

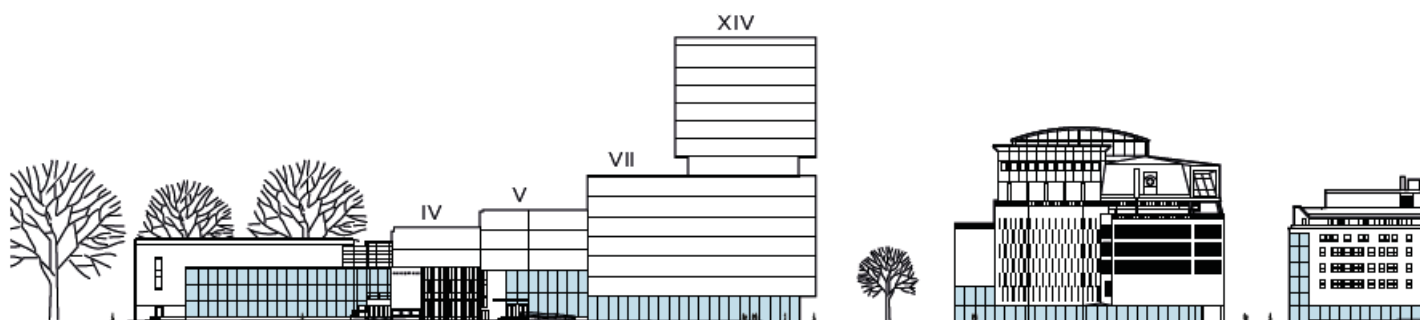


PM Trafik Kv Njord

Archus

Preliminär 2020-12-11

Uppdragsnr:



Innehåll

Inledning	4
Nulägesbeskrivning.....	5
<i>Nuvarande trafikstrukturer</i>	5
<i>Sammanfattande nulägesituation</i>	8
Planerad bebyggelseutveckling och behov	9
<i>Beskrivning av detaljplaneförslag</i>	9
<i>Trafikalstring</i>	10
<i>Parkeringsbehov</i>	11
Förslag på nya trafikstrukturer.....	13
<i>Förslag till parkeringslösningar</i>	13
<i>Förslag gång- och cykeltrafik</i>	13
<i>Förslag kollektivtrafik</i>	14
<i>Förslag godshantering</i>	15
Samlad bedömning av planens påverkan på trafiksystemet	16

Bilagor:

Dokumentdatum: 2020-12-11
Dokumentnamn: PM Trafik – Kv Njord
Uppdragsnummer: 20732
Uppdragsansvarig: Jan Englund VAP

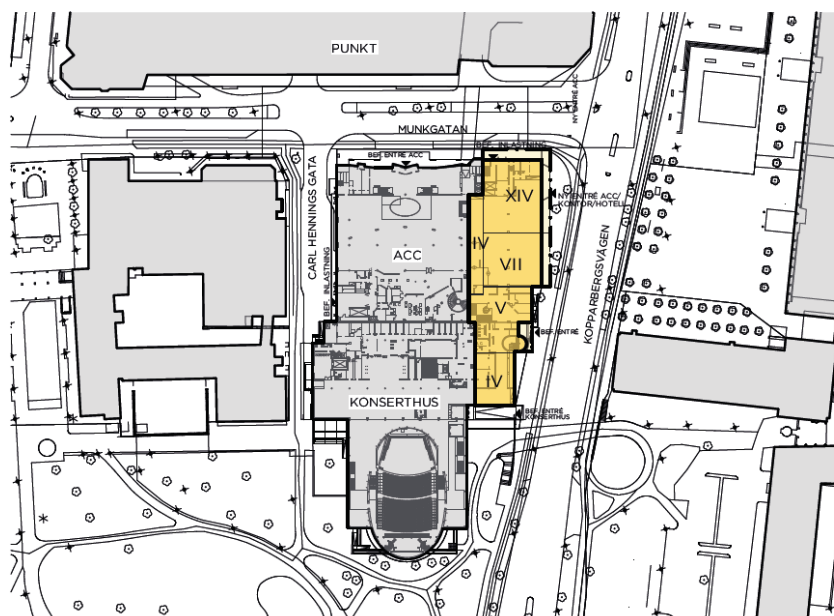
Inledning

VAP VA-Projekt AB har fått i uppdrag att göra en trafikutredning i samband med att ny detaljplan för kv Njord ska tas fram.

Kvarteret Njord i Västerås ägs av Länsförsäkringar i Bergslagen. Fastigheten omfattar byggnader på drygt 24 000 m². De största hyresgästerna i fastigheten är Aros Congress Center AB med konferensverksamhet och Västerås stad med konserthusverksamhet.

Syfte och mål med utredningen är att utreda konsekvenserna för omgivande trafiksystem och dess trafikanter när föreslagen detaljplan kommer till genomförande.

Viktiga frågor att beakta är hur parkeringssituationen ska lösas samt hur området bör utformas för att skapa attraktivitet i kollektiv- samt gång/cykeltrafiklösningar.



Figur 1: Situationsplan för kvarteret Njord – gul skraffering anger tillkommande bebyggelse

Nulägesbeskrivning

Nuvarande trafikstrukturer

Planområdet ligger mycket centralt i Västerås centrum. Många viktiga målpunkter kring handel, tjänster och myndigheter i centrum ligger på tillgängligt avstånd från kvarteret. Centralstationen, som utgör en viktig nod i transportsystemet, finns strax söder om kvarteret med endast några minuters gångavstånd.



Figur 2: Kv Njord - översikt

Området omges av ett trafikerat vägnät med mycket busstrafik. Kopparbergsvägen är fyrfältig förbi området och är utförd med trafiksignaler i korsningspunkterna för att reglera trafik och stora gångtrafikströmmar.

Munkgatan är en tvärgata till Kopparbergsvägen i norra änden av kvarteret. Gatan är också belastad av mycket busstrafik samtidigt som det är in- och utfartspunkt till det stora parkeringshuset Punkt.

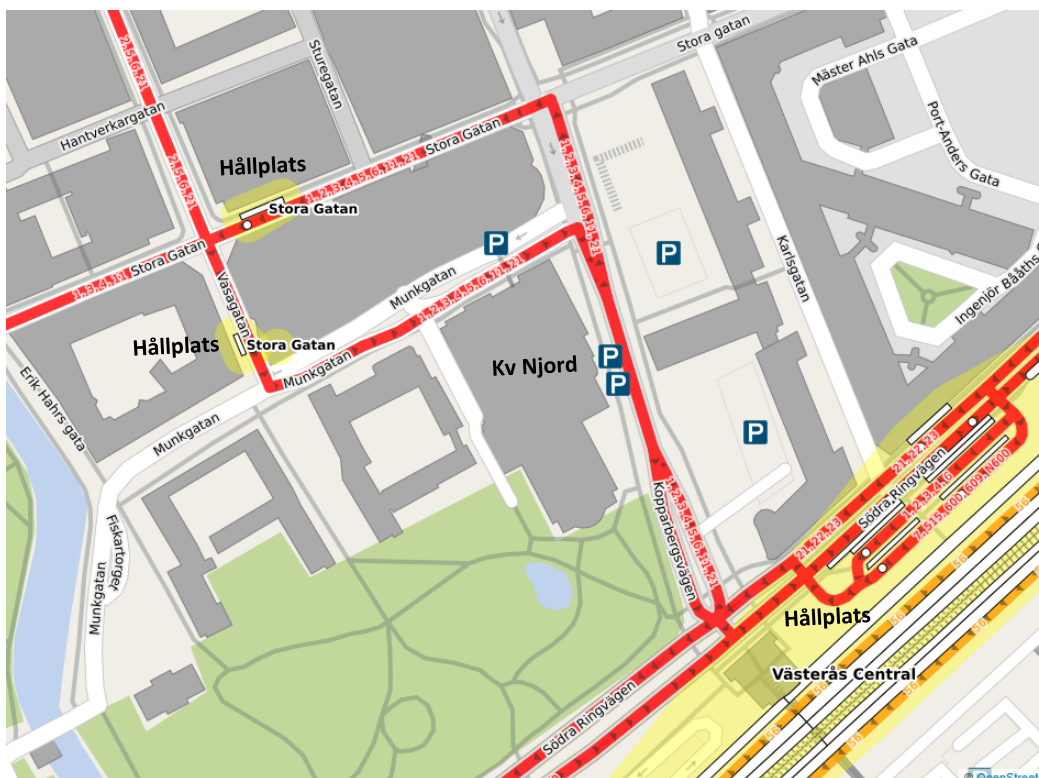
Karl Hennings gata är en återvändsgata på västra sidan av kvarteret med en del funktioner som rör angöring och godshantering för omkringliggande verksamheter.

Gång- och cykelnätet har viktiga stråk förbi kvarteret Njord. Utmed båda sidor av Kopparbergsvägen finns gång- och cykelvägar som används flitigt till och från stationen i Västerås. Även utmed Munkgatans finns ett viktigt gång- och cykelstråk som passerar utmed kvarterets norra fasadlinje.

Passerande cykelstråk kan utgöra risk för konflikter med övriga verksamheten rörande godshantering, angöring mm inom kvarteret. Det är viktigt att möjliggöra breda stråk för gående vid entreér för att kunna hantera större folksamlingar och undvika konflikter med cyklisterna.

I dagsläget finns en del spridda platser med möjligheter att parkera sin cykel i anslutning till kvarteret. Ett viktigt inspel är att möjliggöra attraktiva cykelparkeringar för att främja att fler väljer cykel till exempelvis olika evenemang.

Kvarteret har en mycket god kollektivtrafikförsörjning eftersom de flesta av stadens busslinjer passerar direkt utanför området. Stadsbusslinjerna nr 1-6, 11 och 21 passerar utmed både Kopparbergsvägen och Munkgatan men det saknas hållplatslägen i omedelbar anslutning till kvarteret. Med en sådan viktig målpunkt som kvarteret utgör är det viktigt med hög tillgänglighet för kollektivtrafik, där hållplatser nära entreér kan bidra till ökad kollektivtrafikandel vid resandet. Detta kan medföra färre biltransporter och minskat parkeringsbehov.



Figur 3: Busslinjekarta i anslutning till Kv Njord.

Godshanteringen viktig att planera eftersom kongressverksamheten tidvis genererar mycket transporter. Hanteringen av gods sker i första hand från Karl Hennings gata men även från Munkgatan.

Det finns vissa brister i nuvarande utformning, speciellt på Munkgatan där fordon ofta parkerar på gångbanedelen vid lastning/lossning. En viktig utgångspunkt bör vara att separera dessa rörelser så att konflikter mellan tunga fordon och oskyddade trafikanter kan undvikas.

Det finns även en yta på Munkgatan för korttidsangöring vid entrén mot kongresscentret. Hög tillgänglighet vid angöring är viktigt att säkerställa i kommande planarbete eftersom det är en viktig funktion för den typen av verksamhet. Utmed Kopparbergsvägen finns även ett antal reserverade platser för funktionshindrade.



Figur 4: Godshantering mot Munkgatan

Räddningstjänsten har god tillgänglighet till fastigheten och det är fortsatt viktigt att planera för hög tillgänglighet för räddningsfordon på grund av stora personintensiva lokaler.

I samband med mässor, konserter och andra evenemang är parkeringsbehovet är mycket stort och kan inte täckas inom kvartersmark. Evenemangsverksamheten kommer att ställa höga krav på tillgänglighet och tillgång till många parkeringsplatser.

I direkt anslutning till kvarteret finns ett parkeringshus (Punkt) med ca 1450 p-platser. Parkeringshuset har en koppling till kvarteret Njord via en inbyggd gångpassage över Munkgatan.

En tidig bedömning är att det finns en överkapacitet i parkeringshuset och att delar av parkeringsbehovet kan lösas med avtal om parkeringsköp i befintliga garageanläggningar.

Vid inventering under en vardag i vecka 42 var 515 av 1450 platser belagda och en allmän uppfattning är att de stora parkeringshusen i närheten av Njord har relativt låg beläggning.

Sammanfattande nulägesituation

Kvarteret Njord är placerat i ett mycket centralt läge i Västerås centrum. Platsen har en god kollektivtrafikförsörjning med tillgång till stadsbussar och gångavstånd till tågstation men saknar hållplatslägen i direkt närhet till kvarteret.

I anslutning till kvarteret finns också viktiga stråk i stadens cykelvägssystem som passerar utmed omgivande vägar. Det ger god tillgänglighet för besökande cykeltrafikanter men det saknas idag till stor del attraktiva parkeringar för dessa trafikanter i närheten av kvarteret.

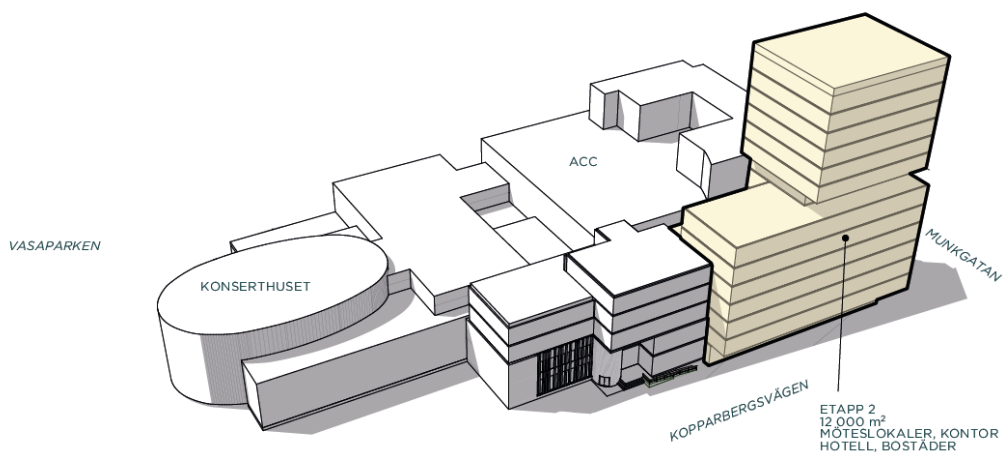
Det kommer tidvis uppstå mycket stora parkeringsbehov i anslutning till evenemang inom kvarteret men möjligen att ordna p-platser inom området är starkt begränsat. Avtal och samarbete med intilliggande parkeringshus bör komma till stånd för att lösa kvarterets nuvarande och kommande parkeringsbehov.

Planerad bebyggelseutveckling och behov

Beskrivning av detaljplaneförslag

Planuppdrag för ny detaljplan inom kv Njord håller på att arbetas fram inom Västerås stad. Detaljplanen ska enligt nuvarande idéskisser reglera att delar av den lågbyggda nordöstra delen av byggnaden inom Kv Njord rivs för att ge plats för en 14 våningar hög ny byggnad med möteslokaler, kontor, hotell och bostäder.

I den del som rivs finns idag möteslokaler som kommer att ersättas med motsvarande lokaler i den nya byggnaden och dessa ingår därför inte i nettoytan över tillkommande ytor. Förslaget till utbyggnad omfattar 12 000 m² nya lokaler och dessa kommer att fördelas med 4 000 m² bostäder, 4 000 m² kontor samt 4 000 m² hotell.



Figur 5: Förslag till ny utbyggnad inom Kv Njord

Trafikalstring

Verksamheten i område genererar redan idag tidvis stora reseströmmar i samband med konserter, mässor mm. Den planerade utbyggnaden med ca 12 000 m² kommer att innebära en ökning av antalet resor till och från området.

Dessa nya resor kommer att utföras med olika färdmedel vid olika tider på dygnet. Mot bakgrund av det mycket goda kollektivtrafikläget och begränsade utbudet av parkeringsplatser bedöms andelen biltrafikanter vara förhållandevis lågt vid resor till och från området.

En översiktlig bedömning av antalet tillkommande bilresor görs under tabell 1.

TYP	AREA	BILALSTRING	TOTAL	ANM
BOSTÄDER	4 000 m ²	2,0 rörelser/dygn/lgh	90	11,1 lgh/1000m ²
HOTELL	4 000 m ²	30 bilrörelser/1000 m ²	120	Inkluderar taxi
KONTOR	4 000 m ²	3 bilrörelser/p-plats	96	8 p-platser/1000m ²
TOTALT	12 000 m ²		306	

Tabell 1: Tillkommande trafikalstring från Kv Njord

Den tillkommande verksamheten antas att alstra drygt 300 fordonsrörelser per dygn. Det är en relativt liten förändring i förhållande till den trafik som förekommer på exempelvis Kopparbergsvägen, som idag uppgår till ca 10 000 fordon/dygn.

Antagandena om trafikalstring har antagits bli låga mot bakgrund av objektets placering i en central miljö med korta avstånd mellan målpunkter och bra kollektivtrafik. I fortsatt planering är det dock mycket viktigt att främja andra färdmedel än bil vid resor till och från målpunkter inom Kv Njord.

Parkeringsbehov

Föreslagen utbyggnad av 12 000 m² med olika verksamheter kommer att generera ett ökat behov av parkeringsplatser.

Vid en jämförelse med stadens parkeringsnorm och zon 1 framkommer ett utökat behov i enlighet med tabell 2.

TYP	AREA	P-BEHOV	TOTAL	ANM
BOSTÄDER	4 000 m ²	8 platser/1000m ²	32	Enl p-norm
HOTELL	4 000 m ²	10 platser/1000 m ²	40	Enl p-norm
KONTOR	4 000 m ²	11 platser/1000M ²	44	Enl p-norm
TOTALT	12 000 m ²		116	

Tabell 2: Tillkommande parkeringsbehov med grundtal för Kv Njord

Stadens parkeringsnorm öppnar för flexibilitet i parkeringstal, kopplat till att olika mobilitetsåtgärder kan genomföras. Det kan även utöver dessa reduktioner göras separata trafikutredningar i syfte att motivera för en ökad anpassning i den aktuella detaljplanens parkeringstal till de förutsättningar som gäller för den aktuella platsen.

För att kunna sänka parkeringstalet vid nybyggnation krävs att det kan förväntas att boende och verksamma i lokalerna i lägre utsträckning kommer att nyttja egen bil. Centralt läge med närhet till service, god kollektivtrafik, goda anslutningar till gång- och cykelvägnätet, cykelparkering av hög kvalitet och tillgång till exempelvis bilpool är faktorer som bedöms kunna påverka användningen av egen bil.

Enligt stadens parkeringsriktlinjer kan kraven på parkeringsplatser minskas om vissa förutsättningar kan påvisas. Det innebär att de framräknade parkeringstalen sänks utifrån ett antal faktorer som påverkar efterfrågan på bilparkering.

Steg 1 - Grundtalet för antal bil- och cykelplatser räknas fram utifrån zonindelning och typ av bebyggelse.

Steg 2 - Om fastighetsägaren kan säkerställa att boende och verksamma kommer att ha tillgång till en bilpool under minst fem år ges en reduktion på parkeringstalet för bil med 20%.

Steg 3 - Om fastighetsägaren dessutom genomför minst fem utpekade MM-åtgärder kan ytterligare 10% reduktion lämnas på reducerat tal för bilpool. Exempel på dessa åtgärder för verksamheter kan vara att upprätta gröna resplaner, upprätta kampanjer för ökad cykling, testresenärer i kollektivtrafiken, informationslösningar runt samåkning mm. För bostäder kan åtgärder vara att upprätta lånecykelsystem för låd- och elcyklar, rådgivning för hållbart resande, avtal och lösningar för hemleveranser etc.

Steg 4 - Om fastighetsägaren kan påvisa att parkeringsplatserna kommer att kunna samnyttjas och skapar förutsättningar för detta, ges reduktion enligt en särskild tabell. Eftersom planerad bebyggelse har en blandning av bostäder och kontor så är potentialen för exempelvis samutnyttjande av p-platser god.

Steg 5 - Fastighetsägaren ska redovisa en reservplan för den mängd parkering som man fått reduktion för enligt steg 2-4. Kravet att ordna med kompletterande platser utlöses först om åtagandena om bilpool, MM- åtgärder och samnyttjande inte uppfylls.

En omräkning av grundtalen med fullständigt flexibla parkeringstal ger minskningar av antalet platser för både bostäder, kontor och verksamheter. Vid tillämpning av flexibla parkeringstal kan reducering ske på mellan 20-40% beroende på åtgärder.

Tillkommande bostäder och verksamheter ger även ett utökat parkeringsbehov för cykel, vilket har beräknats till ca 200 nya cykelplatser. Dessa platser bör anordnas inomhus för att säkra skydd mot stöld och öka känslan av trygghet samt bekvämlighet under olika delar av dygnet.

Förslag på nya trafikstrukturer

Vid genomförandet av den kommande detaljplanen kan vissa åtgärder komma att krävas för att kunna säkerställa funktionalitet och behov för olika trafikantgrupper.

Förslag på nya strukturer ska leda till att planens påverkan på omgivande trafiksystem ska kunna anses vara acceptabel.

Förslag till parkeringslösningar

Den nya detaljplanen kommer att leda till ökat behov av parkeringsplatser. Utredningens uppfattning är att dessa behov inte kan säkerställas inom kvartersmarken på grund av platsbrist. Behov av parkeringskapacitet behöver därför lösas med parkeringsköp i intilliggande anläggningar. Kapacitetsutnyttjandet i Punkt och även andra kringliggande parkeringshus bedöms vara sådant att behovet på ca 116 nya platser kan säkerställas genom parkeringsköp inom dessa anläggningar.

Personrörelser till och från huvudentrén sker ut mot Kopparbergsvägen. En viktig aspekt i planeringen är att se till så behovet av att angöringsplatser samt platser för funktionshinder kan säkerställas. Inom nuvarande förslag finns fyra platser reserverade för funktionshinder utanför entrén.

På grund av Kopparbergsvägens höga trafikbelastning och betydelse för kollektivtrafiken kommer funktion för allmän angöring även fortsättningsvis finnas på Munkgatan. Det kommer dock finnas reserverad plats på Kopparbergsvägen för enstaka buss- eller taxifordon i närheten huvudentrén.

Förslag gång- och cykeltrafik

För att upprätthålla framkomligheten i gång- och cykelstråken utmed Kopparbergsgatan och Munkgatan bör de utformas med tydlig separering för att undvika konflikter med andra funktioner i kvarteret. Det innebär att tillräcklig plats bör skapas mellan entréer och cykelbana för att minska risken för kollisioner mellan cyklister och besökande till konsert- eller konferenslokal. Eventuellt kan någon form av fysisk avgränsning komma att krävas. Huvuddelen av godshantering bör ske på Karl Hennings gata för att undvika olycksrisker mellan cyklister och godsfordon.

Nya och förbättrade cykelparkeringar bör utföras för att främja cykelåkning. Det kan gälla både mer permanent uppställning i inomhus för de nya lokalerna med kontor/bostäder men även utomhus för mer kortvarig uppställning i samband med besök till konsert- eller konferenslokaler. För platserna utomhus är det speciellt viktigt att de ligger relativt nära entréer samt inger en trygg miljö avseende exempelvis belysning samt har möjlighet till effektiv låsning av cykeln.

Förslag kollektivtrafik

För att öka andelen kollektivtrafikresenärer till målpunkter inom Kv Njord bör en diskussion föras med huvudmannen för kollektivtrafiken gällande placering av hållplatser. Ett nytt hållplatsläge på Kopparbergsvägen i höjd med möjliga nya huvudentréer för olika funktioner inom kvarteret skulle medföra en betydande förbättring av tillgängligheten till kollektivtrafiken. Platsen skulle även förbättra tillgängligheten mot ASEA-torget och alla målpunkter kring denna plats.

Hållplatserna kan utformas som kantstenshållplatser för att göra mindre intrång i gatumiljön.

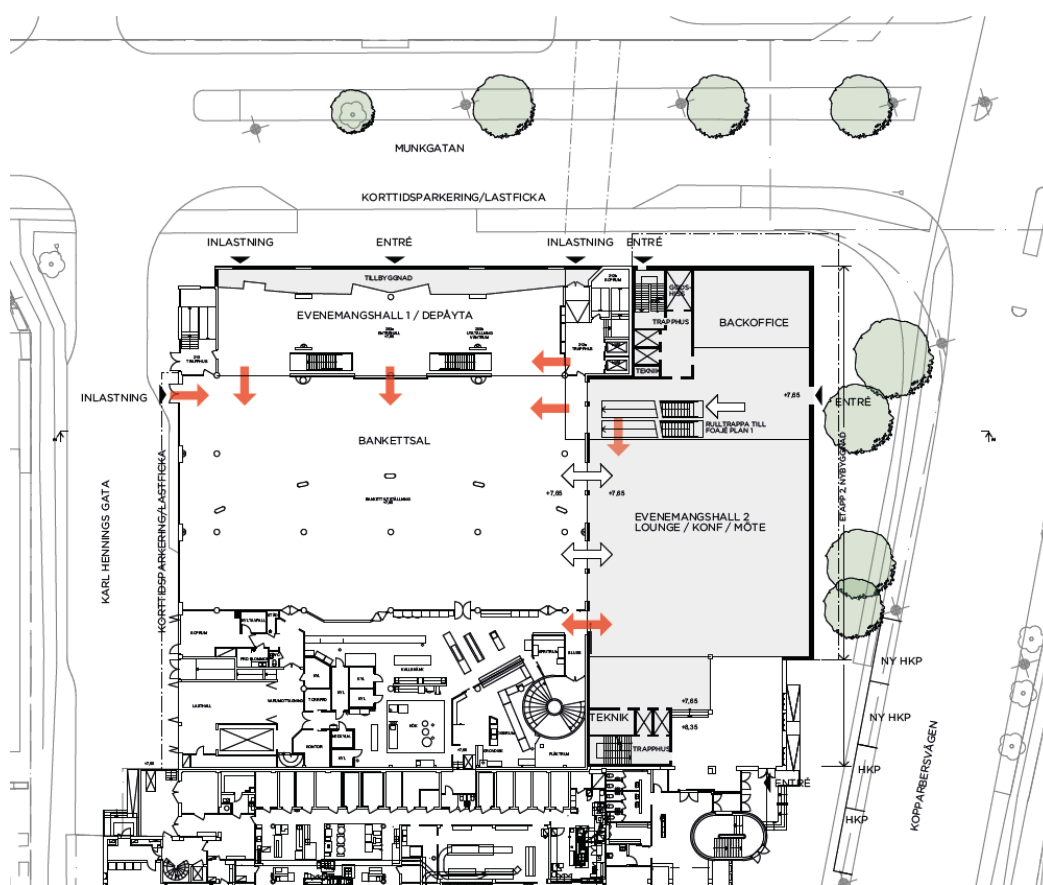


Figur 6: Förslag till hållplatsläge

Förslag godshantering

Nuvarande godshantering sker på olika platser för de olika lokalerna inom kvarteret och detta förhållande kvarstår även efter ombyggnad. I första hand ska gods hanteras via in- och utlastning från Karl Hennings gata, där hanteringen kan ske utan att störa cykelrörelser utmed Munkgatan.

En del gods rörelser kommer att ske från den angörings- och lastficka som finns på Munkgatan. Från lastfickan kan entréer mot evenemangshall samt depåtor för material enkel bli tillgängliga. Regleringar av förhållandet mellan godshantering och angöring i fickan kan bli aktuellt för att upprätthålla respektive funktion. Fysiska åtgärder med pollare eller liknande kan också bli aktuellt för att reglera hanteringen vid in- och urlastning så att godsfordon som i dagsläget ställs upp på cykelbanan fortsättningsvis kan undvikas.



Figur 7: Godshantering Kv Njord

Samlad bedömning av planens påverkan på trafiksystemet

Trafikutredningens syfte är att ta fram ett material som ur ett trafikperspektiv kan utgöra underlag för beslut om lämpligheten av att genomföra detaljplanen.

Utredningens analys är att planen bör kunna genomföras utan att omgivande trafiksystem väsentligen påverkas.

Fastighetens höga exploateringsgrad samt höga besöksfrekvens gör det omöjligt att tillgodose all parkeringsefterfrågan inom kvartersmark. Det innebär att verksamhetsutövare inom fastigheten kommer att behöva teckna avtal om parkeringsköp för att säkerställa parkeringsfunktionen. Förhållandet att det finns flera parkeringshus i direkt närhet som uppges ha låg beläggningsgrad är en positiv faktor.

För att minska efterfrågan på bilresor och parkeringsplatser till och från målpunkter i kvarteret Njord är det viktigt i fortsatt process att arbeta aktivt med frågor som rör förbättrad mobilitet och genom beteendeförändringar och andra åtgärder nå en ökad andel trafikanter som reser med gång- och cykel samt kollektivtrafik.

2020-12-11

Jan Englund Trafikplanerare VAP