

RC 2.0 En sammanfattning av idé och innehåll



Vy över nya stationsbyggnaden och Kopparbergsvägens förlängning ner mot Kungsängsgatan och hamnområdet

GENERELLT

I anslutning till pågående detaljplanearbete för Mälarporten inklusive Kv. Sigurd och nuvarande stationsområdet, så har RC 2.0 tagits fram som alternativt förslag till resecentrum, ett alternativ som på optimalt sätt har anpassats till de lokala förutsättningarna. Förslaget uppfyller med råge de kriterier som ställs i detaljplaneförslaget samtidigt som en övervägande del av de kommentarer och synpunkter som framkommit under samrådsprocessen redan är omhändertagna och finns inarbetade i förslaget. Som exempel kan nämnas att barriären mot hamnen är borta, lösningen är kompakt vilket innebär närhet och lättillgänglighet till samtliga färdmedel, väl tilltagen bil- och cykelparkering under tak inne i anläggningen, generösa vertikaltransporter över hela stationsytan, samtliga perronger samt bussterminalen för lokaltrafiken är 100 % väderskyddade genomförläggning under tak.

PROGRAM & INNEHÅLL

Spår & Perronger

- Utformningen baseras på detaljplanens intentioner samt även "Åtgärdsvalsstudie för järnvägen i Västerås" Publ. Nr. 2013:123 Dat. 2013-05-16" samt Trafikverkets publikation "Stationshandboken".
- Layouten i RC 2.0 innehåller 3 dubbelspår, dvs. totalt 6 spår, med 450 meters rak perronglängd. Samtliga perronger och kommunikationsytor förlagda under tak. Om behov föreligger eller uppstår kan perronglängden ökas till 520 meter genom förlängning av byggnaden.
- En i ovannämnda studie föreslagen 8-spårslösning kan också inarbetas förutsatt att en smärre justering av fastighetsgränsen mot Kv Sigurd genomförs.

Bussterminal

- Bussterminal i markplan, under tak, längd ca 450 meter, med en körfil och en angöringsfil i vardera riktningen, öster- resp. västerut. Totalt 15 + 15 busslägen.
- Yttre angöringsfil för högre bussar, typ turistbussar/dubbeldäckare, i direkt anslutning till stationsbyggnaden och under ett heltäckande skärmtak. Totalt 12 busslägen.

Vertikal kommunikation

- För att minimera gångavstånd och maximera tillgängligheten inom stationsbyggnaden så installeras totalt 25 fasta trappor, 50 rulltrappor samt 15 hissar.

Parkering

- Utöver bussterminalen så inryms i markplanet cykelparkering samt pendlarparkering. I nuvarande layout innebär det plats för ca 6 00 cyklar och 600 bilar.
- Samtliga platser förlagda inomhus och med direkt förbindelse till bussterminal, perronger och servicefunktioner.
- Fördelningen mellan bil- resp. cykelplatser är flexibel och kan också förändras över tid.

Trafik inklusive Gång- & Cykelvägar

- Kopparbergsvägen samt Östra Ringvägen förlängs båda med dubbelriktade körfiler ner till Kungsängsgatan.
- Parallellt med körfilerna anordnas breda gång- och cykelbanor, utan nivåskillnader, ner till hamnområdet.
- Genom ovannämnda förlängningar så kommer Södra Ringvägen att avlastas, såväl mittför stationen som längs Vasaparken, och den kan därigenom bli en mer utpräglad angöringsgata för trafiken till resecentrum.
- Den inomhus förlagda bussterminalen angörs också via förlängningarna av Kopparbergsvägen och Östra Ringvägen.
- Taxi, "Drop Off" och korttidsparkering placeras mellan resecentrum och Södra Ringvägen i anslutning till huvudentrén från norr.
- Ett antal infarter till bil- och cykelparkering förläggs längs med den planerade Resenärsgatan.

Informations- & Serviceområde

- Ett stråk för information och service placeras centralt över bussterminalen och löper längs hela stationsplanet. Inom stråket finns plats reserverad för "byggnader i byggnaden" som exempelvis kan inrymma informations- och serviceverksamheter, väntrum samt även ett kommersiellt utbud.
- I dagsläget så är 6 enheter á 200 m² BTA, totalt 1200 m² BTA, inplanerade men antal och omfattning kan anpassas efter verkligt behov både uppåt och nedåt.
- Med tanke på plattformarnas bredd så finns det plats att komplettera det centrala utbudet med ett varierat utbud av varuautomater för smörgåsar, drycker etc.
- Perrongerna är också tänkta att förses med sittplatser som komplement till centralt placerade väntrum. Dessa platser är ju redan under tak men kan kompletteras med infra- och/eller golvvärme för högre komfort under den kallare årstiden.

Övrigt

- Om det framkommer ett behov av att ersätta skyddsrummen i den gamla stationsbyggnaden med motsvarande eller större inom det nya resecentrum så passar terminalplanet utmärkt för ändamålet. Skyddsrummen används förslagsvis för parkeringsändamål i fredstid och kan sedan inom stipulerade 48 timmar ställas i ordning för skyddsrumdrift.
- Det heltäckande taket med sin stora, ca 36 000 m², horisontella och välexponerade yta utgör en perfekt plats för placering av solceller. Utnyttjas hela ytan för ändamålet så genererar det en effekt på ca 7 MW, nog för att en solig dag kunna ladda elbilar på hela pendlarparkeringen.
- Taket lämpar sig också som landningsplats för drönare, en lättillgänglig landningsplats kan anordnas, väl utom riskavstånd för personer på mark.

GENOMFÖRANDE

Byggnadsteknik

- Valet att låta överbyggnaden utgöra ett väderskydd för hela stationsplanet medför av naturliga skäl även en stor byggnadsvolym. För att detta till trots hålla projektekonomin på en rimlig nivå så är det olika byggnadselementen och den teknik som kommer till användning enkla och välkända vilket bidrar till ett kostnadseffektivt byggande.
- Valet av okomplicerad byggt teknik och en utformning med klara gränsdragningar underlättar såväl upphandling i konkurrens som upphandling av lokala aktörer.

Tider, etappindelning, provisorier

- Genomförandetiden, dvs. entreprenadtiden från start till fullt färdig anläggning, är beräknad till 5 år förutsatt att en reviderad detaljplan har fastställts.
- En tänkt etappindelning är framtagen för att säkerställa att fyra spår, med tillhörande perronger i full längd, kan vara fullt tillgängliga och i drift under hela byggtiden.
- I budgeterade entreprenadkostnader ingår även provisorier, plank, staket eller motsvarande, för att hantera ovannämnda etappindelning samt för att garantera att områden med resenärer och tåg i drift hålls fysiskt avskilda från entreprenadverksamheten.
- Befintlig stationsbyggnad, inkl. förbindelsegång, samt dito bussterminal kommer att vara i drift under byggnadstiden fram tills motsvarande nya delar tas i drift.
- Detta möjliggörs genom att introducera ett nytt dubbelspår, från nuvarande bangårdens östra del och österut i nivå med Kopparlunden där det ansluts till nuvarande spår före bron över E 18.
- Genom detta arrangemang elimineras behovet av tillfälliga lösningar och kostnaderna för dessa. Kostnaden för spåret tillkommer givetvis men det kan då ses som en tidigarelagd del av en investering för en framtida 4-spårslösning mellan Stockholm och Västerås.
- Rivning av ovannämnda befintliga anläggningsdelar utförs succesivt vartefter funktionen kan överföras på motsvarande delar i det nya resecentret.