

§ 352

Dnr KS 2023/01025-3.1.2

**Beslut - Detaljplan för Västerås resecentrum, Dp 1811**

**Beslut**

Förslag till kommunfullmäktige:

Detaljplanen för Resecentrum, Sigurd 3 m.fl., Kungsängen, betecknad Dp 1811, daterad 2021-12-07 och reviderad 2023-06-13, antas.

**Reservation**

Elisabeth Unell (M), Eleonore Lundkvist (M) och Johan Henriksson (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för Elisabeth Unells (M) förslag enligt följande:

”Redan i samband med beslut om genomförande för resecentrum begärde vi moderater tillsammans med Sverigedemokraterna att det skulle ges ett uppdrag att jämföra liggande förslag till detaljplan med förslaget till Resecentrum 2.0.

Efter att förslaget till detaljplan återremitterades på föregående kommunfullmäktige i september har vi varit i kontakt med ansvariga tjänstemän och meddelade att det finns möjlighet att kontakta initiativtagaren och få del av beräkningar och underlag för att kunna genomföra en jämförelse. Beskedet var då. Det hinner vi inte vi ska lämna ifrån oss jämförelsen redan idag. Det innebär att jämförelsen inte är gjord utifrån de beräkningar och det underlag som finns framtaget för Resecentrum 2.0. Vi kan konstatera att tjänstemännen hade mycket kort tid att ta fram underlag men vi i oppositionen fick inte ta del av det förrän dagen innan beslut skulle fattas i kommunstyrelsen.

Förslaget till Resecentrum 2.0 har funnits och presenterats för hela presidiet i kommunstyrelsen för över ett år sen så om viljan hade funnits hade också tid funnits för att göra en riktig jämförelse.

Påståendet att Dp 1811 men inte RC 2.0 överensstämmer med FÖP 64 håller inte vid en närmare analys. I vissa avseenden så lever RC 2.0 betydligt bättre upp till intentionerna i FÖP 64 än vad Dp 1811 gör. Framförallt när det gäller målsättningen 3B – ”Att Bygga Bort Barriärerna”! Där har Dp 1811 så dålig överensstämmelse med FÖP 64 att man t.o.m. har låtit målsättningen 3B utgå i det fortsatta projektarbetet.

FÖP 64 pratar om passager över men även under järnvägen på två ställen en vid Vasaparken och en vid Östra Ringvägen. Dessa finns inte med i det liggande förslaget men väl i RC 2.0 men i stället för nedgrävda tunnelpassager förlängs Kopparbergsvägen och Östra Ringvägen i markplanet vilket ger bekväma gång- och cykellösningar och klart förbättrade trafiklösningar runt resecentret.

RC 2.0 bygger på ÅVS – ”Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås”, Publikationsnummer 2013:123, så det finns inget skäl till att studien skulle behöva göras om.

Det finns kalkyler utförda för RC 2.0 och från projektet har man vid ett flertal tillfällen föreslagit att kalkylerna för resp. lämnas till opartisk sakkunnig för en objektiv jämförelse. Det är korrekt att Trafikverket bara står för kostnaden för en markförlagd lösning enligt Trafikverkets standard. Det gäller oavsett stationslösning. Den totala kostnaden finns framtagen för RC 2.0 och är i nivå med Etapp 1 för det liggande förslaget. Den vill säga klart lägre än totalkostnaden än för det liggande förslaget där kostnaden för Etapp 2 inte redovisas.

Bussterminalen är tänkt att ha en fri höjd på 4,10 meter vilket täcker samtliga idag aktuella busstyper som trafikerar Västerås C. De eventuella dubbeldäckare som vid enstaka tillfällen angör stationen ryms gott och väl vid den utvändiga angöringsfilen som är ca 400 meter lång. Målet ”tänk spårvagn kör buss” innebär inte att det krävs en högre frihöjd för bussarna utan att bussarna ska kunna köra så raka spår som möjligt och här underlättar trafiklösningarna i Resecentrum 2.0. En 500 mm sänkning lokalt i bussterminalen räcker för att klara angiven fri höjd. Den föreslagna lösningen med bussterminal under en bangård (även om det i Resecentrum 2.0 innebär att det inte är placerad under rälsen) har Trafikverket och kommun enats om i Norrköping.

Om en sänkning av körfilerna i bussterminalen med 0,50 meter utgör en riskkonstruktion, hur stor riskkonstruktion utgör då den 4 meter djupa källaren under Vasaterrassen? Den innehåller installationer för värme och ventilation samt UPS, dvs. utrustning för ostörd kraftförsörjning, utrustning som ska fungera i en krissituation.

Genom planerade vibrationsdämpande och akustiska åtgärder kommer sannolikt buller och vibrationer i mark att minska med RC 2.0 relativt det liggande förslaget.

Kv Sigurd tillförs också 18 000 kvm byggbar mark i stället för skrymmande ramper vilket innebär ekonomiska fördelar och en friare och rationellare planering av bebyggelsen inom kvarteret.

Det är dags att göra om och göra rätt och göra en opartisk jämförelse mellan de två förslagen då kommer alla att inse att den bästa långsiktiga lösningen för Västerås är Resecentrum 2.0.”.

Erik Johansson (SD) och Caroline Frisk (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Erik Johanssons (SD) förslag.

### Ärendebeskrivning

Detaljplanen för Västerås resecentrum syftar till att möjliggöra utveckling av ett centralt område i Västerås, där ett nytt resecentrum är i fokus. Befintligt resecentrum rivs och ett nytt som utökas i sin omfattning byggs på samma plats. Stadens nya resecentrum ska i större utsträckning än i dag vara en

integrerad del av centrala Västerås genom att båda sidorna av järnvägen knyts samman av nya stråk, passager och bebyggelsekvarter.

Befintligt spårområde byggs om till sex genomgående spår och medför en utökning från sex till tolv hållplatslägen, vilket innebär en fördubbling av kapaciteten. Perronger breddas också och förses med väderskydd. Resecentrum är indelat i två fristående etapper som medför möjlighet att utvecklas i takt med att staden växer. Bussterminalen ligger kvar i dagens läge längs Södra Ringvägen, men utökas i omfattning österut och får en fördubblad kapacitet. Kommersiell busstrafik och tågens ersättningstrafik flyttas till Resenärgatan söder om spåren.

Intill nya resecentrum skapas nya bostäder, mötesplatser, besöksmål och arbetstillfällen med gångavstånd till stadskärnan, resecentrum och Mälaren. Fyra terrasser, som blir landskap som höjer och sveper sig över spåren, föreslås i anslutning till resecentrum. Separerade stråk för gående respektive cyklister slingrar sig nerför terrassen och passager över spåren blir tillgängliga dygnet runt. Befintlig gång- och cykeltunnel under Södra Ringvägen mellan Kopparbergsvägen och Hamngatan föreslås tas bort och ersättas av en passage i markplan. Genom nya stråk och kopplingar binds cykelvägnet ihop.

Nya angöringsgator föreslås på båda sidor av spåren. Plats finns för hämtning/lämning och korttidsparkering. Korsningarna Hamngatan/Södra Ringvägen och Lillågatan/Kungsängsgatan utformas som cirkulationsplatser för att skapa effektiva korsningspunkter. I detaljplanen möjliggörs för två alternativa utformningar av Södra Ringvägen för att ta höjd för framtida förändringar av gatustrukturen.

Ett helhetsgrepp har tagits för utformning och gestaltning av hela planområdet. Vasakvarteret och Sigurdskvarteret får en samhörighet med resecentrums gestaltning och närliggande omgivning. Ett sammanhållet formspråk och att bebyggelsen är väl gestaltad från alla väderstreck är av stor vikt.

Detaljplanen var utskickad på granskning under tiden 22 december 2021 till den 2 februari 2022. Under granskningstiden inkom 51 yttranden, varav 7 utan erinran.

Utifrån inkomna synpunkter har solstudien för Vasakvarteret samt utredningen för trafikbuller förtydligats. Dispens för att ta ner mistelbärande träd och alléträd har godkänts av länsstyrelsen efter granskning och därför har text om detta uppdaterats i planbeskrivningen. Pendlarparkering utanför planområdet har studerats i planprogram för Mälarporten och aktuellt förslag har lagts in i planbeskrivningen.

Avsnitt om silon har uppdaterats eftersom Västerås stad och Lantmännen har tecknat avtal om att siloverksamheten ska läggas ned 2028-2029. Staden kommer i juli 2029 att överta tre fastigheter vilka i dagsläget ägs av Lantmännen. Utredningen om verksamhetsbuller har kompletterats med översiktliga förslag på bulleråtgärder.

Avsnittet om konsekvenser i planbeskrivningen har kompletterats med en kort analys av totalförsvaret och krisberedskap enligt inkommen synpunkt från länsstyrelsen. Avsnittet i gestaltungsprogrammet om kulturmiljö samt tekniska anläggningar och installationer har kompletterats enligt inkomna synpunkter.

Plankartan har digitaliserats och ritats om för att kunna läggas upp i nationell geodataplattform efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Detaljplanen lämnas till antagande med kvarstående synpunkter.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

Detaljplanen för Resecentrum, Sigurd 3 m.fl., Kungsängen, betecknad Dp 1811, daterad 2021-12-07 och reviderad 2023-06-13, antas.

### Yrkanden

Amanda Grönlund (KD), Monica Stolpe-Nordin (C), Hawar Asaiesh (V), Ann-Louise Molin Östling (S) och Roger Haddad (L) yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag.

Elisabeth Unell (M) yrkar avslag på stadsledningskontorets förslag och lämnar följande tilläggsyrkande:

Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att revidera detaljplanen utifrån förslaget till Resecentrum 2.0.

Erik Johansson (SD) yrkar bifall till Elisabeth Unells (M) förslag.

Amanda Grönlund (KD) yrkar avslag till Elisabeth Unells (M) förslag.

### Proposition

Ordföranden föreslår att yrkandena från Elisabeth Unell (M) ska ses som ett samlat förslag. Kommunstyrelsen godkänner detta förfarande.

Ordföranden finner då att det finns två förslag till beslut, dels stadsledningskontorets förslag till vilket Amanda Grönlund (KD) med flera yrkat bifall och Elisabeth Unell (M) och Erik Johansson (SD) yrkat avslag, dels Elisabeth Unells (M) förslag till vilket Erik Johansson (SD) yrkat bifall och Amanda Grönlund (KD) yrkat avslag.

Ordföranden föreslår en propositionsordning där de två förslagen ställs mot varandra. Kommunstyrelsen godkänner föreslagen propositionsordning varvid den genomförs. Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med stadsledningskontorets förslag.



Kommunstyrelsen  
Sanna Edling  
Epost: sanna.edling@vasteras.se

Kopia till  
Byggnadsnämnden  
Fastighetsnämnden  
Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

## Tjänsteutlåtande - Detaljplan för Västerås resecentrum, Dp 1811

### Förslag till beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

Detaljplanen för Resecentrum, Sigurd 3 m.fl., Kungsängen, betecknad Dp 1811, daterad 2021-12-07 och reviderad 2023-06-13, antas.

### Ärendebeskrivning

Detaljplanen för Västerås resecentrum syftar till att möjliggöra utveckling av ett centralt område i Västerås, där ett nytt resecentrum är i fokus. Befintligt resecentrum rivs och ett nytt som utökas i sin omfattning byggs på samma plats. Stadens nya resecentrum ska i större utsträckning än i dag vara en integrerad del av centrala Västerås genom att båda sidorna av järnvägen knyts samman av nya stråk, passager och bebyggelsekvarter.

Befintligt spårområde byggs om till sex genomgående spår och medför en utökning från sex till tolv hållplatslägen, vilket innebär en fördubbling av kapaciteten. Perronger breddas också och förses med väderskydd.

Resecentrum är indelat i två fristående etapper som medför möjlighet att utvecklas i takt med att staden växer. Bussterminalen ligger kvar i dagens läge längs Södra Ringvägen, men utökas i omfattning österut och får en fördubblad kapacitet. Kommersiell busstrafik och tågens ersättningstrafik flyttas till Resenärgatan söder om spåren.

Intill nya resecentrum skapas nya bostäder, mötesplatser, besöksmål och arbetstillfällen med gångavstånd till stadskärnan, resecentrum och Mälaren. Fyra terrasser, som blir landskap som höjer och sveper sig över spåren, föreslås i anslutning till resecentrum. Separerade stråk för gående respektive cyklister slingrar sig nerför terrassen och passager över spåren blir tillgängliga dygnet runt. Befintlig gång- och cykeltunnel under Södra Ringvägen mellan Kopparbergsvägen och Hamngatan föreslås tas bort och ersättas av en passage i markplan. Genom nya stråk och kopplingar binds cykelvägnet ihop.

Nya angöringsgator föreslås på båda sidor av spåren. Plats finns för hämtning/lämning och korttidsparkering. Korsningarna Hamngatan/Södra Ringvägen och Lillågatan/Kungsängsgatan utformas som cirkulationsplatser för att skapa effektiva korsningspunkter. I detaljplanen möjliggörs för två alternativa utformningar av Södra Ringvägen för att ta höjd för framtida förändringar av gatustrukturen.

Ett helhetsgrepp har tagits för utformning och gestaltning av hela planområdet. Vasakvarteret och Sigurdskvarteret får en samhörighet med resecentrums gestaltning och närliggande omgivning. Ett sammanhållet formspråk och att bebyggelsen är väl gestaltad från alla väderstreck är av stor vikt.

Detaljplanen var utskickad på granskning under tiden 22 december 2021 till den 2 februari 2022. Under granskningstiden inkom 51 yttranden, varav 7 utan erinran.

Utifrån inkomna synpunkter har solstudien för Vasakvarteret samt utredningen för trafikbuller förtydligats. Dispens för att ta ner mistelbärande träd och alléträd har godkänts av länsstyrelsen efter granskning och därför har text om detta uppdaterats i planbeskrivningen. Pendlarparkering utanför planområdet har studerats i planprogram för Mälarporten och aktuellt förslag har lagts in i planbeskrivningen.

Avsnitt om silon har uppdaterats eftersom Västerås stad och Lantmännen har tecknat avtal om att siloverksamheten ska läggas ned 2028-2029. Staden kommer i juli 2029 att överta tre fastigheter vilka i dagsläget ägs av Lantmännen. Utredningen om verksamhetsbuller har kompletterats med översiktliga förslag på bulleråtgärder.

Avsnittet om konsekvenser i planbeskrivningen har kompletterats med en kort analys av totalförsvaret och krisberedskap enligt inkommen synpunkt från länsstyrelsen. Avsnittet i gestaltningsprogrammet om kulturmiljö samt tekniska anläggningar och installationer har kompletterats enligt inkomna synpunkter.

Plankartan har digitaliserats och ritats om för att kunna läggas upp i nationell geodataplattform efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Detaljplanen lämnas till antagande med kvarstående synpunkter.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

Detaljplanen för Resecentrum, Sigurd 3 m.fl., Kungsängen, betecknad Dp 1811, daterad 2021-12-07 och reviderad 2023-06-13, antas.

### **Beslutsmotivering**

Västerås nya resecentrum integreras med staden och knyts ihop med omkringliggande stadsdelar. En attraktiv och stationsnära stad skapas där fler människor kan bo, arbeta och vistas centralt. Stationsområdet omvandlas från baksida till framsida och blir en naturlig del av staden. Resecentrum blir med sin arkitektur ett nytt visuellt landmärke med vackert utformade platser. En ny årsring adderas i Västerås långa historia.

Som helhet bedöms planförslaget bidra till att främja ett ökat kollektivt resande. Byten mellan olika trafikslag underlättas. Oskyddade trafikanter får en förbättrad framkomlighet och tillgänglighet. Resandeströmmarna med bil förväntas minska till förmån för buss, tåg och cykel.

Området bedöms bli mer tillgängligt samt upplevas tryggare efter detaljplanens genomförande. Att bygga ett nytt resecentrum är ett stort och

omfattande projekt, där få delar av dagens resecentrum kan återanvändas inom detaljplanen, utan mycket behöver byggas nytt.

Spårområdet barriäreffekt minskar. Ett tillgängligt resecentrum som ska bli bättre integrerat i staden kräver stora förändringar av omgivande strukturer. Befintliga byggnader inom planområdet behöver rivas.

Planförslaget medför en förändring av stadsbilden, då utformningen av området kommer att sticka ut både vad gäller gestaltning och höjd. Konsekvenserna på stadssiluetten bedöms som stora, men den samlade bedömningen är att planförslaget inte innebär risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö. Förslaget innehåller förutsättningar för att kunna bidra positivt till Västerås stadsutveckling och stärka kulturmiljön.

Ny bebyggelse ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och planen bedöms bidra till att områdets attraktivitet höjs. Utformningen av resecentrum bidrar till att stärka Västerås identitet.

Aktuell detaljplan innebär en relativt omfattande exploatering i ett centralt läge av Västerås, i direkt anslutning till järnvägen. Genom att vidta skyddshöjande åtgärder kan en acceptabel risknivå ändå uppnås. Omvandlingen av stationsområdet kan genomföras utan att människor utsätts för oacceptabla risker. Bedömningen görs att ingen påtaglig skada på riksintresset järnväg kommer att ske till följd av projektet. Viss påverkan kan inte uteslutas men den kan förebyggas och minimeras genom olika åtgärder.

Den kapacitetsökning som detaljplanen möjliggör för resecentrum går inte att genomföra utan stora markingrepp. Planförslaget innebär negativ påverkan på biotopskyddade alléer och träd med mistel, som kompenseras genom återplantering av nya träd. Området tillförs terrasser med planteringar, gårdar utformas med planterbara bjälklag och dagvatten tas omhand. Vasaparkens gröna stadsrum utvidgas och leder gång- och cykelstråk upp och över spåren.

### **Juridisk bedömning**

En detaljplan antas normalt av kommunfullmäktige, men fullmäktige har rätt att uppdra åt kommunstyrelsen eller byggnadsnämnd att anta detaljplaner som inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt. Då en detaljplan avseende ett nytt resecentrum bedöms vara av större vikt har byggnadsnämnden hemställt till kommunfullmäktige att anta detaljplan 1811 avseende nytt resecentrum.

### **Ekonomisk bedömning**

Den ekonomiska bedömningen har hanterats i det separata ärendet Genomförandebeslut Resecentrum, Mälarporten som behandlades av kommunfullmäktige den 21 juni 2023.

### **Hållbar utveckling**

Hela syftet med detaljplanen handlar om att främja det hållbara resandet samt att skapa attraktiva mötesplatser centralt i staden. Utvecklingen inom projekt Mälarporten går i linje med stadens översiktsplan och bedöms således bidra till en hållbar utveckling. Som helhet bedöms planförslaget bidra till att främja ett ökat kollektivt resande. Byten mellan olika trafikslag

underlättas. Oskyddade trafikanter får en förbättrad framkomlighet och tillgänglighet. Resandeströmmarna med bil förväntas minska till förmån för buss, tåg och cykel.

Området bedöms bli mer tillgängligt samt upplevas tryggare efter detaljplanens genomförande. Att bygga ett nytt resecentrum är ett stort och omfattande projekt, där få delar av dagens resecentrum kan återanvändas inom detaljplanen. Mycket behöver byggas nytt.

Detaljplanen omfattar ett centralt område mitt i Västerås, ett område som syftar till resande och möten mellan människor. Området har som ambition att bli en central nod för ett socialt hållbart Västerås, där mötesplatser blir välkomnande för alla västeråsare och besökare.

### **Minoritetsåterremiss**

Torsdagen den 23 augusti 2023 var ärende gällande detaljplan för nytt resecentrum med denna tjänsteskrivelse som underlag för beslut i Kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen fattade beslut i enlighet med det föreslagna. Därefter var ärendet på Kommunfullmäktige den 7 september 2023, där yrkande om minoritetsåterremiss vann gehör, varefter beslutsärendet återremitterades med följande yrkande:

*Yrkande:*

Återremiss för att:

- Genomföra en jämförelse mellan detaljplanen DP 1811 och Resecentrum 2.0 där spåren höjs 4,5 meter vid planerad station och att jämförelsen görs utifrån ett resandeperspektiv.
- Redovisa ekonomiska förutsättningar för genomförande av DP 1811 och jämföra med Resecentrum 2.0 Västerås Resecentrum.
- Kommunfullmäktige tar ställning till motion om förslag till folkomröstning om Västerås resecentrum.

*Bedömning:*

Stadsledningskontoret gör följande bedömning avseende de begärda kompletteringarna:

*Genomföra en jämförelse mellan detaljplanen Dp 1811 och Resecentrum 2.0 där spåren höjs 4,5 meter vid planerad station och att jämförelsen görs utifrån ett resandeperspektiv.*

Detaljplan 1811 har arbetats fram under många år och är ett resultat av tidigare politiska vägval, exempelvis beslutet om att låta järnvägen vara kvar i markplan. Vägvalen är viktiga, de ger avtryck för lång tid framöver. Samtliga utredningar och kalkyler som har tagits fram för Dp 1811 bygger på dessa tidiga vägval.



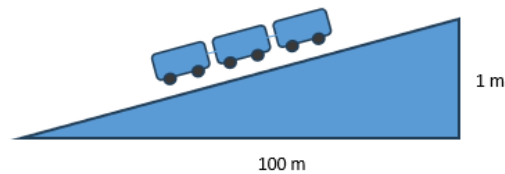
Västerås resecentrum har kapacitetsbrist, det är primärt resecentrumbyggnaden som utgör denna kapacitetsbrist vilken bla leder till brister i punktligheten i tågtrafiken. Ur ett strikt resandeperspektiv är det därför av stor vikt att Västerås resecentrum byggs om med ökad kapacitet så snart som möjligt. Ett nytt resecentrum har även till uppgift att knyta ihop staden förbi järnvägen. Det finns olika för- och nackdelar med att placera en bangård under mark, i marknivå eller i upphöjt läge. Oavsett om vi går över eller under järnvägen är det viktigt att öka tillgängligheten förbi järnvägen, även här är tidsaspekten viktig.

Resandeperspektivet är centralt i det uppdrag som har resulterat i Dp 1811. Olika aspekter har utretts i detalj, bla barnperspektiv, flödesanalyser och tillgänglighet samtidigt som stationsbyggnad och utemiljö har planerats för att säkra såväl besökare som resenärers trygghet, service och komfort.

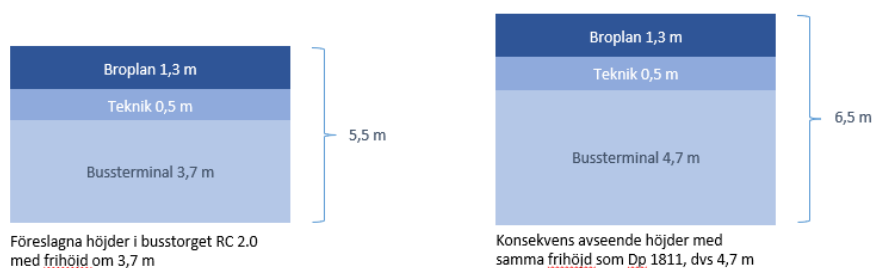
Reseentrum 2.0 (RC 2.0) har inte utretts i samma omfattning som Dp 1811. För att få klarhet i förslaget och göra en detaljerad jämförelse är bedömningen att det skulle ta ca 1 år i anspråk att utreda RC 2.0. Det är därför inte möjligt att i nuläget göra en fullständig jämförelse på underlag med så kraftigt skiftande djup. Med hjälp av experter inom konstruktion/järnväg har några delområden studerats utifrån det presenterade underlaget till RC 2.0 som återfinns på hemsida som återremissen hänvisar till. De studerade delområdena presenteras nedan:

- Det finns en fördjupad översiktsplan för stationsområdet, FÖP 64 som antogs 2013. Dp 1811 tar sin utgångspunkt i ambitionerna med FÖP 64 och är överensstämmande med dess innehåll. RC 2.0 överensstämmer inte med FÖP 64. Den fördjupade översiktsplanen fastlägger att det nya resecentrumet kommer att finnas kvar i sitt nuvarande läge, i markplan. Om RC 2.0 ska kunna genomföras måste en ny miljökonsekvensbeskrivning tas fram eftersom förslaget inte överensstämmer med fördjupad översiktsplan.
- RC 2.0 går inte att bygga inom ramen för Dp 1811. En ny detaljplan skulle behöva tas fram eftersom förslaget innebär förändrade förutsättningar i grunden. Detta får till följd att en ny Åtgärdsvalsstudie (ÅVS), med efterföljande utredningar och förprojektering skulle behöva genomföras av Trafikverket. Endast arbete med en ny ÅVS beräknas ta ca 2,5 år. Vidare skulle en lång rad utredningar som ligger till grund för detaljplanens framtagande behöva göras om. Sammantaget bedöms en ny detaljplan inklusive ÅVS, utredningar, dialog med bla Länsstyrelsen, samråd och granskning ta 5 - 10 år att genomföra.

- De utredningar kopplade till Dp 1811 som skulle behöva göras om för RC 2.0 är: trafikutredning, barnkonsekvensanalys, riskanalys, dagvatten, flödesanalys, riksintresse kommunikation, gestaltungsprogram, riksintresse kulturmiljö, vindstudie, biotopskydd, buller, geoteknik, klimatanpassning, teknisk försörjning, ekosystemtjänster och totalförsvar.
- Totalkostnaden för RC 2.0 skulle bli högre än kostnaden för resecentrum enligt Dp 1811 (båda etapperna inkluderade) eftersom den totala projektomfattningen är större i RC 2.0. Bangården lyfts, ramper byggs och resecentrumbyggnaden är större än förslaget i Dp 1811. Exempelvis är takytan i RC 2.0 tre till fyra gånger så stor som i Dp 1811 (båda etapperna inkluderade). Enligt järnvägsexpert beräknas det även behövas ca 900 pelare för att bära upp konstruktionen med en upphöjd bangård enligt förslaget till RC 2.0. Finansieringen från staten blir dock densamma som i förslaget för Dp 1811, eftersom Trafikverket inte bekostar annat än grundutförande i bangård och plattformsförbindelse. Att lyfta bangården på bank/pelare är inte grundutförande utan innebär en merkostnad som skattebetalarna i den aktuella kommunen får stå för.
- Dp 1811 är utvecklad i nära samarbete med Trafikverket. En styrka i förslaget är att resecentrum genomförs i två etapper, vilket innebär att den statliga medfinansieringen via Nationell plan (NTP) också sker i två etapper. Detta ökar enligt Trafikverket chanserna till tidigare finansiering till resecentrum. RC 2.0 kan inte genomföras i etapper utan allt byggs samtidigt. Detta innebär att staten och staden behöver säkra sin del av finansieringen till hela bangården direkt. Konkurrenten om medlen i NTP är mycket stor. Risken finns att ett resecentrum i Västerås skulle få vänta länge på statlig medfinansiering och därmed fördröja byggstarten med många år.
- Trafikverket har beräknat den ombyggda bangårdens längd för att säkra framtida kapacitetsbehov. RC 2.0 visar en bangård som är 450 meter lång med möjlighet till förlängning till 520 meter. Trafikverkets utredning visar att bangården i Västerås behöver vara 600 meter (se utformning i Dp 1811), vilket gör att RC 2.0 inte uppfyller Trafikverkets krav. Förlängning av bangården i RC 2.0 till 600 meter skulle behöva ske västerut eftersom upphöjda perronger och plattformar inte kan vara i kurva, vilket är fallet österut. Total längd på upphöjd bangård inklusive ramper behöver vara minst 1 600 meter. Med en förlängning av bangården i enlighet med Trafikverkets krav och en snittlutning på maximala 10 promille (se bild nedan) kommer ramp västerut ner vid GC-bron vid Lögarängen. Rampen österut slutar strax efter bron över Pilgatan.



- Höjdsättningen i RC 2.0 är svår att utläsa. Ambitionen om att nå 4,5 meter upphöjd bro förutsätter enligt initiativtagaren att marknivån i bussterminalen sänks med minst 50 cm. De beräkningar som våra experter har gjort visar att en sänkning om 50 cm inte är tillräcklig, en sänkning av marknivån om minst 1 meter skulle behövas för att nå 4,5 meter på broplan. I bild nedan visas de olika höjder som behövs för brokonstruktion och för installationer. RC 2.0 förutsätter med denna höjdsättning (3,7 m fri höjd) en begränsning vad gäller fordon i bussterminalen då varken dubbeldäckare eller spårvagn kommer att rymmas höjdmässigt, de hänvisas till en avgränsad del av terminalen längs Södra ringvägen. I Dp 1811 beräknas fri höjd om 4,7 meter och förslaget är anpassat för framtida spårbunden kollektivtrafik. Med samma frihöjd som i Dp 1811 och utan någon sänkning av marknivån skulle broplan i RC 2.0 behöva höjas till 6,5 meter alternativt sänka marknivån med två meter. Trafikverket avråder dessutom rent generellt från att placera en bussterminal under bangård på grund av säkerhetsskäl vad gäller risk för brand och explosion.



- Länsstyrelsens anvisningar med hänsyn till vattennivåer visar en lägstanivå enligt Sveriges nationella höjdsystem (RH 2000) om + 2,7 m. Den generella marknivån i området är idag + 3 meter. Att sänka under + 2,7 m, dvs sänka mer än 30 cm under nuvarande marknivå, utgör en riskkonstruktion. Förslaget med sänkt marknivå om minst 50 cm i RC 2.0 utgör således en riskkonstruktion. Det är dock en fördel med en upphöjd bangård eftersom den har ett naturligt skydd mot framtida översvämningar genom sitt upphöjda läge.

- Buller och vibrationer och dess påverkan har noga studerats under framtagandet av Dp 1811. En bangård på bank/pelare ger nya förutsättningar för buller och vibrationer eftersom järnvägen blir upphöjd: bullret sprider sig över en större yta, vibrationerna svårare att bemästra i en bro än på mark. Bullersituationen behöver studeras längs hela upphöjningen och den upphöjda bangården kan sannolikt komma att medföra krav på bulleråtgärder i andra delar av staden. Denna fråga påverkar boende och verksamhetsutövare i större omfattning än just resenärerna.
- Delar av området i Dp 1811 ligger inom ett område klassat som riksintresse kulturmiljö, utvecklingen av resecentrumfunktionen sker därför i ett känsligt område. Dialog med Länsstyrelsen och utredningar har väglett arbetet med Dp 1811 i utformning av såväl Vasakvarter och Sigurds kvarter som för själva resecentrumbyggnaden. RC 2.0 innebär helt andra förutsättningar för möjligheten till anpassning till riksintresset för kulturmiljö och konsekvenserna för såväl stadssiluetten som riksintresset behöver studeras för att kunna omsättas till planbestämmelser. En upphöjd bangård med ramp för tåg förbi bla slottet medför en ökad risk att såväl utredningar som Länsstyrelsen påtalar påtaglig skada vad gäller riksintresse kulturmiljö. En konsekvens av detta kan bli att detaljplanen prövas.

*Redovisa ekonomiska förutsättningar för genomförande av DP 1811 och jämföra med Resecentrum 2.0 Västerås Resecentrum.*

Den efterfrågade ekonomiska jämförelsen är inte möjlig att genomföra i nuläget eftersom det i underlag, som återremissen hänvisar till, saknas en kalkyl för RC 2.0. För att kunna jämföra förslaget i Dp 1811 med RC 2.0 behöver RC 2.0 utredas mer ingående. Bedömningen är att det skulle behövas utredningar under ca 1 års tid för att nå jämförbarhet mellan de olika alternativen.

En grundförutsättning för nytt resecentrum, oavsett utformning, är att Trafikverket enbart bekostar grundutförande i järnvägsanläggning. All merkostnad i gestaltning eller förändrad bangård bekostas av den aktuella kommunen. När det gäller Dp 1811 medfinansierar staden delar i bro över spår i etapp 1 och etapp 2, det rör bland annat gång- och cykelpassage. För RC 2.0 skulle Västerås stad få bekosta merkostnaden i form av att lyfta bangården på bank/pelare.

Om banvallen höjs upp måste kvartersutformning i Sigurd 3 ses över. Förslaget i Dp 1811 har till exempel bestämmelser om vilka våningsplaner som lämpar sig för olika markanvändningar, bla med hänsyn till vibrationer, buller och risk. En konsekvens av RC 2.0 kan bli att bebyggelsen behöver skjutas längre från spårområdet. I RC 2.0 föreslås kvartersstrukturen i Sigurd 3 bli enligt bild nedan, något som innebär helt förändrade förutsättningar jämfört med Dp 1811, både för planläggande myndighet och för Corem som är fastighetsägare av Sigurd 3.



Genomförandebeslutet från Kommunfullmäktige i juni 2023 stipulerar att genomförandet av Dp 1811 kan ske inom en investeringsram om 1,382 mdr i kostnadsläge december 2022. I beslutet om genomförande finns investeringsinkomster om sammanlagt 420 mkr medräknade. Det medfinansieringsavtal som Corem har signerat skulle falla med en ny detaljplan.

*Kommunfullmäktige tar ställning till motion om förslag till folkomröstning om Västerås resecentrum.*

Frågan om folkomröstning hanteras som särskilt ärende och bemöts därför inte i denna skrivelse.

Med hänvisning till ovanstående, kvarstår förslag till beslut i enlighet med det tidigare föreslagna och det i ingressen till detta tjänsteutlåtande angivna.

KOMMUNSTYRELSEN

Helene Öhrling  
Stadsdirektör

Isabell Lundberg  
Mark- och exploateringschef