



Västerås Resecentrum 2.0
reflex PROJEKTSAMORDNING

Reflex Arkitekter
Projektsamordning
2023-05-04



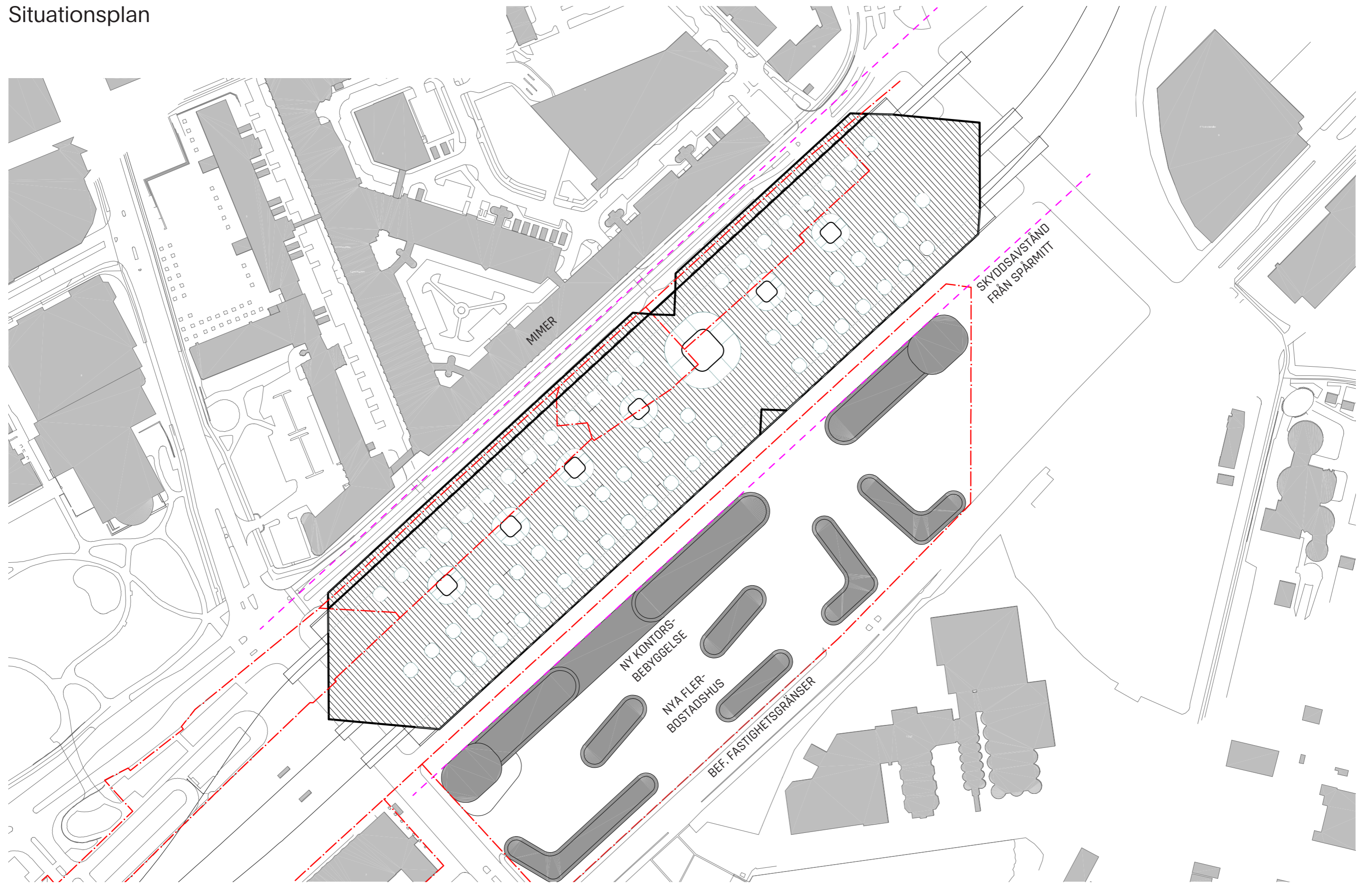
Situationsplan bussterminal



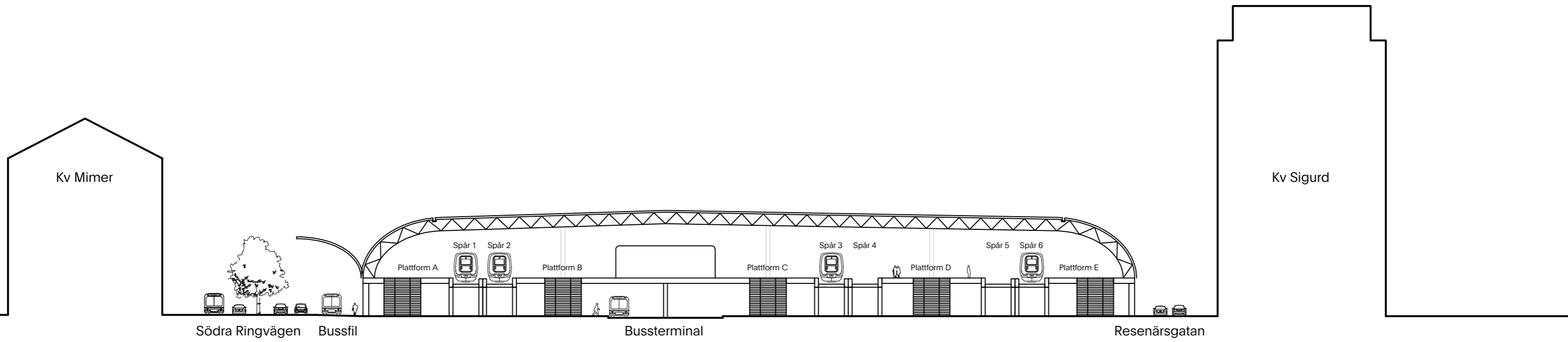
Situationsplan tågstation



Situationsplan



Sektion



Situationsplan bussterminal

Flyttad bussterminal

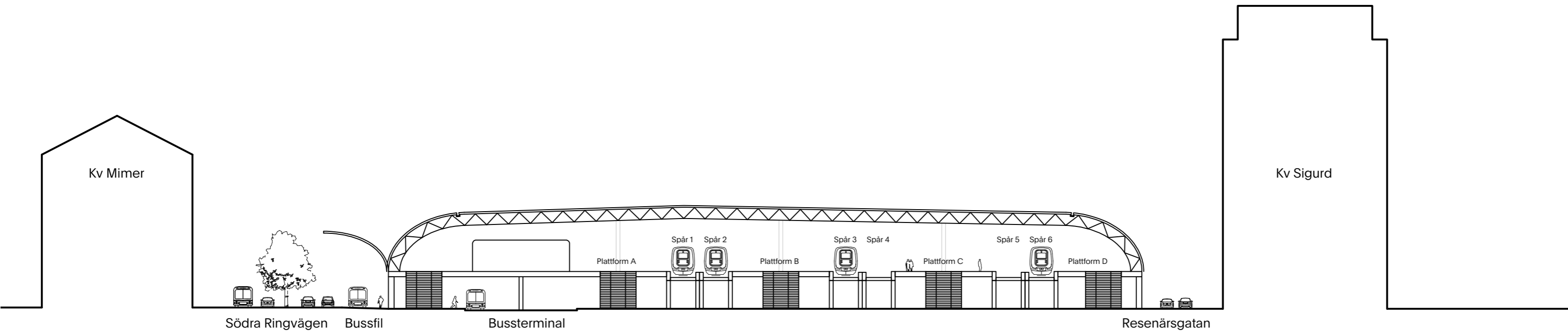


Situationsplan tågstation

Flyttad bussterminal



Sektion
Flyttad bussterminal



Etappindelning
Befintlig situation



Etappindelning

Etapp 1A — befintliga spår 4-9 och befintlig plattform C rivs



Etappindelning

Etapp 1B — ny banvall och nya spår 5-6 från Svartån fram till E18, nya plattformar D & E



Etappindelning

Etapp 2A — befintliga spår 2-3 och befintlig plattform B rivs



Etappindelning

Etapp 2A — befintliga spår 2-3 och befintlig plattform B rivs



Etappindelning

Etapp 3A — befintligt spår 1 och befintlig plattform A rivs



Etappindelning
Etapp 3B — ny bussterminal anläggs



Etappindelning

Etapp 4A — befintlig bussterminal och stationsbyggnad rivs



Etappindelning
Etapp 4B — nya spår 1-2 och nya plattformar A & B



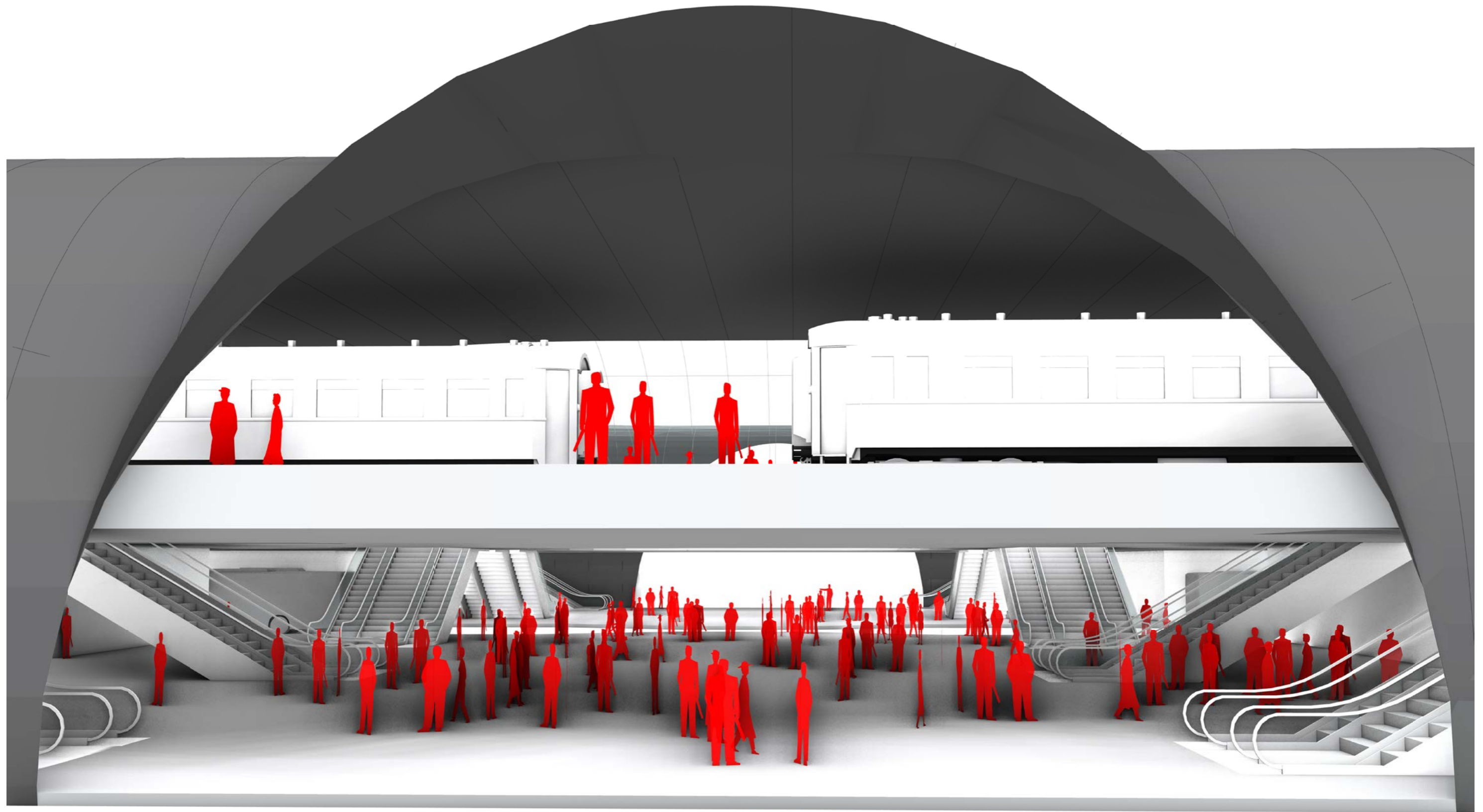
Etappindelning
Etapp 5A — ny stationsbyggnad invigs

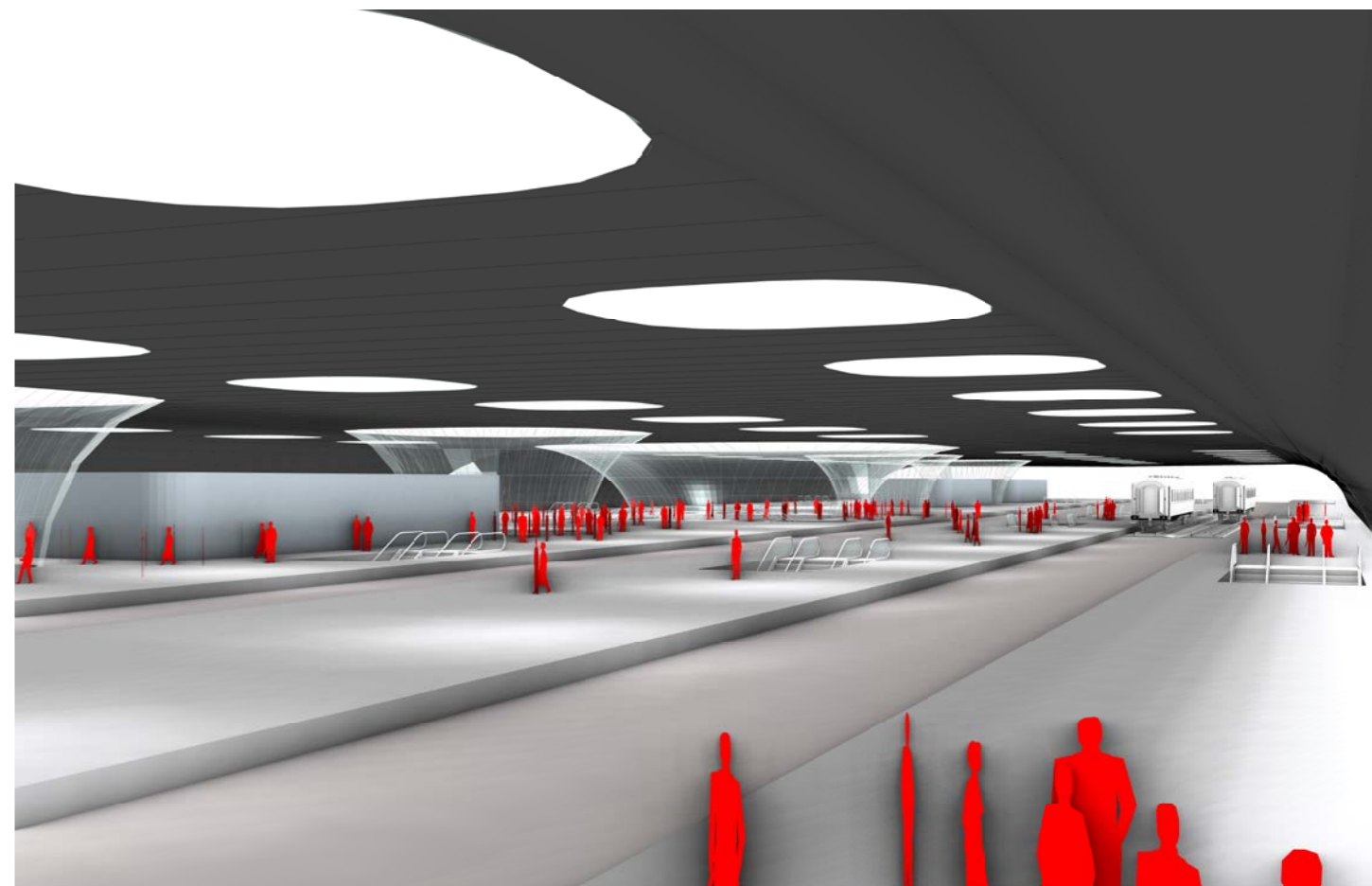
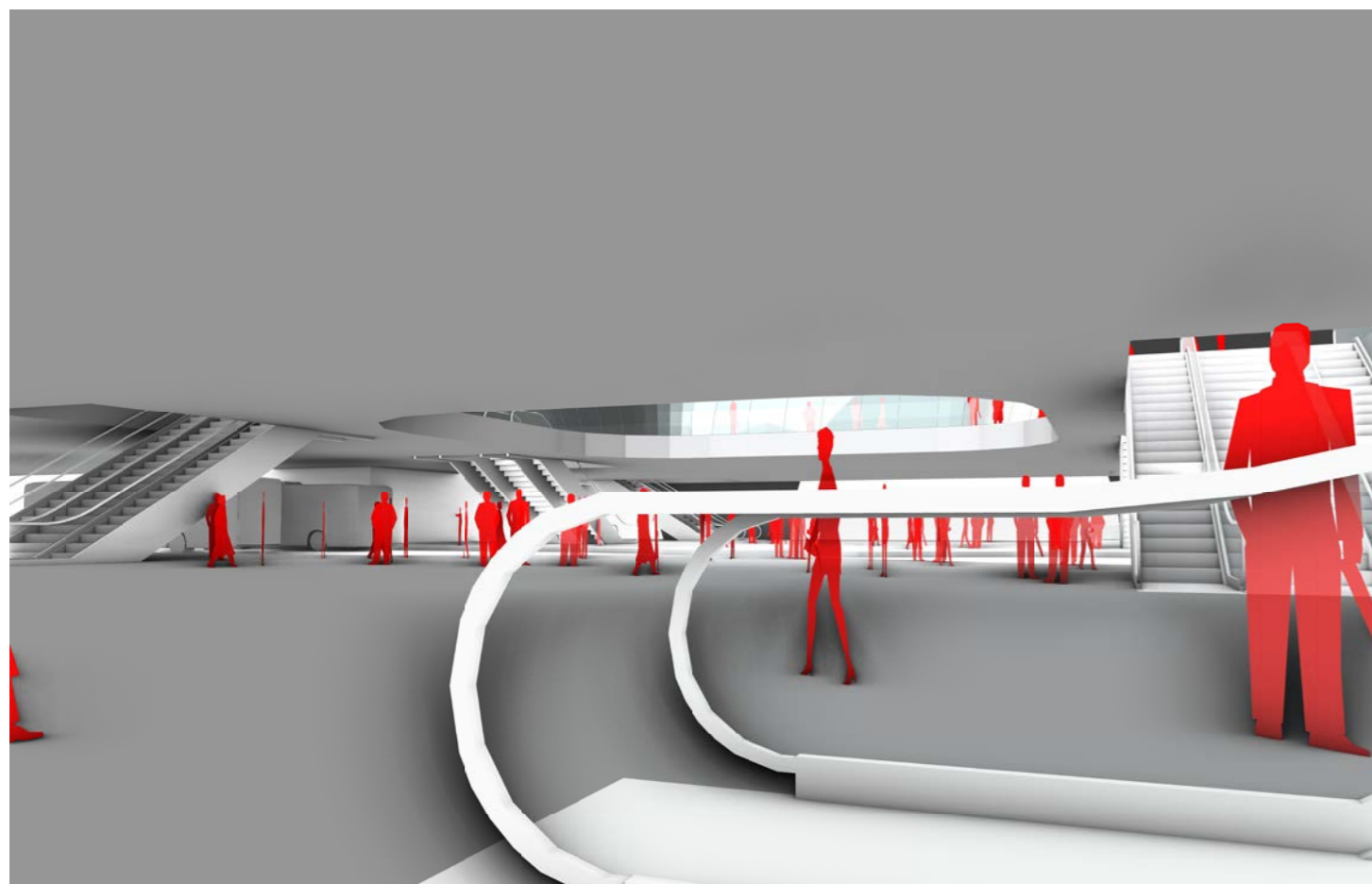
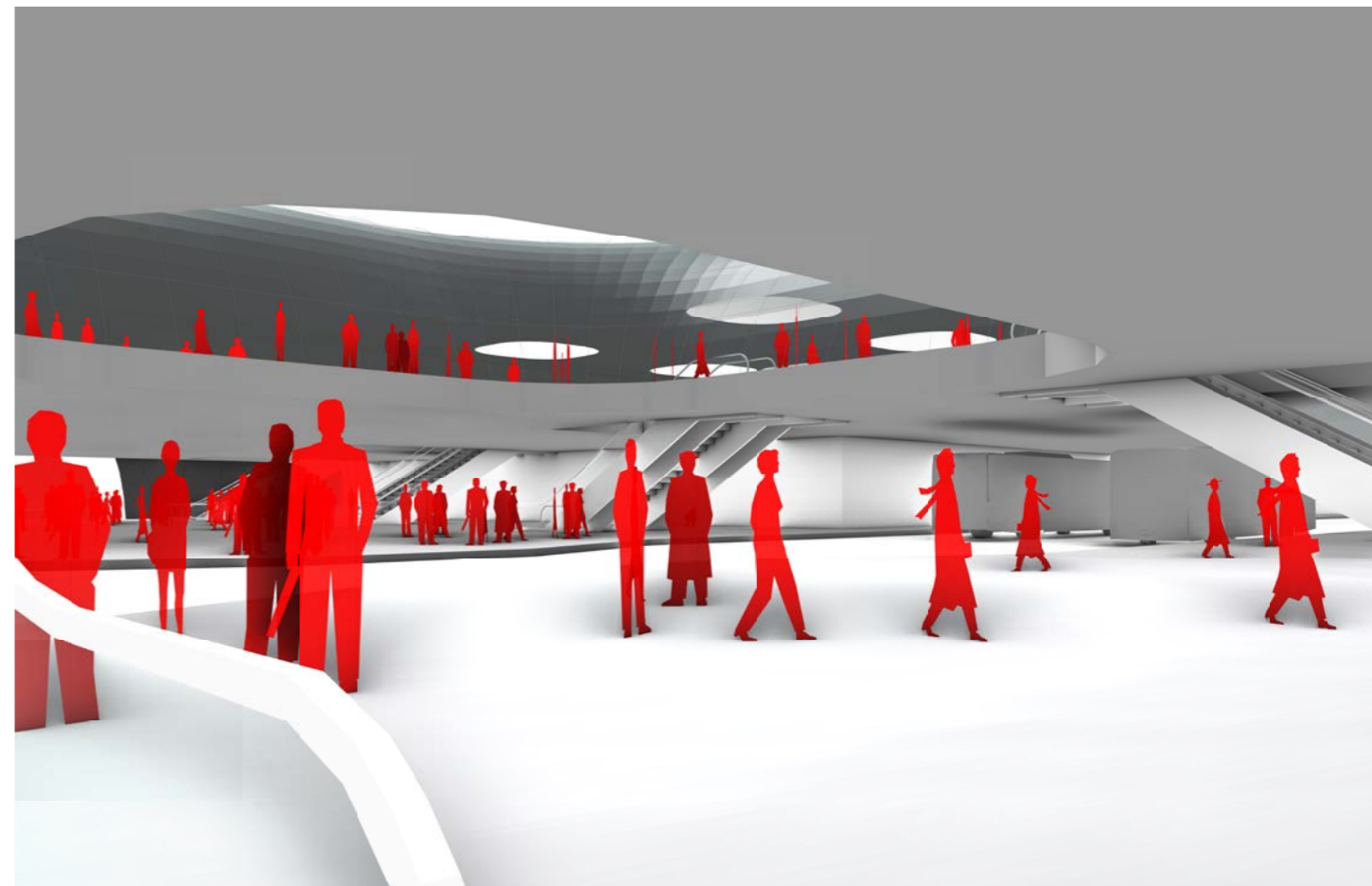
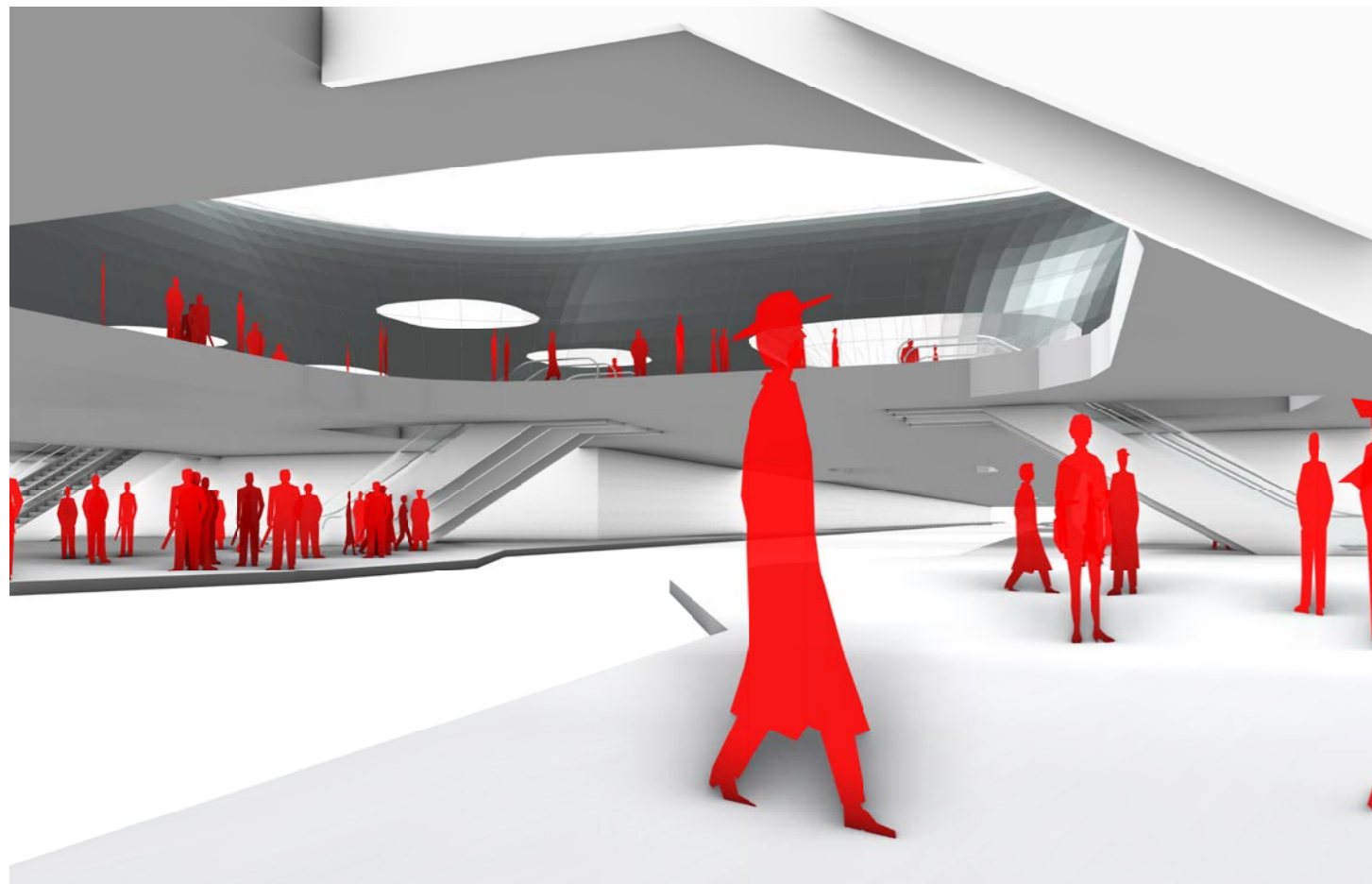


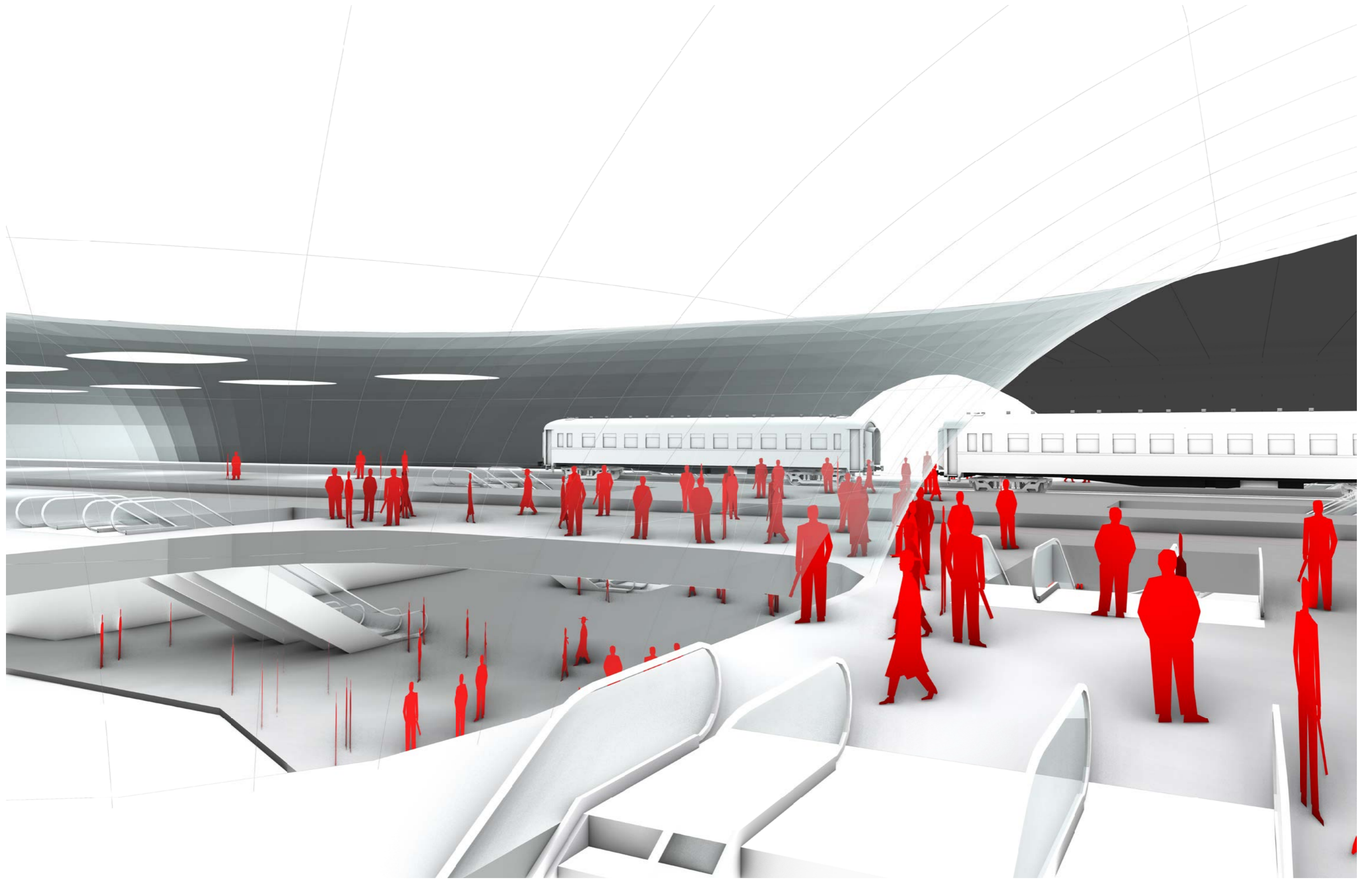
Etappindelning

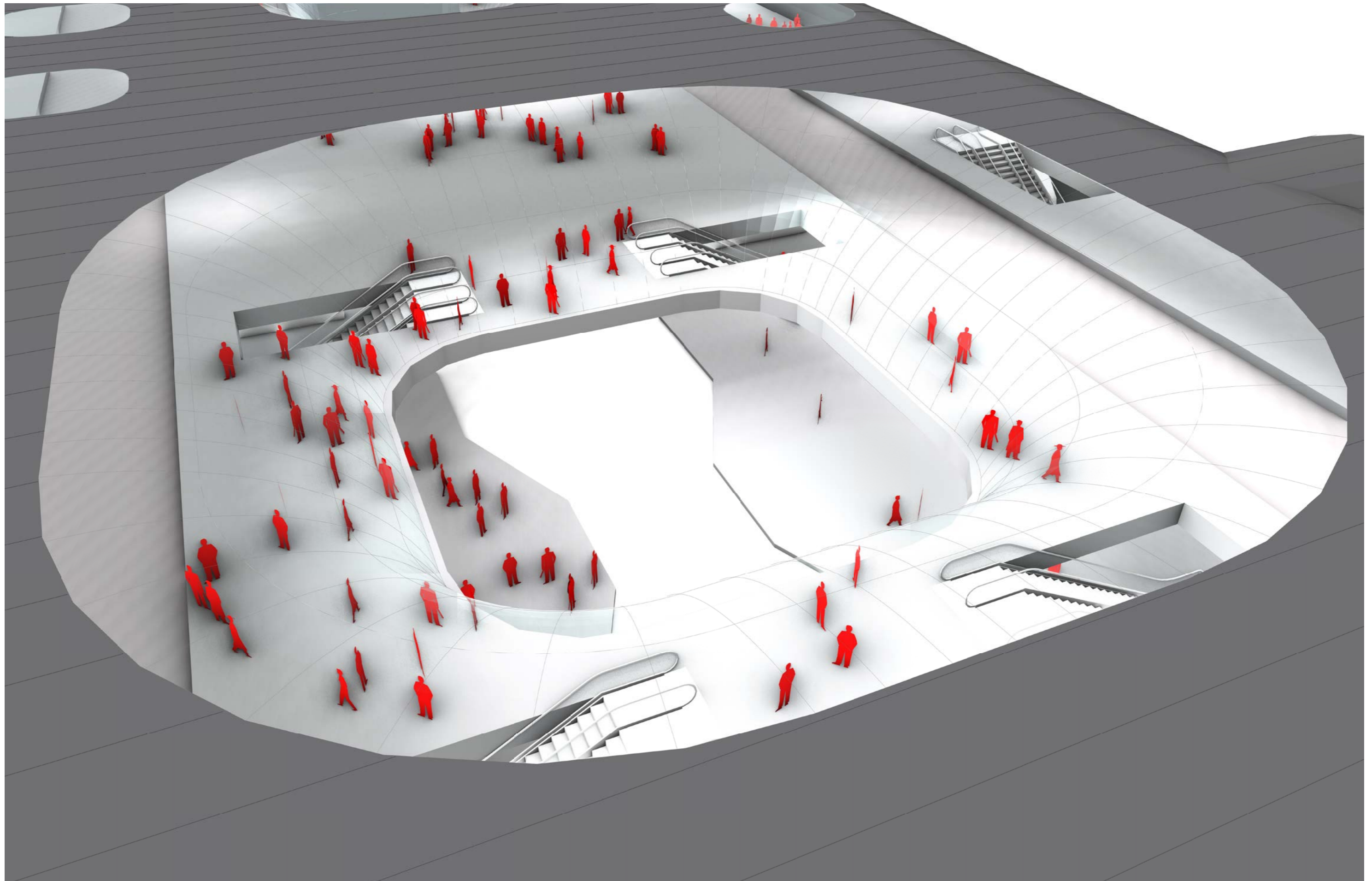
Etapp 5B — kv Sigurd kan bebyggas fritt från resecentret med ca 18 000 m² tillkommande byggbar mark











Syfte

Som bekant har det under en längre tid i Västerås diskuterats alternativa lösningar för att ersätta/utöka den nuvarande stationsbyggnaden samt befintlig bussterminal. Ett antal utredningar och skissförslag har passerat och via en arkitekttävlan har ett förslag nu nått detaljplanestadiet där en gransknings- och bearbetningsprocess f.n. pågår.

De ambitiösa intentionerna och det gedigna arbetet till trots upplever många västeråsare att det liggande förslaget inte tillgodoser deras förväntningar. Förslagsställarna vill därför presentera ett alternativt resecentrum med syftet att:

- **Skapa ett kompakt, integrerat resecentrum väl anpassat till stadens nuvarande och kommande behov.**
- **Tillgodose resenären en smidig angöring till resecentret oavsett färdmedel.**
- **Erbjuda korta, helt väderskyddade och väl tillgänglighetsanpassade förbindelser vid byte mellan eller till ett annat färdstätt.**
- **Tillskapa generösa passager för gång- och cykeltrafik, utan nivåskillnader eller andra hinder, förbi stationsområdet.**
- **Härigenom även skapa förutsättningar för ett sammanhållet centrum, från city via Vasaparken ner till hamnområdet.**

Koncept

RC 2.0 placeras på i huvudsak befintlig bangårdsyta mellan tänkta förlängningar av Östra Ringvägen och Kopparbergsvägen, samt i nord/sydlig riktning från Södra Ringvägen till användningsgränsen i detaljplaneförslag Dp 1811, d.v.s. i gränsen mot nuvarande Sigurdområdet. Ytan ligger inom nuvarande bangårdsområde och inkräktar alltså inte på någon annan planerad bebyggelse. Grundidén är ett upplyft betongdäck, ca 4,50 meter över nuvarande marknivå. Däcket bär i sin tur spår, perronger samt ett välvt väderskyddande tak som täcker hela stationsområdet. Under taket, i ett centralt placerat stråk, finns funktioner för service och information till resenären som här rör sig helt skyddad för väder och vind.

För att angöra stationsplanet österifrån så bibehålls rälsen på den nivå som gäller vid passagen av E18. Ett nytt dubbelspår anläggs också på denna nivå, öster om nuvarande, och ansluts till befintligt spår på lämplig punkt mellan E18 och Pilgatan. Detta spår möjliggör ombyggnad av RC med ett minimum av störningar och med nuvarande stationshus och bussterminal i drift till dess motsvarande nya delar kan tas i bruk. Västerifrån läggs rälsen i lutning, från passagen av Svartån, upp till stationsplanet. Planlösningen blir väl sammanhållen med korta väderskyddade gångvägar vid byte av eller mellan olika färdstätt. Den tillgodoser också den länge diskuterade, och bland västeråsarna efterlängttade, planfria passagen ner mot hamnen och Mälaren. Med utgångspunkt från det liggande planförslaget bör den föreslagna lösningen kunna inarbetas med ett relativt smidigt remissförfarande

Funktioner

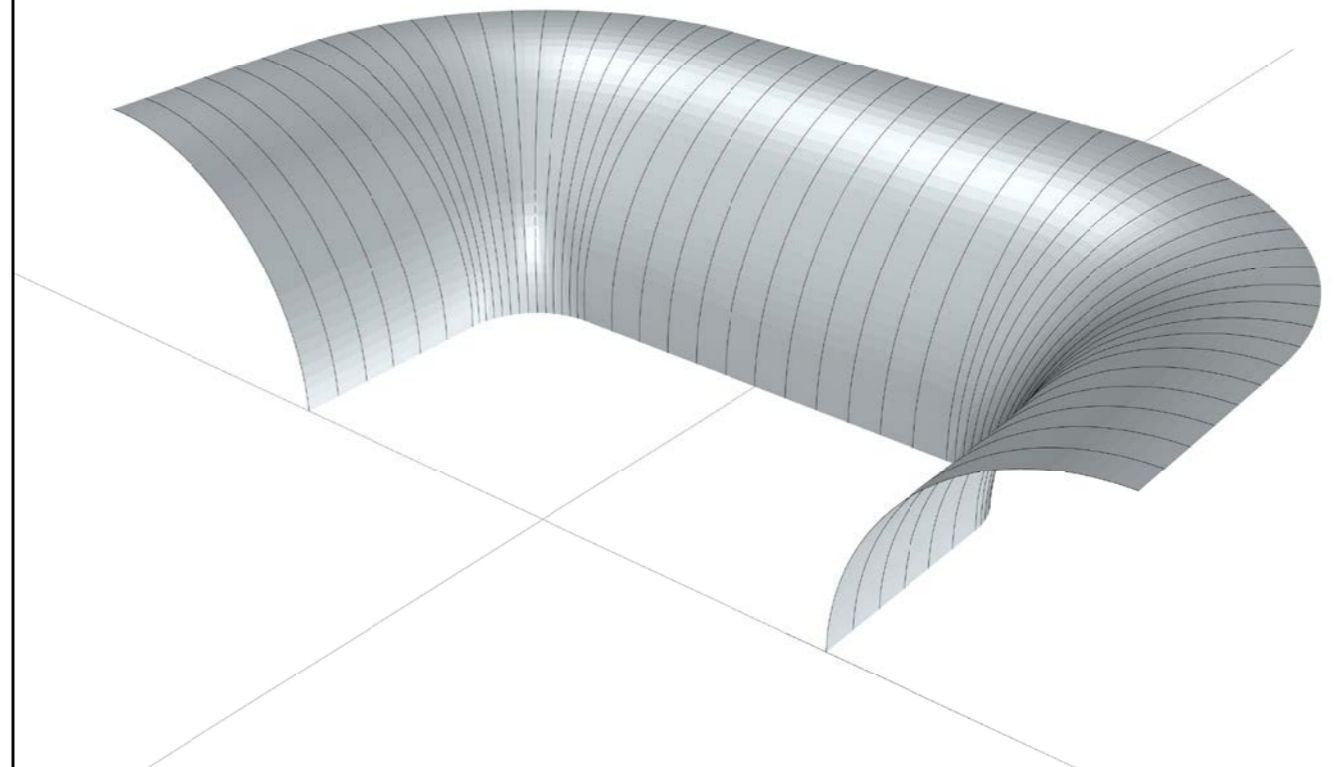
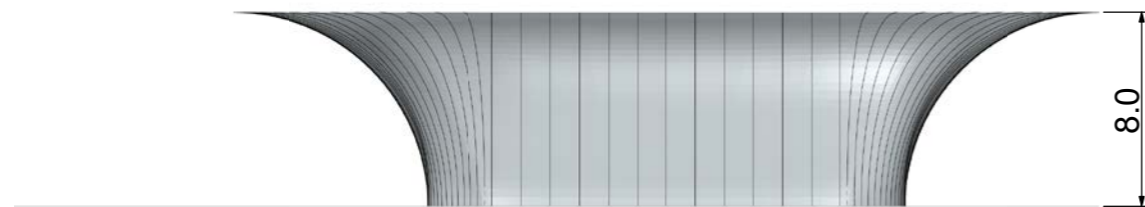
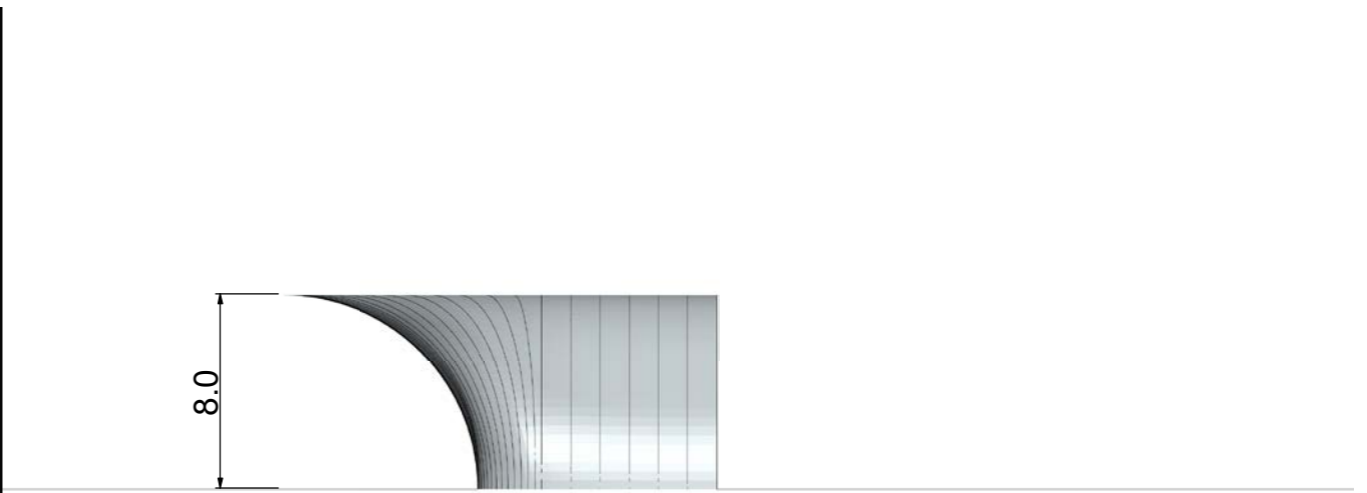
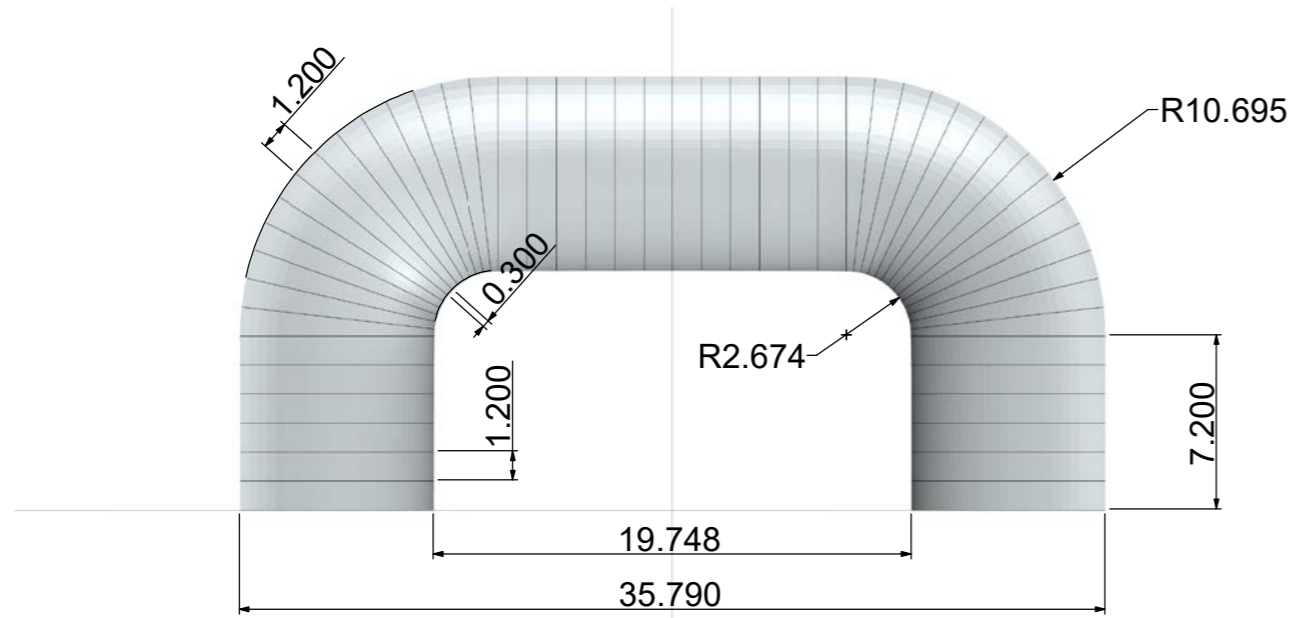
- Tre dubbelspår, vardera med ca 450 meter perronglängd, med möjlighet att förlängas till 520 meter
- Bussterminal placerad väderskyddad i terminalplanet med direkt uppgång till perrongerna. Utformas med en kör- och en angöringsfil, med ca 450 meter trottoarkant, i vardera riktningen, öster- respektive västerut.
- Bussfilerna i terminalplanet är helt fria från korsande gångtrafik.
- Ytterligare bussangöring, för mindre frekvent trafik, anordnas mellan resecentrets norra fasad och Södra Ringvägen. Här kommer även angöring för taxi och privatbilar samt korttidsparkering att finnas.
- I stationsplanet, mellan spår 1/2 respektive 3/4, och i direkt anslutning till uppgångarna från terminalplanet, reserveras en yta om ca 2 000 m² BTA för service och informationsändamål. Här uppförs byggnader av "inomhuskaraktär" i den omfattning som behövs för publika och kommersiella aktiviteter. Ytan är väl tilltagen vilket medger utrymme för ev. tillkommande behov i framtiden.
- Terminalplanet omfattar ca 36 000 m² och kan användas som ankomsthall, för kommersiella ytor, parkering för bil och cyklar, mm. och kan anpassas efter behov.
- I terminalplanet finns även möjligheter att tillskapa ett eller flera skyddsrum, som i fredstid skulle fungera bra som exempelvis cykelparkering.
- Det heltäckande taket medger att resenärerna rör sig torrskodda och väl skyddade inom hela resecentret.
- I såväl Östra Ringvägens som Kopparbergsvägens förlängning kommer generösa gång- och cykel-stråk, i markplan och utan nivåskillnader, att anordnas ner mot

Genomförande

Vid idéarbetet med RC 2.0 så har det väsentligaste varit att skapa en väl fungerande trafikanläggning såväl för resenärerna som för de aktörer som svarar för trafik och service. Vidare har fokus legat på att anpassa byggnationen till existerande och kommande byggnation. Men, utöver de primära målen, så har stor omsorg även lagts på ett tänkt genomförande och en anpassning till och samverkan med övriga delar av Projekt Mälarporten bl.a. genom att;

- Kv Sigurd kan planeras och uppföras fritt utan koppling till resecentret. Den ändrade layouten för resecentret medför även att det tillkommer ca 18 000 m² byggbar mark inom kvarteret.
- Resecentret kan, beroende på Trafikverkets planering, uppföras såväl före som efter eller samtidigt med övriga delar inom Mälarporten.
- Projektet kan genomföras etappvis, med ett minimum av provisorier, och med en byggtid på ca 5 år.
- Det planerade genomförandet garanterar full säkerhet för såväl resenärer som pågående trafik, samtidigt som minst 4 spår kommer att vara i drift under hela byggnationen.
- Befintlig stationsbyggnad och bussterminal i drift tills nya delar tas i drift.
- Byggnationen kan genomföras i väl definierade etapper med klara entreprenadgränser. Det senare innebär också klara gränser för ägande och ansvar.

Lanterniner
Måtsättning stor lanternin





MARKET

Coffee

Västerås Centralstation

Västerås Centralstation
Way out ↑

Västerås Centralstation
Way out ↑

Spår 1A 13:40 till Hagana Tåg 19:00 till Hälso sjukvård från stationen
Enköping Stockholm



Spår 1B 14:10 till Hagana Tåg 19:00 till Hälso sjukvård från stationen
Uppsala

Spår 1A 13:40 till Hagana Tåg 19:00 till Hälso sjukvård från stationen
Enköping Stockholm

Spår 1B 14:10 till Hagana Tåg 19:00 till Hälso sjukvård från stationen
Uppsala

PROJEKTSAMORDNING

reflex

Västerås Resecentrum 2.0

2023-05-04

