



**Målbild**

**Västerås resecentrum**

**2013-08-27**

## Målbild Västerås resecentrum

## Målbild Västerås resecentrum

Följande har deltagit i framtagande av detta dokument



VÄSTERÅS STAD

Per Johansson  
Anders Ekstrand  
Lotta Lindstam  
Hans Näslund  
Patrizia Strandman  
Martin Landerby  
Jaroslaw Bartosiak  
Marie Joelsson  
Anna Kruger  
Monika Wingård



Jernhusen

Anders Werner  
Eva Philipson  
Erik Gamner  
Henrik Gidmark



TRAFIKVERKET

Linda Berntsen  
Fredrik Brokvist



LANDSTINGET  
VÄSTMANLAND

Maria Linder  
Stig Johansson

---

KLÖVERN

Hans Lindh  
Håkan Jansson

---

Västerås stad, Jernhusen, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland, Trafikverket och Klöver samverkar genom detta projekt för att beskriva de gemensamma målen med ett framtida resecentrum i Västerås.

# Målbild Västerås resecentrum

## Förord

En råkall regnig novembermorgon år 2026 cyklar Victor, Julia och jag mot resecentrum i Västerås, för att ta tåget till Stockholm. Vi är rejält påpälsade och vi får trampa på ordentligt i motvinden. Blöta av regn utvändigt och av svett invändigt kommer vi fram till ett varmt och välkomnande resecentrum. Julia och jag parkerar våra cyklar under tak. Victor lämnar in sin cykel vars växlar har krånglat, till reparatören i resecentrum. Vi har gott om tid så vi hinner till och med ta en varm dusch i resecentrum innan avresan. Varsitt frukostpaket hinner vi också köpa med oss. De sista minuterna innan tåget kommer in väntar vi sittandes på de uppvärmda bänkarna på den väderskyddade perrongen. Perrongen är utsmyckad med en vacker ledbelysning där tåget ska stanna. Den lyser tills tåget rullat ut från stationen. Vårt nya resecentrum i Västerås är verkligen något att vara stolt över!

Vi kommer tillbaka sent samma kväll. Tåget från Stockholm rullar in på perrongen och belysningen tänds upp. Vi är i Västerås - det känns! I rulltrappan välkomnar kända västeråsare oss såsom Tomas Tranströmer och Loreen och vi känner oss lite stolta. Även Västerås kan bjuda på världskändisar. Victor rusar till cykelreparatören, som turligt nog har öppet fortfarande och som har reparerat cykeln. Julia är trött och bestämmer sig för att lämna sin cykel kvar i cykelgaraget, där kan den stå säkert, och istället ta bussen hem. Det regnar ute, men Julia kan gå regnskyddad hela vägen till bussen. Jag behöver köpa hem lite frukostmat och livsmedelsbutiken intill resecentrum har öppet hur länge som helst, så det är aldrig något problem. Victor väntar på mig under taket på centrumsidan av resecentrum och vi tar sällskap hemåt.

Den nya gångvägen, som leder till stadskärnan är så vacker med trädrader, stensättningar och den konstnärligt utformade belysningen, att det trots regnet är lockande att gå mot Västerås City. På andra sidan resecentrum lockar Mälaren. Vårt nya resecentrum i Västerås är det bästa som har hänt!

Västerås 2013-08-27



Per Johansson  
Västerås stad



Henrik Gidmark  
Jernhusen



Maria Linder  
Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland



Einar Schuch  
Trafikverket



Hans Lindh  
Klövern

# Målbild Västerås resecentrum

## Innehåll

1	Inledning.....	9
1.1	Projektets bakgrund och syfte.....	9
1.1.1	Bakgrund .....	9
1.1.2	Syfte och mål med målbilden.....	10
1.1.3	Målbildsarbetet.....	10
1.1.4	Geografisk lokalisering/avgränsning.....	10
1.1.5	Funktionella avgränsningar .....	11
1.1.6	Underlag/Tidigare utredningar .....	11
1.1.7	Parallella processer.....	12
1.1.8	Definitioner och terminologi.....	12
2	Övergripande mål.....	14
2.1	Mål.....	14
2.1.1	Hållbarhet .....	14
2.1.2	Transportpolitiska mål.....	14
2.1.3	Tillgänglighet, trygghet, säkerhet, jämlikhet .....	15
2.1.4	Kapacitet.....	16
2.1.5	Resandemiljö .....	16
2.1.6	Effektiv bytesnod .....	16
2.1.7	Kommersiell bärkraft .....	16
2.2	Arkitektur.....	17
2.2.1	Gestaltning .....	17
2.2.2	Integration i staden .....	19
2.2.3	Integration inom resecentrum.....	21
2.2.4	Miljö.....	22
2.2.5	Arbetsmiljö.....	22
2.3	Tidsaspekter.....	23
3	Målbild och framtidsplaner .....	23
3.1	Huvuddisposition.....	23
3.1.1	Entréer .....	23
3.1.2	Passage av spårområde.....	23
3.1.3	Stråk .....	24
3.1.4	Vertikala kommunikationer.....	24

## Målbild Västerås resecentrum

3.2	Kollektivtrafikfunktioner .....	25
3.2.1	Byten mellan färdmedel .....	25
3.2.2	Regional kollektivtrafik buss .....	25
3.2.3	Kommersiell busstrafik .....	26
3.2.4	Tågersättningsbussar .....	27
3.2.5	Regionaltåg/Fjärrtåg .....	27
3.2.6	Spårväg .....	28
3.2.7	Taxi .....	28
3.2.8	Färjor .....	28
3.2.9	Bussgods .....	28
3.3	Övrig trafik .....	28
3.3.1	Gång-, cykel och mopedtrafik .....	29
3.3.2	Genomfartstrafik och gaturummet .....	30
3.3.3	Angöring .....	31
3.3.4	Parkering .....	31
3.3.5	Lasttrafik/Varustransporter/övrigt .....	32
3.3.6	Avfallshantering .....	32
3.4	Resandeservice .....	32
3.4.1	Toaletter .....	32
3.4.2	Dusch, uppfräschningsytor .....	32
3.4.3	Lounger, vänthall .....	33
3.4.4	Resandearbete och skyltning .....	33
3.4.5	Effektförvaring .....	33
3.4.6	Biljettförsäljning .....	33
3.5	Kommersiell service och verksamheter .....	33
3.5.1	Mat och dryck .....	34
3.5.2	Butiker .....	34
3.5.3	Biytor .....	35
3.5.4	Reklam och event .....	35
3.5.5	Kontor .....	35
3.5.6	Konferensytor .....	36
3.5.7	Bostäder .....	36
3.6	Genomförande .....	36

## Målbild Västerås resecentrum

3.6.1	Etappindelning .....	36
3.6.2	Kostnader .....	36
4	Förutsättningar och nulägesbeskrivning.....	36
4.1	Befintlig anläggning .....	36
4.1.1	Teknikutrymmen .....	37
4.1.2	Service i stationshuset .....	38
4.1.3	Huvuddisposition .....	38
4.1.4	Brister i resecentrum .....	38
4.1.5	Brister i stationshuset .....	39
4.1.6	Fysiska barriärer .....	39
4.1.7	Planförhållanden.....	40
4.2	Kollektivtrafiken.....	40
4.2.1	Regional kollektivtrafik buss .....	40
4.2.2	Kommersiell trafik .....	40
4.2.3	Ersättningsbuss för tåg .....	41
4.2.4	Regionaltåg.....	41
4.2.5	Taxi.....	41
4.2.6	Färjor .....	41
4.2.7	Bussgods.....	42
4.3	Övrig trafik .....	42
4.3.1	Gång- cykel och mopedtrafik .....	42
4.3.2	Personbilstrafik.....	42
4.3.3	Angöringar och parkeringar .....	43
4.3.4	Biluthyrning .....	45
4.3.5	Lasttrafik/Varutransporter .....	45
4.3.6	Avfallshantering .....	45
4.4	Förutsättningar.....	45
4.4.1	Kulturmiljö.....	45
4.4.2	Markföreningar .....	46
4.4.3	Geoteknik .....	46
4.4.4	Ledningar .....	46
5	Parternas/Intressenternas verksamheter, ansvar och processer .....	48
5.1	Västerås stad.....	48

## Målbild Västerås resecentrum

5.1.1	Verksamhet.....	48
5.1.2	Ansvar .....	49
5.1.3	Framtiden .....	50
5.2	Jernhusen .....	50
5.2.1	Verksamhet.....	50
5.2.2	Ansvar .....	51
5.2.3	Framtiden .....	51
5.3	Kollektivtrafikmyndigheten.....	51
5.3.1	Verksamhet.....	51
5.3.2	Ansvar .....	51
5.3.3	Framtiden .....	51
5.4	Trafikverket .....	51
5.4.1	Verksamhet.....	52
5.4.2	Ansvar .....	52
5.5	Klövern .....	53
5.5.1	Verksamhet.....	53
5.5.2	Ansvar .....	54
5.5.3	Framtiden .....	54



# Målbild Västerås resecentrum

## 1 Inledning

### 1.1 Projektets bakgrund och syfte

#### 1.1.1 Bakgrund

I Västerås stad genomförs ett stadsutvecklingsprojekt av Stationsområdet. Utvecklingen ska leda till att stadsdelarna på båda sidor om befintlig järnväg länkas samman och att stadens centrala delar ska få en naturlig koppling till Mälaren. Området med sitt stationsnära läge har stor potential att utvecklas till Västerås nya mötesplats och nav för näringslivet med moderna attraktiva kontor blandat med bostäder och andra verksamheter.

En snabb utveckling av staden i kombination med det nationella fördubblingsmålet för kollektivtrafiken förväntas innebära kraftiga resandeökningar. Befintligt resecentrum har redan idag kapacitetsproblem och förväntas inte klara det framtida kapacitetsbehovet. Samtliga kollektiva trafikslag förväntas öka och ställa krav på såväl utökade ytor som förbättrad funktionalitet. Funktionalitet avser trafikslagen i samspel som en helhet såväl som var och en för sig.

*”år 2026 promenerar du genom området. Du tittar mot resecentrum och känner en stolthet över att Västerås kan visa upp ett resecentrum som inte bara har en omtalad gestaltning utan även är känt för sin goda funktion”*

*(Citat från översiktsplanen förord)*

Jernhusen äger fastigheter som bland annat består av stationer och stationsområden. Genom förvaltning och utveckling av dessa bidrar Jernhusen på kommersiella grunder till bättre förutsättningar för ett ökat kollektivt resande. Jernhusen har deltagit i Västerås stads arbete med en fördjupad översiktsplan för Stationsområdet.

Den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten utgörs i Västmanland av Landstinget. I myndighetens uppdrag ingår bland annat att utarbeta ett regionalt trafikförsörjningsprogram där mål med kollektivtrafiken anges. Programmet innehåller fem övergripande mål som i sin tur är indelade i delmål. Resecentrum har stark påverkan på fyra av de fem övergripande målen. I programmet finner vi bland annat följande citat:

*” En stor del av kollektivtrafikens attraktivitet hänger samman med omgivande infrastruktur och service i anslutning till resan. Ökad tillgänglighet kan nås genom exempelvis fler turer, goda anslutningsmöjligheter, bättre väntmiljöer, miljövänliga fordon och fordon med hög standard samt god komfort, kortare restider etc.”*

*(se Trafikförsörjningsprogrammet på*

# Målbild Västerås resecentrum

*<http://www.ltv.se/Kollektivtrafik/Kollektivtrafikforvaltningen/trafikforsorjningsprogram/>*

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett transportslagsövergripande- och samhällsperspektiv skapa förutsättningar och ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, byggandet och driften av järnvägar. I stationsmiljöerna innebär det att Trafikverket äger och har ett direkt ansvar för att utveckla och förvalta spår, plattformar och plattformsförbindelser som för resenären till och från tåget.

Klövern är en stor fastighetsägare i resecentrumområdet och intresserade att bidra till utvecklingen.

## 1.1.2 Syfte och mål med målbilden

Syftet med den gemensamma målbilden, som sammanställts i detta dokument, är att ge tydliga riktlinjer och viljeyttringar för att möjliggöra ett fortsatt utvecklingsarbete som leder till ett väl fungerande resecentrum i Västerås som flödes- och funktionsmässigt är väl integrerat i staden och har en stark egen gestaltning. Målbild Västerås resecentrum kommer att utgöra del av underlag för det arbete som behövs för att ta fram detaljplan och för det gemensamma arbetet för att realisera ett genomförande av ett framtida resecentrum.

Avsikten med Målbild Västerås resecentrum är att den ska utgöra grunden för förslag till utveckling av det framtida resecentrum genom ett arkitektuppdrag.

Målet är att Målbild Västerås resecentrum ska uttrycka de funktioner och kvaliteter som eftersträvas i det framtida resecentrum.

## 1.1.3 Målbildsarbetet

Målbild Västerås resecentrum har arbetats fram genom ett projekt där Västerås stad, Jernhusen, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland och Trafikverket Region Öst har samverkat och representerats såväl i styrgrupp som i projektgrupp. Projektgruppen har bland annat studerat referensobjekt och sökt erfarenheter såväl internt i de egna organisationerna som externt. I ett senare skede har även Klövernt deltagit i arbetet.

## 1.1.4 Geografisk lokalisering/avgränsning

Området för det framtida resecentrum ingår i Stationsområdet. Områdets yta är ungefär 70 000 kvm (7 ha).

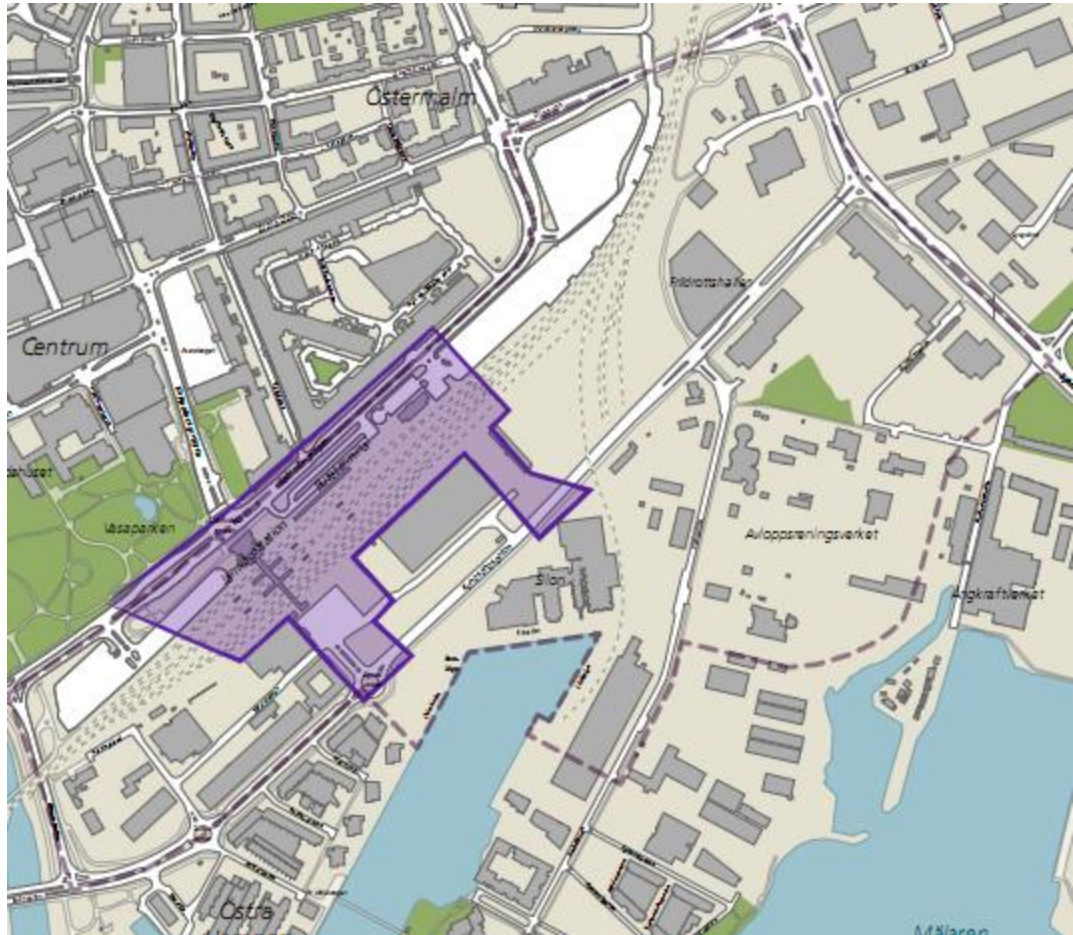
Områdets angränsar från:

- Norr – till Vasaparken, Ottar-kontoret, Mimerkvarteret  
Södra Ringvägen samt korsningen Södra Ringvägen/Kopparbergsvägen
- Öst – till den framtida sekundära entrén.  
Den sekundära entrén ingår i området
- Söder – till Kungsängsgatan i höjd med läget av den nya planerade parken som även ingår i området, kvarteret Sigurd 3, yttersta gränser av

## Målbild Västerås resecentrum

markanvändningen ”Allmänna ytor/funktionell del av Resecentrum”, Kungsängsgatan i höjd med den planerade parken i Östra Hamnen. Kungsängsgatan ingår i området, medan parken ligger utanför

- Väst – till Tingsrätten, kvarteret Sigurd 7, den västra gränsen av markanvändningar ”Del av spårområde där överdäckning kan prövas” och ”Allmänna ytor/funktionell del av Resecentrum”  
(se även Markanvändningskartan i FÖPen för Stationsområdet)



Figur 1 Geografisk avgränsning för resecentrum som målbilden beskriver

### 1.1.5 Funktionella avgränsningar

Resecentrum ska upprätthålla funktioner och klara kapacitetsbehovet för kollektivtrafiken för samtliga angivna trafikslag. Depåverksamheter för tåg, buss, och taxi kommer att vara lokaliserade utanför resecentrum. Inte heller ingår uppställningsytor för fordon utöver det som krävs för den produktionsrelaterade regleringen av trafiken.

### 1.1.6 Underlag/Tidigare utredningar

Fördjupad översiktsplan för Stationsområdet (FÖP) är grunden för fortsatt arbete. Målbild Västerås resecentrum ska läsas tillsammans med FÖP,

## Målbild Västerås resecentrum

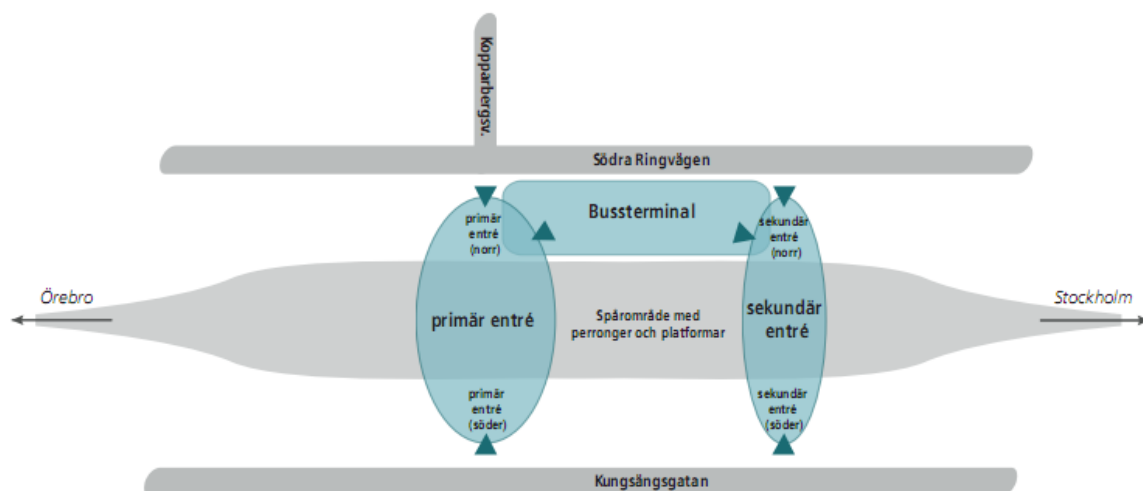
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och utredningar som är relevanta för arbetet med uppdraget, se [www.projekt3b.se/om-projektet/utredningar/](http://www.projekt3b.se/om-projektet/utredningar/)

- Vision 2026
- ÖP 2026
- Fördjupad översiktsplan för Stationsområdet
- Idéstudie: Västerås bangård - framtida trafik, funktion och utformning 2012-02-20
- Åtgärdsvalsstudie för Järnvägen i Västerås 2013
- SmartKoll Västerås Kommun Slutrapport, Kollektivtrafik med sikte på 2013 och 2020
- Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län

### 1.1.7 Parallella processer

- Busstrafikens utveckling i projektet SmartKoll
- Järnvägens utveckling och planeringsprocess genom Åtgärdsvalsstudie, åtgärdsplanering och därefter erforderliga fysiska planeringsprocesser för byggande av järnväg.
- Parkeringspolicy och parkeringsriktlinjer för Västerås stad.
- Parkeringsutredning för Stationsområdet.
- Gestaltningprogram för Stationsområdet

### 1.1.8 Definitioner och terminologi



Figur 2 Principillustration av resecentrum

För att underlätta tydligheten har följande begrepp valts för de funktionella delarna i resecentrumanläggningen.

Stationsområdet	Hela utvecklingsområdet enligt Fördjupad översiktsplan för Stationsområdet.
Resecentrum	Det avgränsade området som redovisas i figur 1.

## Målbild Västerås resecentrum

Primärentré	Primär stationsbyggnad som kan inrymma samtliga resecentrumfunktioner och övriga funktioner har förbindelse mellan plattformar för förflyttning till och från mittplattformarna har minst två accesspunkter; primär entré norr och primär entré söder samt möjlig access från huvudstråket för gång- och cykel genom området.
Sekundärentré	En kompletterande entré som utökar möjliga vägval vid förflyttning till och från mittplattformarna har två accesspunkter; sekundär entré norr och sekundär entré söder
Bussterminal	Den huvudsakliga knutpunkten för angöring av bussar. Bussterminalen är integrerad med både primära och sekundära entréerna.
LOA	Lokalarea
BTA	Bruttoarea

# Målbild Västerås resecentrum

## 2 Övergripande mål

### 2.1 Mål

**Att förverkliga ett multimodalt<sup>1</sup> resecentrum i Västerås som är attraktivt, effektivt och funktionsmässigt väl integrerat i stadens flöde. Ett resecentrum med resenären och besökaren i fokus samt människan i centrum.**

*Resecentrum ska;*

- *Vara en trygg, säker och välkomnande mötesplats – för alla!*
- *Ha en hög tillgänglighet för alla*
- *Vara en effektiv bytesnod med ett naturligt flöde för resenärer och andra besökare.*
- *Vara kommersiellt bärkraftigt med hög servicegrad*
- *Klara förväntade resandeökningar med sikte mot 2050.*
- *Vara utvecklingsbart och föränderligt – även efter 2050*
- *Vara Västerås skyltfönster med god gestaltning, stadens entré*
- *Etapp 1 av en slutprodukt ska invigas år 2017*

#### 2.1.1 Hållbarhet

Satsning på utveckling av kollektivtrafiken och utveckling av en ny stadsdel i ett stationsnära läge inklusive ett nytt resecentrum har den gemensamma grunden i hållbar utveckling. Utvecklingen ska ske med hänsyn tagen till sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter. En värdegrund hos Jernhusen är ”bygg vidare på det som är bra...” För Trafikverket och Västerås stad är fyrstegsprincipen den ständigt närvarande kompassen och de fyra stegen står för 1) Tänk om 2) Optimera 3) Bygg om 4) Bygg nytt. Även i de fall där bygga nytt är en nödvändighet är de tre första stegen värdehöjande faktorer.

#### 2.1.2 Transportpolitiska mål

- **Övergripande** - "Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."
- **Funktionsmålet** - "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."
- **Hänsynsmålet** - "Transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås."

Resecentrum ska vara en säker och tillgänglig plats där alla människor kan resa på ett tryggt och bekvämt sätt. Utformningen av resecentrum ska göra det lätt att resa kollektivt med såväl buss som tåg samt skapa goda möjligheter att ta sig till och från resecentrum till fots eller på cykel. I och med detta ges goda möjligheter till ett hållbart resande som ger en bättre miljö och hälsa. Det ska skapas

---

<sup>1</sup> Multimodalt resecentrum; Multimodal bytespunkt: En punkt som har utformats med resenären i centrum för att möjliggöra smidiga byten mellan flera transportslag. Här kan man byta mellan privata färdmedel som cykel och bil och lokal och regional kollektivtrafik.

## Målbild Västerås resecentrum

förutsättningar för samhällsekonomiskt effektiva transporter med hög tillförlitlighet och punktlighet.

### 2.1.3 Tillgänglighet, trygghet, säkerhet, jämlikhet

Resecentrum i Västerås har flera centrala roller. Dels ska resecentrum locka till ett ökat kollektivt resande och dels ska platsen vara en naturlig länk vid förflyttningar mellan de olika stadsdelarna samt vara en plats för spontana eller planerade möten. Västerås nya resecentrum med omnejd ska därför upplevas som en trygg, trivsamt och tillgänglig plats, för alla och där människor kan och vill mötas alla tider på dygnet oavsett om man är på resa eller passerar resecentrum på väg mellan de olika stadsdelarna.

Resecentrum är ett viktigt nav där olika grupper har varierande förutsättningar att nyttja den fysiska miljön och de olika kommunikationsmedel som erbjuds. Resecentrum och dess omgivning ska utformas så att de är tillgängliga för alla grupper i samhället. Planeringen ska anpassas till krav som tillgodoser samtliga, såsom fotgängare, cyklister, de med eller utan bil, yrkesverksamma, kvinnor, män, pensionärer, barn och ungdomar. Tillgänglighetsanpassning för funktionsnedsatta har särskild betydelse, vilket också avspeglas i lagstiftningen.

Det finns ett flertal aspekter att ta hänsyn till för att nå en trygg och god fysisk tillgänglighet i resecentrum och dess omgivning. Några viktiga parametrar är att det ska:

- vara enkelt att förflytta sig både horisontellt och vertikalt
- finnas bra anslutningar för alla trafikantslag, speciellt för gångare och cyklister
- finnas trygga och säkra parkeringsplatser för cyklar och fordon
- ha bra men ej bländande belysning
- erbjuda tydlig självförklarande miljö med kontrastmarkeringar och stråk
- vara enkelt att få en sittplats, både inomhus och utomhus samt att sittplatser i olika höjder kan erbjudas
- ge tydlig, gemensam information för alla trafikslag
- gå att köpa biljetter för alla, det vill säga att biljettdiskar och biljettautomater ska utformas tillgängliga med avseende på höjder, erbjuda tal- och taktila funktioner och liknande
- ha en sådan utformning så att resenären inte märker någon skillnad mellan olika fastighetsägare
- vara enkelt att sköta drift och underhåll
- erbjuda klimatanpassade och väderskyddade vänttor för alla resenärer oavsett trafikslag, även på perronger

EU-Kommissionen har (21 december 2007) beslutat om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten (2008/164/EG, TSD PRM) avseende funktionshinder i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Syftet med TSD är att öka

## Målbild Västerås resecentrum

tillgängligheten till järnvägstransport för människor med funktionshinder. Detta inbegriper tillgängligheten till offentliga platser inom infrastrukturen (däribland stationer) som kontrolleras av järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller den stationsansvarige.

Infrastrukturpekterna och alla specifika bestämmelser gäller fullt ut för ny infrastruktur som tas i drift och i de fall svensk och europeisk lagstiftning ej är harmoniserade så ska de krav som bäst tillgodoser behoven för personer med funktionsnedsättningar tillämpas.

### 2.1.4 Kapacitet

Resecentrum ska upprätthålla funktioner och klara kapacitetsbehov för all kollektivtrafik och för samtliga resenärer samt erbjuda ytor för angöring och passering av området. Kapaciteten behöver vara expanderbar över tid. Det första siktet är på 2026 med stegvisa mål varav det första etappmålet är 2017.

Utformningen ska klara ett växande kapacitetsbehov bortom i första hand 2030 och vara expanderbart även efter 2050.

### 2.1.5 Resandemiljö

Resandemiljön i resecentrum ska stödja ett *hela resan* perspektiv och hållbara transportval, det vill säga angöring med exempelvis buss eller cykel ska vara så funktionellt och attraktivt vid resecentrum att valet av hållbara transportslag vid start av resan föredras.

### 2.1.6 Effektiv bytesnod

Att fungera som en effektiv bytesnod är en av resecentrums viktigaste roller. Funktionella flöden med optimala kopplingar mellan de olika trafikslagen skapar ett attraktivt resecentrum som genererar ökande flöden. Resandet har varierande intensitet under dygnet. De mest intensiva timmarna är tidiga morgontimmar och eftermiddagar/kvällar då den stora mängden pendlare rör sig inom resecentrum. Dimensionering och utformning av resecentrum ska därför klara dessa högintensiva perioder. Avståndet mellan målpunkter inom resecentrum, exempelvis byten mellan trafikslag, bör i normalfallet vara 5 minuter.

### 2.1.7 Kommersiell bärkraft

Resecentrum är en benämning på en större plats som samlat möjliggör byten mellan olika trafikslag samt riktar sig till besökare. Resecentrum kan utgöras av allmänna ytor, väntytter och attraktiv kommersiell service med ett i flödet väl integrerat stationshus som nav. Det kan även innehålla eller vara nära sammankopplat med andra funktioner så som kommersiell service, kontor, hotell m.m. samt även bostäder. Resecentrum är inte bara en transitarea för pendlaren utan även ett besöksmål i sig, en plats där de som bor och verkar i området möts, kanske äter en bit mat, gör sina ärenden och där resenären med mer tid gärna spenderar den.



## Målbild Västerås resecentrum

Genom att samla alla vänt-, service- och informationsfunktioner i gemensamma kommunikationsytor för alla trafikslag kan man skapa underlag för bästa möjliga kommersiella serviceutbud. Resenärsflödet i sig är inte alltid tillräckligt för att skapa underlag för kommersiell service, man måste också ta hänsyn till tillgänglighet för övriga potentiella kunder. Bästa förutsättningarna för kommersiell service åstadkoms när huvudflödet leds igenom de gemensamma kommunikationsytorna och om olika servicefunktioner kan dockas till huvudflödet. Framtidens stationer ligger sannolikt mer orienterade längs huvudflödet över och/eller under spåren. Stationen är urban och kan med sitt centrala läge och sin publika miljö utvecklas till stadens bästa mötesplats. För att kunna säkra kvalitativa krav på koncept, service och varumärken är det viktigt att verksamheterna etableras med goda strukturella förutsättningar. För att få verksamheten att fungera krävs att stor omsorg ägnas vid kommersiell funktionsplanering som skapar förutsättningar för lönsamma etableringar. För att kunna dimensionera grovt i tidigt skede är det nödvändigt att alltid balansera gemensamma ytor, kommunikationsytor och andra icke kommersiella ytor med kommersiella ytor för att få ekonomisk bärkraft. Ett nyckeltal är att allmänna kommunikationsytor, det som kan betraktas som kundstråket, bör hållas så att relationen LOA/BTA inte blir lägre än 0,8.

Med detta i ryggen blir stationens integrering i stadens flöde av yttersta vikt i kombination med att utbudet inuti stationen utgör en dragare i området.

## 2.2 Arkitektur

### 2.2.1 Gestaltning

Gestaltning är ett nästan magiskt uttryck inom drama, film och litteratur. Att gestalta betyder att ge form, att visa vad som händer och vilket uttryck det tar.

Med sin djärva gestaltning, en kombination av arkitektur, konst och teknik, är resecentrumet den elegantaste portalen till staden och det vackraste fönstret ut i världen. Resecentrum väcker nyfikenhet hos den besökande att utforska den spännande staden utan gränser där allt är möjligt.

Gestaltningen av resecentrum bör födas ur all den rörelse som är signifikativt för ett resecentrum. Gestaltningen ska ha integritet och respekt för sin omgivning och samtidigt leva i samklang med omgivningen. Upplevelsen att vara på väg ska kännas i resecentrums gestaltning.

"Resecentrum välkomnar dig!!"

Välintegrerat i staden, förankrad i sin omgivning, förstärker Västerås nya resecentrum kopplingen mellan stadens centrum, Mälaren och de nya stadsdelarna vid vattnet.

Resecentrum är fullt av liv och rörelse, människor som är på väg, som vänder hem och som väntar för att fara vidare. Rörelse liksom variation av funktioner skapar

## Målbild Västerås resecentrum

liv och rörelse. Här finns mat och kaffe, men också ett stort utbud av aktiviteter som passar alla. Här finns det kommersiella som lyfter resecentrum ännu mer genom integration av resan och mötet. Allt är tillgängligt för alla. Entréerna är lätta att hitta oavsett om du kommer från centrum eller från Mälarens sida. Väl inne har du ingen svårighet att orientera dig, specialdesignad skyltning och vägvisningssystem hjälper. Även de storslagna vyerna över staden och Mälaren bidrar till orienterbarheten. Rörelsen, dynamiken som omger resecentrumet är påtaglig, både interiört och exteriört. Men stillheten finns där också. En paus i rörelsen.

Vårt nya resecentrum ska fungera som ett landmärke. Det ska utmärkas av dubbelsidighet där alla entréer upplevs som framsidor. Samspel ska finnas mellan gestaltningen av resecentrum och gestaltningen av omgivningen. Hänsyn ska tas till gatustrukturen, till närbelägna tegelbyggnader Vasaparken och Mälaren. Byggnaden/komplex av byggnaderna, som utgör resecentrum, ska upplevas som en viktig del av staden vilken utmärker sig med självständig och kraftfull gestaltning. Gestaltningen av det nya resecentrumet i Västerås är speciellt viktig. Nästan alla västeråsare har någon gång besökt och använt stadens resecentrum, en plats som många känner igen och besöker. Dessutom är det den första platsen som man möter när man som buss eller tågresenär anländer till Västerås.. Ett nytt resecentrum kan bli en symbol för Västerås.

Resenären ska känna att det finns ett starkt fysiskt och funktionellt samband mellan bussterminalen och järnvägsstationen. I ett önskvärt scenario upplever resenären järnvägsstationen och bussterminalen som en enhet. Bussterminalen ska vara en integrerad och självklar del av resecentrum. Gestaltning av alla byggnader, alla allmänna ytor liksom val av möbleringen inom hela resecentrumet ska utgöra en helhet.

De allmänna platserna vid resecentrumet ska karaktäriseras av en estetisk utformning som håller hög kvalitet. De kommer att bli både större och mycket mer funktionella jämfört med dagens lösning. Platserna ska kännas öppna, inbjudande, trygga och säkra för dem som vistas på dem. Dess generösa storlek innebär en stor utmaning vid deras planering och projektering. Å ena sidan är det viktigt att de, vid rusningstrafik när många resenärer använder ytorna, upplevs tillräckligt stora för att fylla alla viktiga behov (sittplatser, grönska, cykelparkeringar, angöring, konstelement, eventuella inslag av vatten osv.). Å andra sidan får inte deras generösa storlek ge känsla av ödslighet, tomhet och otrygghet. Detta är speciellt viktigt under kvälls- och nattetid när ytorna inte kommer att besökas av så många. Fin och varierad belysning, noggrant val och placering av möblering och grönska samt samband med omgivande byggnader bidrar till hög kvalitet och trygghet. Kommersiella lokaler som kompletterar resecentrum bidrar till liv och rörelse vilket också skapar trygghet.

# Målbild Västerås resecentrum

## 2.2.2 Integration i staden

Ett resecentrum som är integrerat med sin omgivning är en förutsättning för en välfungerande och effektiv kollektivtransportnod där många människors vägar korsas. Det är viktigt, oberoende på vilken sida av resecentrum man befinner sig, att det är enkelt att ta sig till, från och genom resecentrum på ett smidigt sätt.

Framtida resecentrum, ska i betydligt högre grad än idag, vara en integrerad del av centrala Västerås. Fler stråk i form av cykelvägar och gångbanor ska leda till resecentrum. En karta nedan (figur 3) visar anslutningar som ska ha funktionell koppling med Västerås resecentrum. Stråken är redovisade utifrån de stadsstrukturer som presenteras i den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet.

På norra sidan av resecentrum vid den primära entrén ska stråken mot Vasaparken och längs Kopparbergsvägen vara de tydligaste och starkaste. Det är de stråken som är mest populära idag och kommer även i fortsättningen att vara det. På södra sidan av resecentrum ska fler nya stråk skapas och några av de befintliga ska förstärkas och förtydligas.

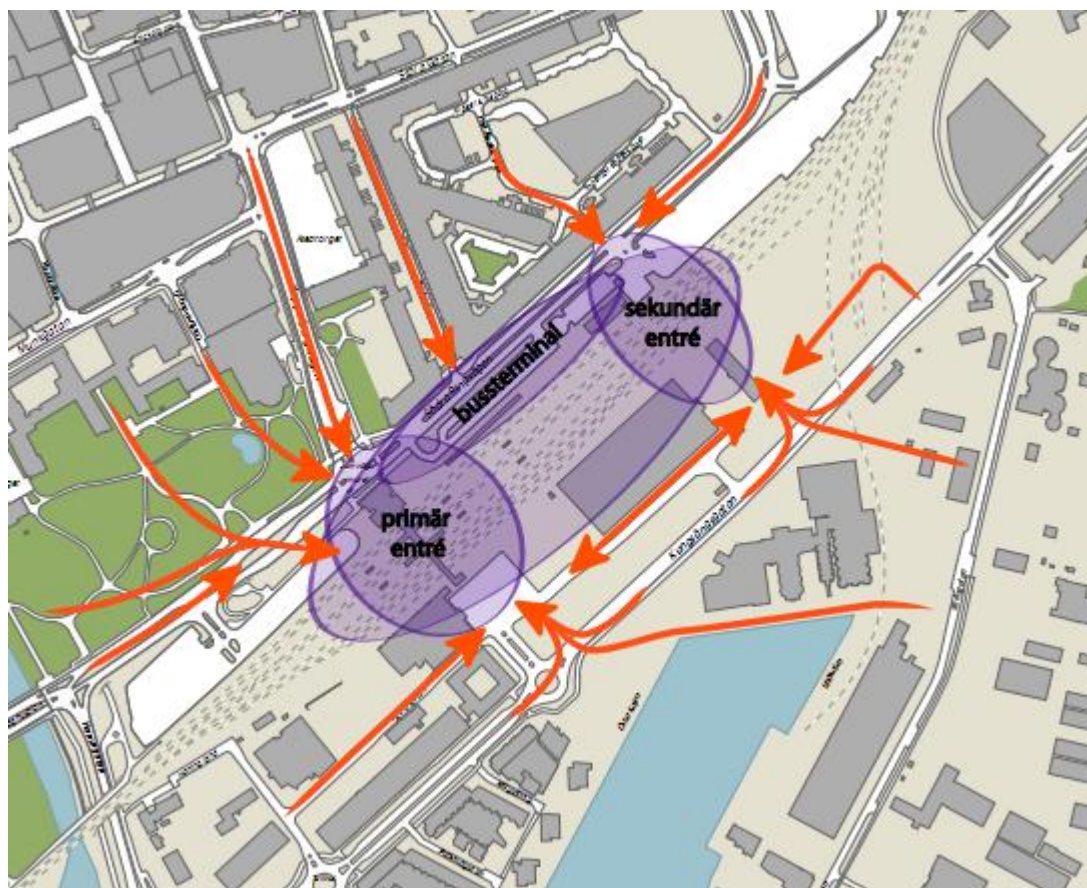
Byggnation av en sekundär entré innebär att nya stråk, både på entréns norra och södra sida, måste skapas och anpassas till de planerade stadsstrukturerna. De nya stråken till och från den sekundära entrén ska underlätta orienteringen för resenären och erbjuda ett bekvämt alternativ till den primära entrén.

Det är även viktigt att använda Sigurdsgatan mellan den sekundära entrén som ett starkt och tydligt stråk som uppfattas av resenären som en länk mellan den primära och den sekundära entrén.

Bussterminalen ska vara en integrerad del av resecentrum som länkar den sekundära och den primära entrén. Den ska vara lokaliserad på norra sidan av spårområdet.

Beskrivning av stråken i större sammanhang finns i den fördjupade översiktsplanen för Stationsområdet i delen ”Planförslag”.

## Målbild Västerås resecentrum



Figur 3 Stråk som leder till resecentrum och passager genom spårområdet

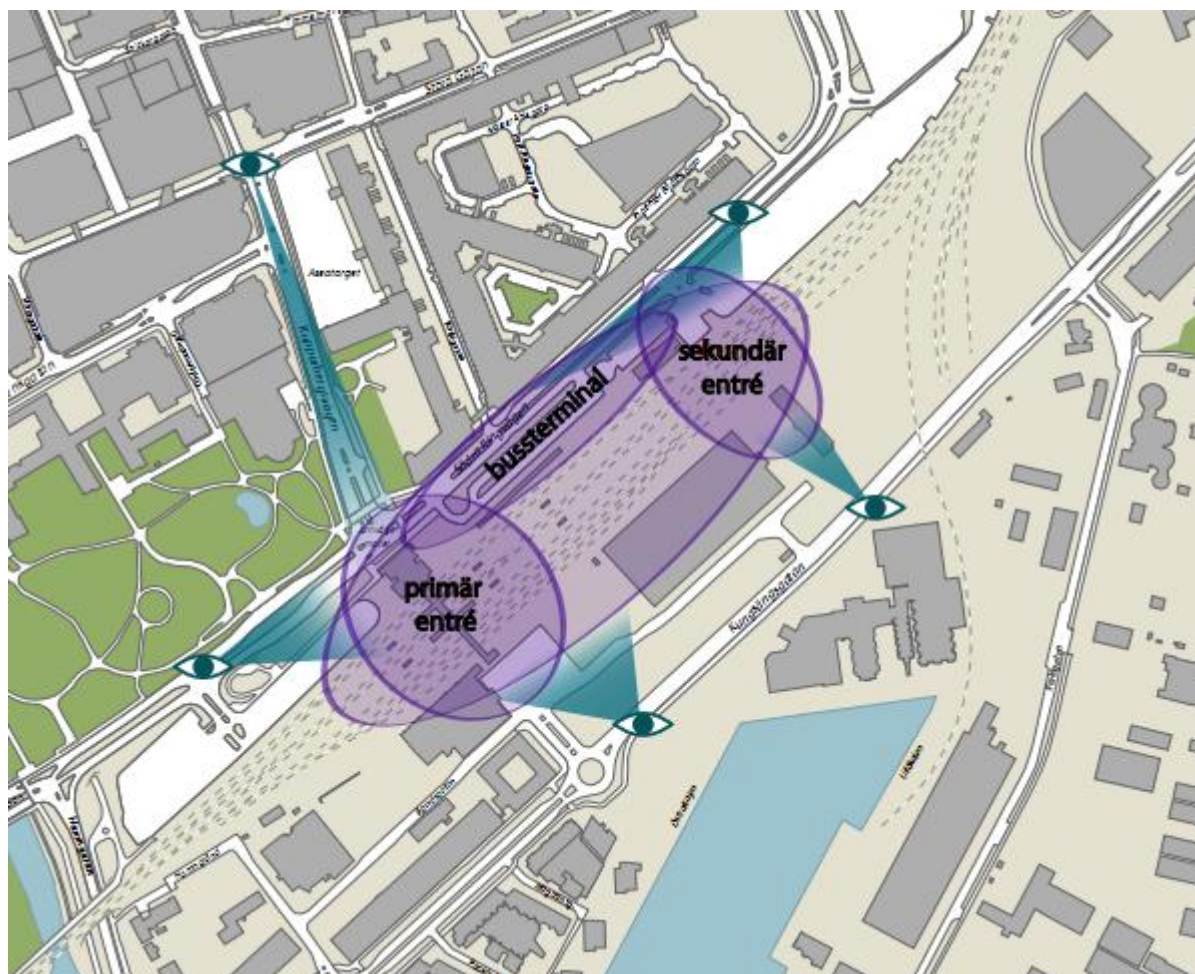
I dagsläget är resecentrumet vänt mot centrala Västerås. Målet med det nya resecentrum är att det också ska öppnas upp söderut mot de nya planerade områdena och mot Mälaren. Både den norra och den södra sidan av resecentrum ska uppfattas som framsidor av resecentrum. De båda sidorna ska ha likvärdig status och lika bra tillgänglighet och integration med omgivningen.

Runt resecentrum finns några av de bästa platserna för gator och platsbildningar där förutsättningarna för publika bottenvåningar är höga.

Förutom de fysiska kopplingarna ska dagens visuella samband mellan resecentrum och omgivningen behållas och förstärkas. På kartan nedan (Figur 4.) redovisas platser från vilka framtida resecentrum ska synas från marknivån. Ett stort antal platser från vilka resecentrumet är synligt underlättar orientering inom staden. Det nya resecentrumet med sina entréer ska vara synligt från vissa delar av Kungsängsgatan och Södra Ringvägen. Resecentrum ska även i fortsättningen vara synligt från korsningen Stora gatan/Kopparbergsvägen och på grund av det ska siktlinje mellan korsningen och resecentrumet behållas.

Angående passager se den fördjupade översiktsplanen.

## Målbild Västerås resecentrum



Figur 4 Orienterbarhet till centrum, siktlinjer mellan resecentrum och övriga platser i resecentrums närmaste omgivning

### 2.2.3 Integration inom resecentrum

Inom resecentrums område ska resandefunktionerna vara det primära men området ska även kompletteras och integreras med övriga stadsfunktioner och kommersiell service. Inom områdets avgränsning ska det finnas plats för kompletterande funktioner som kontor, handel, bostäder och kulturverksamheter. Funktioner som bäst kan bidra till att göra resecentrum med dess omgivning mest attraktivt, levande, varierad och tillgängligt ska prioriteras. Olika funktioner bör blandas på både bredden och höjden. Två nyckelord: intensitet och densitet ska beskriva blandning av olika stadsfunktioner inom området.

#### 2.2.3.1 Konstnärlig utsmyckning

Resecentrum ska även innehålla konstnärlig utsmyckning som stärker Västerås identitet och som stärker resecentrum som en mötesplats. Utsmyckningen ska finnas i både klassiska och moderna samt i såväl statiska som digitala former. Utsmyckningen kan exempelvis representera Västerås som en dynamisk teknikstad. Belysningselement kan komplettera eller utgöra en del av den konstnärliga utsmyckningen.

Utsmyckningen kan ha samband med:

## Målbild Västerås resecentrum

- Stadens identitet
- Västeråsarnas identitet
- Lokal historia

### 2.2.4 Miljö

Av 16 nationella miljömål berörs i projektet för nya resecentrum speciellt 4 av dem: begränsad klimatpåverkan, frisk luft, giftfri miljö samt god bebyggd miljö.

- ”Begränsad klimatpåverkan” – målet berör projektet främst genom satsningar på miljövänliga transporter, till vilka järnvägstrafiken och busstrafiken hör, vilket bidrar till minskad klimatpåverkan. Ett modernt och välfungerade resecentrum med tät kollektivtrafik inom och mellan Västerås och andra städer kan uppmuntra fler att välja tåget eller bussen framför bilen
- ”Frisk luft” – tåg- och busstrafik har en lägre negativ påverkan på luftkvaliteten än biltrafiken. Mindre andel bilar i trafiken bidrar också till: mindre besvär av bilavgaser, mindre mängder av bensen i luften, mindre kvävedioxidutsläpp och mindre problem med hälsofarliga partiklar från asfalten och från förbränning av fossila drivmedel i fordon
- ”Giftfri miljö” – stora delar av marken under resecentrum och dess närmaste omgivning är förorenade. Byggnationen av ett nytt resecentrum kommer att kräva hantering som bortforsling och/eller sanering av stora mängder förorenad jord. Detta kommer att bidra till målet ”giftfri miljö”
- ”God bebyggd miljö” – byggnation av det nya resecentrum bidrar till att möjliggöra en klimatsmart utveckling av en stor del av centrala Västerås. Stora ytor söder om resecentrum är idag gleasa och saknar en effektiv användning. Genom projektet kommer ny bebyggelse och nya mötesplatser skapas i den närmaste omgivningen av resecentrum vilket bidrar till att Västerås bli en tätare stad där marken används på ett effektivt sätt

Utformning av området får ej omöjliggöra framtida miljöcertifiering av byggnader.

Inom projekt 3B genomförs i samarbete med Mälardalens högskola, forskningsinstitutet SICS och i samverkan med fastighetsägare i stationsområdet ett projekt med namnet Innovativ Miljöteknik. Syftet med projektet är att finna på och genomföra nya tekniska lösningar som bidrar till miljöförbättringar. Projektets progress kommer att delges berörda i den takt det är möjligt.

### 2.2.5 Arbetsmiljö

En god arbetsmiljö för de som jobbar i resecentrum är lika självklar som god miljö för resenärer och övriga besökare i resecentrum. Detta avser arbetsmiljön inomhus, utomhus och arbeten som utförs ombord på fordonen.

# Målbild Västerås resecentrum

## 2.3 Tidsaspekter

Byggstart är planerad till 2015 och första etappen av en slutprodukt ska invigas år 2017.

Utveckling av Stationsområdet i enlighet med fördjupad översiktsplan tar sikte på 2026. Mäljarbanans utveckling med 4-spår Tomtebodavägen-Kallhäll (2025) kommer att innebära frigjord kapacitet på spåren så att Västerås C kan trafikeras med fler persontåg per timme.

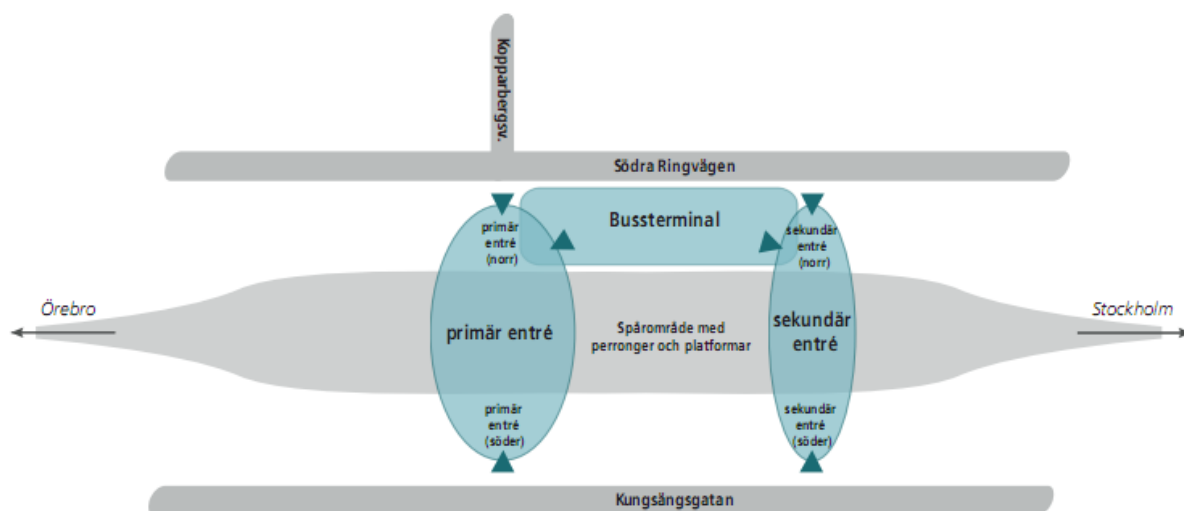
Ökat kollektivt resande förväntas även bortom 2030 och 2050 även om prognoser blir allt svårare att ge men indikerar ett behov av flexibla och expanderbara lösningar.

## 3 Målbild och framtidsplaner

### 3.1 Huvuddisposition

#### 3.1.1 Entréer

Accesser till mellanplattformarna löses via fyra entréer till resecentrum enligt planförslaget i fördjupad översiktsplan. Målsättningen är ett dubbelsidigt resecentrum med upplevelsen av två framsidor med innebörden att ingen entré ska upplevas som en baksida.



Figur 5 Dubbelsidigt resecentrum med fyra entréer. Principillustration för resecentrum.

#### 3.1.2 Passage av spårområde

För att förstärka Stationsområdets samband med centrala Västerås och de sydöstra stadsdelarna föreslås nya passager över och under järnvägen (se FÖP för mer information och figur 4.1 Planförslaget - Stationsområdets markanvändning).

## Målbild Västerås resecentrum

### 3.1.3 Stråk

Flödesstråk inom resecentrum ska vara tydliga, orienterbara och ha visuella målpunkter.

### 3.1.4 Vertikala kommunikationer

Eftersom accesser till flera spår kommer att ske via mittplattformar där passager av spår är planskilda krävs vertikala kommunikationer mellan passager och plattformar. Utformningen ska möjliggöra kapacitetsstarka, funktionella och konfliktfria flöden till/från tågen och genom passagera.

Sekundärentrén bidrar till att avlasta primärentrén i järnvägsstationen, fördelar flöden i stadens stråk samt minimerar spårspringet.



# Målbild Västerås resecentrum

## 3.2 Kollektivtrafikfunktioner

### 3.2.1 Byten mellan färdmedel

Västerås resecentrum är en knutpunkt för flera olika trafikslag och med många olika linjer för såväl buss som tåg. Omstigningar mellan trafikslagen har många olika kombinationer exempelvis buss till buss, cykel till tåg, tåg till buss eller tåg till tåg. Överblickbarhet, funktionella konfliktfria flöden, rimliga avstånd och liknande bidrar till att omstigningar kan göras utan onödiga tidsfördröjningar för resenären. En sammanhållen bussterminal som omfattas av accesspunkterna till plattformarna för tågen förväntas ge dessa kvaliteter. Ett riktvärde är att förflyttning för byte mellan trafikslagen inte bör ta mer än 5 minuter.

### 3.2.2 Regional kollektivtrafik buss

I begreppet regional kollektivtrafik ingår bussar för både stadstrafik (stadslinjer, servicelinjer och förortslinjer) och länstrafiken (landsbygdslinjer) och i vissa fall den länsöverskridande trafiken.

Under 2013 trafikeras resecentrum under en högtrafiktimme av ca 120 bussar som kommer eller åker västerut och ca 100 bussar österut. I scenario ”Utbud 2020” (inklusive utbyggd SmartKoll) kommer resecentrum senast år 2020 att trafikeras av ca 134 (se tabell 1 nedan) stads- och förortsbussar västerut respektive ca 112 österut. Terminalen är att betrakta som en hållplats på linjen för dessa bussar. Det vill säga att bussarna endast gör korta stopp för av- och påstigning, med några undantag för exempelvis behov av chaufförsbyten. För landsbygdsbussar och andra mer långväga bussar är behovet större av något längre stopp. Därutöver trafikeras terminalen av turistbussar och av framtida kommersiella linjer. Utformning av terminalen kan se annorlunda ut för dessa bussar än för stadslinje- och förortsbussar. Det stora antalet bussar på samma yta i kombination med övrig trafik på Södra Ringvägen och Kopparbergsvägen samt trygg och säker samexistens med resenärerna ställer höga krav på utformning av ytor och in-/utfarter. Ytor och in-/utfarter ska möjliggöra flöden fria från inlåsningseffekter.

I det framtida resecentrumet kommer trafikledningen att använda terminaloptimering av bussarna för att effektivisera nyttan av ytan och antal hållplatser. Resenärernas möjligheter att få aktuell och omedelbar information om avgångstider och var bussen står möjliggörs med system för terminaloptimering. Det påverkar också utformningen av uppställningen av bussar på terminalen samt rörelser in och ut från terminalen för både fordon och resenärer.

## Målbild Västerås resecentrum

Scenario utbud 2020			
Trafikrörelser vid bussterminalen under högtrafiktid			
* Trängsel i västlig riktning kan påverka möjlighet för övrig trafik.			
**Eventuellt kan all (eller merparten av) övrig trafik underlättas av en östlig angöring till bussterminalen			
Bussar in/ut väster om bussterminalen		Bussar in/ut öster om bussterminalen	
Typ av busslinjer	Antal	Typ av busslinjer	Antal
stadslinjer förortslinjer servicelinjer	134	stadslinjer förortslinjer servicelinjer	112
Landsbygdslinjer och länsöverskridande trafik	40	Landsbygdslinjer och länsöverskridande trafik	12
Kommersiell övrig trafik* inklusive turistbussar	10	Kommersiell övrig trafik** inklusive turistbussar	40
<b>Summa</b>	184		164
Tågärsättningsbussar	ej tidtabellstyrda ej heller riktningbestämda		

Tabell 1 Framtida trafikmängder på bussterminalen vid Västerås resecentrum

En betydelsefull del i att minimera ställtider vid hållplatslägen på terminalen är att bereda plats för reservfordon i dess omedelbara närhet. Långa framkörningstider riskerar ryckigheter i hela planeringen vid resecentrum och kan skapa onödigt långa regleringstider för buss- och tågtrafik.

Det är av betydelse att alla turer som utgår ifrån eller passerar inom resecentrum ses som en del i hela trafikflödet för tåg och buss.

En lokalisering av trafikledningskontoret inom resecentrum möjliggör en trafikdirigering av bussar som kan minimera olika former av ställtider.

### 3.2.3 Kommersiell busstrafik

Från 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag. I den ställs krav på konkurrensneutrala och ickediskriminerande villkor. Detta innebär att alla aktörer som kör linjelagd kollektivtrafik ska ges tillgång till offentligt ägd infrastruktur om och när de så önskar oavsett de kör en kommersiell privat linje eller är upphandlad av Kollektivtrafikmyndigheten. Behov av hållplatslägen inom resecentrum för den kommersiella aktören ska i så fall beredas utan onödig fördröjning.

## Målbild Västerås resecentrum

Detta i sin tur ställer krav på en flexibel utformning av bussterminalen eftersom mängden fordon är svår att förutspå. Hållplatslägen som kan nyttjas av flera linjer och operatörer och med samordnade system som underlättar för trafikören samt resenären.

Den långväga busstrafiken har en annan typ av trafikering än den lokal och ofta behov av något längre ställtider på terminalen.

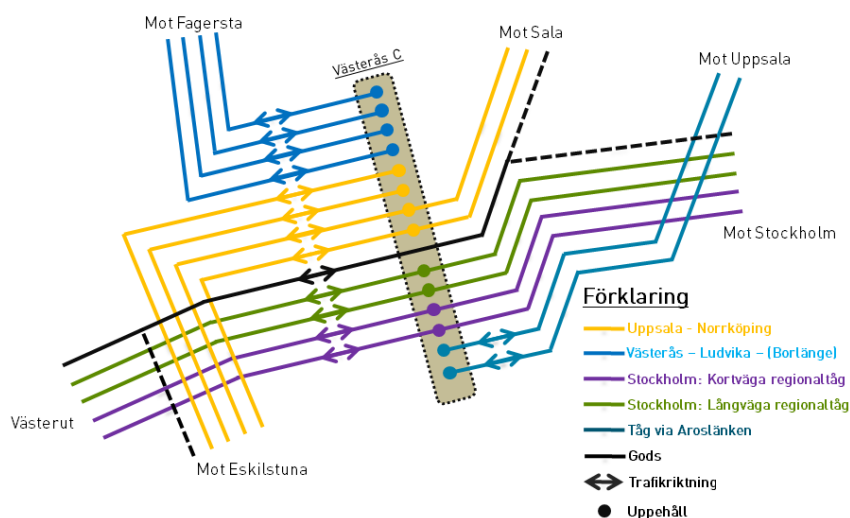
Flygbussar, bussar till färjor och liknande har idag hållplatslägen på bussterminalen. All busstrafik som är linjelagd, har en tidtabell, bör angöra bussterminalen. Dit hör exempelvis bussar till färjor, flygbussar till Arlanda och liknande. Turistbussar av mer besökskaraktär kan angöra Västerås vid de olika besöksmålen

### 3.2.4 Tåg ersättningsbussar

För tåg ersättningsbuss ska två angivna platser finnas. Det finns krav på att platserna ska vara skyltade av Trafikverket. Platserna kan ingå i övriga flexibla lösningar och kan då innebära att mer än två platser ska ingå den lösningen.

### 3.2.5 Regionaltåg/Fjärrtåg

För framtida tågtrafik har flertalet studier genomförts. I samverkan med projekt 3B är en idéstudie för personbangården samt en åtgärdsvalsstudie för järnvägen i hela Västerås genomförda. För ytterligare information se rapporterna från dessa studier.



Figur 6 Illustration av möjlig framtida trafikering i ett maximal-scenario hämtat ur Idéstudie för Västerås personbangård. Antal tåg i olika riktningar med Västerås C som gemensam knutpunkt.

I idéstudien för Västerås bangård gjordes även en estimering av antalet resenär i en maxtimme år 2030 till ca 4200 st. Det kritiska är att hantera ett stort antal resenärer samtidigt i ett visst begränsat tidsrum, momentant. Enligt idéstudien kommer det momentana max-flödet vid en plattform att kunna bestå av ca 1500 resenärer. Flöden ska vara fria från flaskhalsar och konfliktyllda korsningar. För en förståelse för varje plattforms resandemängd, se idéstudien för Västerås personbangård.

## Målbild Västerås resecentrum

Den framtida utformningen både påverkar och möjliggör olika hantering av flöden varför arbetet måste ske iterativt och i samverkan med berörda parter.

Huvudsakliga stråken antas belasta järnvägsstationens primära entréer. Sekundärentrén har möjlighet att avlasta och fördela flödena.

Angöringarna till perrongerna ska fungera smidigt och konfliktfritt även då resenärsflödena är som störst och ska därför dimensioneras och utformas så att de klara resenärsflödena för 2030 såväl som i ett perspektiv 2050.

### 3.2.6 Spårväg

Inom projektet SmartKoll har man utgått ifrån principen att tänka spårväg och köra buss med avseende på stadslinjernas robusta linjedragningar. Avsikten är att planera för trafikförsörjning utifrån robusta stråk samt att inte omöjliggöra ett framtida införande av spårväg. I Stationsområdet innebär detta i första hand att inte omöjliggöra framtida hållplatser för spårväg.

### 3.2.7 Taxi

Taxi är en del i den kollektiva resan och ska därför vara en naturlig del i kollektivtrafikfunktionerna. Närhet till bussar och tåg är viktig. Med ett dubbelsidigt resecentrum med upp till fyra entréer kan taxiangöring vid samtliga entréer medföra en lägre tillgång till lediga bilar vid just den entré resenären sökt sig till. Begränsning till taxi vid endast en entré riskerar orimliga avstånd. Taxiangöring vid exempelvis två entréer ställer höga krav på orienterbarhet och skyltning. Målsättningen är hög tillgänglighet till taxi för alla som behöver en.

### 3.2.8 Färjor

Mälaren trafikeras av några olika färjebolag. Färjetrafik på Mälaren som en del av den framtida kollektivtrafiken är ett mycket sannolikt scenario.

Västerås har marknadsförts som Mälarstaden och kopplingen till vattnet och trafiken på Mälaren är viktig. I dagsläget finns inget direkt samband mellan Resecentrum och färjekajen. I ett framtida resecentrum ska kopplingen vara tydlig och orienterbar.

### 3.2.9 Bussgods

Internethandeln och en ökad busstrafikering över länsgränserna är del av förklaringar till varför bussgods är en växande verksamhet som erbjuder både företag och privatpersoner frakt av deras varor. Närheten till den del av busstrafiken som går på lite längre sträckor är därför en kvalitet. Trygg, säker och väderskyddad miljö för lastning av gods såväl mellan bussar som mellan bussgods och kund ska erbjudas.

## 3.3 Övrig trafik

## Målbild Västerås resecentrum

### 3.3.1 Gång-, cykel och mopedtrafik

Trafiksystemen ska utformas så att miljön och medborgarnas hälsa förbättras, det vill säga stimulera medborgarna till vardagsmotion. Västerås bygger ut och genomför statushöjande insatser på gångnätet, cykelvägnätet och kollektivtrafiknätet.

Närhet, enkelhet och säkerhet är viktiga faktorer i utformningen av den anknyttande gångtrafiken vilket kräver smidiga och säkra gångvägar.

För att möjliggöra ökad andel cyklisterna ska yteffektiva och smidiga cykelparkeringar finnas vid alla entréer och ligga nära plattformarna på en upplyst och väderskyddad plats med minimerad stöldrisk och risk för ofredande. I det framtida resandet förväntas cykeln ha en allt större del av hela resan. Framtidens fordon kommer med all sannolikhet erbjuda plats för cyklar. Det framtida resecentrum bör därför planeras för att det ska vara enkelt att nå plattformarna med cykel så att det blir möjligt att ta med sig cykeln på tåget eller på bussen

Antalet cykelparkeringar (idag 1200) utreds under hösten 2013 i parkeringsutredning för Stationsområdet och avser totalt antal samt hur många som ska vara extra väderskyddade och stöldskyddade.

Enklare cykelservice ska finnas i området så som luftpump, möjlighet att ladda elcyklar och skåp för hjälmar samt cykelservice/butik.

Gång- och cykeltrafikanterna är prioriterade i Västerås och stråk ska utformas så att de är;

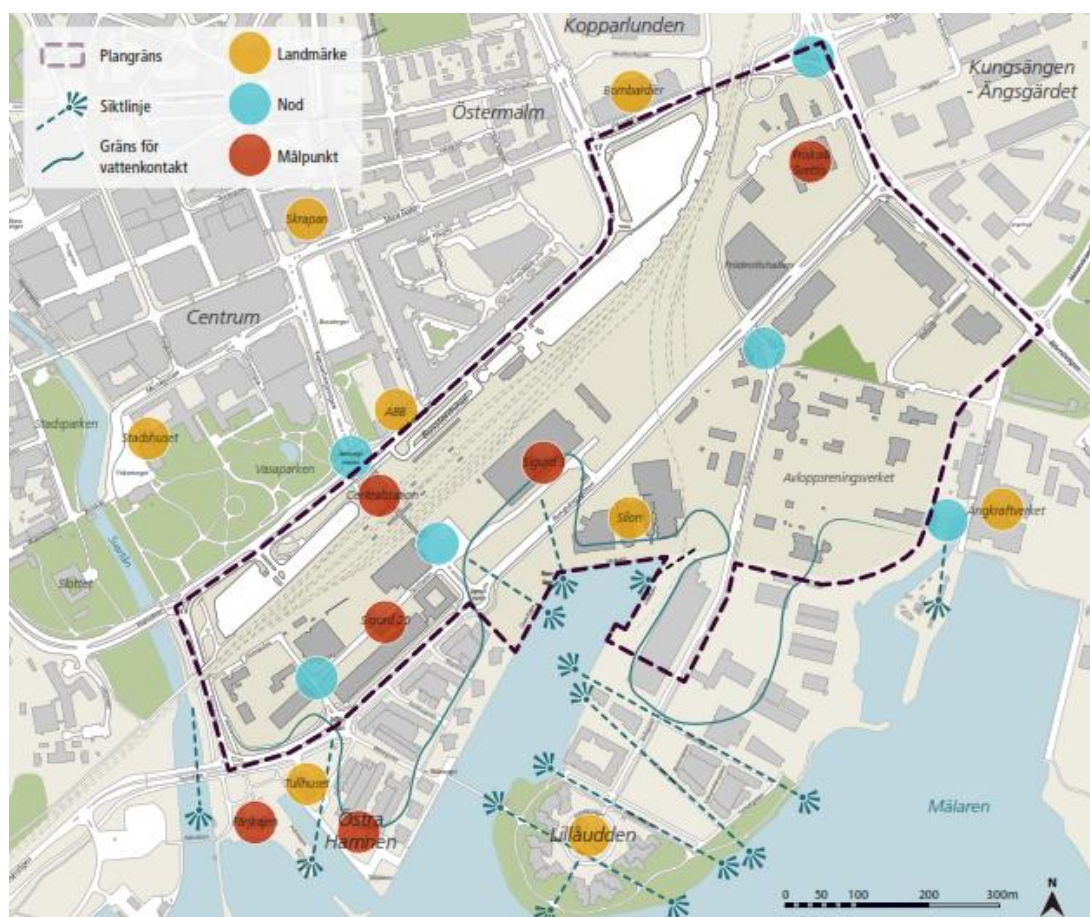
- Gena, smidiga och attraktiva
- Utan stora nivåbarriärer
- Utan stora trafikbarriärer
- Drift- och underhållssäkrade

GC-passager över/under järnvägen vid resecentrum samordnas lämpligen med tillgängligheten till plattformarna.

#### 3.3.1.1 Kopplingar till Kokpunkten, Färjekajen o övriga målpunkter

Stadens olika målpunkter är otaliga. Figur 7 redogör för några av de mest omtalade i Stationsområdets närhet. Kopplingar till/från dessa målpunkter och resecentrum ska ha god orienterbarhet.

## Målbild Västerås resecentrum



Figur 7 En översikt av områdets landmärken, noder och målpunkter (hämtad från FÖP utställningshandling)

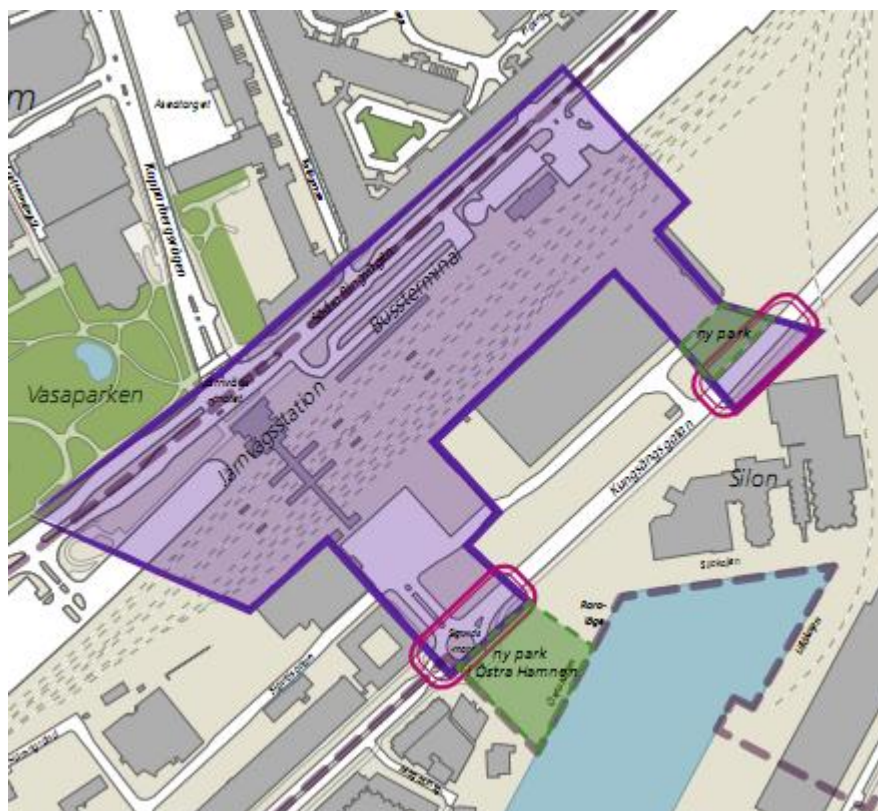
### 3.3.2 Genomfartstrafik och gaturummet

Se även fördjupad översiktsplan. I meningen ”bygga bort barriärer” är det främst barriäreffekterna som ska byggas bort. Trafiklederna och spåranläggningarna skapar visserligen fysiska barriärer men är samtidigt områdets styrkor genom att bidra till en central och tillgänglig kollektivtrafiknod.

Södra Ringvägen och Kopparbergsvägen trafikeras av all busstrafik i samexistens med biltrafik samt med stråk för gång och cykel. Gaturummet ska utformas så att gång-, cykel- och busstrafiken har hög framkomlighet.

Kungsängsgatan är en gata med stora mängder genomfartstrafik. Gaturummet ska utformas för en samexistens mellan trafikslagen som tar hänsyn till trygghet, säkerhet och attraktivitet. Kopplingen mellan resecentrum och den nya parken i Östra hamnen är särskilt utsatt då trafikmängderna är höga och stråket har stort värde för gång och cykeltrafikanter. Likaså kopplingen över Kungsängsgatan vid nya parken i stråket vid resecentrums sekundärentre delar denna utmaning (se figur 8). Kungsängsgatan trafikeras vid denna passage även av tunga och stora transporter till/från Ro-Ro läge i Östra Hamnen varför vissa former av trafik hinder inte lämpar sig.

## Målbild Västerås resecentrum



Figur 8 Kopplingar över Kungsängsgatan

### 3.3.3 Angöring

För att angöring till resecentrum med personbil ska vara smidig krävs att den kan ske vid entréerna till resecentrum. Detta gäller även för taxi och färdtjänst. Angöringar vid så kallade kiss & ride samt färdtjänst och uppställningar för taxi ska dock separeras annars finns risk för att platserna ständigt är upptagna av taxi. Särskilt viktigt är att parkering för funktionsnedsatta kan ske nära entréerna och att anslutande ytor utformas så att inte konflikter uppstår mellan behoven för funktionsnedsatta och behoven för gångtrafikanter och cyklister.

### 3.3.4 Parkering

Västerås stad arbetar med en ny parkeringspolicy samt nya parkeringsriktlinjer. För Stationsområdet ska en parkeringsutredning genomföras under hösten 2013. För pendlarparkering/parkeringar med direktkoppling till resecentrum förväntas utredningen klargöra möjligt samutnyttjande med övrigt parkeringsbehov i Stationsområdet. Dessa parkeringar antas i enlighet med Fördjupad översiktplan att lösas exempelvis genom parkeringshus i direkt närhet till resecentrum. Vid utformning av resecentrum ska hänsyn tas till resultatet av parkeringsutredningen. I bekvämt och nära läge till förbindelse till resandefunktionerna anordnas handikappanpassad parkering.

#### 3.3.4.1 Hyrbilar, laddstolpar för elbilar mm

I resecentrum finns behov av att underlätta för hållbara bilalternativ. Hyrbilar och möjlighet att ladda elbilar kan med fördel samordnas.

## Målbild Västerås resecentrum

### 3.3.5 Lasttrafik/Varutransporter/övrigt

Trafikföring, varumottagning, hämtning av avfall/återvinningsmaterial, renhållning, snöröjning och liknande kräver ytor och placeringar som underlättar arbetsmiljön för utövarna. Dessa funktioner ska lösas tidigt och i samspel med övriga funktioner för att undvika konflikter. Hänsyn tas vid planering av in- och urlastning samt avfallshantering så att den gynnar verksamheterna och är säker för samtliga som vistas i området.

### 3.3.6 Avfallshantering

Hållbar stadsutveckling innehåller av nödvändighet innovativa lösningar av avfallshantering som utgår från att avfallet betraktas och hanteras som en resurs. I Västerås är avfallet en sådan resurstillgång, matavfall blir biogas och restsopor energiåtervinns. Inom Innovativ Miljöteknik (se 2.2.4) studeras bland annat framtida möjliga hanterings- och energiutvinnings metoder.

En bra avfallsplanering kräver bra fysiska platser att förvara avfallet på samt delaktighet och engagemang från involverade parter. För att hantera avfall på ett miljövänligt, hygieniskt och trafiksäkert sätt ska lokalisering av hanteringen beaktas i den tidiga planeringsprocessen.

Avfallet ska förvaras så att luktproblem minimeras. Placeringen av avfallsbehållarna bör anpassas så att tömningen av dessa kan ske utan risk för allmänheten. Därför bör hämtplats vara utformad så att sopbilarna inte behöver backa eller korsa gång- och cykelstråk. Om möjligt bör en placering av soputrymme placeras så att angöring för sopbilar och varutransporter kan nyttja samma vägar och uppställningsytor. Sophantering ska möjliggöras i anslutning till verksamheterna. Vidare ska möjlighet ges till källsortering, både för allmänheten och för de verksamma. Mängden avfall som ska hanteras inom resecentrum beaktas.

Det är också viktigt att avfallshanteringen inom området kan ske på ett diskret sätt, utan att för den sakens skull göra avkall på effektiviteten för respektive nyttjare av systemet. Nyttjare inom resecentrum är;

- Resenären
- Operatören
- Hyresgästen
- Fastighetsförvaltaren

## 3.4 Resandeservice

### 3.4.1 Toaletter

Tillgång till och placering av toaletter ska uppfylla krav på tillgänglighet.

### 3.4.2 Dusch, uppfräschningsytor

Resenären i Västerås resecentrum är oftast en pendlare. I och med att resecentrum även är en knutpunkt mellan olika järnvägsbanor och busslinjer förväntas även



## Målbild Västerås resecentrum

lågväga resenärer med Västerås som målpunkt och bytespunkt. Behov av att kunna fräscha upp sig efter en lång resa inför exempelvis ett viktigt möte är ett sannolikt scenario.

För att locka fler att välja hållbara alternativ för hela resan behöver även cyklisterna erbjudas möjlighet att fräscha upp sig efter cykelturen innan buss- eller tågresan. Uppfräschningsytan kopplas med fördel ihop med övrig cykelservice vid resecentrum.

### 3.4.3 Lounger, vänthall

Vänthallsytor ska vara yteffektiva med samutnyttjande av resenärer från samtliga trafikslag samt andra verksamheter inom resecentrum. Vänthallarna placeras med god överblick över avgående trafikslag.

### 3.4.4 Resandearbete och skyltning

Information och skyltar ska vara tillgänglighetsanpassade och placeringen ska ta hänsyn till tillgänglighet, flöden och kommersiella ytor. Utformning av skyltar och information av olika slag sker i ett senare skede.

### 3.4.5 Effektförvaring

Bagageboxar ska vara placerade och utformade så att det upplevs tryggt att befinna sig vid dem och tryggt att lämna sitt bagage där..

### 3.4.6 Biljettförsäljning

Bemannad försäljning av biljetter sker i resebutiker som drivs på kommersiella villkor. Resebutikerna kommer i framtiden sannolikt att samutnyttjas mellan flera operatörer. En övergång till ökad biljettförsäljning via automater förväntas.

Kontorsytor och pausrum ska placeras i sekundärytor för att inte ta ytor i anspråk som kan användas för service/butiker. Generellt för butikslokaler gäller att bredd om ca 6 meter och djup om ca 10 meter är en önskvärd modul. I stationen finns behov av ett biljettkontor där ett övre riktvärde är ca 140 kvm.

Resebutiken/butikernas placering i resecentrumbyggnaden ska både främja konkurrensfrihet mellan operatörer och vara lättorienterad för resenären.

## 3.5 Kommersiell service och verksamheter

Framtidens resenärer efterfrågar ett högt serviceutbud. En väl fungerande kommersiell service är dels en väsentlig resandefunktion, dels en viktig förutsättning för att skapa lönsamhet. Resenärflödet i sig är inte tillräckligt för att skapa underlag för kommersiell service, utan man måste också ta hänsyn till den lokala marknaden och utifrån en lokal marknadsanalys forma ett kommersiellt koncept. Lönsamheten för kommersiella hyresgäster bygger på hur väl man lyckas med att få flödet av resenärer och besökare att passera igenom resecentrums nav där det kommersiella utbudet är koncentrerat och strukturerat efter resenärernas och besökarnas sätt att röra sig.

Sättet att röra sig till och från transportslagen ger stor påverkan på förutsättningarna för att bedriva kommersiell service. Genom att samla alla vänt-,

## Målbild Västerås resecentrum

service- och informationsfunktioner för alla trafikslag till en gemensam plats drar man huvudflödet av besökare och resenärer dit, och de olika servicefunktionerna kan då dockas till huvudflödet. På så vis skapas bästa möjliga förutsättningar för att skapa tillräckligt med underlag för ett framgångsrikt, hållbart kommersiellt serviceutbud som motsvarar besökarnas och resenärernas höga krav.

Serviceutbudet ska underlätta pendlarens vardag genom att de kan uträtta ärenden i samband med sin resa då de byter mellan trafikslag till exempel tåg och cykel/buss.

Huvudflödet består till stor del av pendlare som har ett snabbt tempo på morgonen och kvällen när de ska till och från arbete och skola. Fjärresenenären och besökaren är mer spridd över dagen och har ofta mer tid på sig. Huvudflödet bör placeras så att det passar det högre tempot. En nyckel är att ge huvudflödet en central placering. Exempel på kommersiell service för snabbare tempo är kaffe, kiosk, Grab'n Go, apotek och pocketböcker/ tidningar. För ett mer långsamt tempo passar till exempel dagligvaror, café, restaurang, presenter och bibliotek.

Funktioner som riktar sig till det stora, snabba flödet bör vara placerade direkt mot huvudflödet och flera funktioner placeras med fördel efter varandra. Längs en annan riktning bör funktioner placeras som kräver ett lite långsammare tempo.

### 3.5.1 Mat och dryck

Caféer riktar sig till resenärer som spenderar lite mer tid på stationen i ett lugnare tempo. Ett riktvärde för butikslokalens storlek är ca 70 kvm. Önskvärt är café med placering som möjliggör en uteservering i solen.

En restaurang kan inrymmas i stationen. En vanlig storlek på väl fungerande restauranger är cirka 200-300 kvm. Lokaler som medger framgångsrika restaurangetableringar innehåller ofta ett särskilt kännetecken/särdrag så som till exempel utsikt.

### 3.5.2 Butiker

Generellt för butikslokaler i huvudflödet är att riktvärdet för butiksfronten är ca 6 meter samt riktvärdet för djupet är ca 10 meter vilket ger en önskvärd modulstorlek på ca 60 kvm. Inom området för resandefunktioner görs bedömningen att det på sikt finns utrymme för ca 700 kvm butiksytta exklusive dagligvarubutik.

Butiksfunktionen ”kiosk” riktar sig både till resenären som tillbringar en kort tid på stationen och de som spenderar tid i resecentrum. Placeringen ska ta hänsyn till tempovariationerna i flödet (snabba; de som är på väg till från resandefunktionen – långsamma; de som spenderar tid i resecentrum). Ett riktvärde för butikslokalens storlek är ca 120 kvm.

Inom resecentrums område kan en dagligvarubutik etableras i ett läge som stöds av den lönsamhet som genereras utifrån resecentrums besökare, närboende och verksamheter i Stationsområdet samt de som passerar via stråket genom

## Målbild Västerås resecentrum

resecentrum. Med detta som grund ska en placering av dagligvarubutik i bottenplan vid järnvägsstationens primära entré söder prövas som en lämplig placering. Ett riktvärde för butikslokalens storlek är ca 1200 kvm. Viktigt för dagligvarubutikens framdrift är att tillgodose dess kunder med nära tillgång till tillräcklig mängd parkeringsplatser. Parkeringsplatser för kunderna till dagligvarubutiken kan lösas genom samutnyttjande av övrig parkering i Stationsområdet. Se även 3.3.4 angående parkeringar.

### 3.5.3 Biytor

Stor vikt bör läggas vid planering av personalutrymmen, lagerytor, kök och soprum för de kommersiella hyresgästerna i resecentrum. Dessa ska vara av god kvalitet och standard för att kunna vara attraktiva för hyresgäster men dess placering bör dock utvärderas med hänsyn till logistik och alternativa användningar av ytan samt läget. Denna typ av ytor ska placeras i sekundära delar av stationen, d.v.s. övre plan, källarplan alternativt externa placeringar. Gemensamma personalutrymmen ger mer flexibilitet i användning, bättre yteffektivitet och ekonomiska fördelar. Behov av specifika installationer (fettavskiljare, kylda soprum, varuintag, svartplåtskanaler, etc.) ska beaktas vid planering av kommersiella ytor.

### 3.5.4 Reklam och event

Stationer är en bra reklamplats för företag och organisationer som vill nå ut med sitt budskap till en stor grupp människor. I anslutning till huvudstråken i stationen ska det finnas inplanerade reklamytor förberedda för event och andra reklamprodukter. Dessa ska vara inplanerade från början och i balans med arkitektur samt annan skyltning och information. Ytorna ska vara utformade så att de optimerar intäkterna, bidrar till en positiv resenärsupplevelse och tar hänsyn till resenärsfunktionerna. Antalet reklamytor ska anpassas till helhetsmiljön så att det blir en balans mellan reklamytor, hyresgästernas exponering och den trafikala informationen. Eventytan, ca 10 kvm kräver tillgång till elström, datanätverk, vatten, avlopp, riktad belysning och möjlighet att hänga saker från taket. För eventytor krävs ett näraliggande förrådsutrymme. Reklam och event kan med fördel även planeras in i den yttre miljön.

### 3.5.5 Kontor

För driften av resecentrum, det vill säga fastighetsskötsel, trafikledning och liknande behövs kontorsytor. Utöver dessa kan med fördel resecentrum innehålla moderna kontorsytor för andra verksamheter. Det centrala och stationsnära läget möjliggör sannolikt en efterfrågan på både stora och små kontorslokaler. Placeringen av och access till kontorslokalerna ska skapa ett mervärde för hyresgästen, resenären och besökaren. På sikt uppskattas det finnas stor efterfrågan på moderna kontorsytor i eller i nära anslutning till resecentrum. Med grund i detta ska en placering av kontor vid primär entré norr i första hand prövas som en lämplig placering

## Målbild Västerås resecentrum

### 3.5.6 Konferensytor

Resecentrum som knutpunkt för flera trafikslag och koppling till ett stort antal orter skapar även möjligheter för möten. Ett modernt kontor kan med fördel innehålla konferensytor i olika storlekar.

### 3.5.7 Bostäder

I stora delar av Stationsområdet planeras för verksamheter och bostäder. Se även fördjupad översiktsplan. Närheten till spårområdet begränsar placering av bostäder med hänsyn till transporter av farligt gods och buller. Ur trygghetsperspektiv eftersträvas blandstaden och i den olika storlekar och upplåtelseformer för bostäder. Upplevd trygghet i resecentrum stärks om Stationsområdet innehåller både verksamheter och bostäder med olika beteendemönster och aktivitet vid stor del av dygnets timmar. Exempel på det kan vara studentbostäder och hotell. Placering av dessa funktioner sker lämpligen så att flödet av människor från start till antagen målpunkt sker genom resecentrums nav.

## 3.6 Genomförande

### 3.6.1 Etappindelning

Det nya resecentrumet kommer att byggas i etapper. Hur många, vilket innehåll de kommer att ha och tidpunkterna för respektive etapp kommer att bero på flera faktorer, förutsättningar, kommande utredningar och beslut. Nedan listas ett antal viktiga förutsättningar som påverkar kommande etappindelning.

- Trafikverkets ställningstagande om plattformslägen och möjliga etapper
- Eventuellt bevarande av vissa delar av befintligt resecentrum
- Byggnation av passager under/över spårområdet
- Bibehållande av trafikfunktioner under pågående byggnation

Resecentrumet ska vara utformat på så sätt att det kan byggas ut och moderniseras när det börjar upplevas som för litet eller inte anpassat till dess funktion.

### 3.6.2 Kostnader

Utveckling av resecentrum förutsätter hållbara lösningar det vill säga är genomförbara till rimliga kostnader, i balans med sociala, kulturella och ekologiska perspektiv.

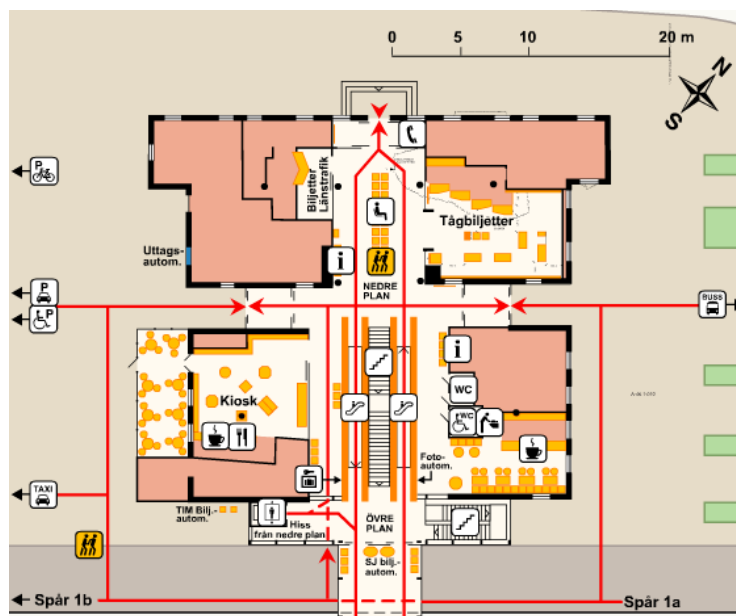
## 4 Förutsättningar och nulägesbeskrivning

Avsikten med detta kapitel är att beskriva nuläget, vilka förutsättningar som råder och vilka brister som upplevs. I många olika studier har brister analyserats utifrån olika perspektiv. För sammanställning av detta dokument har ingen ny bristanalys genomförts ej heller en genomlysning av samtliga tidigare studier. Kapitellet gör därför inte anspråk på att ge en heltäckande bild av de brister som råder.

### 4.1 Befintlig anläggning

## Målbild Västerås resecentrum

Stationshuset flyttades till nuvarande läge 1995. Motivet för flytten var bland annat att placera stationshuset till ett mer synligt läge i änden av Kopparbergsvägen. Det gamla stationshuset revs och ersattes med en replika.



Figur 9 Disposition för dagens stationshus hämtad från <http://www.stationsinfo.se/station/VasterasCentral>

Entréer till stationshuset finns runt om på alla fyra sidorna. Norra entrén mot T-korsningen vid Södra Ringvägen- Kopparbergsvägen skärmas av med en låg mur för att besökarna inte ska kliva rakt ut i trafiken.

Entrén mot söder har direkt access till spår 1. Övriga spår nås via passage över spåren.

Västerås stationshus har ca 8000 besökare på vardagar och ca 4600 på helger. Vid 07:00 och 16:00 har man de största besöksmängderna. Räkning av besökare avser antal som har passerat dörrarna till stationen. De resenärer som inte har passerat stationshuset när de rest via plattform 1 finns alltså inte med i statistiken. Ej heller alla de resenärer som angör bussterminalen utan att passera stationshuset.

### 4.1.1 Teknikutrymmen

Trafikverket har sina huvudsakliga teknikutrymmen i egna byggnader och skåp. I stationshuset finns högtalaranläggningar och dynamiska skyltar. Kabelförbindelser till teknikhus inkommer via kabelkanaler i källarutrymmen.

Under dagens stationshus finns ett skyddsrum med evakueringsstunnel som mynnar öster och väster om byggnaden. Om befintligt stationshus är en del av den framtida lösningen ska även skyddsrummet kvarstå. I eventuell rivningsansökan kommer Västerås stad att hantera ansökan om förändrad kravställning gällande skyddsrum genom Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

# Målbild Västerås resecentrum

## 4.1.2 Service i stationshuset

På bottenplan i stationshuset finns kundservice för SJ respektive VL, en pressbyrå och ett kafé. I kaféet finns plats för ca 26 personer. På plan 1 finns kontorsytor.

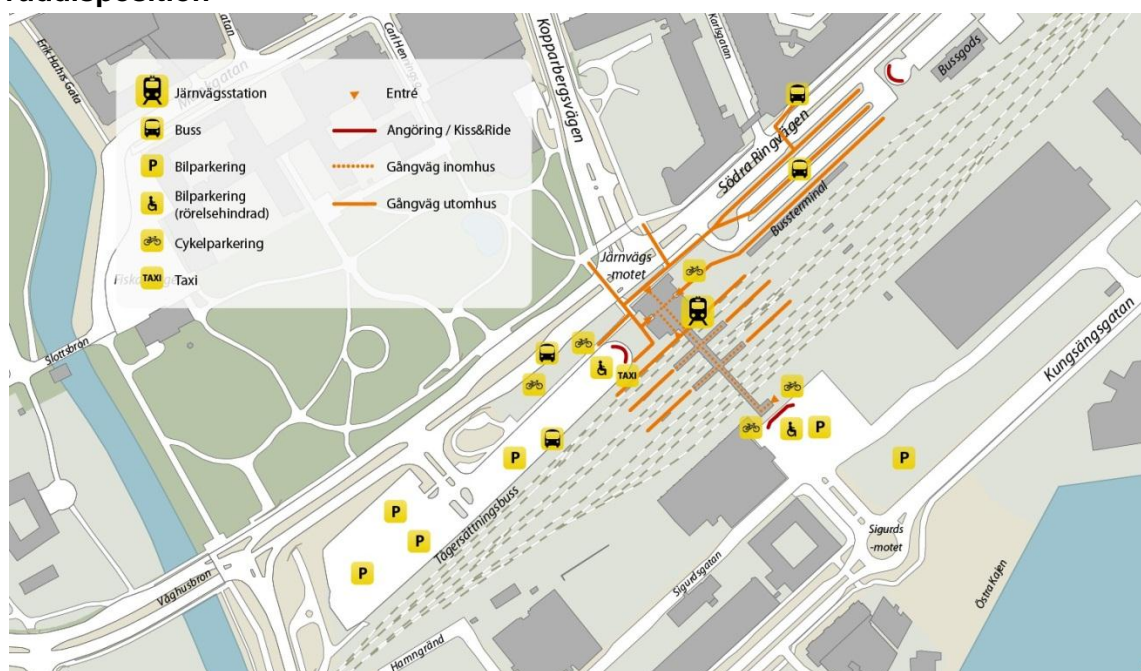
För besökare på stationen finns två toaletter med myntinkast. I mitten av stationshuset finns trappa och rulltrappor för att nå passagen över spår.

Sittbänkar finns placerade på bottenvåningen för ca 40 personer. I passagen över spår finns fasta sittbänkar utmed sidorna för ca 60 personer.

Öppettider i stationshuset är 05:00-22:30 (öppnar 07:30 på lör, 08:30 på sön). Mellan 01:15 och 04:15 hålls gångbron stängd.

Biljettautomater finns placerade på övre plan i gångbron samt vid plattform 1. Två typer av automater finns att tillgå. Den vanliga SJ- automaten för köp eller hämtning av bokade biljetter samt en automat som hanterar regional pendlingstrafik med möjlighet att ladda olika typer av pendlarkort.

## 4.1.3 Huvuddisposition



Figur 10 Huvuddisposition dagens resecentrum

Västerås resecentrum består idag huvudsakligen av:

- en stationsbyggnad,
- plattformar och spåranslagningar
- en bussterminal
- angöringar och parkeringar

## 4.1.4 Brister i resecentrum

Inga av resecentrumets huvuddelar anses i dagsläget vara tillräckligt stora eller tillräckligt funktionella. Stationsbyggnaden upplevs som för liten och för trång

## Målbild Västerås resecentrum

under rusningstrafik. Dessutom finns endast begränsad service på stationen som inte motsvarar stadens storlek. Plattformarna är för smala och det finns behov av fler spår. Bussterminalen är också för liten med tanke på framtida behov och erbjuder inga inomhusytor eller service för bussresenärer. Bussterminalen är dåligt integrerad med övriga delar av resecentrumet.

### 4.1.5 Brister i stationshuset

Den centrala placeringen av trappa och rulltrappa (figur 9) är mycket utrymmeskrävande och lämnar endast utrymme för smala gångvägar runt trappkonstruktionen.

Vertikalkommunikationerna mellan mellanplattformar och passagen över spår består av en östlig del med rulltrappor och en västlig del med trappa och hiss. På grund av begränsad plattformsbredd och att hisschaktet tar halva utrymmet, är trappan i väster mycket smal (ca 1 meter). Dörröppningar vid plattformarna är också smala. Tömning av tåg, det vill säga ankommande resenärer som är på väg uppför trappor eller rulltrappor kommer ofta i konflikt med resenärer som ska till avgående tåg. Ett fåtal små plattformskurar är utplacerade på mittplattformarna för vind och regnskydd. Dessa erbjuder en mycket liten yta för att stå eller sitta i väntan på tåg. Passagen över spår fungerar som ett varmt väderskyddat och uppskattat väntutrymme vid plattformarna som även ger en god överblickbarhet. Tågoperatörerna rapporterar dock om problem med att passagerarna väntar för länge på bron och därför kommer till tåget i sista minuten före avgång.

Stationen har tillgänglighetsanpassats för synskadade med så kallad ledstråk och taktila skyltar. Hissar finns för tillgång till samtliga spår men har relativt undanskymda placeringar.

Sommartid är det svårt att hålla en komfortabel temperatur i passagen då glasfönstren bokstavligen har skapat en växthuseffekt med mycket höga temperaturer. Vintertid blir stationen nerkyld främst av drag när många dörrar öppnas samtidigt.

### 4.1.6 Fysiska barriärer

Stationsområdet har tre dominerande fysiska barriärer som separerar de centrala stadsdelarna från de Mälarnära stadsdelarna. Spåranläggningen är den mest dominanta barriären samtidigt som järnvägsstationens centrala läge är en framgångsfaktor för utveckling av området. Framtida utformning av spårområdet utreds av Trafikverket. Utgångspunkten är att framtida markbehov för spår i stort sett är inom dagens järnvägsplanelagda område. Breddning av broar över Pilgatan och Hamngatan för utökning av antal spår är sannolika förändringar.

Kungsängsgatan är idag en traditionell genomfartsled med en hel del tung trafik. Södra Ringvägen har också en hel del genomfartstrafik och ingår i trafikstrukturen för accesser till centrum. För bussar i linjetrafik utgör Södra Ringvägen och Kopparbergsvägen den enda vägen in och ut till stadslinjenätet.

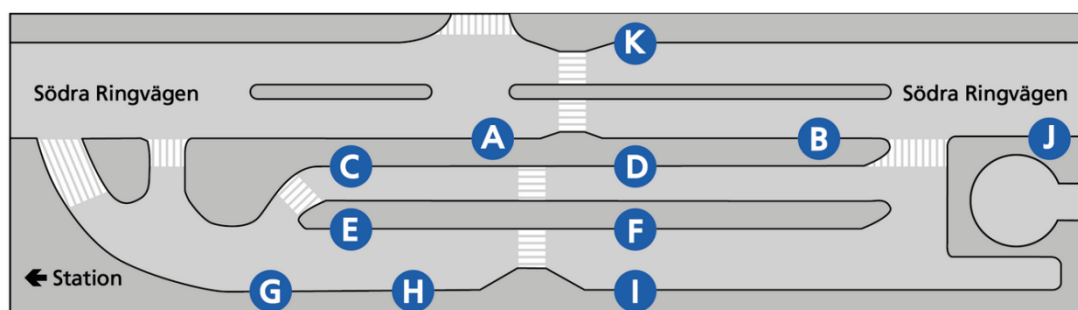
## Målbild Västerås resecentrum

### 4.1.7 Planförhållanden

Sex detaljplaner täcker resecentrums område. I och med utveckling av resecentrum kommer en eller flera nya detaljplaner för resecentrum att upprättas. På grund av att gällande planer saknar genomförandetid behöver inte särskild hänsyn tas till rådande planförhållanden.

## 4.2 Kollektivtrafiken

Västerås resecentrum är en kollektivtrafiknod med byten mellan olika tåg och bussar. Under mars 2013 genomfördes intervjuer av resenär på resecentrum för att få en bild av hur de tar sig till/från resecentrum, målet med resan och upplevelsen av resecentrum. Samtidigt genomfördes räkning av avstigande bussresenärer vid resecentrum för att kartlägga flöden från terminalen. Intervjuer och räkningar är sammanställda i dokumentet *Stationsintervjuer 3B*, daterad 2013-03-25.



Figur 11 Disposition av dagens bussterminal

### 4.2.1 Regional kollektivtrafik buss

I augusti 2013 genomförs trafikomläggningen "SmartKoll" i Västerås vilket innebär högre turtäthet med fler bussar. 2014 kommer ytterligare trafikökning att ske genom utökning av landsbygdsbussar.

Hållplatser vid resecentrum är för dessa linjer att betrakta som hållplatser på linjen och framkomlighet in, ut och inom terminalen är mycket viktig. Uppehåll görs vid resecentrum för förarbyten och med erforderliga ställtider. För att förbättra framkomligheten har en ny utfart, den så kallade diagonalen, från terminalen västerut byggts (se figur 11).

Nya busslinjerna från augusti 2013 finns på webbadressen <http://enklarevl.se/home/busskartorna>

### 4.2.2 Kommersiell trafik

Annan busstrafiken som möjliggjordes med nya kollektivtrafiklagen från 1 januari 2012 har ännu inte etablerats i Västerås.

Turistbussar i linjelagd trafik såsom flygbussar till Arlanda och bussar till färjetrafiken i Stockholm angör bussterminalen. Viss problematik kring angöring för personbilar i samband med denna busstrafik har rapporterats. Anhöriga som vill släppa av eller hämta resenärer med mycket bagage åker in på bussterminalen. Risker och hinder för övrig busstrafik och resenärer skapas. Turistbussar med



## Målbild Västerås resecentrum

Västerås som besöksmål, exempelvis Domkyrkan, Djäkneberget eller liknande bedöms angöra och ställa upp på andra platser i staden, ej på bussterminalen

### 4.2.3 Ersättningsbuss för tåg

Ersättningsbuss för tåg har hållplatsläge väster om taxiuppställning väster om stationshuset.

### 4.2.4 Regionaltåg

Under 2011- 2012 har olika utredningar om den framtida trafikeringen på järnvägen genomförts. (dokumenten kan nås via [www.projekt3b.se](http://www.projekt3b.se))

**Idéstudie** – Framtida utformning av Västerås bangård, -2012

**Idéstudie** - Uppställningsspår, -2012

**Åtgärdsvalsstudie** för järnvägen i Västerås – januari 2013

Trafikverkets ställningstagande återstår. Utredningar för att bestämma plattformslägen och spårlägen pågår och beräknas vara klara i juni 2013. Utredningarna har omfattat prognosarbete för framtida person- och godstrafik, nuläge samt brist och åtgärdsstudier.

I den inledande nulägesbeskrivningen konstateras att ”Västerås C trafikeras av cirka 130 tåg per vardagsdygn och på helgen betydligt färre tåg, cirka 50 per dygn. Västerås C trafikeras främst av persontrafik som gör uppehåll på stationen. Godstrafik finns, men i betydligt mindre omfattning, och dessa gör inte uppehåll på stationen. På en måndag (det vardagsdygn som har mest trafik) trafikeras Västerås C av 132 tåg. 104 av dessa tåg är persontåg, 23 är godståg och 5 är tjänstetåg. Godstrafiken är utspridd över hela dygnet men främst koncentrerad till mitt på dagen eller kvällen. Mest trafik är det mellan klockan 6-9 och 16-19, då det går 27 (varav 3 godståg) respektive 26 tåg (varav 3 är godståg). I maxtimmen, mellan 7 och 8, trafikeras stationen som mest av 11 tåg”.

Antalet tågresenärer anges i Trafikanträkning från 2006 vara ca 10 000 per dygn (5000 påstigande och aningen färre avstigande). Ingen helt säkerställd räkning är gjord efter det.

### 4.2.5 Taxi

Angöring för taxi finns i form av ca 6 platser väster om stationshuset utmed plattform 1. De taxibilar som inte ryms i kön väntar vanligen in sin tur på en parkeringsyta längre västerut.

Taxioperatör vittnar om att deras avtalskunder ibland inte kan hitta sin taxi på grund av att andra åkerier har fyllt platserna.

### 4.2.6 Färjor

Färjekajen ligger inom gångavstånd vid Östra Hamnen och har idag inte någon egentlig kontakt med resecentrum. Sommartid körs turer ut till flera av öarna på Mälaren. På öarna finns både sommarstugor och året runt boende. Några av öarna

## Målbild Västerås resecentrum

är välbesökta av sommarens badgäster. Även längre turer som Strängnäs, Birka, Sundbyholm finns på turlistorna.

### 4.2.7 Bussgods

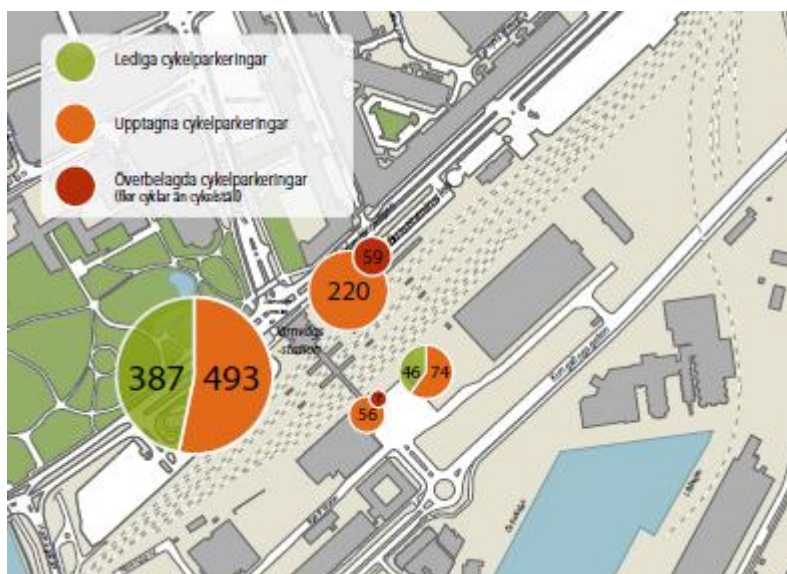
Västerås Bussgods finns på adress Södra Ringvägen 3. Verksamheten hanterar i dagsläget ca 2000 paket i månaden. Privatpersoner och företag lämnar och hämtar sändningar vid anläggningen i Västerås. Dessutom hanteras ett stort antal omlastningar för transport till övriga Västmanland, Örebro, Uppland och Värmland. Dagens lastning sker utomhus där både personal och gods utsätts för väder och vind.

Många bussresenärer misstar bussgodsbyggnaden för busstation och efterfrågar utrymmen som vänthall och toalett. Något som bussgods inte kan erbjuda.

## 4.3 Övrig trafik

### 4.3.1 Gång- cykel och mopedtrafik

I direkt närhet till resecentrum finns idag cirka 1200 platser för cykelparkering. Några av dessa har ramlåsmöjligheter och några har väderskydd. Den mest populära och därmed överbelagda är den som ligger mellan bussterminalen och stationshuset på norra sidan om spåret samt den med tak på den södra sidan om spåren. Närhet och väderskydd är uppskattade kvaliteter. Uppföljning av belägningsgraden för cykelparkeringar under mars 2013 visar att beläggningen är lägre under kalla vinterdagar och en ökning av bussresenärer under samma period antas vara ett samband.



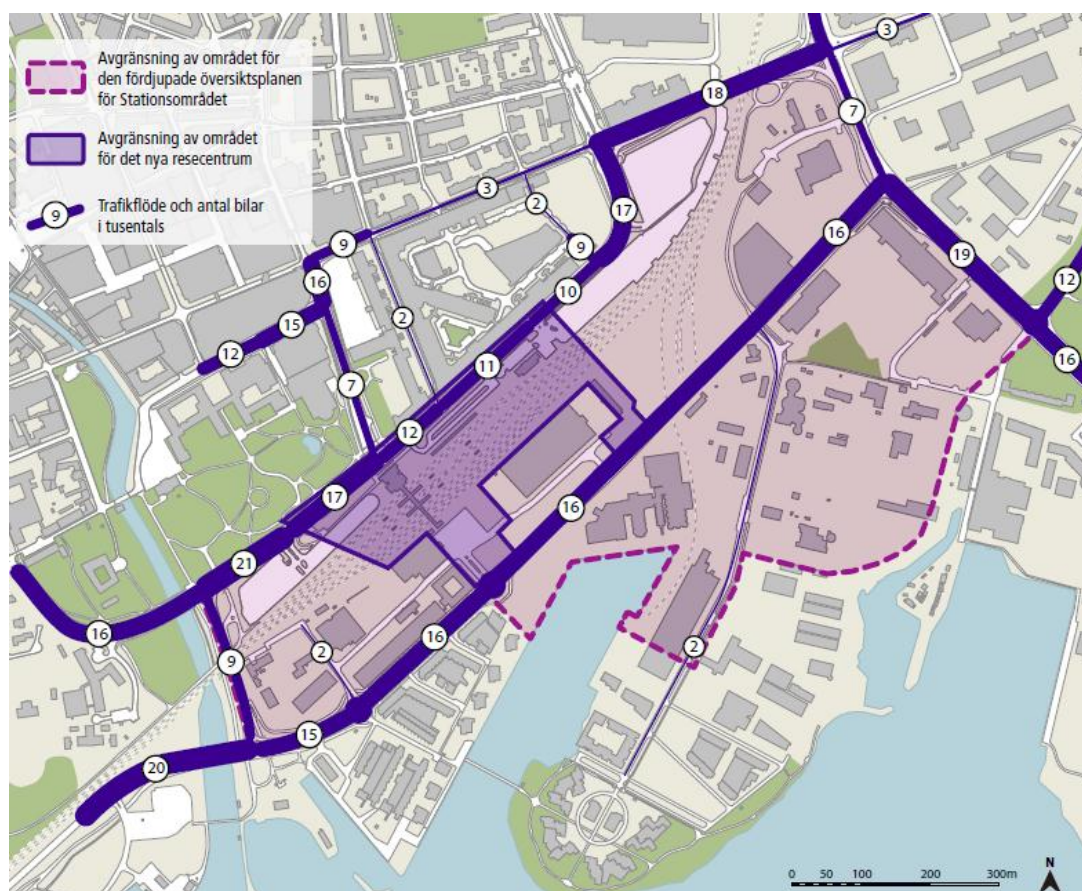
Figur 12 Inventering av belägningsgrad cykelparkeringar (genomförd i november 2012)

### 4.3.2 Personbilstrafik

Kungsängsgatan fungerar idag som en genomfartsled med hög andel tung trafik som valt den genare sträckningen mellan E18 till/från Stockholm och de västliga

## Målbild Västerås resecentrum

industriområdena. Södra Ringvägen har också en hög andel genomfartstrafik och är via Kopparbergsvägen en naturlig del i trafikleder till/från de centrala delarna av staden.



Figur 13 Dagens trafikmängder i Stationsområdet (2012)

### 4.3.3 Angöringar och parkeringar

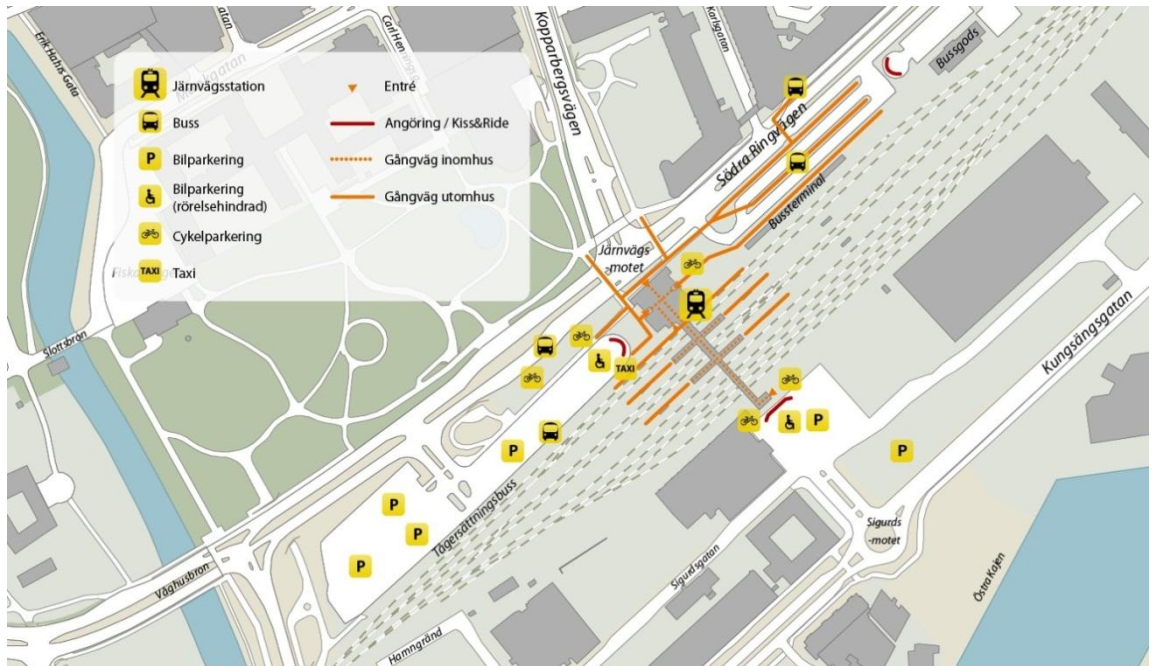
Vid resecentrum finns idag tre platser för så kallad kiss & ride. En direkt väster om stationshuset, en öster om bussterminalen vid byggnaden för bussgoods samt en söder om spårområdet vid den entré som i dagligt tal kallas baksidan.

Vid angöringen väster om stationshuset uppstår ibland trängsel mellan personbilar och taxibilar som har svårighet att ta sig från taxikön på grund av att personbilar blockerar utfarten.

Angöringen öster om bussterminalen är inte känd av alla. Busschaufförerna rapporterar om personbilar som kör in på bussterminalen för att släppa av anhöriga vid exempelvis flygbussen. Vid vissa tillfällen är den angöringsytan otillräcklig och bidrar till trafikproblem vid in-/utfart vid Södra Ringvägen.

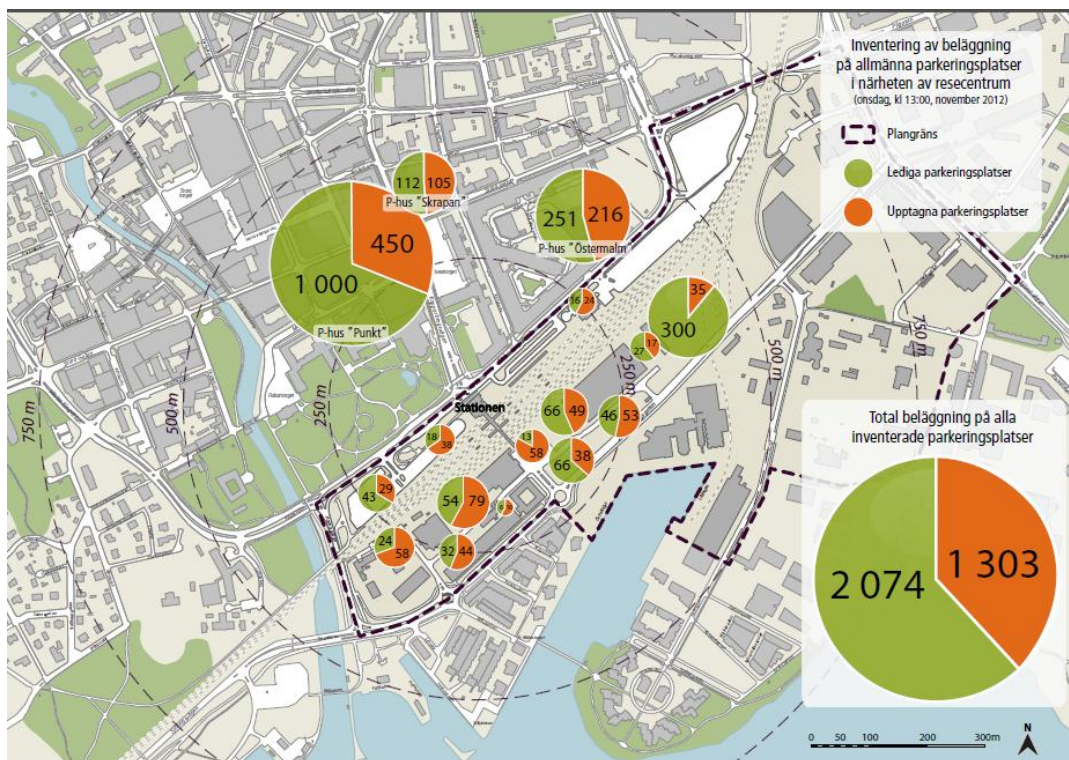
Angöringen söder om spårområdet, används flitigt av pendlare som hämtas av anhöriga. Möjligheten att köra i stort sett ända fram till hissen uppskattas även av resenärer med mycket bagage.

# Målbild Västerås resecentrum



Figur 14 Befintliga angöringar och parkeringar i direkt närhet till resecentrum

I november 2012 genomfördes en räkning av beläggning av parkeringsplatser närheten av resecentrum. Räkningen genomfördes kl 13:00 mitt i veckan för att fånga det sannolika användandet av parkeringar för pendlare. Det går inte att avgöra om parkeringarna används av pendlare, någon som jobbar i området eller annan. Det som går att se är dock att det i området finns ett stort antal lediga parkeringsplatser.



Figur 15 Beläggningsinventering av parkeringar i resecentrums närhet (nov 2012)

## Målbild Västerås resecentrum

### 4.3.4 Biluthyrning

I samma byggnad som Bussgods finns idag ett företag för biluthyrning.

### 4.3.5 Lasttrafik/Varutransporter

Dagens varutransporter har ingen separat väg fram till stationsbyggnaden. Transporter sker på samma ytor som resenärerna rör sig på vilket innebär en påkörningsrisk för stressade och ouppmärksamma resenärer.

### 4.3.6 Avfallshantering

Dagens sophantering sker via containrar på parkeringen. Det innebär en dålig arbetsmiljö för hyresgästerna och en osnygg och ohygienisk detalj i området.

## 4.4 Förutsättningar

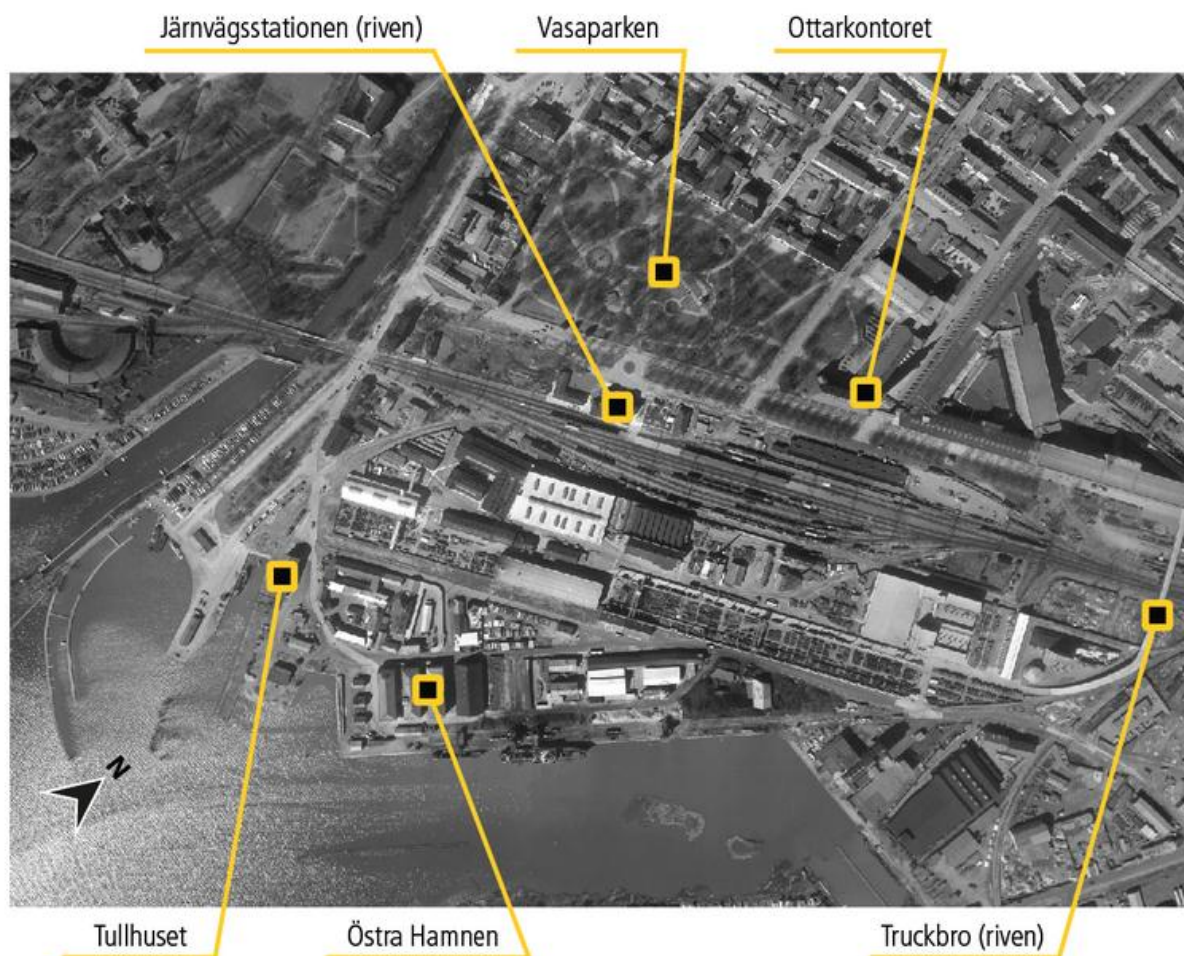
### 4.4.1 Kulturmiljö

**Arkeologi:** I kvarteret Sigurd har det påträffats rester av båtar. I övrigt har det gjorts en del små titthål inom området i samband med olika mindre arbetsföretag. Dessa gropar har då inte påvisat någon större förekomst av arkeologiska intressen.

Asea AB ägde tidigare en stor del av stationsområdet. 1873 flyttade Asea till Sigurdområdet i Västerås och började expandera kraftigt. I slutet av 1890-talet behövde de lokaler för tillverkning av elektromekaniska produkter såsom hissar, spårvagnar, lok och lyftdon. Asea expanderade då även inom kvarteren Mimer och Ottor. Inom Sigurdområdet tillkom sedan successivt nya byggnader för olika ändamål fram till slutet av 1950-talet då en pumpstation för sjövattnet och en kompressorcentral för alla centrumverkstäderna uppfördes.

Trots att Sigurd ligger nära Mimerområdet komplicerades kommunikationen dem emellan av att järnvägen skiljer dem åt så i mitten av 1940-talet byggde därför Asea en bro över stationsområdet som förband Mimer- och Sigurdområdena.

## Målbild Västerås resecentrum



Figur 16 Kvarteret Sigurd och delar av Kvarteret Mimer år 1950

### 4.4.2 Markföroreningar

Området har på grund av sin industriella historia en mycket hög miljöskuld avseende bland annat arsenik, tungmetaller och PAHer.

### 4.4.3 Geoteknik

Av de markmiljöundersökningar som är gjorda inom området består området till ungefär lika delar lera och fyllnadsmassor (1-1,5 meter) med tidvis högt grundvatten. Fyllnadsmassorna ligger ovanpå leran. Leran har ett högt porvattentryck vilket försvårar all form av anläggande under markytan.

Omgivande mark kring befintligt järnvägspår ligger på nivå ca +3 ö.h. Jorden består, under ett tunt mulljordstäckje, av ca 7-12 meter lera vilande på fast lagrad sandmorän.

### 4.4.4 Ledningar

Området är hårt belastat av gamla ledningar t.ex. avloppsledningar, kraftledningar, gasledningar och oljeledningar. Västerås stad tillhandahåller aktuell information om ledningar i form av kartor i dwg-format.

Ledningarna och kulvertar går även under järnvägen in till t.ex. kvarteret Mimer. Även nya ledningar för fjärrvärme mm. går inom området. Lillån är kulverterad

## Målbild Västerås resecentrum

och passerar området. Ledningar som är svåra att flytta, ej får överbyggas eller på annat vis kräver åtgärder kommer att framgå av underlag som Västerås stad tillhandahåller.

## Målbild Västerås resecentrum

# 5 Parternas/Intressenternas verksamheter, ansvar och processer

## 5.1 Västerås stad

### 5.1.1 Verksamhet

Västerås stad äger, utvecklar och förvaltar mark och byggnader, ansvarar för översiktlig planering, detaljplanering och bygglovhantering, planering och beställning av allmän och särskild kollektivtrafik samt lantmåteriverksamhet.

*3B* är ett stadsutvecklingsprojekt inom Västerås stad. *3B*:s organisation består av en styrgrupp, projektgrupp och projektledare.

*Projekt 3B Resecentrum* är ett delprojekt inom *3B* tillsammans med Jernhusen, Trafikverket Region Öst och Kollektivtrafikmyndigheten. Delprojektet är organiserat och leds genom en styrgrupp och projektgrupp där medlemmar från Västerås stad och övriga parter ingår.

*Stadsledningskontoret* är ytterst ansvarig för att se till att FÖP:en genomförs och ansvarar för att få till stånd förutsättningar för Mäljarbanans kapacitet och effektivitet.

*Fastighetskontoret* är ansvarig för den ekonomiska redovisningen, att detaljplaner beställs från Stadsbyggnadskontoret och är projektledare för de olika genomförandeprojekten.

*Stadsbyggnadskontoret* ansvarar för att upprätta planer och hantera bygglov samt leder de projektgrupper som behövs för att upprätta detaljplaner.

*Tekniska nämndens stab* har genomförandansvaret och är huvudman för de allmänna platserna.



# Målbild Västerås resecentrum

## Korta fakta om staden Västerås

### Befolkning

- Folkmängd: 140 499 personer
  - Folkökning under året: 1 790 personer
  - Sveriges sjätte största kommun sett till folkmängd
- Uppgifterna om folkmängd och befolkningsförändringar avser år 2012 om inte annat anges. Källa: Statistiska centralbyrån.

Under 2000-talet har befolkningen i Västerås ökat med drygt 1.000 personer per år. De senaste tre åren har inflyttningen till Västerås ökat vilket lett till stora folkökningar. Ökningen under år 2012 är den största sedan år 1970.

### Arbetsmarknad och sysselsättning

	Totalt
Arbetsstillfällen	67 788
Förvärvsarbetande västeråsare	64 784
Inpendlare	13 273
Utpendlare	10 269

Inpendlare = Personer boende i annan kommun som arbetar i Västerås

Utpendlare = Personer boende i Västerås som arbetar i annan kommun

In-/Ut-pendlare avser totalt antal/dag alla transportslag

Samtliga uppgifter avser 2011-12-31. Förvärvsarbetande 16 år och äldre ingår i statistiken.

Källa: Statistiska Centralbyrån. Västerås stad och Västmanlands läns landsting är de största arbetsgivarna i

Västerås. Inom den privata sektorn sysselsätter ABB, Bombardier och ICA flest människor.

### Boende och byggnation

Helt nya bostadsområden har vuxit fram och förändrat stadsbilden. I genomsnitt har nybyggnationen inneburit drygt 400 nya bostäder per år under 2000-talet. År 2012 färdigställdes cirka 500 nya bostäder och det pågående bostadsbyggandet är högt. Vid årsskiftet 2012/2013 var lägenhetsbeståndet 67 435 lägenheter.

Lägenhetsbestånd och pågående byggnation avser 2012-12-31.

Källa: Utredning och statistik, Västerås stad.

### Inkomster

Ålder	Män	Kvinnor
20-64 år	298 800	231 000

Sammanräknad förvärvsinkomst består av inkomst av tjänst och inkomst av näringsverksamhet.

Medianinkomst för personer som bodde i Västerås 31/12 2010. Uppgifterna avser år 2010

Källa: Statistiska Centralbyrån

Medianinkomsten i Västerås är högre än genomsnittet för riket och även högre än i många andra av de större kommunerna. Det är männens inkomster som drar upp medianinkomsten, vilket främst beror på en hög förekomst av högutbildade inom den privata sektorn.

## 5.1.2 Ansvar

Kommunstyrelsen ansvarar för översiktlig planering med stöd av stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret. Byggnadsnämnden ansvarar för detaljplanering och bygglovhantering, d.v.s. stadsbyggande och myndighetsutövning kopplad till plan- och bygglagen samt för kommunens samlade lantmäteriverksamhet.

## Målbild Västerås resecentrum

Tekniska nämnden ansvarar för gator, parker, trafik- och parkeringsfrågor, gatu- och torghandel, kollektivtrafik inklusive båttrafik till öarna i Mälaren, avfalls- och återvinningsverksamhet, plan för sanering efter olje- och kemikalieutsläpp med mera.

Fastighetsnämnden ansvarar för de fastigheter som staden äger samt för köp och försäljning av all fast egendom. De ansvarar även för exploateringsverksamheten inklusive beställning av detaljplaner som berör stadens mark samt för förvaltning av stadens bebyggda fastigheter och markreserv.

Dagens yta för bussterminalen ägs och förvaltas av Västerås stad.

### 5.1.3 Framtiden

Tillsammans med Jernhusen är Västerås stad överens om att Jernhusen är en naturlig ägare och förvaltare av en resandeanläggning i Västerås och att Västerås Central AB kan upphöra vid lämplig tidpunkt.

Västerås är regionens nod för det kollektiva resandet. Västerås resecentrum är viktigt för såväl den lokala kollektivtrafiken som den regionala liksom för den storregionala. Här möts och kommer lokala, regionala och storregionala kollektiva färdmedel att mötas. Satsningar på ett ökat kollektivt resande är en viktig pusselbit i ett hållbart stadsbyggande.

För att klara den framtida regionala tågtrafiken behöver Västerås bangård byggas om, Västerås stad framför i yttrandet över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 att en sådan ombyggnad behöver vara klar inom planperioden.

Ett väl fungerande resecentrum i Västerås är inte bara en resandeanläggning utan även en förbindelsepunkt mellan två sidor av järnvägen, mellan stadsdelar, en mötesplats och ett besöksmål. Ett väl fungerande resecentrum är en motor för kommersiell service och fastighetsutveckling även för områden som ligger i dess närhet.

Västerås resecentrum är till sin funktion och sin gestaltning Västerås stolthet.

## 5.2 Jernhusen

### 5.2.1 Verksamhet

Jernhusen äger, utvecklar och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer samt gods- och kombiterminaler längs den svenska järnvägen. Genom förvaltning och utveckling av dessa bidrar Jernhusen på kommersiella grunder till bättre förutsättningar för ett ökat kollektivt resande. Jernhusen är ett kommersiellt fastighetsföretag som är helägt av den svenska staten.

## Målbild Västerås resecentrum

Jernhusens uppdrag är att generera vinst som investeras tillbaka i fastigheterna, däribland stationer och underhållsdepåer. På så vis vill Jernhusen bidra till ökad samhällsnytta, bättre miljö och ökat resande med kollektivtrafik.

### 5.2.2 Ansvar

Västerås Centralstation ägs av Västerås Central AB som har till uppgift att äga, förvalta och utveckla Västerås centralstation. Bolaget ägs gemensamt av Jernhusen AB (51 procent) och Västerås stad (49 procent).

### 5.2.3 Framtiden

Tillsammans med Västerås Stad är Jernhusen överens om att Jernhusen är en naturlig ägare och förvaltare av en resandeanläggning i Västerås och att Västerås Central AB kan upphöra vid lämplig tidpunkt.

## 5.3 Kollektivtrafikmyndigheten

### 5.3.1 Verksamhet

Myndigheten beslutar om all trafikering av den regionala kollektivtrafiken i Västmanlands län. Uppdraget är att identifiera och möta medborgarnas behov av kollektivtrafik.

### 5.3.2 Ansvar

Myndigheten ansvarar för att bedriva och utveckla den regionala och länsöverskridande kollektivtrafiken med buss och tåg i Västmanland och angränsande län. Den regionala kollektiva busstrafiken benämns i vardagstal även som tätorts- respektive landsbygdstrafik. Trafiken finansieras av landstinget och kommunerna.

### 5.3.3 Framtiden

Trafikförsörjningsprogrammet kommer att revideras under 2013. Revideringen kommer bland annat att ta fasta på mer långsiktig beskrivning och målformulering. Efter årets revidering kommer programmet att revideras en gång per kommande mandatperiod.

I *Verksamhetsplan 2013* beskrivs landstingets satsning på ökat utbud av kollektivtrafik till 2020, vilket bland annat har påverkan på Västerås resecentrum. I rapporten *Behov av investeringar i kollektivtrafikanläggningar mm 2015-2025* anges behoven av utbyggd infrastruktur i Västmanland fram till 2025. I rapporten anges att det är av stor betydelse att Västerås resecentrum byggs om inom planperioden.

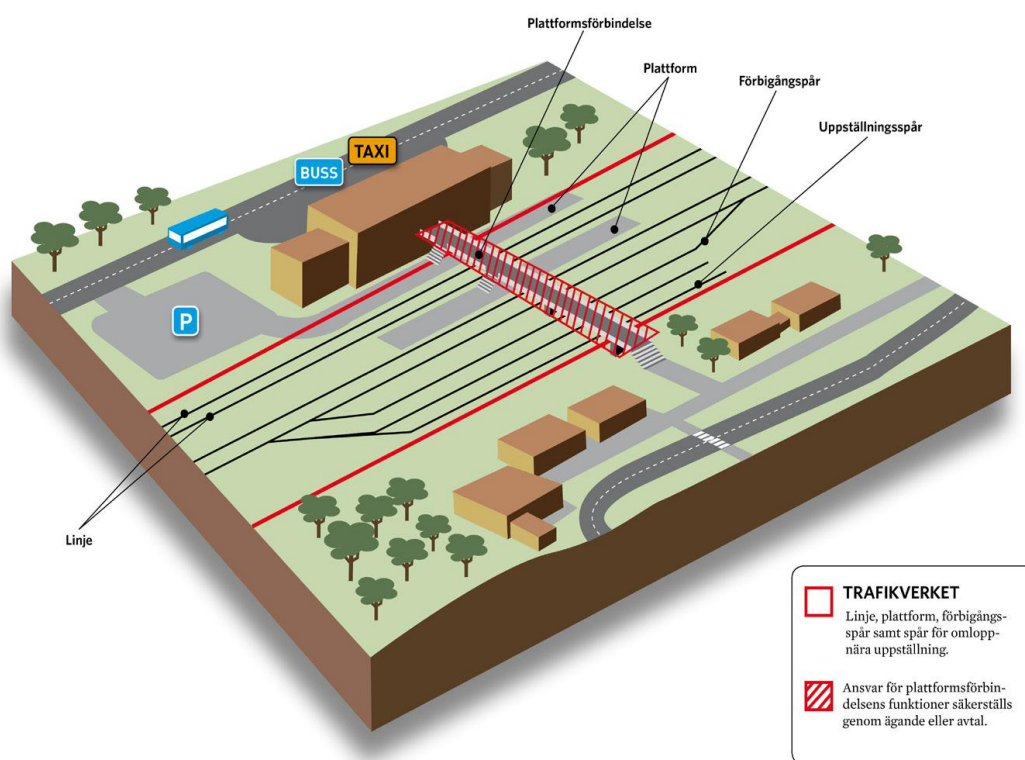
## 5.4 Trafikverket

# Målbild Västerås resecentrum

## 5.4.1 Verksamhet

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett transportslagsövergripande- och samhällsperspektiv skapa förutsättningar och ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, byggandet och driften av järnvägar.

De transportpolitiska målen är utgångspunkten för Trafikverkets uppdrag. Trafikverket ska verka för att Trafikverkets mål uppnås samt ansvara för att den Nationella planen för Sveriges transportsystem genomförs. Trafikverket ska även verka för kollektivtrafikens utveckling och bidra till tillväxt och utvecklingskraft i hela landet. Detta sker både i rollen som kompetent infrastrukturförvaltare, samt som medverkande och stödjande i samhällsplanering och i samverkan med andra aktörer.



Figur 17 Principskiss över trafikverkets olika typer av anläggningar

## 5.4.2 Ansvar

Trafikverket agerar i flera roller, dels som ägare och förvaltare av infrastruktur, där stationen ingår, dels i att verka för och stödja en utveckling av transportsystemet. Som infrastrukturaktör ansvarar Trafikverket för byggande, drift och underhåll av järnvägar.

I stationsmiljöerna innebär det att Trafikverket äger och har ett direkt ansvar för att utveckla och förvalta spår, plattformar och plattformsförbindelser som för resenären till och från tåget. Det är en del i spårsystemets huvudsystem. Det har funnits oklarheter vad gäller ansvarsfördelning mellan Trafikverket och andra

## Målbild Västerås resecentrum

aktörer. Av det skälet har ansvaret tydliggjorts och är utvecklat i de av GD beslutade ”ståndpunkter för ansvar på bytespunkter” (se vidare TRV 2011/33294).

Några punkter är:

- Trafikverket ska ha full rådighet över huvudsystemet och dess anslutningar till sidosystemet
- Trafikverket och en trafikoperatör kan sluta funktionskravsavtal om resenärsfunktioner etc. på plattformar och i plattformsförbindelser
- Väntfunktionen för resenärer ska upplåtas till trafikföretag (järnväg, buss, övrigt) som angör bytespunkten. Upplåtelser ska ske på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor
- Utrustning på plattformar ägs och förvaltas av Trafikverket. Investeringar kan genomföras tillsammans med andra aktörer
- Sidosystemet, dvs. anläggningar för resenärsservice utanför huvudsystemet, är inte Trafikverkets ansvar

Ansvaret för anslutningar till plattform kan vara via planskildheter (äggande eller avtal) över eller under spår till tåget. Ibland kan dessa också ha andra syften än att leda till tåget och detta medför ett delat ansvar med andra ansvariga aktörer.

För angöring, stationsbyggnader utanför plattformar, servicefunktioner m.m. ansvarar andra aktörer men Trafikverket behöver ha inflytande över hela passagesystemet, även hur plattformarna ansluts till kringliggande transportinfrastruktur. Trafikverket ska ha påverkansmöjlighet och delta aktivt tillsammans med övriga aktörer för att skapa välfungerande och tilltalande bytespunkter.

Trafikverket ansvarar för trafikinformationsutrustningen på järnvägsstationer, d.v.s. dynamiska och fasta skyltar, högtalare, klockor m.m. Trafikverket ska inhämta, sprida kunskap och information, verka för framdrift samt samverka med övriga aktörer. När ansvaret är delat och huvudansvarig saknas, så är det viktigt att Trafikverket kan vara drivande och kan agera med kunskap på ett bredare fält kring stationsfrågorna.

## 5.5 Klöver

### 5.5.1 Verksamhet

Klövern är en nationell privat fastighetsägare som verkar i valda tillväxtregioner där Västerås är en etableringsort. Klöver är ett av de större börsnoterade fastighetsbolagen i Sverige med kommersiella lokaler som inriktning. Med sin kompetens inom kommersiella lokaler från olika marknader i koppling till en stark lokal förankring i Västerås, bidrar Klöver med kunskap kring hur kommersiella lokaler ska utformas för att passa framtidens behov.

## Målbild Västerås resecentrum

Klöverns verksamhet är uppdelad i fyra regioner där regionkontoret för Mellan/Norr ligger i Västerås. I Västerås ägs och förvaltas ca 240 000 m<sup>2</sup> lokalyta. Klöver äger även en stor del av den utvecklingsbara markarealen på södra sidan mellan järnvägen och Kungsängsgatan. Organisationen är decentraliserad där ”närhet och engagemang” är ledord. Klöver sköter sin förvaltning med egen personal och är totalt 17 medarbetare i Västerås.

### 5.5.2 Ansvar

Med Klöverns innehav av befintliga fastigheter, samt en stor utvecklingsbar markareal inom stationsområdet, bidrar Klöver till att de ytor som tillskapas blir kommersiellt gångbara. De nybyggnadsprojekt som Klöver idag utvecklar tar alla hänsyn till hållbarhet. Till exempel ligger Klöver i framkant bland kommersiella fastighetsbolag gällande sitt energioptimeringsarbete.

### 5.5.3 Framtiden

Klöver är en långsiktig fastighetsägare med en tydlig ambition att expandera. Klöver ser stationsområdet i Västerås som ett framtida nyckelområde, då det finns unika möjligheter att utveckla stationsnära lokaler under lång tid. Det är särskilt intressant med närheten till Stockholm då det kollektiva resandet spås öka.



# Målbild Västerås resecentrum

Målbild Västerås resecentrum har arbetats fram genom ett projekt där Västerås stad, Jernhusen, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland, Trafikverket Region Öst och Klöverna har samverkat och representerats såväl i styrgrupp som i projektgrupp.

Syftet med den gemensamma målbilden är att ge tydliga riktlinjer och viljeyttringar för att möjliggöra ett fortsatt utvecklingsarbete som leder till ett väl fungerande resecentrum i Västerås som flödes- och funktionsmässigt är väl integrerat i staden och har en stark egen gestaltning. Målbild Västerås resecentrum är en del av underlaget för att förverkliga ett nytt framtida resecentrum.



VÄSTERÅS STAD



Jernhusen



TRAFIKVERKET



LANDSTINGET  
VÄSTMANLAND

KLÖVERN