



Detaljplan Dp 2022 för del av Västerås 1:1,1:202 samt 5:1 Vasakvarteret, Västerås GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Uppllysning

Detaljplaneförslaget har tidigare varit utställt både för samråd och granskning som del av detaljplan dp1811 för resecentrum. Planförslaget bearbetades som helhet inom ramen för dp 1811, men efter en överprövning av länsstyrelsen lyftes denna del ur detaljplanen och skickas därför nu ut för en andra granskning. Inga större förändringar har skett sedan resterande delen av dp 1811 vann laga kraft.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en blandning av verksamheter som kontor, centrumändamål, hotell, parkering, utbildning, bostäder och allmänna platser.

Planläggningen syftar även till att säkerställa att ny bebyggelse utformas med hög arkitektonisk kvalitet som samspelar med utformningen av resecentrum och riksintresset för kulturmiljövård.

Detaljplanen syftar vidare till att stärka kopplingen mellan resecentrum och närliggande områden genom planområdets strategiska placering samt till att förlänga Vasaparkens gröna stadsrum.

Hur första granskningen har bedrivits

Den här detaljplanen var en del av detaljplan för resecentrum tidigare.

Granskningen av detaljplanen för Västerås resecentrum pågick under perioden 22 december 2021 - 2 februari 2022 och alla inkomna synpunkter är redovisade och bemötta i denna granskningsutlåtande.

Inte alla synpunkter är relevanta för aktuell detaljplan dp2022.

Kungörelse gjordes i lokaltidningarna Västerås tidning 2021-12-25 samt Vestmanlands Läns Tidning 2021-12-22. Information om granskningen skickades ut enligt remisslista samt till samtliga sakägare och närliggande boende enligt fastighetsförteckning. Granskningsförslaget fanns att ta del av på stadsbiblioteket, Västerås stadshus och bostad Västerås. Dessutom fanns digital information att få på Västerås stads webbplats och sociala medier som Facebook och Instagram.

Informationsmaterialet bestod av detaljplanen i sin helhet, med tillhörande kartor, en sammanfattning av planförslaget, 3D-visualisering på touchskärmar, 3d-film av

planförslaget, ett bildspel med filmad presentation samt en fysisk modell. På webben fanns även beskrivande texter och illustrerade bilder.

Sammanfattning

INKOMNA SYNPUNKTER

Under första granskningstiden inkom 52 yttranden, varav 7 utan erinran. Samtliga yttranden finns att tillgå hos Västerås stad, Stadsbyggnadsförvaltningen. Med anledning av dataskyddsförordningen (GDPR) redovisas i detta dokument inkomna synpunkter från privatpersoner utan namn eller andra personuppgifter. Samtliga synpunkter har fått en fyrsiffrig kod, vilket är det nummer varje yttrande fick när den diariefördes i Stadsbyggnadsförvaltningens diarieföringssystem. Numreringens enda syfte är att koppla synpunkten till rätt ärende i systemet

FÖRÄNDRINGAR

Inför den andra granskningen har följande ändringar gjorts:

- Planhandlingar upprättades i enlighet med planenhetens nya mallar.
- Bestämmelsen *n: Bostadsgården ska ha plats för lek och samvaro. Gården ska ha grön karaktär med både buskar och träd* togs bort. Detta för att det är svårt att följa upp i ett senare skede.
- Användningen (C₂) lagts till under parkmarken i söder. Detta för att ge flexibilitet ifall det inte finns behov av en lika stor parkering eller om inget behov av parkering föreligger.
- En miljöteknisk markundersökning togs fram.
- En spridningsberäkning avseende luftföroreningar togs fram.
- Redaktionella ändringar.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas de synpunkter som skickades in skriftligt under samrådstitiden, samt stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer. Mer omfattande synpunkter redovisas kortfattat men bifogas i sin helhet som bilagor längst bak i dokumentet.

Med anledning av dataskyddsförordningen (GDPR) redovisas inkomna synpunkter från privatpersoner utan namn eller andra personuppgifter. Yttranden från privatpersoner redovisas med numret som de fått i stadens ärendehanteringssystem.

Följande har yttrat sig under första granskningstiden men inte haft några synpunkter:

- Kungsörs kommun (3510)
- Polisen, lokalpolisområde Västerås (3550)
- Friluftsförbundet Västerås (3570)
- VafabMiljö (3610)
- Fagersta kommun (3630)
- SJ (3740)
- Försvarsmakten (3890)

Nedan presenteras alla synpunkter som lämnades på samrådshandlingen.

1. LÄNSSTYRELSEN (BILAGA 1) "Citat" eller sammanfattning med bilaga..... 4
2. TRAFIKVERKET (BILAGA 2)..... 9

3.	LANTMÄTERIMYNDIGHETEN (BILAGA 3)''	13
4.	REGION UPPSALA.....	14
5.	KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN (BILAGA 4).....	14
6.	västmanlands läns museum	16
7.	UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNADSNÄMNDEN	17
8.	FÖRSKOLENÄMNDEN	17
9.	GRUNDSKOLENÄMNDEN	17
10.	MILJÖ- OCH KONSUMENTNÄMNDEN.....	18
11.	TEKNISKA NÄMNDEN	19
12.	KULTURNÄMNDEN (BILAGA 5).....	19
13.	NÄMNDEN FÖR IDROTT, FRITID OCH FÖREBYGGANDE	20
14.	FASTIGHETSNÄMNDEN	20
15.	MÄLARENERGI	20
16.	SKANOVA.....	22
17.	VATTENFALL.....	22
18.	POSTNORD.....	22
19.	CYKELFRÄMJANDET (BILAGA 6).....	22
20.	NATURSKYDDSFÖRENINGEN	23
21.	TIM-PENGLARE (BILAGA 7).....	24
22.	YIMBY (BILAGA 8)	25
23.	VÄSTERÅS HANDEL	26
24.	MODERATERNA (BILAGA 9).....	27
25.	LIBERALERNA	29
26.	ESKILSTUNA KOMMUN	30
27.	HALLSTAHAMMARS KOMMUN	30
28.	JERNHUSEN (BILAGA 10)	30

Statliga och regionala myndigheter och förbund

1. LÄNSSTYRELSEN (BILAGA 1) "CITAT" ELLER SAMMANFATTNING MED BILAGA

Länsstyrelsen yttrade sig över samrådsförslaget 2019-01-11. I yttrandet lämnade Länsstyrelsen bland annat bedömningen att det finns risk för att planförslaget ger negativ inverkan på riksintresset för kulturmiljö, Västerås stad (U24).

Mellan samrådskedet och granskningskedet har Västerås kommun och Länsstyrelsen haft en dialog kring föreslagen detaljplan. I dialogen har bland annat påverkan på riksintresset för kulturmiljö diskuterats. Länsstyrelsen har fört fram att Vasatornen, inom Vasakvarteret, är höga och dominerande. Vidare har Länsstyrelsen lyft sambandet mellan de industrihistoriska kvarteren och hamnen som kan komma att försvagas när Sigurdskvarteret tillkommer. Länsstyrelsen har i dialogen med kommunen meddelat att risk för påtaglig skada på riksintresset inte kan uteslutas vid ett genomförande av detaljplanen.

Kommunen har till granskningskedet genomfört ett flertal revideringar av detaljplanen genom att exempelvis ta bort och lägga till byggnader, justera höjder på bebyggelse samt ändra planområdets gränsdragning. Länsstyrelsen ser flera positiva ändringar som har genomförts.

Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen kommer att prövas.

Riksintresse för kulturmiljö, Västerås stad (U24)

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kommer att få en negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö, Västerås stad (U24). Ett genomförande av detaljplanen innebär att riksintresset påtagligt skadas.

Länsstyrelsen anser att de två Vasatornen med nu föreslagna höjder, placering och utformning kommer att dominera och påverka de äldre delarna av riksintresset. Det högsta Vasatornet avviker i höjd och skala från kringliggande bebyggelse, vilket både påverkar den närmaste kulturmiljön och stadssiluetten i den närmaste miljön av riksintresset. Länsstyrelsen bedömer att det högsta Vasatornet, som med sina 74 meter blir högre än stadshustornet, inte är anpassat till kulturmiljön, stadssiluetten och riksintresset. Byggnaden får en dominerande ställning gentemot slottet, stadshustornet och rådhuset från vissa vyer. Enligt planförslaget ska det högsta tornet utgöra ett nytt landmärke för att visa på läget för det nya resecentrumet. Länsstyrelsen anser att det nya resecentrumet i sig själv kommer att utgöra ett landmärke med föreslagen gestaltning vilken kommer att vara tydlig i både marknivå och i stadsbilden.

Kommentar: *Västerås nya resecentrum, de nya Vasatornen och Sigurdskvarteret kommer att påverka Västerås stads- och landskapsbild. Platsen utgörs idag av en tåg- och busstation byggd under 1990-talet samt grusade och asfalterade parkeringsplatser. Utanför riksintresseområdet söder om spåren ligger industrikvarter och parkeringsytor. De grusade och asfalterade parkeringsytorna som upptar en stor del av planområdet är torftiga ogestaltade miljöer som upplevs otrygga även dagtid. Västerås ambition är att staden ska utvecklas hållbart där ett resecentrum utgör stadens nav. Resecentrum är första mötet med staden, både för besökare och lokalbefolkningen. En del av planens syfte är att skapa starkare kopplingar och orienterbarhet till stadens olika delar.*

Västerås har en stark historisk tradition av landmärken som sträcker sig tillbaka till biskopssätet, och som i en kontinuerlig utveckling genom historien har följt en tydlig grammatik för landmärken med smala uppstickande torn som

representerar viktiga historiska utvecklingsskeden. Ett nytt resecentrum visar på nutidens hållbara ideal. Gemensamt för de torn som tillkommit i staden under årens lopp är att de getts ett samtida arkitektoniskt uttryck och att de underordnat sig domkyrkotornet avseende höjd. De nya Vasatornen följer den arkitektoniska grammatiken med tydlig bas och avsmalnad topp. Tornet får ett samtida arkitektoniskt uttryck. Ett karaktärsdrag är att tornet byggs i hållbara material. Ytterligare kännetecken för de torn som finns i Västerås är att de ritats av namnkunniga arkitekter som exempelvis Erik Hahr och Sven Ahlbom. Resecentrum och Vasatornet är ritat av Bjarke Ingels arkitektkontor (BIG). BIG är välrenommerat och kontoret har vunnit ett flertal internationella arkitekturpriser. Nu vill staden tillföra ett nytt landmärke som en symbol för vår tid, där kommunikation och resande är en viktig samhällsfunktion.

Den västra delen av stadslandskapet Västerås kommer att påverkas då Vasatornen bryter skalan och luftrummet mellan befintliga höga byggnader. Detta gäller främst från Mälaren, men också från väster och från norr. Länsstyrelsen ser att den äldsta historien riskerar att bli mer undanskymd då den vid ett genomförande av planförslaget inte bara konkurrerar med stadshuset, utan även med nya byggnader såsom Vasatornen. Rådhuset, slottet och stadshustornet riskerar att underordnas av nytillskotten vilket försvagar befintliga byggnader och deras status.

Kommentar: *Två kulturmiljöutredningar har tagits fram och staden delar utredningarnas slutsats om att tornen kommer att förändra stads- och landskapsbilden. Förändringen påverkar riksintresset men inte så påtagligt att det skadar riksintressets kärnvärden. Efter samrådsskedet har tornet flyttats till en plats som ger mindre visuell påverkan i vyer från Domkyrkan, Stora torget, Vasaparken m.m.*

För att det nya Vasatornet ska kunna bli det nya landmärket och ge platsen de kvaliteter som önskas ska utformningen ske med respekt till omgivande bebyggelse men med ett samtida uttryck. Utformningskraven säkerställs i gestaltungsprogram samt med planbestämmelser.

Länsstyrelsen anser att den förtätning samt ersättning av industribebyggelse i kvarteret Sigurd som planförslaget innebär, försvagar samt bryter läsbarheten och sambandet mellan hamnen och industrikvarteren. Trots detaljplanens goda intentioner att koppla samman delar av staden är risken att kopplingarna upplevs som barriärer. Detta kommer enligt Länsstyrelsen att ge en negativ påverkan på riksintresset även om Sigurds kvarteret inte ligger inom riksintresseområdet. De inom riksintresset fysiska uttrycken med koppling till Västerås industrihistoriska utveckling samt Västerås som residensstad, stiftsstad och skolstad kommer att påverkas.

Kommentar: *De industrikvarter som funnits inom hamnområdet och vid järnvägen var under lång tid instängslade områden. Det var inte möjligt för allmänheten att röra sig inom områdena eller att nå vattnet. Det fanns dessutom få visuella kopplingar mellan områdena. Då industriverksamhet har avvecklats genom åren har ett flertal industrifastigheter tagits bort till förmån för stora grusade öppna ytor som i bästa fall används som parkering. Västerås stad har sedan 2000 - talet arbetat för att öppna upp staden mot Mälaren och ge staden en större tillgänglighet till vattnet. Kopplingen mellan Mälaren och de stadsdelar som vuxit upp runt vattnet och centrala Västerås behöver förbättras. Idag upplevs järnvägen som en barriär. Ett viktigt syfte med planen är att överbrygga barriären och att både till fots och med cykel kunna ta sig över järnvägen på två ställen inom planområdet. Staden gör bedömningen att*

den nya bebyggelsen inom Sigurdskvarteren tillför kvalitéer som gynnar hela Västerås som stad. Kopplingen till industristaden kommer att göras genom att ta upp materialpaletten från befintlig bebyggelse. Vi kommer även att kunna arbeta med offentlig konst och gårdsmiljöer som knyter an till industrihistorien som funnits på platsen. Alternativet hade varit att behålla byggnaden som industriändamål då det är den markanvändning som gällande plan medger.

Länsstyrelsen instämmer i de förslag till åtgärder för att minska påverkan på riksintresset som presenteras i den kompletterande konsekvensbedömningen för kulturmiljö, men kan inte se att dessa har fått genomslag i planförslaget. De åtgärder som lyfts fram handlar om hänsyn till stadshustornet byggnadsvolym, utformning och förankring i markmiljö i stadssiluetten samt att det högsta Vasatornet fortfarande behöver åtgärdas i relation till stadshuset och placeringen i miljön. Den höga byggnaden i Sigurdskvarteret behöver enligt konsekvensbedömningen också sänkas till höjden av övriga byggnader i kvarteret.

Kommentar: *I den kompletterande konsekvensbedömningen görs den samlade bedömningen att det nu aktuella bearbetade förslaget inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset. Det finns delar i förslaget som bedöms utgöra risk för liten till måttlig negativ påverkan på riksintresset (ej skada). Förslag till åtgärder ges för att mildra risken för negativ påverkan och det är också de åtgärderna som länsstyrelsen lyfter fram i sitt yttrande. Efter granskningen har fotomontage tagits fram. Tillsammans med en 3dmodell för området har effekterna av att sänka våningshöjderna med två våningar studerats. Beroende på vilken vy man ser blir upplevelsen av våningshöjderna olika. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att det inte ger någon större effekt att sänka våningsantalet ytterligare. I sammanhanget bedöms det viktigt att nyttja det kollektivtrafikhärläget, som är gynnsamt för både bostäder och arbetsplatser, för att kunna ge förutsättningar för ett hållbart stadsbyggande.*

Länsstyrelsen kan inte se att planförslaget, kulturmiljöutredningen eller konsekvensbedömningen belyser de kumulativa effekterna på riksintresset som uppstår till följd av aktuell detaljplan samt övriga pågående detaljplanarbeten i de centrala delarna vid Svartån, Kopparlunden, kvarteret Njord och Mälärporten. Analyser av de kumulativa effekterna på riksintresset efterfrågades redan i Länsstyrelsens samrådsyttrande.

Kommentar: *Kombinationen av olika tidsepokers och verksamheters avtryck har skapat en varierad och unik stad med tydliga årsringar och historiebärande inslag från olika tider. Resecentrum placering är i direkt anslutning till stadens mittpunkt. Projektet är unikt – det är inte ofta staden planerar för ett nytt resecentrum. Det finns inte heller något motsvarande läge i Västerås att bygga både centrumnära och kollektivtrafikhärläget bostäder och arbetsplatser. Västerås betydelse som skolstad bedöms stärkas ytterligare när Mälardalens högskola nu blivit universitet och detaljplanen för resecentrum möjliggör även vuxenutbildning. Västerås ser också behov av att se på den kumulativa påverkan som uppstår då en stad växer. Därför arbetar Västerås med att ta fram en innerstadsstrategi, en analys av påverkan på Västerås riksintresse, ett nytt arkitekturprogram samt en ny kommuntäckande översiktsplan.*

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att följande behöver beaktas för att riksintresset för kulturmiljö ska tillgodoses:

- Det högsta Vasatornet behöver sänkas så att byggnaden anpassas till

omgivande bebyggelse och stadssiluetten.

- Sigurdskvarteret behöver anpassas så att läsbarheten och sambandet mellan hamnen och industrikvarteren inte bryts.
- Den höga byggnaden i Sigurdskvarteret behöver sänkas till höjden av övrig bebyggelse i kvarteret.

Kommentar: *Med hänvisning till vad som framförts i kommentarer ovan gör Stadsbyggnadsförvaltningen bedömningen att planförslaget inte medför en påtaglig skada på riksintresset. Detaljplanen kommer inte att ändras innan den antas.*

Gestaltningssprogrammet har kompletterats under avsnittet "Kulturmiljö" om hur man kan arbeta med att förstärka historiska kopplingar.

Strandskydd enligt 7 kap miljöbalken

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen upphäver strandskyddet i sin helhet inom planområdet och hänvisar till skäl nr 2 i 7 kap 18 c miljöbalken; området genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen, samt skäl nr 5; att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Skäl 5 är inte tillämplig på det underlag som har redovisats. Detta är i sig inget hinder mot att strandskyddet upphävs eftersom hela planområdet är väl avskilt från strandlinjen genom Kungsängsgatan och Hamngatan.

Länsstyrelsen anser inte att det finns tillräckliga motiv för att häva strandskyddet på parkmark. Även om det finns särskilda skäl enligt 7 kap 18 c§ miljöbalken, så anser inte Länsstyrelsen att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med detaljplanen väger tyngre än strandskyddsintresset. I parkmiljöer strider inte avsikten med planen mot strandskyddets intressen och därmed saknas anledning att häva strandskyddet. De åtgärder som behöver vidtas i anläggningsfasen kan hanteras inom en dispensprövning.

Kommentar: *Planbeskrivningen har justerats så att hänvisning enbart sker till skäl nr 2. Plankartan har reviderats så att strandskydd för parkmark ej upphävs.*

Hälsa och säkerhet – farligt gods

Länsstyrelsen har fått ta del av den nya riskanalys som har genomförts för Västerås resecentrum, daterad 2021-09-16. Där påpekas vikten av att de stora risker för individer och samhälle som detaljplanen innefattar, kräver att kommunen gör ett motiverat och aktivt ställningstagande till varför dessa risker kan accepteras. Kommunen redogör endast för utvecklingsperspektiv samt att man tillskapat tillräckligt utrymme för räddningsinsats, i sin motivering. Länsstyrelsen anser att det är otillräckligt ur motiveringssynpunkt.

Vidare har det noterats att möjligheten att ta del av den redan ovan nämnda nya riskanalysen har varit begränsad. Den har inte funnits tillgänglig på kommunens webbplats under granskningstiden, inte heller nått Räddningstjänsten Mälardalen eller Trafikverket och det framgår inte om den har granskats av säkerhetsenheten på Västerås kommuns stadsledningsförvaltning. Länsstyrelsen vill poängtera behovet av att relevanta aktörer får del av underlaget, innan ett antagande av detaljplanen.

Kommentar: *Planbeskrivningen har kompletterats och tydliggjort motiveringen till varför de identifierade riskerna som inte kan reduceras helt kan accepteras. Av misstag låg den gamla versionen av riskanalysen utlagd på kommunens webbplats. Så snart det upptäcktes uppdaterades hemsidan med rätt version. Relevanta aktörer har fått ta del av den senaste versionen.*

Hälsa och säkerhet – totalförsvarsperspektivet

Länsstyrelsen kan konstatera att det i planförslaget inte görs några överväganden kring hur detaljplanen förhåller sig till totalförsvarsperspektivet eller behovet av krishantering. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att en sådan analys genomförs innan ett antagande av detaljplanen.

Kommentar: *Planbeskrivningen har kompletterats under avsnittet "Konsekvenser" med en kort analys av totalförsvarsperspektivet och krisberedskap.*

Övriga synpunkter (ej ingripandegrunder)

Länsstyrelsen ser en problematik att rörelsemönster och kopplingar till Vasaparken kan förändras som en följd av planförslaget. Detta kan skapa en annan struktur i parken och ge negativ påverkan. De anser inte att kommunen har belyst problematiken tillräckligt.

Kommentar: *Staden har arbetat medvetet med frågan under planarbetet för att minimera negativa konsekvenser. Befintliga entréer till Vasaparken används, inga nya tillkommer. Den nya passagen över Södra Ringvägen ansluter i samma läge i Vasaparken där befintlig tunnel är placerad. Tunneln föreslås tas bort.*

Det framgår inte i planförslaget hur eventuellt kvarvarande träd och spår av den södra esplanaden som uppfördes enligt stadsplan 1878 kommer att beaktas vid en ombyggnation av Södra Ringvägen. Hur hänsyn ska tas till denna historiskt viktiga del bör belysas bättre.

Kommentar: *Avsmalningen av Södra Ringvägen ger möjlighet till torgyta framför resecentrums entré och återanknyter till det järnvägstorg som tidigare har funnits. Att prioritera gång- och cykelytor framför storskaliga trafikstrukturer väger tyngre i sammanhanget. De träd som finns idag finns inte då. Nya träd kommer att planteras inom planområdet.*

Det är positivt att ett gestaltungsprogram har tagits fram, men det är av vikt att material och kvalitet kan säkerställas så att de inte konkurrerar med exempelvis stadshustornet och Ottartornet.

Kommentar: *Gestaltningen regleras i mycket hög utsträckning i detaljplanen och bedöms ge bra stöd i kommande bygglovskede.*

Markingrepp inom obebbyggda ytor inom markerat område enligt bilaga till yttrandet ska ske i samråd med Länsstyrelsen för bedömning av arkeologiska åtgärder.

Kommentar: *Detta tas upp i planbeskrivningen, ingen justering behövs.*

I Sigurd- och Vasakvarteren bör en planbestämmelse reglera att ifall gemensamma uteplatser anordnas ska dessa uppfylla de riktvärden som anges 3 och 5 §§ i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Kommentar: *Plankartan och planbeskrivningen har reviderats enligt önskemål.*

Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen för siloverksamheten bör specificera att det handlar om riktvärden enligt Boverkets rapport 2015:21 "Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder - en vägledning".

Kommentar: *Plankartan och planbeskrivningen har reviderats enligt önskemål.*

Länsstyrelsen anser att planförslaget ligger väl i linje med de nationella transportpolitiska målen och planförslagets genomförande kommer på ett värdefullt sätt att bidra till hållbara mobilitetslösningar såväl kommunalt som regionalt. I synnerhet gäller detta funktionsmålet eftersom en utbyggd dimensionering vid resecentrum kan underlätta för resande att välja mellan olika transportslag. Planförslaget bidrar också till att uppnå till de klimatpolitiska målen då ett ökat flexibelt resande underlättar för ett hållbart resande med minskade utsläpp.

Länsstyrelsen vill erinra om att dispens från biotopskyddet och artskyddet ännu inte meddelats och att om dispens inte meddelas kommer verkställighetshinder att uppstå.

Länsstyrelsen noterar att kommunen i planbeskrivningen anger att det finns ett antal trädrader inom planområdet som inte utgör alléer. Länsstyrelsen vill erinra om att även dessa trädrader utgör alléer, men att de i dagsläget är så klenta eller unga att de i dagsläget inte omfattas av biotopskyddet. Beroende på planens genomförandetid kan dessa träd komma att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna och måste i så fall hanteras. En allé omfattas av biotopskyddet när träden är övervägande vuxna, vilket definieras som en diameter på 20 cm eller en ålder på 30 år, vilket som inträffar först. (3950)

Kommentar: *Eftersom planens genomförandetid är så pass lång är det förväntat att förutsättningarna kan förändras och att beslutet gällande dispens från Länsstyrelsen är utformat efter det. Dialog har förts mellan staden och Länsstyrelsen om dispensansökan som har kompletterats och skickats in igen till Länsstyrelsen. I dialogen har flera förslag på ersättningsplatser för alléträd diskuterats, och när det är dags för genomförandet av planen kommer detta behöva tas i beaktande.*

2. TRAFIKVERKET (BILAGA 2)

Finansiering och avtal

Planförslaget redogör för att utbyggnad av planområdet är möjlig att genomföra i två etapper. Båda etapperna är mer eller mindre beroende av Trafikverkets ombyggnad av bangården, inklusive övriga delar som Trafikverket ska ansvara för bl.a. förbindelser till plattformar. Västerås bangård finns inte med i remissförslaget till Nationell plan, vilket innebär att finansieringen av bangårdsombyggnaden är osäker i dagsläget. Den avsiktsförklaring som Västerås stad och Trafikverket tagit fram gäller under förutsättning att finansieringsfrågan är löst. Trafikverket anser att Västerås stad bör vänta med antagandet av detaljplanen till dess att finansiering finns för nödvändiga åtgärder inom bangårdsområdet, för att på så sätt säkerställa att detaljplanen är genomförbar. Alternativt kan en mindre del av planförslaget antas, som inte är beroende av åtgärder inom bangårdsområdet eller Trafikverkets finansiering.

I genomförandebeskrivningen nämns Västeråspaketet som ett alternativ till finansiering och genomförande av de statliga åtaganden som berörs av detaljplanen. Trafikverket vill här förtydliga att alla större infrastrukturåtgärder genomförs inom ramen för den nationella planen, d.v.s. större objekt måste finnas med i Trafikverkets nationella investeringsplan där prioritering av finansiering och resurser görs.

Trafikverket välkomnar framöver en dialog kring de avtal som behöver tecknas mellan Västerås stad och Trafikverket innan detaljplanens antagande. Avtalen ska reglera fördelning av ansvar och kostnader, både vad det gäller genomförande av

detaljplanen liksom för framtida underhåll av anläggningen.

Kommentar: *Detaljplanen innehåller mer än Trafikverkets delar. Att vänta med ett antagande gör att vi inte kan påbörja något. Bussterminalen är till exempel i akut behov av utökning. Ett genomförandebeslut kommer tas i samband med att detaljplanen antas. Utan ett genomförandebeslut kan inte staden söka medfinansiering genom Stadsmiljöavtal.*

Detaljplanen möjliggör två alternativa utformningar av bangården; dels kan nuvarande utformning av bangården behållas, dels kan bangården byggas om och utvecklas enligt förslag i Åtgärdsvalsstudien från 2013.

Våren 2023 tecknades ett medfinansieringsavtal mellan Västerås stad och Trafikverket gällande flytt av uppställningsspår till Västerås västra. En avsiktsförklaring gällande samtliga spåråtgärder och plattformsförbindelser i etapp 1 har tecknats i juni 2022 mellan Trafikverket och Västerås stad.

Ombyggnad av spårområdet

På flera ställen i planbeskrivningen nämns att Trafikverket planerar för en ombyggnad av spåren inom Västerås bangård. Trafikverket vill tydliggöra att det inte pågår någon formell planeringsprocess för denna ombyggnad, utan att åtgärderna ligger på utredningsnivå. Trafikverket har utrett hur en framtida spårplanering skulle kunna utformas för att möta kommande behov, men det finns inga beslut tagna kring när detta ska genomföras. Trafikverket önskar att planbeskrivningen förtydligas i detta avseende.

För att Trafikverket ska kunna bedöma om tillräckligt utrymme är avsatt i plankartan för en framtida bangårdsombyggnad behöver Trafikverket få tillfälle att granska detaljritningar för planerad byggnation, bl.a. broritningar i profil. Nödvändiga avstånd mellan planerad byggnation och nuvarande respektive framtida spår behöver säkerställas, både i höjd- och sidled.

Plankartan innehåller en bestämmelse som anger b3 – Lägsta höjd underkant bro markhöjd +9,85. Trafikverket vill att bestämmelsen ska omformuleras till "Marken ska vara tillgänglig för järnvägstrafik med lägsta fria höjd över spår (RÖK) 6,50 meter" (där RÖK står för rälsöverkant).

Innan detaljplanen antas behöver Trafikverket granska samtliga delar som nämns ovan, för att säkerställa att planen är genomförbar.

Kommentar: *Planbeskrivning och planbestämmelse har justerats enligt önskemål.*

I samband med förprojekteringen (2021) fick Trafikverket möjlighet att granska ritningar och lämna synpunkter. Efter granskningen av detaljplanen 2022 har Trafikverket förtydligat att de känt sig osäkra på om allt ryms inom de gränser som finns i detaljplanen. Trafikverket har fått möjlighet till ytterligare teknisk granskning av underlag och plankarta. Inför antagandet har mindre justeringar gjorts och inga frågetecken kvarstår.

Resenärsgatan och Färdvägen

Sedan samrådet har Resenärsgatan och Färdvägen tillkommit i planförslaget. Gatorna ligger parallellt med och i direkt anslutning till järnvägsområdet. I sammanhanget finns ett minsta tillåtna avstånd som ska uppfyllas mellan järnvägsanläggning och gata, se bedömningskriterier på Trafikverkets hemsida. Innan detaljplanen antas ska det säkerställas att tillräckligt avstånd kan hållas mellan de planerade gatorna och järnvägen, både vad det gäller nuvarande och framtida spårlägen. Trafikverket anser att avståndet ska regleras i plankartan. Söder om bangården har planområdet utökats med en yta som medger GATA utmed järnvägen, en förlängning av Resenärsgatan norrut. Denna yta är idag en

underhållsyta för järnvägen och behöver vara det även framöver. Här krävs en dialog kring hur stor yta som behöver avsättas för järnvägens behov, så att den bästa lösningen för både Trafikverket och staden kan nås.

Kommentar: Förtydligande av Trafikverkets yttrande: Tillräckliga avstånd som ska hållas gäller i detta fall parkering, där rekommendationen är minst 15 meter från närmsta spår mitt då man av säkerhetsskäl inte vill ha fordon uppställda för nära spåren. I anslutning till ett resecentrum faller det sig dock naturligt med angöring i nära anslutning till spårområdet.

Västerås stad vill förtydliga att båda gatorna fanns med i samrådsförslaget, men att de har bearbetats inför granskning. Resenärsgatan har blivit allmän platsmark, GATA, och har fått en förlängd sträckning på plankartan. Båda gatorna har en viktig funktion för resecentrum, bland annat kommer busstrafik (ersättningstrafik och kommersiell busstrafik) att angöra på Resenärsgatan i direkt anslutning till perrongen. För att säkerställa att tillräckligt med avstånd kan hållas har planbestämmelsen kompletterats för det område som berörs med egenskapsbestämmelsen **endast angöring**.

Efter granskning har dialog förts med Trafikverket om underhållsytan. Ytan ligger utanför detaljplanens område och kommer tas upp i kommande planprogram för Mälarporten.

Geoteknik

Trafikverket förutsätter att Västerås stad säkerställer att geotekniska åtgärder inom planområdet inte påverkar riksintresset järnväg negativt. Innan arbetena påbörjas ska kontrollplan och besiktningsprogram tas fram. Underlagen ska även godkännas av Trafikverket innan arbetena får startas. Trafikverket anser att en bevakningsledare ska tillsättas vid genomförandet, för att säkerställa att järnvägsanläggningen inte skadas i samband med arbetena. Eventuellt kan det bli aktuellt att teckna ett avtal om bevakningsuppdrag mellan Västerås stad och Trafikverket.

Kommentar: Frågan om geoteknik gäller alla som kommer bygga i direkt anslutning till spårområdet. Planbeskrivningen har förtydligats med detta under Planförslag/Mark och vatten/Geotekniska förhållanden.

Västerås stad planerar och projekterar för att byggandet av resecentrum inte ska påverka järnvägen negativt. Som exempel har flera åtgärder genomförts under framtagandet av programhandlingen och detaljplanen. Samtliga befintliga geotekniska undersökningar inom planområdet som genomförts genom åren har digitaliserats. Där nya byggnationer planeras har kompletterande undersökningar gjorts. Det pågår också en mätning av grundvattnet i området varje månad sedan ca 2 år tillbaka. Allt samlas i samma databas som kommunen ansvarar för och delger till berörda parter.

Inom programarbetet har meriterade geotekniker och geokonstruktörer (som också arbetar åt Trafikverket i andra projekt) medverkat. När arbeten som kan påverka järnvägen projekteras och planeras, kommer Trafikverket att erbjudas att vara med, för att sedan inhämta ett godkännande från Trafikverket innan arbetet påbörjas. Om det i den processen framkommer att en bevakningsledare behövs, så säkerställs att den resursen finns på plats innan arbetet påbörjas.

Risker

Planbeskrivningen redogör för att byggnation medges 25-27 meter från spår inom Sigurd- och Vasakvarteren. Trafikverket har genom hela detaljplaneprocessen framhållit att nya byggnader ska beakta skyddsavståndet på 30 meter, mätt från

spårmitt närmsta spår. Trafikverket vidhåller fortsatt detta skyddsavstånd. Trafikverket vill också poängtera att det inte finns några restriktioner på järnvägen och att användningen av spåren kan variera över tid. Möjlighet finns således att tåg med farligt gods kan komma att stanna och/eller ställas upp inom bangårdsområdet, vilket därför behöver beaktas i risksammanhang. Trafikverket noterar även att planbeskrivningen liksom riskutredningen anger att fasader och fönster inom 50 meter från järnvägen ska ha ett brandskyddat utförande. Om detta är en förutsättning för att nå en acceptabel risksituation, anser Trafikverket att en bestämmelse som säkerställer utförandet ska läggas in i plankartan.

Kommentar: *Sigurdkvarteret ligger 25 meter från spår, Vasapaviljongen ligger 27 meter från spår men har koppling till resecentrum. Byggnader i Vasakvarteret ligger 37 - 39 meter från spår. Befintlig byggnad i Sigurdkvarteret ligger endast 10 meter från närmsta spår.*

Detaljplanen ligger av förklarliga skäl i ett exponerat läge med avseende på risker kopplade till olyckor och urspårningar på järnvägen. Genomförd riskanalys visar att identifierade risker förknippade med järnvägen har stor inverkan på områdets totala riskbild vilket också leder till att samhällsrisker delvis är höga. Individrisken utmed järnvägen är dock endast hög i järnvägens direkta närhet. Föreslagna åtgärder bedöms medföra en stor reducering av främst samhällsrisker. Omvandlingen av stationsområdet kan genomföras utan att människor utsätts för oacceptabla risker. De risker som identifierats och kan åtgärdas med rimliga medel regleras i plankartan. Dock är det inte möjligt att med rimliga medel helt få bort alla risker som finns. Nyttan med ett genomförande av planen är stora, både i ett lokalt, regionalt och nationellt perspektiv. Det handlar bland annat om att det idag är kapacitetsbrist i befintligt resecentrum, befolkningen ökar, det är en stor rörlighet mellan länen och att vi behöver en hållbar stadsutveckling. Planen innebär ett bidrag till en mer hållbar stadsutveckling då den framförallt medför möjlighet för ökad andel hållbara transporter. Stadens bedömning är således att vinsterna med ett genomförande av planen överväger de kvarstående risker som finns. Planbestämmelsen har justerats enligt önskemål.

Trafikbuller

Trafikverket anser att en mer exakt redovisning av ljudnivåerna ska framgå av planbeskrivningen när beräknade ljudnivåer ligger nära gällande riktvärden (mindre än 5 dBA under riktvärdena eller däröver). Vid ett eventuellt föreläggande är det också de ljudnivåer som redovisas i planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten. Det är därför viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande.

Av planbeskrivningen framgår också att alternativa bullerdämpande åtgärder har studerats för uteplatser i Vasakvarteret, men att placering och skyddsåtgärder avses utredas vidare i ett senare skede. Trafikverket anser att frågan ska vara utredd innan detaljplanen antas, så att genomförandet av nödvändiga skyddsåtgärder kan säkerställas med bestämmelser i plankartan. Beträffande förslaget om bullerskyddsskärm utmed Mälarbanan vill Trafikverket framhålla att en sådan skärm ska placeras utanför Trafikverkets fastighet och på sådant avstånd från spårområdet att skärmen kan uppföras och underhållas utan att järnvägsfastigheten beträds, samt att skyddsavstånden enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter efterlevs.

Kommentar: *Efter granskning har bullerutredningen uppdaterats med tabeller som visar högsta ljudnivån på varje våning och byggnad i Sigurdkvarteren och*

Vasatornen. Texten i planbeskrivningen har uppdaterats under avsnittet om buller.

Det finns inget krav i lagstiftningen på att uteplats ska anordnas, men om gemensamma uteplatser anordnas ska dessa uppfylla de riktvärden som anges i 3 och 5 § i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Plankartan har uppdaterats med en planbestämmelse som reglerar detta. Även planbeskrivningen har uppdaterats.

Södra Ringvägen

Detaljplanen möjliggör för en flexibel utformning av Södra Ringvägen, ett smalare alternativt ett bredare gaturum. En utformning som medger biltrafik i två körfält i vardera riktning underlättar fortsatt bilanvändande och ligger inte i linje med planens intentioner i övrigt, med bl.a. ökat fokus på hållbara transportmedel

Fortsatt arbete

Innan antagandet av detaljplanen välkomnar Trafikverket en dialog med Västerås stad om planförslagets utformning i förhållande till nuvarande och framtida spårlägen, samt om den fortsatta hanteringen av planen där avtal och finansiering är viktiga parametrar. (3930)

Kommentar: *Västerås stad för en kontinuerlig dialog med Trafikverket.*

3. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN (BILAGA 3)

Flera synpunkter angående planbestämmelser i plankartan framförs. Där gång- och cykelvägen från Kungsängspassagen, utlagd som GCVÄG1 och GCVÄG2 ansluter till Södra Ringvägen, med bestämmelsen GATA, finns ett glapp med kvartersmark. Den tillfälliga bron över spåren är utlagd med bestämmelsen t1, vilket är ett markreservat. Ett markreservat ger den tilltänkta huvudmannen skyldighet att lösa in området på fastighetsägarens begäran (PBL 14:18. Om intentionen är att Trafikverket ska ansvara för bron, vilket anges i genomförandebeskrivningen, bör bron regleras genom en annan planbestämmelse. För det tillfälliga resecentrumet anges inte hur länge den tillfälliga användningen får pågå.

Kommentar: *Vi är medvetna om glappet mellan GATA och GCVÄG, men har tillsammans med stadens övriga förvaltningar gjort bedömningen att det är bästa lösningen. Planbestämmelsen t1 har sedan granskningen ersatts med tillfällig användningsbestämmelse. Alla användningsbestämmelser har fått en tidsbegränsning.*

I detaljplanen finns E-områden utlagda avseende solenergianläggningarna på taken. I planbeskrivningen anges att tanken är att 3D-fastighetsbildning ska ske så att solenergianläggningarna utgör sina egna fastigheter. Lantmäterimyndigheten ser flera problem med att genomföra solenergianläggningen genom 3Dfastighetsbildning.

Vid 3D-fastighetsbildning är det flera särskilda lämplighetsvillkor som ska vara uppfyllda, vilka inte nödvändigtvis uppfylls i det här fallet. En svårighet blir att avgränsa solenergianläggningen från själva taken och det framgår inte tydligt av planbeskrivningen hur tanken är att avgränsningen ska ske. Det betyder även att det blir svårt att precisera vilka rättigheter som behöver tillskapas för att säkerställa anläggningens funktion. En förutsättning för 3Dfastighetsbildning är att 3D-fastigheten inte bara har faktisk tillgång till nödvändiga anordningar för dess funktion utan även har dessa rättsligt tryggnade. Lantmäterimyndigheten vill även upplysa om att ett E-område är kvartersmark avsett för annat än enskilt bebyggande, vilket även gäller för ett 3D-utrymme. Det

innebär att kommunen kan ha rätt att lösa in området, samt att kommunen är skyldig att lösa in det på fastighetsägarens begäran. Dessa konsekvenser bör vägas in vid valet av att planlägga solenergianläggningen som E-område, eftersom det vid eventuellt inlösen kan ge upphov till oförutsedda ägarförhållanden.

Kommentar: *Hela taket är tänkt att vara en egen fastighet, inte enbart solcellsanläggningen. Planbeskrivningen har förtydligats under avsnittet genomförande. Avgränsning och rättigheter beskrivs mer ingående än tidigare. Taket har också kompletterats med planbestämmelsen C (centrumändamål) på plankartan för att säkra upp att ett tak utan solceller också kan byggas. Båda alternativen ska vara möjliga i detaljplanen. Detaljerade ritningsunderlag kommer behöva tas fram som stöd för en eventuell 3D-fastighetsbildning. Avsikten är att kommunen vill äga taket, vilket gör inlösen av mark till en hypotetisk fråga. Om anläggningen har tillkommit och kommunen säljer vidare finns inte längre behovet att lösa in fastigheten för att uppföra anläggningen.*

Flera synpunkter framförs som rör genomförandefrågor i planbeskrivningen. Redaktionella synpunkter på plankartan har lämnats direkt till handläggaren.

Kommentar: *Planbeskrivningen har förtydligats under avsnittet genomförandebeskrivning. Plankartan är justerad utifrån de redaktionella synpunkter som har inkommit.*

4. REGION UPPSALA

Region Uppsala har två linjer som kommer att trafikera Västerås centralstation; linje 773 och 874. Region Uppsala vill att deras busslinjer beaktas i arbetet och att de får angöra vid tillgänglighetsanpassade hållplatser i det nya resecentrumet. Idag har busslinjerna inte tillgång till tillgänglighetsanpassade plattformar. I övrigt inga synpunkter. (3810)

Kommentar: *Utformningen av resecentrum kommer att följa europeiskt tillgänglighetsdirektiv för resandeanläggningar (TSD). Samma krav finns i Boverkets byggregler (BBR).*

5. KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN (BILAGA 4)

Kollektivtrafikförvaltningen har inkommit med ett flertal synpunkter och medskick i det fortsatta arbetet med resecentrum.

Kommentar: *Många av synpunkterna som tas upp i yttrandet har framförts i tidigare skeden och har tagits med i planeringen av resecentrum inklusive bussterminalen. Kollektivtrafikförvaltningen har medverkat i planprocessen sedan start. Ett flertal frågor kommer att studeras i det kommande arbetet med projektering och regleras inte i en detaljplan. Staden kommer att ha en fortsatt dialog med Kollektivtrafikförvaltningen.*

För att kunna utföra en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, vill Kollektivtrafikförvaltningen lyfta fram vikten av att busstrafiken får en prioritering i anslutande och omgivande gatunät.

Kollektivtrafikförvaltningen lyfter fram vikten av att jobba med beteendeförändringar i ett tidigt skede av byggnationen av nytt resecentrum. Det är viktigt att säkerställa att plattformstaken med hållplatser kommer att skydda resenärer från regn, vind och kyla. Kollektivtrafikförvaltningen anser att det är av vikt att Västerås resecentrum är tillgänglig för alla personer och resenärer och

tycker det är en förutsättning att resecentrum planeras ur ett tillgänglighetsperspektiv. Det är viktigt att nya fastigheter inom området för boende och verksamheter byggs med hög grad av bullerdämpning så att det i framtiden inte blir restriktioner för tåg- och busstrafiken med lägre hastigheter eller andra restriktioner.

Plattformstaken och väderskydd på tågplattformarna bör utformas så att resenärerna kan få ett skydd även vid blåst, regn, snö och kyla. Utformningen bör därmed byggas med en helt annan ambitionsnivå än dagens traditionella utformning.

Kommentar: *Arbetet med beteendeförändringar kommer i ett senare skede. Frågan tas med i det fortsatta arbetet.*

Utrymme för väderskydd har skapats i detaljplanen. Bilderna i planhandlingarna är exempel på utförande.

Utformningen av resecentrum kommer att följa europeiskt tillgänglighetsdirektiv för resandeanläggningar (TSD). Samma krav finns i Boverkets byggregler (BBR).

Bullerberäkningar har tagits fram. Några särskilda krav på åtgärder för bussterminalen finns inte. Det finns också en uttalad målsättning om att elektrifiera delar av bussflottan. Ett antal elbussar finns redan i drift och fler är beställda av Svealandstrafiken. De nya bussarna kommer att bidra till en tystare stadskärna.

Trafikverket ansvarar för plattformstak och väderskydd på tågplattformarna. Bilderna i planhandlingarna är endast exempel på utformning.

Obalansen av antal busslägen österut (26) och västerut (11) kommer att påverka planering och utformning av busstrafiken.

Kommentar: *Kollektivtrafikförvaltningen har varit med i framtagandet av hållplatslägena. Vändmöjligheter finns, till exempel vid den planerade cirkulationsplatsen Hamngatan/Södra Ringvägen.*

Kollektivtrafikförvaltningen ser positivt på att kollektivtrafiken premieras i trafikrummet och påtalar vikten av att använda sig av planeringsstyrd utformning där gång- och cykel och kollektivtrafik prioriteras. Kapaciteten för busstrafiken genom centrum är bristfällig, vilket kan medföra att busstrafiken ökar på Södra Ringvägen delen Kopparbergsvägen – Hamngatan. Hur påverkas framkomligheten för bussar som kör Södra Ringvägen om vägen smalnas av?

Kommentar: *I detaljplanen är Södra Ringvägen flexibelt utformad och ger möjlighet till olika lösningar, där kollektivtrafikens framkomlighet är en viktig aspekt att beakta.*

Yta och storlek för kommersiell busstrafik och tågersättningsbussar på södra sidan framgår inte tydligt. Det måste vara säkerställt att ytan är tillräckligt stor och framtidssäkrad.

Kommentar: *Bedömningen har gjorts att tillräckligt med utrymme finns. Fördelning av antal hållplatser bestäms inte i detaljplanen utan anpassas efter behov. Tillgången till mark är begränsad och överytor kan inte reserveras och samnyttjande av ytor kan behövas.*

Kollektivtrafikförvaltningen tycker att det är ett krav att det finns förutsättningar att införa BRT med längre fordon och spårvagn i bussterminalen.

Kommentar: *Att skapa förutsättningar för BRT och spårvagn i nya resecentrum har varit en förutsättning från projektets start. En*

planbestämmelse som reglerar fri höjd finns. Radier har studerats i förprojekteringen.

För att kollektivtrafikens effektivitet och attraktivitet ska säkras under byggtiden bör en prioritering av framkomligheten för bussarna säkerställas, då en ombyggnation kommer att medföra tillfälliga lösningar för trafiken under flera år. Projektet måste ta stor hänsyn till att tåg- och busstrafik måste fungera väl under byggtiden även om detta genererar utökade kostnader för projektet. Omgivande gatunät och övrig trafikstruktur påverkar funktionen i bussterminalen. Exempelvis Kopparlundens framväxt ökar bland annat risken för ökad trafik på Östra Ringvägen vilket innebär ökad risk för trängsel. Om trafiken stoppas upp i kringliggande gatunät, räcker det inte enbart med att ge kollektivtrafiken prioritet i gatunätet i stationsområdet.

Placering och anslutningar till parkeringsanläggningar i närheten av planområdet kan komma att påverka busstrafikens framkomlighet och det måste tas hänsyn till så att konflikterna med busstrafiken minimeras.

Kollektivtrafikförvaltningen lyfter fram kollektivtrafikens behov (personalutrymmen, resenärsservice och kundmiljöer) i nya resecentrum i sitt yttrande. Även redaktionella synpunkter tas upp i yttrandet. (3830)

Kommentar: *Kollektivtrafikens behov av framkomlighet lyfts i omkringliggande projekt i staden. Signalreglerade korsningar regleras inte i detaljplanen.*

Plats för kundcenter finns inplanerat.

Redaktionella ändringar har gjorts i planbeskrivningen.

6. VÄSTMANLANDS LÄNS MUSEUM

Länsmuseet är positiv till planförslagets intention om en hög ambitionsnivå gällande utformning, materialval och detaljer i den nya bebyggelsen. Länsmuseet är även positiv till att skapa ett resecentrum som överbygger nuvarande barriärer och som är mer tillgängligt och välintegrerat i staden.

Länsmuseet anser att en rivning av byggnaderna i Sigurd 3 innebär att områdets historiska användning blir mindre avläsbar, vilket därmed innebär en viss negativ påverkan på områdets kulturhistoriska värden.

Planförslagets intention är att bygga vidare på stadssiluetten och skapa en ny årsring som symboliserar "det klimatsmarta resandet" genom höga byggnader.

Länsmuseet ställer sig tveksam till om den berättelsen kommer att bli tydligt avläsbar eftersom de nya höga byggnaderna inom resecentrumområdet inte utgör offentliga byggnader eller resecentrum. Länsmuseet vill påtala risken med att stadssiluetten så småningom kan komma att urvattnas och att de äldre årsringarna blir svåra att avläsa i takt med att nya höga byggnader uppförs.

Länsmuseet håller med i kulturmiljöutredningens bedömning om påverkan på riksintresset för kulturmiljö vad gäller vyn från Mälaren och vyn från Djäkneberget. I vyn mot slottet gör Länsmuseet en annan bedömning än utredningen och menar att planförslaget även här skulle ha en viss negativ påverkan för upplevelsen av miljön. Genom att justera byggnadsvolymer, främst genom att sänka byggnadshöjder, skulle den negativa påverkan på riksintresset minska. (3860)

Kommentar: *Se tidigare kommentar till länsstyrelsen.*

Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

7. UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNADSNÄMNDEN

"I detaljplan 1811 beskrivs bland annat nya resecentrum och dess funktioner. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden är positiv till detaljplanens nuvarande utseende. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden betonar att det är viktigt att elever och studerande har goda pendlingsmöjligheter mellan hem och sina skolverksamheter, både inom staden och för de som pendlar till och från plats utanför staden. I många fall byts transportmedel vid resecentrum. Det bör därför finnas goda möjligheter att uppehålla sig i resecentrum vid dessa byten avseende säkerhet, tillgänglighet och bekvämlighet.

Detaljplan 1811 är en del av planprogram Mälarporten. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden gör ett medskick att det kan bli aktuellt inom övriga planprogram Mälarporten, att utreda möjligheten av etablering för verksamheter som ligger inom utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens ansvarsområde." (3720)

Kommentar: *Mälarporten ska omvandla ett nästan 100 hektar stort verksamhetsområde till en blandad stadsbebyggelse. I det pågående planprogramarbetet planeras för verksamheter som ligger inom nämndens ansvarsområde.*

8. FÖRSKOLENÄMNDEN

"I detaljplan 1811 har möjligheten till förskola utretts och placering i planområdet befunnits olämplig ur barnperspektiv. Förskolenämnden finner inte anledning att ifrågasätta denna bedömning.

Förskolenämnden konstaterar att det i stadens centrala delar redan råder brist på kapacitet i förskoleverksamheten. Alla tillskott av nya bostäder, utan att förskolekapaciteten höjs någonstans i närheten, medför därför att bristen på plats i förskola ökar. I varje detaljplan är det därför viktigt att beakta helheten i ett större område avseende kapacitet i förskoleverksamheten. Det är nödvändigt att möjliggöra utökning av förskolans kapacitet någonstans i dessa stadsdelar. Det är väsentligt för områdets attraktivitet och samhällsfunktion att det finns möjlighet att ha sitt barn i förskola i närområdet.

I detaljplan 1811 beskrivs att lämpliga placeringar av förskolor och skolor behöver utredas i ett större sammanhang för hela stadsdelen, vilket görs i arbetet med planprogram Mälarporten. Förskolenämnden instämmer och poängterar att det är absolut nödvändigt att inom planprogram Mälarporten inte bara utreda, utan också möjliggöra utökning av förskolekapacitet. I planprogram Mälarporten ska förskolekapacitet skapas som täcker det behov av förskoleplatser som redan finns och det behov som ytterligare skapas i och med att fler nya bostäder byggs i området." (3840)

Kommentar: *Mälarporten ska omvandla ett nästan 100 hektar stort verksamhetsområde till en blandad stadsbebyggelse med bland annat bostäder, grönstruktur och samhällsfastigheter som till exempel förskolor. Mälarporten kan endast ta ansvar för att ta hand om det behov som uppstår inom området. För att omvandlingen av stadsdelen ska bli ekonomiskt rimlig och genomförbar kan inte Mälarporten lösa det behov som redan finns utanför, utan det måste hanteras separat.*

9. GRUNDSKOLENÄMNDEN

"Alla tillskott av nya bostäder, medför påverkan på skolkapaciteten i området. I varje detaljplan är det därför viktigt att beakta helheten i ett större område avseende kapacitet i skolverksamheten. Det är väsentligt för områdets attraktivitet och samhällsfunktion att det finns möjlighet till grundskola i närområdet.

Resecentrum är en del av Mälarpporten. Lämpliga placeringar av ny grundskolekapacitet behöver utredas och möjliggöras i ett större sammanhang för hela stadsdelen Mälarpporten. I planprogram Mälarpporten måste grundskolekapacitet skapas som täcker det behov som redan finns och det behov som ytterligare skapas i och med att fler nya bostäder byggs i området. I detaljplan 1811 beskrivs om Resecentrum att oskyddade trafikanter för en förbättrad framkomlighet och tillgänglighet. Elever i grundskoleålder reser i många fall med buss och befinner sig då på resecentrum på väg till och från skolan eller vid resor på sin fritid. Grundskolenämnden trycker på vikten av att det är säkerställt att hänsyn tagits till dessa unga resenärers trygghet och säkerhet.” (3900)

Kommentar: *Mälarpporten kan endast ta ansvar för att tillgodose det behov av grundskolor som tillkommer när nya bostäder byggs i området, se svar till Förskolenämnden (8).*

En barnkonsekvensanalys har tagits fram inför granskningen av detaljplanen. Syftet med analysen är att lyfta fram de frågor som är relevanta för barn och unga på ett systematiskt och tydligt sätt, med mål att stärka detaljplanen för Västerås resecentrum ur ett barnperspektiv. Analysen har också gett förslag på förbättringar utifrån tidigare samrådsförslag. Analysen har genomförts parallellt med att förslaget har bearbetats inför granskning.

10. MILJÖ- OCH KONSUMENTNÄMNDEN

Markföreningar – i planbeskrivningen bör det läggas till att markföreningar även finns inom resecentrum, Vasakvarteret och Sigurd 3.

Trafikbuller – det är viktigt att skyddade uteplatser som klarar bullerriktvärdena ordnas i Vasakvarteret för att säkerställa en god boendemiljö och det behöver noggrant följas upp i bygglovskedet. Annan tågtyp är dimensionerande för maximal ljudnivå än vad som redovisas i planbeskrivningen. Det finns beräkning för denna tågtyp i trafikbullerutredningen som bör visas istället.

Skyddszonen kring silon – det behöver förtydligas i planbeskrivningen att skyddszonen inte har ändrats. Utredningarna för verksamhetsbuller och stoft syftar till att belysa de åtgärder som behöver genomföras för att skapa en bra boendemiljö.

Anmälan och tillstånd – redaktionella ändringar behövs i planbeskrivningens text.

Kommentar: *Markföreningar inom planområdet beskrivs samlat under avsnittet Planförslag > Risker och störningar > Förorenad mark. Hänvisning finns till den miljötekniska markundersökningen som finns som bilaga till detaljplanen. I planbeskrivningen framgår utredningens rekommendation att genomföra en riskbedömning med framtagande av platsspecifika riktvärden samt utreda föroreningsituationen för respektive exploateringsprojekt inom detaljplaneområdet.*

Avsnittet om trafikbuller i planbeskrivningen har justerats, se kommentar till Trafikverket. Bilden i planbeskrivningen har inte bytts ut, men en förklarande bildtext har lagts till. Bilden visar godståg som dimensionerande tågtyp (maximal ljudnivå). I beräkningarna för maximalnivåer för uteplatser i Sigurd 3 har tågtypen X50-54 använts då trafikbullerförordningen medger 5 överskridanden per timme så länge inte ljudnivåerna överskrider 80 dBA. Bilden redovisas i bilaga 04 i bullerutredningen.

Att skyddszonen kring silon inte har ändrats har förtydligats i planbeskrivningen.

Text om anmälan och tillstånd har uppdaterats i planbeskrivningen enligt önskemål.

11. TEKNISKA NÄMNDEN

Tekniska nämnden har inte lämnat några synpunkter på själva planförslaget, men har fattat beslut om att lämna följande yttrande:

”En grov beräkning av tillkommande kostnader för drift av allmänna ytor i Västerås nya resecentrum har tagits fram. Kalkylen baserar sig på normala driftkostnader. Bedömningen är dock att dyrare material och mer komplicerade trafiklösningar i denna detaljplan kommer innebära högre driftkostnad än på andra platser i Västerås Tätort. Därmed kan denna kalkyl behöva revideras i ett senare skede när förutsättningarna preciserats, men den bedöms inte bli lägre än vad som framkommer här.

Sammanlagt när resecentrum är planerat att vara klart år 2040 så bedöms driftkostnad bli minst 8,5 miljoner kronor per år varav ca 5,6 miljoner är driftkostnad för markvärme. Beroende på framtida gränsdragningar kommer troligtvis delar av markvärmens driftkostnader att finansieras av fastighetsägare. Den totala driftkostnaden fördelas dock på de olika etapperna som resecentrum byggs ut i och ser ut som följande:

2025, 15% av resecentrum färdigställt. Ca 1,3 miljoner kr/år behövs.

2028, 70% av färdigställt resecentrum. Ytterligare ca 5,5 miljoner kr/år behövs.

2040, resecentrum klart. Ytterligare ca 1,7 miljoner kr/år behövs.”

I beslutet lämnas ett särskilt yttrande från Anna Hård af Segerstad (M), Stefan Lindh (M), Erik Degerstedt (M) och Samuel Stengård (KD):

”Det är väldigt hög driftskostnad för ett så relativt litet område. Här behöver byggnadsnämnden och fastighetsnämnden fundera på om det går att göra ytor mer lättskötta och materialval så att det kostnaderna inte bli än mer dyra. Det behöver också utredas om det går att göra åtgärder som över tid minskar driftskostnaden. Det är centralt att göra upphandlingar som säkerställer en kostnadseffektiv drift och underhåll ser vi som avgörande. Avgörande är att såväl kort- som långsiktigt förvalta skattebetalarnas inbetalade medel på ett ansvarsfullt och effektivt sätt.”
(3920)

Kommentar: *Projektet är platsspecifikt – det ligger i stadens kärna och utgör en entré till staden. Resecentrum är inte bara av betydelse lokalt för Västerås, utan även på en regional och nationell nivå. Det har tidigt funnits en hög ambition uttalad kring utformning och gestaltning, bland annat i den målbild som togs fram 2013. Resecentrum kommer hantera stora flöden av människor, året runt. Det ställer därför högre krav på de allmänna ytorna jämfört med andra områden.*

12. KULTURNÄMNDEN (BILAGA 5)

I kulturnämndens yttrande tas bland annat upp hur centrala Västerås har utvecklats över tid. Nya kunskapsunderlag har tagits fram under 2018 - 2021. Nämnden lyfter även en av översiktsplanens strategier för hållbar utveckling: Kulturarv och utveckling i samklang. Nämnden tar även upp i sitt yttrande att kulturmiljö i lagstiftningen är att betrakta som ett allmänt intresse och att hänsyn därför ska tas till kulturmiljön i samhällsplaneringen. Enligt plan- och bygglagen ska detaljplaner och bygglov vara anpassade till stads- och landskapsbild samt natur- och kulturmiljön på en plats. Kommunen ska också tillse att byggande och planering inte orsakar påtaglig skada på riksintressen. Efter samrådet fram till granskningen har stora bearbetningar gjorts av planförslaget som helhet. Dessa revideringar innebär stora förbättringar för kulturmiljön. (3940, 3970)

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att stor hänsyn har tagits*

till kulturmiljön i nuvarande planförslag. Stora bearbetningar har skett efter samråd. Efter granskning har avsnittet om kulturmiljö i gestaltungsprogrammet vidareutvecklats och kompletterats. Se även kommentar till länsstyrelsen.

13. NÄMNDEN FÖR IDROTT, FRITID OCH FÖREBYGGANDE

”Nämnden för idrott, fritid och förebyggande valde att inte lämna ett remissvar på Dp 1811. Detta yttrande är utifrån Stadsbyggnadsförvaltningens samrådsredogörelse.

Västerås friidrottsklubb har lämnat ett remissvar där förvaltningen står bakom att det är viktigt att se till att man ser över trafiksituationen för barn och ungdomar i nära anslutning till friidrottsarenan samt även till och från resecentrum. Utifrån utvecklingen av hela Mälarporten inte bara Dp 1811 har Västerås friidrottsklubb även nämnt behovet av en ny placering av en inomhusarena vilket skulle innebära att inomhusarenan flyttas från området. Förvaltningen ser även de att det är svårt att behålla inomhusarenan i området.

Förvaltningen ser det även att det är viktigt att skapa nya stråk som bland annat binder samman stadens gröna och blå områden som nämns i den Samlade bedömningen i samrådsredogörelsen.” (3960)

Kommentar: *Frågorna hanteras i det pågående arbetet med planprogram för Mälarporten.*

14. FASTIGHETSNÄMNDEN

”Teknik- och fastighetsförvaltningen för fastighetsnämnden ser positivt på utvecklingen av det centrala området i Västerås med resecentrum i fokus. Huvudsyftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett nytt resecentrum med lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik i en punkt. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra en blandning av verksamheter som kontor, centrumändamål, hotell, parkering, utbildning, bostäder och allmänna platser som park och torg.

Innan detaljplanen antas är det viktigt att genomförandeavtal tecknas med berörda parter för att reglera ansvar och finansiering av genomförandet av resecentrum. Innan antagande ska också exploateringsavtal tecknas med berörda fastighetsägare inom planområdet för att reglera finansiering av genomförandet av allmän plats.” (3980)

Kommentar: *Innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige ska avtal vara tecknade med Corem (tidigare Klövern). Ett medfinansieringsavtal som gäller flytt uppställningsspår till Västerås västra har tecknats mellan Trafikverket och Västerås stad. En avsiktsförklaring gällande samtliga spåråtgärder och plattformsförbindelser i etapp 1 har tecknats i juni 2022 mellan Trafikverket och Västerås stad. I länstransportsplanen finns medfinansiering av busstorget med.*

15. MÄLARENERGI

Värme

”Mälarenergi har viktiga och stora fjärrvärme- och fjärrkylaledningarna inom planområdet, som nämnts tidigare ska de beaktas och att en eventuell flytt bekostas av exploitören.”

”Viktigt att rollen som Västerås Stad har som ledningssamordnare fortlöper och att nödvändiga åtgärder genomförs för att harmonisera med övriga pågående

detaljplaner och projekt inom Mälärporten (exempelvis Ångpannan 10 & 12 samt *Tredje Passagen*). Ledningssamordnare bör säkerställa att eventuella omläggningar av ledningar placeras i framtidssäkrade positioner.”

VA-ledningar

”Det är av stor vikt att det i planen tas höjd för att det finns tillräckligt med utrymme för ledningar som behöver flyttas. Det måste säkerställas att det i Södra Ringvägen och i Västra delen av Vasakvarteret finns utrymme för att förlägga nya ledningar. AO Vatten är osäker på om ytan för att förlägga nya ledningar mellan den västra byggrätten i Vasakvarteret och Hamngatan är tillräcklig stor. Det får inte finnas någon byggkonstruktion ovan området där nya ledningarna ska förläggas.”

Fibra AB

”Viktiga ledningar i området enligt tidigare svar, ev flytt bekostas av exploatör.”

Elnät

”Inom planområdet har Mälarenergi Elnät lågspänning- och högspänningskablar samt en nätstation som behöver flyttas. Flytt av ledningar och nätstation ska bekostas av exploatören. Det är viktigt att Västerås Stad som haft rollen som ledningssamordnare fortsätter med rollen för samordning mot övriga projekt inom Mälärporten samt vara sammanhållande för temporär ledningsflytt inom detaljplanen.”

”U-område för nya kablar som ska flyttas till Kungsängsgatan måste säkerställas i planprogrammet för Mälärporten för att en ledningsflytt ska vara genomförbart. E-område som är avsatt för nätstation som placeras utanför planområdet i närheten av Hamnparken måste säkerställas inom detaljplanen eller i planprogram för Mälärporten för att möjliggöra elförsörjning till södra delen av kvarteret Sigurd.”

”Mälarenergi Elnät emotsätter sig inte krav på speciell gestaltning av nätstationen vid Vasakvarteret eller att speciell gestaltning anordnas runt stationen så länge grundläggande funktionella krav uppfylls. Av texten kan inte utläsas vad kravet innebär i faktisk utformning eller vilken kostnad detta medför. Den merkostnad som uppstår kopplat till gestaltning kan inte bekostas av Mälarenergi Elnät. Det måste således framgå i planhandlingen vem som bekostar eventuella merkostnader som uppkommer till följd av gestaltning, både vid uppförande och vid löpande underhåll, då Mälarenergi Elnät inte har möjlighet att få täckning för dessa kostnader enligt gällande regelverk för elnätsverksamheten.” (3780)

Kommentar: *Detaljplanen tar hänsyn till synpunkter om att flytt av ledningar bekostas av exploatör, vilket finns beskrivet i planbeskrivningen. Det arbete med ledningssamordning som pågår är tänkt att fortsätta även efter detaljplanens antagande.*

Angående yta för VA-ledningar i Södra Ringvägen och i västra delen av Vasakvarteret har dialog förts inom ledningssamordningen och bedöms vara utredd. Plankartan är anpassad efter detta och säkerställer u-område för ledningarna närmast Hamngatan.

I pågående arbete med planprogrammet för Mälärporten tas den nya nätstationen och ledningar i Kungsängsgatan med i planerna. Detta kommer sedan följas upp i kommande detaljplanearbete.

Omsorgsfull gestaltning behöver inte medföra en högre kostnad om man börjar arbeta med frågan i ett tidigt skede. Tanken är inte att det ska behöva uppstå en merkostnad. Det kan handla om belysning, material men framförallt om hur detaljer utförs.

Företag, intresseorganisationer, politiska partier och angränsande

Kommuner

16. SKANOVA

”Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningssåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. (3480)

Kommentar: *Skanova har ledningar inom området som berörs och kommer att vara i behov av omläggning. Detaljeringsgraden för exakt vilka får kommande projektering utvisa. De berörs också i olika skeden av byggnationen. Det finns gott om nya ledningsvägar att låta dem gå med i, men flytt och omläggning blir en kostnad som projektet får bära.*

17. VATTENFALL

”Vattenfall Eldistribution noterar i uppdaterade planhandlingar samt i framtagna samrådsredogörelse att ny ledningsdragnings föreslås vilket innebär att Vattenfall Eldistributions elnätsanläggningar inte kommer att påverkas.” (3520)

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna.*

18. POSTNORD

Postnord har inga synpunkter på förslaget men har lämnat information kring postutdelning i området. PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placering och standard på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. (3600)

Kommentar: *Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna.*

19. CYKELFRÄMJANDET (BILAGA 6)

”Antal publika cykelparkeringsplatser är 3000, räcker det för en växande stad? Områden bör reserveras för utbyggnad av säker cykelparkering för att möjliggöra fler kunder (pendlare) till resecentrum. Beakta att Mälardalens högskola nu blivit universitet vilket kan ge många fler cyklister i staden och vid Resecentrum. Detta kan ställa krav på en stor diversifiering av typ av cykelparkering, säkra för arbetspendlare som kostar samt gratis enklare för studenter.”

”Sammanfattning: Det liggande förslaget för projekt Mälarporten har blivit något justerat för cyklister i Västerås. Några fallhöjdsmeter är borttagna för en cyklist överfart via Sigurdspassagen, men på en bekostnad av en plankorsning med Södra Ringvägen. Nu blir det viktigt att arbeta fram en så cykelvänlig plankorsning som möjligt, med en Cykelöverfart. Planen lämnar öppet för två eller fyra filer på Södra Ringvägen. För cyklister och Västerås cykelvägnät är det avgjort bäst med en fil i vardera riktningen. Även korsningen med Kungsängsgatan bör få motsvarande utformning för att inte bygga in en svag länk i cykelvägnätet. Cykelfrämjandet ser positivt på den ”tredje passagen i nordväst”, men anser inte att arbetet med Mälarporten/Resecentrum kan luta sig mot en så oviss lösning, utan Mälarporten/Resecentrum måste göras till en så bra bit i cykelvägnätet som möjligt i sig självt. Det är avslutningsvis viktigt att redan nu dimensionera för Västerås framtida befolkningstillväxten och framtida hållbara transportmedel som alla typer

av cyklar; i synnerhet nu när vi fått ett universitet till staden.” (3730)

Kommentar: Idag finns ca 1 300 cykelparkeringsplatser, varav ca 1 100 av dessa finns på den norra sidan. I och med utvecklingen av resecentrum och kvarteren som ingår i planen kommer antalet allmänna cykelparkeringsplatser uppgå till ca 3000 och antalet privata cykelparkeringsplatser ytterligare ca 2000. I och med att antalet allmänna cykelparkeringsplatser mer än dubblas räknar Stadsbyggnadsförvaltningen med att det är tillräckligt en tid framöver, men vi planerar också för ännu fler cykelparkeringsplatser i närhet till detaljplaneområdet för att ta höjd för framtida efterfrågan. Denna förutsättning tas med i planprogramarbetet för Mälarporten.

Förtydligande har gjorts i planbeskrivningen gällande kopplingar för oskyddade trafikanter. Att reglera exakt utformning för hur överfarten för cyklister utformas förbi Kungsängsgatan och Södra Ringvägen i anslutning till Vasaparken är ej möjligt i detaljplanen. Det är en senare process, och därför går det inte att beskriva i detalj hur det kommer se ut i dagsläget. Men framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister kommer vara en viktig förutsättning i arbetet med den framtida detaljprojekteringen. Utformningen och användningen av marken i och i anslutning till resecentrum handlar om avvägningar mellan olika intressen. I den gång- och cykelflödesanalys som gjorts av Spacescape visas att den koppling som har störst potential för höga cykelflöden förbi järnvägen är den så kallade tredje passagen, och eftersom den är lokaliserad utanför detaljplanens område arbetas det med i planprogrammet för Mälarporten. Inom detaljplanen är ambitionen att skapa så bra kopplingar som möjligt för fotgängare och cyklister över järnvägen, men då markytan är begränsad är det svårt att få till lutningar som är godtagbara för cyklister i Kungsängspassagen. Men förutsättningarna och lutningarna för kopplingen vid Sigurdspassagen har förbättrats i förslaget under planprocessens gång.

20. NATURSKYDDSFÖRENINGEN

” I samrådet lyfte Naturskyddsföreningen det framtida klimatet och klimatanpassning av stationsområdet. Föreningen förde också fram kravet att samtliga perronger ska täckas helt av tak för att skydda resenärerna mot både sol och regn. Det framgår inte i texten i detaljplanen att perrongerna är helt täckta av tak men enligt figurer tycks så vara fallet. Det skall tydligt framgå i texten också. Det framgår inte i detaljplanen vilka regnmängder som området kan ta hand om och filtrera innan vattnet rinner ut i Mälaren. Det borde redovisas tydligare. De olika magasinerna skall klara minst ett 100-årsregn eftersom det i framtiden förmodligen kommer att betraktas som ett 10-årsregn eller 20-årsregn. Naturskyddsföreningen menar att det skall skrivas som ett krav i detaljplanen att taket och andra lämpliga ytor så långt möjligt och kostnadseffektivt skall utformas så att de kan förses med solceller i någon lösning. (3870)

Kommentar: Trafikverket ansvarar för plattformstak och väderskydd på tågplattformarna. Bilderna i planhandlingarna är endast exempel på utformning. Planbeskrivningen har förtydligats gällande mängder för dagvattenhantering. I planbeskrivningen och dagvattenutredningen beskrivs även skyfallshantering vid ett 200-årsregn, vilket bedöms vara tillräckligt enligt Mälarenergi.

Gällande lagstiftning medger inte att detaljplanen ställer krav på att tak skall utformas med solceller. Däremot ges möjligheten.

21. TIM-PENDLARE (BILAGA 7)

Föreningens erfarenhet är att resandet har utvecklats betydligt snabbare än vad Trafikverkets (och dess föregångares) prognoser upprepade gånger har visat. Den "oväntade" trafikökningen har lett till överbelastning av järnvägen på många håll, inklusive att många stationer är underdimensionerade. För Västerås del tillkommer nu även en ny snabb tågförbindelse Stockholm – Oslo vilket gör att tågtrafiken och antalet resenärer kan komma att växa snabbt, oavsett vad Trafikverkets prognoser säger.

"En utbyggnad av nuvarande stationshus, inklusive en ny rymligare gångbro, skulle avsevärt förenkla byggprocessen och även spara kostnader. Funktionaliteten för trafik och resande skulle bli ungefär likvärdig med stadens förslag, och störningarna under byggtiden skulle sannolikt bli mindre."

"Vi anser att den provisoriska gångbron ska vara kvar åtminstone tills den slutliga Etapp 2 byggs. Den har flera fördelar:

- Den ger en kapacitetsförbättring som gör att Etapp 2 kan senareläggas, troligen minst 10 år. Detta bör vara samhällsekonomiskt lönsamt, vilket TrV har att beakta.
- Den ger betydligt kortare gångvägar till plattformarna från bussterminal och parkeringsanläggningar (se punkt 5), båda i den östra och mellersta delen av området."

Viktigt att den provisoriska gångbron förses med rulltrappor. Västerås stad bör kunna påverka Trafikverket och eventuellt vid behov medverka till extra finansiering.

Kommentar: *Trafikverket ansvarar för uppförande av tillfällig bro samt tillgänglig plattformsförbindelse. I deras standardutförande ingår inte rulltrappor, men däremot hiss. Rulltrappor är en kostnadsfråga, men framförallt en utrymmesfråga. Befintliga perronger tar slut där bron föreslås, vilket gör att rulltrappor endast kan placeras på samma sida där en trappa går ner. På grund av plattformens bredd ryms inte rulltrappa och trappa bredvid varandra. Brons placering tar hänsyn till det utrymme som behövs för byggnation av etapp 1.*

Om den provisoriska bron ska vara kvar tills etapp 2 byggs bestäms inte av Västerås stad utan av Trafikverket.

Pendlarparkering till rimlig kostnad måste finnas. Det finns pendlare bosatta perifert i staden, på landsbygden eller i tätorter spridda kring Västerås centralort. Parkeringen måste vara ekonomiskt överkomlig för pendlarna.

Kommentar: *Pendlarparkering kommer att finnas inom cirka 500 meters avstånd från entrén. Parkeringen hamnar därmed utanför detaljplanens område och hanteras i det pågående arbetet med planprogram för Mälarporten. Utformningen och användningen av marken i och i anslutning till resecentrum handlar om avvägningar mellan olika intressen. Utbyggnaden av Mälarporten beräknas pågå under en lång tid och på kort sikt kommer det finnas markparkeringar som tillfälligt kan nyttjas för pendlarparkering. Kostnad för parkering regleras inte i detaljplanen.*

Utrymmen med sittplatser som medger läs- och datorarbete måste finnas. Dessa utrymmen ska vara väl tempererade. Väntutrymmen utomhus på plattformarna bör förses med både tak och effektiva vindskydd.

Kommentar: *Det exakta innehållet i resecentrum regleras inte i en detaljplan*

men synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet. Utrymmen för personal och service för resenärer kommer att finnas. Trafikverket ansvarar för plattformstak och väderskydd på tågplattformarna.

”Vi har tidigare framhållit att spåren även fortsättningsvis bör ligga i ytläge. Det är den enklaste lösningen som ger minst störningar under byggtiden. Det har även andra fördelar. Vi har svårt att se några fördelar för resenärerna och tågtrafiken med att gräva ner spårområdet. Vi har tidigare framfört att det är av yttersta vikt att all tågtrafik, liksom anslutande busstrafik samlas på ett enda ställe i staden, med snabba och bekväma övergångar mellan olika trafikslag. Ett centralt läge ger kortast möjliga accesstid till tåg och regional busstrafik för majoriteten resenärer. Vi har starkt avvisat tidigare debattförslag som avsett att förlägga resecentrum perifert norr om tätorten. Vi konstaterar att föreliggande förslag tillfredsställer våra önskemål i detta avseende.” (3750)

22. YIMBY (BILAGA 8)

Yimby stödjer planförslaget i sin helhet med de justeringar som kan föranledas av detta yttrande.

Stadsbyggnadsprojektet Mälarporten med nu aktuell detaljplan för Resecentrum är Västerås största och viktigaste stadsbyggnadsprojekt i modern tid. Nu när de tre detaljplanerna för Kopparlunden också vunnit laga kraft stärks de urbana sammanhangen runt barriären Cityringen. YIMBY anser att granskningsförslaget ytterligare stärker både dessa fysiska och visuella sammanhang. För med genomförande av denna detaljplan tar innerstaden ett ganska stort kliv över Cityringen.

Om Sigurdkvarteret: ”Det är sällan optimalt med öppna kvarter med detta centrala läge och vi förordar fortfarande slutna kvarter här, men vi ser försiktigt positivt på föreslagen gårdslösning förutsatt att det finns verksamhetslokaler med ingångar på storgårdskvarterets insida.”

Om Vasakvarteret: ”Vi förstår att det upphöjda landskapet är en del av den allmängiltiga gestaltning – och stadsbyggnadsidéen, men vi känner spontant att idén med uppbyggt landskap ger väldigt få kopplingar och istället ger suboptimerande effekter från byggnader till Södra Ringvägen/Hamngatan. Resecentrum behöver sitt upphöjda landskap för att fylla sin funktion. Vasakvarterets bostadshus med tillhörande verksamhetslokaler behöver koppling till Cityringen och Vasaparken. Det gröna landskapet är viktigt, men en grön diagonal axel skulle kunna bibehålla mycket det gröna landskapet och fortfarande justera placeringen närmare Hamngatan/Södra Ringvägen.

”Det är oerhört tacksamt att Resecentrumets gestaltning fortfarande håller toppklass trots ekonomisk bantning. Det är således väldigt viktigt att plankartans bestämmelser inte är flexibla – så att gestaltningen även håller i lov – och genomförandeskedet.”

”Att göra en riktig stadsgata av Södra Ringvägen bör vara klart förtjänstfullt för den fysiska kopplingen mellan planområdet och City, men ett avsmalnande till två filer bör kanske föranledas av en trafiksekvensanalys eller liknande innan antagande. För vår del är avsmalnandet klart positivt, men bedöms det bli störningar i närtid är det kanske värt att utreda. Fyra entréer till Resecentrum kommer över tid kraftigt minska personbilstrafiktrycket i planområdet framför allt vid kortare angöring. I övrigt är ju allt sin ordning att bilen ska ha en starkt underordnad plats i en växande kollektivtrafikhubb.” (3820)

Kommentar: *Detaljplanen föreslår ett uppbyggt landskap kring Vasakvarteret, men möjliggör även att de två husen byggs direkt i markplan. Utredning av olika trafikfrågor har gjorts och sammanställts i ett Trafik-PM som finns som bilaga i planhandlingarna. I arbetet med planprogram för Mälarporten utreds också konsekvenser för trafiken i ett större perspektiv. Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för övriga synpunkter. Detaljplanens utformning kommer inte att ändras inför ett antagande.*

23. VÄSTERÅS HANDEL

Västerås Handel är mycket positiv till att Västerås Stad utvecklar stationsområdet. Stationsområdet är och ska vara stadens infrastrukturella knutpunkt och entrén till Västerås. På stationen ska besökaren känna sig välkommen och tydligt visas vidare om inte just stationsområdet i sig själv är destinationen. Av den anledningen har Västerås Handel ett antal synpunkter/krav för att göra stationsområdet än bättre:

- Gående ska inte passera Södra Ringvägen i markplan utan via en ramp över vägen (förslag bilagt yttrandet).
- Cykeltunneln under Södra Ringvägen bevaras, främst för cyklister.
- Antal nuvarande körfält på Södra Ringvägen ska vara kvar som idag.
- Antalet angöringsplatser i resecentrums närhet måste ökas kraftigt.
- Fler parkeringar inom stationsområdet. P-platserna i Punkt och Mimerkvarteren får inte räknas in, då de är beräknade för verksamheten i centrum respektive Mimerkvarteren.
- Rampen över spårområdet görs endast för gående. Cyklister hänvisas till Hamngatan alternativt måste leda cykel.
- Höjden på de två punkthus som föreslås i Vasakvarteret begränsas. Nuvarande förslag upplevs som en barriär mot Mälaren från city och Vasaparken.
- Väderskydden på perrongerna måste vara bredare om dom ska utgöra något skydd. (3760)

Kommentar: *Möjligheten att bygga en passage (bro) över Södra Ringvägen har studerats tidigare. Bron bedöms bli otrygg och nyttjas av få människor då bussterminalen kommer generera många rörelser i markplan. En bro över Södra Ringvägen som landar i Vasaparken ger negativa konsekvenser för parken eftersom träd behöver tas bort. De två alternativ som föreslås i yttrandet placeras i blickfånget framför resecentrum och tar över fokus gestaltningsmässigt, vilket bedöms som negativt i det här fallet. Bron blir en ny barriär och ökar dessutom projektets kostnad.*

Cykeltunneln under Södra Ringvägen föreslås fyllas igen och passagen sker i markplan. Detta för att skapa gång- och cykelstråk med godtagbara lutningar enligt standard och underlätta för ledningsdragnings i Södra Ringvägen. Dessutom ökar tryggheten och bättre förutsättningar för stadsmässighet skapas genom att byggrätter med lokaler i bottenvåning möjliggörs. Om tunneln blir kvar kan inte nya byggrätter skapas och lutningarna för gående och cyklister blir för branta, vilket innebär att kritiken från samrådet kvarstår. Detaljplanen är flexibelt utformad vad gäller antalet körfält på Södra Ringvägen, men det totala vägområdet minskas för att ge mer utrymme för fotgängare och cyklister. I det bredare vägalternativet tas ett avsvängningsfält bort jämfört med nuläge.

Marken som är stationsnära är begränsad och bör i första hand upplåtas åt andra funktioner än långtidsparkering. Angöringsplatser kommer att finnas på båda sidor av spåren. Ur handelns synpunkt borde det vara en fördel att ha

pendlare som parkerar inne i stadskärnan då de kan passa på att uträtta ärenden samtidigt. Parkerar de i direkt anslutning till resecentrum rör de sig inte i stadskärnan alls. Utbyggnaden av resecentrum kommer att ske i etapper och över lång tid. Staden har möjlighet att ordna tillfälliga lösningar för pendelparkering i närområdet innan marken blir bebyggd.

Idag upplevs järnvägen som en barriär. Ett viktigt syfte med planen är att överbrygga barriären och kunna ta sig över järnvägen, både till fots och med cykel. Gång- och cykelflödena vid resecentrum bidrar även till den önskan som finns i målbilden för Västerås innerstad om att skapa levande stråk som knyter samman hela staden ner mot Mälaren så att allt hänger ihop i en enda stor innerstad. Människor, flöden och stråk bidrar till trygghet och även handelsunderlag. Om vi tar bort cykelflödet försvinner en stor del av flödet. Se kommentar till länsstyrelsen angående Vasakvarteret.

Trafikverket ansvarar för plattformstak och väderskydd på tågplattformarna. Bilderna i planhandlingarna är endast exempel på utformning.

24. MODERATERNA (BILAGA 9)

Detaljplanen behöver ändras så att resecentrum prioriterar resenärerna framför cyklister på bron över järnvägen. För att kunna cykla över bron krävs långa ramper för att åstadkomma rimlig lutning. Dessa ramper är dyra att bygga plus att byggrätter i ett attraktivt läge går förlorade. Rampen på norra sidan kommer dessutom att upplevas som en mur mot city. Det är direkt olämpligt att blanda resenärer med en strid ström av cyklar, mopeder, elsparkcyklar, skateboard etc. som bara ska passera över järnvägen via stationen.

Ger en otrygg och stökig miljö. Det är dessutom inte långt till befintliga cykelbanor under järnvägen vid Pilgatan och Hamngatan. Cykelramperna försämrar också angöringen till resecenter för resenärer, som kommer med bil.

Mälarporten och resecentrum är ett stort område, som klarar en hög exploatering och moderaterna ser gärna att området har högre byggnader.

Det behövs ett större fokus på resenärerna och en placering av resecentrum så att nuvarande station kan vara kvar och användas tills den nya är klar. Det nya resecentrumet ska också sträcka sig över Södra Ringvägen så att resenärerna inte behövde passera över gatan i markplanet och det ska även fungera som gångbro över järnvägen för bl.a. boende i Östra hamnen och på Lillåudden. Självklart ska det vara möjligt att som gående ta med och leda en cykel över bron.

Kommentar: *Se kommentar till Västerås handel.*

Detaljplanen grundar sig i den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet (ÖP 64). Ett av de sex övergripande målen att länka samman staden och överbrygga barriärer. För att förstärka Stationsområdets samband med centrala Västerås och de sydöstra stadsdelarna föreslogs nya passager över och under järnvägen. Den fördjupade översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 2013-10-03. Eftersom sammanlänkningen är av stor vikt har det också tagits med i detaljplanens syfte.

Cykelramperna försämrar inte för dem som angör med bil då de är helt åtskilda.

Resecentrum är utvecklat för resenärerna. Det kommer finnas både snabbstråk och stråk anpassade för funktionshindrade. Befintliga cykelstråk kompletteras och förbättras. Ett mer finmaskigt nätverk för oskyddade trafikanter skapas vilket gynnar både resenärer och invånare. Vi ansvarar för människors säkerhet, det går inte att bygga och ha nuvarande station kvar under

byggtiden. Det är en risk för människor som inte heller Trafikverket accepterar.

Flexibiliteten i förslaget till detaljplan är minimal och måste öka då all erfarenhet visar att behov av ändringar ofta uppstår i stora projekt under genomförandet och det måste detaljplanen medge. Detaljplanen ska göra det möjligt att bygga ett nytt resecentrum men ska inte i detalj reglera hur resecentrumet ska se ut.

Kommentar: *Detaljplanen är flexibelt utformad i avseendet att flera olika markanvändningar tillåts inom både Vasakvarteret och Sigurdkvarteret.*

Detaljplanen är mycket komplex av följande skäl:

- Placering av byggnadsverk nära spårområde är styrt av ett regelverk från Trafikverket. Detaljplanen måste säkerställa att förslaget uppfyller detta regelverk.

Flera fastighetsägare berörs. Om Västerås stad hade ägt all mark – och därmed haft rådighet över all mark – hade detaljplanen i teorin kunnat göras mindre reglerad.

- Gränsdragning mellan allmän platsmark och kvartersmark behöver klargöras, annars blir det en alltför osäker investering för Västerås stad.

- Tredimensionell fastighetsbildning behövs för kommande genomförande och investering. Olika markanvändningar föreslås för olika marknivåer.

- En möjlig ingripandegrund som kan ge länsstyrelsen rätt att upphäva en detaljplan är hälsa och säkerhet (t.ex. risk och buller). I sitt samrådsyttrande framförde länsstyrelsen synpunkter kring detta.

Planområdet innefattar byggnation över och intill en järnväg, vilket ställer större krav på redovisning och reglering genom planbestämmelser för att säkerställa att riktlinjer och riktvärden uppnås. Av erfarenhet är det mycket svårt att ha en flexibel detaljplan med de förutsättningarna.

- Planområdets läge är centralt och utgör en viktig entré till staden där många människor kommer att röra sig. Därför ställs också högre krav på gestaltning och utformning.

Helhetsekonomi kommer att presenteras i samband med att detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Taket är trots nedtoningen fortfarande för dominerande och kostnadsdrivande. Det ger inte heller ett väderskydd för de som passerar över bron utomhus. Fortsatt bearbetning av taket behöver göras och detaljplanen ska vara så flexibel att taket kan utformas på ett mer funktionellt sätt.

Kommentar: *Takutformningen är en bärande del i gestaltningen och projektets grunduppdrag.*

Gestaltningssidén för resecentrum är "En stad, ett tak, ett landskap". Visionen är att det nya resecentrumet ska samla hela stadens infrastrukturella knutpunkt i ett landskap under ett tak. Taket ska välkomna besökare till Västerås samtidigt som det ger resecentrum en tydlig identitet. Förslaget har bearbetats och har en enklare utformning av taket nu jämfört mot tidigare. I målbilden som togs fram 2013 står bland annat att "Gestaltningen av det nya resecentrumet i Västerås är speciellt viktig och ska utmärka sig självständigt och kraftfullt." Målbilden låg till grund för framtagandet av förslaget, som sedan bearbetats under planprocessens gång. Det har vid återkommande tillfällen genom olika politiska beslut gjorts ställningstaganden för den gestaltning som föreslås i detaljplanen, se sidan 10-11 i planbeskrivningen.

Utöver vad som tidigare nämnts krävs följande konkreta ändringar:

1. Nuvarande antal körfält på Södra Ringvägen är kvar så att kapacitet finns för

ökade trafikflöden.

2. Möjliggöra för gående att komma till Västerås station utan att behöva korsa Södra Ringvägen i markplanet.
3. Cykeltunneln under Södra Ringvägen ska vara kvar.
4. Möjliggöra för en lättare konstruktion av ramperna med särskilt fokus på rampen på norrsidan som kan riskera att upplevas som en mur mot city.
5. Den provisoriska stationen som resenärerna kommer att vara hänvisade till från det att nuvarande station stängs till resecentrum invigs, vilket tar minst 3 år, erbjuder rimlig komfort. Det ska till exempel finnas möjlighet till rulltrappor och bra möjligheter att kunna lämna och hämta med bil.
6. Antalet parkeringsplatser i anslutning till resecentrum måste kraftigt öka. Till exempel kan inte parkeringar i Punkt inräknas som pendlarparkeringar för stationen.
7. Hamngatans och Pilgatans passager under järnvägen byggs om så att höjdrestriktionerna försvinner och så att det blir mer plats för gående och cyklister. (3580)

Kommentar: *Se tidigare svar till Västerås handel och till TIM-pendlare.*

25. LIBERALERNA

”Det är positivt att detaljplanen har omarbetats efter samrådet i syfte att förenkla genomförandet och minska kostnaderna för projektet. Det nya förslag som nu presenteras innehåller en enklare utformning av taket, kraftigt minskade investeringsvolymerna och goda förutsättningar för kommersiell verksamhet. Sammantaget tycker vi att det nu är en bättre avvägning mellan estetisk kvalitet och varsamt nyttjande av skattemedel. Inför antagandet av detaljplanen finns det dock en kvarstående fråga som är av särskild vikt för Liberalerna nämligen utformningen av Södra Ringvägen.

I en växande stad behövs bra och fungerande trafiklösningar för alla färdmedel, inte minst kring ett resecentrum. I det nya förslaget finns två olika utformningar av Södra Ringvägen. I det ena alternativet behålls vägens två filer i varje riktning. Det är ett bra förslag och det är då givetvis viktigt att den utformningen ska gälla för Södra Ringvägen både öster och väster om Kopparbergsvägen. Det andra alternativet innebär dock att Södra Ringvägen smalnas av till bara ett körfält i vardera riktningen. Detta för att aktivt göra det svårare att transportera sig med bil i den delen av city. Det är något vi liberaler inte kan ställa oss bakom. Bilen är en viktig del i många västeråsares vardag och så kommer det att vara under lång tid framöver. För Liberalerna är det viktigt att stadsplaneringen inte ska förhindra invånarna att ha bil – vare sig i city eller på annan plats. Att behålla Södra Ringvägens två filer i varje riktning ger även en betydligt större flexibilitet för framtiden.” (3640)

Kommentar: *Detaljplanen möjliggör att Södra Ringvägen kan utformas med två filer i vardera riktningen. Detaljplanens utformning ger en flexibilitet, dvs vi behöver inte redan nu bestämma hur vägen ska se ut i framtiden. För närvarande pågår planering och utveckling av både Mälarporten och centrum där frågan om Södra Ringvägens framtida roll hanteras och diskuteras. En smalare vägutformning ger bättre framkomlighet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister som ska till, från eller passera resecentrum. Det ger också utrymme för ett gång- och cykelstråk längs Vasakvarteret, vilket bidrar med mer aktivitet och rörelse i området och därmed ökad trygghet. Ett smalare vägalternativ blir en mindre barriär, vilket även är en fördel ur ett barnperspektiv.*

26. ESKILSTUNA KOMMUN

”Det är väldigt positivt för Eskilstunaborna med denna satsning på att utveckla Västerås resecentrum, då det tillgängliggör fler arbetsplatser med smidiga byten mellan tåg och buss. Även omvänt gynnas Västeråsbornas möjligheter att smidigt pendla till såväl arbete som studier i Eskilstuna med kollektivtrafiken. Att det etableras arbetsplatser direkt vid resecentrum är förstås mycket intressant sett till restid med tåg från Eskilstuna. Det här är ett steg till att kommunerna ingår i en gemensam arbetsmarknad vilket vi har som mål inom arbetet med fyra Mälarstäder. Att städerna nu delar på ett Universitet ger också behov av smidigare kommunikationer mellan städerna, så dessa utvecklingsplaner är helt i linje med strävan att knyta Västerås och Eskilstuna tätare samman.” (3590)

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna.

27. HALLSTAHAMMARS KOMMUN

Kommunstyrelsen i Hallstahammar har beslutat att samhällsbyggnadsenhetens skrivelse ska överlämnas som kommunstyrelsens yttrande över detaljplanen. ”Förvaltningen är positiv till detaljplanen och utvecklingen av resecentrum i Västerås. Det är bra för Hallstahammars kommuns invånare att det i regionen finns ett resecentrum som underlättar för kollektivt resande där man som resenär med lätthet kan förflytta sig mellan olika transportmedel och att det är enkelt att orientera sig. Det ska bli intressant att följa projektet och vi ser framemot genomförandet av detaljplanen. En viss oro kan vi känna inför finansieringen och risken att detta stora projekt kan konkurrera ut genomförandet av mindre projekt i den regionala länstransportplanen.” (3680)

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen tackar för synpunkterna.

Fastighetsägare

28. JERNHUSEN (BILAGA 10)

Bakgrund

”Jernhusen äger tillsammans med Västerås Stad bolaget Västerås Central AB (VCAB), som är ägare till fastigheten Stationen 1. Detta yttrande redovisar Jernhusens synpunkter på förslaget till detaljplan för Västerås framtida resecentrum samt Jernhusens synpunkter så som delägare i VCAB. Enligt VCABs bolagsordning ska bolaget äga, utveckla och förvalta mark med tillhörande anläggningar. Jernhusens reflektioner och synpunkter bottenar i första hand i Jernhusens erfarenheter från liknande projekt runt om i Sverige.”

Kommentar: Västerås stad vill förtydliga att staden äger 49 % av Västerås Central AB och Jernhusen 51 %. Precis som Jernhusen själva skriver i sitt yttrande bottenar deras reflektioner och synpunkter på detaljplanen från erfarenheter av liknande projekt, det vill säga det är inte Västerås Central AB som står bakom synpunkterna som lämnas i yttrandet.

Befintligt resecentrum

”Vi bedömer att befintligt stationshus uppfyller i huvudsak dagens resenärsbehov gällande resenärsservice, men i rusningstrafik finns det brister främst i nuvarande lyftpaketskapacitet. Resenärsutrymmena upplevs som lite begränsade men bedöms kunna utvecklas genom utbyggnad och andra åtgärder för att möta den beräknade framtida ökningen av resandet vid Västerås resecentrum. Dagens väntsalsfunktion

säkerställs genom VCABs hyresgäst Svenska Reseterminaler AB ("SRAB"). SRAB samordnar trafikföretagens behov av väntsalsfunktioner. Därför är en dialog med SRAB av stor vikt både avseende tillfällig och ny permanent station."

Kommentar: *Dagens station har brister i sin kapacitet, det slår Trafikverket och Västerås stad fast i en analys. Kapacitetsbristen beror på ett för litet stationshus, för trånga passager och små vänthallar. Perrongerna, trapporna och rulltrapporna och hissarna är för smala och det saknas tillräckligt väderskydd på perrongerna. Sammantaget gör det att det i rusningstrafik blir trängsel och köer i trapporna, rulltrapporna och hissarna, särskilt vid dåligt väder då många resenärer väntar uppe i glasgången ovan spåren för att få väderskydd.*

Den nuvarande stationen byggdes 1997 enligt dåtidens förutsättningar och sedan dess har både Västerås befolkning och resandet i regionen ökat betydligt mer än förutspått. Enligt Västerås stads befolkningsprognos kommer 80 000 fler personer att bo i Västerås år 2050 jämfört med nu. Det kräver anpassningar i hela staden och samhället, bland annat behövs ett nytt resecentrum som kan hantera större flöden av människor. 10 000 nya bostäder planeras inom 1 km från Västerås resecentrum (Kungsängen, Ängsgärdet, Kopparlunden). Resecentrum är viktigt för att klara det ökade resandet och behovet av hållbar stadsutveckling i närområdet. Behovet av att knyta samman stadsdelarna på båda sidor om järnvägen har ökat.

Prioritera resenären

Väntsals öppettider bör motsvara kollektivtrafikens dygnstrafikering för att kunna erbjuda en attraktiv väntsal. Föreslagen utformning innehåller ett flertal mindre väntsalar i stationsbyggnaden, över spåren och i anslutning till plattformarna. Jernhusens erfarenhet visar att det är svårt att åstadkomma en attraktiv och trygg miljö med sådana lösningar. Resenärerna vill ha tydlig resenärsservice vid en samlad punkt och inte utspritt över ett flertal olika entréer. Detaljplanen behöver tydliggöra vilken funktion som Vasapaviljongen ska bidra till. Jernhusen bedömer att det varken finns resenärs- eller kommersiellt underlag för att sprida ut resenärsfunktionerna till ytterligare en målpunkt inom resecentrum.

Kommentar: *Planförslaget prioriterar resenären. Flera aktörer är inblandade i projektet och vi har olika perspektiv. Trafikverket vill ha två passager över spåren eftersom bangården efter ombyggnad blir lång och smal. Tidigare studie visar att det inte går att ha åtta spår i bredd, därför planeras för sex genomgående spår och med dubbla hållplatslägen vilket innebär en fördubblad kapacitet. Två passager över spåren fördelar resenärflödet och motverkar spårspring, något som är ett problem i dag. Västerås stad vill bygga stad; det finns ett uttalat mål att integrera resecentrum bättre i staden vilket görs genom fler entréer och passager över spåren. Stadsdelar på båda sidor av spåren knyts ihop. Jernhusen är ett fastighetsbolag specialiserat på järnvägsnära fastigheter och prioriterar liksom andra aktörer sina egna intressen.*

Vasapaviljongens funktion är tänkt att vara flexibel eftersom vi inte vet framtidens behov exakt. Planbestämmelsen reglerar att användningen ska vara centrumändamål kopplat till resecentrum.

Bytespunkter för multimodalt resande

"För att skapa en bra bytespunkt som är säker måste prioriterade trafikslag (fotgängare, cyklister och kollektivtrafik) ges en tydlig prioritering i stadsrummet. Jernhusen anser att en mera optimerad trafiklösning av Södra Ringvägen måste till

för att integrera Västerås nya resecentrum i framtida Västerås stad. I det omarbetade förslaget till detaljplanen minskas barriären av Södra Ringvägen vilket är bra, men det är extra viktigt att fatta framtidssäkrade beslut genom att tydligt prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.”

”För en effektiv bytespunkt är en väl utbyggd pendlarparkering viktig för många kollektivtrafikresenärer. Om fler bilister ska välja kollektivt resande måste det finnas pendlarparkering i en väl avvägd mängd, och med mycket god tillgänglighet till resecentrum.”

”Det är bra med cykelparkering på privat mark, men denna kan inte ersätta cykelparkering på stadens mark då privata aktörer inte kan nyttja stadsmiljöbidrag. Därför är det bättre att placera denna funktion på allmän platsmark och dessutom om kommunen äger marken för parkering för cyklar (inklusive elcyklar) kan kommunen reglera parkeringen för att hålla ordning och reda inom stationsområdet, vilket kommer att bidra positivt till tryggheten i området.”

Kommentar: *I detaljplanen ges Södra Ringvägens utformning en flexibilitet, se även kommentar till Liberalerna. Fler beslut kring prioritering av trafikslag behöver fattas i kommande skede i processen.*

Se kommentar till TIM-pendlarna gällande pendlarparkering.

Se kommentar till Cykelfrämjandet gällande cykelparkering.

Skapa urbana mötesplatser för den stationsnära staden

”Jernhusen kvarstår i sin uppfattning att planförslaget vid den norra delen av Sigurdpassagen borde skapa byggrätter för ny kontorsbebyggelse för att ta till vara den potential ett resecentrum har på kollektivt resande till arbetet. Genom att skapa arbetsplatser i direkt anslutning till huvudentrén skapar projektet kommersiellt underlag för verksamheterna inom resecentrum, vilket kommer att bidra till ökad upplevd trygghet. Näringsidkarna inom stationsområdet förväntas att ha Västerås bästa och längsta öppettider alla dagar om året, vilket är kostsamt.”

”Tyvärr kvarstår utmaningen för detaljplanen med att resecentrum fortsatt har stora kommersiella utmaningar. Jernhusen anser att ett samlat resenärsflöde skapar bättre förutsättningar för ett bra resenärserviceutbud. Två jämnstarka entréer inom etapp 1 (huvudentré vid Vasatersassen och Sigurdsterrassen) skapar tudelat flöde vilket ger sämre kommersiella möjligheter för verksamheter och därmed resenärservice. Detta gäller även för etapp 2 med Kungsängspassagen som riskerar att inte bidra till bättre resenärservice eller kommersiella verksamheter och ej heller att tryggheten utvecklas positivt. Kopplingen mellan attraktiv resenärservice och den upplevda tryggheten är stark.”

Kommentar: *Byggrätter för kontorsbebyggelse föreslås inom planområdet, dock inte på mark som ägs av Västerås Central AB.*

Möjligheten till byggrätter för ny kontorsbebyggelse vid den norra delen av Sigurdpassagen har studerats tidigare i processen men bedömdes ge för stora negativa konsekvenser, framförallt för alla flöden av människor som ska till och från resecentrum, men även för de som vill ta sig mellan stadsdelarna på båda sidor om spåren. Att då tillföra ytterligare flöden till kontorsbyggnader i denna punkt bedömdes ge upphov till stora konflikter (trängsel, förseningar etc).

I granskningsförslaget har ett helhetsgrepp tagits för området. Mer yta prioriteras för resenärer och förbipasserande i anslutning till resecentrum. Nya byggrätter placeras i utkanten av området ner mot Hamngatan. Dessutom tillskapas byggrätter för kontorsbebyggelse på södra sidan om spåren i Sigurdkvarteret.

Ett parallellt arbete med innehållet i resecentrum har pågått under hela processens gång. Arbetet kommer att fortsätta framöver.

Angående flöden, se tidigare svar under rubriken "prioritera resenären".

Resecentrums gestaltning

"Jernhusen tycker att gestaltningen (En stad –ett Landskap - ett Tak) lägger ett tak över den mest attraktiva marken i Västerås stad utan att tillföra större kvaliteter för resenärerna. Med taket bygger Västerås in begränsningar för framtida utveckling och förändring av resecentrum. Gestaltningen och utformningen av resecentrum påbörjades under 2013 (Målbild Västerås resecentrum 2013-08-27) och låstes redan 2015 när BIGs reviderade förslag godkändes för detaljplanering (2015-06-03). Mycket har hänt i vårt samhälle och omvärld sedan dess vilket givetvis påverkar resenärsservicen (AI, digitalisering mm) och handel. Jernhusen bedömer att utformning fortfarande, även efter omarbetning av detaljplanen är extra kostnadsdrivande utan att skapa några motsvarande intäkter. Jernhusen hade gärna sett en alternativ utformning med integrerade arbetsplatser inom stationsbyggnaden mot Vasaterassen likt den byggnad som Jernhusen har medverkat till i Växjö."

Kommentar: *Att arbeta med infrastrukturprojekt tar tid. Sedan 2015 har förslaget utvecklats och förbättras på flera områden. Ett av målen för Västerås nya resecentrum är att det ska vara en förebild inom innovation. I projektet övervägs därför hela tiden nya tekniska lösningar som kan bidra till ökad hållbarhet, såväl social och ekonomisk som ekologisk hållbarhet. Resecentrum ska spegla den teknikkunskap och innovationskraft som finns i Västerås. Utformningen av Västerås resecentrum kommer bland annat att innebära ett integrerat solcellssystem i taket för att ta vara på solens energi. Inomhusklimatet kommer att kontrolleras genom naturlig ventilation, med uppvärmning genom golvvärme. Vi arbetar även med innovativa lösningar för golvkyllning och återvinning av regnvatten. Vi deltar till exempel i ett innovationsprojekt tillsammans med Mälarenergi och ABB, där vi ska hitta en lösning som med hjälp av artificiell intelligens kan optimera energinyttjandet i resecentrum och Mälarporten. Många utrymmen och funktioner i resecentrum byggs för att vara flexibla och anpassningsbara för olika behov för en lång tid framöver. Utöver att det är ett innovativt och smart sätt att bygga, så gör det att nya innovationer och smarta lösningar ständigt kan förbättra resecentrum.*

Genomförande

"Genomförandet av Västerås nya resecentrum kommer att vara komplicerat och sträcka sig över lång tid och det kommer att krävas provisoriska lösningar för resenärsservice mm under byggtiden. Dessa provisorier måste utformas och placeras så att de tillgodoser resenärernas krav och att de är välbelägna i förhållanden till de stora resenärflödena från de centrala delarna av staden och bussterminalen."

"Det är av yttersta vikt att Västerås stads detaljplan för resecentrum och objektet Västerås C i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur sammanfaller i genomförande, inte minst då ett flertal tredje parter är beroende av dessa beslut och ska genomföra åtgärder och investeringar i Västerås. Detta för att investeringen i nytt resecentrum ska ge full effekt till Västerås invånare genom en utökad trafikering till Västerås."

"Jernhusen så som delägare i VCAB anser att VCAB inte bör vara huvudman för genomförande av nytt resecentrum. Föreliggande plan innebär att byggnaderna inom Stationen 1 rives. Detta innebär att ett genomförande av detaljplanen förutsätter att en överenskommelse kan träffas som reglerar genomförande,

fastighetsöverlåtelse, ekonomisk kompensation för eventuella skadeståndskrav, driftnettobortfall, värdeminskning med flera frågor.” (VCAB = Västerås Central AB)

Kommentar: Lösningar för tillfälligt resecentrum har studerats i samband med den genomförda förprojekteringen.

Beskedet att Västerås resecentrum inte prioriteras i den nationella infrastrukturplanen, vars planperiod sträcker sig 2022 – 2033, kom i juni 2022.

I dialog med Trafikverket planeras det för alternativa sätt att påbörja delar av ombyggnationen vid Västerås central. Ett medfinansieringsavtal tecknades våren 2023 mellan Västerås stad och Trafikverket gällande flytt av uppställningsspår till Västerås västra. En avsiktsförklaring gällande samtliga spåråtgärder och plattformsförbindelser i etapp 1 har tecknats i juni 2022 mellan Trafikverket och Västerås stad.

Frågan om framtida ägande fastställs när beslut om genomförande fattas. Ett genomförandebeslut kommer tas i samband med att detaljplanen antas.

Hållbarhet

”Jernhusen anser att nybyggnation inom planområdet bör hålla en högre miljöambition då detaljplanen har ett genomförande på 15 år och att miljöambitionerna måste vara i takt med tiden för att kunna möta upp till Sveriges klimatmål.” (3810)

Kommentar: Frågorna har lyfts i samband med förprojekteringen och har inarbetats i detaljplanen där det är möjligt. Miljöambitionen behöver följas upp i det fortsatta arbetet.

Enskilda personer

UTFORMNING

Perronger bör vara uppvärmda för att undvika halkolyckor. Det gäller även cykeloch gångöverfarterna. (2840)

Kommentar: Perronger, busstorg och ramper för gående och cyklister (terrasser) där det är svårt med snöröjning kommer förses med markvärme.

”Varför envisas ni med att rita in ett "tak" som inte ger något skydd för resenärer? Och Vasatornet, horribelt! Verkar inte finnas någon fingertoppskänsla för vad vi västeråsare vill ha!” (2910)

Förstår att recenterum behöver renoveras och göras om, men själva stationsbyggnaden är alldeles för stor. Den passar inte in i resten av Västerås. I detaljplanen ligger fokuset mer på området runt stationen än själva stationen. Varför behövs dessa extra byggnader runt om som inte tillför något till resecentrumet i sig? Trots att jag bara sagt negativa saker om det planerade resecentrumet tycker jag ändå att ni är på rätt väg och har gjort det bra. Tycker om planerna kring mer gröna områden, mer cykelparkering och att bygga ett nytt stationshus. Saken är att ni har gjort projektet alldeles för stort för en stad som Västerås. (3290)

”Jag undrar varför allt ska vara så överdrivet? Kan inte stationen vara funktionellt och enkel? Taket kommer endast lokföraren se och inte resenärerna. Titta på knutpunkten i Helsingborg där är tåg och bussar under tak. Perrongenerna borde vara mer skyddade och halkfria. Exempel Paddington station i England. Det behöver inte vara lyxigt, fråga resenärerna vad de vill ha och inte arkitekternas visioner. Det räcker med fula byggnader i Västerås titta på lillåudden.” (3440)

”Förstår inte varför ett så här enormt projekt behövs i Västerås. Passar inte alls in med resten av staden!” (3470)

Kommentar: Gestaltningssidén för resecentrum är ”En stad, ett tak, ett landskap”. Visionen är att det nya resecentrumet ska samla hela stadens

infrastrukturella knutpunkt i ett landskap under ett tak. Taket ska välkomna besökare till Västerås samtidigt som det ger resecentrum en tydlig identitet. Förslaget har en enklare utformning av taket nu jämfört mot tidigare. I målbilden som togs fram 2013 står bland annat att "Gestaltningen av det nya resecentrumet i Västerås är speciellt viktig och ska utmärka sig självständigt och kraftfullt." Målbilden låg till grund för framtagandet av förslaget, som sedan bearbetats under planprocessens gång. Det har vid återkommande tillfällen genom olika politiska beslut gjorts ställningstaganden för den gestaltning som föreslås i detaljplanen, se sidan 10-11 i planbeskrivningen. I Stockholm-Mälardalen finns cirka 40 procent av Sveriges befolkning och sysselsättning. Stråket Västerås-Stockholm går genom tre län som utgör arbetsmarknad för 1,3 miljoner sysselsatta. Regionen förväntas öka befolkningen och sysselsättningen med omkring 1,4 miljoner invånare och 700 000 arbetstillfällen fram till 2050.

Västerås var 31 december 2020 Sveriges sjunde största kommun med en folkmängd på cirka 155 500 invånare. Enligt Västerås stads befolkningsprognos kommer antalet invånare att uppgå till 179 250 personer år 2033. I kommunens översiktsplan finns en planeringsinriktning där man tagit höjd för en befolkningsökning på 230 000 invånare år 2050.

80 000 fler invånare kräver flera anpassningar i hela staden och samhället, bland annat ett nytt resecentrum. Nytt resecentrum byggs för att klara den förväntade ökningen av resenärer för upp till 100 år framåt i tiden och är uppdelat i etapper för att kunna växa i takt med behoven. Etapp ett byggs för att klara den kapacitetsbrist vi ser idag. Etapp två byggs när behovet finns.

"Trevligt att vi får en bättre station men lite synd att man bygger hus på nuvarande parkeringen. Skulle gärna se att man sänker Cityringen 1,5 meter förbi stationen för att få mindre höjdskillnad på gångbron och så skulle man göra om vändplatsen mellan stadshuset och Svartån till en del av Vasaparkens grönområde. Tycker att bilar kan vända på Munkgatan. Varför inte ta bort muren runt Svartån mellan turbinbron och Cityringen och förvandla marken kring Svartån till ett vattennära område som inkluderar Slottsparken. Lite som en kopia av Hidepark i London med vattendraget the serpent?" (3500)

Kommentar: *Marken som är stationsnära är begränsad och attraktiv. Den bör därför i första hand upplåtas åt andra funktioner än långtidsparkering. Gränsen för detaljplanen går vid Södra Ringvägen. Frågorna hanteras i övriga projekt inom staden.*

"Bevara tegelbyggnaderna (Sigurd 3) utefter perrongen. Dessa byggnader kan utvecklas för fraktbolag, kontantdepåer, postnord m.m. att nyttja järnvägen. Det skulle bli mer ekonomiskt om befintliga byggnader kunde användas så bra som möjligt. I övrigt att hitta bra finansiella lösningar på det hela." (3880)

Kommentar: *För att kunna skapa ett resecentrum som överbygger barriärer, är mer tillgängligt och välintegrerat i staden, krävs det att man gör anpassningar i den anslutande strukturen. Det innebär bland annat att befintlig bebyggelse inte kan vara kvar utan behöver rivras. Storleken på byggnaden på Sigurd 3 (cirka 130 meter sammanhängande fasad) och närheten till spårområdet (cirka 10 meter) gör det svårt att behålla när området utvecklas. Buller- och riskproblematik medför krav på längre avstånd från spår för att kunna möjliggöra kontor, konferens och bostäder.*

Planbestämmelsen f14 reglerar att ytterfasader mot Kungsängsgatan, Resenärsgatan och de båda terrasserna i huvudsak ska vara av tegel. Övriga fasader får vara i tegel, puts, corteen eller trä. De nya husen knyter an till tegelarkitekturen från industribyggnaderna på andra sidan järnvägen och även

till den befintliga karaktären i Sigurd 3.

GESTALTNING

Ett djärvt förslag som blir ett lyft för Västerås efter många år av rätt medioker arkitektur (2840)

”Jag har sett på planeringen angående resecentrum. Skulle vilja att man tar hänsyn till oss som bor på lillåudden som idag har en fin utsikt över Aseatornet och skrapan.

Dessa torn är en stolthet och ska synas från sjösidan och boenden på denna sida tycker jag. På ritningarna är det planerat ett höghus rakt framför dessa torn. Tror för övrigt att det kommer att bli ett fint resecentrum, men ta inte bort bilden av det nybelysta Aseatornet för oss.” (3490)

Kommentar: *Avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen har gjorts under framtagandet av planförslaget. Det bedöms vara av stort allmän intresse att nyttja läget intill resecentrum för ett hållbart och kollektivtrafknära stadsbyggande. Planförslaget har omarbetats efter samråd men innebär fortfarande en högre exploateringsgrad jämfört mot andra lägen i staden.*

BRA FÖRSLAG

Nya resecentrum ser jättefint ut. (3280)

EKONOMI

”Varför ska vi skattebetalare betala för något som SJ ska stå för??? Det har redan kostat Alldeles för mycket pengar. Det går att bygga betydligt billigare om man tex bygger ut nuvarande stationshus, vilket SJ ska stå för. Inte vi skattebetalare i Västerås. Med det föreslagna skrytbygget/monument från politiker som inte behöver ta ansvar för sitt handlande kommer Centrum att bli mer öde o samlingsplats för mer gäng mm. Men Västerås politiker ”såg det väl inte komma”. ” (3530)

Kommentar: *SJ är ett järnvägsföretag för persontrafik och är helägt av staten. SJ bygger inte byggnader. Kostnader kommer att fördelas och regleras genom avtal som måste vara undertecknade innan detaljplanen kan antas. För att kunna genomföra resecentrum i sin helhet kommer genomförandet att ske gemensamt mellan Västerås stad, Trafikverket, Corem, Västerås Central AB och Region Västmanland.*

Vi planerar för ett resecentrum som håller över tid, som är långsiktig och flexibelt, och som inte behöver byggas om snart igen. Genom att bygga ut i två etapper kan kostnader fördelas över tid. Etapp 2 byggs när behov finns.

”Resecentrum Mälarporten saknar finansörer. Vad som finns är ett flertal Avsiktsförklaringar/Letter of intent som inte på något vis är bindande enligt lagboken. Trafikverket har lämnat en avsiktsförklaring till att fixa bangården men inte när. Västerås är inte ensamma att förlita sig på att få hjälp av Trafikverket för att få sin stad ”på kartan”. (3850)

Kommentar: *Se kommentar till Trafikverket.*

ANDRA LÖSNINGAR

I yttrandet nämns flera faktorer som säger att resecentrum ligger på fel plats.

Privatpersonen yrkar

”-att projektet Västerås Resecenter i Mälarporten stoppas tills alternativ tågstopp på Finnsletten utretts.

-att möjligheterna utreds med en parallell motorväg byggs på sträckan Hälla och förbi Erikslund i samband med tågstoppet Finnsletten.

-att trängseln i trapphusen på Västerås Central åtgärdas genom förslagsvis att trapporna breddas eller med att ytterligare en bro med trappor över spåren byggs.” (3850)

Kommentar: *Den föreslagna platsen för nya resecentrum är på samma plats*

som dagens centralstation. Valet av plats baseras på en lång rad analyser, framförallt utifrån flöden av människor. Det är helt enkelt den bästa möjliga platsen utifrån flera perspektiv: användarmässigt, ekonomiskt, markmässigt, ytmässigt och geografiskt. Att placera ett resecentrum utanför centrala Västerås skulle inte bara innebära stora kostnader i flytt av infrastrukturen, utan även att tågtrafiken skulle tappa resenärer till andra transportslag som bil.

Att bygga nya perronger i nytt läge skulle heller inte finansieras av Trafikverket. Det innebär att en ny placering av resecentrum skulle göra att västeråsarna får vänta väldigt länge på ett nytt resecentrum och att skattebetalarna i Västerås skulle få stå för hela kostnaden.

Att bredda de nuvarande trapporna, rulltrapporna och hissarna är inte möjligt av säkerhetsskäl då dagens perronger är för smala. Särskilt med tanke på att det finns krav på att kunna passera bredvid trapphusen på perrongen på ett säkert sätt.

TRYGGHET OCH TILLGÄNGLIGHET

"Hoppas att det blir kamera övervakning så man slipper folket som inväntar narkotikatåget på kvällar från Stockholm. Skulle gärna slippa folket som övernattar under järnvägsbron vid Svartån." (3500)

Västerås har varit en fin o trygg stad, Idag en ren katastrof mot vad det varit beroende på verklighetsfrämmande o Inkompetenta politiker. (3530)

Kommentar: *I den förprojektering som har genomförts för resecentrum har en viktig utgångspunkt varit att människor ska kunna röra sig i och utanför byggnaden och uppleva en känsla av trygghet. Ambitionen är att nya resecentrum ska möjliggöra säkra och trygga mötesplatser och stråk. Stora flöden av människor skapar naturlig kontroll av platsen och stråk. Funktioner organiseras så att det skapas så kallade aktiva fasader. Fler entréer har tillkommit jämfört mot tidigare förslag. Fler fotgängarstråk korsar genom området. Belysning skapar ledning och kommer utvecklas i det kommande arbetet med resecentrum.*

Kameraövervakning är inte en fråga som regleras i detaljplanen, men frågan kommer att diskuteras senare i processen.

TRAFIK

"I och med att busstrafiken kommer öka kraftigt i den östra delen av planområdet, så behöver biltrafiken prioriteras ned för att kunna förverkliga målen om stärkt koppling mellan city och målaren och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter, dvs 1+1 trafik för bilister längs hela södra ringvägen behöver skrivas in som det enda alternativet i planen. Med 2+2 skulle södra ringvägen fortsätta vara en motortrafikbarriär (med ännu mer total bil+buss trafik) som ej upplevs smidig eller säker att korsa." (3310)

Kommentar: *Bedömningen är att 1+1 körfält ger fler fördelar (bland annat stärkt koppling mellan city och Mälaren samt förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter). Då det pågår ett parallellt arbete med att planera och utveckla både Mälarpporten och city är det i nuläget osäkert att låsa fast utformningen av Södra Ringvägen. Den har en strategisk placering för hela innerstan och därför är detaljplanen flexibelt utformad med två möjliga alternativ. Det ger staden mer tid att arbeta med utvecklingen av hela området.*

"För att Resecentret ska få plats ska Södra Ringvägen tillåta kollektivtrafik, gång/cykeltrafik och upplåta gatan öster om Koppbergsvägen till busstationen. Några bussar kommer att få svårigheter med att köra ut från station. Gångtunneln från Vasaparken tas bort och buss, cykel och gångtrafik ska styras med

trafiksignaler. Tanken är att personbilsförarna ska omskolas till att ta andra färdmedel för att minska biltrafiken på Södra Ringvägen och övriga gator som leder till Resecentret. Det verkar som att stora ytor har prioriterats i Resecentret för väcka

uppmärksamhet i ett internationellt perspektiv och för att konkurrera med Citys utbud. En rondell är planerad på Ringvägen för nerfarten till Hamngatan och under järnvägen. Det finns inte plats till att förlänga Hamngatan längs ringvägen för att minska på gatans lutning för att kunna öka frigången till standarden 4,5 meter under järnvägen. Järnvägsbroarna över Stora-gatan/pilgatan bör också få frigångshöjden ökad till 4,5 meter genom att nerfarten från Björnövägen görs längs Björnövägen och på andra sidan längs järnvägen och Malmabergsgatan för att få rätt lutning på nedfarterna. Lastbilar med släp förbjuds inom området för Resecentret.”(3850)

Kommentar: *Bussterminalen använder redan idag gatan öster om Koppbergsvägen och förslaget innebär ingen förändring av läget. Däremot utökas ytan. Bussrörelser har studerats i förprojekteringen. Framkomligheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik har prioriterats i första hand. Detaljplanen för resecentrum syftar till att möjliggöra ett mer hållbart resande. Om Hamngatan ska förlängas behöver delar av Vasaparken/åstråket tas i anspråk vilket inte är önskvärt.*

”Nya rondellen vid perrong 2 (etapp 2) planeras så att en väg (kungsängsterrassen) mot kokpunkten kan anläggas. Detta för framtida behov i området. Beakta at det skall byggas bostäder runt omkring.” (3880)

Kommentar: *Det framtida stråket längs Silokajen kommer att bli ett starkt stråk för fotgängare och cyklister. I det kommande planprogrammet för Mälarporten kommer förslag på ny gatustruktur att presenteras.*

PARKERING

”Resecentret är som helhet mycket bra och estetiskt är det stora taket helt underbart. Man har tagit hänsyn till cyklister och gångtrafikanter på ett föredömligt sätt. Men jag upplever att man har i viss mån glömt bilisterna.

Korttidsparkeringarna är inte så många, och att hämta och lämna passagerarna blir inte bättre än vad det är idag. Tvärtom blir det sämre att lämna till busstorget, där det inte finns något ställe alls i närheten. Utan man blir hänvisad till områden antingen på andra sidan av stationen eller på andra sidan spåret. Vilket knappast blir bra för personer med tung bagage eller med nedsatt rörlighet. Även om planen är klar, hoppas jag på en förbättring i detta avseende.” (3540)

”Undertecknad vill rikta uppmärksamheten på att funktionen Angöring avfärdas på endast fem rader text (sid 55) i den långa planbeskrivningen. Där framgår att det blir en obetydligt ökad tillgänglighet jämfört med dagens situation. Speciellt distansbussarna måste flyttas till söder om spåren. Bussterminalen kommer ju enligt planförslaget ej att kunna angöras med bil. Dessutom får en trappa som förbinder resecentrum med busstorget anordnas (sid 43). Planerade platser för taxi anges till 7 norr och 6 söder om spåren, för bil 7 i norr respektive 14 plus 14 i söder. Inte påfallande fler än idag! Resenärer som vill angöra resecentrum per bil får i detaljplanen anses vara påtagligt negligerade. Det lär också stämma i framtiden med den prognos på befolkningsökning som finns. Ps Vi kan förstås cykla ner till resecentrum med alla våra resväskor. Det planeras tydligen ca 3000 allmänna parkeringsplatser (gratis) för cykel i området. Ds” (3770)

Kommentar: *Ett av de övergripande målen för resecentrum är att det ska vara tillgängligt för alla och därför är det viktigt att man både kan hämta och lämna med bil samt kunna parkera sin bil för fortsatt resa med buss eller tåg. Vid resecentrums olika entréer kommer totalt cirka 60 korttidsparkeringar för bil*

att finnas. Marken som är stationsnära bör i första hand upplåtas för andra funktioner än långtidsparkering för bilar. Det exakta antalet och fördelning i området är preliminärt.

Kommersiell busstrafik (och ersättningstrafik) kommer att angöra på Resenärsgatan (söder om spåren) och i anslutning till det finns möjlighet att angöra med bil.

BUSSTERMINAL

Det ser jättefint ut i till exempel bussterminalen i Skövde och Falun där bussar stannar ute men folk väntar inomhus i säkerhet. När det är dags att åka öppnas dörren av busschauffören och folk stiger på i lugn och ro. (3280)

Kommentar: En inbyggnad av bussterminalen är möjlig enligt detaljplanen, men är i nuläget inte planerad.

INNEHÅLL

Lokaler behövs för manuell försäljning av biljetter, ordningsvakter och polis. Informationstavlor som samlar all reseinformation, inte enbart för järnvägen. Laddningsstationer för mobiler och fri wifi. (2840)

Kommentar: Det exakta innehållet i resecentrum regleras inte i en detaljplan men synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet. Utrymmen för personal och service för resenärer kommer att finnas.

ÖVRIGT

”Hej, när ni ska lägga ner så ofantligt mycket pengar på resecentrumet så tycker jag att ni borde satsa på att bygga en fullstor inomhus konstgräsplan i anslutning till detta så vi kan ha en attraktiv idrottsstad där vi skulle kunna ha fotbollscuper och övernattningar för att få in flera till våran stad. Det finns många fördelar med en fullstor inomhuskonsträsplan där både ungdomsidrotten skulle kunna dela på planen under veckorna och att under helgerna och lov kunna erbjuda cuper och matcher. Göra detta för Västerås ungdomarnas framtid.” (3620)

Kommentar: Området intill resecentrum är attraktivt för i stort sett alla verksamheter som ska vara lätta att nå. Stationsnära arbetsplatser främjar kollektiva resor och kollektivtrafikhäna bostäder ger närhet till både service, kommunikationer, centrum och Mälaren. Resecentrum är en kollektivtrafikknutpunkt och har goda förutsättningar att transportera barn och ungdomar till olika idrottsplatser runt om i Västerås.

”Undertecknad anför härmed besvär över rubricerat beslut med hänsyn till att det utskickade planförslaget dels innehåller alltför stora och många förändringar i förhållande till det förra planförslaget, dels har föregåtts av ett flertal nya utredningar som tidigare inte redovisats, dels är alltför komplext och omfattande för att kunna behandlas av berörda intressenter på den korta arbetstid som granskningstiden omfattar. Dessutom belyser planförslaget inte på något sett de ekonomiska effekterna för skattekollektivet av ett plangenomförandet.

[...]

Sammanfattning

Innan ett planförslag antas av staden skall det ställas ut för granskning av sakägare, myndigheter och intressenter för synpunkter. Underförstått är att planförslaget bygger på det förslag som tidigare varit på samråd och inte innehåller efter tillkomna utredningar och bedömningar helt annorlunda hela -eller delvisändringar. När så är fallet torde ett förnyat samråd vara att föredra för att ge tillräckliga möjligheter för insyn, analys och genomgång för berörda under tillräcklig tid. När så inte sker kan det uppfattas som att planprocessen forceras utan möjlighet till insyn och påverkan.

Undertecknad hemställer därför om att Byggnadsnämnden som ett första steg mot förbättrad insyn och påverkan från allmänhet och intressenter ändrar beslut §340

och skickar ut förslag till Dp 1811 på förnyat samråd." (3710)

Kommentar: *Under samrådet, som pågick 8 oktober – 18 december 2018, inkom 215 synpunkter. Enligt 5 kap 12 § PBL ska samrådet syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och ge möjlighet till insyn och påverkan. Mängden synpunkter har föranlett stora bearbetningar av förslaget. En förprojektering har genomförts där resecentrum delades in i två fristående etapper. Förslaget presenterades för politiker och allmänhet i maj 2021. Förslaget arbetades sedan in i den reviderade detaljplanen som skickades ut på granskning 22 december 2021.*

Enligt 5 kap 17 § PBL ska kommunen redovisa de synpunkter som har kommit fram i samrådet samt de kommentarer och förslag som kommunen har med anledning av synpunkterna. Denna redovisning finns samlad i samrådsredogörelsen som är bifogad i planhandlingarna. Nya utredningar som har tillkommit till granskningskedet är en följd av de synpunkter som inkom i samrådet. Tidigare utredningar har uppdaterats utifrån det bearbetade förslaget.

Enligt 5 kap 18 § PBL ska granskningstiden vara minst 3 veckor för en detaljplan med utökat förfarande. Granskningstiden för Resecentrums detaljplan förlängdes till 6 veckor eftersom detaljplanen är komplex och av stort intresse för allmänheten.

Mellan samråd och granskning kan stora förändringar ske i ett planförslag.

Enligt 5 kap 25 § PBL är det först om kommunen gör väsentliga ändringar efter en granskning som en ny granskning behöver göras.

Innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige ska avtal vara underskrivna och en helhetsbild av ekonomin kommer att presenteras.

Hemställan om att ändra granskningsbeslutet har även tagits upp av byggnadsnämnden som ett eget ärende. Byggnadsnämnden beslutade 2022-02-24 § 40 att avslå hemställan om ändring av beslut om granskning.

Synpunkter som inkommit efter första granskningstidens slut

KUNGSLEDEN RUFFEN AB (CASTELLUM)

Kungsleden Ruffen AB (ett bolag som ägs av Castellum-koncernen), ägare till Västerås 5:9, har den 31 januari 2023 inkommit med ett yttrande över planförslaget som det presenterades i granskningshandlingen.

"Kungsleden Ruffen AB noterar att det nuvarande planförslaget i förhållande till hur det var utformat i samrådet har ändrats på ett för bolagets fastighet betydande negativt sätt. Det innebär att bolaget – till skillnad mot redovisad positiv inställning över samrådsförslaget – anser att det nuvarande planförslaget innebär stor negativ påverkan för bolagets nyttjande av fastigheten. Den parkeringsverksamhet som äger rum på fastigheten och som Castellum tillhandhåller sina hyresgäster på omgivande fastigheter kommer med det nuvarande planförslaget att begränsas och inskränkas på ett inte acceptabelt sätt, liksom begränsas bolagets möjlighet att utveckla fastigheten.

Mot den bakgrunden anser bolaget att det nuvarande planförslaget inte fullt ut efterkommer kraven i PBL, varför bolaget motsätter sig det nuvarande planförslaget."

Kommentar: *Granskningstiden för detaljplanen tog slut 2 februari 2022.*

Yttrandet från Kungsleden Ruffen AB (Castellum) inkom nästan ett år efter det, den 31 januari 2023.

Enligt plan- och bygglagen 13 kap 11 § gäller följande:

"Ett beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller

områdesbestämmelser får överklagas endast av den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda.”

Detaljplaneprocessen har pågått under en lång tid, planuppdrag gavs redan 2014. Kungsleden Ruffen AB (Castellum) har varit med under hela processens gång och först nu meddelat att de motsätter sig planförslaget.

Då planprocessen kommit så pass långt och då det skulle innebära mycket omfattande förändringar för detaljplanen att tillgodose synpunkterna bedömer staden att det inte är lämpligt att göra några förändringar i detta skede.

Detaljplanen kommer inte justeras med anledning av det inkomna yttrandet.

Kvarstående synpunkter

Detaljplanen lämnas till granskning med kvarstående synpunkter.

Åsa Rudhage

Planeringstrateg

Stadsbyggnadsförvaltningen

721 87 Västerås

Telefon direkt: 021- 393255

Asa.rudhage@vasteras.se



Västerås kommun
Byggnadsnämnden
byggnadsnamnd@vasteras.se

Granskningsyttrande över detaljplan för Västerås resecentrum m.m., Sigurd 3, Västerås 5:9 m.fl., Västerås kommun

Rubricerat ärende har översänts till Länsstyrelsen för granskning enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Allmänt

Länsstyrelsen yttrade sig över samrådsförslaget 2019-01-11. I yttrandet lämnade Länsstyrelsen bland annat bedömningen att det finns risk för att planförslaget ger negativ inverkan på riksintresset för kulturmiljö, Västerås stad (U24).

Mellan samrådskedet och granskningsskedet har Västerås kommun och Länsstyrelsen haft en dialog kring föreslagen detaljplan. I dialogen har bland annat påverkan på riksintresset för kulturmiljö diskuterats. Länsstyrelsen har fört fram att Vasatornen, inom Vasakvarteret, är höga och dominerande. Vidare har Länsstyrelsen lyft sambandet mellan de industrihistoriska kvarteren och hamnen som kommer att försvagas när Sigurdskvarteret tillkommer. Länsstyrelsen har i dialogen med kommunen meddelat att risk för påtaglig skada på riksintresset inte kan uteslutas vid ett genomförande av detaljplanen.

Kommunen har till granskningsskedet genomfört ett flertal revideringar av detaljplanen genom att exempelvis ta bort och lägga till byggnader, justera höjder på bebyggelse samt ändra planområdets gränsdragning. Länsstyrelsen ser flera positiva ändringar som har genomförts.

Bedömning enligt 11 kap 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen kommer att prövas.

Riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken

Riksintresse för kulturmiljö, Västerås stad (U24)

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kommer att få en negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljö, Västerås stad (U24). Ett genomförande av detaljplanen innebär att riksintresset påtagligt skadas.

Länsstyrelsen anser att de två Vasatomen med nu föreslagna höjder, placering och utformning kommer att dominera och påverka de äldre delarna av riksintresset. Det högsta Vasatornet avviker i höjd och skala från kringliggande bebyggelse, vilket både påverkar den närmaste kulturmiljön och stadssiluetten i den närmaste miljön av riksintresset. Länsstyrelsen bedömer att det högsta Vasatornet, som med sina 74 meter blir högre än stadshustornet, inte är anpassat till kulturmiljön, stadssiluetten och riksintresset. Byggnaden får en dominerande ställning gentemot slottet, stadshustornet och rådhuset från vissa vyer. Enligt planförslaget ska det högsta tornet utgöra ett nytt landmärke för att visa på läget för det nya resecentrumet. Länsstyrelsen anser att det nya resecentrumet i sig själv kommer att utgöra ett landmärke med föreslagen gestaltning vilken kommer att vara tydlig i både marknivå och i stadsbilden.

Den västra delen av stadslandskapet Västerås kommer att påverkas då Vasatomen bryter skalan och lufrummet mellan befintliga höga byggnader. Detta gäller främst från Mälaren, men också från väster och från norr. Länsstyrelsen ser att den äldsta historien riskerar att bli mer undanskymd då den vid ett genomförande av planförslaget inte bara konkurrerar med stadshuset, utan även med nya byggnader såsom Vasatomen. Rådhuset, slottet och stadshustornet riskerar att underordnas av nytillskotten vilket försvagar befintliga byggnader och deras status.

Länsstyrelsen anser att den förtätning samt ersättning av industribyggelse i kvarteret Sigurd som planförslaget innebär, försvagar samt bryter läsbarheten och sambandet mellan hamnen och industrikvarteren. Trots detaljplanens goda intentioner att koppla samman delar av staden är risken att kopplingarna att upplevs som barriärer. Detta kommer enligt Länsstyrelsen att ge en negativ påverkan på riksintresset även om Sigurdskvarteret inte ligger inom riksintresseområdet. De inom riksintresset fysiska uttrycken med koppling till Västerås industrihistoriska utveckling samt Västerås som residensstad, stiftsstad och skolstad kommer att påverkas.

Länsstyrelsen instämmer i de förslag till åtgärder för att minska påverkan på riksintresset som presenteras i den kompletterande konsekvensbedömningen för kulturmiljö, men kan inte se att dessa har fått genomslag i planförslaget. De åtgärder som lyfts fram handlar om hänsyn till stadshustornet byggnadsvolym, utformning och förankring

i markmiljö i stadssiluetten samt att det högsta Vasatornet fortfarande behöver åtgärdas i relation till stadshuset och placeringen i miljön. Den höga byggnaden i Sigurds kvarteret behöver enligt konsekvensbedömningen också sänkas till höjden av övriga byggnader i kvarteret.

Länsstyrelsen kan inte se att planförslaget, kulturmiljöutredningen eller konsekvensbedömningen belyser de kumulativa effekterna på riksintresset som uppstår till följd av aktuell detaljplan samt övriga pågående detaljplanarbeten i de centrala delarna vid Svartån, Kopparlunden, kvarteret Njord och Mälärporten. Analyser av de kumulativa effekterna på riksintresset efterfrågades redan i Länsstyrelsens samrådsyttrande.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att följande behöver beaktas för att riksintresset för kulturmiljö ska tillgodoses:

- Det högsta Vasatornet behöver sänkas så att byggnaden anpassas till omgivande bebyggelse och stadssiluetten.
- Sigurds kvarteret behöver anpassas så att läsbarheten och sambandet mellan hamnen och industrikvarteren inte bryts.
- Den höga byggnaden i Sigurds kvarteret behöver sänkas till höjden av övrig bebyggelse i kvarteret.

Se ytterligare synpunkter med koppling till riksintresset för kulturmiljö under rubriken *Övrigt*.

Strandskydd enligt 7 kap miljöbalken

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen upphäver strandskyddet i sin helhet inom planområdet och hänvisar till skäl nr 2 i 7 kap 18 c miljöbalken; området genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen, samt skäl nr 5; att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. För att kunna hänvisa till skäl 5 måste kommunen redovisa en utredning om varför åtgärderna inte kan vidtas utanför strandskyddat område. Skrivningar i en fördjupad översiktsplan uppfyller inte kriterierna för vad en sådan utredning behöver innehålla. Skäl 5 är därför inte tillämplig på det underlag som har redovisats. Detta är i sig inget hinder mot att strandskyddet upphävs eftersom hela planområdet är väl avskilt från strandlinjen genom Kungsängsgatan och Hamngatan.

Länsstyrelsen anser inte att det finns tillräckliga motiv för att häva strandskyddet på parkmark. Även om det finns särskilda skäl enligt 7 kap 18 c § miljöbalken, så anser inte Länsstyrelsen att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med detaljplanen väger

tyngre än strandskyddsintresset. I parkmiljöer strider inte avsikten med planen mot strandskyddets intressen och därmed saknas anledning att häva strandskyddet. De åtgärder som behöver vidtas i anläggningsfasen kan hanteras inom en dispensprövning.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Länsstyrelsen har fått ta del av den nya riskanalys som har genomförts för Västerås resecentrum, daterad 2021-09-16. Där påpekas vikten av att de stora risker för individer och samhälle som detaljplanen innefattar, kräver att kommunen gör ett motiverat och aktivt ställningstagande till varför dessa risker kan accepteras. Kommunen redogör endast för utvecklingsperspektiv samt att man tillskapat tillräckligt utrymme för räddningsinsats, i sin motivering. Länsstyrelsen anser att det är otillräckligt ur motiveringssynpunkt.

Vidare har det noterats att möjligheten att ta del av den redan ovan nämnda nya riskanalysen har varit begränsad. Den har inte funnits tillgänglig på kommunens webbplats under granskningstiden, inte heller nått Räddningstjänsten Mälardalen eller Trafikverket och det framgår inte om den har granskats av säkerhetsenheten på Västerås kommuns stadsledningsförvaltning. Länsstyrelsen vill poängtera behovet av att relevanta aktörer får del av underlaget, innan ett antagande av detaljplanen. För kännedom för kommunen har Trafikverket fått ta del av riskanalysen via Länsstyrelsen.

Totalförsvarsperspektivet

Länsstyrelsen kan konstatera att det i planförslaget inte görs några överväganden kring hur detaljplanen förhåller sig till totalförsvarsperspektivet eller behovet av krishantering. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att en sådan analys genomförs innan ett antagande av detaljplanen.

Övrigt

Eftersom planförslaget har förändrats från samråd till granskning och då utredningar både har tillkommit och uppdaterats vill Länsstyrelsen göra följande medskick.

Kulturmiljö

Vasaparken

Det är positivt att planförslaget skapar en koppling mellan hamnen och Vasaparken, men Länsstyrelsen ser en risk att Vasaterassen kommer att upplevas som en barriär. Genomsläppligheten mellan de olika områdena riskerar att inte blir tillräcklig. Länsstyrelsen ser också

en risk med att släppen i marknivå mot hamnen och järnvägen som anknyter till Vasaparken kan komma att påverka rörelsemönster och därmed skapa en annan struktur i parken. Detta medför att det finns risk att parken påverkas negativt. Länsstyrelsen ser inte att kommunen har belyst denna problematik tillräckligt.

I planbeskrivningen framgår det att skuggstudier har genomförts för Vasakvarteret, men Länsstyrelsen kan inte se att det finns något separat dokument för detta som det gör för Sigurds kvarteret. Den kompletterande konsekvensbedömningen för kulturmiljö konstaterar att situationen för Vasaparken har förbättrats avsevärt i jämförelse med tidigare planförslag, men Vasakvarteret skuggar fortfarande parken under främst vintertid. Länsstyrelsen ser inte att kommunen har belyst hur detta påverkar den äldre medvetna gestaltningen av parken.

Västra och Södra Ringvägen

Västra och Södra Ringvägen är ett uttryck för det moderna kulturarvet. De föregås av den södra esplanaden som uppfördes enligt stadsplan 1878. Länsstyrelsen konstaterar att det i planförslaget inte framgår hur spåren av esplanaden och eventuella kvarvarande träd kommer att beaktas vid ombyggnation av vägen. Den föreslagna trafiklösningen riskerar att avlägsna eventuella spår och kvarvarande struktur av den södra esplanaden från 1800-talets andra hälft då alléer och alléträd inte ersätts. Hur hänsyn ska tas till denna historiskt viktiga del bör belystas bättre enligt Länsstyrelsens bedömning.

Gestaltning

Länsstyrelsen ser det som positivt att ett gestaltungsprogram har tagits fram, men det är av vikt att material och kvalitet kan säkerställas så att de inte konkurrerar med exempelvis stadshustornet och Ottarstornet.

Fornlämningar

Markingrepp inom obebyggda ytor inom markerat område enligt bilaga 1 ska ske i samråd med Länsstyrelsen för bedömning av arkeologiska åtgärder.

Miljö

Buller

Länsstyrelsen anser att kommunen för Sigurd- och Vasakvarteren i planbestämmelse bör reglera att ifall gemensamma uteplatser anordnas ska dessa uppfylla de riktvärden som anges 3 och 5 §§ i förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande att flytten av ro-rokajen bör regleras i planbestämmelse på samma sätt som kommunen hade gjort för siloverksamheten. I granskningsförslaget har bestämmelsen om siloverksamheten omformulerats till en bestämmelse om att startbesked för bostäder inte får medges förrän riktvärdena för verksamhetsbullen uppfylls. Länsstyrelsen anser att kommunen bör specificera att det handlar om riktvärden enligt Boverkets rapport 2015:21 "Industri- och annat verksamhetsbullen vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder - en vägledning".

Klimat

Länsstyrelsen anser att planförslaget ligger väl i linje med de nationella transportpolitiska målen och planförslagets genomförande kommer på ett värdefullt sätt att bidra till hållbara mobilitetslösningar såväl kommunalt som regionalt. I synnerhet gäller detta funktionsmålet eftersom en utbyggd dimensionering vid resecentrum kan underlätta för resande att välja mellan olika transportslag. Planförslaget bidrar också till att uppnå till de klimatpolitiska målen då ett ökat flexibelt resande underlättar för ett hållbart resande med minskade utsläpp.

Natur

Biotop- och artskydd

Länsstyrelsen vill erinra om att dispens från biotopskyddet och artskyddet ännu inte meddelats och att om dispens inte meddelas kommer verkställighetshinder att uppstå.

Länsstyrelsen noterar att kommunen i planbeskrivningen anger att det finns ett antal trädrader inom planområdet som inte utgör alléer. Dessa träd har i en illustration markerats med vita punkter. Länsstyrelsen vill erinra om att även dessa trädrader utgör alléer, men att de i dagsläget är så klena eller unga att de i dagsläget inte omfattas av biotopskyddet. Beroende på planens genomförandetid kan dessa träd komma att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna och måste i så fall hanteras. En allé omfattas av biotopskyddet när träden är övervägande vuxna, vilket definieras som en diameter på 20 cm eller en ålder på 30 år, vilket som inträffar först.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta mig, Simon Eriksson, för frågor på telefon 010-2249437 eller via e-post simon.eriksson@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 6865-2021 i ämnesraden för e-post.

Det går även bra att ringa till Länsstyrelsens växel, telefon 010-224 90 00.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Anna Onsten-Molander med planhandläggare Simon Eriksson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också klimathandläggare Zandra Camber, miljöskyddshandläggare Mikael Wulff, biträdande avdelningschef för naturvård Lena Strömvall, byggnadsantikvarie Isa Lindqvist, kulturmiljöhandläggare Christina Svensson, utvecklingsledare kris och beredskap Daniel Gamboa Esquivel, handläggare för samhällsskydd och beredskap Jan Jäder samt chefsjurist Louise Klofelt medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Bilagor

1. Karta, arkeologiska åtgärder

Från: catrin.englund@trafikverket.se
Skickat: den 9 februari 2022 17:03
Till: Byggnadsnämnden
Kopia: simon.eriksson@lansstyrelsen.se; tomas.holmlund;
linda.berntsen@trafikverket.se
Ämne: BN 2017/00054 - Västerås RC

Västerås stads dnr: BN 2017/00054
Trafikverkets dnr: TRV 2021/147759

Granskning gällande detaljplan för Västerås resecentrum, Sigurd 3, Västerås 5:9 m.fl., Västerås stad

Trafikverkets synpunkter från samrådet har bemötts i samrådsredogörelsen och till viss del beaktas i granskningshandlingarna. Trafikverket har i egenskap av anläggningsägare och infrastrukturförvaltare av Mäljarbanan och Sala-Oxelösundsbanan, vilka utgöra kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 8 §, tagit del av planförslaget och vill framföra nedanstående.

Finansiering och avtal

Planförslaget redogör för att utbyggnad av planområdet är möjlig att genomföra i två etapper. Båda etapperna är mer eller mindre beroende av Trafikverkets ombyggnad av bangården, inklusive övriga delar som Trafikverket ska ansvara för bl.a. förbindelser till plattformar. Västerås bangård finns inte med i remissförslaget till Nationell plan, vilket innebär att finansieringen av bangårdsombyggnaden är osäker i dagsläget. Den avsiktsförklaring som Västerås stad och Trafikverket tagit fram gäller under förutsättning att finansieringsfrågan är löst. Trafikverket anser att Västerås stad bör vänta med antagandet av detaljplanen till dess att finansiering finns för nödvändiga åtgärder inom bangårdsområdet, för att på så sätt säkerställa att detaljplanen är genomförbar. Alternativt kan en mindre del av planförslaget antas, som inte är beroende av åtgärder inom bangårdsområdet eller Trafikverkets finansiering.

I genomförandebeskrivningen nämns Västeråspaketet som ett alternativ till finansiering och genomförande av de statliga åtaganden som berörs av detaljplanen. Trafikverket vill här förtydliga att alla större infrastrukturåtgärder genomförs inom ramen för den nationella planen, d.v.s. större objekt måste finnas med i Trafikverkets nationella investeringsplan där prioritering av finansiering och resurser görs.

Trafikverket välkomnar framöver en dialog kring de avtal som behöver tecknas mellan Västerås stad och Trafikverket innan detaljplanens antagande. Avtalen ska reglera fördelning av ansvar och kostnader, både vad det gäller genomförande av detaljplanen liksom för framtida underhåll av anläggningen.

Ombyggnad av spårområdet

På flera ställen i planbeskrivningen nämns att Trafikverket planerar för en ombyggnad av spåren inom Västerås bangård. Trafikverket vill tydliggöra att det inte pågår någon formell planeringsprocess för denna ombyggnad, utan att åtgärderna ligger på utredningsnivå. Trafikverket har utrett hur en framtida spåranläggning skulle kunna utformas för att möta kommande behov, men det finns inga beslut tagna kring när detta ska genomföras. Trafikverket önskar att planbeskrivningen förtydligas i detta avseende.

För att Trafikverket ska kunna bedöma om tillräckligt utrymme är avsatt i plankartan för en framtida bangårdsombyggnad behöver Trafikverket få tillfälle att granska detaljritningar för planerad byggnation,

bl.a. broritningar i profil. Nödvändiga avstånd mellan planerad byggnation och nuvarande respektive framtida spår behöver säkerställas, både i höjd- och sidled. Beträffande utformningen av stationsområdets övriga delar förutsätter Trafikverket att gällande krav angående bl.a. säkerhetsbestämmelser efterlevs, exempelvis höjd på broräcken. Trafikverket vill i sammanhanget uppmärksamma att stationer utmed statlig järnväg ska vara likformiga i det avseendet att resenärer ska känna igen sig vad gäller standardutförande av skyltar, klockor, väderskydd etc. Detta är delar som inte regleras i detaljplanen men som behöver uppmärksammas i efterkommande dialoger.

Plankartan innehåller en bestämmelse som anger b_3 – *Lägsta höjd underkant bro markhöjd +9,85*. Trafikverket vill att bestämmelsen ska omformuleras till *Marken ska vara tillgänglig för järnvägstrafik med lägsta fria höjd över spår (RÖK) 6,50 meter* (där RÖK står för rälsöverkant).

Innan detaljplanen antas behöver Trafikverket granska samtliga delar som nämns ovan, för att säkerställa att planen är genomförbar.

Resenärsgatan och Färdvägen

Sedan samrådet har Resenärsgatan och Färdvägen tillkommit i planförslaget. Gatorna ligger parallellt med och i direkt anslutning till järnvägsområdet. I sammanhanget finns ett minsta tillåtna avstånd som ska uppfyllas mellan järnvägsanläggning och gata, se bedömningskriterier på [Trafikverkets hemsida](#). Innan detaljplanen antas ska det säkerställas att tillräckligt avstånd kan hållas mellan de planerade gatorna och järnvägen, både vad det gäller nuvarande och framtida spårlägen. Trafikverket anser att avståndet ska regleras i plankartan.

Söder om bangården har planområdet utökats med en yta som medger GATA utmed järnvägen, en förlängning av Resenärsgatan norrut. Denna yta är idag en underhållsyta för järnvägen och behöver vara det även framöver. Här krävs en dialog kring hur stor yta som behöver avsättas för järnvägens behov, så att den bästa lösningen för både Trafikverket och staden kan nås. Trafikverket anser att underhållsytan ska ingå i de handlingar som nämns i stycket ovan, *Ombyggnad av spårområdet*.

Geoteknik

Trafikverket förutsätter att Västerås stad säkerställer att geotekniska åtgärder inom planområdet inte påverkar riksintresset järnväg negativt. Innan arbetena påbörjas ska kontrollplan och besiktningsprogram tas fram. Underlagen ska även godkännas av Trafikverket innan arbetena får startas. Trafikverket anser att en bevakningsledare ska tillsättas vid genomförandet, för att säkerställa att järnvägsanläggningen inte skadas i samband med arbetena. Eventuellt kan det bli aktuellt att teckna ett avtal om bevakningsuppdrag mellan Västerås stad och Trafikverket.

Risker kopplade till transporter med farligt gods

Planbeskrivningen redogör för att byggnation medges 25-27 meter från spår inom Sigurd- och Vasakvarteren. Trafikverket har genom hela detaljplaneprocessen framhållit att nya byggnader ska beakta skyddsavståndet på 30 meter, mätt från spårmitt närmsta spår. Trafikverket vidhåller fortsatt detta skyddsavstånd.

Trafikverket vill också poängtera att det inte finns några restriktioner på järnvägen och att användningen av spåren kan variera över tid. Möjlighet finns således att tåg med farligt gods kan komma att stanna och/eller ställas upp inom bangårdsområdet, vilket därför behöver beaktas i risksammanhang.

Trafikverket noterar även att planbeskrivningen liksom riskutredningen anger att fasader och fönster inom 50 meter från järnvägen ska ha ett brandskyddat utförande. Om detta är en förutsättning för att nå en acceptabel risksituation, anser Trafikverket att en bestämmelse som säkerställer utförandet ska läggas in i plankartan.

Trafikbuller

Planbeskrivningen anger att gällande riktvärden för trafikbuller klaras inom hela planområdet med hjälp av en generell bestämmelse om lägenhetsutformning. Beräknade ljudnivåer redovisas per våningsplan och i intervall om 5 dBA. För att utgöra ett bra stöd i samband med materialval och ev.

bullerskyddsåtgärder, anser Trafikverket att en mer exakt redovisning av ljudnivåerna ska framgå av planbeskrivningen när beräknade ljudnivåer ligger nära gällande riktvärden (mindre än 5 dBA under riktvärdena eller däröver). Vid ett eventuellt föreläggande är det också de ljudnivåer som redovisas i planbeskrivningen som utgör underlag för tillsynsmyndigheten. Det är därför viktigt att planbeskrivningen redogör för vilka bullervärden som fås vid fasad med hänsyn till detaljplanens utförande.

Av planbeskrivningen framgår också att alternativa bullerdämpande åtgärder har studerats för uteplatser i Vasakvarteret, men att placering och skyddsåtgärder avses utredas vidare i ett senare skede.

Trafikverket anser att frågan ska vara utredd innan detaljplanen antas, så att genomförandet av nödvändiga skyddsåtgärder kan säkerställas med bestämmelser i plankartan. Beträffande förslaget om bullerskyddsskärm utmed Mälarbanan vill Trafikverket framhålla att en sådan skärm ska placeras utanför Trafikverkets fastighet och på sådant avstånd från spårområdet att skärmen kan uppföras och underhållas utan att järnvägsfastigheten beträds, samt att skyddsavstånden enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter efterlevs.

Södra Ringvägen

Detaljplanen möjliggör för en flexibel utformning av Södra Ringvägen, ett smalare alternativt ett bredare gaturum. En utformning som medger biltrafik i två körfält i vardera riktning underlättar fortsatt bilanvändande och ligger inte i linje med planens intentioner i övrigt, med bl.a. ökat fokus på hållbara transportmedel.

Fortsatt arbete

Innan antagandet av detaljplanen välkomnar Trafikverket en dialog med Västerås stad om planförslagets utformning i förhållande till nuvarande och framtida spåråren, samt om den fortsatta hanteringen av planen där avtal och finansiering är viktiga parametrar. Kontakt kan i sammanhanget tas med Trafikverkets samhällsplanerare Tomas Holmlund, tomas.holmlund@trafikverket.se, eller samhällsplanerare Catrin Englund, se kontaktuppgifter nedan.

Med vänliga hälsningar

Catrin Englund

Samhällsplanerare

catrin.englund@trafikverket.se

Direkt: 010-123 57 88

Trafikverket

Box 1140

631 80 Eskilstuna



Lantmäterimyndigheten
Olle Byström
Tfn: 021-39 77 96
e-post: olle.bystrom@vasteras.se

Datum
2022-01-28

Vår beteckning
Dnr BN-2021/01050

Er beteckning
Dnr 2017/00054-BN

GRANSKNINGSYTTRANDE

Detaljplan för Västerås resecentrum, Dp 1811

Vid genomgång av detaljplanens granskningshandlingar, daterade 2021-12-07 har följande noterats.

Plankartan och planbestämmelser

Där gång- och cykelvägen från Kungsängspassagen, utlagd som GCVÄG₁ och GCVÄG₂ ansluter till Södra Ringvägen, med bestämmelsen GATA, finns ett glapp med kvartersmark. Lantmäterimyndigheten vill uppmärksamma att det saknas en koppling mellan dessa områden som är garanterat tillgänglig för allmänheten.

Den tillfälliga bron över spåren är utlagt med bestämmelsen t₁, vilket är ett markreservat. Ett markreservat ger den tilltänkta huvudmannen skyldighet att lösa in området på fastighetsägarens begäran (PBL 14:18). För markreservat för trafik- och väganläggningar är alltid kommunen huvudman. I det fallet att inlösen begärs är det inte garanterat att det går att bilda ett servitut för bron till förmån för en allmän platsmarks-fastighet. Detta eftersom bron inte kopplar samman två områden med allmän plats och väsentlighetsvillkoret för servitutsbildning därmed inte nödvändigtvis uppfylls. Om intentionen är att Trafikverket ska ansvara för bron, vilket anges i genomförandebeskrivningen, bör bron regleras genom en annan planbestämmelse.

För det tillfälliga resecentrumet anges inte hur länge den tillfälliga användningen får pågå. Anges ingen tid är den fem år (PBL 4:28). Det kan vara lämpligt att sätta tiden så att den åtminstone täcker hela den förväntade byggperioden, även om det är möjligt att i ett senare skede förlänga tiden.

Solenergianläggningen

I detaljplanen finns E-områden utlagda avseende solenergianläggningarna på taken. I planbeskrivningen anges att tanken är att 3D-fastighetsbildning ska ske så att solenergianläggningarna utgör sina egna fastigheter. Lantmäterimyndigheten ser flera problem med att genomföra solenergianläggningen genom 3D-fastighetsbildning. Vid 3D-fastighetsbildning är det flera särskilda lämplighetsvillkor som ska vara uppfyllda, vilka inte nödvändigtvis uppfylls i det här fallet. En svårighet blir att avgränsa solenergianläggningen från själva taken och det framgår inte tydligt av planbeskrivningen hur tanken är att avgränsningen ska ske. Det betyder även att det blir svårt att precisera vilka rättigheter som behöver tillskapas för att säkerställa anläggningens funktion. En förutsättning för 3D-fastighetsbildning är att 3D-fastigheten inte bara har faktisk tillgång till nödvändiga anordningar för dess funktion utan även har dessa rättsligt tryggade.

Lantmäterimyndigheten vill även upplysa om att ett E-område är kvartersmark avsett för annat än enskilt bebyggande, vilket även gäller för ett 3D-utrymme. Det innebär att kommunen kan ha rätt att lösa in området, samt att kommunen är skyldig att lösa in det på fastighetsägarens begäran. Dessa konsekvenser bör vägas in vid valet av att planlägga solenergianläggningen som E-område, eftersom det vid eventuellt inlösen kan ge upphov till oförutsedda ägarförhållanden.

Planbeskrivning

Under rubriken organisationsfrågor behandlas inte Kungsängspassagen utan endast den första utbyggnadsetappen av resecentrum. Eftersom detaljplanen berör hela resecentrum bör de olika etapperna behandlas mer likvärdigt i planbeskrivningen. I översiktsskissen i samma avsnitt är det markerat att Trafikverket ansvarar för den tillfälliga bron. Det är inte helt förenligt med att kommunen genom t-området kan bli inlösenkyldig för det området.

Det tillfälliga resecentrumet berörs inte i genomförandebeskrivningen. Bland annat bör frågorna om vilken part som ska bekosta det och hur marken ska upplåtas besvaras, vilket kan behandlas under fastighetsrättsliga konsekvenser. Under rubriken kvartersmark för annat än enskilt bebyggande vore det lämpligt om även E-områdena på taken för solenergianläggningen nämndes.

Under ekonomiska frågor anges att skattemedel kommer att nyttjas. Här kan det förtydligas vilken part som ska stå för vilka kostnader, det vill säga vad kommunen, regionen respektive Trafikverket ska svara för. Vidare bör inlösenfrågorna behandlas samlat i avsnittet ekonomiska frågor. Där kan det även tilläggas att inlösenkyldighet finns för x-, t-områdena och u-områden (för u-områden är det dock inte nödvändigtvis kommunen som är inlösenkyldig), inte bara för allmän platsmark. Även mark för annat än enskilt bebyggande kan innebära en möjlighet och skyldighet till inlösen.

Information:

Redaktionella synpunkter på plankartan har lämnats direkt till handläggaren. Lantmäterimyndigheten har, med beaktande av ovanstående, inget övrigt att erinra.

I tjänsten

Olle Byström
För lantmäterimyndigheten

Beskrivning av ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av ett centralt område i Västerås där ett nytt resecentrum är i fokus. I detaljplanen framkommer att huvudsyftet är att skapa förutsättningar för ett nytt resecentrum med lokal, regional och nationell kollektivtrafik samlat i en punkt med utgångspunkt i flöden för människor samt resenärer inom kollektivtrafiken. Detaljplanen syftar även till möjligheten av en blandning av verksamheter i egenskap av kontor, centrumändamål, hotell, parkering, utbildning, bostäder, park och torg. Detaljplanen ska bland annat bidra till att stärka Västerås attraktionskraft och entrén till Västerås.

I detaljplanen hänvisas trafikfrågor på ett tydligt sätt till ett PM om trafik, som finns som bilaga till planförslaget. PM:et skildrar de trafiklösningar som föreslås samt planens påverkan ur ett trafikperspektiv.

Yttrande

Kollektivtrafikförvaltningen har tagit del av detaljplan Dp 1811 Resecentrum Västerås med tillhörande bilaga i form av Trafik PM. Nedan följer förvaltningens synpunkter.

Kollektivtrafikförvaltningen har med stort intresse deltagit under processen för detaljplan gällande resecentrum Västerås samt tagit del av samrådsmaterialet i ärendet. Kollektivtrafikförvaltningen ser mycket positivt på ett nytt resecentrum då behovet finns för ökad kapacitet för kollektivtrafik och resenärer. Västerås resecentrum är den största bytespunkten i Västmanland och är även en viktig bytespunkt för omkringliggande län. För att kunna möjliggöra en överflyttning till hållbara transporter och möta en ökad befolkningstäthet, ökad mobilitet och ett ökat resande finns det ett stort behov av ett nytt resecentrum med bra tillgänglighet och smidiga byten mellan olika trafikslag, vilket beskrivs i detaljplanen.

Framtidens kollektivtrafik

För att nå en hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik ska ambitionen med ett nytt resecentrum vara att tillgodose framtidens resandebestånd i och med att staden växer. Ett framtidssäkrat resecentrum som tar höjd på framtidens transporter och en kollektivtrafik i förändring med nya fordonsslag och teknikutveckling.

Postadress
Ångsgårdsgatan 12
721 30 Västerås

Besöksadress
Ångsgårdsgatan 12

Telefon, vxl
021-17 30 00
Telefax
021-17 45 09

Org Nr
232100-0172
VAT nr
SE232100017201

E-post
region@regionvastmanland.se
Webbadress
www.regionvastmanland.se

Datum
2022-02-02Diarienum
KTM210139

För att kunna utföra en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, vill Kollektivtrafikförvaltningen lyfta fram vikten av att busstrafiken får en prioritering i anslutande och omgivande gatunät.

Arbete med beteendeförändringar

Då målbilden är att resecentrum ska vara en effektiv och attraktiv knutpunkt för hållbara resor inom, till och från Västerås finns det ett unikt tillfälle att påbörja arbetet med beteendeförändringar när det gäller val av transportmedel redan under byggstart av nya resecentrum.

Kollektivtrafikförvaltningen anser det är av vikt att kunna erbjuda en förstärkt kollektivtrafik i ett tidigt skede i byggnationen för att kunna erbjuda alternativ som är bättre än att ta egen bil, och i och med det lägga grunden för ett förändrat synsätt på individens framtida resande.

Järnväg och tågtrafik

I detaljplanen framkommer att prognosen visar på en ökad regionaltrafik och att bangården behöver byggas om för att klara en framtida kapacitetsökning. Kollektivtrafikförvaltningen ser positivt på ett nytt spårområde och ökad kapacitet för tågtrafiken.

På sidan 42 under rubriken "Järnväg" beskrivs följande: "Trafikverkets prognos för 2040 har som utgångspunkt att Mäljarbanan byggs ut till fyra spår och att ombyggnad av Stockholms centralstation anpassas för ökad regionaltrafik"

Kommentar: Beskriv vilken sträcka fyrspar gäller, exempelvis om det är Stockholm – Västerås.

På sidan 42 under rubriken "Järnväg" beskrivs följande: "Befintlig trafik ökar till cirka 150 tåg per dygn och 25 godståg per dygn".

Kommentar: Det bör förtydligas vad som menas med tåg. Ange 150 resandetåg per dygn och 25 godståg per dygn (eller om det ska stå 150 tåg per dygn varav 25 godståg per dygn).

Busstrafik

Bussterminal

I detaljplanen framkommer att bussterminalen föreslås ligga kvar på samma plats som i dag men får fördubblad kapacitet och förändrad utformning med karaktären som ett busstorg. Busstorget består av en stor torgyta med öar av busshållplatser med anslutning till resecentrum genom det upphöjda landskapet mot den östra entrén. Busshållplatserna är utformade med stora sammanhängande tak som delats upp för att säkerhetsställa byggbarhet och flexibilitet i flera steg.

Kollektivtrafikförvaltningen vill lyfta fram att det är viktigt att säkerhetsställa att plattformstaken med hållplatser kommer att skydda resenärer från regn,

vind och kyla. Alla gångvägar och ytor för väntan på buss eller tåg inom resecentrum behöver vara väderskyddade för att nå en hög attraktionskraft för kollektivtrafikresandet, samt att dessa byggs redan under etapp 1. Entréer till plattformar, skyltning, väderskydd mm styr resenärsflöden utmed hela plattformen för effektiv ombordstigning. Det är även viktigt att förflyttningar mellan olika plattformar samt mellan tåg och buss byggs rationellt så att tiderna för dessa förflyttningar hålls korta och görs tydliga.

Flextrafik och färdtjänst

I detaljplanen framkommer att Flextrafik kan angöra vid föreslagna busshållplatser, antingen i bussterminalen eller på den södra sidan av spårområdet. Angöringsplatser för rörelsehindrade och färdtjänst kommer att ordnas med 2-3 platser vid entréer både på den norra och södra sidan av resecentrumet.

Kollektivtrafikförvaltningen anser att det är av vikt att Västerås resecentrum är tillgänglig för alla personer och resenärer och tycker det är en förutsättning att resecentrum planeras ur ett tillgänglighetsperspektiv. Trafikinformation och resenärshänvisningar ska vara planerade och anpassade för personer med funktionsnedsättning, så som akustik och ljudbild för utrop samt taktila ledstråk mm. Även materialval och utformning av till exempel stora glaspartier ska tas hänsyn till i planeringen.

Trafikbuller

Tåg- och busstrafik samt övrig vägtrafik genererar buller. Det är viktigt att nya fastigheter inom området för boende och verksamheter byggs med hög grad av bullerdämpning så att det i framtiden inte riskerar bli restriktioner för tåg- och busstrafiken med lägre hastigheter eller andra restriktioner. Åtminstone i bussterminalen bör det prövas med körytor som absorberar däckljud, exempelvis med material som liknar "tyst asfalt" för att dämpa bullret och skapa en tystare och lugnare miljö.

Trafik PM

Under rubriken "Samlad bedömning" i inledande sammanfattning beskrivs inriktningen att trafikrummet på Södra Ringvägen får en ökad prioritering av kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt att andra gator i anslutning till resecentrumet inte fullt ut tillgodoser efterfrågan på biltrafik. Ambitionen är att tillkommande resor från nya exploateringar runt resecentrum i högre grad än i dag kommer att välja bort bilresor till förmån för andra hållbara transportsätt.

Kollektivtrafikförvaltningen ser positivt på att kollektivtrafiken premieras i trafikrummet. Samtliga busslinjer angör bussterminalen vid stationen och behov finns av en modern och kapacitetsstark bussterminal med god

framkomlighet för bussarna (se uppdaterad karta över nuvarande busslinjenät i Västerås, bilaga 2). Kollektivtrafikförvaltningen vill påtala vikten av att använda sig av planeringsstyrd utformning där gång- och cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Synpunkter på Bussterminal och Busstorg

- Kollektivtrafikförvaltningen vill lyfta fram behovet av bra trafikinformation och digitala lösningar i väntutrymmen och vid hållplatser.
- Det är viktigt att skyltningen av olika hållplatslägen inom resecentrum görs tydlig för att resenärerna snabbt ska hitta rätt.
- En risk finns för konflikt mellan cykelparkeringar och väderskydd. Många cykelparkeringar, elsparkcyklar mm kommer att finnas på busstorget (och man cyklar hela vägen). Konflikter mellan cykel, buss och väntande passagerare måste undvikas.
- Obalansen av antal busslägen österut (26) och västerut (11) kommer att påverka planering och utformning av busstrafiken. Stadstrafiken är prioriterad att angöra "ön", främst vändande busstrafik, regional busstrafik, förortstrafik och övrig landsbygdstrafik kommer att behöva använda hållplatserna på den södra delen av bussterminalen (mot tågplattformerna). Här kommer även att behövas plats för reglering, reservbussar och eventuell laddinfrastruktur för buss.
- Lösningar och funktion för bussprioritering måste fungera effektivt. Hållplatser bör inte placeras strax före bussprioriterad signal (normalt inte närmare än 225 meter) eftersom bussprioriteringen därmed blir ineffektiv.

Synpunkter på Södra Ringvägen östra delen och in/utfarter bussterminalen

- Att delen förbi bussterminalen (Kopparbergsvägen – Pilgatan) får busskörfält är viktigt
- Korsningen med Kopparbergsvägen signalregleras med bussprioritering vilket är bra och nödvändigt
- Den östra in/utfarten från bussterminalen, det framgår inte om den kommer att signalregleras eller annan åtgärd för bussprioritering när bussterminalen och Södra Ringvägen är färdigställd. Bussarna måste få prioritet både vid infart och utfart om trafik och kapacitet ska fungera optimalt i terminalen.
- Sidan 32 trafik PM och sid 44 planbeskrivning, Figur buss- och tågrörelser. Bussrörelser västerut (vänstersväng) ut från den östra utfarten saknas. För att klara den svängen behövs även signalreglering/bussprioritering.

Datum
2022-02-02

 Diarienum
KTM210139

- Infart till bussterminalen från Södra Ringvägen österifrån och vänster in i den västra infarten (korsningen med Kopparbergsvägen). Vänstersvängen in till bussterminalen kan bli problematisk med konflikter med övrig fordonstrafik. Bussar som kommer österifrån och som angör den södra perrongen (mot tågspåren) kommer i stor utsträckning att behöva göra den rörelsen, t.ex. UL och regional busstrafik.
- In och utfarter från Karlsgatan, Port-Anders gata och Gjutare Granströms gata. Under ombyggnadsfasen skriver man att t.ex. Port-Anders gata stängs. Det bör säkerhetsställas att framkomligheten för busstrafiken inte påverkas av dessa anslutande in och utfarter.
- Det är många GC överfarter i plan över Södra Ringvägen. Många GC överfarter påverkar busstrafikens framkomlighet och man bör beakta lösningar för att minska negativ påverkan för bussarnas framkomlighet. Viktigt är att korsningspunkter mellan gående respektive cykel och vägtrafiken görs trafiksäkra samt tidseffektiva, med detta menas att väntan för respektive kategori inte blir lång. Exempelvis är det olämpligt att bygga struktur som innebär att busstrafiken får långa ståtider i korsningspunkter och därmed både gör kollektivtrafiken oattraktiv på grund av långa restider samt ökar risken för olyckor. Detta talar då snarare för att korsningspunkter med stora flöden bör byggas planskilda och inte i plan.
- Kommer det att finnas busskörfält delen östra utfarten bussterminalen – Pilgatan? Var "återgår" biltrafiken till södra delen av Ringvägen?

Synpunkter på Södra Ringvägen delen Kopparbergsvägen - Hamngatan

Enligt planbeskrivning och trafik PM föreslås att "Södra Ringvägen utformas som en stadsgata" med ett körfält i vardera riktningen och utökad GC bana i Södra delen av Södra Ringvägen. Man ska dock inte omöjliggöra en utbyggnad till fyra körfält om behov uppstår i framtiden, vilket är planeringsmässigt bra.

- Hur påverkas framkomlighet för den busstrafik som kör den vägen?
Just nu främst regional busstrafik
- Kapaciteten för busstrafiken genom centrum är bristfällig. Kanske inte alla dagens och framtida busslinjer kan köras genom centrum, vilket medför ökad busstrafik på denna del (exempelvis förortstrafik)
- Korsande GC från Sigurdpassagen i plan. Det är av vikt att en bra lösning finns kring passagen med tanke på trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Fordonstrafik vänster ut från Färdvägen. Det är tidvis problem att svänga vänster ut idag, hur kan det förbättras. Risk annars att många väljer att köra vidare österut förbi bussterminalen i "onödan".

Datum

2022-02-02

Diariernr

KTM210139

- S 39 Trafik PM. Föreslås att t.ex. godstransporter ska kunna åka ut via Färdvägen och via bussterminalen. Finns risk för konflikter med busstrafiken och eventuellt om biltrafik smiter denna väg.
- Cirkulation i korsning med Hamngatan är bra och nödvändig, även om lösningen är en kompromiss och vändningar av buss kommer att ta tid.
- Biltrafik bör i möjligaste mån styras via Hamngatan – Kungsängsgatan och inte via Södra Ringvägen förbi bussterminalen

Synpunkter på Resenärsgatan/Kungsängsgatan

- Viktigt att kommersiell busstrafik och tågersättningsbussar får placering och bra förutsättningar på den södra sidan.
- Yta och storlek på hållplatser för kommersiell busstrafik och tågersättning framgår inte tydligt. Det måste vara säkerhetsställt att ytan är tillräckligt stor och framtidssäkrad. Därtill är det nödvändigt med parkeringsyta för bussar på södra sidan som hamnar i vänteläge innan angöring till hållplatsläget. Det bör även finnas tillgång till rastlokaler och toaletter till förarna.
- Viktigt att biltrafikens angöringar (kiss and ride) i stor utsträckning styrs till den södra delen (Resenärsgatan) och Kungsängsgatan, inte via Södra Ringvägen och Färdvägen.
- Tolkning är att det i trafik PM framkommer att båda anslutningarna från Resenärsgatan till Kungsängsgatan kommer att ha cirkulationsplats. Annars kommer inte bussarna att kunna svänga vänster ut från Resenärsgatan till Kungsängsgatan.

Mikromobilitet

Kollektivtrafikförvaltningen tycker det är bra att gång- och cykel prioriteras i och med bättre framkomlighet och tillgänglighet. Terrasserna bör utformas med så raka och gena gångvägar som möjligt. De slingrande gc-vägarna bör därför kompletteras med trappor rakt i färdriktningen, helst kompletterade med rulltrappor under tak. Med en felaktig utformning riskerar gång- och cykelströmmen hamna i oönskade stråk. Lutningar i torgytor och gångvägar behöver samtidigt ta hänsyn till att personer i rullstol ska kunna rulla på egen hand.

Det är positivt med många cykelparkeringar med låsmöjligheter. Stor andel av cykel-parkeringar bör förläggas under tak. Det är av vikt att se över parkeringsmöjligheter för elsparkcyklar för att minska risken att dessa ställs på olämpliga ställen. Det bör också finnas tillgång till bra laddningsmöjligheter.

BRT och Spårvagn

I trafik PM skriver man om att det på sikt kan bli aktuellt med att införa spårväg eller BRT-linjer (Bus Rapid Transit).

Datum
2022-02-02Diarienum
KTM210139

Kollektivtrafikförvaltningen tycker att det är ett krav att det finns förutsättningar att införa BRT med längre fordon och spårvagn i bussterminalen. Svängradie 25 meter är minsta radie för BRT/Spårvagn (dock inte grön standard).

Spårbunden trafik

På sidan 12 i Trafik PM under rubriken "Spårbunden trafik", första stycket beskrivs att Västerås central är ett nav i tågförsörjningen i Västmanland med förbindelser mot flera regionala och utomregionala mål. Stationen ligger utmed Mälärbanan, som har hög turtäthet genom Västerås för tågtrafiken mellan Stockholm och Hallsberg/Göteborg. Vidare finns tågtrafik mot Sala, Fagersta/Ludvika och Eskilstuna/Linköping

Kommentar: Även trafiken på UVEN har hög turtäthet (2ggr i timmen) och är i huvudsak genomgående, bör beskrivas.

På sidan 12 under rubriken "Spårbunden trafik" illustreras Figur 4.

Kommentar: Bilden avser 2021, nu har ju trafiken på UVEN utökats. Lägg till 2021 i figurtexten alternativt använd figuren för T22-T26 i Trafikförsörjningsprogrammet (se bilaga 1).

Plattformstaken och väderskydd på tågplattformarna bör utformas så att resenärerna kan få ett skydd även vid blåst, regn, snö och kyla. Utformningen bör därmed byggas med en helt annan ambitionsnivå än dagens traditionella utformning. Det innebär att taken behöver dras ut bredare och täcka hela plattformarnas bredd jämfört vad skissernas visar. Därutöver behöver väntkurar i stor omfattning placeras ut i hela plattformarnas längd med hög kapacitet för många resenärer, merparten av dessa bör vara heltäckande med möjlighet till uppvärmning. Placering av väderskydd, entréer till plattformarna (minst dubbla positioner och båda med rulltrappor), skyltning mm behöver styra resenärerna utmed hela plattformarna för snabb ombordstigning. Det är även viktigt att förflyttningar mellan olika plattformar, samt mellan tåg och buss byggs rationellt så att tiderna för dessa förflyttningar hålls korta utan omvägar och görs tydliga. Passagera mellan tåg och buss bör göras planskild så att resenärerna inte behöver korsas bussarnas körytor. Det optimala för kunderna är att hela plattformsområdet med spår blir inbyggt med tak över. När stationer byggs om och utvecklas behöver miljön för kunderna uppgaderas mot en ny nivå för att höja attraktionskraften för kollektivtrafiken.

Under byggtiden

Södra Ringvägen vid bussterminalen

För att kollektivtrafikens effektivitet och attraktivitet ska säkras under byggtiden bör en prioritering av framkomligheten för bussarna säkerhetsställas, då en ombyggnation kommer att medföra tillfälliga lösningar

för trafiken under flera år. Driften på terminalen bör även säkerhetsställas så att inte trafiken behöver stanna upp.

Tillfällig station på södra sidan

Sidan 45 i Trafik PM. Det blir svårt för kommersiell busstrafik, taxi och övrig biltrafik att kunna svänga vänster ut på Kungsängsgatan utan någon form av trafikreglering (rondell eller trafikljus).

Utbudet av kollektivtrafik under byggtiden

Projektet måste ta stor hänsyn till att tåg- och busstrafik måste fungera väl under byggtiden även om detta genererar utökade kostnader för projektet. Utformningar kan behöva anpassas för att möta detta behov. Det är viktigt att temporära lösningar inte blir permanenta om dessa negativt försämrar funktionerna inom resecentrum. Bussutbudet bör även förstärkas när ombyggnationen påbörjas så det finns ett bra alternativ till resmöjligheter.

Byggtrafik

Under ombyggnationen är det av vikt att det finns en tydlig planering kring byggtransporterna för att minimera konflikterna med busstrafiken och övrig trafik. Önskvärt är att det finns tydliga anvisningar för byggtransporterna.

Mikromobilitet

För att tillgodose de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet under ombyggnationen och minska konflikterna med bland annat kollektivtrafiken måste det finnas tydliga anvisningar för gång- och cykelvägar samt cykelparkeringar.

Hantering av VL:s kundcenter under byggtiden

Farhågan är att kundcenter helt eller delvis tappar närheten till resenärerna och därmed möjligheten att hjälpa dem.

Kundcenter måste vara placerad i nära anslutning för att tillgodose resenärer med information och möjligheten att köpa biljetter mm.

Kollektivtrafikens behov på resecentrum

Kollektivtrafikförvaltningen vill lyfta fram behovet av ytor, parkeringsplatser och uppställningsplatser för bussarna i nya resecentrum och vill att behoven beaktas i planeringen. Placeringen av en framtida bussdepå påverkar även kollektivtrafikens behov på resecentrum.

Ytor, parkeringsplatser och uppställningsplatser

- Yta för förarparausrum med pentry och toalett.
- Yta för trafikledning med pentry och toalett. Ytan bör vara placerad så god uppsikt över busstrafiken på resecentrum erhålls.
- Plats för reservbuss.

Datum
2022-02-02Diarienum
KTM210139

- Serviceplats för en buss, "snabb reparation".
- Plats parkering av servicebil.
- Plats för reglering.
- Parkeringsplats för två Trafikledningsbilar.
- Laddinfrastruktur.

Resenärsservice och kundmiljöer

Ett resecentrum behöver kringsservice till resenärer och allmänhet för att vara en attraktiv plats för vistelse eller väntan. Servicen såsom kundservice och försäljning, samt caféer/restauranger och butiker behöver ingå i väntsalsdelen, eventuella komplikationer med elektromagnetisk strålning som anges i handlingar behöver hanteras så att servicefunktionerna kan ges en bra placering nära tåg och buss. Viktigt att anläggningen dimensioneras med mycket sittplatser för väntande passagerare både i väntsalen och på plattformarna, samt med närhet till toaletter. Det måste även säkerhetsställas att leveranser till och från verksamheterna inom resecentrum inte påverkar trafiken på terminalen.

Kundcenter

För att säkerställa att Resecentrumet främjar kollektivt resande lokalt, regionalt och nationellt, så är behovet av en centralt placerad yta stort. Då VL:s kundcenter är ombud för flera aktörer tillgodoser VL:s kundcenter resande lokalt, regionalt, nationellt och även resor i Europa. Resandet underlättas om kundcentret placeras så att ett naturligt flöde mellan den olika trafikslagen buss och tåg skapas.

Ytor och utrustning

- Möjlighet att digitalt tillgodose resenärer med trafikinformation i alla väderstreck. Viktigt med logisk skyltning på hela området samt tydlig skyltning till ersättningsbussar.
- Yta för kundcenter med toalett, dusch, pentry.
- Yta i direkt anslutning till kundcenters lokal med plats för nya biljettautomater.
- Yta för placering av viseringsmaskiner också dessa i det direkta flödet till busstrafik samt viseringsautomater i närheten av spåren.
- Yta för placering av tavla beskrivande hållplatslägen.

Digitala perspektivet från Resecentrum

Kollektivtrafikförvaltningen vill lyfta fram det digitala förutsättningarna och behovet för att leverera kollektivtrafikens tjänster från framtidens resecentrum. En digital omställning med teknisk innovation inom bland annat trafikinformation, trafikövervakning, signalprioritering, och uppkopplingar mm medför en hög servicenivå till resenärerna och besökarna till resecentrum.

Datum
2022-02-02Diarienum
KTM210139

Ett viktigt behov ur förvaltningens synvinkel är tillgång till utrymme för placering av nätverksutrustning, övervakning och framtida idag okänt behov. Utrymmet ska vara stort nog att rymma nödvändig utrustning för nätverk, samt utföra underhållsarbeten i med stängd dörr vid behov. Utrymmet kan delas med el-central om så behövs.

När resecentrum är klart

Trafiksystemet i centrala Västerås

Omgivande gatunät och övrig trafikstruktur påverkar funktionen i bussterminalen. Exempelvis Kopparlundens framväxt ökar bland annat risken för ökad trafik på Östra Ringvägen vilket innebär ökad risk för trängsel. Om trafiken stoppas upp i kringliggande gatunät, räcker det inte enbart med att ge kollektivtrafiken prioritet i gatunätet i stationsområdet.

Kollektivtrafikförvaltningen vill lyfta vikten av att beakta kringliggande trafiksystem som kan påverka busstrafikens framkomlighet och punktlighet till resecentrum.

Anslutningar till parkeringsanläggningar

Placering och anslutningar till parkeringsanläggningar i närheten av planområdet kan komma att påverka busstrafikens framkomlighet och det måste tas hänsyn till så att konflikterna med busstrafiken minimeras.

Parkeringsplatser behöver läggas med goda anslutningar till resecentrum så att resenärer effektivt kan ta cykel, bil och taxi till resecentrum för byte till tåg och buss, därmed undvika att resenärer tar bil för hela sin resa. Inte minst pendlarparkeringsplatser för resenärer som reser ofta behöver förläggas nära resecentrum eftersom restiden för denna kategori är mer avgörande än för sällanresenärer.

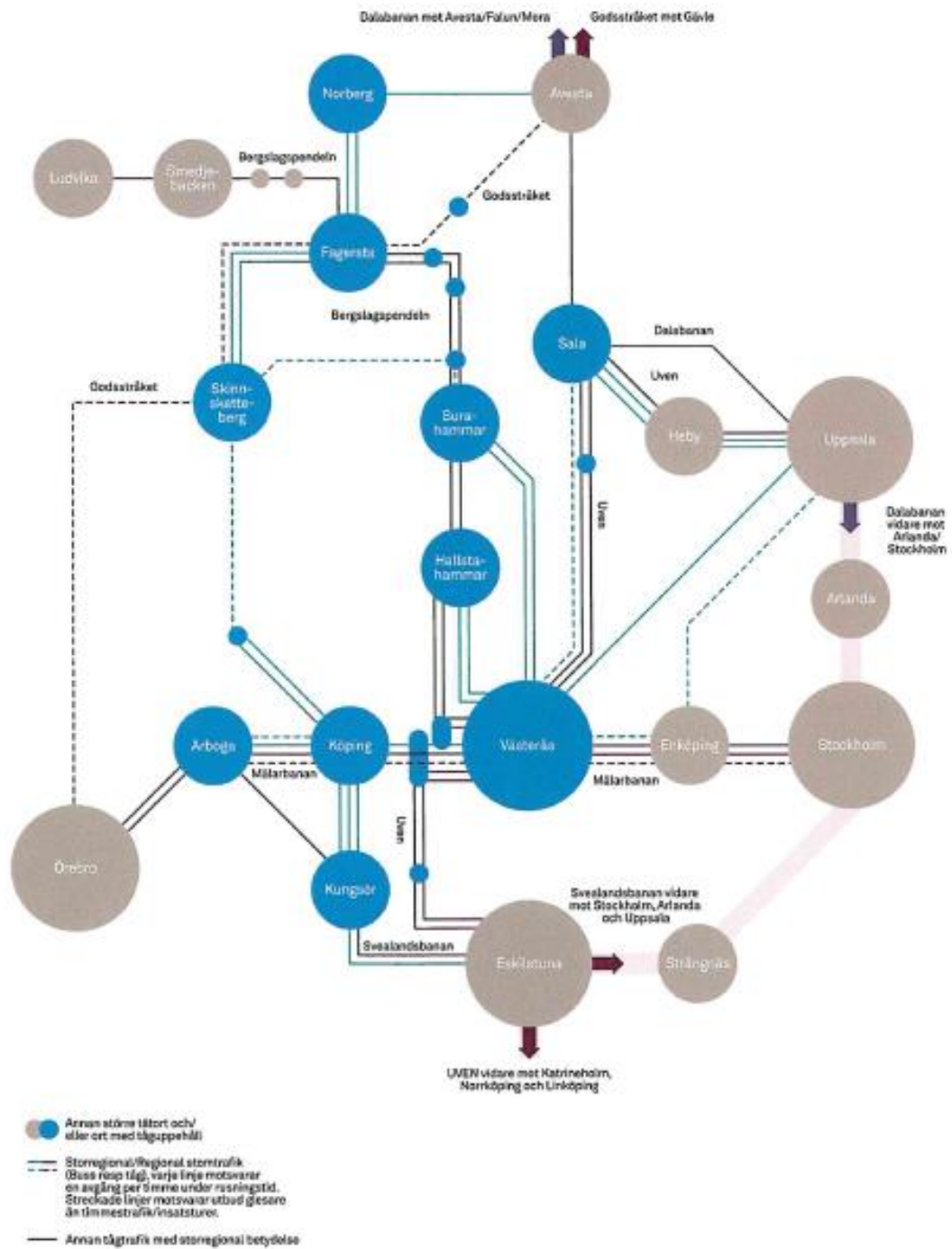
Samverkan

Kollektivtrafikförvaltningen ser fram emot fortsatt medverkan och samarbete med Västerås stad kring Resecentrum och i den vidare utvecklingen av detaljplaneområdet kopplat till kollektivtrafiken.

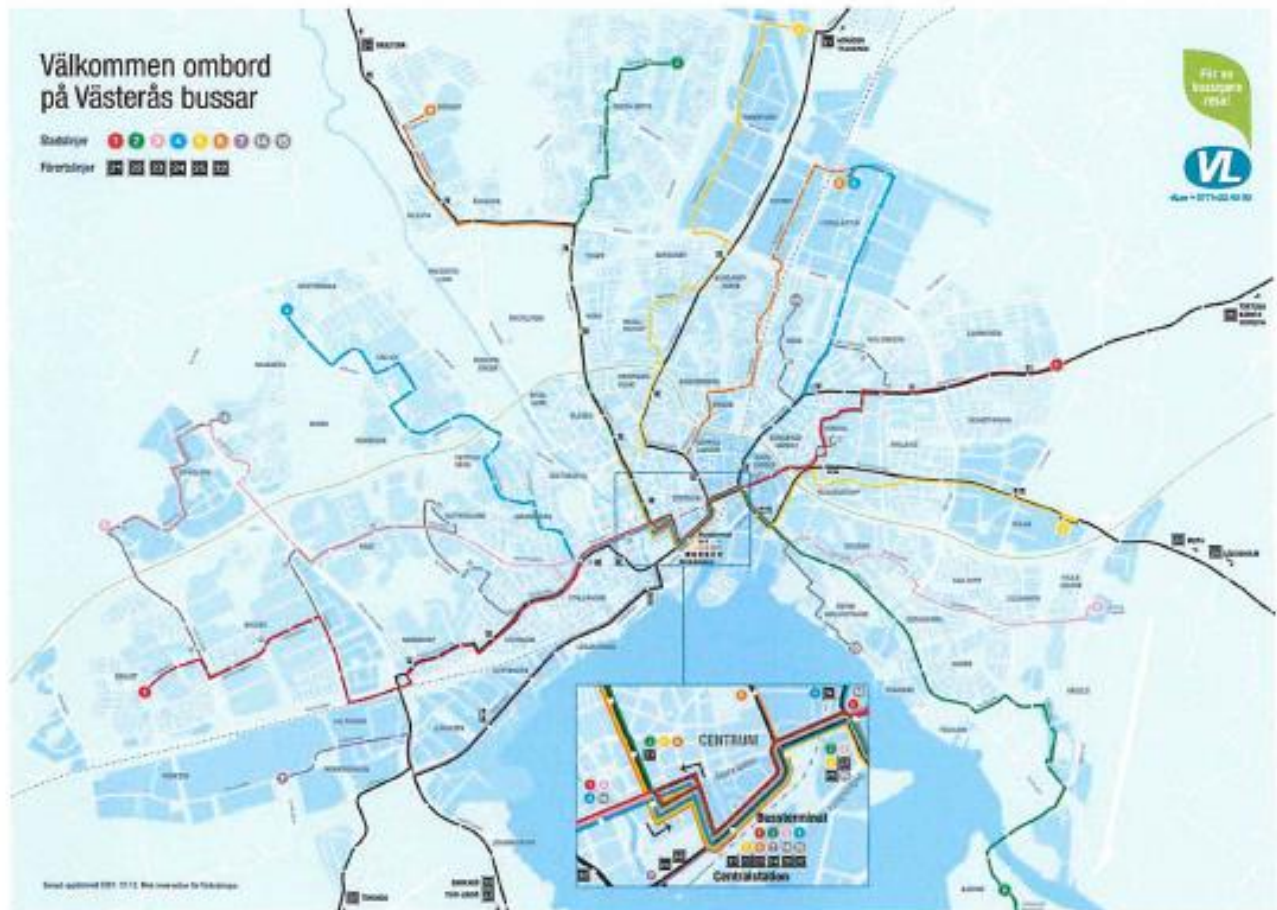
För Kollektivtrafikförvaltningen
Region Västmanland

Anita Norrby Carlsson
Enhetschef
Planering och Utveckling

Bilaga 1



Bilaga 2



[www.vl.se: Alla linjer 73x102 2021 \(vl.se\)](http://www.vl.se: Alla_linjer_73x102_2021_(vl.se))

§ 11

Dnr KUN 2021/00525-1.7.1

Beslut - Remissvar för granskning av detaljplan för Västerås resecentrum, Dp 1811

Ärendet bordläggs 15:55-16:25

Ärendet ajourneras 16:25-16:35

Beslut

Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalernas yttrande daterat 2022-01-27 antas och överlämnas till Stadsbyggnadsförvaltningen

Reservation

Jörgen Andersson, Maria Ringström (M) reserverar sig mot beslutet.

Särskilt yttrande

Jörgen Andersson (M), Maria Ringström (M), Ibrahim Onar (KD), Johan Eriksson (M), Håkan Ampellind (M) inkommer med särskilt yttrande:
"Majoriteten har reducerat stadsantikvariens yttrande och gjort det till sitt eget. Vi tycker att det är olyckligt att man inte släpper fram stadsantikvariens hela egna yttrande då vi ser det som att stadsantikvariens har stadens främsta kompetens inom området. I yttrandet framgår det att det finns en problematik att bygga höga byggnader på de platser som föreslås och att det innebär en för stor påverkan på befintlig kulturmiljö och riksintressen i området. Det har gjorts korrigeringar men de kanske skulle behöva justeras lite till. Moderater och Krisdemokrater har inget emot att man bygger höga byggnader, tvärtom vi tycker att Västerås ska ha fler höga byggnader. Men när man ska bygga nytt i nära anslutning till känslig kulturmiljö och riksintressen gäller det att man beaktar detta så att inte den befintliga kulturmiljön påverkas i för stor utsträckning. Att inblandade parter inte får en helhetsbild inför ett slutgiltigt beslut är olyckligt. Naturligtvis blir det fråga om kompromisser i slutändan men då har man ändå haft bra beslutsunderlag och beslutet har tagits med öppna ögon.

När det gäller Moderaternas och Krisdemokraternas synpunkter på detaljplanen så hänvisar vi till de yttranden som har gjorts av respektive parti.

Nedan återger vi stadsantikvariens hela yttrande för att beslutsunderlaget ska bli så bra som möjligt.

Yttrande Remiss - Granskning av detaljplan för Västerås resecentrum, Dp 1811

Västerås utvecklas och det är positivt. Planeringsinriktningen i Västerås kommuns gällande översiktsplan är 230 000 invånare till år 2050. I gällande översiktsplan finns också 13 strategier om hållbar utveckling. Dessa är bland annat *en attraktiv regionstad, en levande innerstad* och *en balanserad komplettering av staden*. En av de strategier som har direkt bäring på

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande

kulturnämndens uppdrag genom stadsantikvariens arbete är: *Kulturarv och utveckling i samklang*. Denna strategi innebär att kulturmiljön ska vara en tydlig identitet och en stolthet för Västerås och en resurs när staden utvecklas och förändras. Vidare står det att i Västerås visar vi respekt för kulturarvet och kulturmiljön så att det vi värdesätter idag även kan upplevas av framtida generationer. Det som byggs i dagens Västerås blir en del av stadens framtida kulturarv. Det innebär bland annat att vi ska visa identitetsskapande byggnader, parker och andra miljöer respekt när staden utvecklas och förnyas.

Under strategin *Kulturarv och utveckling i samklang* finns riktlinjen: *Stadens identitet ska förstärkas och utvecklas genom att identitetsskapande byggnader, parker och andra miljöer visas respekt och ges en ökad betydelse. Som en del av stadens identitet lyfts följande fram:*

"Stadsbebyggelsen avtecknar sig i landskapet med byggda torn med starkt symbolvärde. Domkyrkan, ASEA-tornet, stadshustornet och Skrapan tillhör stadens kända siluett. Även andra landmärken som kraftvärmeverket, det gamla ångkraftverket – Kokpunkten – och stadens vattentorn ger staden identitet. Den nya bebyggelsen vid Mälaren har gett staden en ny siluett och de höga husen i Östra hamnen och vid Öster Mäljarstrand blir nya landmärken. Ett nytt stationshus kan bli ett framtida landmärke".

Inom ramen för kulturnämnden och stadsantikvariens kulturmiljöarbete ligger att värna Västerås olika kulturmiljöer för kommande generationer. Kulturmiljön är i flera lagstiftningar utpekad som ett allmänt intresse och hänsyn ska tas till kulturmiljön i samhällsplaneringen (Plan- och bygglagen och Miljöbalken). Enligt plan- och bygglagen ska detaljplaner och bygglov vara anpassade till stads- och landskapsbild, natur- och kulturmiljön på en plats. Kommunen ska också tillse att byggande och planering inte orsakar påtaglig skada på riksintressen.

Västerås innerstad är att betrakta som en kulturmiljö genom fysiska spår i stadsmiljön som på olika sätt berättar om Västerås rika historia från 1000-talet fram tills idag. Under 2018–2021 har staden i samverkan med länsstyrelsen i Västmanlands län och Västmanlands länsmuseum tagit fram nya kunskapsunderlag för kulturmiljön för Västerås centrala delar. I de nya kunskapsunderlagen har man dokumenterat och pekat ut viktiga kulturmiljövärden i bebyggelsen och miljön i innerstaden. Underlagen visar att i innerstaden samsas många olika fysiska spår som är kopplade till Västerås historia och kulturarv. Dessa fysiska spår och strukturer flätas samman till en större stadsväv som är avläsbar på byggnads- och kvartersnivå men även i större sammanhängande helheter och i för Västerås viktiga vyer och siktlinjer. Däribland kan nämnas de höga byggnader av offentlig karaktär, såsom Domkyrkan, Ottartornet, Stadshuset, som var och en berättar om viktiga utvecklingsfaser i Västerås historia och som över lång tid gjort anspråk i viktiga vyer och i siluetten från olika betraktelsepunkter runt om i staden.

Justeraendes signatur

Utträgsbestyrkande



Nytt kunskapsunderlag för kulturmiljön i centrala Västerås (utförd 2018–2021). Turkosa byggnader har bedömts som särskilt värdefulla och turkosa fält är särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer. Underlaget är framtaget i samverkan mellan Västerås stad, länsstyrelsen i Västmanlands län och Västmanlands länsmuseum.

Många av kulturmiljövärdena som finns redovisade i kartan ovan sammanfaller med det som har pekats ut som av riksintresse för kulturmiljövården *Västerås U 24* med motiveringen: *Stadslandskap med stadsmiljöer präglade av medeltida strukturer, regleringen under 1600-talet, industrisamhällets stadsbyggande främst i form av industrimiljöer, bostadsområden och samhällsservice från ca 1880-tal -1940-tal, centrumområde som visar modernismens centrumomvandling från ca 1950-tal – 1970-tal samt av betydelsen som stiftsstad, skolstad och residensstad.* Under samrådet för detaljplanen 2019 inkom många synpunkter. Bland annat så lämnade länsstyrelsen in ett yttrande där de bedömde att riksintresset för kulturmiljövård *Västerås U 24* riskerade att påverkas negativt om samrådsförslaget genomfördes. Länsstyrelsen ställde krav på att ytterligare studier av planförslagets påverkan på riksintresset skulle genomföras i detaljplanearbetet.

Efter samrådet har Stadsbyggnadsförvaltningen uppdragit åt en antikvarisk konsult att låta utföra två stads- och kulturmiljöutredningar (2019 och 2021) som har bilagts planhandlingarna. Syftet med utredningarna var att analysera detaljplanens och i första hand Vasakvarterets påverkan på riksintresset Västerås och dess kärnvärden men även planförslagets betydelse för Västerås stadsbild och dess siluett.

I detaljplanen finns slutsatsen att liggande planförslag som helhet inte påverkar riksintresset för kulturmiljövård negativt. Frågan om påverkan på riksintresset för kulturmiljövård är ytterst en fråga för länsstyrelsen i Västmanlands län.

Justerares signatur

Utträgsbestyrkande

Efter samrådet fram till granskningen har stora bearbetningar gjorts av planförslaget som helhet. Många av dessa ändringar är till stor fördel för kulturmiljön.

Flera höga byggnader med stor påverkan på kulturmiljön har reviderats eller plockats bort ur planen. En byggnad om ca 75 meter vid Östermalmsterassen har helt utgått ur förslaget. En hög byggnad om ca 80 meter i Sigurds kvarteret har omarbetats till en volym om 45–65 meter. Vasatornet, med sina 99 meter, som skulle ha varit Västerås högsta byggnad, har utgått och omvandlats till två betydligt slankare byggnadskroppar, förskjutna åt väster, med höjder om 49 och 75 meter.

Dessa revideringar i planarbetet innebär stora förbättringar för kulturmiljön. Men, trots omarbetningar så är byggnaderna i Sigurds- och Vasakvarteret fortfarande bland de högsta, icke offentliga, byggnaderna i innerstaden. Jämför Domkyrkan med sina 92 meter, Stadshustornet om 65 meter och Ottartornet om 64 meter. Sådana nya höga bostads- och kontorsbyggnader bedöms få påverkan på kulturmiljön genom sin höjd, placering och funktion. De bryter med en befintlig tradition av offentligt byggande i innerstaden där man låtit högre offentliga karaktärsbyggnader göra anspråk som landmärken i innerstaden. Vidare riskerar höga bostadsbyggnader i resecentrumområdet ta udden av själva resecentrum som ett landmärke vilket var en ursprunglig intention för denna byggnad och som även har stöd i gällande översiktsplan. I den redan nämnda antikvariska utredningen finns några viktiga slutsatser. I några för Västerås viktiga betraktelsepunkter påverkas både kärnvärden i riksintresset och stadsbilden i stort i högre grad än andra. En av dem är vyn från Mälaren in mot staden. *"I vyn av stadssiluetten på håll från Mälaren inkräktar Vasakvarteret i ett karaktäristiskt motiv kring stadshustornet. Stadshustornets höga och slanka byggnadsvolym sticker upp ur en jämn bas av stadsparkens träd och omges av en zon med obrutet himmelsvalv som fondmotiv. Det höga tornet i Vasakvarteret upplevs i relation till detta fortfarande som högt och brett vilket kan åtgärdas för att mildra påverkan"*.

Vidare påtalar utredningen att *"Den höga byggnaden i Sigurdskvarteret skulle behöva sänkas till höjden av övriga byggnader i kvarteret för obefintlig påverkan. I sin mvarande breda och höga form bryter byggnaden mot den lägre, sammanhållna delen av stadssiluetten. I förlängningen innebär denna typ av förändringar att stadssiluetten karaktäristiska form av slanka torn som sticker upp ur en samlad lägre stadsbebyggelse försvagas"*

Den antikvariska utredningens rekommendationer om att ytterligare bearbetningar bör göras för att tillgodose kulturmiljön och riksintresset är rimliga utifrån kulturmiljösynpunkt. Man bör i planförslaget arbeta vidare för att ännu bättre anpassa liggande planförslag till kulturmiljön, stadsbilden och för Västerås unika siluetten genom att följa den antikvariska utredningens rekommendationer. Detta handlar främst om att bearbeta de

redan nämnda byggnaderna inom Vasakvarteret och Sigurdskvarteret inom ramen för planarbetet.

Västerås är en stad som växer och nya behov uppstår. Det är positivt att Västerås utvecklas men precis som översiktsplanen lyfter fram i sina strategier bör utveckling ske i samklang med kulturarvet. Det kan vara möjligt att bygga höga byggnader i Västerås innerstad men det bör inte ske på bekostnad av riksintresset för kulturmiljövård, den kända Västeråssiluetten och kärnvärdena i Västerås kulturmiljö. Därför är det av största vikt att byggnadshöjder och utformning förhåller sig till redan kända landmärken i Västerås och inte utmanar och förminskar deras betydelse för upplevelsen av staden.

En övergripande studie saknas fortfarande om var det kan vara lämpligt och mindre lämpligt att uppföra höga byggnader i förhållande till riksintresset, siluetten, stadsbilden och övergripande kulturmiljövärden i centrala Västerås. Det finns flera pågående planer och byggnationer i centrala Västerås med höga hus som tillsammans med detaljplanen för resecentrum kan påverka den etablerade historiska stadsbilden och riksintresset på ett påtagligt sätt. Utan en övergripande analys av vad riksintresset Västerås tål och inte i förhållande till höga byggnader riskerar man på sikt att bygga bort Västerås unika identitet och de etablerade landmärkena. Höga byggnader på en plats kan också medföra upprepning på annan plats vilket på sikt kan leda till oönskad påverkan på riksintresset Västerås som både förlänger och fördröjer enskilda planprocesser och utvecklingen av staden.

Jörgen Andersson (M), Maria Ringström (M), Ibrahim Onar (KD), Johan Eriksson (M), Håkan Ampellind (M)''

Ärendebeskrivning

Västerås växer med ca 2000 personer per år, gällande översiktsplan har en planeringsinriktning med 230 000 invånare år 2050. I gällande översiktsplan ÖP 2026 finns 13 strategier om hållbar utveckling, bl. a. attraktiv regionstad, levande innerstad, balanserad komplettering.

En av de strategier som har direkt bäring på kulturnämndens arbete genom stadsantikvarien är: Kulturarv och utveckling i samklang. Det handlar bland annat om att byggnader, kvarter, parker, gator och torg berättar om stadens historia. Kulturmiljön ska vara en tydlig grund för stadens och landsbygdens identitet och stolthet. Vidare ska kulturarvet vara en resurs när staden utvecklas och förändras och i Västerås visar vi respekt för kulturarvet och kulturmiljön, så att det vi värdesätter idag även kan upplevas av framtida generationer. Under strategin står också följande: Det som byggs i dag blir en del av stadens framtida kulturarv. Det innebär till exempel: att vi ska visa identitetsskapande byggnader, parker och andra miljöer respekt när staden utvecklas och förnyas.

Under rubriken Utveckla stadens identitet och karaktär beskrivs följande: Stadsbebyggelsen avtecknar sig i landskapet med byggda tom med starkt symbolvärde. Domkyrkan, ASEA-tornet, stadshustornet och Skrapan tillhör stadens kända siluett. Även andra landmärken som kraftvärmeverket, det gamla ångkraftverket – Kokpunkten – och stadens vattentorn ger staden identitet. Den nya bebyggelsen vid Mälaren har gett staden en ny siluett och de höga husen i Östra hamnen och vid Öster Mälärstrand blir nya landmärken. Ett nytt stationshus kan bli ett framtida landmärke.

Mot bakgrund av det finns en riktlinje som säger: Stadens identitet ska förstärkas och utvecklas genom att identitetsskapande byggnader, parker och andra miljöer visas respekt och ges en ökad betydelse.

Föreliggande detaljplan är en del av den framtida utvecklingen av Mälärporten. Detaljplanen innehåller i korthet: ett helt nytt resecentrum för buss och tåg, ny stationsbyggnad, nya passager över spåren som ska sammanbinda området norr om spåren med Mälärporten söder om järnvägen. Söder om järnvägen finns i planförslaget redovisat Sigurdskvarteret som ska innehålla bl.a. nya bostäder och kontor. Norr om järnvägen finns Vasakvarteret, i anknäytning till Vasaparken, med nya bostäder och kontor.

Området för detaljplanen för resecentrum ligger i centrala Västerås, i anslutning till järnvägen. Järnvägen har sedan 1850-talet spelat en viktig roll för Västerås som stad. Från början för ASEA:s och Metallverkens utveckling och den industrialisering som detta förde med sig för Västerås. Idag har järnvägen en annan betydelse. Resor och kommunikation bidrar till Västerås attraktivitet i regionen och är en viktig förutsättning för dagens människors levnadssätt. Sett i detta perspektiv kan man, precis som ÖP 2026 säger, se ett nytt resecentrum kan vara en viktig symbol eller ett landmärke för den tid vi lever i.

Inom ramen för förvaltningens kulturmiljöarbete ligger att i stadsutvecklingen av Västerås arbeta för att värna Västerås kulturmiljöer för kommande generationer. Kulturmiljö är i lagstiftningen att betrakta som ett allmänt intresse och hänsyn därför ska tas till kulturmiljön i samhällsplaneringen (Plan- och bygglagen och Miljöbalken). Enligt plan- och bygglagen ska detaljplaner och bygglov vara anpassade till stads- och landskapsbild, natur- och kulturmiljön på en plats. Kommunen ska också tillse att byggande och planering inte orsakar påtaglig skada på riksintressen.

Hela Västerås innerstad skulle kunna betraktas som en kulturmiljö. Den berättar om Västerås rika historia från 1000-talet fram tills idag. Nya kulturmiljöunderlag har 2019–2021 tagits fram i samverkan med länsstyrelsen och Västmanlands länsmuseum för att peka ut och dokumentera viktiga kulturmiljövärden i innerstaden. Inventeringen har visat att i innerstaden samsas spår av många olika berättelser om Västerås historia och kulturarv.

Fysiska spår och strukturer flätas samman till en större stadsväv, avläsbar på byggnads- och kvartersnivå men även i större helhetsmiljöer och i för

Justerandes signatur

Utdragbestyrkande

Västerås viktiga vyer och siktlinjer. Däribland kan nämnas de höga byggnader av offentligt karaktär, t ex Domkyrkan, Ottartornet, Stadshuset som alla berättar om viktiga utvecklingsfaser i Västerås historia och som genom lång tid gjort anspråk i viktiga vyer och i siluetten från olika betraktelsepunkter runt om i staden.

Nytt kunskapsunderlag för kulturmiljön i centrala Västerås (utförd 2018–2021). Turkosa byggnader har bedömts som särskilt värdefulla och turkosa fält är särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer. Underlaget är framtaget i samverkan mellan Västerås stad, länsstyrelsen i Västmanlands län och Västmanlands länsmuseum.

Många av kulturmiljövärdena i innerstaden sammanfaller med det som har pekats ut som av riksintresse för kulturmiljövården Västerås U 24 med motiveringen:

Stadslandskap med stadsmiljöer präglade av medeltida strukturer, regleringen under 1600-talet, industrisamhällets stadsbyggande främst i form av industrimiljöer, bostadsområden och samhällsservice från ca 1880-tal - 1940-tal, centrumområde som visar modernismens centrumomvandling från ca 1950-tal – 1970-tal samt av betydelsen som stiftsstad, skolstad och residensstad.

Inom riksintresset finns bl.a. dessa fysiska uttryck:

Verkstads- och kontorsbyggnader inom kvarteren Ottar och Mimer. ASEA:s huvudkontor i nationalromantisk tegelarkitektur och höga klocktorn som utgör ett landmärke för staden. Mimerverkstaden som anspelar på nationalromantiska ideal med tegel i fasaden och även uppvisar moderna arkitektoniska strömningar genom dess stålbalkskonstruktion och stora öppna ytor

Domkyrkan och omgivande medeltida gatustrukturer samt byggnader så som Proban, Domkapitelhuset, Biskopsgården och tillhörande ekonomibygnader.

Centrumområde med enhetlig modernistisk bebyggelse från 1950–1970-talen, konstnärlig utsmyckning inom och intill byggnaderna, stora varuhus med gallerior och parkeringshus som en del av det modernistiska idealet samt trafikseparering med tunnelsystem under centrumkärnan som gett möjlighet till torgbildningar för folkliv och kulturarenor. Modernistiska offentliga och kontorsbyggnader av hög arkitektonisk kvalitet så som Melkerkontoret med dess enhetliga och modernistiska glasfasad, Västerås stadshus med strama stenfasader och karaktäristiskt klocktorn, Västerås stadsbibliotek med tegelfasader och mosaikkonst samt polishuset med dess repetitiva betongfasader.

Västerås slott med f.d. stallbyggnad och uthus samt omgivande parkområde.

Nya byggnader eller områden som planeras eller byggs i eller i anslutning till en kulturmiljö måste förhålla sig till kulturarvet och till riksintressets värden.

Förvaltningen lämnar följande förslag till beslut till nämnden:

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Yttrande för Remiss - Granskning av detaljplan för Västerås resecentrum, dp 1811 daterat 2021-12-29 antas och överlämnas till Stadsbyggnadsförvaltningen.

Yrkanden

Jenny Setterholm (S) yrkar att Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalernas yttrande daterat 2022-01-27 antas och överlämnas till Stadsbyggnadsförvaltningen.

Markus Lindgren (MP), Mikael Palmqvist (C) yrkar bifall till Jenny Setterholm (S) förslag till beslut.

Jörgen Andersson, Maria Ringström (M) yrkar avslag till Jenny Setterholm (S) förslag till beslut.

Proposition

Ordföranden finner att det finns två förslag till beslut, dels Jenny Setterholm (S) förslag till beslut och Jörgen Andersson (M) mf.l. avslagsyrkande.

Ordföranden föreslår en propositionsordning där de två besluten ställs mot varandra, nämnden godkänner föreslagen propositionsordning varpå den genomförs.

Ordföranden finner att nämnden bifaller Jenny Setterholm (S) förslag till beslut.

Kopia till

Stadsbyggnadsförvaltningen



Remissvar på dp1811 för Mälarporten

Nya Resecentrum utgör förutom en viktig målpunkt för resande även en av de absolut viktigaste noderna i Västerås framtida cykelvägnät. Som sådan bör den erbjuda effektiva lösningar för cyklister som korsar både vägar och järnväg. Bästa vägen att korsa Södra Ringvägen, Kungsängsgatan och jämvägen kommer enligt detaljplaneförslaget utgöras av plankorsningar med vägarna samt en bro i sydväst (Sigurdspassagen). Det talas även om en tredje passage i nordväst. Cykelfrämjandet Västerås ser mycket positivt på denna, men vi ser även stora utmaningar att få till en effektiv och säker anslutning mot centrum.

Utlåtande från Cykelfrämjandets Västerås:

- Sigurdspassagen; Lutningar har bearbetats och landar på omkring 5-6% som brantast. Tunnel under Södra Ringvägen mellan Kopparbergsvägen o Hamngatan fylls igen och passagen planeras bli en i markplan, vilket minskar mängden fallhöjdsmetrar, men skapar utmaningar i plankorsning med Södra Ringvägen. Se vidare nedan.
- På sidan 46 nämner man en "tredje passage" för cyklister. En sådan skulle kunna bli ett mycket värdefullt tillskott till Västerås framtida cykelvägnät om den kan göras fullt ut. Kungsängspassagen i detaljplanen är inte tillräcklig för cyklister. Den är för brant och inte framkomlig för specialcyklar, lastcyklar eller handikappcyklar. Eftersom Kungsängspassagen inte lever upp till kraven så måste Sigurdspassagen göras så bra det går för alla cyklister så att jämvägen inte fortsätter vara en barriär. Det vore i nuläget riskabelt för stadens cykelvägnät att förlita sig på att denna tredje passage realiseras. I synnerhet som vi inte har sett planförslag på effektiva anslutningar förbi Södra Ringvägen och fram till typ Stora Gatan för denna tredje länk.
- Sedan 2018 har silon blivit köpt av Västerås stad. Cykelfrämjandet Västerås har 2018 kommenterat planen med att broar skulle kunna byggas över S Ringvägen och Kungsängsvägen för att överbrygga alla de hinder som föreligger för cyklister och fotgängare som ska passera resecentrum. En sådan bro skulle kunna utformas som en signaturbyggnad, likt cykelbron "Sykkelslangen" i Köpenhamn.
- Kungsängsgatan och korsningspunkt med Kungsängsgatan:
 - När nu silon är köpt är det viktigt att göra en effektiv anslutning för cyklister från Sigurdsterassen över Kungsängsgatan mot hamnparken. Även barriäreffekten

som Kungsängsgatan utgör måste minska. Idag är det höga hastigheter på motortrafiken och oattraktivt för cyklister och gångtrafikanter att passera.

- Cykelfrämjandet har tidigare föreslagit en broförbindelse över Kungsängsgatan vilket skulle göra nedtagning av höjd från Sigurdspassagen kan ske i etapper då bron över vägen inte behöver vara lika hög som över järnvägen. Det skulle ge ett gent stråk för cykeltrafik från sydöstra stadsdelarna samt främja ett cykelstråk förbi silo-området. Denna bro skulle behöva vara öppningsbar för att klara kraven på fri höjd över Kungsängsvägen som föreligger.
- Att cykelväg planeras på både norra och södra sidan om Kungsängsgatan (karta sidan 46) är bra.
- Om planfri överfart inte kan möjliggöras är det viktigt att korsningspunkten över Kungsängsgatan från Sigurdspassagen utformas som cykelöverfart (karta sidan 46). Det främjar målen angivna på sidan 9 och 12. Mycket jobb lagts på att förbättra Sigurdspassagen för cyklister och då gäller det att få till en lika cyklist-vänlig överfart även i denna korsningspunkt, så att man inte skapar en svag länk i en så central punkt i Västerås cykelvägnät.
- Södra Ringvägen och korsningspunkten med Södra Ringvägen:
 - Alternativet med ett körfält i vardera riktning längs Södra Ringvägen passar cyklister överlägset bäst då det gör det möjligt att skapa en cykelbana längs Södra Ringvägen (sidan 48).
 - Alternativet med ett körfält i varje riktning ger en mindre barriäreffekt än det skulle bli med fyrfilig biltrafik (social hållbarhet sidan 86). Det är nämligen betydligt enklare och därmed säkrare för oskyddade trafikanter att korsa två enkla filer än två dubbelfiler.
 - Alternativet med dubbla körfält i vardera riktning skulle betyda att cykeltrafik nedprioriteras då det förslaget inte följer intentionen i förslaget att cykel och gång skall vara prioriterat i området. (2.2 konkreta delmål sidan 9, Enkelt att gå och cykla sidan 12). Förslaget medför även en flytt av gång-/cykelbanans korsning med Södra Ringvägen västerut.
 - Att döma av illustrationerna på sidan 49 medför förslaget med dubbla körfält fler och snävare svängar för gång-/cykelbanan.
 - Förslaget med dubbla körfält i vardera riktning ger ökat trafikbuller och trängre gatumiljö för oskyddade trafikanter som fler filer innebär.
 - Här måste även förbindelsen ses med ett större perspektiv - som en viktig pusselbit i cykelvägnätet mellan centrum och de sydöstra stadsdelarna. Med detta perspektiv bör så få bilfiler som möjligt korsas.
 - Det är viktigt att korsningspunkten utförs som en cykelöverfart (karta sidan 46). Det främjar målen angivna sidan 9 och 12. Det skulle betyda mycket för det

centrala gång-/cykelnätverket och för att understryka gatans karaktär som stadsgata vilket nämns på sidan 48. Dessutom har mycket jobb lagts på att förbättra Sigurdspassagen för cyklister och då skulle det framstå som direkt kontraproduktivt att placera en vanlig Cykelpassage här.

- Antal publika cykelparkeringsplatser är 3000, räcker det för en växande stad? Områden bör reserveras för utbyggnad av säker cykelparkering för att möjliggöra fler kunder (pendlare) till resecentrum. Beakta att Mälardalens högskola nu blivit universitet vilket kan ge många fler cyklister i staden och vid Resecentrum. Detta kan ställa krav på en stor diversifiering av typ av cykelparkering, säkra för arbetspendlare som kostar samt gratis enklare för studenter.
- Bra med markvärme i ramper. Bra att allmän plats avstyckas till kommunal fastighet (sidan 80). Gör det enklare för kommunen att ställa krav på drift och underhåll av cykelbanor.
- På sidan 8, sidan 14 anges att ett av målen för resecentrum är att "resenärerna ska kunna ta sig på ett smidigt sätt mellan Västerås centralt belägna stadsdelar". Med en sådan formulering finns en risk att man missar att resecentrum för gång-cykelvägnätet är en nod för hela staden, alla stadsdelar. Formuleringen antyder ett motorburet perspektiv, där endast man endast skulle gå eller cykla kortare sträckor i staden.
- Sidan 14, 19, 35 (om cykling mellan Västerås centrala stadsdelar och Mälaren) samt sidan 102 Spacescapes gång- och cykelflödesanalys 2020-06-18. Genomgående fokus på att binda ihop staden med Mälaren. Men de flesta cyklister under större delen av året vill ju faktiskt passera resecentrum mellan olika stadsdelar och inte uttryckligen komma ner till Mälaren. Generellt för cykling som transportmedel är det stora delar av året bekvämare att cykla i lä av byggnader än att cykla längs Mälaren eftersom byggnaderna sänker vindhastigheten.

Sammanfattning

Det liggande förslaget för projekt Mälarporten har blivit något justerat för cyklister i Västerås. Några fallhöjdsmeter är borttagna för en cyklists överfart via Sigurdspassagen, men på en bekostnad av en plankorsning med Södra Ringvägen. Nu blir det viktigt att arbeta fram en så cykelvänlig plankorsning som möjligt, med en Cykelöverfart. Planen lämnar öppet för två eller fyra filer på Södra Ringvägen. För cyklister och Västerås cykelvägnät är det avgjort bäst med en fil i vardera riktningen. Även korsningen med Kungsängsgatan bör få motsvarande utformning för att inte bygga in en svag länk i cykelvägnätet. Cykelfrämjandet ser positivt på den "tredje passagen i nordväst", men anser inte att arbetet med Mälarporten/Resecentrum kan luta sig mot en så oviss lösning, utan Mälarporten/Resecentrum måste göras till en så bra bit i cykelvägnätet som möjligt i sig självt.

Det är avslutningsvis viktigt att redan nu dimensionera för Västerås framtida befolkningstillväxten och framtida hållbara transportmedel som alla typer av cyklar; i synnerhet nu när vi fått ett universitet till staden.

Cykelfrämjandet Västerås

genom

Per Wetterling

Peppe Hämeenniemi

Niklas Kihlén

2022-02-01

Till Västerås stad
Byggnadsnämnden
72187 VÄSTERÅS
byggnadsnamnd@vasteras.se

Kopia:

Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland
kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se

Synpunkter på Västerås nya resecentrum – detaljplan 1811

Föreningen TIM-pendlare organiserar c:a 850 arbets- och studiependlare i Mälardalen, huvudsakligen – men inte enbart – tågresenärer i länsöverskridande trafik, från Tierp till Mjölby, från Stockholm till Laxå. Uppskattningsvis c:a en tredjedel av våra medlemmar berörs idag på något sätt av Västerås resecentrum. Vi har ständig kontakt med medlemmarna framför allt via flöden per epost och Facebook. Även om vi direkt har kontakt med endast en mindre del av samtliga resenärer, så anser vi oss ändå ha en god bild av krav, förväntningar och problem relaterade till tågtrafikens användare/kunder.

Tågresandet på Mäljarbanan och anslutande linjer har ökat starkt under de senaste 25 åren. Det är vår erfarenhet – inte bara från Mälardalen utan även från andra håll i Sverige – att resandet utvecklats betydligt snabbare än vad Trafikverkets (och dess föregångares) prognoser upprepade gånger har visat. Den regionala tågtrafiken generellt i Sverige har under 25 år (1994–2019) ökat med 260 %, d v s i snitt 5,2 % per år. Prognoserna visade ungefär en tredjedel så stor trafikökning som det verkligen blev. Mälardalen faller väl in i denna tendens. Den "oväntade" trafikökningen har lett till överbelastning av järnvägen på många håll, inklusive att många stationer är underdimensionerade. Det har till exempel visat sig genom att Västerås nuvarande resecentrum snabbt blev för litet; samma sak gäller den på 90-talet uppförda stationen i Strängnäs och det ganska nyligen byggda resecentret i Uppsala.

Den officiella prognosmetodiken – som numera Trafikverket ansvarar för – är uppenbarligen inte ägnad att kunna prognosticera effekten av genomgripande förändringar i transportsystemet. I synnerhet klarar den inte av att förutse att förbättringar i tågtrafiken leder till stora öknings i resandet. Slutsatsen är att resandet kan bli betydligt större än vad de officiella beskederna anger. För Västerås del tillkommer nu även att en ny snabb tågförbindelse Stockholm–Oslo över Västerås kan komma att skapas under de kommande 20 åren. Allt detta gör att tågtrafiken och antalet resenärer kan komma att tillväxa snabbt, oberoende av vad Trafikverkets prognoser säger. Även övrig kollektivtrafik kan komma att tillväxa snabbare än förutsägelseerna.

Föreningen vill här lämna ett antal synpunkter på Västerås nya planerade resecentrum. Vi behandlar framför allt frågor om **resecentrums funktionalitet för resenärerna**. Frågor rörande estetisk utformning berör vi inte alls; frågor om kostnader och finansiering är naturligtvis viktiga ur ett samhällsperspektiv, men det är ändå inte där som vår kompetens kan ge viktiga bidrag.

TIM-pendlare

1. Föreningens tidigare skrivelser och synpunkter

I vår samrådsskrivelse 2018-12-17 framförde vi ett antal synpunkter på dåvarande planer och på den debatt som förts i media vid denna tid. Våra viktigaste synpunkter var följande:

- Planera för flexibilitet för att snabbt kunna öka kapaciteten i nya resecentrum när behovet visar sig
- Minska störningarna under byggtiden
- Pendlarparkeringar till rimlig kostnad måste finnas
- Skapa utrymmen för väntan och andra behov
- Behåll spåren i ytläge
- Behåll resecentrum centralt i staden

I en separat skrivelse till i första hand Västerås stad 2020-04-08 diskuterade vi möjliga förenklningar av utbyggnaden. Vårt huvudbudskap var att nuvarande stationshus borde kunna behållas och byggas ut. Då skulle nuvarande gångbro vid stationen kunna behållas tills den nya gångbron var klar. Provisorier skulle minimeras. Vi ansåg också på goda grunder att byggprocessen då skulle bli både enklare och billigare, liksom mindre störande för trafik och passagerarflöden.

Vi behandlar i följande punkter 2 till 8 var och en av de synpunkter vi framfört tidigare, samtidigt som vi kompletterar på ytterligare några punkter. Vi börjar med frågan om att bygga ut nuvarande stationshus.

2. Bygg ut nuvarande stationshus!

Vi vidhåller fortfarande vad vi framförde i vår skrivelse till Västerås stad 2020-04-08, nämligen att en **utbyggnad av nuvarande stationshus, inklusive en ny rymligare gångbro, skulle avsevärt förenkla byggprocessen och även spara kostnader**. Funktionaliteten för trafik och resande skulle bli ungefär **likvärdig med stadens förslag, och störningarna under byggtiden skulle sannolikt bli mindre**. Vi har goda skäl att tro att kostnaderna för staden skulle bli väsentligt lägre. Det nu liggande förslaget – med en stor nybyggnad enligt dp 1811 – har beräknats kosta ca 1 miljard kronor i Etapp 1. Detta är exklusive de betydande insatser som krävs av staten (Trafikverket) för ombyggnad av spår och plattformar liksom för en provisorisk och en permanent gångbro. De beräknade höga kostnaderna visar den stora komplexiteten i det föreslagna projektet.

Den föreslagna stora nybyggnaden har beslutats politiskt. Föreningens enklare förslag har hittills inte fått gehör. Eftersom frågan inte kan påverkas av tjänstemännen, så har föreningen inte heller mera ingående diskuterat vårt enklare förslag med de tjänstemän som vi haft informationsutbyte med under de senaste två åren. Vi vill dock här framföra vårt förslag än en gång. Detaljerna i förslaget finns i vår nämnda skrivelse 2020-04-08.

3. Planera för flexibilitet att snabbt kunna utöka kapaciteten när behovet visar sig!

År 2035 till 2040 skulle resandevolymen vid nya resecentrum mycket väl kunna bli 3 till 4 gånger högre än vad som var fallet 2018. Och ännu mera till 2050. Ingen vet om det verkligen blir så eller, snarare, när detta inträffar. Men staden bör ha beredskap och godkända planer för att snabbt bygga ut resecentrum med tillhörande spår och plattformar när behovet uppstår.

TIM-pendlare

Med den information vi nu har fått (inklusive vad som sägs i detaljplaneförslag 1811) anser vi att detta krav i huvudsak är uppfyllt vad gäller Västerås stads inriktning. Utbygganden indelas i två etapper, där Etapp 2 tänkes ske när behov finns (2040?). Etapp 2 avses inkluderas i den nu föreslagna detaljplanen.

Vi är medvetna om att spårområdet inklusive gångbroar och plattformar är statens ansvar. Detta är en utmaning. Staden bör dock – tillsammans med regionen – kunna påverka statsmakterna och Trafikverket positivt i dess prioriteringar.

4. Minska störningarna under byggtiden – och behåll provisorisk gångbro!

Vi diskuterar fortsättningsvis som att vårt förslag till utbyggnad av nuvarande stationshus (enligt punkt 2 ovan) inte kommer till stånd, som det ser ut nu, utan nedanstående diskussion utgår från att stadens nya planförslag 1811 utgör grunden.

I stadens nya förslag har enligt vår mening avsevärda förbättringar skett, jämfört med 2018 års förslag. Utbyggnaden indelas i Etapp 1 och i en långt senare Etapp 2 (2040?).

En provisorisk gångbro föreslås komma att anläggas i områdets östra del, som en av de första åtgärderna i Etapp 1. Provisoriska stationsbyggnader inrättas i anslutning till denna gångbro. Därefter rivs nuvarande stationsbyggnad med sin gångbro.

Plattformen mellan spåren 4 och 5 vidgas c:a 5 meter. Spår 5 flyttas därmed söderut i motsvarande grad. Ett nytt spår 6 vid sidoplattform anläggs. Denna process medger att det kommer att finnas plats för att vidga plattformen mellan spåren 2 och 3 någon gång i framtiden i Etapp2, om och när kapaciteten behöver ökas på denna plattform. Denna inriktning anser vi vara bra. Detta skulle kunna göras även i den mera begränsade ombyggnad som föreningen föreslagit enligt ovanstående punkt 2.

Den provisoriska gångbron föreslås ansluta till plattformarna i dess nuvarande östligaste del, c:a 200 m från nuvarande och kommande huvudingång till resecentrum. Enligt den information vi fått synes det inte självklart att Trafikverket avser att låta den provisoriska gångbron finnas kvar efter det att den nya stationsbyggnaden är klar. Vi anser att **den provisoriska gångbron ska vara kvar åtminstone tills den slutliga Etapp 2 byggs**. Den har flera fördelar:

- Den ger en kapacitetsförbättring som gör att Etapp 2 kan senareläggas, troligen minst 10 år. Detta bör vara samhällsekonomiskt lönsamt, vilket TrV har att beakta.
- Den ger betydligt kortare gångvägar till plattformarna från bussterminal och parkeringsanläggningar (se punkt 5), båda i den östra och mellersta delen av området.

Att riva den uppbyggda gångbron vore enligt vår uppfattning en ren kapitalförstörelse.

Det synes inte heller som om Trafikverket avser att förse den provisoriska gångbron med rulltrappor. Vi anser det vara **viktigt att rulltrappor installeras**. Ett stort antal resande ska annars behöva klättra i vanliga trappor upp och ner c:a 6,5 meter under en lång följd av år. Detta är enligt vår uppfattning inte värdigt ett resecentrum i en stad som Västerås.

Vi är medvetna om att den provisoriska gångbron med vidhängande access till plattformarna primärt är Trafikverkets ansvar. Västerås stad bör dock kunna påverka Trafikverket och eventuellt vid behov medverka till extra finansiering. Det är i vilket fall en mycket liten del av den totala kostnaden för nya resecentrum, kanske mindre än 1 %.

TIM-pendlare

5. Pendlarparkeringar till rimlig kostnad måste finnas

Det finns planer för ganska omfattande cykelparkeringar, även under tak. Det är bra. Det finns även planer på bilparkeringar för pendlare.

De flesta önskar att biltrafiken av flera skäl så långt möjligt begränsas. Vi instämmer helt i detta. Att använda cykel är för många ett bra alternativ. Ibland passar kollektivtrafiken. Vi har tidigare påpekat att möjligheter även för användning av bil måste finnas för de pendlare som har svårt att utnyttja gång, cykel eller kollektivtrafik till och från resecentrum. Det gäller i första hand pendlare som är bosatta perifert i staden, på landsbygden eller i det tiotal tätorter som finns spridda kring Västerås centralort (Gäddeholm, Irsta, Tillberga, Skultuna, Barkarö med flera). Pendlandet till och från arbete måste vara i möjligaste mån tidseffektivt. Det kan handla om 30–60 minuter per dag. Varje stunds onödig frånvaro från hemmet är en belastning för arbete, fritid och familjeliv. I många fall är bilen den enda realistiska möjligheten att åstadkomma detta.

Parkeringen måste vara **ekonomiskt överkomlig** för pendlarna. Västerås stad och regionen bör beakta detta. Vi vill påpeka att pendlare bosatta i Västerås kommun utgör en betydande skattebas. Väl fungerande arbetspendling till rimliga kostnader är ett incitament för att bosätta sig i och varaktigt bo i Västerås.

Två parkeringar helt eller delvis avsedda för pendlare förutses komma att anläggas utanför det nu diskuterade planområdet 1811. De planeras förlagda öster och söder om resecentrum, med entréer liggande c:a 500 m från resecentrums huvudingång på södra sidan. Dessutom tillkommer gångvägar på ytterligare 50–250 m inom parkeringarna och i accessen till tåg eller bussar. Detta anser vi vara i mesta laget för att få en tidseffektiv pendling. Det är därför **viktigt att behålla den provisoriska gångbron** som beskrivits i punkt 4, vilket skulle förkorta gångvägarna med c:a 200 m.

6. Utrymmen för väntan och andra behov

Det uppstår alltid tillfällen då resenärerna måste vänta på tåg eller bussar, inte minst då dessa är försenade. Då måste det enligt vår uppfattning finnas **utrymmen med sittplatser som medger läs- och datorarbete**, i tillräckligt antal även om ett par tåg är försenade. I vissa utrymmen där sittplats inte passar kan ståbord vara ett alternativ för att ge arbetsmöjlighet. Dessa utrymmen ska vara **väl tempererade** både sommar och vinter. Vi tänker oss bland annat att de stora glasytorna kan ge en hög värmeinstrålning under vår och sommar. Vi anser att någon form av **kyllning** bör övervägas.

Väntutrymmen utomhus på plattformarna bör förses med både **tak och effektiva vindskydd**.

Det finns även andra angelägna behov för t.ex. **information**, biljettförsäljning och – inte minst – **välstädade fräscha toaletter**. Ett föredöme avseende toaletter är den manuella toalettbetjäning som finns i nedre våningen på Stockholms C. Den är alltid fräsch; betalningen går snabbt och enkelt, priset är överkomligt. Denna lösning är också vanlig i utlandet, även i högt utvecklade länder. Många flygplatser står för goda exempel.

Viss annan service, t.ex. restauranger och en matbutik, är också önskvärd.

TIM-pendlare

Vi är medvetna om att byggnadernas inredning och utrustning egentligen inte ingår i detaljplanen. Dock måste byggnadernas yttre utformning anpassas och dimensioneras till vad de ska innehålla. Och vissa delar måste troligen från början dimensioneras för det framtida förväntade behovet.

7. Behåll spåren i ytläge

Vi har tidigare framhållit att spåren även fortsättningsvis bör ligga i ytläge. Det är den enklaste lösningen som ger minst störningar under byggtiden. Det har även andra fördelar. Vi har svårt att se några fördelar för resenärerna och tågtrafiken med att gräva ner spårområdet.

Vi konstaterar att föreliggande förslag tillfredsställer våra önskemål i detta avseende.

8. Behåll resecentrum centralt i staden

Vi har tidigare framfört att det är av yttersta vikt att all tågtrafik, liksom anslutande busstrafik samlas på ett enda ställe i staden, med snabba och bekväma övergångar mellan olika trafikslag. Ett centralt läge ger kortast möjliga accesstid till tåg och regional busstrafik för majoriteten resenärer. Vi har starkt avvisat tidigare debattförslag som avsett att förlägga resecentrum perifert norr om tätorten.

Vi konstaterar att föreliggande förslag tillfredsställer våra önskemål i detta avseende.

Föreningen TIM-pendlare vill med detta framföra för resenärerna centrala och viktiga aspekter. Vi hoppas de tas till vara i den fortsatta processen.

Vi delar gärna med oss av vår erfarenhet och står naturligtvis till förfogande för ytterligare diskussioner.

Västerås 2022-02-01

Per-Anders Staav

Per-Anders Staav
Ordförande



Evert Andersson
Vice ordförande och kontaktperson
evertan@telia.com

Granskningsyttrande på detaljplan för Resecentrum DP 1811 – Yimby Västerås.

Yimby Västerås stödjer planförslaget i sin helhet med de justeringar som kan föranledas av detta yttrande och vi vill återigen rikta ett tack stort till det eminenta teamet bakom Resecentrum/Mälarporten och övriga inblandade aktörer för ett fantastiskt arbete hittills.

STADSBYGGNAD

Resecentrum

Stadsbyggnadsprojektet Mälarporten med nu aktuella detaljplan för Resecentrum är Västerås största och viktigaste stadsbyggnadsprojekt i modern tid. Nu när de tre detaljplanerna för Kopparlunden också vunnit laga kraft stärks de urbana sammanhangen runt barriären Cityringen. Vi anser att granskningsförslaget ytterligare stärker både dessa fysiska och visuella sammanhang. För med genomförande av denna detaljplan tar innerstaden ett ganska stort kliv över Cityringen. Rent stadsbyggnadsmässigt har just Resecentrum inte förändrats sedan samrådet om inte annat till det bättre, det är samma idé om en stad och ett tak – och nu har även ett landskap tillkommit. Terrassernas undersida har efter samrådet fått kommersiella lokaler och ett platsskapande Järnvägstorg tillkommit. Spårmiljön har klart förbättrats efter samrådet och likaså tillgängligheten för exempelvis rörelsehindrade.

Sigurdkvarteret

Det är sällan optimalt med öppna kvarter med detta centrala läge och vi förordar fortfarande slutna kvarter här, men vi ser försiktigt positivt på föreslagen gårdslösning förutsatt att det finns verksamhetslokaler med ingångar på storgårdskvarterets insida. Vi skulle med fördel se att bostadsdelen har ett högre överbyggt bjälklag än den öst-västliga stråkbildning som går genom kvarteret för att lätt markera vad som är privat och vad som är offentligt. Efter samrådet har kvarteret fått en betydligt stadsmässigare framtoning.

Vasakvarteret

Vi förstår att det upphöjda landskapet är en del av den allmängiltiga gestaltning – och stadsbyggnadsidéen, men vi känner spontant att idén med uppbyggt landskap ger väldigt få kopplingar och istället ger suboptimerande effekter från byggnader till Södra Ringvägen/Hamngatan. Oavkortat om lutningarna klarar kraven i BBR så är det ett suboptimerande av ett stadsrum som sömlöst bör vara dikt an anslutande gator. Vasapaviljongen kan dock ge aktuell del av planområdet en viss dynamik, de två höghusen bör placeras i marknivå och i gatuliv med Södra Ringvägen/Hamngatan.

Resecentrum behöver sitt upphöjda landskap för att fylla sin funktion. Vasakvarterets bostadshus med tillhörande verksamhetslokaler behöver koppling till Cityringen och Vasaparken. Det gröna landskapet är viktigt, men en grön diagonal axel skulle kunna bibehålla mycket det gröna landskapet och fortfarande justera placeringen närmare Hamngatan/Södra Ringvägen. Pocketparker är bra, men Vasaparken kommer fortfarande vara närområdets rekreationsområde.

Vasakvarterets sockel mot Södra Ringvägen får dock Centrumändamål och på renderingarna i planbeskrivningen syns två fönster. Att Vasakvarterets sockel skulle få verksamhetslokaler mot

Södra Ringvägen skulle i sådana fall det vara ett fullgott alternativ, med en tvingande planbestämmelse att verksamhetslokaler uppta minst 60 % av fasaden samt att C-bestämmelsen följer med i kurvan i fortsättningen av kvarteret mot Hamngatan. Då får vi ett förtjänstfullt platsskapande för en del av staden som idag upplevs som en icke-plats.

ARKITEKTUR/GESTALTNING

Resecentrum

Det är oerhört tacksamt att Resecentrumets gestaltning fortfarande håller toppklass trots ekonomisk bantning. Det är således väldigt viktigt att plankartans bestämmelser inte är flexibla – så att gestaltningen även håller i lov – och genomförandeskedet.

Sigurdkvarteret

Sigurdkvarteret har efter samrådet omarbetats till ett betydligt urbanare och bättre gestaltat förslag, framför allt bestämmelsen om rundade hörn samt att tegel i huvudsak ska användas för Sigurdkvarteret och det är utmärkt med en bestämmelse om en invändig rumshöjd på minst 3,6 meter vilket borgar för levande bottenvåningar mot Kungsängsgatan med kontrasterande sockelvåningar (färgkodade bottenvåningar) med bestämmelsen f21 som gärna får gälla över hela planområdet där bostad, handel och - kontorsändamål gäller.

Vasakvarteret

Även om vi gillade det ursprungliga förslaget för Vasatornet under samrådet, så ser vi nu med fördel på tre byggnader på Vasakvarteret. Vasapaviljongen följer Resecentrumets design vilket är fördelaktigt. Avsmalningen av bostadstornen är bra vilket möjliggör intressanta terrasseringsar. Trä är absolut ett hållbart materialval, men håller sällan sin prakt över tid. Vi förordar hellre ljust tegel här gärna med stora glaspartier.

Platt tak samspelar absolut bra med närliggande Stadshuset eller Östra Hamntornet, men gärna pulpettak eller asymmetriska sadeltak som en ny slags taktypologi i området.

Det känns inte helt omotiverat att bostadstornen har en oregelbunden vridning, så länge sockeln är placerad dikt an mot Hamngatan/Södra Ringvägen och att bostadstornen inte upplevs som solitärer.

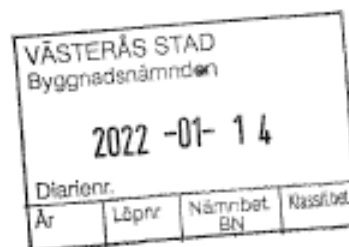
TRAFIK

Att göra en riktig stadsgata av Södra Ringvägen bör vara klart förtjänstfullt för den fysiska kopplingen mellan planområdet och City, men ett avsmalnande till två filer bör kanske föranledas av en trafikkonsekvensanalys eller liknande innan antagande. För vår del är avsmalnandet klart positivt, men bedöms det bli störningar i närtid är det kanske värt att utreda. Fyra entréer till Resecentrum kommer över tid kraftigt minska personbilstrafiktrycket i planområdet framför allt vid kortare angöring. I övrigt är ju allt sin ordning att bilen ska ha en starkt underordnad plats i en växande kollektivtrafikhubb.

ÖVRIGT

Som tidigare nämnt är det oerhört viktigt att plankartan inte föreskrivs med flexibel utformning så att designen för Resecentrum, är densamma i lov – och genomförandeskede som vid antagande. Den enda flexibiliteten som är lämplig är projekteringen av Södra Ringvägen.

YIMBY VÄSTERÅS.



Yttrande över Dp 1811, detaljplanen för resecentrum

Västerås behöver ett nytt resecentrum och en funktionell station som kommer att kunna möta behovet för resande till och från Västerås. Processen har varit lång och vi Moderater har under hela tiden framfört våra synpunkter och förslag till förändringar.

Detaljplanen behöver ändras så att resecentrum prioritera resenärerna framför cyklister på bron över järnvägen. För att kunna cykla över bron krävs långa ramper för att åstadkomma rimlig lutning. Dessa ramper är dyra att bygga plus att byggrätter i ett attraktivt läge går förlorade. Rampen på norra sidan kommer dessutom att upplevas som en mur mot city.

Det är direkt olämpligt att blanda resenärer med en strid ström av cyklar, mopeder, elsparkcyklar, skateboard etc. som bara ska passera över järnvägen via stationen. Ger en otrygg och stökig miljö. Det är dessutom inte långt till befintliga cykelbanor under järnvägen vid Pilgatan och Hamngatan. Cykelramperna försämrar också angöringen till resecenter för resenärer, som kommer med bil

Mälarporten och resecentrum är ett stort område, som klarar en hög exploatering och vi ser gärna att området har högre byggnader.

Det behövs ett större fokus på resenärerna och en placering av resecentrum så att nuvarande station kan vara kvar och användas tills den nya är klar. Den nya resecentrumet ska också sträcka sig över Södra Ringvägen så att resenärerna inte behövde passera över gatan i markplanet och det ska även fungera som gångbro över järnvägen för bl.a. boende i Östra hamnen och på Lillåudden. Självklart ska det vara möjligt att som gående ta med och leda en cykel över bron.

Flexibiliteten i förslaget till detaljplan är minimal och måste öka då all erfarenhet visar att behov av ändringar ofta uppstår i stora projekt under genomförandet och det måste detaljplanen medge. Att behöva ta fram en ny detaljplan, som tar några år, för att kunna genomföra nödvändiga förändring på grund av t.ex. grundläggningsproblem eller anbud från byggtreprenörerna, som är väsentligt högre än förkalkylerade, är oansvarigt mot skattebetalarna i Västerås och kan kraftigt fördyra och försena resecentrum. Detaljplanen ska göra det möjligt att bygga ett nytt resecentrum men ska inte i detalj reglera hur resecentrumet ska se ut.

Hur resecentrumet ska se ut bestäms när kommunfullmäktige tar investeringsbeslutet och när bygglov ges.

Taket är trots nedtoningen fortfarande för dominerande och kostnadsdrivande. Det ger inte heller ett väderskydd för de som passerar över bron utomhus. Fortsatt bearbetning av taket



behöver göras och detaljplanen ska vara så flexibel att taket kan utformas på ett mer funktionellt sätt.

Utöver vad som ovan nämnts krävs följande konkreta ändringar:

1. Nuvarande antal körfält på Södra Ringvägen är kvar så att kapacitet finns för ökade trafikflöden.
2. Möjliggöra för gående att komma till Västerås station utan att behöva korsa Södra Ringvägen i markplanet.
3. Cykeltunneln under Södra Ringvägen ska vara kvar.
4. Möjliggöra för en lättare konstruktion av ramperna med särskilt fokus på rampen på norrsidan som kan riskera att upplevas som en mur mot city.
5. Den provisoriska stationen som resenärerna kommer att vara hänvisade till från det att nuvarande station stängs till resecentrum invigs, vilket tar minst 3 år, erbjuder rimlig komfort. Det ska till exempel finnas möjlighet till rulltrappor och bra möjligheter att kunna lämna och hämta med bil.
6. Antalet parkeringsplatser i anslutning till resecentrum måste kraftigt öka. Till exempel kan inte parkeringar i Punkt inräknas som pendlarparkeringar för stationen.
7. Hamngatans och Pilgatans passager under järnvägen byggs om så att höjdrestriktionerna försvinner och så att det blir mer plats för gående och cyklister.

2022-01-11

Elisabeth Unell (M)
Gruppledare

Claes Kugelberg (M)
Andre vice ordförande för
byggnadsnämnden

Eleonore Lundkvist
Kretsordförande Moderaterna i Västerås

Västerås Stad
Byggnadsnämnden
Stadshuset
byggnadsnamd@vasteras.se
721 87 Västerås

Handläggare Jernhusen:
Maria Hägerdal
Maria.hagerdal@jernhusen.se
Tel: 072-513 20 65

Ert diarienummer:
2017/00054-BN

Detaljplan för Västerås nya resecentrum m.m., Sigurd 3, Västerås 5:9 m.fl., Kungsängen, Västerås (Dp 1811)

Jernhusen AB (Jernhusen) har erhållit granskningshandling för detaljplan för Västerås nya resecentrum m.m., Sigurd 3, Västerås 5:9 m.fl., Kungsängen, Västerås (detaljplan) (Dp 1811) synpunkter och har med stort intresse tagit del av densamma.

Bakgrund

Jernhusen äger tillsammans med Västerås Stad bolaget Västerås Central AB (VCAB), som är ägare till fastigheten Stationen 1. Detta yttrande redovisar Jernhusens synpunkter på förslaget till detaljplan för Västerås framtida resecentrum samt Jernhusens synpunkter så som delägare i VCAB. Enligt VCABs bolagsordning ska bolaget äga, utveckla och förvalta mark med tillhörande anläggningar. Jernhusens reflektioner och synpunkter bottnar i första hand i Jernhusens erfarenheter från liknande projekt runt om i Sverige.

1. Befintligt resecentrum

Fastigheten Stationen 1 består av två delområden och omfattas helt av förslaget till ny detaljplan för Västerås framtida resecentrum. Stationshuset uppfördes av VCAB år 1997 och inrymmer väntsalsytor och resenärsservice i form av butiker, kiosk och caféer. Byggnaden har direkt koppling till gångbron med förbindelser till mellanplattformarna och har flera utgångar till sidoplattformen. Inom den östra delen av fastigheten Stationen 1 finns en byggnad innehållande biluthyrning samt personallokaler. Inom fastigheten finns även resenärsparkering och parkering för cyklar.

Vi bedömer att befintligt stationshus uppfyller i huvudsak dagens resenärsbehov gällande resenärsservice, men i rusningstrafik finns det brister främst i nuvarande

lyftpaketskapacitet. Resenärsutrymmena upplevs som lite begränsade men bedöms kunna utvecklas genom utbyggnad och andra åtgärder för att möta den beräknade framtida ökningen av resandet vid Västerås resecentrum. Dagens väntsalsfunktion säkerställs genom VCABs hyresgäst Svenska Reseterminaler AB ("SRAB"). SRAB samordnar trafikföretagens behov av väntsalsfunktioner. Därför är en dialog med SRAB av stor vikt både avseende tillfällig och ny permanent station.

2. Prioritera resenären

Väntsalsens öppettider bör motsvara kollektivtrafikens (tåg - och busstrafikens) dygnstrafikering för att kunna erbjuda en attraktiv väntsal för resenärer till och från Västerås. Den föreslagna utformningen av nytt resecentrum i planförslaget (både för etapp 1 och för etapp 2) innehåller ett flertal mindre väntsalar i stationsbyggnaden, på passagerna över spåren inom bussterminalen och i anslutning till plattformarna. Jernhusens erfarenhet visar att det är svårt att åstadkomma en attraktiv och trygg miljö med sådana lösningar. Denna uppdelning på många väntsalar är därför olycklig med tanke på säkerhet och upplevd trygghet.

Resenärerna vill ha tydlig resenärservice vid en samlad punkt och inte utspritt över ett flertal olika entréer. Resenärs servicen inom resecentrum behöver därför samlas vid en huvudentré med liknande öppettider som för väntsalen för att kunna ge ett attraktivt erbjudande över dygnet. Ur butikernas perspektiv skulle det bli kostsamt att ha flera etableringar med de långa öppettider som ett resecentrum har idag. Detta medför att det skulle bli svårt att skapa lönsamhet för butikerna och därmed att kunna erbjuda det serviceutbud som resenärerna efterfrågar.

Detaljplanen behöver ett tydliggörande om vilken funktion som Vasapaviljongen ska bidra till ("Byggnaden ska ses som ett komplement till resecentrum och fyllas av funktioner med stark koppling till resandet."). Jernhusen bedömer att det varken finns resenärs - eller kommersiellt underlag för att sprida ut resenärsfunktionerna till ytterligare en målpunkt inom resecentrum så som vi beskriver i detta yttrande.

3. Bytespunkter för multimodalt resande

En stor utmaning vid planering och anläggande av ett stationsområde är att finna goda lösningar som gör det enkelt för resenären att byta mellan olika trafikslag. Vanligtvis vill samtliga aktörer komma så nära entrén som möjligt, och att det ska vara säkert för de som rör sig i området. Detta både för resenärer och besökare, men även för de som framför fordon i stationens närområde. En god lösning innehåller därför en avvägning mellan behoven från gångtrafikanter, cyklister, bussresenärer och de som kommer med taxi eller egen bil.

För att kunna skapa en effektiv bytespunkt inom resecentrumområdet är det av yttersta vikt att skapa effektiva och säkra omstigningsmöjligheter mellan de olika trafikslagen. Detta är inte minst viktigt för byten mellan buss och tåg, vilket

förutsätter välfungerade hållplatser med korta gångvägar. Jernhusen anser att det omarbetade detaljplanen med utökad terrass från stationsbyggnaden (Sigurdpassagen) mot busstorget är bra för att underlätta bytet för resenärer (framför allt resenärerna utan funktionsnedsättning eller med bagage), mellan tåg och buss med en kort gångväg ner för trappor mot busstorget. Även trafiksäkerheten gynnas av detta alternativ då färre resenärer måste korsa busskörfälten.

Busshållplatserna vid resecentrum bör planeras yteffektivt för att inte skapa en barriär inom resecentrum. Jernhusen anser att en mera optimerad busshållplatsfunktion bör eftersträvas, till exempel genom att arbeta med s.k. "slottider" i stället för fasta hållplatser för lågfrekventa busslinjer.

För att skapa en bra bytespunkt som är säker måste prioriterade trafikslag (fotgängare, cyklister och kollektivtrafik) ges en tydlig prioritering i stadsrummet. Jernhusen anser att en mera optimerad trafiklösning av Södra Ringvägen måste till för att integrera Västerås nya resecentrum i framtida Västerås stad. I det omarbetade förslaget till detaljplanen minskas barriären av Södra Ringvägen vilket är bra, men det är extra viktigt att fatta framtidssäkrade beslut genom att tydligt prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

För en effektiv bytespunkt är en väl utbyggd pendlarparkering viktig för många kollektivtrafikresenärer. Om fler bilister ska välja kollektivt resande måste det finnas pendlarparkering i en väl avvägd mängd, och med mycket god tillgänglighet till resecentrum. Ett parkeringshus bör därför placeras nära resecentrum för att kunna tillgodose biltrafikanternas önskemål om att kunna parkera sin bil smidigt innan resan från resecentrum påbörjas. Genom att erbjuda affärsresenären bra tillgång till välbelägen parkering kommer affärsresenären välja tåget framför bilen för sina affärsresor. Enligt det omarbetade förslaget till detaljplanen ska parkeringar för resenärer lösas inom planområdet Mälarporten och då är det viktigt att placeringen sker i nära anslutning till resecentrum så att målen enligt ovan uppnås.

Det är bra med cykelparkering på privat mark, men denna kan inte ersätta cykelparkering på stadens mark då privata aktörer inte kan nyttja stadsmiljöbidrag. Därför är det bättre att placera denna funktion på allmän platsmark och dessutom om kommunen äger marken för parkering för cyklar (inklusive elcyklar) kan kommunen reglera parkeringen för att hålla ordning och reda inom stationsområdet, vilket kommer att bidra positivt till tryggheten i området.

4. Skapa urbana mötesplatser för den stationsnära staden

Den stationsnära staden har sitt centrum i resecentrum och bör utvecklas inom en 600 meters radie från stationen. Arbetsplatser nära ett resecentrum är attraktiva och bidrar till att öka kollektivtrafikresandet. Jernhusen kvarstår i sin uppfattning att planförslaget vid den norra delen av Sigurdpassagen borde skapa byggrätter för ny kontorsbebyggelse för att ta till vara den potential ett resecentrum har på kollektivt resande till arbetet. Genom att skapa arbetsplatser i direkt anslutning till

huvudentrén skapar projektet kommersiellt underlag för verksamheterna inom resecentrum, vilket kommer att bidra till ökad upplevd trygghet. Näringsidkarna inom stationsområdet förväntas att ha Västerås bästa och längsta öppettider alla dagar om året, vilket är kostsamt.

Jernhusen anser som vi tidigare har påpekat att den föreslagna stationsutformningen är mycket svår ur ett kommersiellt perspektiv. Gestaltningen med en låg andel uthyrningsbara enheter medför att kvoten LOA/BTA är väldigt låg, vilket bidrar till låga intäktsmöjligheter. Resecentrums placering på spåröverbyggnader innebär att verksamheter skulle/kan bli utsatta för elektromagnetisk strålning, vilket bör undvikas. Det är bra att förslaget till detaljplan har omarbetats och att de fasta kommersiella enheterna som utgör basen i resenärsservicen är placerade bort från spårområdet enligt Trafikverkets yttrande om icke personalintensiv verksamhet över spår. Tillfälliga försäljningsenheter kan vara ett spännande tillägg för att skapa dynamik och variation, men är inget som medverkar till långsiktiga fastighetsvärden. Genom att byggnadsdelen ovan spåren inte kan utnyttjas för kommersiella verksamheter får verksamheterna för resenärsservice en tudelning på var sida om spåren, vilket är negativt för att kunna erbjuda en bra resenärsservice med bra öppettider. Tyvärr kvarstår utmaningen för detaljplanen med att resecentrum fortsatt har stora kommersiella utmaningar.

Jernhusen anser att ett samlat resenärsflöde skapar bättre förutsättningar för ett bra resenärsserviceutbud. Två jämnstarka entréer inom etapp 1 (huvudentré vid Vasatersassen och Sigurdsterrassen) skapar tudelat flöde vilket ger sämre kommersiella möjligheter för verksamheter och därmed resenärsservicen. Detta gäller även för etapp 2 med Kungsängspassagen som riskerar att inte bidra till bättre resenärsservice eller kommersiella verksamheter och ej heller att tryggheten utvecklas positivt. Kopplingen mellan attraktiv resenärsservice och den upplevda tryggheten är stark.

5. Resecentrums gestaltning

Utforningsförslaget för resecentrum har utgått från gestaltningen av ett storskaligt tak över stora delar av området. Det arkitektoniska uttrycket kommer att få en unik karaktär, men innebär samtidigt att utformningen av resecentrum anpassats till de förutsättningar taket medför. Jernhusen tycker att gestaltningen (En stad – ett Landskap - ett Tak) lägger ett tak över den mest attraktiva marken i Västerås stad utan att tillföra större kvaliteter för resenärerna. Med taket bygger Västerås in begränsningar för framtida utveckling och förändring av resecentrum. Gestaltningen och utformningen av resecentrum påbörjades under 2013 (Målbild Västerås resecentrum 2013-08-27) och låstes redan 2015 när BIGs reviderade förslag godkändes för detaljplanering (2015-06-03). Mycket har hänt i vårt samhälle och omvärld sedan dess vilket givetvis påverkar resenärsservicen (AI, digitalisering mm) och handel. Jernhusen bedömer att utformning fortfarande, även efter omarbetning av detaljplanen är extra kostnadsdrivande utan att skapa några motsvarande

intäkter. Jernhusen hade gärna sett en alternativ utformning med integrerade arbetsplatser inom stationsbyggnaden mot Vasaterassen likt den byggnad som Jernhusen har medverkat till i Växjö.

6. Genomförande

Genomförandet av Västerås nya resecentrum kommer att vara komplicerat och sträcka sig över lång tid och det kommer att krävas provisoriska lösningar för resenärsservice mm under byggtiden. Dessa provisorier måste utformas och placeras så att de tillgodoser resenärernas krav och att de är välbelägna i förhållandena till de stora resenärslödena från de centrala delarna av staden och bussterminalen.

Det är av yttersta vikt att Västerås stads detaljplan för resecentrum och objektet Västerås C i Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur sammanfaller i genomförande, inte minst då ett flertal tredje parter är beroende av dessa beslut och ska genomföra åtgärder och investeringar i Västerås. Detta för att investeringen i nytt resecentrum ska ge full effekt till Västerås invånare genom en utökad trafikering till Västerås.

Ett steg 2 som innehåller Kungsängspassagen byggs när antalet resenärer har ökat så pass mycket att det behövs mer kapacitet, sannolikt först efter år 2035 i samband med att Trafikverket bygger om delar av bangården. Detta riskerar att innebära att provisoriska lösningar för plattformsförbindelsen mot Kungsängspassagen kommer att behöva vara i drift under mycket lång tid. Dessa provisorier måste utformas så att de tillgodoser resenärernas krav på tillgänglighet i resenärslöden.

Den föreslagna detaljplanen innebär att fastigheten Stationen 1 får ändrad användning och att både det befintliga stationshuset och övrig byggnad måste rivas. Hyresgästerna i byggnaderna måste evakueras till andra lokaler och det innebär även negativa konsekvenser för VCABs parkeringsaffär. Stationen 1 har idag fyra hyresgäster i stationshuset vars affärsmodell bygger på att verksamheten ligger mitt i löden för att kunna erbjuda resenären snabb service och med generösa öppettider. Vid evakuering är det viktigt att hyresgästerna fortsätts ge möjlighet att erbjuda Västerås bästa öppettider och en bra service. Därför är det viktigt att butikerna placeras i en temporär station i resenärslöden.

Jernhusen så som delägare i VCAB anser att VCAB inte bör vara huvudman för genomförande av nytt resecentrum. Föreliggande plan innebär att byggnaderna inom Stationen 1 rivas. Detta innebär att ett genomförande av detaljplanen förutsätter att en överenskommelse kan träffas som reglerar genomförande, fastighetsöverlåtelse, ekonomisk kompensation för eventuella skadeståndskrav, driftnettobortfall, värdeminskning med flera frågor.

7. Hållbarhet

Jernhusen anser att nybyggnation inom planområdet bör hålla en högre miljöambition då detaljplanen har ett genomförande på 15 år och att miljöambitionerna måste vara i takt med tiden för att kunna möta upp till Sveriges klimatmål.

Med vänliga hälsningar

Maria Hägerdal
Jernhusen AB

Om Jernhusen

Jernhusen är ett fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar underhållsdepåer för järnvägsfordon, kombiterminaler för gods på järnväg samt stationer. Till detta bedriver bolaget stadsutveckling i stationsnära lägen. Bolaget bedriver med sina drygt 200 anställda sin verksamhet längs den svenska järnvägen. Svenska staten är ensam aktieägare. Bolaget ska få fler att resa med järnväg, samt få fler att använda järnvägen för sin godstransport.