering. På så sätt kommer allmän parkering att påverkas i viss utsträckning.

I övrigt kommer inte angöring, varuleveranser eller sophantering till området att påverkas då mottagningsstationen inte kommer att alstra mer trafik eller ta trafikeringssyta i anspråk.

## 5 Slutsatser

Planförslaget bedöms inte påverka trafiken eller tillgängligheten på Vasagatan. Mottagningsstationen bedöms inte bidra med ytterligare trafik till och från planområdet. Trafiken under byggtid kan påverka det aktuella området vilket medför att det är viktigt att planera för byggskedet och byggtrafiken. Bedömningen är att bygget beräknas pågå under två år och att transporter med material till och från bygget periodvis ytterst tillfälligt kan påverka trafiksituationen i området. Bedömningen är dock att påverkan på framkomligheten och trafiksäkerheten blir marginell.

Tillgängligheten för oskyddade trafikanter påverkas något då mottagningsstationen begränsar möjligheten till att korsa planområdet i framtiden. Det blir därmed viktigt att se till att det gång-och cykelstråk som finns hålls sammanhängande och enkla att följa med hjälp av skyltning.

Närheten till utpekad led för farligt gods medför att en eventuell skyddsanalys kan vara aktuell att genomföra. I rapport från Mälardalens Brand och Räddningsförbund, "Farligt gods på väg, risker och skyddsåtgärder för ADR-transporter i Västerås tätort" framgår det att det är på i anslutning till aktuell plats på Vasagatan är låg sannolikhet att farligt godsolycka sker men om det trots allt sker en olycka så kan det innebära masskadesituation. På grund av detta går det att läsa att det rekommenderas att skyddsåtgärder bör vidtas (principen om att undvika katastrofer). Frågan bör lyftas till Mälardalens Brand och Räddningsförbund.

## 6 Källförteckning

Trafikrapport från Västerås stad Vasagatan 91, Nansengatan-Norrleden 2016-04-19

Cykelkarta Västerås

Rapport från Mälardalens Brand och Räddningsförbund, *"Farligt gods på väg, risker och skyddsåtgärder för ADR-transporter i Västerås tätort"* Dnr 2008/33-MBR-010

Länsstyrelserna Skåne, Stockholm & Västra Götaland, "Riskhantering i detaljplaneprocessen," 2006.