

# Trafikutredning Detaljplan Öst Kopparlunden

2024-03-05, rev 2025-09-17



Dokumentdatum: 2024-03-05, rev 2025-09-17  
Dokumentnamn: Trafikutredning Dp Öst, Kopparlunden  
Uppdragsnummer: 23 720  
Uppdragsansvarig: Anders Dahlin  
Bitr. uppdragsansvarig: Madeleine Allvin  
Handläggare: Madeleine Allvin, Andreas Asp

# Innehåll

Inledning.....	4
Bakgrund och syfte.....	5
Målbild.....	6
Mål för planprogram .....	6
Nulägesbeskrivning .....	7
Nuvarande trafikstrukturer.....	8
Fordonstrafik.....	8
Gång- och cykeltrafik.....	9
Kollektivtrafik .....	10
Parkering .....	11
Kommande planering.....	14
Sammanfattande brist- och problemanalys.....	14
Förslag på nya trafikstrukturer Detaljplan Öst.....	15
Beskrivning av planarbetet.....	15
Områdets trafikallstring.....	16
Struktur fordonstrafik.....	18
Struktur gång- och cykeltrafik.....	19
Angöring.....	20
Struktur kollektivtrafik.....	21
Principer för parkering.....	22
Effekter och konsekvenser av planens genomförande.....	25

# Inledning

Området vid Kopparlunden i centrala Västerås kommer att utvecklas med både bostäder och verksamheter. Därför upprättas fyra detaljplaner – Nord, Mitt, Öst och Syd varav de tre förstnämnda vann laga kraft 2022. Rejlers/VAP har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning för detaljplan Öst som del av arbetet med detaljplanen.

Utredningen ger även en samlad bild av trafikförhållandena för samtliga detaljplaneområden eftersom helheten i områdets trafikstrukturer ses som viktig mot bakgrund av indelningen i flera olika detaljplaner.

Viktigt fokusområde i utredningen är att beakta områdets identitet och kvalitet (historisk industrimiljö) vid utformning av vägstrukturer. Vidare är områdets trafikstrukturer viktiga att planera för en bra integration i staden, där kopplingar mot centrum och omkringliggande bebyggelse behöver utvecklas.



*Figur 1. Illustration av Kopparlundsområdet Dp Öst.*

## Bakgrund och syfte

I översiktsplanen för Västerås framgår att Kopparlundsområdet ska vidareutvecklas till en stadsdel med såväl bostäder som arbetsplatser och kulturlokaler.

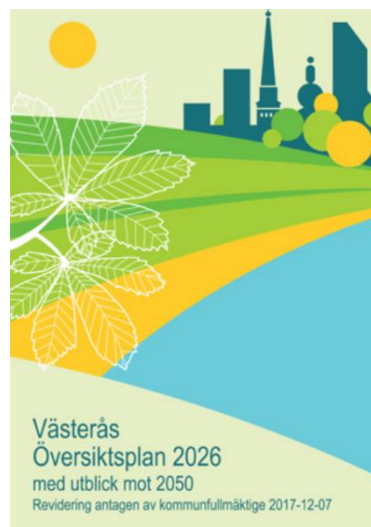
I syfte att realisera översiktsplanens intentioner har ett planprogram<sup>1</sup> för Kopparlunden tagits fram. Programmet hade som syfte att övergripande klarlägga hur området ska kunna utvecklas till en attraktiv stadsdel samt även fungera som ett beslutsunderlag och vägledning för fortsatt detaljplanearbete.

Det övergripande syftet med trafikutredningen är att med utgångspunkt från intentioner i den pågående fysiska planeringen beskriva hur transportsystemet och tillhörande trafikstrukturer bör planeras.

Det finns sedan tidigare framtaget en övergripande trafikutredning för Kopparlunden som beskriver nuläget och analyserar vilka brister och problem som föreligger i dagsläget. Analysen beaktar även kommunens förslag till ombyggnader av det omgivande vägnätet.

Vidare analyserades vilka funktioner i transportsystemet runt Kopparlunden som var särskilt viktiga att beakta:

- Områdets identitet och kvalitet (historisk industrimiljö) ska beaktas vid utformning av vägstrukturer.
- Områdets integration i staden, viktigt att kopplingar mot centrum och andra viktiga målpunkter i omringliggande bebyggelse utvecklas. I det avseendet är gång- och cykelkopplingar särskilt viktiga.
- Koppling till närliggande projekt i områdets närmiljö.
- Prioritering av gående och cyklister i Kopparlundens gatumiljöer.
- Principer för parkering i området.
- Tillgång och tillgänglighet till kollektivtrafik i Kopparlunden



<sup>1</sup> Planprogram KOPPARLUNDEN, godkännandehandling 2016-02-09

# Målbild

## Övergripande mål

Det övergripande målet är att Västerås ska vara en attraktiv och ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar kommun där människor och människors behov står i centrum. Med utgångspunkt från målen om ett hållbart och klimatsmart Västerås har sedan ett antal strategier formulerats. Några av dessa strategier är särskilt viktiga att beakta vid planeringen av Kopparlunden.

- "Kollektivtrafiknätet som ryggrad", i Västerås ska det vara lätt att leva utan bil och kollektivtrafiken är en viktig utgångspunkt i bebyggelseplaneringen.
- "Enkelt att gå och cykla", planeringen skapar förutsättningar för hållbara transporter och hållbart resande.
- "Kulturarv och utveckling i samklang", kulturarvet ska ses som en resurs när Västerås utvecklas.
- "City – mötesplats för alla", tillgängligheten till city förbättras för alla.
- "Bygg staden inåt", en tät stad ger närhet och god tillgänglighet för gående och cyklister.

## Mål för planprogram

Det övergripande målet som anges i planprogrammet är att Kopparlunden ska utvecklas till en modern, öppen, attraktiv stadsdel med unik identitet och med goda förutsättningar för ett rikt stadsliv. Utvecklingen av Kopparlunden ska bidra till en hållbar och klimatsmart utveckling av Västerås, där de strategier som finns i Västerås översiktsplan 2026 ska vara vägledande.

Den nu aktuella detaljplanen ska pröva lämplig omfattning och inriktning som ska bidra till att uppnå nämnda mål. Utgångspunkten är att bostäder, kontor, butiker, verkstäder, lokaler för möten och aktiviteter ska tillåtas inom hela Kopparlunden.

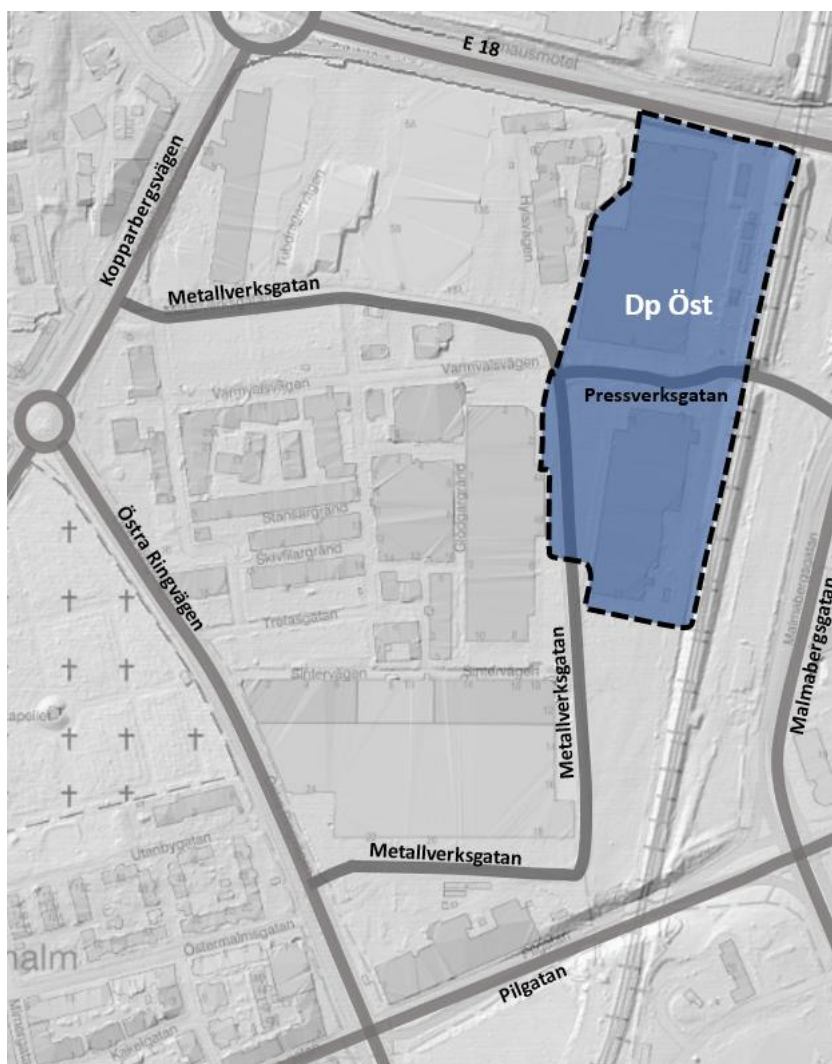
# Nulägesbeskrivning

Kopparlunden är ett område med en intressant del av svensk industrihistoria. Redan i slutet av 1890-talet inleddes en industriepok med inriktning på förädling och bearbetning av metaller. Omvandlingen från rent industriområde till mer blandade verksamheter har pågått sedan mitten av 1990-talet.

Området genomgår nu en mer omfattande omvandlingsprocess, där de ursprungliga verksamhetsområdena kommer att få ändrad markanvändning med förtätning och inflyttning av dag- och nattbefolkning till nybyggda bostäder och kontor. En viktig utgångspunkt vid planeringen av det nya området har varit att behålla och utveckla den unika industrihistoriska bebyggelsen i området så att inte områdets identitet och karaktär går förlorad.

Området är mycket centralt placerat med gångavstånd till viktiga målpunkter i centrum och till stationen, vilket ger utmärkta förutsättningar för att skapa en hållbar stadsbebyggelse. Gående och cyklister är inte prioriterade i området idag men kommande planering ska utgå från en prioritering av dessa trafikantgrupper.

Kopparlunden angränsar mot E18 i norr, Pilgatan och Östra Ringvägen i söder, Kopparbergsvägen i väster samt Mälmarbanan i öster.



Figur 2. Översikt över Kopparlundsområdet med Dp Öst i den nordöstra delen.

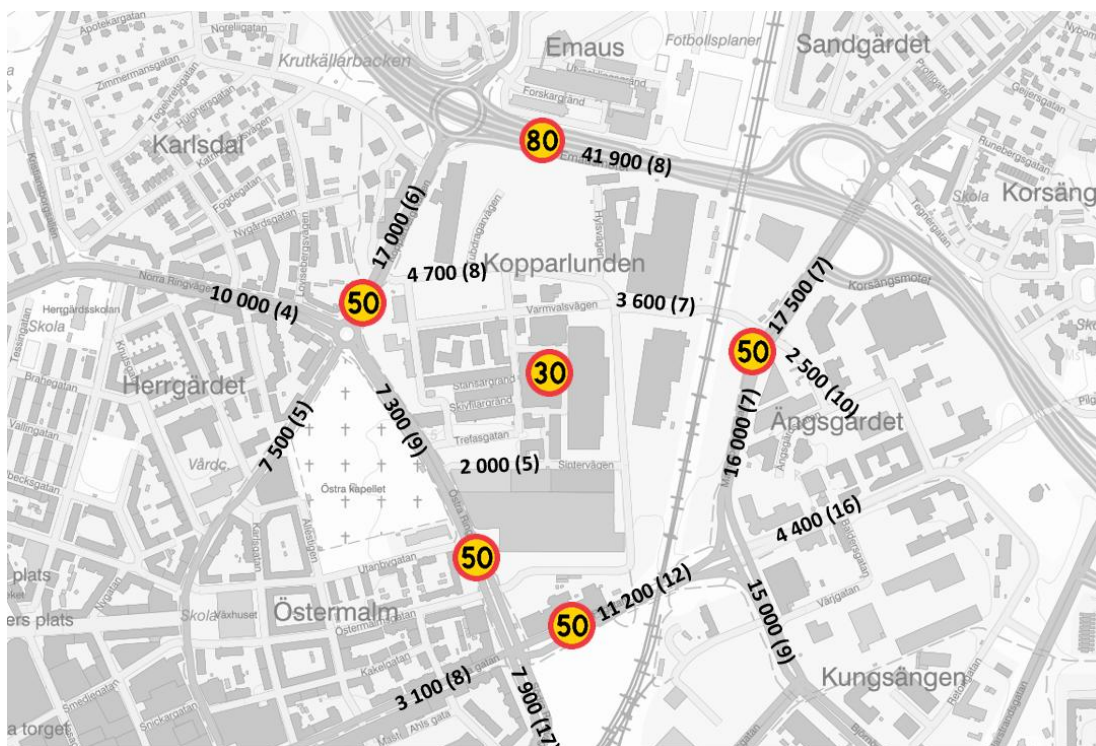
## Nuvarande trafikstrukturer

Områdets karaktär i nuläget är storskalig med dominerande byggnader och stora hårdgjorda ytor med stora ytparkeringar. Området får också sin karaktär strukturellt genom de stora barriärer som omger området i öster (Mäljarbanan) samt i norr (E18). Det innebär att trafikförsörjningen av området blir något obalanserad då alla gatukopplingar med ett undantag finns västerut.

Idag finns fyra vägkopplingar mot området. Pressverksgatan mot öster med vägport under Mäljarbanan. Vägporten har begränsad fri höjd till 3.40 m. Vidare har Metallverksgatan i området kopplingar mot Kopparbergsvägen och Östra Ringvägen. Trefasgatan i områdets centrala del, har avslutningsvis en anslutning mot Östra Ringvägen.

## Fordonstrafik

Västerås stad har i samband med en bullerkartläggning dokumenterat trafikflödena i Kopparlundsområdet under 2016. Flödena på Metallverksgatan respektive Pressverksgatan har mätts under 2017 medan övriga vägar inom området har skattats. Mätningar har därutöver även utförts på det omgivande vägnätet.



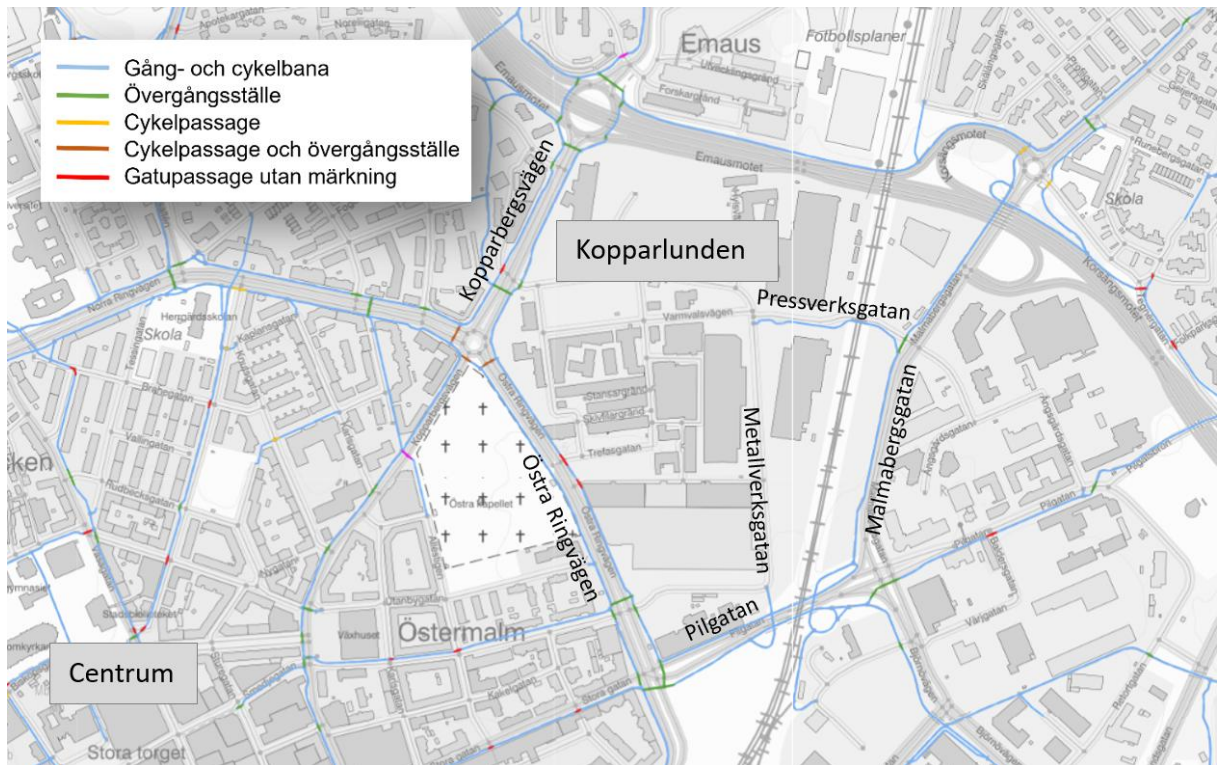
Figur 3. Trafikflöden i veckodygnstrafik (procent andel tung trafik) i anslutning till utredningsområdet.

Huvudvägarna runt området är hårt belastade av trafik, både Kopparbergsvägen och Malmabergsgatan har ca 17 000 fordon per dygn i medeltal under veckan. E18 i norra delen har höga trafikmängder och trafikplatsen vid Kopparbergsvägen blir ofta överbelastad och köbildning kan tidvis uppstå på motorvägens avfartsramp under maxbelastningar.

Korsningspunkterna runt planområdet regleras med trafiksignaler. Hastigheterna på gatorna inne i Kopparlunden är 30 km/h. Hastigheten på Östra Ringvägen, Kopparbergsvägen, Pilgatan och Malmabergsgatan är 50 km/h. Hastighet på E18 vid området är 80 km/h.

## Gång- och cykeltrafik

Stadens cykelvägnät är väl utbyggt och viktiga radiella huvudcykelstråk in mot centrum passerar Kopparlundsområdet. Det finns dubbelsidiga cykelbanor längs Östra Ringvägen, Kopparbergsvägen samt Pilgatan. Vid Pilgatan kan man även nå Metallverksgatan planskilt via en gång- och cykelbro över vägen. Flera av de stråk som passerar området har även prioritering när det gäller drift- och underhållsåtgärder, vilket innebär att de även kan nyttjas under vinterhalvåret.



Figur 4. Cykelvägar i anslutning till Kopparlunden.

Utmed Pressverksgatan finns en cykelbana mellan Malmbergsgatan och Metallverksgatan men i övrigt inne i Kopparlundsområdet finns stora behov då det saknas separerade cykelbanor.

Med den befintliga cykelinfrastrukturen som finns omkring Kopparlunden finns utmärkta möjligheter att göra mycket attraktiva kopplingar för gång- och cykeltrafiken mellan området och stadens centrum och andra viktiga målpunkter.

## Kollektivtrafik

Området i anslutning till Kopparlunden spelar en betydelsefull roll i stadens kollektivtrafiksystem på grund av att i princip alla stadsbuslinjer passerar förbi området. Korsningarna omkring Kopparlunden är hårt belastade av trafik under dygnets maxtimmar morgon och kväll, vilket medför att kollektivtrafiken tidvis får försämrad framkomlighet.

Framkomligheten för kollektivtrafiken är en prioriterad del i stadens trafikstrategi och det är därför viktigt att tillgängligheten i korsningarna är acceptabel för att ge attraktivitet till resande i kollektivtrafiksystemet.

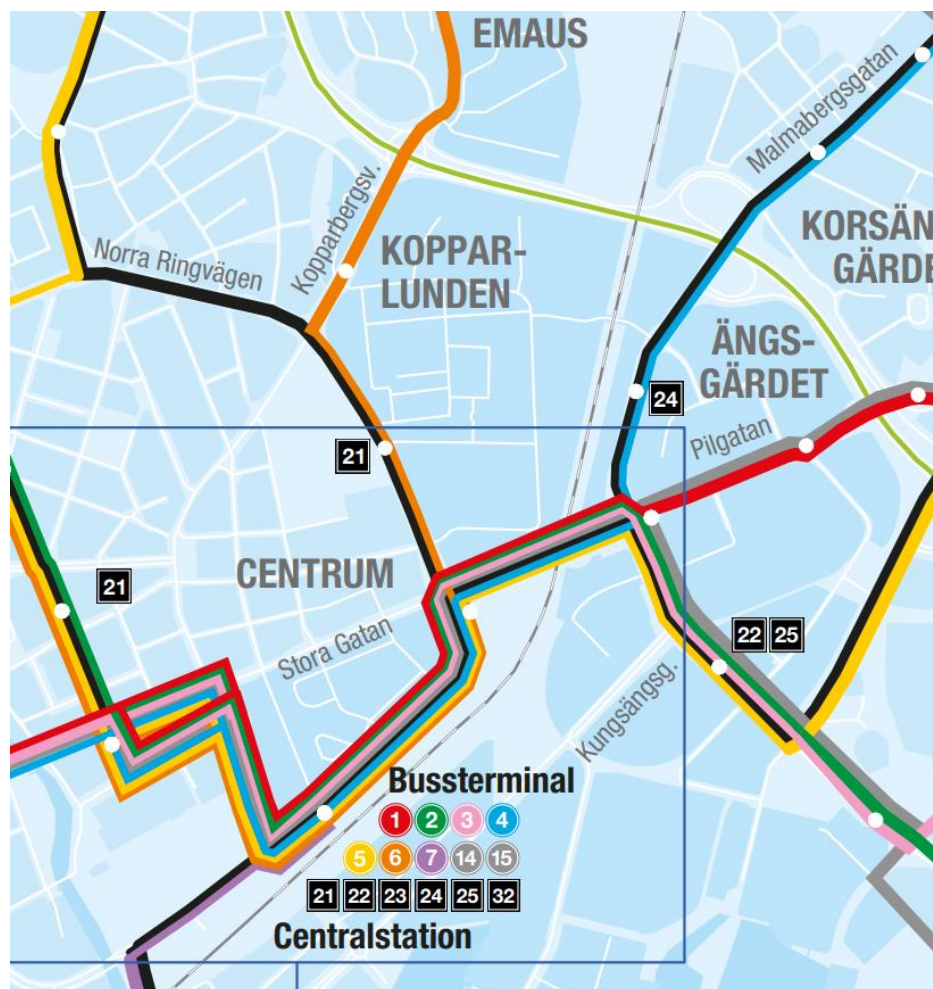
Kopparlunden nås med 2024 års linjenät med buss via sex av de sju lokalbuslinjer som finns i Västerås.

Linje 6 trafikerar Kopparbergsvägen – Östra Ringvägen på västra sidan medan linje 4 och 24 passerar utmed Malmabergsgatan på östra sidan. Hållplatsen på Pilgatan trafikeras av alla lokalbuslinjer utom linje 7.

Den stora tillgängligheten till kollektivtrafiken gör att gångavståndet till närmaste hållplats bedöms vara max 300 meter var man än befinner sig i området. Restiden till centrum och stationen rör sig om några minuter.

Linje 1 och 4 går med ca 7.5 minuters mellanrum under högtrafik, linje 2 och 3 har turtäthet var 10:e minut och linje 5 och 6 har kvartstrafik.

Inom Kopparlunden finns det även flextrafik (anropsstyrd kollektivtrafik) att tillgå som komplement, vilka innefattar linje 92 samt 93.



Figur 5. Linjenätet för busstrafiken i anslutning till Kopparlunden.

## Parkering

En av strategierna i Västerås översiktsplan 2026 är att bygga staden inåt. Med fler invånare, fler besökare och fler inpendlare krävs en genomtänkt parkeringsplanering.

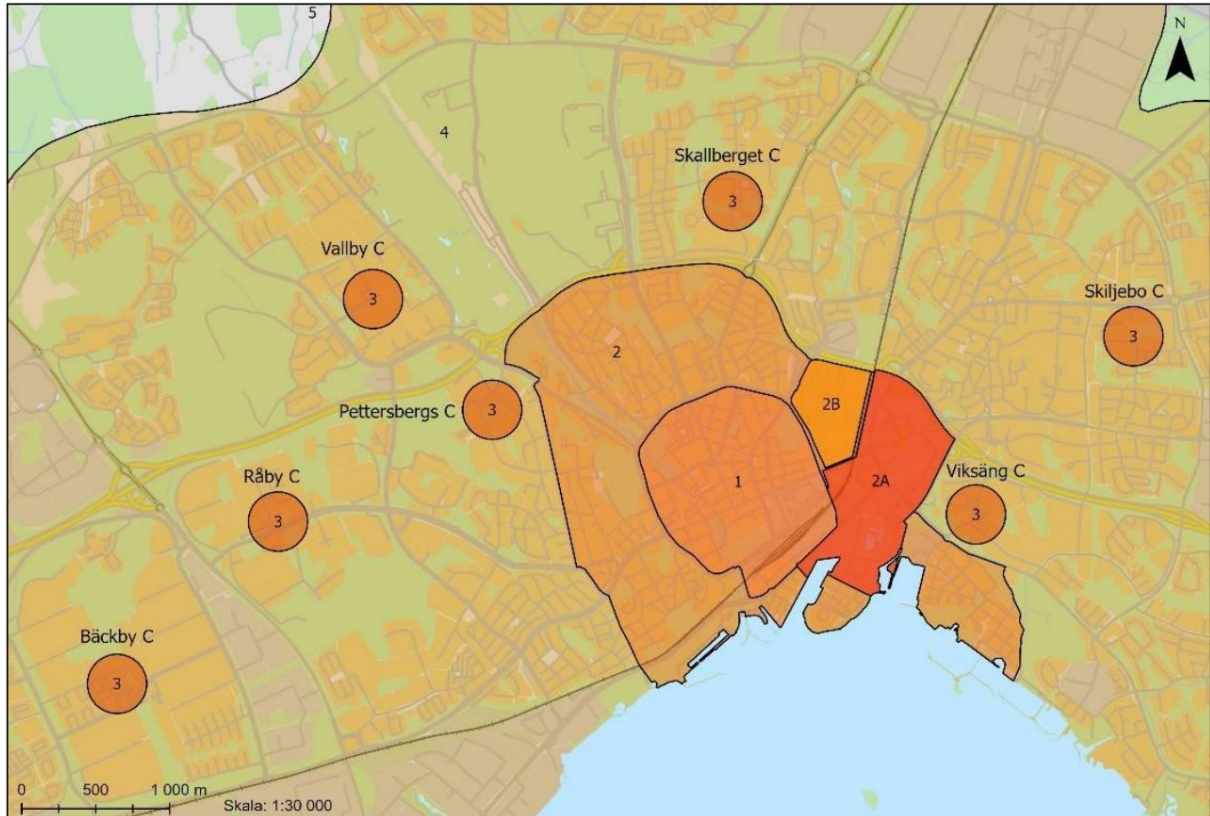
Riktlinjerna för parkeringstalen anger det minsta antal parkeringsplatser som måste ordnas vid ny- eller ombyggnation av en fastighet. För bilparkering handlar det om att hitta en balans mellan framtida parkeringsefterfrågan, samhällsekonomi, hållbarhet i miljön och en effektiv markanvändning.

Efterfrågan på parkering ser olika ut i olika delar av Västerås. Variationen beror på faktorer som invånarnas bilinnehav, närhet till city, närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering. En zonindelning har därför tagits fram som beaktar olika aspekter utifrån geografisk lokalisering. Kopparlundsområdet är enligt nuvarande indelning placerat i zon 2b och gränsar mot zon 1.

Zon 1 omfattar city innanför cityringen samt området mellan city och Kungsängsgatan. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god. Här är bilinnehavet idag lågt, och markvärdet högt. Det innebär att zon 1 har de lägsta parkeringstalen för bil. Cykelandelen vid resor till/från zon 1 är hög, därför är cykelparkeringstalen höga här.

Zon 2 omfattar citynära områden. Tillgången till kollektivtrafik är i allmänhet god, även om vissa boende kan ha drygt 500 meters gångavstånd till en högtrafikerad busshållplats. Bilinnehavet i zon 2 är idag relativt högt. Det beror i huvudsak på att det finns en stor mängd villabebyggelse i denna zon. De föreslagna parkeringstalen baseras på ett bilinnehav och en bilanvändning som mer liknar zon 1. Detta eftersom den bebyggelse som tillkommer i zon 2 kommer att bestå av flerbostadshus och utformas mer "stadslikt" än villakransen. Cykelandelen vid resor till/från zonen är hög, vilket avspeglas i cykelparkeringstalen för verksamheter.

Zon 2b omfattar stadsdelen Kopparlunden. Området låg tidigare i zon 2, men vid kommunfullmäktiges beslut om höjda parkeringstal för flerbostadshus i zon 2 och zon 4 undantogs Kopparlunden från höjningen. För Kopparlunden finns en särskild överenskommelse om parkering som ska tas hänsyn till. Överenskommelsen innebär att bilpool, MM (mobility-managementåtgärder) och samnyttjande av parkeringsplatser i området är obligatoriskt och att en större reduktion görs för samnyttjande, vilket resulterar i ett lägre antal parkeringsplatser. För att få fram rätt antal parkeringsplatser kopplat till Dp Öst har Västerås stads parkeringssnurra (P-snurra) tillämpats, stadens beräkningsmodell för parkeringsbehov.

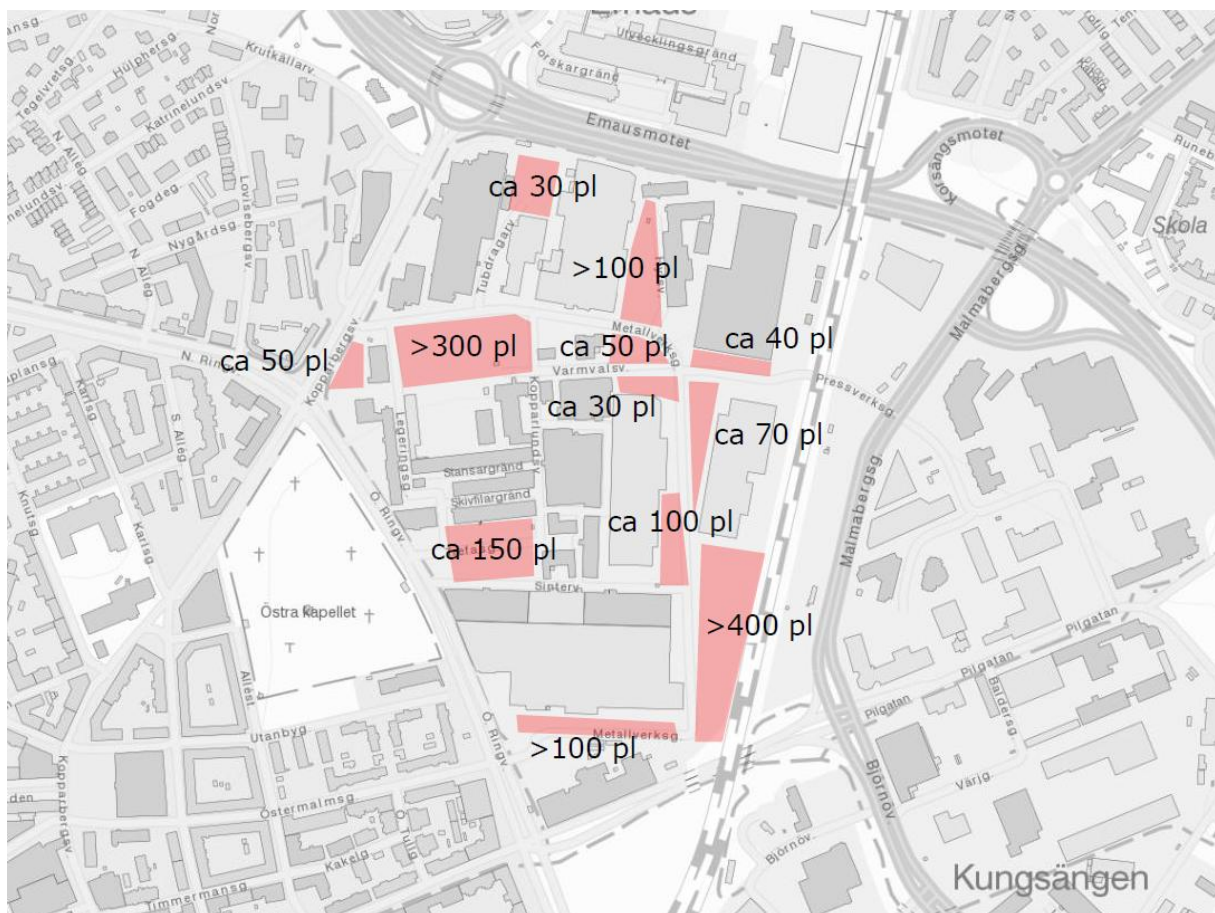


Figur 6. Nuvarande indelning i zoner enligt "Riktlinjer för parkering i Västerås".

Kopparlunden är idag ett verksamhetsområde med handel samt olika företag med många arbetsplatser, vilket ger stora anspråk på parkering.

Tidigare har en översiktlig inventering av de större ytparkeringarna genomförts, totalt ca 1400 platser, se figur 7. Till dessa kommer dessutom ett stort antal mindre parkeringar knutna till respektive fastigheter. Av de 1400 platserna på de större ytparkeringarna är ca en tredjedel reserverade eller hyrda och inte tillgängliga för allmän parkering. För de som är tillgängliga är de flesta upplåtta med 30 min gratisparkering och därefter 5 kr/h.

Vid inventeringstillfället under lunchtid fanns det gott om lediga p-platser i området på de flesta parkeringar. Vår bedömning är att parkeringsbehovet är mycket väl tillgodosett i dagens situation.



Figur 7. Större ytparkeringar inom Kopparlunden.

## Kommande planering

Västerås stad har ett antal projekt och utredningar som pågår i anslutande vägnät i området runt Kopparlunden. Utredningar kring följande punkter i det omgivande trafiksystemet behöver därför beaktas i de fortsatta planprocesserna i Kopparlundsområdet:

- Korsningen Kopparbergsvägen/Östra Ringvägen har byggts om till en tvåfältig cirkulationsplats.
- Kopparbergsvägens har förstärkts med ytterligare ett körfält i norrgående riktning på sista sträckan fram mot cirkulationen vid E18.
- Korsningen Metallverksgatan och Kopparbergsvägen har byggts om med utformning där endast högersvängande trafik tillåten vid utfart från Metallverksgatan.
- Utredning pågår om hur korsningen Malmbergsgatan/Pressverksgatan ska byggas om, signalreglerad korsning är trolig lösning.
- Utredning pågår om hur korsningen Östra Ringvägen/Pilgatan ska utformas. Trolig lösning är fortsatt signalreglering av korsningen men med prioritering av kollektivtrafiken.
- Metallverksgatans utfart mot Östra Ringvägen utreds och utformning beror på hur korsningen Östra Ringvägen/Pilgatan kommer att utformas.
- Utredning pågår om utformningen av korsning Pilgatan/Björnövägen/Malmbergsvägen. Arbetet behöver fördjupas ytterligare innan beslut om typ av utformning kan fattas.

## Sammanfattande brist- och problemanalys

Kopparlunden har sedan lång tid varit ett industri- och verksamhetsområde. Trafiksystemet i området är starkt präglad av detta med mycket stor tillgänglighet för biltrafiken genom storskaligt gatusystem och god tillgång på parkeringsplatser.

Trafikmiljön för gång- och cykeltrafikanter är däremot inte tillfredsställande med avsaknad av separata cykelbanor och i övrigt otydliga gränser mellan ytor för fordonstrafiken och oskyddade trafikanter. Omgivande cykelnät är dock väl utbyggt, vilket kan främja gång- och cykelrörelser mellan området och viktiga målpunkter i centrum.

Gatusystemet runt området är hårt belastat, vilket kan innebära vissa problem tidvis för trafik som ska ta sig ut i det omgivande gatunätet. Viss oönskad genomfartstrafik ökar detta problem.

Kollektivtrafiken är väl utbyggd omkring området och det finns goda möjligheter att kollektivtrafikförsörja de nya bostadsområdena i Kopparlunden med god tillgänglighet.

# Förslag på nya trafikstrukturer Detaljplan Öst

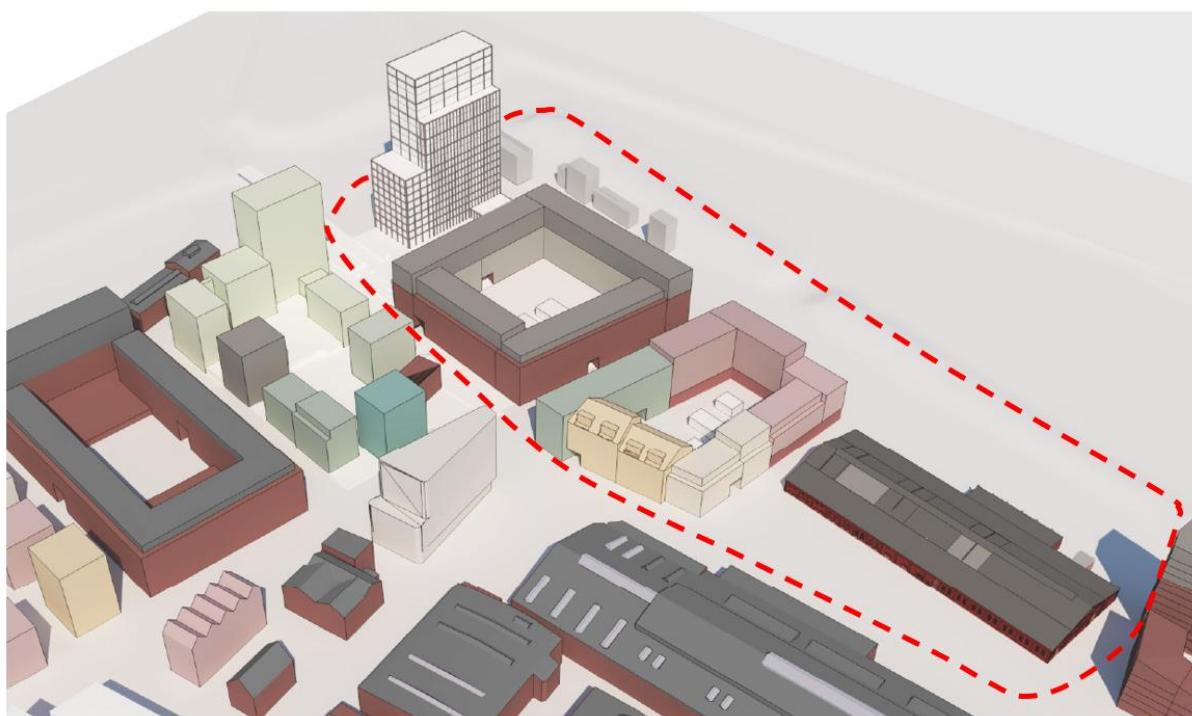
## Beskrivning av planarbetet

Framtagna detaljplaner för området Norr, Mitt och Syd vann laga kraft i oktober 2021. Fastighetsägarna har tillsammans med staden tagit fram en genomförandeplan. Detta för att kommande byggnationer ska kunna genomföras i rätt ordning och för att säkerställa att pågående verksamheter i området parallellt ska kunna fungera.

Ovanstående detaljplaner innefattar cirka 1 700 bostäder samt plats för butiker, kontor och förskolor<sup>2</sup>.

Arbetet med den fjärde och sista detaljplanen i Kopparlunden pågår nu. Den 15 juni 2022 beslutade byggnadsnämnden om ett planuppdrag för **detaljplan Öst**.

Detaljplan Öst möjliggör ytor för bostadsändamål (ca 46 700 m<sup>2</sup>), kontor (ca 18 900 m<sup>2</sup>) och centrumnära verksamheter (ca 1 100 m<sup>2</sup>).



Figur 8. Illustrationsskiss för Dp Öst.

Syftet med planen är att fullfölja intentionerna i Planprogrammet för Kopparlunden och utveckla Kopparlunden till en levande stadsdel. Kopparlunden ska bli en tät stadsdel med blandad stadsbebyggelse. Den historiska industrimiljön är grunden för områdets identitet och det är en kvalitet som tas tillvara när området utvecklas.

---

<sup>2</sup> Detaljplan för Kopparlunden norr, dp 1882  
Detaljplan för Kopparlunden mitt, dp 1879  
Detaljplan för Kopparlunden syd, dp 1878

## Områdets trafikallstring

Alstring av biltrafik i området är utöver omvärldsfaktorer beroende av en mängd lokala faktorer såsom byggnadernas funktionsindelning, utbud/kostnad vid parkering, attraktivitet i GC- och kollektivtrafiksystemen.

Ett antal förutsättningar har antagits som underlag för alstringsberäkningen.

Bostadsenheter alstrar normalt 3–5 bilrörelser/dygn. För Kopparlunden, som har ett centralt läge med flerbostadshus och bra kollektivtrafik, antas det lägre värdet på 3 rörelser/dygn. Det medför ca 35 bilrörelser/dygn och 1 000 m<sup>2</sup> inklusive besök och leveranser.

Kontor bedömts till 40 bilrörelser/dygn och 1 000 m<sup>2</sup> inklusive besök och leveranshantering.

Centrumnära verksamhet i form av café, sällanköp och gym har ett genomsnittligt parkeringsbehov på ca 15 platser per 1 000 m<sup>2</sup>. Med fyra omsättningar per p-plats och dygn ges en alstring på ca 120 bilrörelser/dygn och 1 000 m<sup>2</sup>.

En sammanräknad beräkning av trafikallstring från Detaljplan Öst visar på knappt 2 500 fordon/dygn<sup>3</sup>, se figur 9.

Detaljplan Öst kommer trafikförsörjas mot Metallverksgatan, som får en länkande funktion i gatusystemet. Utifrån det har följande riktningsfördelning antagits:



Trafiken fördelas öst, väst och söderut mot tre utfartspunkter A, B och C, se figur 9. Den mest belastade anslutningen för trafiken till och från Dp Öst bedöms bli Metallverksgatans med anslutning mot Malmabergsgatan.

Detaljplan Öst bedöms generera cirka 2 500 fordon/dygn, som fördelas mot tre punkter. Med fördelning av trafik från alla fyra detaljplaner kommer Metallverksgatans södra del vid anslutningen mot Östra Ringledden att belastas med ca 5 700 fordon/dygn.

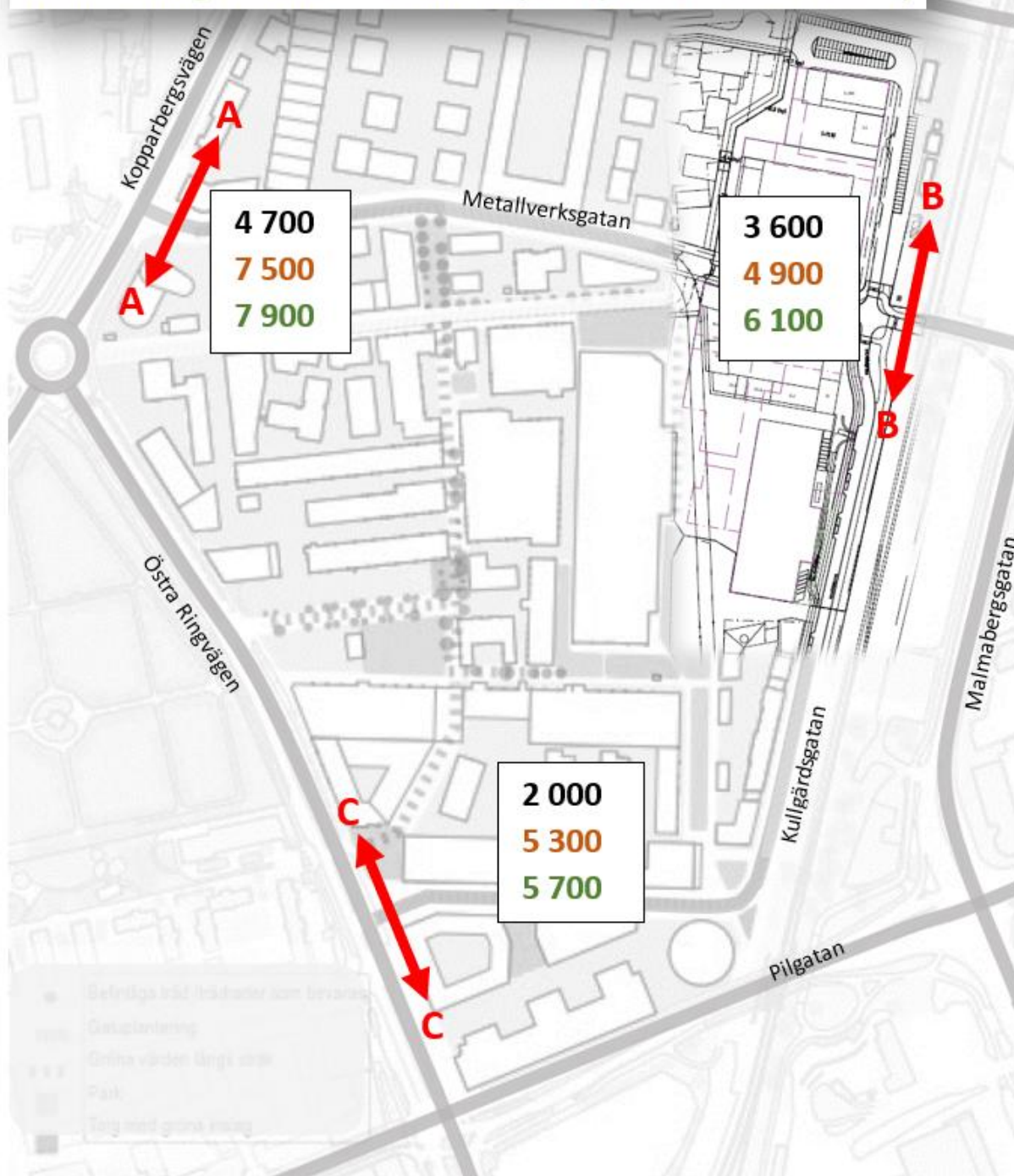
För anslutningen Pressverksgatan mot Malmabergsgatan blir motsvarande trafik ca 6 100 fordon/dygn och för Metallverksgatans norra anslutning mot Kopparbergsvägen förväntas trafiken uppgå till ca 7 900 fordon/dygn.

<sup>3</sup> I den siffran har trafik som uppskattas genereras från befintlig verksamhet exkluderats (ca 440 ÅDT).

## Nulägestrafik

Trafikalstring som genereras med dp mitt/syd/norr

Trafikalstring som inkluderas från dp öst (2 500 fordonrörelser)



Figur 9. Uppskattad trafikalstring vid ett fullt utbyggt område.

## Struktur fordonstrafik

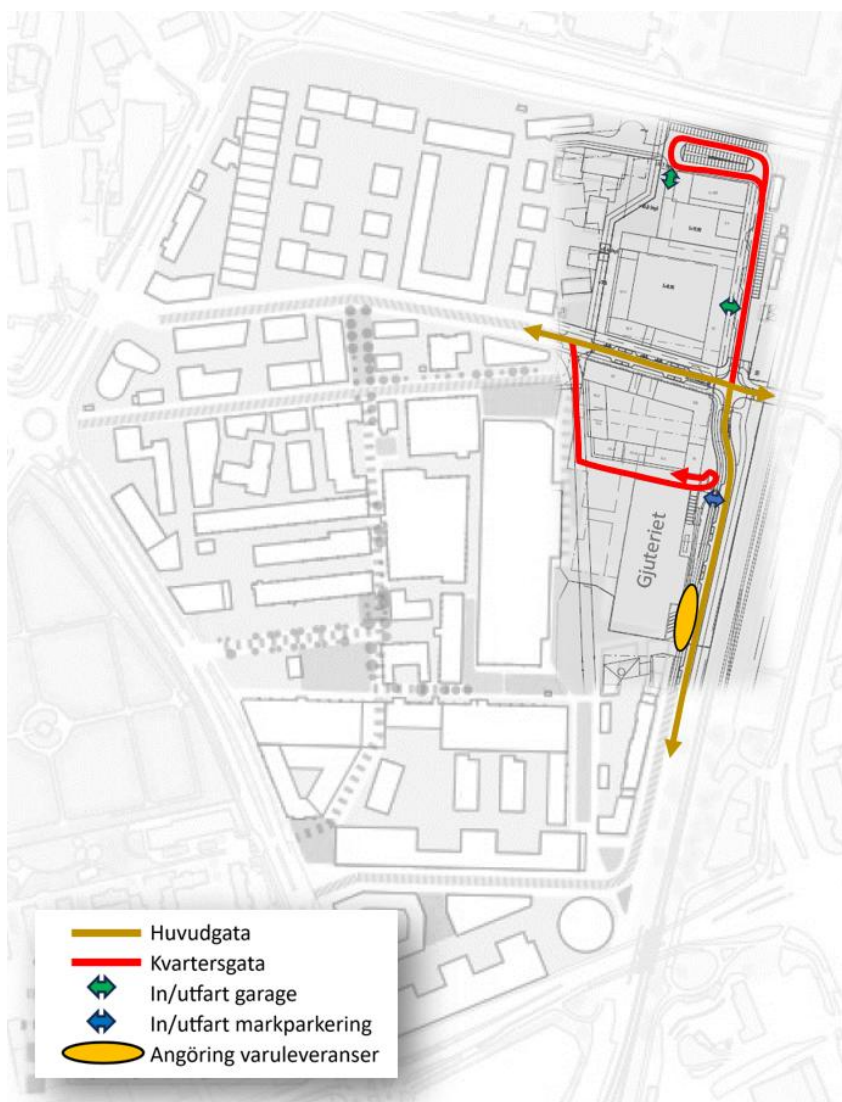
Viktiga ambitioner i både planprogram och gestaltungsprogram för Kopparlunden är att främja känslan av stadsmässighet i utformningen, vilket bland annat medför att gatunätet i området ska vara utformat på de gående och cyklandes villkor.

Metallverksgatan utgör huvudgata (brun färg) genom planområdet. Nuvarande sträcka av Pressverksgatan föreslås rivas och rätas upp på en sträcka av cirka 100 meter. I planens sydöstra del, utmed järnvägen, möjliggörs för en ny huvudgata, Kullgårdsgatan. Denna löper i nord-sydlig riktning och ersätter dagens Metallverksgatan som löper väster om bebyggelsen.

Utformningen av gaturummet utgår från en separering av olika trafikantgrupper. En genomtänkt utformning och skala på Metallverksgatan är en mycket viktig aspekt för att få fordonstrafikanter att anpassa sin hastighet och därigenom ge gång- och cykeltrafikanter tillräcklig säkerhet och trygghet i gatumiljön.

Kvartersgator (röd färg) utgör en länk i lokalvägnet som förmedlar trafik inom bostadsområdet samt intilliggande fastigheter/verksamheter som start och målpunkt.

I södra delen föreslås en ny kvartersgata som ansluter mot Metallverksgatan. Gatan utformas som en säckgata med en vändplan norr om gjuteriet.



Figur 10. Gatufunktioner i Detaljplan Öst.

## Struktur gång- och cykeltrafik

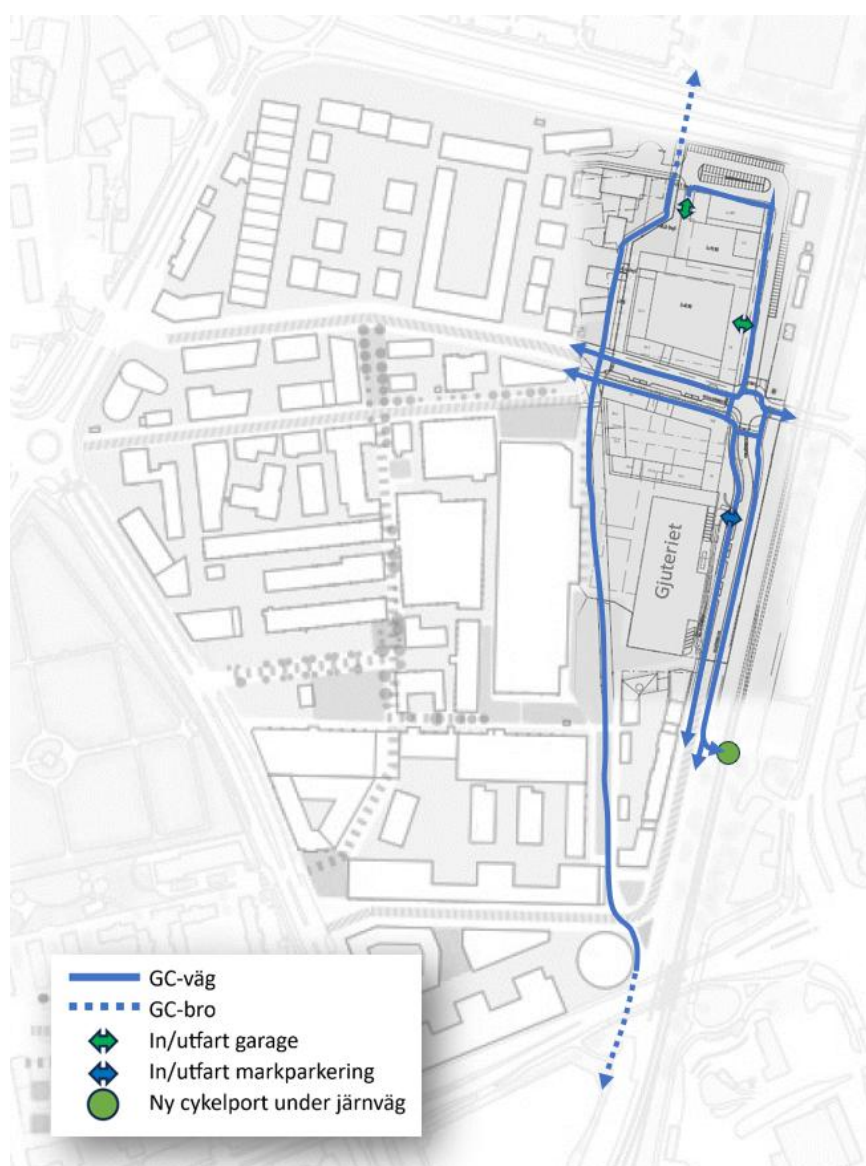
Metallverksgatan kommer att utgöra den uppsamlande huvudcykelvägen genom Kopparlundsområdet. Eftersom cykelvägnätet är väl utbyggt runt området, se figur 4, kommer det att finnas mycket goda förutsättningar för resande med cykel till viktiga målpunkter i närheten.

Inom planområdet kommer cykelbanor utmed Metallverksgatan innebära goda kopplingar mot det kommunala cykelvägsnätet. Söder om aktuell plan planeras en ny port under järnvägen österut mot det stora cykelstråket utmed Malmabergsgatan. Söderut skapas kopplingar för att nå den nya cykelbron som byggs över Pilgatan.

Mot väster ansluter planerad cykelbana på Metallverksgatan mot cykelstråket utmed Östra Ringvägen.

Kopplingen från Metallverksgatan i söder upp till bron i norr kommer att utföras som ett lutande uppbyggt parkstråk med en lutning på upp till 1:20 vilket innebär att entréer i den östra fastigheten kommer ske från olika nivåer.

För gående föreslås ett finmaskigt nät av kvartersgator och gångstråk med vistelsekvaliteter. Gångnätet ska vara gent, tydligt och tryggt.

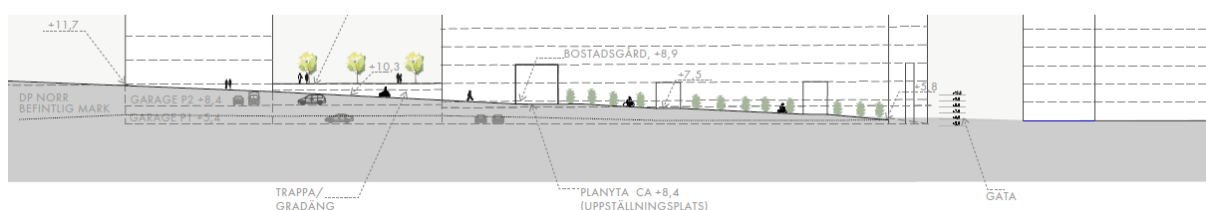
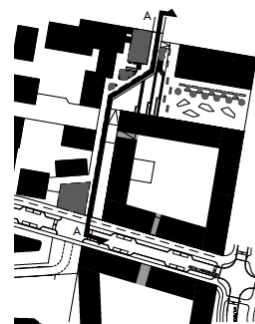


Figur 11. Strukturer för cykeltrafik Dp Öst.

## Angöring

Angöring till samtliga bostäder sker från gatan, med undantag för det norra bostadskvarteret, där västra och norra sidan av kvarteret är vända mot bilfria upphöjda miljöer, och där angöring därmed måste lösas från söder eller öster, exempelvis genom:

- Angöring via gångvägar och trapphus
- Angöring från garaget
- Loftgångar



Figur 12. Tvärsektion genom nytt upphöjt lutande parkstråk utmed planens västra sida.

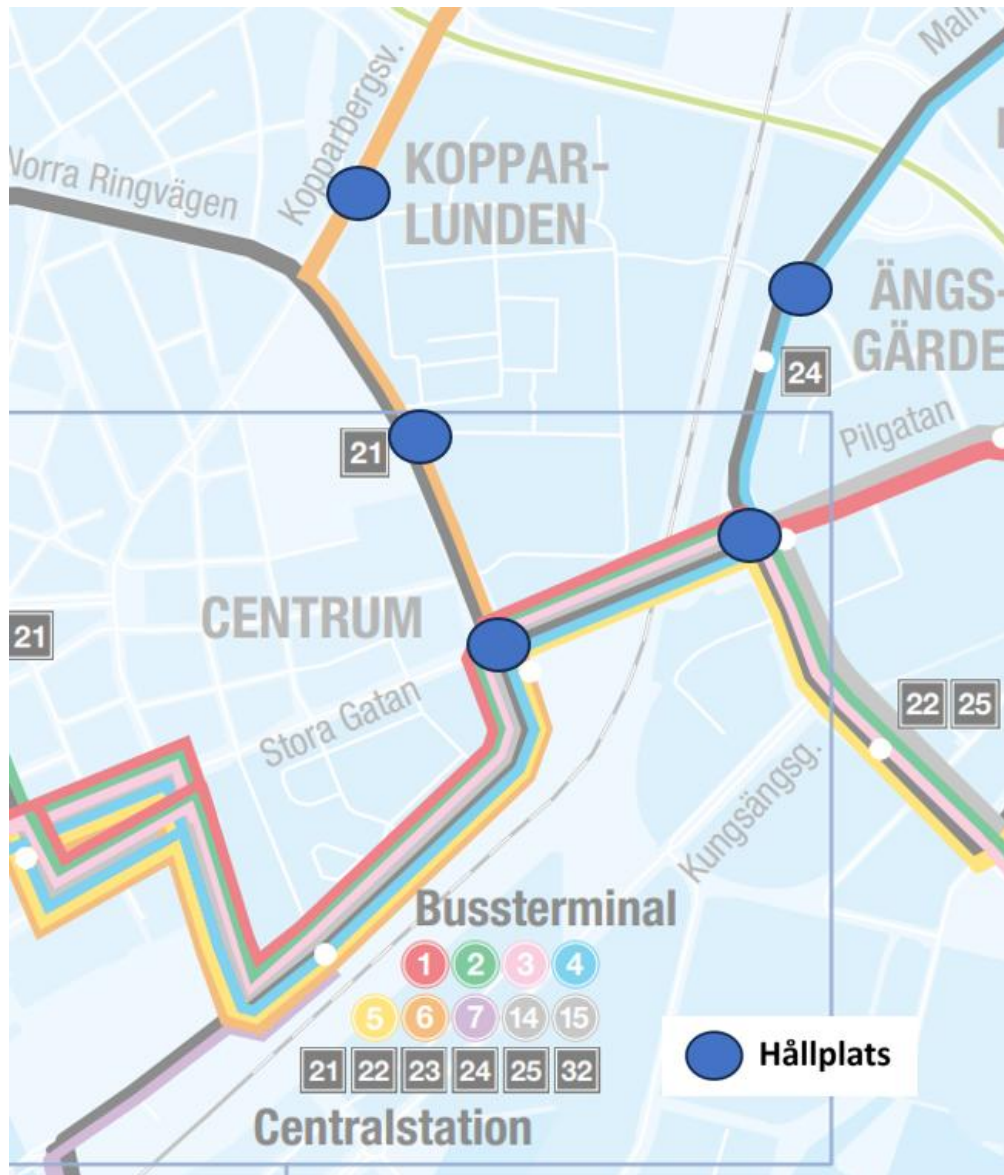
Parkeringsgarage som anläggs under gårdarna i planens norra del angörs från ny kvartersgata norrifrån, via kontorsfastigheten, samt österifrån från ny kvartersgata. Parkering för rörelsehindrade ska inrymmas på kvartersmark inom 25 meter från entré.

Angöring till gjuteriets markparkering sker via Kullgärdsgatan. Varuleveranser angörs från samma gata, men via en separat infart skild från parkeringens angöring, se figur 10.

## Struktur kollektivtrafik

Det planeras inte för kollektivtrafik i linjetrafik inom Kopparlundsområdet. Detta kan ske mot bakgrund av att omgivande gatunät har en god kollektivtrafikförsörjning.

Linjenätet söder och öster om Kopparlunden har mycket god turtäthet eftersom i princip alla stadsbusslinjer passerar. Det finns även flera hållplatslägen som kan nås med relativt korta gångavstånd från olika delar av Kopparlunden.



Figur 13. Strukturer för kollektivtrafik Dp Öst.

Hållplatslägena utmed Pilgatan i korsningarna med Ringvägen och Malmbergsgatan kommer att ge god tillgänglighet från detaljplaneområdet till i princip alla stadsbusslinjer i Västerås.

## Principer för parkering

Planeringsinriktning i Västerås stads översiktsplan anger en folkmängd mot 200 000 invånare år 2050. Detta kommer bland annat kräva kompletteringar och förtätningar av den redan bebyggda staden. Omvandling av gamla verksamhetsområden som Kopparlunden till mer tät blandad bebyggelse är en viktig del i detta.

Målet är en tät stad med närhet till målpunkter, där det är naturligt att gå och cykla och som även ger förutsättningar för en bättre kollektivtrafik. Ju tätare staden blir, desto viktigare blir prioriteringarna mellan olika sätt att använda den tillgängliga marken. I det avseendet är parkeringsplatser ytkrävande anläggningar med låg yteffektivitet.

Den täta stadens succesiva utvidgning innebär också ett behov av löpande och situationsanpassad planering av både övergripande trafiksystem och nya stadsdelars anslutning till kollektivtrafiksystem. Gamla industriområden ges ny användning och parkeringsstrategierna bör följa den nya inriktningen mot en tät stad med låga bilnehav.

Kopparlunden är ett av de större utvecklingsområdena i den centrala kärnan och tillhör numera zon 2b (tidigare zon 2).

För detaljplan Öst har antal bilparkeringsplatser för bostäder baserats på BTA-ytor där Västerås stads P-snurra tillämpats, se utklipp i figur 14. Verktyget är ett stöd vid beräkning av minsta antal parkeringsplatser för bil och cykel vid ny-/ombyggnation av bostäder och verksamheter.

Verktyget har anpassats för att beräkningarna ska stämma överens med den speciella överenskommelse som gjordes mellan Västerås stad och fastighetsägarna i zon 2b gällande parkering<sup>4</sup>. Dessa har därefter jämförts med reserverade parkeringsplatser i planen, se jämförelse i tabell 1.



Figur 14. Utklipp från Västerås stads P-snurra.

<sup>4</sup> P-snurra 2023-06-02, Västerås stad.

I tabellen nedan redovisas parkeringstal kopplat till detaljplan Öst och Zon 2b. Totalt parkeringsbehov är cirka 421 platser för bilar. Motsvarande behov av cykelparkering är cirka 1 749 platser. Av dessa ska 10% reserveras för lådcyklar eller cyklar som ingår i cykelpool.

Utgångspunkten för området är orangea kolumner hämtade från **riktlinjer för parkering i Västerås** (version 2023-06-02). För parkeringstalen som avser bil i berört område så finns det en särskild överenskommelse. Denna innebär att bilpool, Mobility management (MM-åtgärder<sup>5</sup>) och samnyttjande av samtliga parkeringsplatser i området är obligatoriskt och att en större reduktion görs för samnyttjande, vilket resulterar i ett lägre antal parkeringsplatser (se grön kolumn, tabell 1).

I ljusblå kolumner har p-platser som redovisas i underlaget till detaljplan plockats in och i sin tur jämförts med BTA-ytor fördelat på olika verksamheter i P-snurran. Skillnaderna blir relativt marginella, i planen har 33 extra p-platser för bil reserverats. Något färre p-platser för cykel i jämförelse med P-snurran (-28 st). Detta kan jämnas ut såvida cykelparkering kan möjliggöras på parkering som är reserverad för fordon.

Parkering kommer, som visas i tabell, huvudsakligen ske i garageanläggningar och till viss del i markplan.

Verksamhet/ Bostadstyp Zon 2b	P-tal Cykel / 1 000 m <sup>2</sup>	P-tal Bil/ 1 000 m <sup>2</sup>	P-snurra Zon 2b		P-platser som redovisas i underlaget till Dp Öst	
			Cykel-P Flexibla	Bil-P Flexibla	Cykel-P	Bil-P
Kontor	15	18*	284	167	285	196
Flerbostadshus	31	10*	1 449	239	1 082 Garage	145 Garage
					354 Mark- P	113 Mark- P
Sällanköp	18	10*	11	6		
Café	10	18*	5	9		
<b>Totalt</b>			<b>1 749</b>	<b>421</b>	<b>1 721</b>	<b>454</b>

Tabell 1. Parkeringstal för zon 2b.

<sup>5</sup> MM-åtgärder - Ett koncept som främjar hållbara transporter och påverkar bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och resebeteenden.

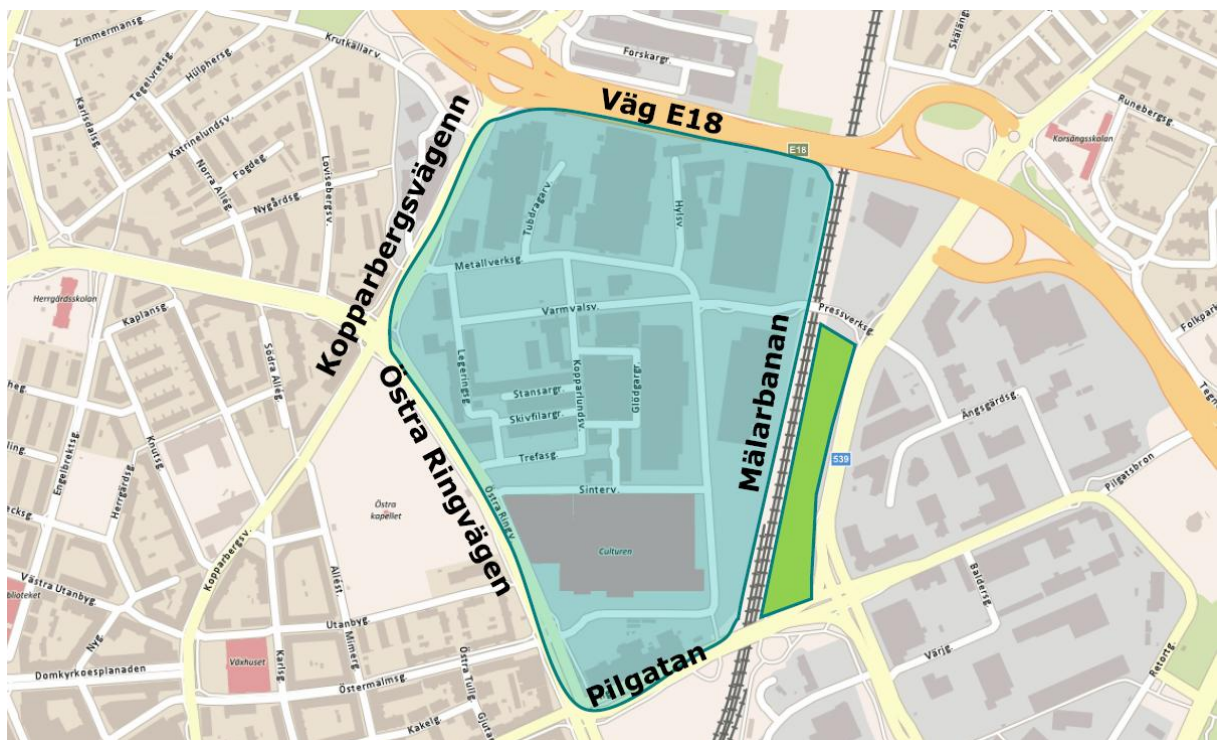
## Reservplan

En progressiv planering med låga parkeringstal är en viktig princip för tätbebyggda och hållbara cityområden. Trots alla goda ambitioner kan det ändå visa sig att viljan förändras hos exploitörer att genomföra de åtgärder som ofta krävs för att få en fungerande parkeringslösning trots låga parkeringstal.

Det är därför viktigt att det finns en reservplan som kan hantera en situation för de fall där åtaganden inom flexibla parkeringstal inte har kommit till genomförande. Ett parkeringsreservat kan därför upprättas i samarbete med Västerås kommun.

Parkeringsreservat innebär att en yta inom ett exploateringsområde reserveras för parkering, men att byggandet av parkering skjuts upp till dess att verklig efterfrågan uppstår.

Ytan kan användas för gemensamma parkeringslösningar där annan exploatering är olämplig. En lämplig yta för detta, där parkeringshus eller liknande anläggningar kan uppföras vid behov, är området mellan Mäljarbanan och Malmabergsvägen - se grönmarkerat område i figur 15.



Figur 15. Område för parkeringsreservat.

Området är i dagsläget något av ett impediment och olämpligt för konventionell bebyggelse på grund av buller- och vibrationspåverkan från väg och järnväg. Uppförande av ett parkeringshus på sikt skulle kunna utgöra en skärm mot järnvägen och med en ändamålsenlig gestaltning skulle byggnaden kunna bidra positivt till stadsbilden.

Gångavstånd från planerade bostadsmiljöer till en långtidsparkering ska enligt stadens riktlinjer vara max 500 meter. Med planerad gång- och cykeltunnel under järnvägen är ytan för parkeringsreservatet så placerat att detta krav kan säkerställas.

## Effekter och konsekvenser av planens genomförande

De olika detaljplanerna för Kopparlundsområdet kommer att medföra stora förändringar då områdets markanvändning förändras från ett tidigare verksamhetsområde till en ny stadsdel i Västerås med blandade funktioner. Ur ett trafikperspektiv kommer förändringen genom ökat antal boende och verksamma i Kopparlunden medföra att biltrafikrörelserna till och från området ökar. En sådan utveckling är i grunden naturlig men av flera orsaker oönskad.

Det finns flera viktiga punkter i processen som kommer att bidra till att planerna för Kopparlunden kan begränsa ökad bilanvändning och därmed ge en ökad hållbarhet i planeringen:

- Det finns goda anslutande cykelkopplingar och Kopparlundsområdet ligger på attraktivt gång- och cykelavstånd till resecentrum och andra viktiga målpunkter i centrum, vilket kan främja beteendet att lämna bilen vid korta resor.
- Området har god kollektivtrafikförsörjning då de flesta stadsbusslinjer passerar i anslutning till Kopparlunden och bussen kan därmed utgöra ett attraktivt alternativt färdmedelsval framför bilresan.
- Ett målinriktat arbete med att påverka exploatörer till att vidta MM-åtgärder i området kan ge minskning av antalet parkeringsplatser genom nyttjandet av flexibla parkeringstal. Detta kan minska bilinnehavet i området och öka benägenheten till alternativa färdmedelsval.
- Gatunätet i Kopparlundsområdet ska i första hand vara utformat på de gående och cyklandes villkor för att främja dessa trafikantgrupper framför personbilstrafiken.

Hela processen från kommunens översiktsplan via planprogrammet för området och slutligen genom framtagna detaljplaner åskådliggör en stark inriktning mot att begränsa förväntade ökningarna av personbilstrafiken i Västerås centrala delar för att skapa en mer hållbar samhällsplanering.

Mot bakgrund av denna tydliga inriktning och föreslagna åtgärder i Detaljplan Öst är vår sammanvägda bedömning därför att den planerade detaljplanen i Kopparlunden kan utföras med acceptabla konsekvenser för omgivande strukturer.