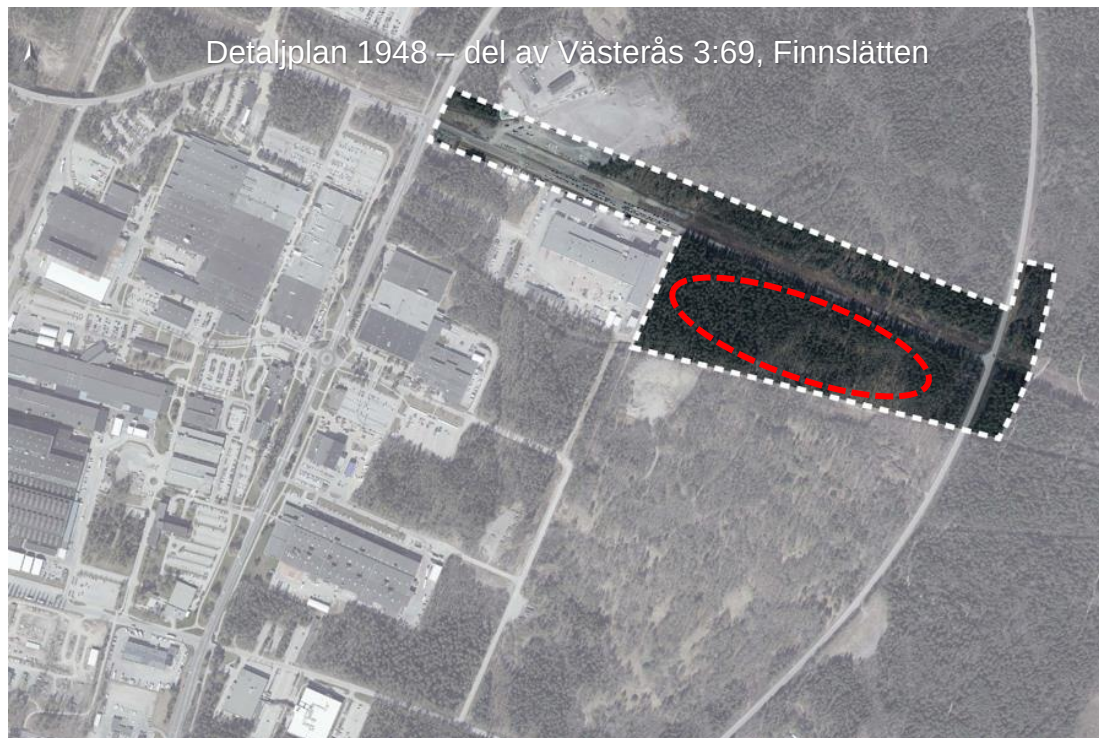


Anslutning av Västerås 3:69 – AA Logistik - mot Lundaleden/Tillbergaleden, Finnslätten



Uppdrag	Dp Finnsläppen AA Logistik
Uppdragsnummer	30029064
Kund	Kungsleden Fastighets AB
Ver	04
Datum	2023-05-16
Upprättad av	Martin Molin, Maria Lindelöf
Kontrollerad av	Louise Bergström
Godkänd av	Maria Lindelöf
Dokumentreferens	p:\27104\30029064_dp_finnsläppen_aa-logistik\000\07_arbetsmaterial\pm\pm trafik dp 3_69 finnsläppen_2023-05-16.docx

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund, förutsättningar och syfte.....	4
2.	Trafikförslag.....	6
2.1	Plan	6
2.2	Utformning gatunät.....	7
2.2.1	Lundaleden.....	7
2.2.2	Effektgatan	8
2.3	Korsningen med Tillbergaleden.....	9
2.4	In- och utfart till AA Logistik.....	10
2.5	Cykel.....	11
3.	Trafikanalys	12
3.1	Logistikcentrum, del av Västerås 3:69	13
3.2	Kapacitet.....	15
4.	Utvärdering och rekommendation	19

1. Bakgrund, förutsättningar och syfte

Västerås 3:69 är ett område i stadsdelen Finnslätten, beläget strax väster om Tillbergaleden i norra Västerås. Nu bedriver Västerås stad tillsammans med Kungsleden AB och AA Logistik ett planarbete för utveckling av området.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra mark för framtidens industri- och verksamhetsutveckling inom del av fastighet Västerås 3:69 och Västerås 3:12. Planen är förenlig med Planprogram för Stadsutveckling Finnslätten (pp37). Inom del av Västerås 3:69 planeras AA-Logistikts verksamhet att exploatera marken för att bygga en logistik- och kontorsbyggnad med tillhörande lastytor, parkeringar och laddning av lastfordon.

Planområdet sträcker sig utmed Lundaledens förlängning i norr och Tillbergsleden i öster, se Figur 1. Tomtytan för planerat logistikcentrum är markerat med blå cirkel i figuren.

Tomtytan för planerat logistikcentrum omfattar cirka 81 300 m² (8,13 hektar).



Figur 1. Översikt planområde där planområdet illustreras med röd streckad linje. Tomtytan för planerad logistikverksamhet har markerats med blå cirkel i figuren.

Syftet med detta uppdrag är att ta fram och beskriva trafikutformningsförslag för hur planerat logistikcentrum ska anslutas mot befintligt vägnät. Vidare görs en bedömning av tillkommande trafikallstringen för logistikverksamheten samt dess påverkan på omkringliggande nät. Trafikutredningen ska fungera som underlag till detaljplan.

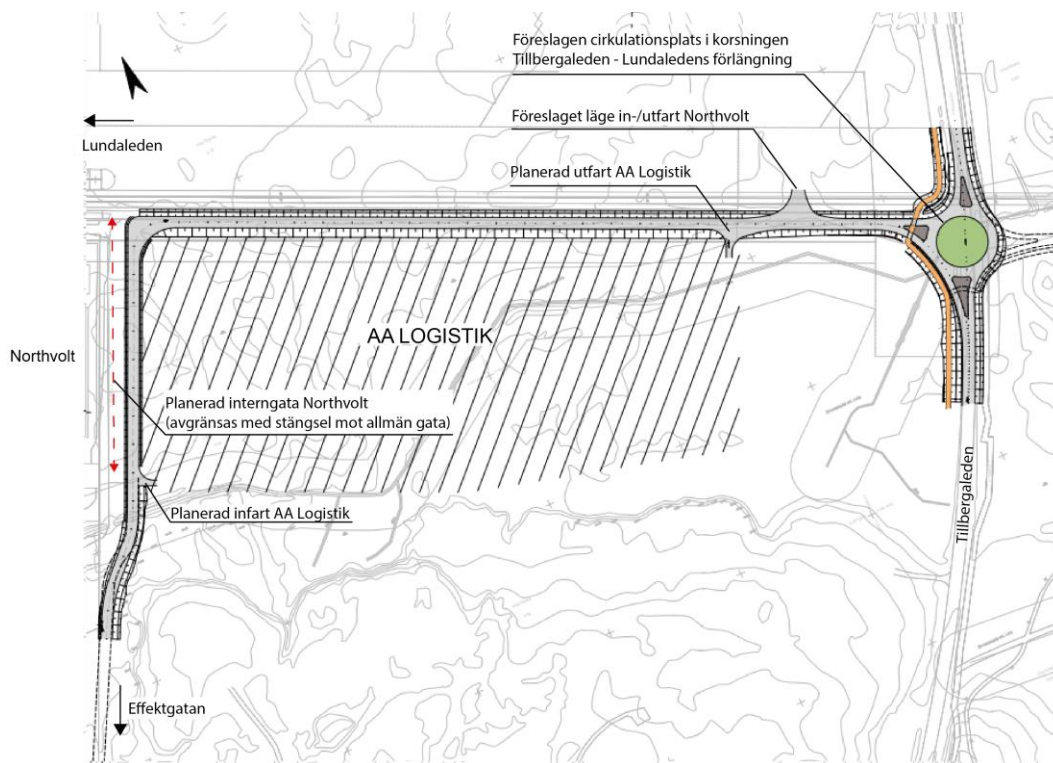
Parallellt med denna utredning arbetar Västerås stad med att ta fram en åtgärdsvalsstudie för trafiken till, från och inom Finnslätten som kan komma att påverka trafikutredningen och detaljplanen.

2. Trafikförslag

Nedan beskrivs och motiveras det framtagna trafikförslaget. Utformningen i sin helhet finns även i bilaga 1-2.

2.1 Plan

Syftet med planen är att ge möjlighet att bygga en logistik- och kontorsbyggnad med tillhörande lasttor, parkeringar och laddning av lastfordon. AA Logistikets verksamhet planeras att anläggas på fastigheten Västerås 3:69, se Figur 2.



Figur 2. Översikt ny trafikutformning.

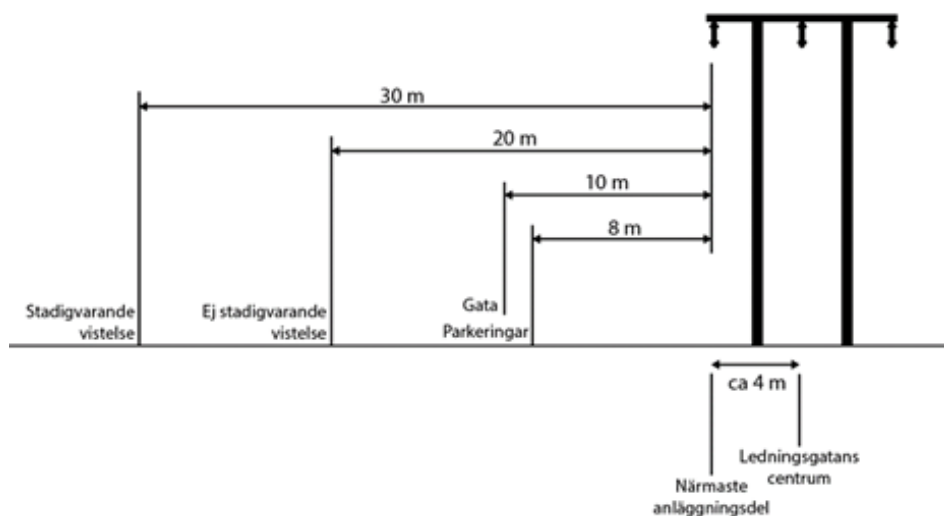
Norr om fastigheten föreslås en ny gata i Lundaledens förlängning som ansluter mot Tillbergaleden i öster, där korsningen föreslås utformas som en cirkulationsplats. Vidare föreslås Effektgatan, sydväst om planområdet, förlängas norrut mot den nya gatan och binda samman befintligt vägnät. AA Logistik föreslås anslutas via en infart från Effektgatans förlängning i väster och en utfart mot Lundaledens förlängning i områdets nordöstra del. Öster om AA Logistikets utfart föreslås en in- och utfart till Northvolts fastighet.

Anslutningarna föreslås placeras minst 50 meter från varandra, enligt Trafikverkets riktlinjer för en förskjuten T-korsning (VGU, 2022).

2.2 Utformning gatunät

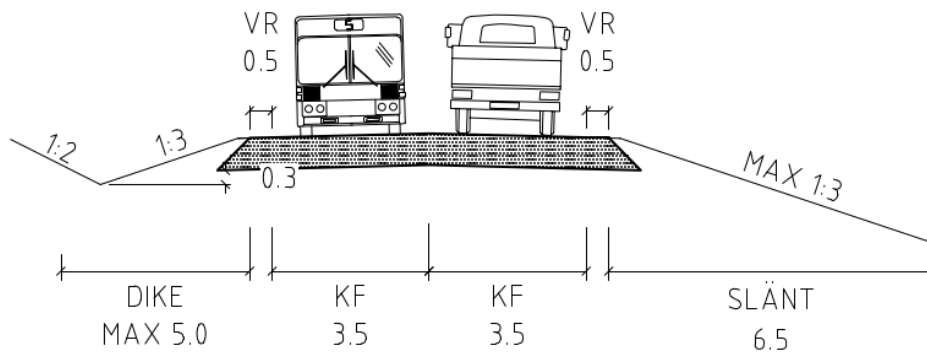
2.2.1 Lundaleden

Gatan norr om AA Logistik, som läggs i Lundaledens förlängning, placeras 10 meter från befintlig kontaktledning, som sträcker sig utmed gatans norra sida. Släntutbredningen på gatans norra sida ligger således inom skyddsavståndet, vilket accepterats enligt direktiv från Vattenfall. Krav på avstånd från kontaktledning redovisas i Figur 3.



Figur 3. Avstånd från kontaktledning till olika byggelement enligt Vattenfalls kravställning.

Gatan föreslås få samma sektion som Lundaleden väster om Lugna gatan, med två körfält med bredden 3,5 meter samt en vägren på 0,5 meter. Avvattningsföreslås ske till öppna diken. På gatans norra sida, där vägen ligger i skärning, anläggs ett regelrätt dike som även kan fungera som ledning av skyfallsvatten. På gatans södra sida, där vägen ligger något högre än AA-Logistikens planerade marknivå anläggs en flack slänt där vatten kan infiltrera. För att undvika behov av räcken eller annan skyddsanordning föreslås diken lutas max 1:3. Med antagandet att vägens överbyggnad uppgår till 0,7 meter ger det en dikesbotten 1,0 meter under körbanan, vilket i sin tur innebär att dikesbotten hamnar cirka 3,0 meter från väggkant på vägen norra sida. Dikets bakslänt kan lutas något brantare och har här föreslagits till 1:2. Det norra dikets totala bredd kan variera beroende på omgivande marknivåer och behov av kapacitet för skyfall, men den totala bredden bedöms rymmas inom maximalt fem meter från väggkant, se Figur 4.

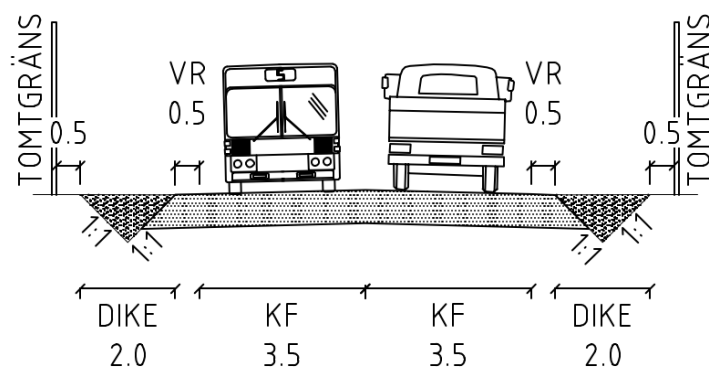


Figur 4. Förlängningssnitt för ny gata i Lundaledens förlängning, utmed fastigheten Västerås 3:69 med koppling mot Tillbergaleden i öster.

2.2.2 Effektgatan

Gatan i Effektgatans förlängning placeras 17 meter från Northvolts fastighetsgräns i väster. Parallellt med den nya gatan planeras en interngata på Northvolts fastighet som separeras från Effektgatan med ett stängsel. Körbanan ges samma utformning som Lundaleden, med två körfält med bredden 3,5 meter samt en vägren på 0,5 meter, se Figur 5.

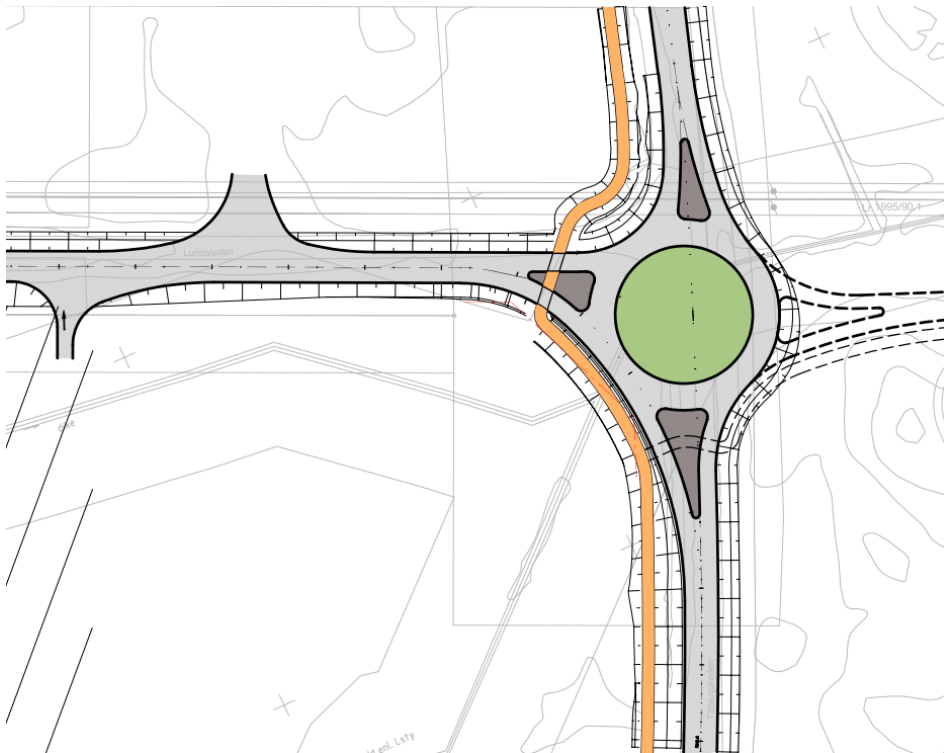
Mellan Northvolts och AA-Logistik fastighet har en smalare totalbredd efterfrågats, för att kunna nyttja ytan effektivare. För att minska släntutbredningen har dikets lutning föreslagits till 1:1 i både innerslänt och bakslänt, vilket innebär att dikesbotten hamnar 1,0 meter från väggkant. Dikena fylls upp med makadam så att överytan hamnar i nivå med vägen, för att undvika branta slänter intill körbanan. Uppskattningsvis behövs cirka 0,5 meter marginal mellan dike och fastighetsgräns för att undvika att fundament för eventuella stängsel inkräktar på diket. Det ger en total gatubredd om 13,0 meter, se Figur 5. Eventuell justering mellan gatans nivå och befintlig mark föreslås ske inne på respektive fastighet.



Figur 5. Förlängningssnitt för ny gata i Effektgatans förlängning, utmed fastigheten Västerås 3:69:s västra sida.

2.3 Korsningen med Tillbergaleden

Korsningen med Tillbergaleden föreslås utformas som en cirkulationsplats, som dimensioneras för 50 km/h. Cirkulationsplatsen placeras så att dess köryta inte ligger under den befintliga kontaktledningen norr om korsningen, vilket medför att cirkulationen får en något asymmetrisk utformning. Placeringen har även anpassats till befintliga kontaktledningsstolpar, med ett minsta avstånd om 10 meter, se Figur 6. Cirkulationen utformas med en köryta som dimensioneras för att de mest ytkrävande fordonen enligt Trafikverkets riktlinjer (typfordon Lspec, lastbil med semitrailer) kan trafikera samtliga riktningar. Det ger en robust lösning anpassad till områdets karaktär, med industriverksamhet.



Figur 6. Utformning av korsningen med Tillbergaleden. Samtliga refuger är dimensionerade för att möjliggöra för trafiksäkra gång- och cykelpassager, här illustrerat på västra och södra sidan.

Utöver trafiken till och från Lundaleden och AA-Logistik möjliggörs även en anslutning mot naturområdet i öster. Gatan har anpassats till befintliga kraftledningsstolpar, varför gatan förskjuts något söderut. Då denna anslutning inte behöver fungera för stora lastbilar är denna anslutning endast dimensionerad för normalstora bussar och lastbilar, typfordon LBn (12 meter).

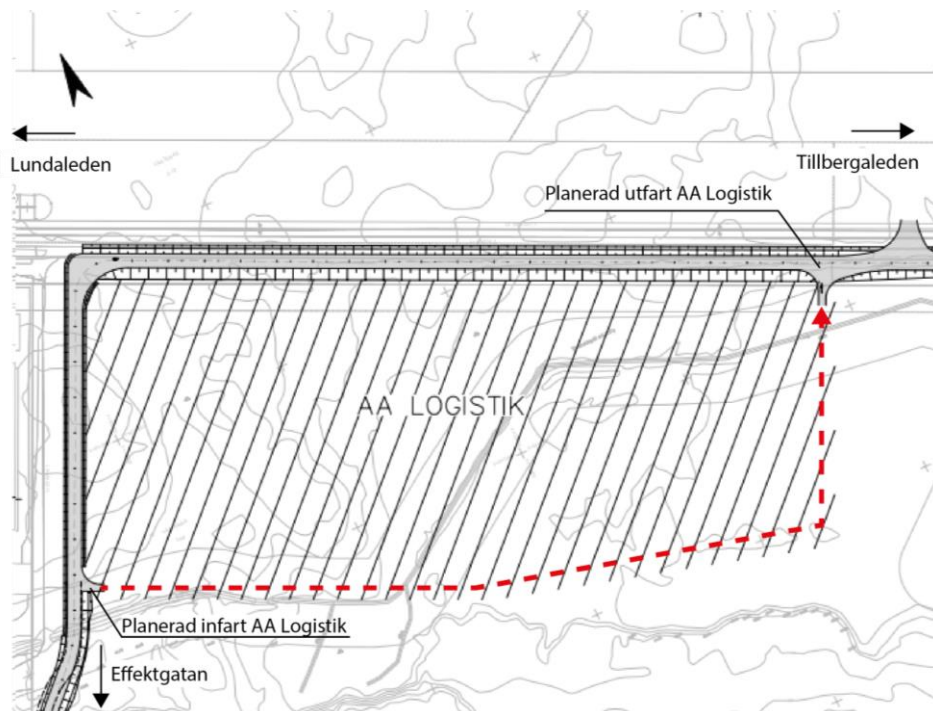
Cirkulationsplatsen utformas med refuger som anpassas för att kunna fungera även för gång och cykelpassager, där en >2,0 m bred yta finns så att fotgängare och cyklister kan dela upp passagen i två etapper på ett tryggt sätt.

I detta skede anläggs endast ett övergångsställe tvärs den nya gatan, väster om Tillbergaleden. Refugerna är dock anpassade för att möjliggöra för en framtida passage för gång och cykel över Tillbergaleden. Huruvida passagen placeras på den norra eller södra sidan av cirkulationen på Tillbergaleden är beroende av hur cykelkopplingen till området utformas och beslutas i senare skede när detta är fastställt, se Figur 6.

2.4 In- och utfart till AA Logistik

Utformningen av planerad logistikverksamhet är ännu i ett tidigt skede och kan komma att justeras. De föreslagna placeringarna av in- och utfarterna i bifogade ritningar är endast schematiska, och kan justeras i läge och anpassas till slutlig utformning.

In- och utfarten till området föreslås separeras, för att ge en yteffektiv trafiklösning och undvika behovet av en vändmöjlighet på fastigheten. Infarten föreslås i fastighetens sydvästra hörn medan utfarten placeras i nordost, vilket medför att trafiken kan styras utmed fastighetens södra och östra gräns, se röd streckad linje i Figur 7.



Figur 7. Översikt föreslaget läge för in- och utfart till AA Logistik fastighet. Trafiken föreslås löpa i östlig och nordlig riktning utmed fastighetsgränsen.

Utfarten längst i nordost placeras minst 5 meter väster om gränsen mot naturmark för att rymma eventuella slänter och dylikt inom området.

2.5 Cykel

Västerås stad planerar att anlägga en ny cykelbana utmed Tillbergaledens västra sida, för att komplettera det befintliga cykelnätet i området. Vidare föreslås cykelbanan kopplas till Finnslättens industriområde via en koppling utmed AA Logistik's södra fastighetsgräns, se Figur 8. Cykelbanan kopplas vidare mot Effektgatan och föreslås placeras utmed gatans östra sida (Västerås stad, 2023).

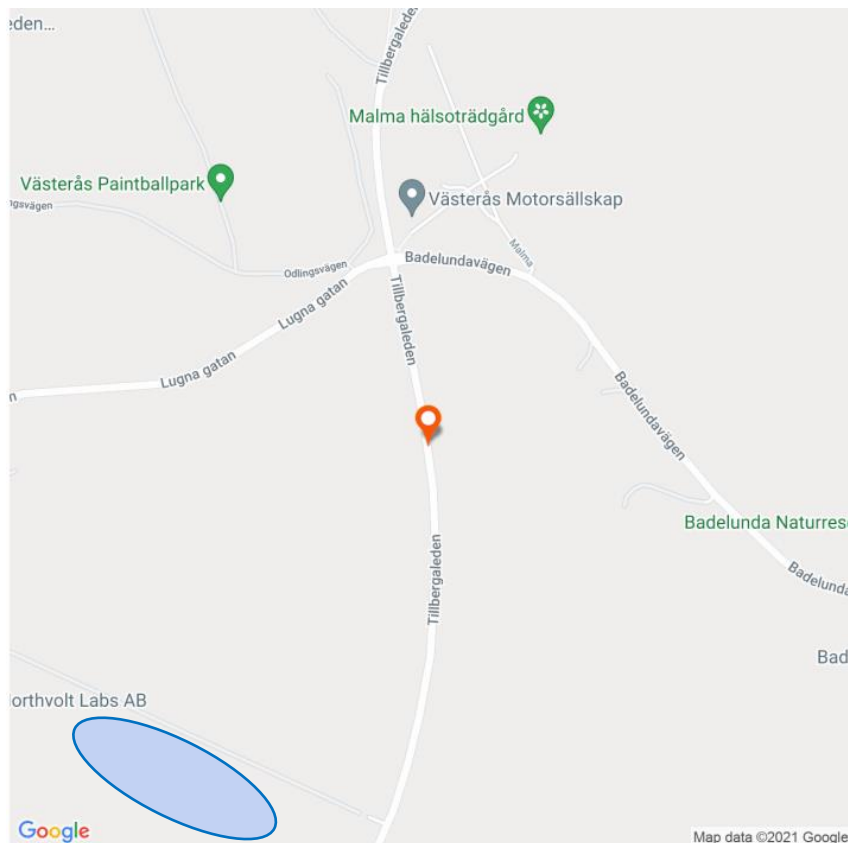
Sektion och utformning av ny cykelkoppling har ej studerats i denna utredning.



Figur 8. Översikt möjlig cykelkoppling mellan befintlig gång- och cykelbana utmed Lundaleden och Lugna gatan i väster och Tillbergaleden i öster.

3. Trafikanalys

Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) på Tillbergaleden uppgick till cirka 1 855 fordon söder om Lugna gatan/Badelundavägen vid en trafikmätning i oktober 2017, se läge för trafikmätning i Figur 9.



Figur 9. Översikt trafikmätningsspunkt Tillbergaleden, söder om Badelundavägen. Mätpunkt är markerad med röd markering. Planerad exploatering av logistikverksamhet illustreras med blå cirkel i figuren. Bildkälla: Västerås stad, 2022. Bearbetad av Sweco.

Maxtimmen under mätperioden uppgick till 303 fordon under eftermiddagen. På förmiddagen var maxtrafiken något lägre – 209 fordon.

Den allmänna trafiken beräknas ha en ökningstakt på 1,5 % per år på Tillbergaleden, vilket ger en ÅDT på cirka 2 615 för prognosår 2040. Det medför att eftermiddagens maxtimme för prognosår 2040 uppgår till 427 fordon och förmiddagens maxtimme till 294 fordon, med fördelning enligt Tabell 1 och Tabell 2.

Tabell 1. Trafikflöden Tillbergaleden, mellan Lundaleden – Badelundavägen, enligt trafikmätning utförd i oktober 2017. (Västerås stad, 2022)

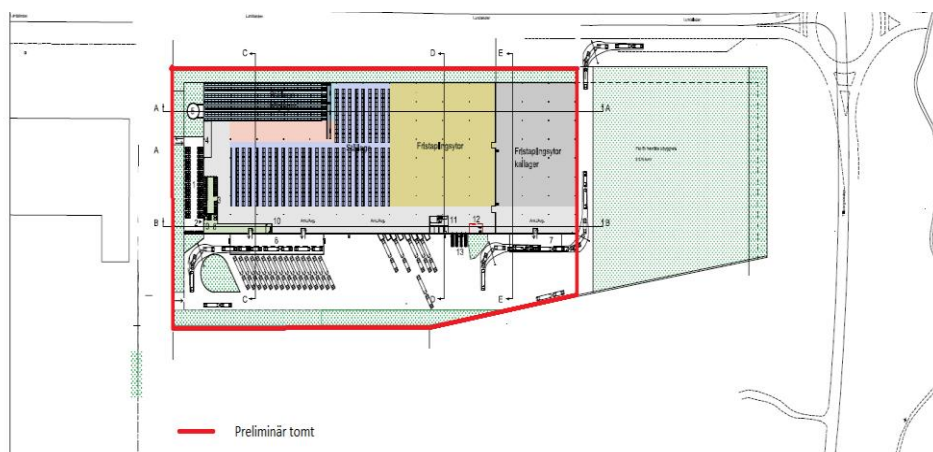
Trafikmätning Tillbergaleden	ÅDT	Maxtimme, förmiddag	Maxtimme, eftermiddag
Södergående	-	131 (63%)	85 (28%)
Norrgående	-	78 (37%)	218 (72%)
Totalt	1 855	209	303

Tabell 2. Trafikräkning med årlig uppräknings 1,5 % till prognosår 2040, utan tillkommande verksamheter.

Trafikmätning Tillbergaleden	ÅDT	Maxtimme, förmiddag	Maxtimme, eftermiddag
Södergående	-	184	120
Norrgående	-	110	307
Totalt	2 615	294	427

3.1 Logistikcentrum, del av Västerås 3:69

Den planerade verksamheten i planområdet på del av fastigheten Västerås 3:69 är av typen industrimark. Totalarean för planområdet uppgår till cirka 8,1 hektar och planerad BTA uppgår till cirka 40 000 m² BTA, se Figur 10.



Figur 10. Översikt planerad exploatering (Kungsleden Fastighets AB, 2022).

Enligt Trafikverkets alstringsverktygs användarhandbok antas en industri/lager-verksamhet alstra 2,4 godstrafikrörelser per 1 000 m² BTA och ett logistikcentrum 20 fordonsrörelser per hektar tomtyta. Tillkommande verksamhet antas i denna PM vara av typen logistikcentrum. Därmed bedöms Västerås 3:69 alstra 163 godstrafikresor per dag, se Tabell 3.

Tabell 3. Antal trafikrörelser per dygn godstrafik för planerad logistikverksamhet

Trafikalstring Västerås 3:69	Tomtyta m ² (hektar)	Antal resor/ ha tomtyta	ÅDT
Gods, logistikcentrum	81 300 (8,13 ha)	20	163

Utöver godstrafik tillkommer trafikflöden för de anställda. Antalet anställda baseras på planerad byggbar yta, vilken planeras till cirka 40 000 m² BTA, enligt ovan. Enligt Trafikverkets alstringsverktyg uppgår antalet anställda till 480 stycken om verksamheten utgörs av storindustri för ett område i Västerås kommun beläget i huvudortens ytterområden. Det vill säga 3 anställda per 250 m² BTA. De verksamheter som planeras att anläggas inom planområdet antas utgöras av logistikcentrum, vilket bedöms ha färre antal anställda per kvadratmeter än vad än vad industri har. I denna PM har ett antagande om en anställd per 250 kvadratmeter BTA använts. Därmed beräknas antalet anställda att uppgå till 160, se Tabell 4.

Tabell 4. Antal anställda för logistikcentrum, beräknat med Trafikverkets alstringsverktyg och avstämning med AA Logistik samt liknande verksamheter.

Antal anställda Västerås 3:69	BTA m ²	Anställda per m ² BTA	Antal anställda
Logistikcentrum	40 000	1/250	160

Antalet resor per anställd bedöms vara jämförbart med Trafikverkets alstringstal för större industri. Enligt Trafikverkets alstringstal antas varje anställd göra cirka 3,5 resor per dag varav cirka 65 % antas vara med bil, baserat på en verksamhet i huvudortens ytterområde, se Bilaga 4.

Bilresorna antas ske med viss samåkning, där antalet personer per bil uppgår till 1,2 personer för arbetsresor enligt Trafikverkets alstringsverktyg. Det ger cirka 250 fordonsrörelser per vardagsmedeldygn för anställda, se Tabell 5.

Tabell 5. Trafikalstring per dygn för anställda, beräknat med Trafikverkets alstringsverktyg och avstämning med AA Logistik samt liknande verksamheter.

Trafikalstring Västerås 3:69	Antal anställda	Antal resor/dygn och anställd	Andel bilresor	Antal per bil	ÅVDT
Anställda, logistikcentrum	160	3,5	66 %	1,2	307

Osäkerhet gällande trafikstring från ett logistikcentrum är relativt stor. Därutöver anses AA-Logistik relativt otillgängliga läge ytterligare påverka andelen resor med bil. Därmed har ytterligare tre varianter på trafikstring studerats, för att inte underskatta trafikstringen från området. De tre tillkommande alternativen har även de studerats med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg, men har samtliga givits dåliga förutsättningar för kollektivtrafik, cykel och gång. Alternativen skiljer sig åt genom att de givits tre olika geografiska förutsättningar:

- I huvudortens ytterområde
- I mindre tätort i kommunen
- På landsbygden

Enligt Trafikverkets alstringsverktyg görs mellan 66 % - 91 % av resorna för de anställda med bil, beroende på geografiskt läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykel och gång.

För samtliga alternativ har Västerås kommun legat till grund för trafikstringen. Vardagsmedeldygn (ÅVDT) blir som högst cirka 430 fordon per dygn, för alternativ där AA Logistik beräknas som beläget på landsbygd, se Tabell 6. Av tabellen framgår att det skiljer mindre än 100 fordonsrörelser per vardagsmedeldygn mellan de olika alternativen, vilket bedöms vara en försumbara i det omkringliggande vägnätet.

Tabell 6. Trafikstring per dygn för anställda, beräknat med Trafikverkets alstringsverktyg och avstämning med AA Logistik samt liknande verksamheter

Trafikstring Västerås 3:69	Antal anställda	Antal resor/dygn och anställd	Andel bilresor	Antal per bil	ÅVDT
Anställda, logistikcentrum Huvudortens ytterområde	160	3,5	74 %	1,2	347
Anställda, logistikcentrum Mindre tätort	160	3,5	86 %	1,2	403
Anställda, logistikcentrum Landsbygd	160	3,5	91 %	1,2	427

I detta skede har parkeringsbehovet för tillkommande verksamheter ej studerats. För att minska parkeringsbehovet och öka hållbart resande föreslås mobilitetsåtgärder studeras i ett senare skede. Det skulle även minska trafikstringen från de anställda i området.

3.2 Kapacitet

Godstrafiken till och från logistikcentrum bedöms uppgå till 10 % av ÅDT under förmiddagens maxtimme och 20 % under eftermiddagens maxtimme. Fördelningen bedöms vara 20 % in och 80 % ut under förmiddagen medan den på eftermiddagen antas vara fördelad 50 % in och 50 % ut.

De anställda bedöms arbeta i skift där 60 % av de anställda anländer till logistikcentrumet på morgonen och 60 % lämnar på eftermiddagens maxtimme. Detta baseras på en avstämning med AA Logistik utifrån planerad verksamhet, där skiften är fördelade enligt Tabell 7.

Tabell 7. Antagande fördelning av arbetspass logistikcentrum.

Arbetspass (tid)	Andel
05-14	20 %
07-16	60 %
14-23	20 %

Fördelningen på resor för anställda antas ha en fördelning där 90 % anländer och 10 % lämnar under förmiddagens maxtimme och det omvända på eftermiddagen.

Den tillkommande trafiken bedöms därmed få en trafikallstring under maxtimmen enligt Tabell 8.

Tabell 8. Trafikallstring Västerås 3:69, beräknat med Trafikverkets allstringsverktyg och avstämning med AA Logistik samt liknande verksamheter.

Trafikallstring Västerås 3:69	ÅDT/ Anställda	Andel med bil (Ytterområde/mindre täort/ landsbygd)	Maxtimme, Förmiddag (%)	Maxtimme, Eftermiddag (%)	Maxtimme, Förmiddag (Antal fordon)	Maxtimme, Eftermiddag (Antal fordon)
Godstrafik, logistikcentrum	163 (ÅDT)	100 %	10 %	20 %	16,3	32,6
Anställda, logistikcentrum	160 (anställda)	66/74/86/91 %	60 %	60 %	52,8-72,8	52,8-72,8
Totalt					69,1-89,1	85,4-105,4

Trafikflödena för tillkommande logistikverksamhet har riktningsfördelats enligt samma fördelning som uppmättes vid trafikmätningen från oktober 2017. Tillkommande trafik redovisas i Tabell 9 och Tabell 10. Siffrorna visas i intervall, där det lägsta värdet utgör ett bilanvändande med 66 % och det högre värdet utgör en bilanvändarandel på 91 % (landsbygd).

Tabell 9. Fördelning av tillkommande trafik för Västerås 3:69, förmiddag.

Förmiddag	In	Ut	Totalt
Godstrafik	3 (20%)	13,0 (80%)	16
Anställda	48 - 66 (90%)	5 - 7 (10%)	53 – 73
Totalt	51 - 69	18 - 20	69 – 89

Tabell 10. Fördelning av tillkommande trafik för Västerås 3:69, eftermiddag.

Eftermiddag	In	Ut	Totalt
Godstrafik	16,3 (50%)	16,3 (50%)	33
Anställda	5 - 7 (10%)	48 - 66 (90%)	53 – 73
Totalt	21 - 23	65 - 83	86 – 106

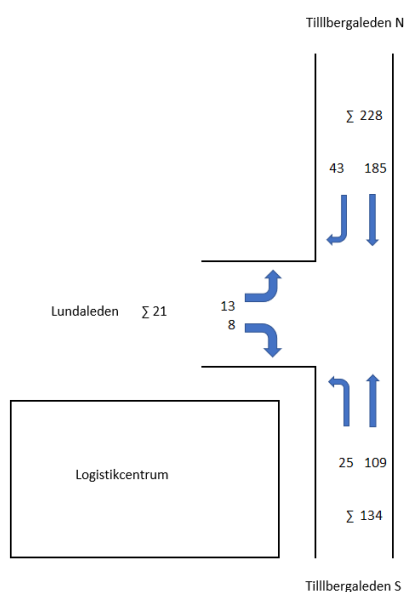
Trafiken har adderats på trafiken på Tillbergaleden med uppräknade trafikflöden för prognosår 2040. Trafikflödena är hämtade från det maximala alternativet (Alternativ 4 Landsbygd), där 91 % av de anställda reser med bil. Det ger en fördelning enligt Figur 11 och Figur 12.

Trafikflödena för övriga alternativ är lägre och redovisas i bilaga 5. De alternativ som studerats och redovisas är:

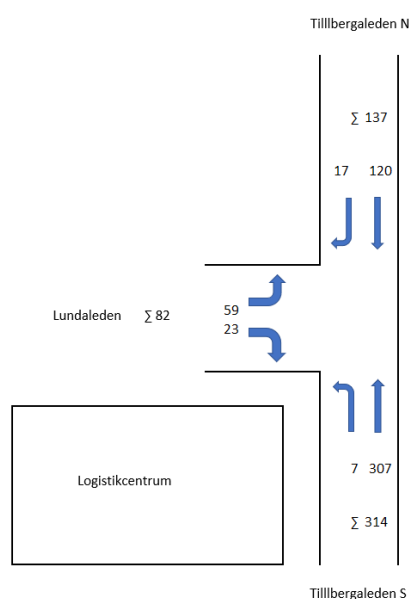
- Alternativ 1: Trafikallstring för AA Logistik med bilanvändarandel för anställda på 66 %. (framtaget med Trafikverkets allstringsverktyg för större industri i Västerås stads ytterområde)

- Alternativ 2: Trafikalstring för AA Logistik med bilanvändarandel för anställda på 74 %. (framtaget med Trafikverkets alstringsverktyg för större industri i Västerås stads ytterområde samt mycket dålig tillgänglighet för kollektivtrafik, cykel och gång).
- Alternativ 3: Trafikalstring för AA Logistik med bilanvändarandel för anställda på 86 %. (framtaget med Trafikverkets alstringsverktyg för större industri för mindre tätort till Västerås stad samt mycket dålig tillgänglighet för kollektivtrafik, cykel och gång).
- Alternativ 4: Trafikalstring för AA Logistik med bilanvändarandel för anställda på 91 %. (framtaget med Trafikverkets alstringsverktyg för större industri för landsbygd i Västerås stad samt mycket dålig tillgänglighet för kollektivtrafik, cykel och gång).
- Alternativ 5: Trafikalstring för AA Logistik med bilanvändarandel för anställda på 91 % samt antal anställda enligt alstringsverktyget för större industri. (framtaget med Trafikverkets alstringsverktyg för större industri för landsbygd i Västerås stad samt mycket dålig tillgänglighet för kollektivtrafik, cykel och gång).

Alternativ 5, även kallad alternativ 4 HÖG, är ett kontrollalternativ där antalet anställda är tre gånger högre än vad som väntas för AA Logistik. Då det saknas alstringstal för logistikverksamhet har trafikstring för större industri använts som grund i alstringsverktyget och räknats om till logistikverksamhet.



Figur 11. Trafikflöden maxtimme förmiddag, prognosår 2040.

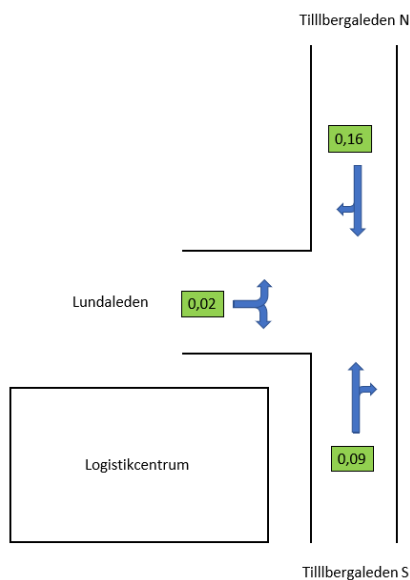


Figur 12. Trafikflöden maxtimme eftermiddag, prognosår 2040.

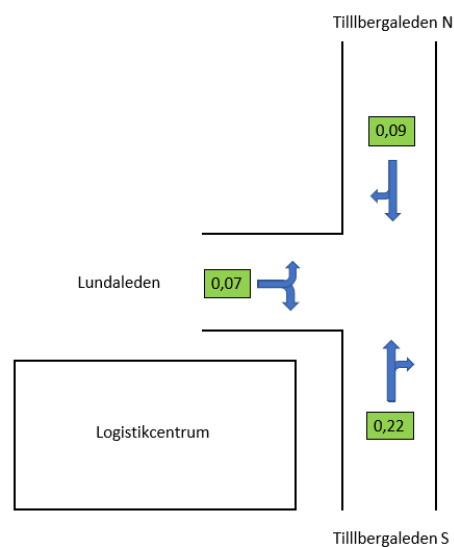
Korsningen mellan logistikverksamhetens anslutning mot Tillbergaleden, via Lundaledens förlängning, planeras att utformas som en cirkulationsplats. Dels för en mer flexibel trafiklösning för framtida trafik. Dels för att skapa en trafiksäker anslutning mot Tillbergaleden, vars skyltade hastighet uppgår till 70 km/h.

Kapacitetsberäkningar är utförda med Capcal. Hastigheten har antagits uppgå till 50 km/h när korsningen utformas som en cirkulationsplats. Cirkulationen förutsetts utformas med ett körfält i varje tillfart.

Kapacitetsberäkningarna för det maximala alternativet (Landsbygd) visar att kapaciteten är god och köerna små både för förmiddagens och eftermiddagens maxtimme, se Figur 13 och Figur 14.



Figur 13. Belastningsgrader för enfältig cirkulationsplats, maxtimme förmiddag, prognosår 2040.



Figur 14. Belastningsgrader för enfältig cirkulationsplats, maxtimme eftermiddag, prognosår 2040.

En kapacitetsberäkning för alternativ 5 (alternativ 4 HÖG) har även gjorts för att säkerställa att belastningsgraden inte underskattas. Även för alternativ 5 blir belastningarna låga och köerna små i samtliga tillfarter. Den högsta belastningsgraden uppgår till 0,25 på Tillbergaleden syd under eftermiddagens maxtimme.

4. Utvärdering och rekommendation

AA Logistik föreslås anslutas till omgivande vägnät genom en separerad in- och utfart, för att få en tydlig och yteffektiv trafiklösning inom fastigheten, utan krav på vändmöjlighet. I utredningen studerades även förslag med en kombinerad in- och utfart i fastighetens nordöstra hörn, där den nya gatan norr om fastigheten endast anslöts mot Tillbergaleden i öster. Då Västerås stad beslutat att förlänga Effektgatan vidare norrut och koppla samman industriområdet med den nya korsningen på Tillbergaleden har det beslutats att gå vidare med lösningen med separerad in- och utfart. Sammankopplingen med Effektgatan medför även att transportererna inom Finnslätten kan effektiviseras.

Korsningen med Tillbergaleden föreslås utformas som en cirkulationsplats efter önskemål från Västerås stad. Detta för att möjliggöra för en eventuell ny koppling genom området. Därmed har inga andra förslag studerats i denna utredning. Cirkulationen utformas för största dimensionerande fordon enligt Trafikverkets riktlinjer. I utredningen har även ett förslag med en mindre cirkulation studerats, där de större fordonen kunde nyttja rondellens brette, för att hålla nere hastigheten i korsningen. Västerås stad önskar dock att cirkulationen utformas så att samtliga fordon kan ta sig fram utan att nyttja överkörningsbar yta, dels på grund av områdets karaktär vars verksamheter alstrar en stor del tung trafik. Dels för att få en robust lösning som är framtidssäkrad med avseende på att längre fordon kan godkännas för trafikering av det svenska vägnätet framgent.

Västerås stad planerar för en ny gång- och cykelbana utmed Tillbergaledens västra sida, som leds in mot Finnslätterns industriområde utmed AA Logistiks södra fastighetsgräns och vidare söderut utmed Effektgatans östra sida. I ett tidigt skede av utredningen studerades även möjligheten att bygga en gång- och cykelbana i öst-västlig riktning, för att koppla samman Tillbergaleden med befintligt gång- och cykelstråk utmed Lundaledens i väster. I detta skede har Västerås stad valt att fokusera på cykelkopplingen på AA Logistiks södra sida, varför detta ej studeras vidare. Om det skulle bli aktuellt att titta vidare på en lösning med en gång- och cykelbana i Lundaledens förlängning behöver hänsyn tas till den kontaktledning som sträcker sig utmed gatans norra sida. Vidare sträcker sig vägen förbi Nortvolts anläggning i öster, vilket innebär att samordning behöver ske för att möjliggöra en öst-västlig gång- och cykelkoppling.

Kapacitetsberäkningarna visar att belastningarna är låga och köerna små i korsningen med Tillbergaleden. En beräkning där trafiken till och från planområdet beräknats med Trafikverkets alstringstal för större industri har också tagits fram och även med dessa trafikflöden blir belastningarna låga och köerna korta i samtliga tillfarter.

Parallellt med denna utredning pågår ett arbete på Västerås stad med att ta fram en åtgärdsvalsstudie för omgivande trafiknät, innefattande Tillbergaleden. Utredningen innebär nya förutsättningar inom befintligt vägnät, vilket medför att trafik väntas ta nya vägar och därmed kan påverka situationen vid AA Logistik och anslutningen mot Tillbergaleden. Kapacitetsberäkningarna i denna utredning innefattar endast påförd trafik från den planerade logistikverksamheten för befintlig trafiksituation. Vidare har inte effekten av att koppla samman vägnätet inom Finnslättns industriområde med den nya korsningen på Tillbergaleden studerats. Belastningen från den planerade logistikverksamheten bedöms i denna utredning emellertid bli liten, med små effekter på den totala kapaciteten.