

NYHETER · VÄSTERÅS



NYTT PLANFÖRSLAG. Illustrationen visar hur den alternativa stationsbyggnaden skulle se ut från Kopparbergsvägen. ILLUSTRATION: CASTELLUM



LUJST OCH ENKELT. Stig och Mats vill se en lättnavigerad och trygg centralstation i Västerås.



INITIATIVTAGARE. Stig Selin framför den nuvarande stationsbyggnaden. FOTO: MICHAELA ERICZÉN

Alternativet: Så här skulle resecentrum kunna byggas

NYTT FÖRSLAG. Billigare och snabbare lösning för omdebatterade projektet

Stig Selin, som varit med i byggnationen av både Skrapan, VLT-huset, Kokpunkten och Steam Hotel, har tillsammans med Castellum tagit fram en alternativ plan för stationsområdet i Västerås.

– Jag brukar titulera mig själv som byggtknisk diplomat, säger Stig med ett leende när Västerås Tidning träffar honom och Mats Eriksson, vd för Castellum Mälardalen.

Vi träffas på Castellums kontor på 20:e våningen i Skrapan med direkt utsikt över stationsområdet.

Stig Selin är inflyttad västeråsare men numera utflyttad till Hallstahammar.

– Jag har jobbat som projekteringsledare på Skrapan och VLT-huset här i Västerås, sedan hamnade jag i Stockholm där jag bland annat medverkade i uppbyggnaden av TV4:s lokaler ute vid Frihamnen. När sen några tidigare kollegor, som jobbade på Kokpunkten, hörde av sig och behövde ha en installationssamordnare flyttade jag hem. När badet var klart började jag jobba med

Steam Hotel som blev ett heltidsuppdrag under i stort sett tio år, undantaget 2018 då jag parallellt jobbade som rådgivare åt Västerås Stad i samband med att det första detaljplaneförslaget för Mälarporten togs fram och på den vägen blev jag väl insatt i frågorna runt stationsområdet, berättar Stig.

Projekt Mälarporten är ett nästan 100 hektar stort område i centrala Västerås som omfattar stadsdelarna Kungängen och Ångsgärdet, men även delar av Östra hamnen, Lillåudden och Öster Mälarstrand.

– Mälarporten blir en ny, levande stadsdel med ett nytt resecentrum som blir en naturlig brygga mellan city, Mälaren och intilliggande områden. Området som tidigare präglats av industri ska

omvandlas med hållbarhet, innovation och nytänkande i fokus, skriver Västerås stad på sin hemsida.

Det är ett omfattande projekt som beräknas stå klart runt år 2045–2050.

– Under pandemin började jag titta på det här med det nya stationsområdet efter att ha hängt med i debatten om frågan, där det blir tydligt att västeråsarna inte riktigt har tagit till sig av det nuvarande förslaget, säger Stig och fortsätter:

– Jag ledsnade på korsord och sudoku och började jobba med det här istället. Vartefter har en plan vuxit fram och när jag kom fram till att det inte såg så dumt ut tog jag kontakt med Castellum och väl där lyckades jag även sälja in mina idéer.

Castellum har därefter uppdragit åt en arkitektbyrå att, tillsammans med Stig, ta fram illustrationer för en alternativ plan för stationsområdet.

– När Stig presenterade sin idé kände vi att det här kan bidra till att skapa ett bättre Västerås, så här vill vi att det ska vara, av flera olika an-

Jag ledsnade på korsord och sudoku och började jobba med det här istället.

ledningar. Då sa vi att vi kan hjälpa till att illustrera idén, men vi har egentligen ingen vinning av det här mer än att staden blir bättre, och det är inte så illa, säger Mats Eriksson på Castellum.

Den alternativa planen går under namnet RC 2.0 och skulle enligt Stig och Mats ta cirka fem till sju år att färdigställa. Byggnationen av den nya centralstationen kan genomföras etappvis och ha minst 3–4-spår i drift under hela tiden. Även befintlig stationsbyggnad samt dito bussterminal kommer att vara i drift tills motsvarande nya anläggningsdelar kan tas i bruk.

Planen går ut på att skapa

något inom det befintliga bangårdsområdet och få till en kompakt lösning som fungerar bra för resenärer. Kopparbergsvägen och Östra Ringvägen skulle då förlängas med dubbelriktade körfiler ner till Kungsängsgatan, parallellt med gång- och cykelbanor, utan nivåskillnader, ner till hamnområdet.

– Genom dessa förlängningar kommer Södra Ringvägen att avlastas och kan därför bli en mer utpräglad angöringsgata för trafiken till resecentrum.

Grundidén är ett upplyft betongdäck, cirka 4,5 meter över nuvarande marknivå. Däcket bär i sin tur spår, perronger samt ett välväderskyddande tak som täcker hela stationsområdet. Under taket, i ett centralt placerat stråk, finns funktioner för service och information till resenärer, allt skyddat för väder och vind.

Under betongdäcket med totalt sex stycken tågspår ska det finnas bussterminal och parkering, som enligt planen har plats för cirka 600 cyklar och 600 bilar. Lösningen är öppen och flexibel och för-

delningen mellan cykel- resp. bilplatser kan över tid anpassas till det aktuella behovet.

Konceptet ovan är i sig inte unikt, liknande lösningar har diskuterats, det unika är att idén är genomarbetad och anpassad till lokala förutsättningar så att västeråsarna kan få en fungerande helhetslösning säger Stig och Mats och belyser samtidigt vikten av den öppna sikten mellan de två våningarna, och att personer som vistas på och kring stationen ska känna sig trygga.

– Planlösningen blir väl sammanhållen med korta väderskyddade gångvägar vid byte av eller mellan olika färd sätt. Den tillgodoser också den länge diskuterade, och bland västeråsarna efterfrågade, planfria passagen ner mot hamnen och Mälaren.

Byggnadens tak har också optimala förutsättningar för att förses med solceller och utöver flera takfönster vill man även bygga en stor lanternin med central placering för att skapa ljusa och öppna ytor.

Michaela Ericzén
021-30 46 23
michaela@vasterastidning.se