PM

Trafikutredning

Dp 1985 Bärby Husta

2023-11-06

Skapat av: Madeleine Allvin
Dokumentdatum: 2023–11–06
Dokumentnamn: PM-Trafikutredning dp 1985 Bärby Husta
Uppdragsnummer: 23 709
Uppdragsansvarig: Madeleine Allvin, VAP VA-Projekt AB

Innehåll

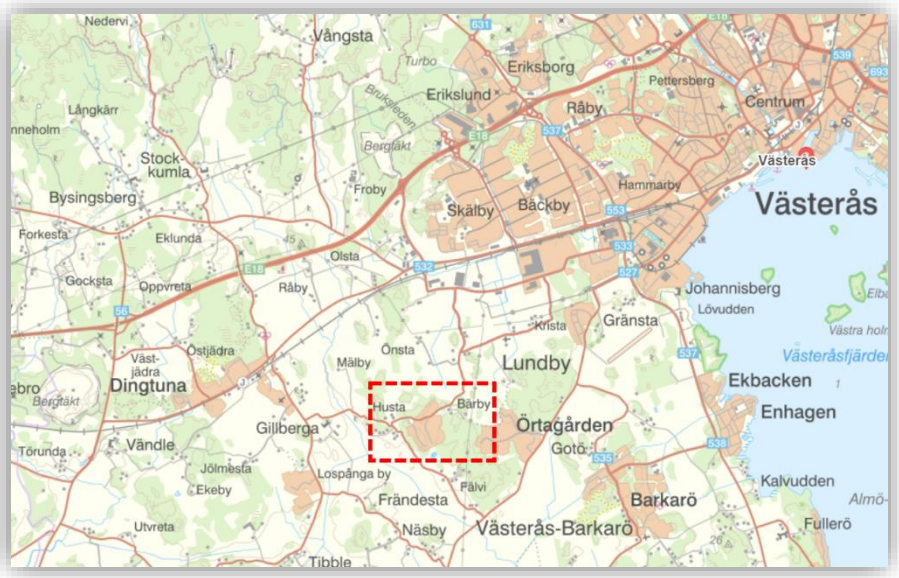
Bakgrund/Uppdraget 4
Avgränsning 5
Planförslag 6
Angränsande planering att beakta 7
Nulägesbeskrivning 9
Trafikalstring 12
Vägutformningsprinciper 14
Rekommendationer 25

Bakgrund/Uppdraget

Dp 1985 Bärby Husta är ett område som ligger i Västerås sydvästra utkant, ca 10 km från stadskärnan.

Markägarna vill skapa villatomter på sin mark och håller på att ta fram underlag inför detaljplanearbetet. Västerås stad har ställt som krav på markägarna att ta fram en trafikutredning för området i samband med detta.

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



Figur 1. Bärby Hustas placering i förhållande till Västerås stad.

Trafikutredningen ska innehålla följande delar:

- Trafikflöden för nuläget och för prognos år 2040, finns det risker för att det uppstår kapacitetsbrist?
- Bedömning av trafiksäkerheten för olika trafikslag samt föreslå förbättringar.
- Förslag till åtgärder på kort och lång sikt kopplat till angränsande planering.
- Ta fram förslag på utformning av nya anslutningar samt gatusektioner.

Avgränsning

Utredningen avgränsas till området som illustreras i figur 2. Befintliga och framtida utfarter mot väg 532 har identifierats och analyserats.

Närmsta gång- och cykelvägnät (GC) i anslutning till planområdet har kartlagts kopplat till Västerås stad. Utredningen har undersökt hur ett GC-vägnät från planområdet kan integreras med intilliggande cykelstråk.

Kollektivtrafikförsörjning har analyserats. Utredningen har undersökt nuvarande och framtida möjligheter att färdas kollektivt.

Figur 2. Illustration över utredningsområdet.

Planförslag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostäder i form av småhus. Nuvarande bebyggelseförslag omfattar cirka 140 bostäder. Detaljplanen kommer även att möjliggöra för en förskola (max 4 avdelningar).

Fastigheten som ingår i planområdet är Kanik-Lundby 2:4 och Husta 1:3. I Bärby Husta finns idag ett villaområde som den nya detaljplanen bygger vidare på.

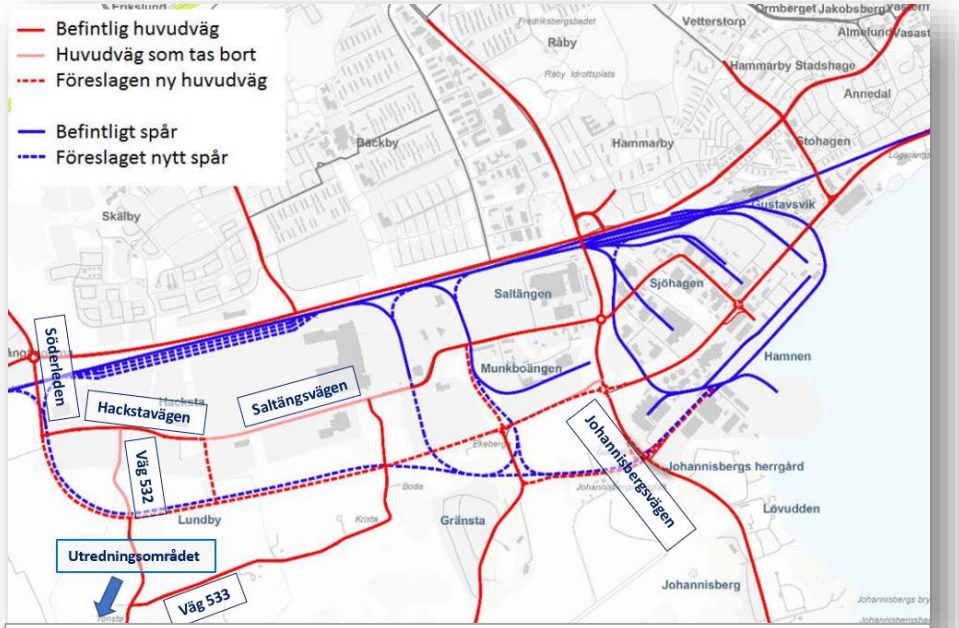
Planområdet ligger cirka 10 km från Västerås centrum och cirka 3 km från Dingtuna.

Figur 3. Bebyggelseförslag för Bärby Husta.

Angränsande planering att beakta

I Västerås Stads översiktsplan 2026 omnämns Hacksta och hur området ska utvecklas till ett attraktivt verksamhetsområde. Hacksta och Västerås hamn binds i dagsläget ihop med E18 via Västerleden, Söderleden och Hackstavägen.

Genom förändrade förutsättningar så finns det planer på att ***anlägga en ny förbindelse mellan Söderleden och Johannisbergsvägen*** som ska ersätta Hackstavägen, se figur 4 och rödsträckad linjedragning. Detta medför att väg 532 på sikt kommer att få en ny anslutning mot planerad vägsträckning.

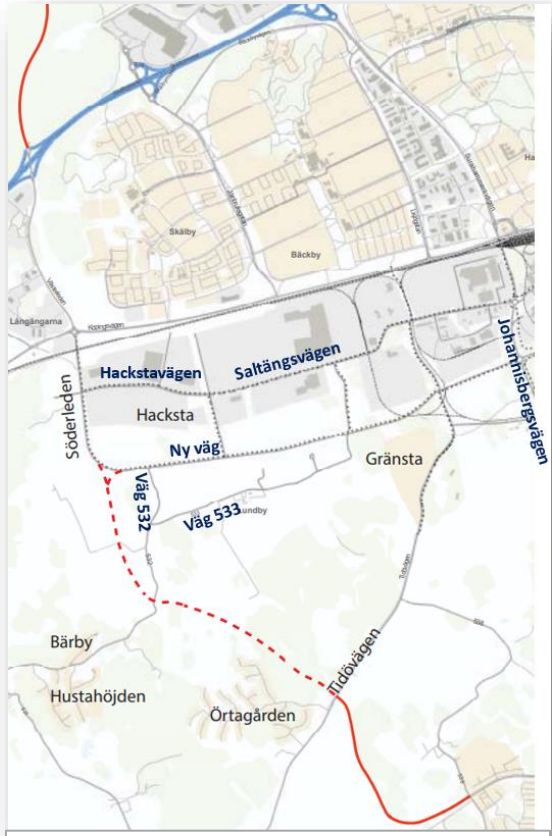


Figur 4. 2016. Kartan visar på förslag till ny vägsträckning samt vägar som föreslås tas bort. Johannisbergsvägen illustreras i öst. Källa: Trivectors trafikutredning för Västerås Hamn och Hacksta (2016).

Västerås stads har tagit fram en fördjupad översiktsplan för Västerås hamn och Hacksta (FÖP 67). Där finns ett framtaget förslag på en **ny väg som förbinder Söderleden med Tidövägen**, i höjd med Örtagården.

Förslaget grundas på en ökad bostadsbebyggelse inom Barkarö och Johannisbergsområdet. Anslutningen skulle bidra till en silande effekt på Johannisbergsvägen.

Väg 532 föreslås få en ny vägdragning en bit ner mot Bärby Husta för att vika av mot Örtagården och Tidövägen. Befintligt vägavsnitt av väg 532 kan då med fördel nyttjas som gång- och cykelväg. Se figur 5.



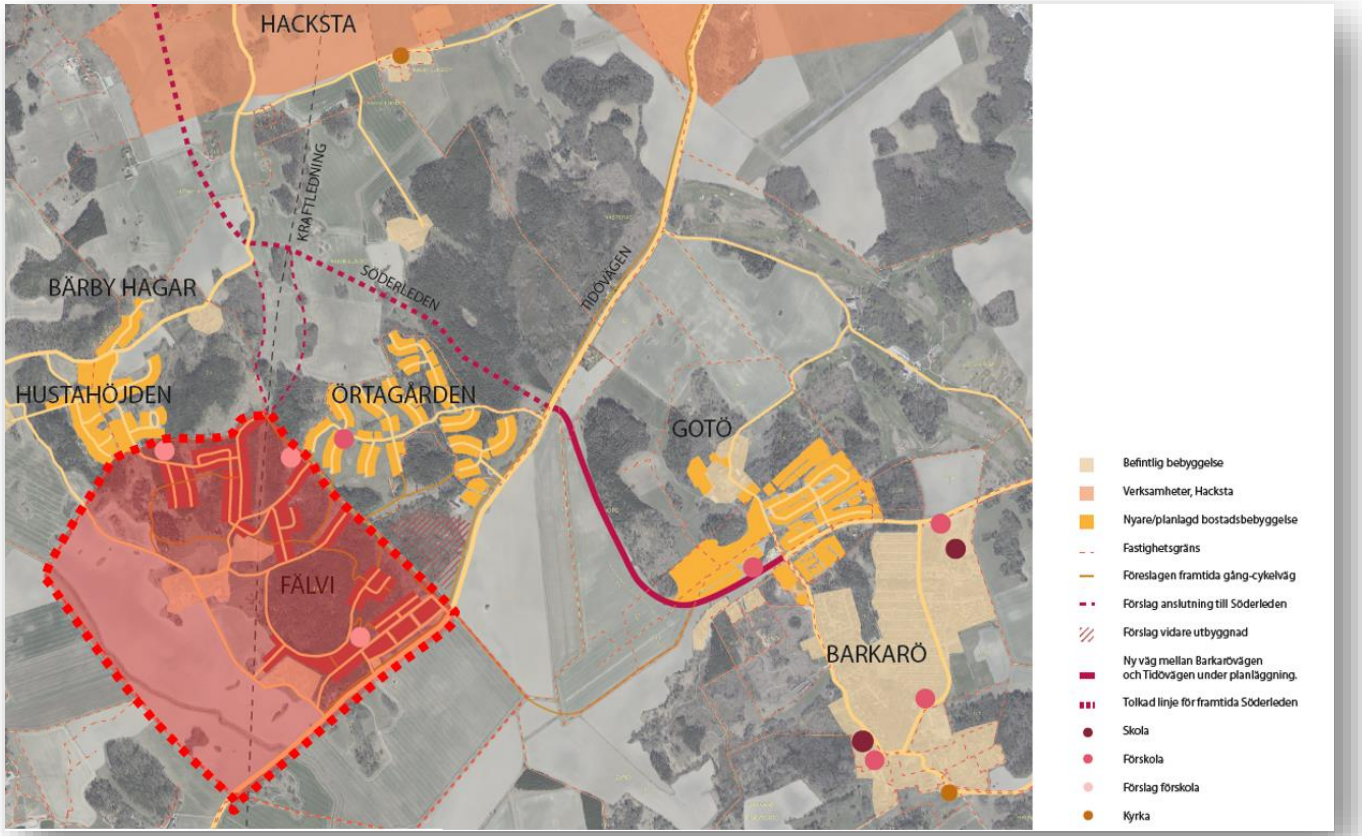
Figur 5. Karta som illustrerar Söderledens förlängda sträckning mot Tidövägen (FÖP 67).

Fälvi är ett område som ligger mellan Örtagården och Bärby Husta (Hustahöjden). Här finns det planer på att bygga 500–800 nya bostäder i form av småhus, radhus och lägre flerbostadshus. Uppsala Akademiförvaltning som äger Fälvi gård och som är Västerås kommuns näst största markägare har tagit fram en strukturskiss för området. I figur 6 är planerat bostadsområde markerat med rött.

Att understryka är att skissen i dagsläget enbart är ett förslag ifrån markägaren. Det har inte påbörjats någon detaljplan för området och det är osäkert om området kommer se ut som skissen i figur 6.

Som mest bedöms området generera cirka 4 000 trafikrörelser. Beräkningen baseras på områdets placering kopplat till nulägets alternativa resmöjligheter (kollektivt resande samt gång- och cykel).

Framtagna skisser illustrerar att det finns planer på att koppla samman vägsystemet mot Bärby Husta. Detta kräver samordning mellan projekten för att skapa förutsättningar för en lämplig infrastruktur i området.



Figur 6. Strukturskiss på Fälvi, framtagen av Uppsala Akademiförvaltning 2022. Rödstreckad linje illustrerar Söderledens nya sträckning mot Tidövägen.

Nulägesbeskrivning

Vägnätet – Väg 532 som går genom Bärby Husta i östvästlig riktning är statlig. Väster om planområdet sträcker sig väg 531 (statlig) i nordsydlig riktning. Samtliga anslutningsvägar är enskilda, se figur 10.

Reglerad hastighet på statliga och enskilda vägar i utredningsområde är 70 km/h.

Väg 532 som går genom området är en smal, cirka 4 meter bred väg med snäva kurvor. Vägens geometri medför att sikten bitvis är begränsad.

Skyltade mötesplatser finns till viss del utpekade utmed vägen. Vid ett flertal platser kan man bara urskilja bilspår i vägkanten (som är i behov av både skylt och generösare utrymme).

Figur 7. Mötesplats längs väg 532 med ryggen emot Bärby Husta.

Korsningar till enskilda vägar som ansluter mot väg 532 är utformade som enkla trevägskorsningar varav en är en förskjuten korsningspunkt centrerad i området. Avståndet mellan korsningarna är litet, endast 20 meter. Enligt VGU[1] ska förskjuten korsning aldrig ligga närmare än 50 meter. Förmodligen är det gamla grusvägar som på senare tid asfalterats upp.

Hustahöjden Byväg som ansluter mot väg 532 har en begränsad sikt österut. För samtliga vägar i utredningsområdet så är det högerregel som gäller.

Vägar i befintliga bostadsområden har en varierad vägbredd mellan 5 och 6,5 meter. De flesta är asfalterade och samtliga har belysning. Samtliga bostadsområden har hastighetdämpande åtgärder i form av blomlådor och platsgjutna farthinder.

Figur 8. Vägutformning med utplacerade farthinder i befintliga bostadsområden. Bilden till vänster är ifrån det norra området. Höger bild är ifrån det sydvästra området.

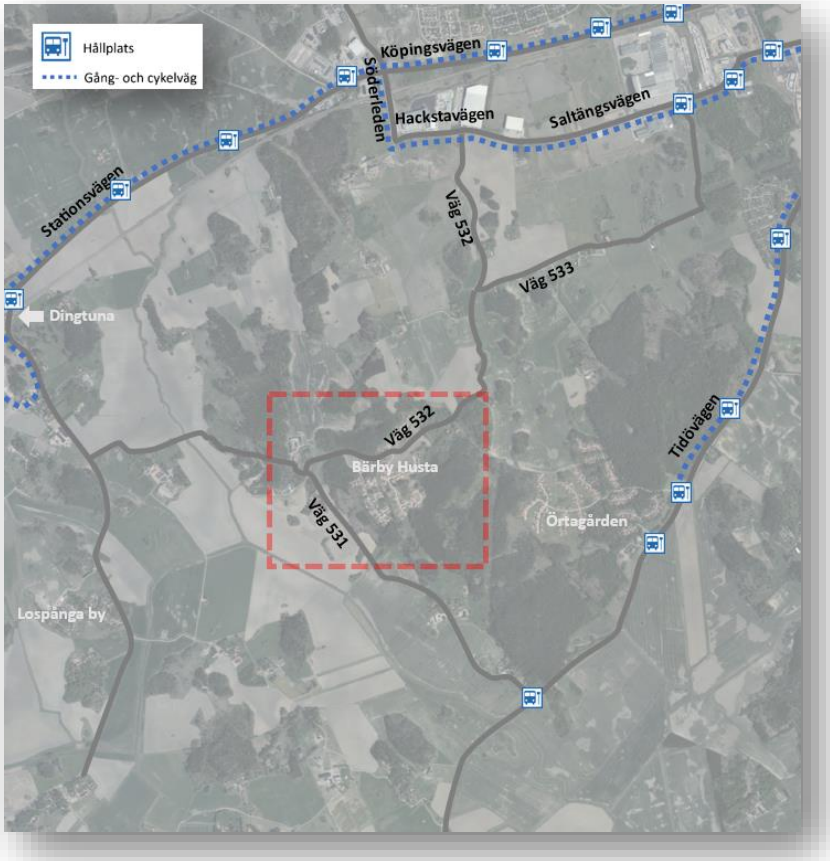
[1] Krav – Vägar och gators utformning (10.2.1.2 4-vägskorsningar eller förskjutna 3-vägskorsningar), TRV publikation 2022:001.

GC-vägar- Det finns inga gång- och cykelvägar (GC) i utredningsområdet vilket innebär att gång- och cykelanspråk sker i blandtrafik. Närmaste GC-väg illustreras i figur 9.

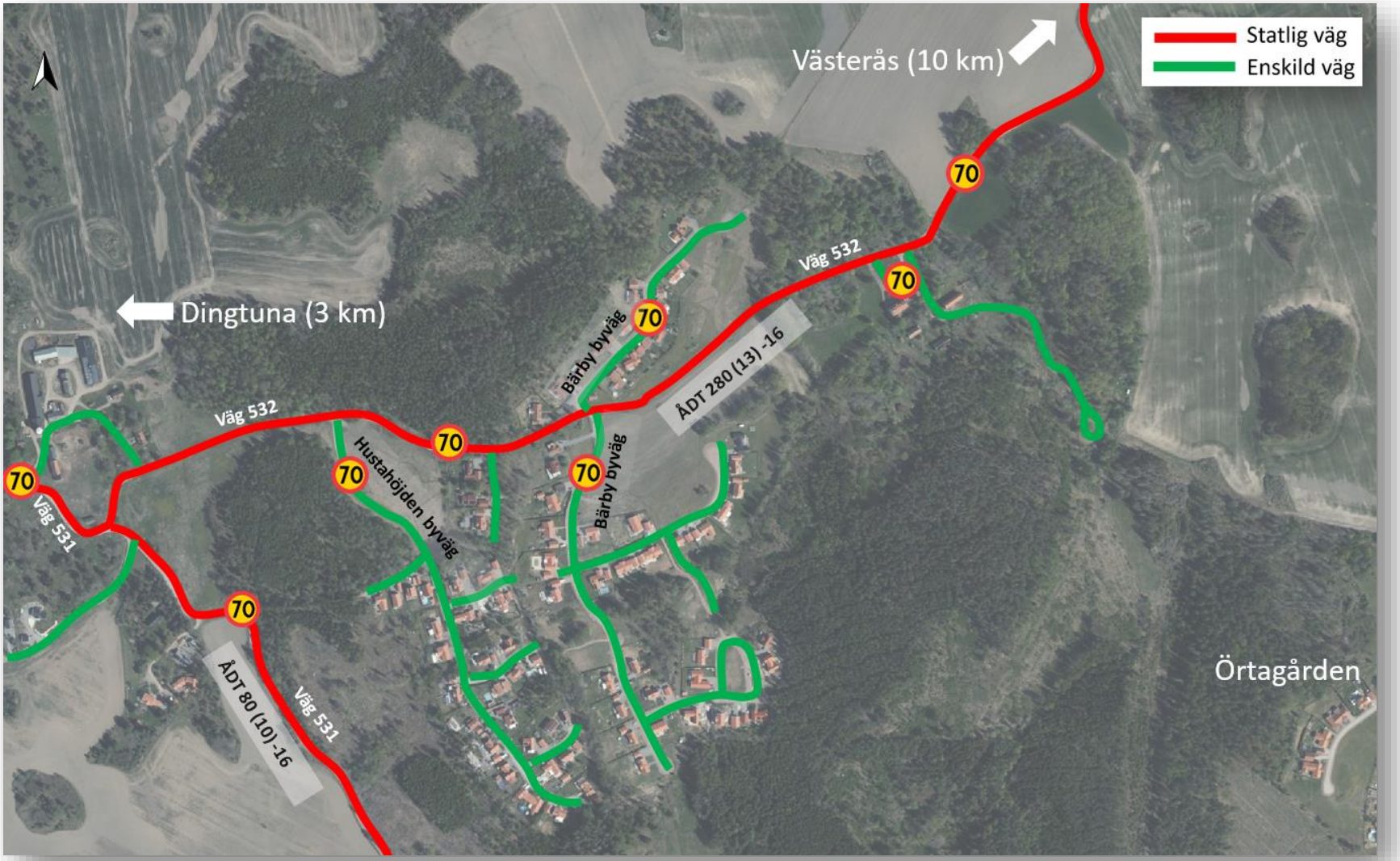
Kollektivtrafik - Bussar som trafikerar området utgörs enbart av skolbussar. Närmaste förskola finns i Örtagården (öster om Bärby Husta), Lospånga by och Dingtuna. Alla inom en radie på en till tre kilometers avstånd (fågelvägen).

För att resa kollektivt till och från området så är närmaste busshållplats lokaliserad längs Tidövägen, Köpingsvägen samt Stationsvägen (se figur 9).

Längs med Tidövägen trafikerar linje 32 med två turer per dag (morgon/kväll). Den trafikerar mellan Gruffet (sydöst om Västerås) och Västerås Centralstation. Längs med Köpingsvägen och Stationsvägen trafikerar linje 515 mellan Köpings station och Västerås Centralstation med cirka en timmes turtäthet.



Figur 9. Kartbilden illustrerar närmsta GC-vägar samt busshållplatser i området.



Figur 10. Kartan illustrerar väghållare, hastighetsreglering samt årsdygnstrafik, källa Nationella vägdatabasen (NVDB). Parentesen anger andelen tung trafik följt av mätår 2016.

Trafikalstring

Som underlag för beräkning av trafikalstring för berört område har det befintliga vägnätet i närområdet kartlagts och årsdygnstrafik (ÅDT) har tagits fram. Statliga vägar räknas vanligen upp med Trafikverkets basprognos för att få en uppskattning av den framtida trafiken. Detta har inte utförts mot bakgrund av länsvägens lokalisering kopplat till områdets allmänna utveckling.

Senaste trafikmätningen är utförd 2016, bedömningen är att väldigt lite har hänt i anslutning till väg 532 och utredningsområdet sen mätningarna utfördes. Därav har ingen uppräkning eller ny trafikmätning utförts.

Utredningen har kartlagt bostäder samt möjlig förskola utifrån skisser som bifogats från Mälark Landskap.

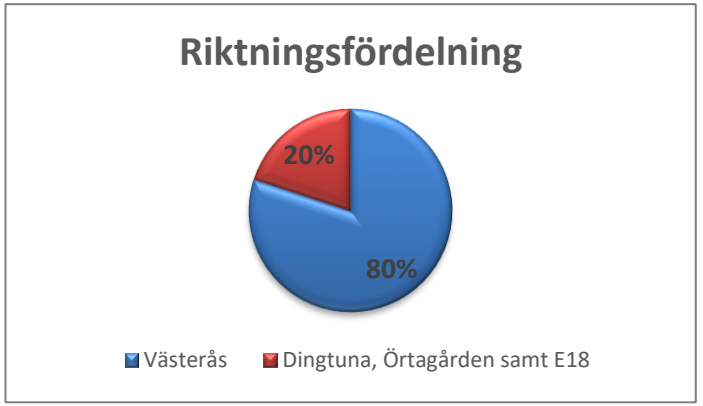
Utifrån dessa har beräkning av antalet resor till och från utredningsområdet gjorts. Följande nyckeltal har tillämpats:

Bostadstyp/verksamhet	Nyckeltal	Kommentar
Hus ***140 stycken***	5 bilresor/hus och dygn	**700 fordonsrörelser**
Förskola *Antagen BTA-yta=* ***500m2***	30 bilresor/ 500 m2 och dygn	Inkl besök ock hämta lämna. **30 fordonsrörelser**

Tabell 1. Nyckeltal baserat på bostadstyp och verksamhet.

Med avseende till områdets placering kopplat till alternativa resmöjligheter (kollektivt resande samt gång- och cykel) så förväntas bilburenheten i utredningsområdet vara hög.

Riktningsfördelning har antagits enligt följande:



Figur 11. Antagen riktningsfördelning för Bärby Husta.

Bedömningen är att majoriteten trafik har målpunkt mot Västerås (nordöst) och en lägre andel västerut (mot E18, Dingtuna, Örtagården mm).

Utredningen har inte räknat upp trafiken med Trafikverkets basprognos. Detta grundas på områdets karaktär och lokalisering. Längs med den här typen av vägar så sker det sällan en generell trafikökning såvida det inte är ett specifikt område som exploateras, som just i detta fall.

För att beräkna trafiken mot 2040 så har därför all nytillkommen trafikalstring från utredningsområdet ackumulerats till befintliga trafiksiffror, se resultatet i figur 12.

Figur 12. Trafikalstring som bedöms generera från varje område. ÅDT illustreras för 2016 samt för 2040.

Vägutformningsprinciper

Lokalgator som trafikförsörjer det befintliga bostadsområdet i Bärby Husta har en vägbredd på cirka 5–6,5 meter. De nya områdena 1 och 3 planeras ansluta med nya utfarter mot väg 532 (se figur 12). Område 2 kommer kopplas samman med befintligt lokalvägnät och ansluta mot väg 532 i befintlig utfart.

Nya lokalgator föreslås bli 6 meter breda.

På villagatorna bör reglerad hastighet vara 30 km/h. Gatorna ska utformas så att trafikanterna inte förväntas överskrida reglerad hastighet (kan förstärkas med hjälp av mobila eller fasta väggupp eller blomlådor). Det är av stor vikt att beakta utrymme för avvattning och snöupplag.

I den här typen av gaturum kan gång- och cykel med fördel ske i blandtrafik.

Om området söderut (Fälvi) ska anslutas mot väg 532 kan gatusektionen behöva ökas på vissa sträckor.

Figur 13. Lokalgata i befintligt bostadsområde.

Väg 532 som idag är reglerad med 70 km/h bör få en sänkt hastighet. Rekommendationen är 40 km/h alternativt 50 km/h genom utredningsområdet och 60 km/h utanför, se figur 14. Motivet till detta är att trafiksäkerheten förbättras för befintliga och nya anslutningar med hänsyn till sikt. I anslutning till dessa rekommenderas även siktröjning av buskar och sly utföras för att uppnå rätt siktförhållanden, se figur 14.

Vid reglering 40 km/h bör även hastighetsdämpande åtgärder tillämpas för att uppnå hastighetsefterlevnad längs med sträckan.

Med ökad bebyggelse ökar även anspråk för oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs vägen. En sänkt hastighet från 70 till 40 alternativt 50 förbättrar trafiksäkerheten för denna trafikgrupp.

Utfarter mot väg 532 i utredningsområdet föreslås regleras med väjningsplikt.

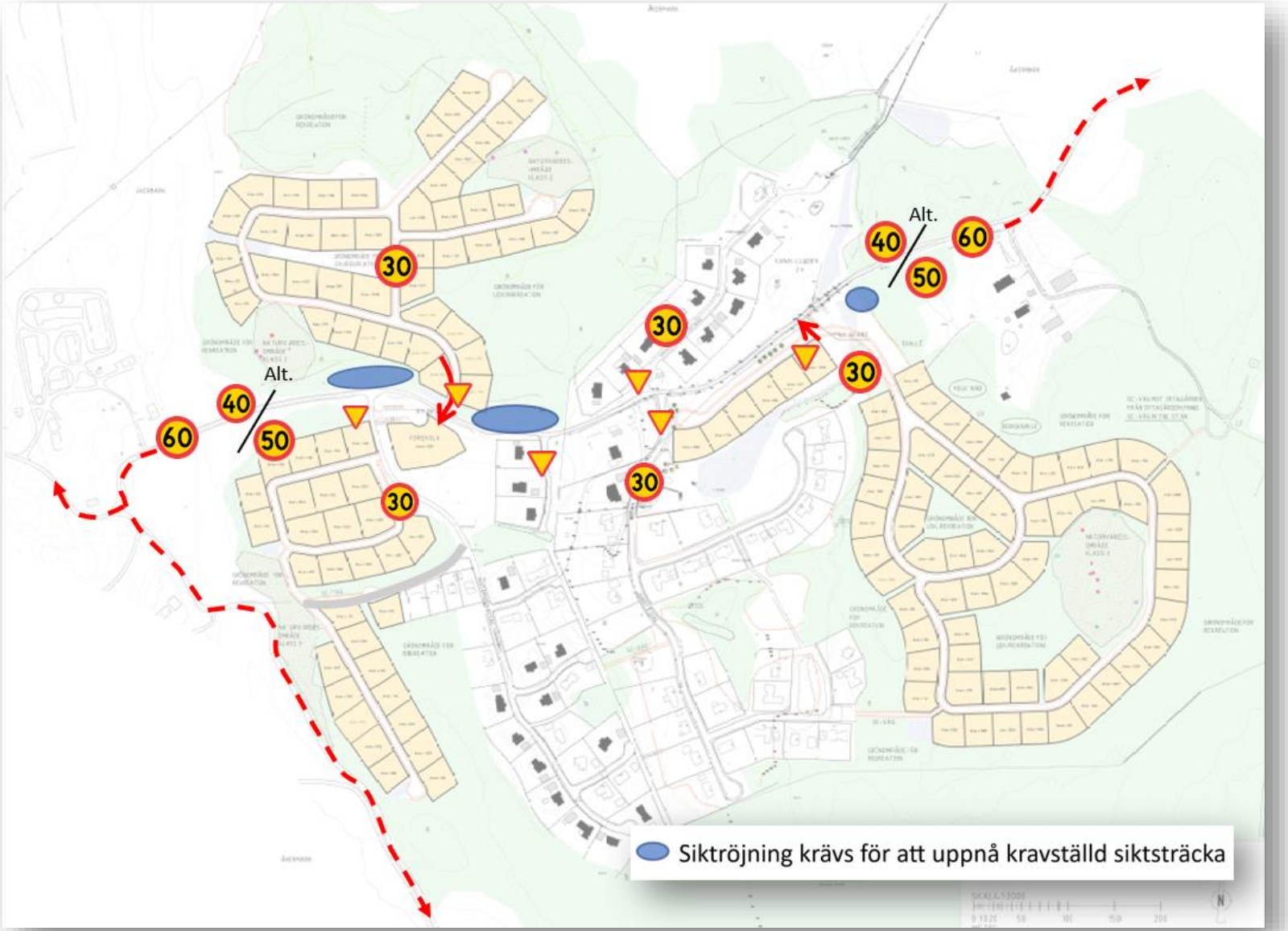
Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tättbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Länsstyrelsen kan exempelvis besluta om hastighetsbegränsning när det behövs en lägre hastighet på en kortare sträcka eller där väjningsplikt bör införas.

Rekommendationen är att markägaren i samråd med kommunen skickar in ett förslag till Länsstyrelsen där sänkt hastighet och ny reglering i korsningspunkter föreslås. Såvida en förskola aktualiseras och byggs i anslutning till väg 532 så är det ett motiv till att hastigheten bör sänkas.

I FÖP 67 föreslås väg 532 på sikt få en ny vägdragning en bit ner mot Bärby Husta för att vika av mot Örtagården och Tidövägen. Befintligt vägavsnitt av väg 532 kan då med fördel nyttjas som gång- och cykelväg. Detta skulle motivera en gång- och cykelväg från Bärby Husta längs med väg 532 som kopplas samman i anslutning till Söderledens nybyggda sträckning mot Västerås[2].

Väg 531 är en alternativ väg att nyttja som ligger väster om planområdet och sträcker sig i nordsydlig riktning mot Tidövägen. Vägen är idag grusad och har statligt väghållarskap. Vägbredden uppgår till 4,5 meter. På sikt skulle vägen behöva asfalteras upp, och om möjligt breddas för att öka framkomligheten. Alternativet skulle medföra en viss förflyttning av befintlig och nytillkommen trafik i området ifrån väg 532 till 531 och bidra till en silande effekt.

[2] Utifrån figur 5 så skulle en ny gång- och cykelväg kunna möjliggöras från den rödsträckade linjen och ner mot Bärby Husta.



Figur 14. I skissen illustreras bland annat förslag till ny hastighetsreglering.

Röd heldragen pil illustrerar förslag till ny anslutning mot väg 532.

Anslutningsvägar- I anslutning till bostadsområdet så finns det idag fyra anslutningsvägar mot väg 532. Med det nya planförslaget så tillkommer två anslutningar.

De nya utfartens placering baseras på reglerad hastighet på primärvägen anpassat till var man uppnår rätt siktområde. Vid analys av nya anslutningar och lämplig placering så har utredningen tagit fram förslag kopplat till de krav och riktlinjer som ställs i VGU[3].

Utredningen har analyserat genomfartsträckan i tre alternativ.

Alternativ 1 - Befintliga och nya korsningar har analyserats kopplat till nuvarande hastighetsreglering **70 km/h**.

Krav och riktlinjer att förhålla sig till på landsväg vid 70 km/h.

- Vid 0 procents längslutning bör siktsträckan uppgå till cirka 90 meter åt vardera håll, se tabell 2.

Alternativ 2 - Befintliga och nya korsningar har analyserats kopplat till en sänkt hastighetsreglering **50 km/h**.

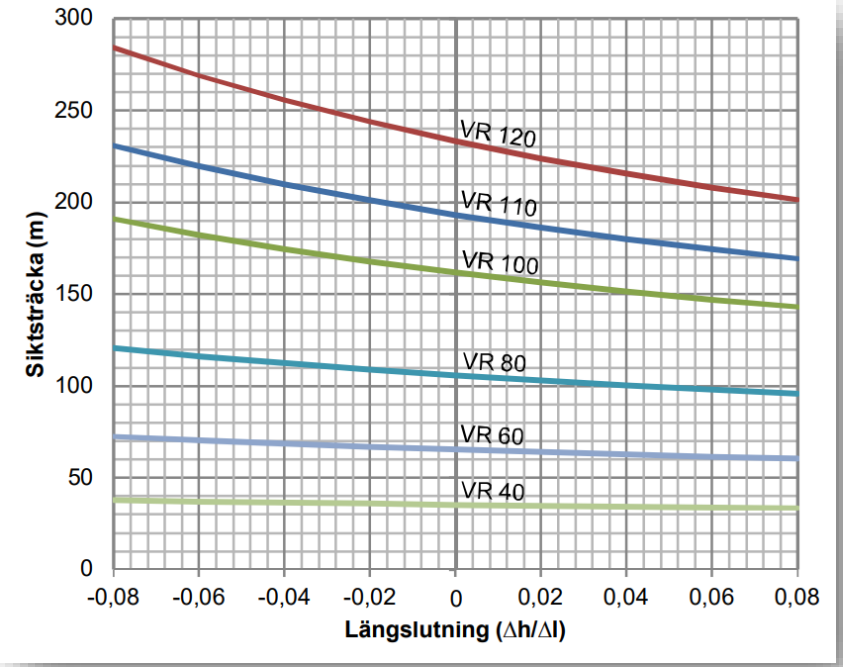
Krav och riktlinjer att förhålla sig till på landsväg vid 50 km/h.

- Vid 0 procents längslutning bör siktsträckan uppgå till cirka 55 meter åt vardera håll, se tabell 2.

Alternativ 3 - Befintliga och nya korsningar har analyserats kopplat till en sänkt hastighetsreglering **40 km/h**.

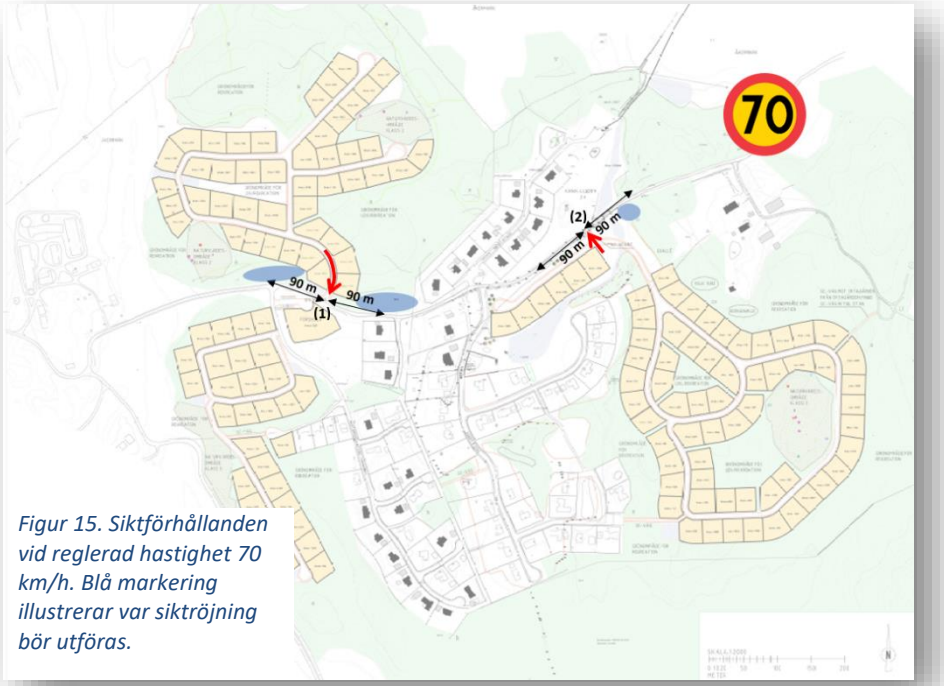
Krav och riktlinjer att förhålla sig till på landsväg vid 40 km/h.

- Vid längslutning 0-läge bör siktsträckan uppgå till 40 meter åt vardera håll, se tabell 2.



Tabell 2. Stoppsikt, gränsvärde siktsträcka vid nybyggnad eller förbättring, källa VGU.

[3] Krav- VGU, Vägar och gators utformning, version 1.0 (TRV publikation 2022:001).



Figur 15. Siktförhållanden vid reglerad hastighet 70 km/h. Blå markering illustrerar var siktröjning bör utföras.

70 km/h förutsätter att siktröjning utförs cirka fem meter in ifrån vägkant och 90 meter åt vardera håll med utgångspunkt ifrån ny anslutningsväg, detta för att uppnå rätt siktsträcka (se **(1)** i figur 15).

Eftersom bebyggelse tillkommer på båda sidor av väg 532 så ökar också anspråket att korsa vägen. Därav föreslås en hastighetssäkrad passage för oskyddade trafikanter tillkomma i anslutning till den nya väganslutningen i norr. En gång- och cykelväg föreslås på södra sidan med koppling mot tilltänkt förskola och det södra bostadsområdet.

Figur 16. Siktförhållanden vid reglerad hastighet 40 km/h. Blå markering illustrerar var siktröjning bör utföras.

Siktförhållanden vid nya anslutningen i öst tillgodoses, se **(2)** figur 15. Dock rekommenderas siktröjning av buskar och sly vid skogsdungen öster om anslutningen för att säkerställa korsningens placering.

Vid hastighetsreglering 40 km/h alternativt 50 km/h tillgodoses siktförhållandena vid båda utfartspunkterna. Dock är vägen smal och krokig och rekommendationen är att siktröjning utförs enligt figur 16. Detta för att optimera siktsträckor och förbättra trafiksäkerheten i området när korsningsanspråket ökar. Vid reglering 40 km/h bör även hastighetsdämpande åtgärder tillämpas utmed sträckan för att uppnå önskad hastighetsefterlevnad.

Kapacitet - Genomfartstrafiken är idag låg. Föreslagen exploatering medför en förväntad trafikökning från dagens knappt 300 fordon per årsmedeldygn till cirka 900 fordon per årsmedeldygn. Då vägen är smal och ej medger att två fordon kan mötas utmed hela sträckan innebär detta en begränsning för trafikens framkomlighet. Enligt Trafikverkets handbok för byggande av enskilda vägar (Publ 2020:089) framgår att vid trafikflöden över 200 fordon per dygn kan en tvåfältssektion övervägas i stället för ett körfält. Som alternativ till breddning av vägsektionen har ett förslag med mötesfickor studerats. För att bedöma hur framkomligheten påverkas har följande beräkningsexempel tagits fram:

Under antagande att trafiken efter fullt utbyggt område uppgår till cirka 900 fordon per årsmedeldygn och att trafiken under den mest belastade timmen under dygnet utgör 10% kan dimensionerande trafiksituation tas fram. Denna motsvarar då 90 fordon per timme (i båda riktningar). Vidare antas riktningsfördelningen vara 60/40 vilket innebär att under maxtimmen färdas 55 fordon i ena riktningen (mot Husta) och 35 fordon i den andra (mot Västerås). Maxtimmen bedöms infalla under vardagseftermiddagar mellan 16–17.

Studerad vägsträcka är cirka 2,4 km lång och med en beräknad hastighet om 50 km/h innebär detta att det tar cirka 3 minuter för ett fordon att köra hela sträckan. Under den mest belastade timmen kommer det således att färdas cirka tre fordon i ena riktningen och cirka två fordon i andra riktningen, samtidigt på sträckan. Det innebär att två möten behöver ske för trafik i den mest belastade riktningen (mot Husta). Med förslaget om mötesplatser var 200:e meter uppskattas tidsfördröjningen uppgå till cirka 10 sekunder per möte.

Slutsatsen är att kapaciteten kan tillgodoses i alternativet med mötesfickor men med begränsad framkomlighet till följd av möten. Restiden beräknas överslagsmässigt öka med 20 sekunder per fordon för trafik mot Husta och cirka 30 sekunder per fordon för trafik mot Västerås under eftermiddagens maxtimme. För att upprätthålla en god framkomlighet bör det långsiktiga målet vara att vägen breddas upp till två körfält.

På längre sikt och allt eftersom området exploateras så är en breddning av väg 532 att rekommendera. Ett alternativ är ansluta Bärby Hustas vägsystem mot Fälvi och Tidövägen. Detta förutsätter att Fälvi's förslag till exploatering aktualiseras. En positiv effekt till detta är att delar av väg 532 kan göras om till gång- och cykelväg.

Figur 17. Kartan illustrerar förslag till ny vägkoppling via Fälvi mot Tidövägen.

Ytterligare ett alternativ är att nyttja väg 531 väster om planområdet. Vägen är idag grusad med en vägbredd på ca 4,5 meter.

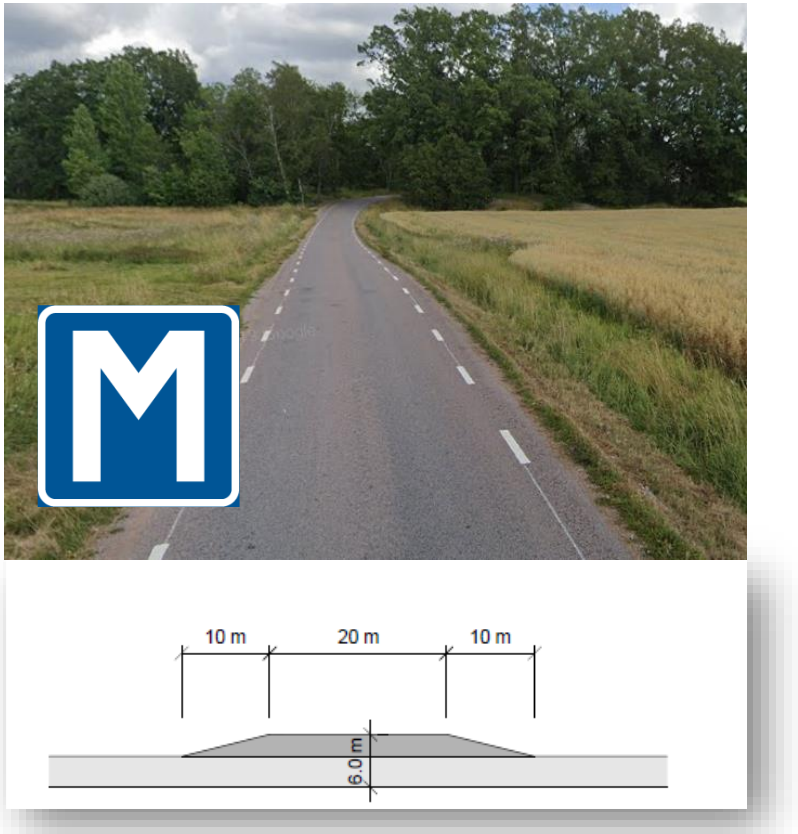
Mötesplatser[4] föreslås anordnas med 200 meters avstånd utmed sträckan. För att undvika kapacitetsproblem så måste detta ske längs hela väg 532 mot Hackstavägen där cirka 7 stycken nya mötesplatser måste tillkomma (dessa ligger utanför utredningsområdet).

På samma sätt behöver mötesplatser tillkomma åt motsatt håll (mot Dingtuna) med cirka 7 nya mötesplatser. Placering bör i första hand ligga på backkrön och om möjligt så att trafikanterna har fri sikt mellan två närliggande mötesplatser. Förslagsvis placeras dessa på varannan sida vägen. I praktiken så finns dessa mötesplatser redan idag med jämna mellanrum. Vissa av dessa behöver dock förses med skylt, det behöver även säkerställas att avstånd och rätt utrymme uppnås enligt standard. Se förslag till placering av nya mötesplatser för utredningsområdet i figur 19.

I figur 20 illustreras befintliga och förslag till nya mötesplatser. Dessa har placerats ut längs med den vägsträckning som i dagsläget bedöms nyttjas i störst utsträckning (väg 532 in mot Hackstavägen). Att understryka är att den norra delen av väg 532 på sikt kommer försvinna (cirka 500 meter) med en ny anslutning mot den nya huvudvägen, se figur 4. Detta innebär att de två sista mötesplatserna i figur 20 troligtvis kan uteslutas.

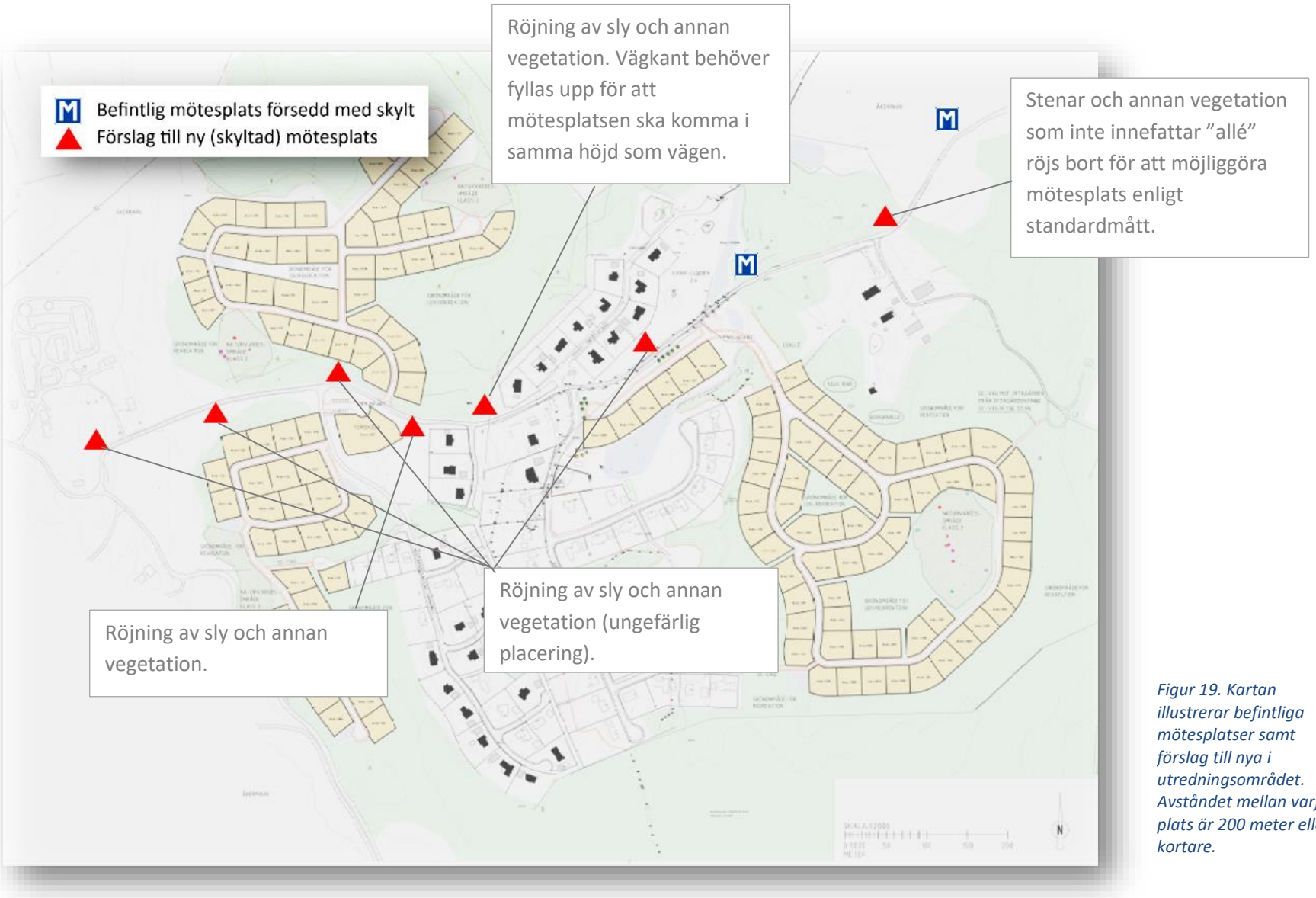
Mötesplatserna utformas i enlighet med skiss under figur 18 med 2 meters bredd och 20 meters längd med utspetsningar.

Nuvarande stödremsa är ofta utnyttjad vid möten på grund av otillräcklig vägbredd och avsaknad av mötesplatser. För att bättre tillfälligtvis kunna nyttja stödremsekanten vid möten utan att beläggningskanten tar skada bör en viktig åtgärd vara att förstärka remsan med ett grövre stenmaterial i nivå med beläggningskanten.

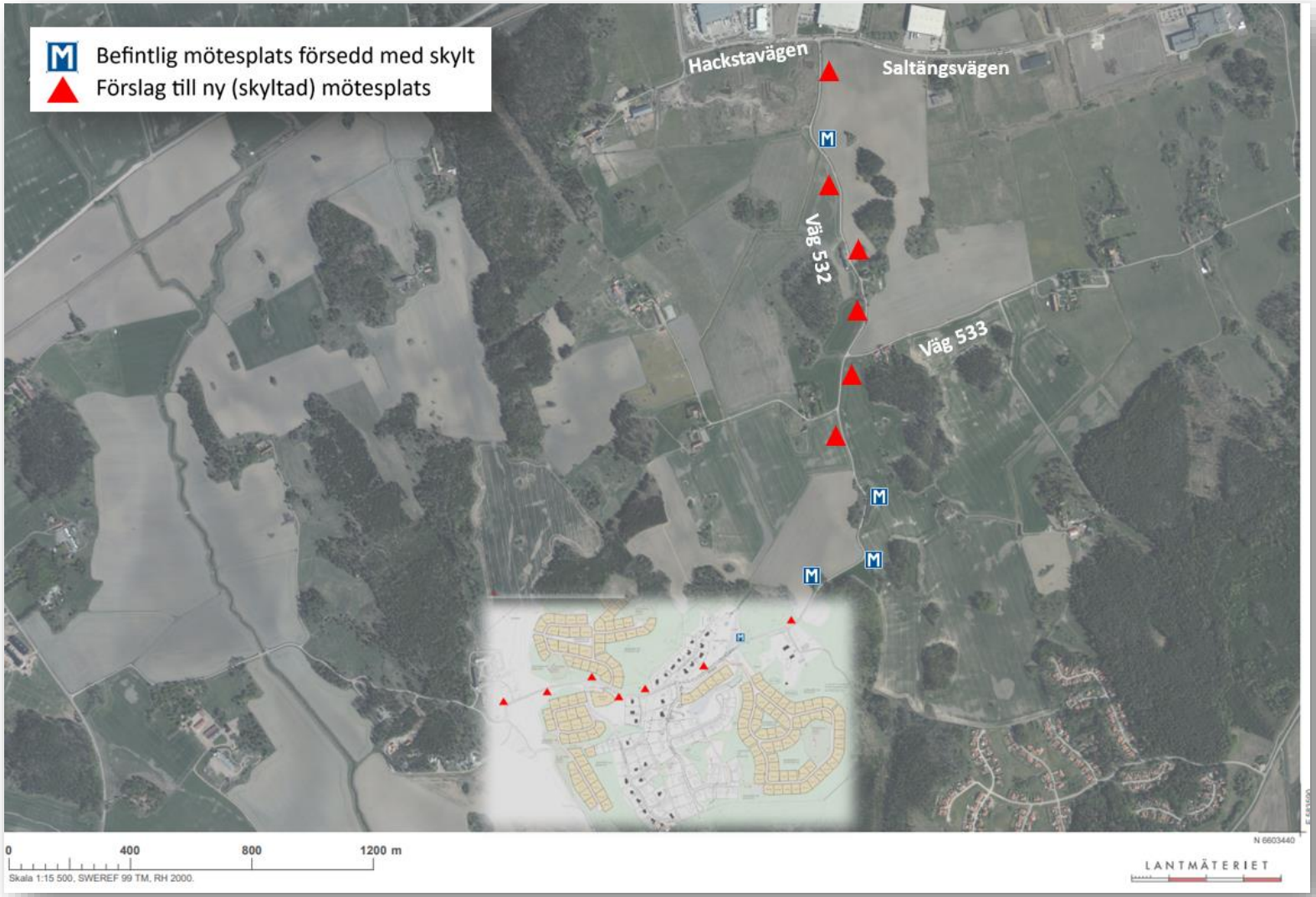


Figur 18. Väg 532 med utformningsskiss för mötesplatser.

[4] Inventering av mötesplatser genomfördes 2023-04-25.



Figur 19. Kartan illustrerar befintliga mötesplatser samt förslag till nya i utredningsområdet. Avståndet mellan varje plats är 200 meter eller kortare.



Figur 20. Kartan illustrerar befintliga och förslag till nya mötesplatser längs väg 532 i ett utzoomat perspektiv.

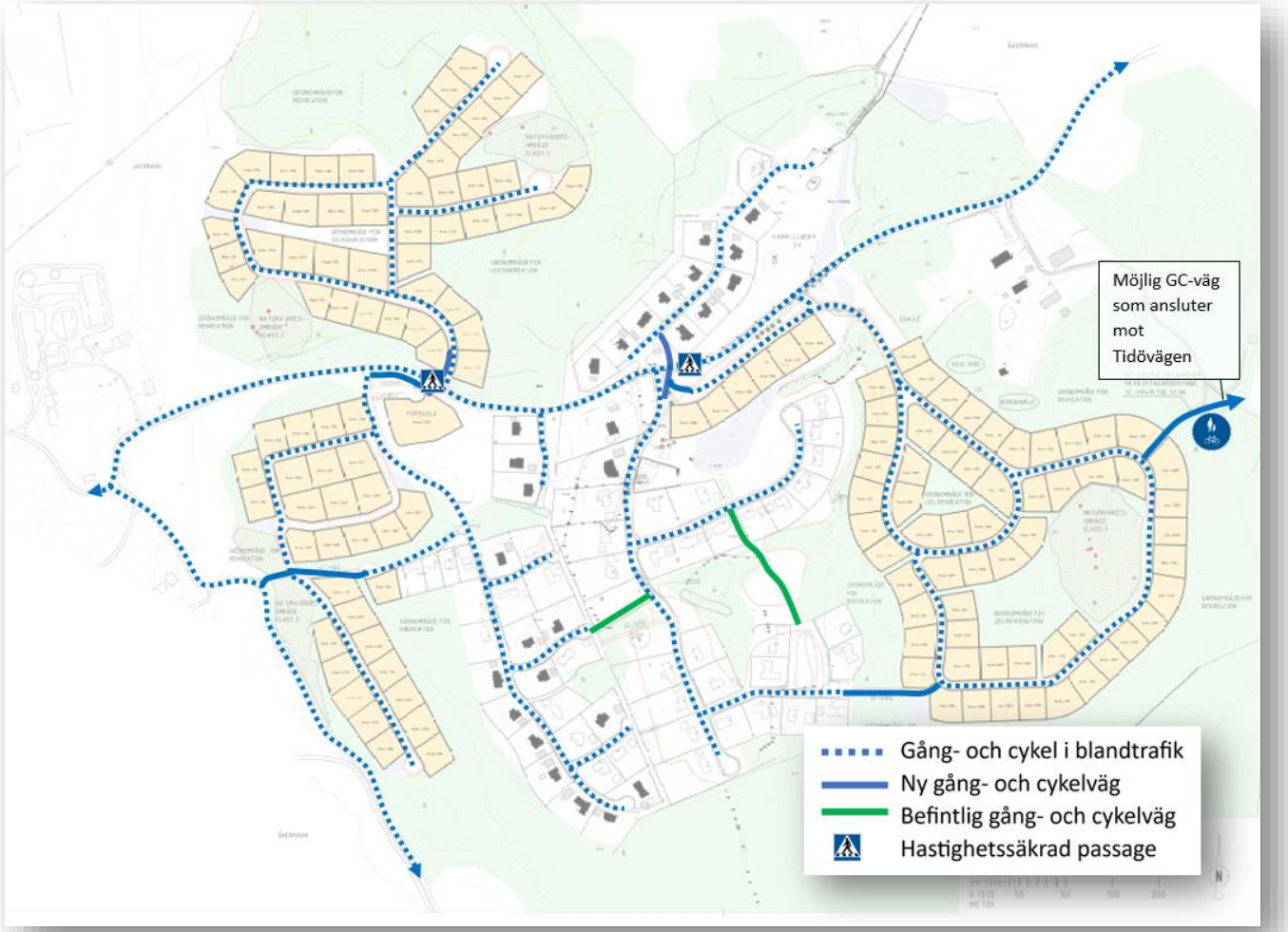
Gång- och cykeltrafik

I större delen av området föreslås gång- och cykel ske i blandtrafik. Rekommendationen är att etablera ett bra gång- och cykelstråk mellan varje område, se figur 21.

Allt eftersom bebyggelsen utökas på båda sidor av väg 532 så kommer också korsningsanspråket för oskyddade trafikanter att öka. Passagerna som föreslås för oskyddade trafikanter behöver hastighetssäkras till max 30 km/h.

För att möjliggöra trafiksäkra passager så har befintliga och nya utfarter integrerats i bästa möjliga mån. Detta medför också en genare och bättre koppling mellan det södra och norra området.

Vid den östra passagen behöver oskyddade trafikanter passera i anslutning till den förskjutna vägkorsningen. Förslaget är att passagen etableras på den östra sidan. Det är av stor vikt att följa upp med en gång- och cykelväg på norra sidan för att skapa en gen, framkomlig och trygg väg för oskyddade trafikanter.



Figur 21. Förslag till gång- och cykelvägar i området.

Allt eftersom området växer så är det önskvärt med bra gång- och cykelkopplingar mot Västerås och närliggande samhällen (Dingtuna och Örtagården). Förslag till en ny gång- och cykelväg mot Örtagården och Tidövägen som leder vidare mot Västerås illustreras i figur 22. Sträckan nyttjas idag som en promenadväg och har en grusad yta.

Gång- och cykelvägen föreslås få en vägbredd på minst 3 meter. För att öka attraktivitet och standard på vägen så rekommenderas belysning längs med hela sträckan. Mellan Örtagården och Västerås finns det befintlig belysning.

Åtgärden behöver förankras med Örtagårdens samfällighetsförening.

Figur 22. Förslag på gång- och cykelvägs sträckning från Bärby Husta mot Tidövägen.

Kollektivtrafik

Kollektivt resande möjliggörs längs Tidövägen. Som tidigare nämnts så finns det inga planer på att ansluta någon buss mot utredningsområdet.

För kollektivt resande så sker alltså inga större förändringar utifrån nulägesanalysen mer än att en belyst gång- och cykelväg föreslås ifrån planområdet.

Turtätheten skulle behöva öka för att få fler att åka kollektivt.

Med Söderledens södra förlängning som omnämns i FÖP 67 så skulle hållplatser på sikt kunna möjliggöras i närmare läge.

Rekommendationer

Väg 532 som trafikerar genom Bärby Husta är statlig och lågtrafikerad. Trafiken kommer öka väsentligt på grund av ny bebyggelse. Utredningens bedömning är att kapaciteten ska kunna tillgodoses i alternativet med mötesfickor men med begränsad framkomlighet till följd av möten.

En kompletterande åtgärd till mötesplatser är att förstärka stödremsan längs med väg 532.

Vägen genom området föreslås få en sänkt hastighet från 70 till 40 km/h alternativt 50 km/h. Rekommenderad hastighet skulle bättre anpassas till vägrummet och på ett bättre sätt möta de korsningsanspråk som finns och möjliggöra säkrare anslutningar.

Utredningen har analyserat lämpligheten för placering av befintliga och nya utfarter mot väg 532. Med reglering 40 km/h alternativt 50 km/h så är bedömningen att goda siktförhållanden tillgodoses vid båda anslutningsvägarna. För att optimera siktsträckor och öka trafiksäkerheten ytterligare så rekommenderas siktröjning av buskar, sly och annan vegetation utföras.

Genom att bebyggelse tillkommer på båda sidor av väg 532 så medför det ett ökat korsningsanspråk för oskyddade trafikanter. Hastighetssäkrade passager föreslås tillkomma på två platser längs med vägen.

I de nya bostadsområdena så föreslås hastigheten regleras till 30 km/h. Rekommendationen är att utforma lokalgatorna så att trafikanterna inte förväntas överskrida reglerad hastighet. Oskyddade trafikanter och fordonstrafik samsas i gaturummet. Väganslutningar ut mot väg 532 föreslås regleras med väjningsplikt.

Befintliga gång- och cykelvägar i området är obefintliga vilket innebär att oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik. I takt med att området växer så är det önskvärt med en bra gång- och cykelkoppling mot Västerås och intilliggande samhällen.

Förslaget är att anlägga en GC-väg (3 meter bred med belysning) med koppling mot Örtagården. Därifrån finns det en separat, belyst GC-väg längs med Tidövägen och hela vägen in mot Västerås.

För att öka attraktiviteten till ett kollektivt resande så behöver turtätheten längs med Tidövägen öka.

På lång sikt så föreslås väg 532 breddas till en tvåfältig väg för att möta framtida trafikflöden och för att kunna upprätthålla framkomligheten. Såvida intilliggande område exploateras (Fälvi) så öppnas möjligheten att ansluta en vägkoppling via Fälvi mot Tidövägen.

Beroende på vad som sker med Söderledens möjliga förlängning i framtiden så kan förutsättningarna i området komma att ändras. Exempelvis skulle en möjlig breddning av väg 532 kunna vara motiverad längs en kortare sträcka. Det skulle också kunna innebära busshållplats i närmare läge etc.

Väg 531 är en alternativ vägkoppling med sträckning mot Tidövägen och centrala Västerås. Rekommendationen är att asfaltera vägen och eventuellt bredda för att möjliggöra att två fordon kan mötas. Vägen skulle få en bättre standard och bedömningen är att nyttjandegraden skulle stiga.