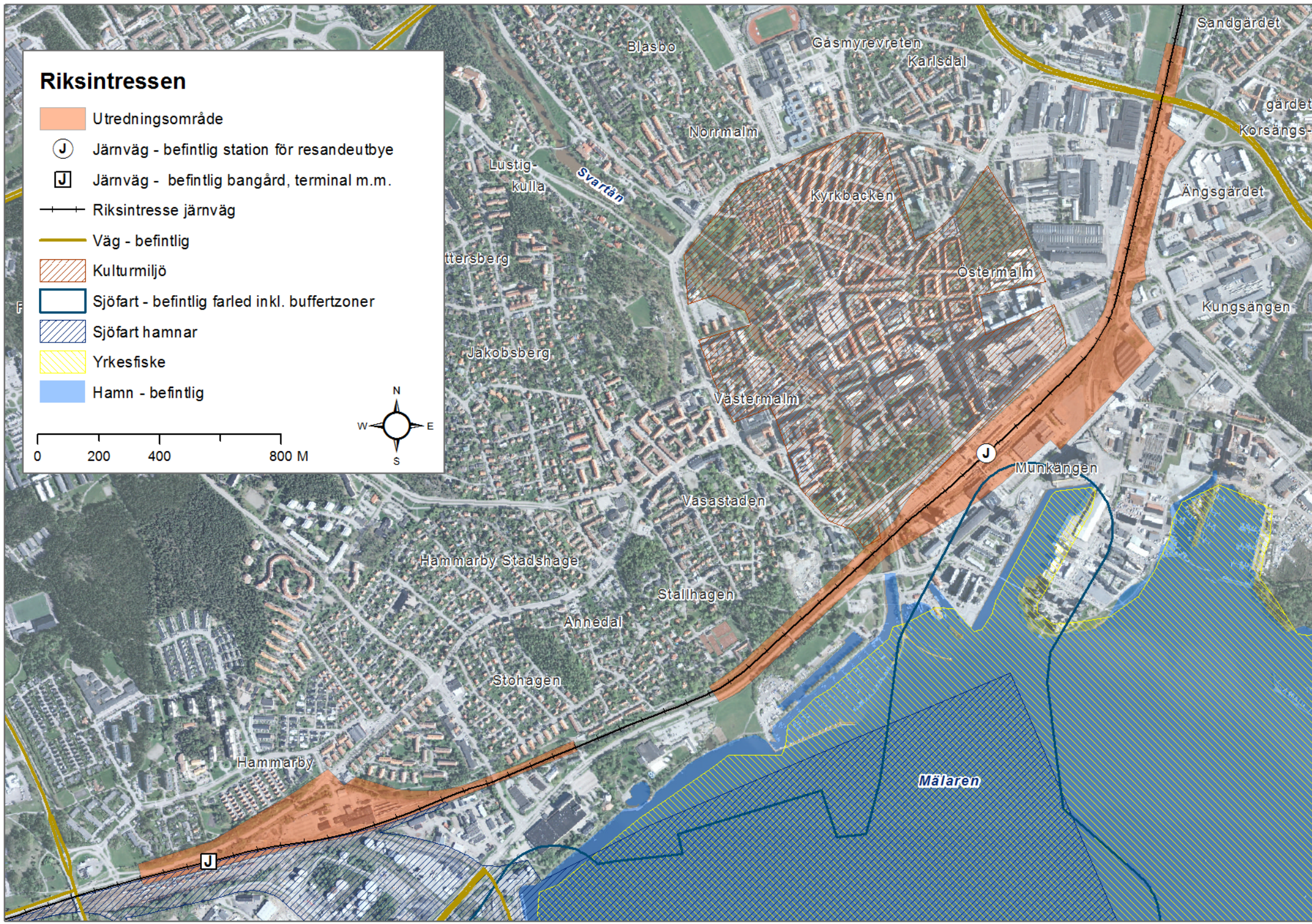
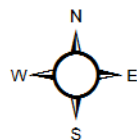


Riksintressen

- Utredningsområde
- Järnväg - befintlig station för resandeutbyte
- Järnväg - befintlig bangård, terminal m.m.
- Riksintresse järnväg
- Väg - befintlig
- Kulturmiljö
- Sjöfart - befintlig farled inkl. buffertzoner
- Sjöfart hamnar
- Yrkesfiske
- Hamn - befintlig

0 200 400 800 M



Miljöbeskrivning

Stadsbild

Förutsättningar och miljöbelastning

Västerås C/Pilgatan

Järnvägen utgör en markant korridor genom Västerås stad. Vid järnvägsstationen breder spårområdet ut sig till nio parallella spår. Vid resecentrum finns stationshuset och plattformar för resande. Här pågår liv och rörelse med ett myller av människor som väntar på tåg och bussar eller passerar i andra ärenden. I utkanterna av resecentrum är spårområdet mer kallt och öde till karaktären. Vid Pilgatan i öster och Svartån i väster minskar antalet spår till två.

Bebyggelsen söder om utredningsområdet består till största del av små industrier och kontor. Rött tegel dominerar som byggnadsmaterial. Här finns även tomma och öde ytor utan verksamhet. Dessa ytor utgörs huvudsakligen av grusade planer.

Norr om utredningsområdet dominerar centrumbebyggelsen med en blandning av kontor, affärer och bostäder. Byggnaderna består av flervåningshus av blandade byggnadstyper.

Västerut flyter Svartån genom centrum av Västerås på sin väg mot Mälaren. Längs Svartån finns det gång- och cykelvägar som kantas av parkmark med träd, gräsytor och blomsterplanteringar. Ån omges av grönytor både på östra och västra sidan.

Vid Svartåns västra strand, söder om järnvägen, börjar ett större park- och grönområde som sträcker sig cirka 500 meter längs järnvägen för att övergå i tennisbanor och idrottsplats vid Fridnässkolan. Även norr om detta ansluter järnvägen till ett grönområde. Park- och grönområdena har klassats som mycket värdefulla grönområden i Västerås Stads Översiktsplan 2026.

Länsstyrelsen har inventerat skyddsvärda träd i Västerås. Dessa finns söder om utredningsområdet längs Svartån och vid småbåtshamnen.

Se figur 24 för skyddsvärda träd och grönområden.

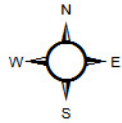


Figur 23 Plattformar med planskild passage

Grönområden

- Skyddsvärda träd
- Mycket värdefulla grönområden
- Utredningsområde

"Mycket värdefulla grönområden" är Västerås kommuns prioriterade grönområden inom ramen för Västerås OP 2026.



0 200 400 800 M



Depåområdet

Inom depåområdet ligger järnvägsspår som ett brett band i höjd med verksamheterna kring Jernhusen. Spårområdet smalnar av innan korsningen med Djuphamnsvägen i öster och vid Köpingsvägen i väster.

Sydöst om Depåområdets utredningsområde är Västerås hamn lokaliserad. Här domineras bebyggelsen av lagerlokaler och kemikaliecisterner. Det mest frekventa byggnadsmaterialet är metall och betong. Mellan byggnaderna går det järnvägsspår på flera ställen.



Figur 25 Depåområdet

Norr om Depåområdet finns bostadsbebyggelse med villor, radhus och flerfamiljshus. Åt nordväst skiljs depåområdet från bostadsbebyggelsen med Köpingsvägen. I nordöst gränsar flerfamiljsbostäderna direkt mot depåområdet.

Effekter

Västerås C

Området kring resecentrum och stationen ändrar inte karaktär genom planerad ombyggnation. Däremot kan breddningen av spårområdet västerut påverka stadsbilden och parkmiljön vid Svartån då fler broar byggs jämfört med idag. Breddningen sker främst åt söder vid ån vilket innebär att en del av parkområdet tas i anspråk för spår och brofästen. Längre västerut smalnar järnvägen av till från fyra till två spår. Spåren läggs i norra delen av befintligt spårområde vilket betyder att grönområdet längs järnvägens norra sida kan behöva naggas i kanten.

UA1, Tåguppställning Depåområdet Väster

Spårområdet breder ut sig norrut i ett område med en liknande karaktär som idag. Flytten av Köpingsvägen medför att grönområden mot bostadsområdena minskar.

UA2, Tåguppställning Depåområdet Öster

I och med utvidgningen av spårområdet norrut i den västra delen av depåområdet behöver parkmark vid bostadsområden tas i anspråk. I övrigt tillför utbyggnaden inget nytt inslag i stadsbilden.

UA3, Tåguppställning Pilgatan

Områdets karaktär förändras inte mycket genom att den nya utbyggnaden är likartad med det som finns inom området idag.

Boende, besökare och barriärer

Förutsättningar och miljöbelastning

Västerås C/Pilgatan

Området kring resecentrum och norr om detta utgör en central del av Västerås stad där närboende och besökare passerar och uppehåller sig under i stort sett hela dygnet. Här finns ett stort utbud av målpunkter inom området, såsom affärer, verksamheter, arbeten samt påstigning för tåg och bussar. Boende finns norr och nordväst om utredningsområdet.



Figur 26 Planskild passage, Pilgatan

Utredningsområdet och spårområdet ligger som en bred barriär mellan stadens centrum i norr samt industriområden, verksamheter och Mälaren i söder. Detta innebär att områdets västra och östra utkanter är väl trafikerade av genomfartstrafik i söder- och norrgående riktning. Utredningsområdets karaktär som resecentra medför att det omgärdas och innefattar trafik av olika slag.

Omgivande vägar är bland annat Södra Ringvägen, Björnövägen och Kungsängsgatan. Korsande vägar för att passera utredningsområdet är Pilgatan och Hamngatan i öster respektive väster. E18 passerar i öster. Dessa vägar har stora trafikflöden. En mindre passage finns vid Pressverksgatan. Bussterminalen som ligger öster om stationsbyggnaden ger upphov till frekvent busstrafik.

Gång- och cykelstråk löper bland annat längs Södra Ringvägen och Kungsängsgatan. Möjlighet att passera under järnvägen för dessa trafikanter finns längs med Pilgatan i öster och Hamngatan i väster. Det finns även en gångbro för fotgängare över spårområdet genom stationsbyggnaden. Gångbron är inte öppen dygnet runt.

Det finns således fyra möjligheter att passera utredningsområdet; via Pilgatan, via Hamngatan, via Pressverksgatan och via gångbron vid resecentrum. Cyklister som kommer söder- eller norrifrån får ta en omväg för att ta sig förbi eller genom stationsområdet. För bilister finns möjlighet att parkera söder om stationsområdet och använda gångbron för att ta sig till resecentrum. Ingången till stationsområdet sker i huvudsak från dess norra sida.

Västerås Stad har i fördjupad översiktsplan för stationsområdet uttryckt sin vilja att underlätta för gående och cyklister samt resande med kollektivtrafik. Stationsområdets barriäreffekt ska minskas genom att bygga bort den barriär som spårområdet och omgivande strukturer innebär. Detta ska ske genom att bland annat bygga två nya gång- och cykelpassager under järnvägen.

Depåområdet

Depåområdet används inte av allmänheten. Det finns ingen målpunkt för allmänheten att nå inom området på grund av dess industrikaraktär. Däremot omges området av bostadsområden i norr samt industri och verksamhet i söder. Omgivande större vägar är Köpingsvägen i norr och Djuphamnsvägen i öster. Utredningsområdet med järnvägen utgör en barriär mellan norr och söder. Passage sker via Djuphamnsvägen och Hammarbybron i väster.



Figur 27 Depåområdet

Effekter

Västerås C

Passagen via Pressverksgatan försvinner. I övrigt påverkar inte byggande av nya spår och plattformar tillgängligheten till och från stationsområdet samt möjligheterna att passera genom utredningsområdet. Det kommer inte heller att påverka kommunens ambitioner att minska barriäreffekterna i området. Däremot kommer ombyggnationerna att förbättra och tydliggöra tillgängligheten inom spårområdet och resecentrum. De nya plattformarna byggs för att underlätta resandet.

UA1, Tåguppställning Depåområdet Väster

Nya tåguppställningsspår i västra delen av depåområdet medför ingen förändring av möjligheterna att passera förbi depåområdet.

UA2, Tåguppställning Depåområdet Öster

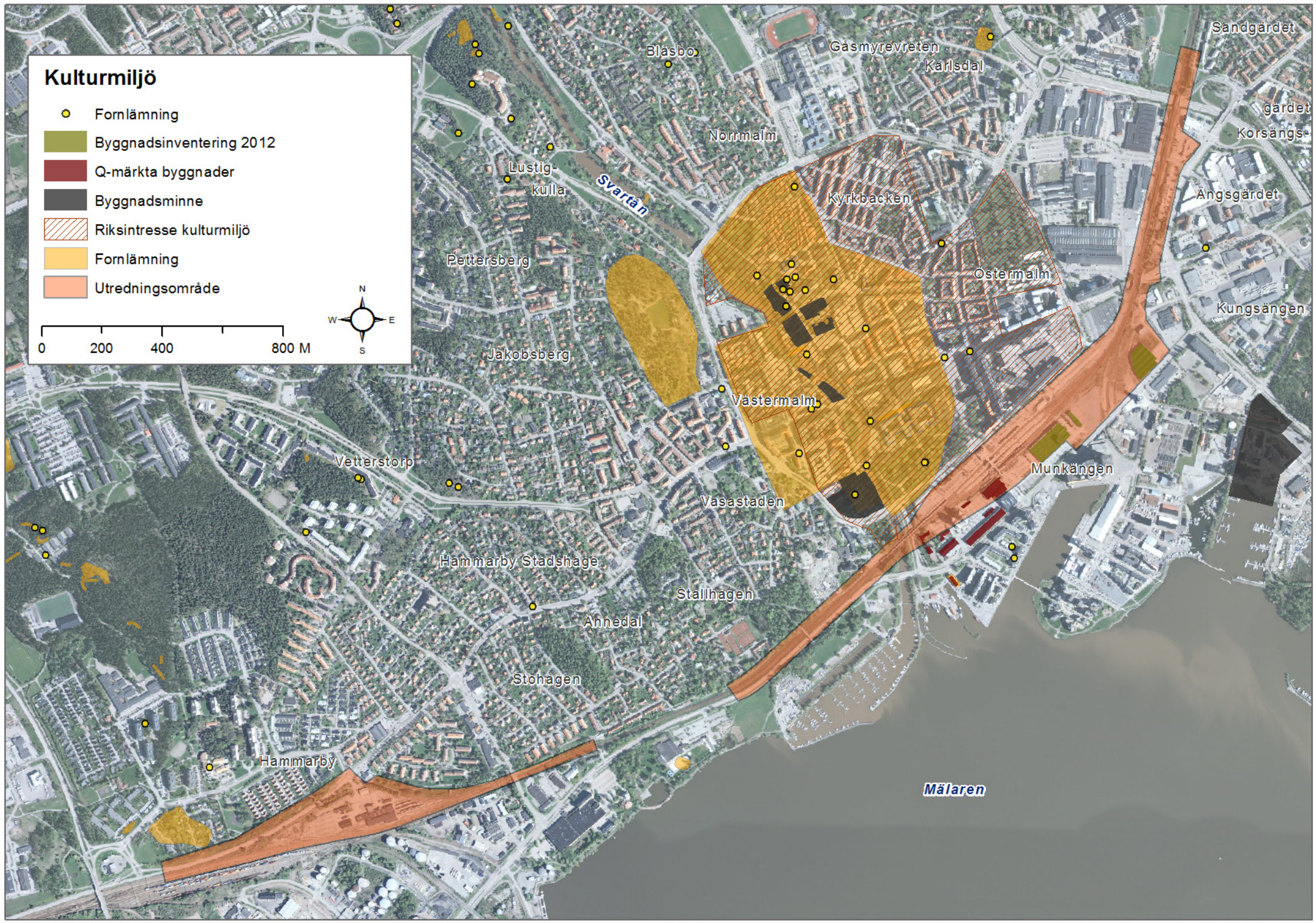
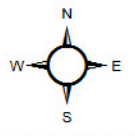
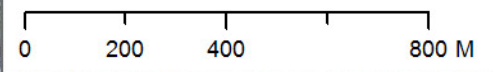
Nya tåguppställningsspår i östra delen av depåområdet medför ingen förändring av möjligheterna att passera förbi depåområdet.

UA3, Tåguppställning Pilgatan

Passagen via Pressverksgatan försvinner. I övrigt kommer inte möjligheterna att passera området att förändras.

Kulturmiljö

- Fornlämning
- Byggnadsinventering 2012
- Q-märkta byggnader
- Byggnadsminne
- ▨ Riksintresse kulturmiljö
- Fornlämning
- Utredningsområde



Kulturmiljö och byggnader

Förutsättningar och miljöbelastning

Västerås C/Pilgatan

Utredningsområdet för Västerås C gränsar mot riksintresse för kulturmiljö. En del av riksintresset sträcker sig in i parkområdet läng Svartåns västra strand som är beläget inom utredningsområdet. Riksintresset omfattar de centrala delarna av Västerås och ger uttryck för Västerås stad som stiftsstad och residensstad präglad av medeltida lämningar, regleringen under 1600- och 1700-talet samt industrialismens samhällsbyggande under 1800-talets slut och 1900-talets början.

I detaljplanen Östrahamnen och kv Sigurd m.m. från 2000, har ett flertal byggnader q-märkts på grund av sitt kulturhistoriska värde eller för att de är stadsbildsmässigt värdefull bebyggelse. Syftet med q- märkningen är att skydda byggnaderna mot rivning eller förhindra att fasaderna förvanskas.

Under 2012 genomfördes en byggnadsinventering av stationsområdet. Två av de inventerade byggnaderna ligger inom utredningsområdet Västerås C/Pilgatan, på fastigheterna Sigurd 3 och Ångpannan 9 (sporthall).

Sigurd 3 har bedömts ha miljöskapande värde: Byggnaden är solitärt placerad i området och visar upp bebyggelsens årsringar på ett pedagogiskt sätt.

Ångpannan 9 har bedömt ha miljöskapande värde: Byggnaden harmoniserar med industribebyggelsen i området och förstärker upplevelsen av järnvägens tidigare sträckning.

Det finns inga fornlämningar registrerade inom utredningsområdet.

Se karta kulturmiljö figur 28.

Depåområdet

Inga kulturmiljövärden eller fornlämningar är lokaliserade inom eller i närheten av utredningsområdet.

Effekter

Västerås C

Inom utredningsområdet för Västerås C närhet finns fyra byggnader som är skyddade mot rivning. Ingen av dessa byggnader blir direkt berörda vid eventuell ombyggnation av spåren. Men spårområdet kommer närmare flera av byggnaderna.

UA1, Tåguppställning Depåområdet Väster

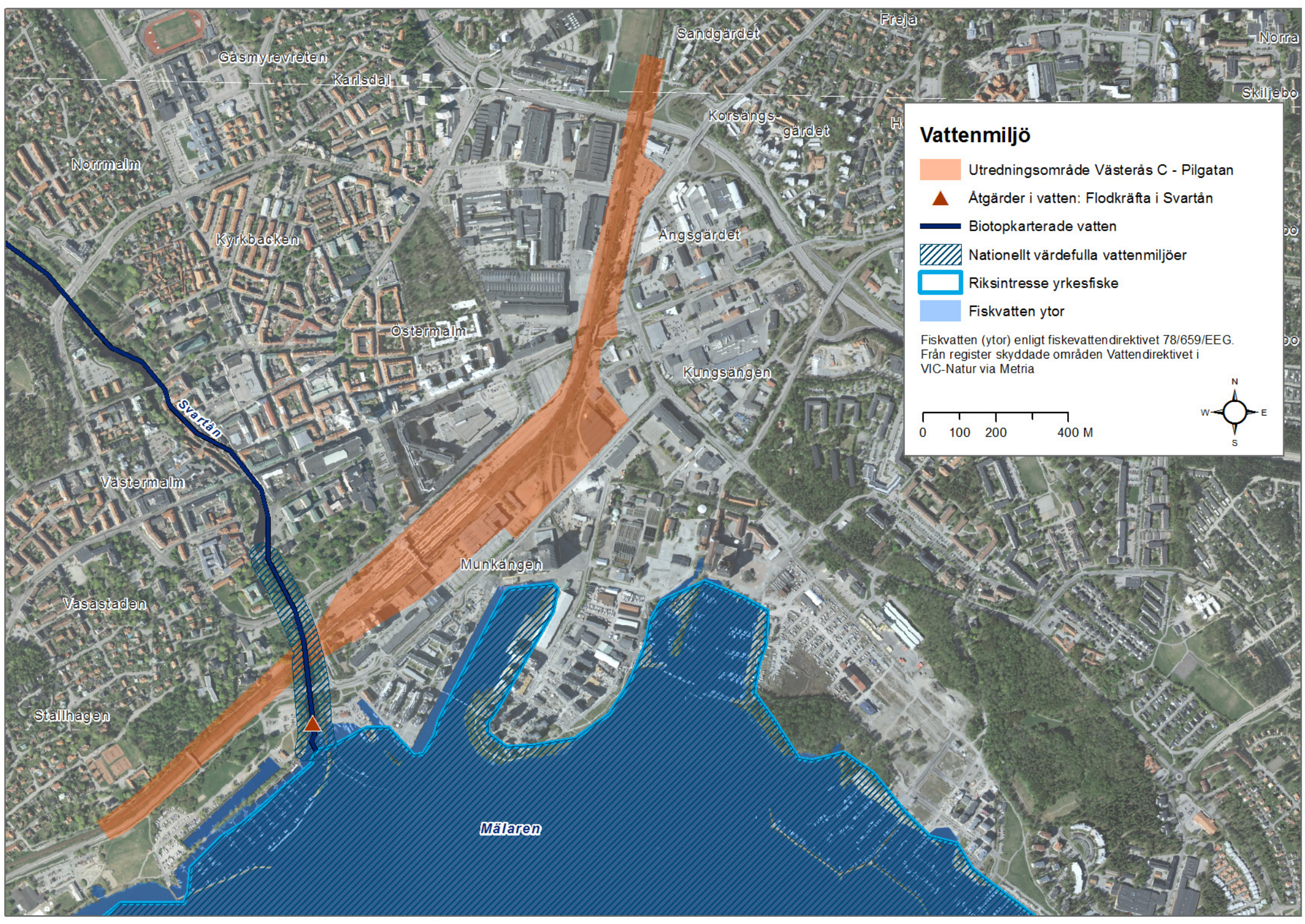
Inga kulturmiljövärden berörs av utredningsområdet.

UA2, Tåguppställning Depåområdet Öster

Inga kulturmiljövärden berörs av utredningsområdet.

UA3, Tåguppställning Pilgatan

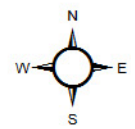
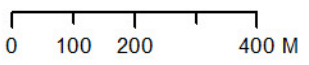
Två byggnader på fastigheterna Sigurd 3 och Ångpannan 9, kan bli påverkade av utredningsalternativ 3.



Vattenmiljö

- Utredningsområde Västerås C - Pilgatan
- Åtgärder i vatten: Flodkräfta i Svartån
- Biotopkarterade vatten
- Nationellt värdefulla vattenmiljöer
- Riksintresse yrkesfiske
- Fiskvatten ytor

Fiskvatten (ytor) enligt fiskevattendirektivet 78/659/EEG.
Från register skyddade områden Vattendirektivet i
VIC-Natur via Metria



Vatten

Förutsättningar och miljöbelastning

Karta med vattentema finns i figur 29 Vattenmiljö.

Ytvatten

Svartån rinner genom stationsområdets västra del. Ån omges av promenadstråk och parkmark. Järnvägen passerar över ån på en cirka 20 meter bred bro med två spår i bredd. Befintlig bro måste av ålder och säkerhetskäl bytas ut till år 2030. Ån mynnar i Mälaren, i Västerås hamnområde.

Svartån, delen ”Svartån mellan Västeråsfjärden/ Mälaren och Skultuna” omfattas av miljökvalitetsnormer. Vattendragsdelen har en god kemisk ytvattenstatus (om man undantar kvicksilver). Ytvattenstatusen avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar uppnår inte god kemisk ytvattenstatus. Avsikten är att halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenförekomsten inte bör öka till 2015, i förhållande till 2009 års statusklassificering.

Den ekologiska statusen är otillfredsställande på grund av bland annat övergödning. Det kommer att kräva flera åtgärdsinsatser under en längre tid innan vattenförekomsten uppnår god ekologisk status. Arbetet med planering, genomförande av åtgärder och att åtgärdens effekt uppnås kommer att ta tid, och därför har vattenförekomsten fått tidsfrist till 2021.

Mälaren ligger söder om utredningsområdena och utgör recipient för vatten från utredningsområdena och Svartån. Mälaren utgör skyddsområde för ytvattentäkt.

”Mälaren – Västerås hamnområde” omfattas av miljökvalitetsnormer. Hamnområdet har en måttlig ekologisk potential och uppnår inte god kemisk ytvattenstatus.

Övergödning är en orsak till att god ekologisk status inte kan uppnås. Det kommer att kräva flera åtgärdsinsatser under en längre tid innan vattenförekomsten uppnår god ekologisk status. Det är därför tekniskt omöjligt att åtgärdernas effekt uppnås till 2015. Vattenförekomsten har därför fått tidsfrist till 2021.

Miljökvalitetsnormen för polyaromatiska kolväten (PAH) överskrids i hamnområdet. Även om åtgärder genomförs är bedömningen att det kommer att ta tid att uppnå miljökvalitetsnormerna med hänsyn till de

föroreningar som finns och det är först år 2021 som man kan förvänta sig att god kemisk ytvattenstatus kan uppnås. Vattenförekomsten omfattas därför av ett undantag i form av tidsfrist till år 2021. Motivet är att det i dagsläget är tekniskt omöjligt att genomföra åtgärder som minskar koncentrationerna av de förorenande ämnena i vattenförekomsten till 2015.

Inom utredningsområdet för Västerås C finns en före detta å som kallas Lillån. Ån har kulverterats och byggts över i omgångar. Dess historiska sträckning ligger enligt gamla kartor under järnvägen strax väster om spårharpan.

Fiske

Mälaren är utpekad som särskilt värdefull för fisk och fiske. Mälaren utgör riksintresse för yrkesfisket.

Svartåns nedre lopp är viktig som lek miljö för ett flertal fiskarter. Enligt vattenplan för Västerås stad är Svartån ett artrikt vattendrag med stor potential för ökat sportfiske.

Dagvatten

Järnvägsmark utgörs till största del av genomsläpplig mark där nederbörd rinner ned i marken och bildar dräneringsvatten. Dräneringsvattnet fångas ofta upp i dräneringsledningar. Från dräneringsledningar kopplas det vidare till dagvattensystemen.

Dräneringsvatten från järnvägen för i första hand med sig vattenlösliga föroreningar men även partikelbundna föroreningar kan följa med. Hur stor del av föroreningarna som lakas ut i dräneringsvattnet beror på faktorer såsom andelen finjord, geohydrologiska förhållanden i området, regnets pH, föroreningarnas vattenlöslighet etc. Föroreningsnivåerna varierar mellan olika platser. I dräneringsvatten från bangårdar är föroreningshalterna generellt högre. En nyanlagd banvall med betongslipers medför generellt mindre föroreningar till dräneringsvattnet.

Föroreningsspredning från järnväg till omgivande miljö uppkommer normalt på grund av slitage av tåg, spår och banvall vid drift och underhåll.

Utredningsområdet för Västerås C ingår i ett större avrinningsområde som tar emot dagvatten från stora delar av Västerås



Figur 30 Järnvägsbro över Svartån

tätort. Två större dagvattenledningar löper genom planområdet, med utlopp i Mälaren. Mälaren ligger knappt 200 meter från utredningsområdet som närmast.

I depåområdet finns två korsande dagvattenledningar i utredningsområdets västra och östra delar. Dagvattnet avrinner från bostadsområdena norr om depåområdet. Även detta dagvatten leds ut i Mälaren. Här är avståndet till Mälaren större, cirka 400 meter som närmast.

Båda utredningsområdena ligger omgivna av en miljö med stor andel hårdgjorda ytor och en avrinningssituation som är beroende av allmänna dagvattenledningar som leder iväg dagvattnet.

Dräneringssystemet för Västerås C och depåområdet kopplas till dagvattenledningar i en eller flera anslutningspunkter. Dagvattensystemens funktion beror av vattenståndet i Mälaren. Vid mycket höga vattenstånd kan vatten dämna upp i dagvattenledningar och även i dräneringssystemet för Västerås C.

Grundvatten

Grundvattnet inom utredningsområdena används inte för vattentäkt och är inte skyddat. Närheten till Mälaren innebär att grundvattnet ligger relativt ytligt i utredningsområdena.

Effekter

Västerås C

Järnvägsbron över Svartån behöver bytas ut och breddas. Fyra nya broar med ett spår vardera kommer att byggas för att ersätta befintlig bro. Breddningen sker främst söderut. De nya broarna påverkar inte fisket. Befintlig gång- och cykelbro över Svartån måste rivas och byggas upp i nytt läge.

Projektet medverkar inte till utökade hårdgjorda ytor. Dräneringsvatten ansluts till befintligt dagvattensystem. Dagvattenhanteringen och risken för dämning och översvämning inom utredningsområdet i sin helhet ingår i kommunens framtida projekt enligt fördjupad översiktsplan för Västerås stationsområde.

Grundvattnet kan komma att påverkas vid eventuella djupa schakter och ledningsomläggningar.

UA1-U2, Tåguppställning Depåområdet

Inget vattendrag berörs.

Anläggande av tåguppställningsspår innebär inga tillkommande hårdgjorda ytor. Dräneringsvatten ansluts till befintligt dagvattensystem. Dagvattenhanteringen kommer att ses över i samråd med Västerås kommun.

Grundvattnet kan komma att påverkas vid eventuella djupa schakter och ledningsomläggningar.


UA3, Tåguppställning Pilgatan

Inget vattendrag berörs.

Projektet medverkar inte till utökade hårdgjorda ytor. Dräneringsvatten ansluts till befintligt dagvattensystem. Dagvattenhanteringen och risken för dämning och översvämning inom utredningsområdet i sin helhet ingår i kommunens framtida projekt enligt fördjupad översiktsplan för Västerås stationsområde.

Grundvattnet kan komma att påverkas vid eventuella djupa schakter och ledningsomläggningar.

Översvämning i Mälaren

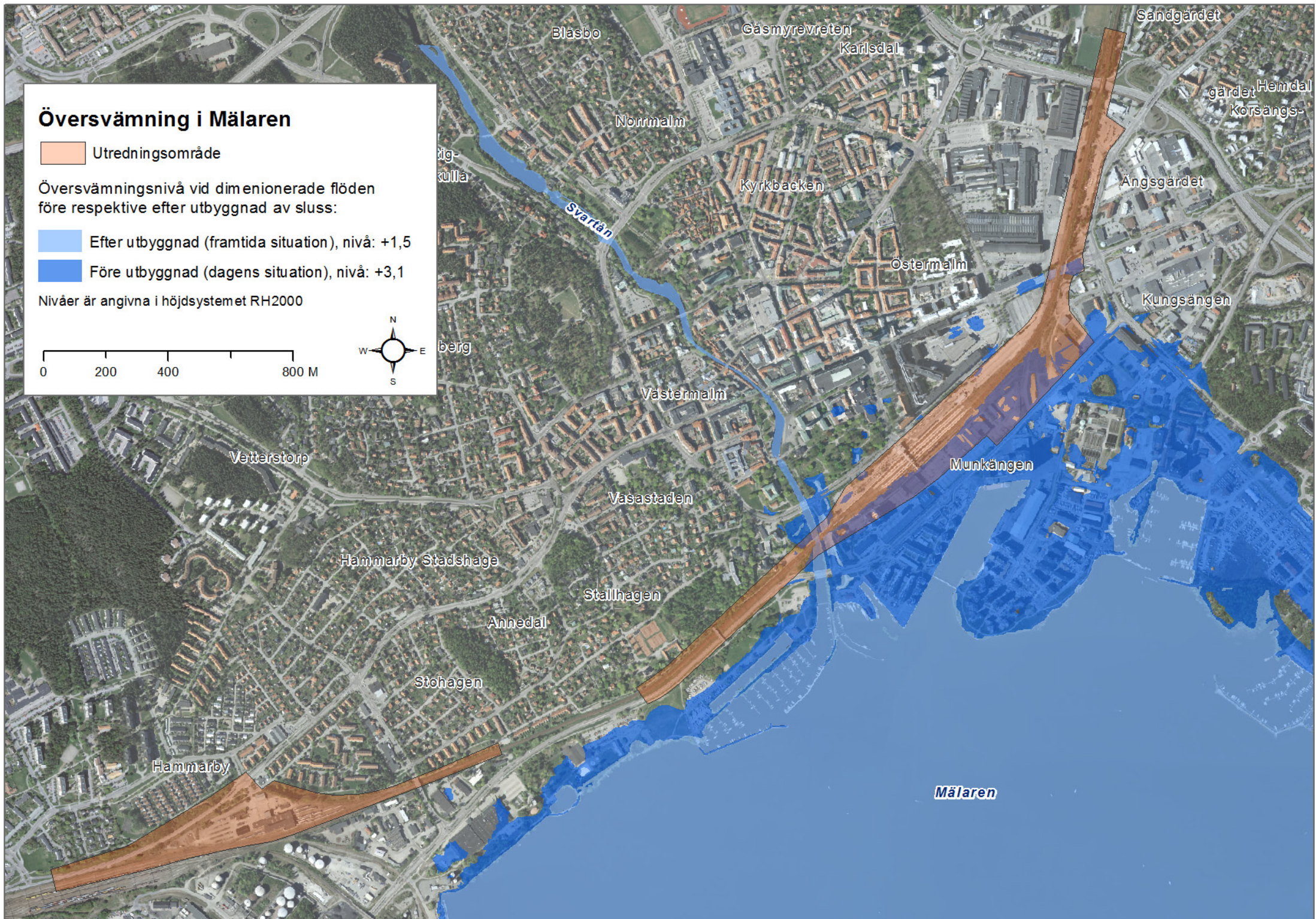
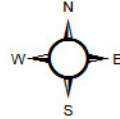
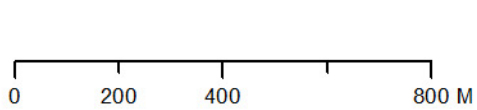
 Utredningsområde

Översvämningarnivå vid dimensionerade flöden
före respektive efter utbyggnad av sluss:

 Efter utbyggnad (framtida situation), nivå: +1,5

 Före utbyggnad (dagens situation), nivå: +3,1

Nivåer är angivna i höjdsystemet RH2000



Klimat och översvämning

Förutsättningar och miljöbelastning

Ett förändrat klimat innebär varmare medeltemperatur och extremare väder med höga flöden och översvämningar till följd. Detta påverkar många samhällsfunktioner såsom dagvattenhantering, föroreningsspredning, dricksvattenförsörjning, fysisk planering och hantering av avloppsvatten. Översvämningssrisker beror av närheten till vattendrag men även hur avrinningsituationen och dagvattenhanteringen ser ut i området.

För Västerås stad utgör närheten till Mälaren en risk för översvämning. I figur 31 Översvämning visas en karta med översvämningssområde för Mälaren vid högsta dimensionerande flöde. Detta område sträcker sig upp över utredningsområdet för Västerås C och tåguppställningsområde vid Pilgatan. För utredningsområdet vid depån finns ingen risk för översvämning.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har i ett regeringsuppdrag analyserat och bedömt konsekvenserna av en översvämning i Mälaren för olika samhällssektorer. En av slutsatserna är att risken för översvämning är hög eftersom

tillrinningen till Mälaren kan vara högre än den kapacitet som finns att tappa vatten från Mälaren. Fram till dess att en ökad tappningskapacitet eller att förebyggande och beredskapshöjande åtgärder av mycket stor omfattning har genomförts kvarstår den höga risken.

För att kunna tappa av Mälaren snabbare och effektivare planerar Stockholms stad att bygga om Slussen i Stockholm. Planeringsarbetet har påbörjats. År 2020 väntas den nya regleringen av Mälaren tas i drift enligt Stockholms stad.

För järnvägen genom Västerås stad finns även en ökad risk för översvämning vid mycket intensiva regn. Järnvägen ligger i en miljö med mycket hårdgjorda ytor och en avrinningsituation som är beroende av att allmänna dagvattenledningar kan leda iväg dagvattnet. Se vidare i avsnittet om dagvatten.

Effekter

I rapporten "Översvämningssrisker i fysisk planering" som är ett samarbete mellan länsstyrelserna i Mellansverige, finns rekommendationer för markanvändning vid fysisk planering. Enligt dessa bör man endast lokalisera infrastruktur av stor betydelse, såsom järnväg, i markområden med låg sannolikhet för översvämning. Det innebär markområden som inte hotas av 100-årsflöde eller högsta dimensionerande flöde.

Västerås C

Vid Västerås C minskar risken för översvämning betydligt i framtiden, efter utbyggnad av Slussen. Se karta i figur 31 Översvämning. Endast en mindre del av området är översvämningsskänsligt vilket innebär att det ligger inom riskzonen för att dagvattensystem förväntas dämvas av vatten från Mälaren. Detta innebär att vid situationer med extrem nederbörd eller höga vattenstånd kommer det inte att finnas något fungerande avvattningsystem i ledningsnätet i översvämningsskänsliga områden.

UA1, Tåguppställning Depåområdet Väster

Alternativet ryms inom område med låg sannolikhet för översvämning, både med och utan ombyggnad av Slussen.

UA2, Tåguppställning Depåområdet Öster

Alternativet ryms inom område med låg sannolikhet för översvämning, både med och utan ombyggnad av Slussen.

UA3, Tåguppställning Pilgatan

Tåguppställningen i alternativet ligger inom område som påverkas positivt av en ökad avtappning vid Slussen. Endast en mindre del av området är översvämningskänsligt vilket innebär att det ligger inom riskzonen för att dagvattensystem förväntas däckas av vatten från Mälaren.

Luft

Förutsättningar och miljöbelastning

I Västerås stad är luftkvaliteten förhållandevis god enligt fördjupad översiktsplan för stationsområdet. Stadens geografiska läge ger bra förutsättningar för luftomväxling och att föroreningar ventileras bort. Trafiken är den största källan till luftförorening. I båda utredningsområdena finns hårt trafikerade gator och vägar. Inga miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

Tågtrafik ger upphov till generell småluftutsläpp. De luftutsläpp som sker kommer framför allt från slitage av spår- och tågmateriel. Under senare år har partikelutsläpp från tågtrafik uppmärksamats men detta är oftast ett problem i inneslutna tunnelmiljöer.

Effekter

Västerås C

Ombyggnationerna innebär inga förändrade luftutsläpp, förutom tillfälligt under byggtiden, och inte heller någon påverkan på luftomsättningen. Trafikverket arbetar långsiktigt för att energieffektivisera transportsektorn. Genom att öka kapaciteten på järnvägen finns förutsättningar för att öka tågtrafiken och därmed minska vägtransporterna.

UA1, Tåguppställning Depåområdet Väster

Effekterna blir desamma som för Västerås C.

UA2, Tåguppställning Depåområdet Öster

Effekterna blir desamma som för Västerås C.

UA3, Tåguppställning Pilgatan

Effekterna blir desamma som för Västerås C.