



PLANPROGRAM FÖR STADSUTVECKLING FINNSLÄTTEN

Plannummer PP37
Västerås 2020-06-08



VÄSTERÅS STAD

KONTAKT

KUNGSLEDEN AB

Box 1187 • 721 29 Västerås

Telefon 021-40 44 91 • Mobil: 070-532 19 71

www.kungsleden.se

KONTAKTPERSON: Krister Johansson

krister.johansson@kungsleden.se

VÄSTERÅS KOMMUN

Västerås stad

Stadsbyggnadsförvaltningen • 721 87 Västerås

Telefon 021-39 12 54

www.vasteras.se

KONTAKTPERSON: Hans Larsson

hans.larsson@vasteras.se

TOVATT ARCHITECT & PLANNERS AB

Hallvägen 21 • 121 62 Johanneshov

G:a Tullgatan 3 • 632 20 Eskilstuna

Tel: 08-759 00 50 • Mobil: 070-641 98 25

www.tovatt.com

KONTAKTPERSON: Johannes Tovatt

johannes.tovatt@tovatt.com



Skiss, Finnslätten våren 2019



Skiss, Finnslätten hösten 2019

Sida 4	1.0 INTRODUKTION
	1.1 Bakgrund och process
	1.2 Stadsutveckling, planprogram och målbild
	1.3 Avgränsning
Sida 7	2.0 STADSUTVECKLING FINNSLÄTTEN
	2.1 Finnslätten i sitt sammanhang
	2.2 Finnslätten idag
	2.3 Finnslätten i framtiden
	2.4 Illustrationsplan 1:7500
	2.5 Det hållbara Finnslätten
	2.6 Ett framtida sammanhang
	2.7 Strukturprinciper
Sida 17	3.0 GRÖN + SOCIALA STRUKTUR
	3.1 Grönstruktur idag
	3.2 Stadsrum
	3.3 Grönstrukturplan
	3.4 Referenser
Sida 21.....	4.0 MOBILITET
	4.1 Kollektivtrafik idag
	4.2 Angöring idag
	4.3 System
	4.4 Kollektivtrafik
	4.5 Mellanhastighet
	4.6 Angöring
	4.7 Byte av färdssätt
	4.8 Lugna Gatan
	4.9 Övriga gator
Sida 31.....	5.0 VERKSAMHETER + BLANDNING
	5.1 Befintliga fastigheter
	5.2 Skala
	5.3 Funktioner
	5.4 Boende
	5.5 Verksamheter
	5.6 Viktiga funktioner
Sida 37.....	6.0 GENOMFÖRANDE
	6.1 Befintliga byggnader och Grönstrukturer
	6.2 Fastigheter och ägande
	6.3 Kvarternamn och ägande
	6.4 Möjliga framtida tomter
	6.5 Ny kvartersstruktur och befintliga byggnader
	6.6 Finnslättns omvandling
	6.7 Löparspår + Promenadrunda
	6.8 Utbyggnad och försörjning
	6.9 Fastigheter och avtal/avslutsord

1. INTRODUKTION

1.1 Bakgrund och process

Finnslätten byggdes upp som ett nytt verksamhetsområde i stadens utkanter under 60-talet. Den tidens planering-sideal var att industrier och verksamheter skulle flyttas ut från Västerås centrala delar, från kv. Mimer, Östermalm och Kopparlunden. Omlokaliseringen till Finnslätten innebar att företagen kunde bygga nya ändamålsenliga verkstäder och lokaler, i en ren och grön miljö. Avståndet till staden service och våra bostadområden innebar en förskjutning mot mer biltransporter.

Finnslätten har passerat sin glansperiod och har idag tappat sin förmåga att attrahera framtidens medarbetare. Byggnader är omoderna, är inte ändamålsenliga och har inte uppdaterats utseendemässigt på lång tid. Området i sin helhet ger inte stöd för daglig rekreation, grundläggande behov av restauranger och förtäring. Det saknas även service och andra inrättningar som underlättar för Finnslättnens ”invånare” i det dagliga livet. Exempel är dagligvaruhandel, förskola, träningsmöjligheter mm.

Kommunikationer mellan Resecentrum och Finnslätten ses idag som ett stort problem. Det finns behov av välfungerande och hållbara logistiklösningar inom Finnslätten. Det finns idag begränsningar i elförsörjningen för större nyetableringar på Finnslätten.

Idag arbetar ca 5 000 personer på Finnslätten. I framtiden bedöms det kunna bli mellan 15-40 000 personer.

Under hösten 2018 tog Kungsleden och ABB initiativ till att skapa en Vision för Finnslätten, i samverkan med Västerås stad och Mälardalens högskola: ”Finnslätten blir en ny stadsdel som attraherar högteknologiska företag, utbildning och forskning i världsklass med en intressant och framtidsbetonad mix av verksamheter, bostäder och service. Finnslätten skapar ökade flöden av besökare och ett internationellt intresse, samt höjer attraktiviteten i området och i Västerås stad som helhet.”

Utgångspunkterna för visionsarbetet är att:

”Finnslätten ska bli en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare”.

Detta har brutits ner till följande mål för Finnslätten:

- Skapa en plats för företag som skapar långsiktiga och hållbara värden
- Attrahera medarbetare och locka talanger
- Integrera forskning och utbildning med företagens utveckling
- Erbjuder hållbara och tillgängliga inom- och utomhusmiljöer
- Bli en plats som gör det enkelt att arbeta och leva

Arbetet med Visionen leds av en styrgrupp med representanter för gruppen ovan, breddad med representanter för Northvolt, Bombardier, Westinghouse och ABB-gymnasiet. Som processtöd i arbetet fungerar Evidens.

Under Visionen för Finnslätten verkar olika arbetsgrupper; Mobilitet och logistik, Forskning och utbildning, Hälsa och service, samt Stadsutveckling Finnslätten.

Workshops stadsutveckling finnslätten: Mål

Den förväntade slutprodukten är en ”Övergripande, strukturerande och hållbar plan som ger underlag för framtida utveckling på kort och på lång sikt”. Den ska vara väl förankrad och vägleda oss att ta rätt beslut vid varje givet tillfälle.

Workshops stadsutveckling Finnslätten: Tidplan och teman

Fyra WS under hösten 2019.

"GRÖNA OCH SOCIALA STRUKTURER"	2019.10.11
"TRAFIK OCH RÖRELSE"	2019.11.01
"VERKSAMHETER OCH BLANDNING"	2019.11.22
"SAMMANFATTNING OCH REVISION"	2019.12.13

UPPFÖLJNINGSMÖTE/REVIDERINGAR	2020.02.14
-------------------------------	------------

- Slutdokument; tematiska planer och kartor, diagram, illustrationer och beskrivningar.
- Detta dokument har bearbetats under vintern och våren 2020 till ett planprogram.

Medverkande

- Krister Johansson & Daniel Westergren, KUNGSLEDEN
- Lars Åkerstedt & Daniel Asplund, ABB FASTIGHETER
- Johannes Tovatt & Aron Swartz, TOVATT ARKITEKTER/SWECO
- Camilla Goliath (Håkan Svärd), STADSLEDNINGSKONTORET
- Erika Kurberg, MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSFÖRVALTNINGEN
- Magnus Karlsson, TEKNIK- OCH FASTIGHETSFÖRVALTNINGEN (TFF)/MEX
- Lars Wiberg, TFF/PARK OCH NATUR
- Jimmy Heimersson & Jenny Bergström, TFF/GATA
- Anna Bärgård & Anders Einarsen, MÄLARENERGI AB
- Hans Larsson, STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

INTRODUKTION

1.2 Stadsutveckling, planprogram och målbild

Stadsutveckling Finnslätten

Målet med arbetet har varit att skapa en övergripande och hållbar plan som ger underlag för framtida utveckling av Finnslätten på kort och lång sikt. Planen ska vara väl förankrad och vara vägledning för att kunna ta rätt beslut vid varje givet tillfälle.

Arbetet har bedrivits i en arbetsgrupp med bred förankring inom Västerås stad, i samverkan med Kungsleden och ABB.

Arbetsgruppen har under hösten 2019 genomfört fyra workshops med olika teman, samt ett sammanfattande möte i februari 2020.

Stadsutveckling Finnslätten redovisar en framtida hållbar struktur för området, baserat på ett sammanfattande resultat från workshops. Omvandlingen av Finnslätten kommer att ske gradvis och över många år och i ett sista avsnitt ges en övergripande bild av hur och i vilken ordning omvandlingen av området kan ske.

Stadsutveckling Finnslätten har så långt möjligt utformats i samklang med Vision Finnslättns olika arbetsgrupper.

Underlag till Stadsutveckling Finnslätten

Fastighetsägarna har låtit göra en resvaneundersökning bland verksamma inom Finnslätten och med ett stort deltagande, nästan 800 personer.

Samma målgrupp har också fått svara på en enkät om hälsa, service och utbud, som ska öka förståelsen för vad som saknas och vad som behöver utvecklas för att attraktionskraften ska höjas på Finnslätten. Även här var deltagandet stort, med nästan 700 svarande. Resultatet av dessa undersökningar presenteras kort på denna sida.

Planprogram för Stadsutveckling Finnslätten

Planen för Stadsutveckling Finnslätten har omarbetats till detta planprogram.

Byggnadsnämnden gav den 26 mars Stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta ett planprogram.

Målbild

Syftet med planprogrammet är:

- att övergripande klarlägga hur Finnslätten kan utvecklas till en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare.
- att vara väl förankrat och ge vägledning för att kunna ta rätt beslut vid varje givet tillfälle.

Planprogrammets målgrupp är både verksamheterna på Finnslätten och Västeråsarna i allmänhet. Planprogrammet ger möjlighet till offentligt samråd med alla berörda. När planprogrammet godkänts av byggnadsnämnden i Västerås blir det ett kommunalt planeringsunderlag som underlättar det framtida genomförandet.

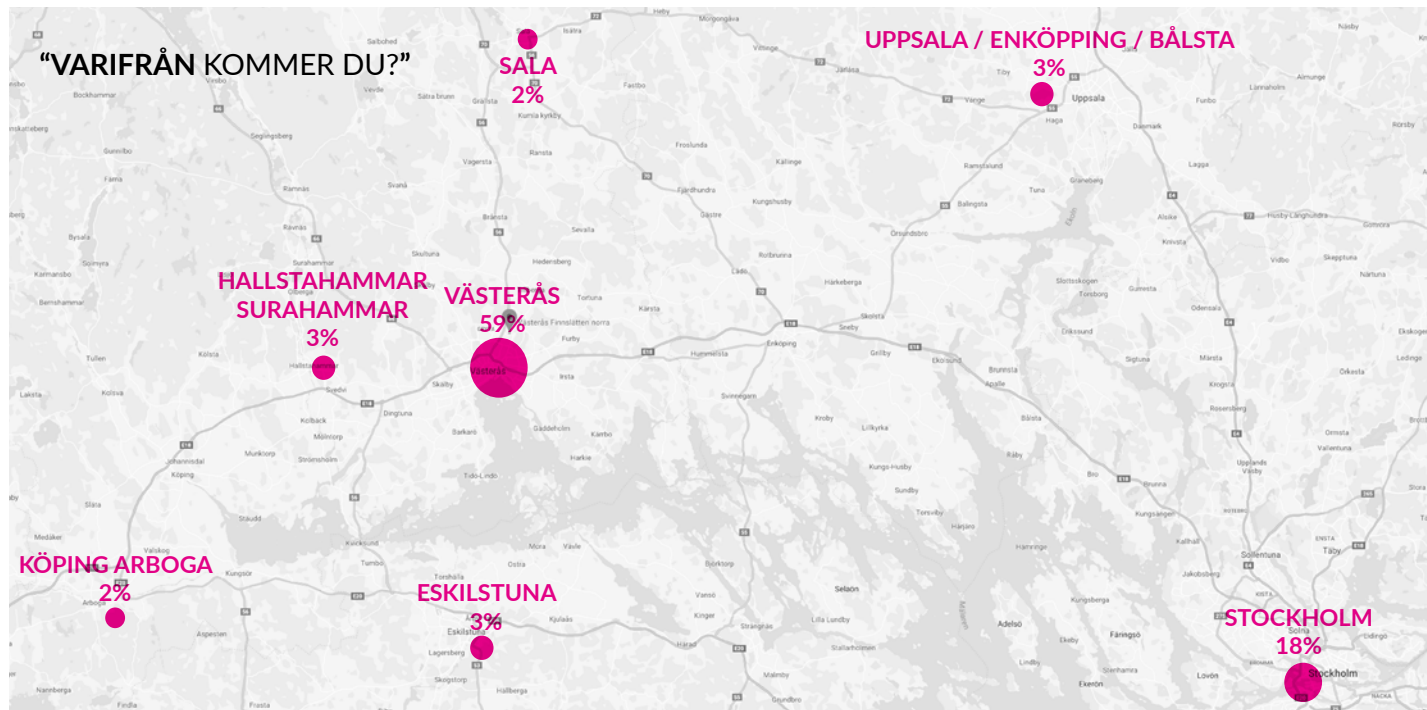
Processen kring ett planprogram är inte formellt reglerat i Plan- och bygglagen (PBL). I detta fall genomförs ett helt digitalt samråd under 2, 5 månader. Synpunkter sammanställs och redovisas och kan ge upphov till bearbetningar av planprogrammet.

Bedömningen är att byggnadsnämnden kan ställa sig bakom det färdiga planprogrammet i under hösten 2020.

“Vad vill folk i Finnslätten?”

Högst rankade önskemål i alla delar av enkäten (snittsvar inom parantes):

- INOMHUSGYM (78,4)
- SITTMÖJLIGHETER ATT ÄTA MEDHAVD MAT, PARKOMRÅDEN (77,9)
- KAFÉ (77,2)
- FOOD COURT (75,7)
- FOOD TRUCKS (71,3)
- NAPRAPAT/KIROPRAKTOR (70,8)
- FLER GÅNG- OCH CYKELBANOR (70,8)
- FLER CYKELSTÄLL (69,6)
- TÄTARE KOLLEKTIVTRAFIK (67,9)
- POSTOMBUD/PAKETHANTERING (64,1)



SAMMANSTÄLLNING FRÅN RESEUNDERSÖKNING

Fastighetsägarna har som underlag för arbetet låtit göra en resvaneundersökning bland verksamma inom Finnslätten och med ett stort deltagande, nästan 800 personer. Undersökningen visar att huvuddelen av de verksamma kommer från Västerås (59%) och Stockholm (18%). De flesta kommer till Finnslätten med egen bil eller med cykel. **Ur Planuppdrag, Västerås 2020-03-17**

Miljökonsekvensbeskrivning

Den sammantagna effekten av hela planprogrammets genomförande bedöms preliminärt kunna ge en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 3 § miljöbalken (MB). Den sammavägda bedömningen är dock att inte genomföra en strategisk miljöbedömning i samband med planprogrammet, utan sådana föreslås upprättas för kommande detaljplaner om dessa bedöms innebära en "betydande miljöpåverkan".

Motivet för detta ställningstagande är;

Markanvändningen har stöd i Västerås Översiktsplan 2026. Stora delar av Finnslätten är idag redan planlagda för verksamheter, kontor och i vissa delar även för skola, genom Dp 1266 från 2003.

I samband med detaljplanen för Västerås 3:69 (Dp 1877), gjordes bedömningen att genomförandet av denna skulle innebära betydande miljöpåverkan och en strategisk miljöbedömning upprättades. Analogt med detta kommer blivande detaljplaner, som ex för ABB:s verksamhetsområde i norra delen, sannolikt innebära betydande miljöpåverkan. Detta meddelades i byggnadsnämndens positiva planbesked till fastighetsägaren i mars 2019.

Utvecklingen av Finnslätten är inne i ett mycket dynamiskt skede, och det är idag svårt att förutse vilka nya eller förändrade verksamheter som kommer att finnas här och i vilken utsträckning dessa har stöd i gällande detaljplan. Exempelvis kommer ett eventuellt nytt tågläge prövas i en detaljplan, vilken kan innebära betydande miljöpåverkan. Det kan också gälla det fall en ny skola, som inte har stöd i gällande detaljplan, lokaliseras inom området.

INTRODUKTION

1.3 Avgränsning

Några viktiga frågor behandlas i särskilda sammanhang och arbetsgrupper och kan inte få sin lösning inom ramen för planprogrammet. Planprogrammet visar dock hur dessa frågor får sin plats och sammanhang inom Finnsläätten.

Tågläge Finnsläätten

Ett önskemål som framkommit i resvaneundersökningen är en snabbare förbindelse från Stockholm till Finnsläätten, genom att vissa regionaltåg skulle stanna vid Finnsläätten. Frågan bedrivs i en särskild grupp, Mobilitet och Logistik, med Evidens som sammankallande. Stadsutveckling Finnsläätten visar var ett tågläge skulle kunna lokaliseras inom området, för att kunna göra bästa nytta i transportlogistiken kring och i Finnsläätten. Planens utformning är flexibelt utformad och möjliggör andra lösningar för effektiva persontransporter till och från området.

Lundadeponin

Deponin upptar ett 35-40 ha stort område i östra delen av Finnsläätten. Deponin drevs av Västerås stad under perioden 1953-1968. Avfallsvolymen beräknas vara över en miljon kubikmeter. Stadens inriktning är att deponin ska täckas över. Hur och när detta ska genomföras, och vilken markanvändning som är möjlig efter att deponin täckts över, utreds av en särskild projektgrupp under ledning av stadsledningskontoret.

Utbyggnadsmöjligheter i norra Finnsläätten, med hänsyn till vattentäkten

Fastigheterna Västerås 3:17 och 3:18 är belägna öster om Bombardiernas tågverksamhet vid järnvägen. De ägs av ABB Fastigheter AB och för tillfället utreds möjligheterna att omvandla denna råmark till ett 55-60 ha stort verksamhetsområde. Eftersom stora delar av fastigheterna ligger inom den tertiära skyddszonen kring grundvattentäkten i Badelundaåsen, och att grundvattenströmmarna går mot åsen, gör Mälarenergi idag den bedömningen att en planläggning blir svår att genomföra. Arbetet drivs vidare genom fastighetsägarens plankonsulter och expertis inom geoteknik, geohydrologi och miljökonsekvenser. Området är utpekad som verksamhetsområde i ÖP 2026, och det skulle innebära en minskad markreserv för verksamheter om planen inte kan genomföras. Behovet av eleffekt

För att kunna utveckla Finnsläätten är det viktigt att kunna tillgodose behovet av eleffekt, och då krävs omfattande insatser lokalt, regionalt, samt på stamnätetsnivå. Temporära åtgärder kommer att möjliggöra viss utökning av effekten från 2022. Omfattande insatser på lokal- och regionnät planeras att ske 2024-2027. Full utväxling kapacitetsmässigt möjliggörs dock först efter att Svenska Kraftnät genomfört sin planerade spänningsökning från 220 kV till 400 kV. Detta sker tidigast 2028.

En mer detaljerad beskrivning finns på sid 44.



Campustorget, vy mot söder. Tidig skiss från 2019. Rendering: Tovatt

2. STADSUTVECKLING

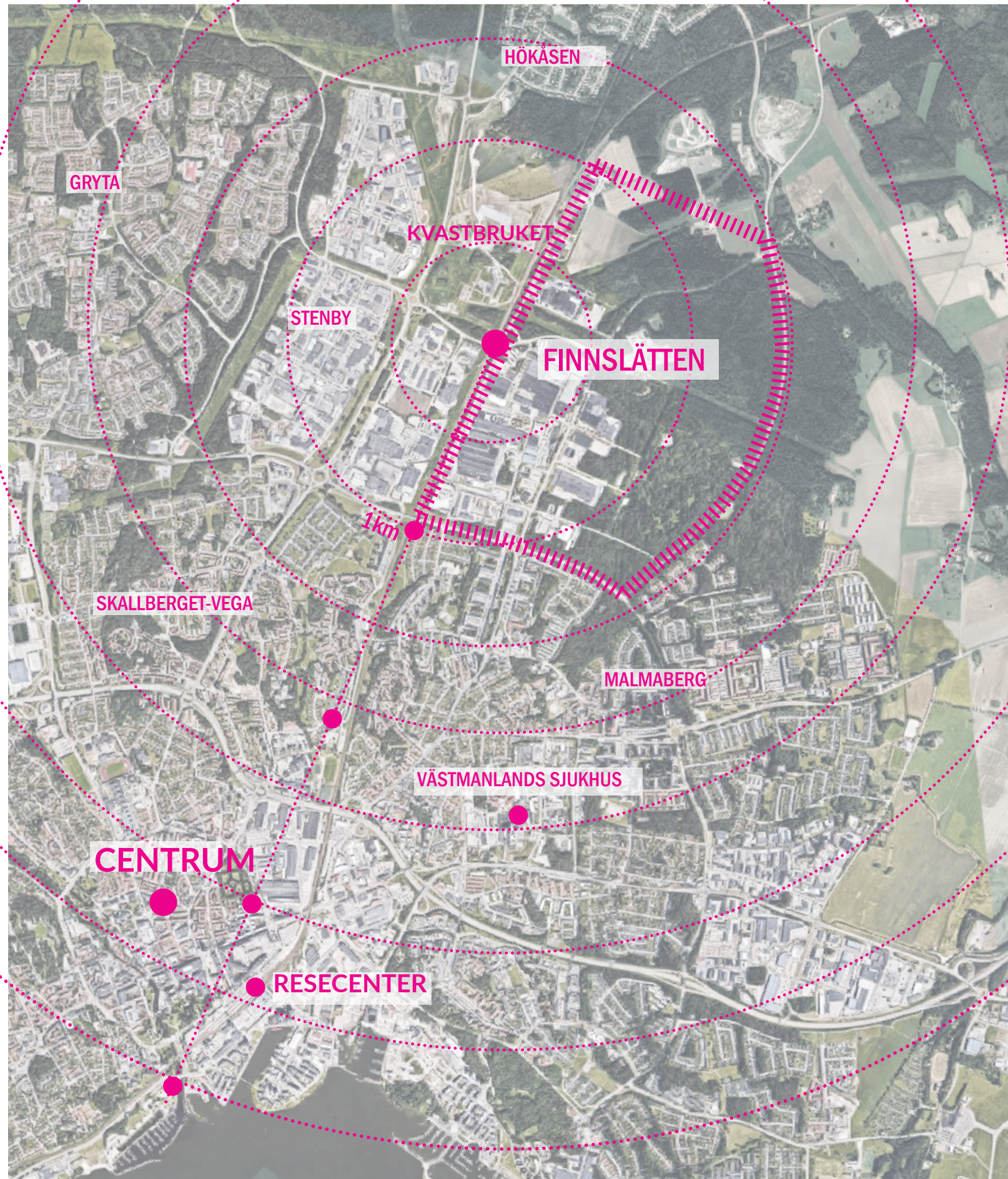
2.1 Finnslätten i sitt sammanhang

Finnslätten som arbetsplats och campusområde verkar i en global och regional kontext. Företag och institutioner är globala och samarbetar i nätverk. Många som kommer till Finnslätten för att arbeta gör det för kort tid i projekt, ensamma och med familjer. De som har Finnslätten som arbetsplats bor i ett stort område med pendlare från regionen, nationellt och internationellt. Det ställer stora krav på en mångfald av olika typer av resmönster, boendeformer och servicefunktioner för att möta olika behov. Det är samtidigt en möjlighet till att skapa en inspirerande miljö för arbete med liv under veckans alla dagar och olika tider på dygnet.

Finnslätten ligger strategiskt regionalt utmed leder och spårrområden, med goda möjligheter till hög kapacitet på elförsörjning. Området har potential att erbjuda riktigt stora tomter nära kollektivtrafik och service, vilket ger en unik grund för att skapa ett kluster kring både kunskap i en persontät miljö och mer storskalig produktion.

I Stadsutveckling Finnslätten stärks området som en del av Västerås och utvecklas som en del av staden. Området ska vara en resurs för alla och dra nytta av sitt läge i Västerås. Detta nås inte genom en enskild strategi utan genom en mångfald av strategier. Ett exempel på detta är att gång, cykel och rekreationsstråk ska knytas samman bättre med omkringliggande områden. Ett annat exempel är att publika funktioner som har ett upptagningsområde utöver de som till vardags vistas i Finnslätten, placeras inom området. Förutom att dessa strategier bjuder in Västeråsare, så ger det även möjlighet att etablera funktioner till stöd för campusområdet, vilket inte Finnslätten självt kan försörja.

Området ligger strax utanför Västerås centrum intill, men utanför, Norrleden, Västerås ringled och intill spåret mot Stockholm. Idag är området inte inkluderat i Västerås stadsväv men däremot väl kopplat med buss och bil, samt relativt enkelt att nå med cykel.



Finnslätten och centrala Västerås

STADSUTVECKLING

2.2 Finnslätten idag

Beskrivning av området

Finnslätten är ett utpräglat arbetsplatsområde med stora avstånd, där utformningen av de publika rummen domineras av bilen, vilket ger begränsade möjligheter för gående.

I söder avgränsas området av Norrleden som övergår i Österleden i öster. Staden upplevs sluta innan man når in i Finnslätten. Gång- och cykelkopplingar i tunnlar kopplar ihop mot staden, men det är långa avstånd mellan händelser. Lugna Gatan är ett centralt stråk genom området som även kopplar direkt mot centrala Västerås och upplevs som en transportled snarare än en gata.

I väster definieras området av järnvägsspåret. Detta skapar en tydlig barriär mot Stenby. En utmaning för utvecklingen av framtidens Finnslätten blir att bättre utnyttja spåret som en resurs, samtidigt som kopplingar till Stenby och staden väster om Finnslätten förbättras. Stenby och Tunbytorp har potential att bli en del i utvecklingen av framtidens Finnslätten.

I öster avgränsas området av Tillbergaleden och ett stort deponiområde - Lundatippen. Längre österut ligger Bjurhovdaskogen med motionsspår, Badelunda Naturresevat och stadens vattentäkt i Fågelbacken med sina vattenskyddsområden. Dessa naturområden är en stor resurs för Finnslätten vad gäller rekreation och andra ekosystemtjänster, men ställer samtidigt stora krav på dagvattenhantering mm inom området. Tillbergaledens framtida funktion som viktig transportled kommer att öka vägens barriäreffekt vilket måste hanteras för att kunna utnyttja naturområdets potential till fullt.

Mot norr avgränsas området av natur med fragmenterade kopplingar och barriärer som spårområden, motorbanor mm. På lång sikt bedöms Västerås växa ytterligare norrut och kopplingar till Hökåsen och Tillberga kommer att öka i vikt.

Området försörjs idag av två huvudkopplingar som går som ett kors genom området. Lundaleden i östvästlig riktning och Lugna Gatan i nordsydlig riktning. En utmaning är att hantera en bibehållen och förbättrad försörjning för transporter med att minimera dess barriäreffekter.

Kulturmiljö och befintlig bebyggelse

Stadsantikvarien har tillsammans med stadsbyggnadsantikvarien, gjort en övergripande inventering av områdets kulturmiljövärden.

Fornlämningar

Det finns ett fåtal kända fornlämningar inom Finnslätten. Dessa utgörs av små punkter i landskapet, belägna i naturmark. Inför kommande detaljpanelläggning och vid bygglov där sådana områden tas i anspråk, ska kontakt tas med länsstyrelsen för att samråda om det krävs en arkeologisk utredning.

Byggnader

Vissa byggnader har arkitektoniska kvalitéer, avseende sin arkitektoniska stil och i sitt materialval. Flera byggnader är tidstypiska för sin tid från 1960- tal fram till 1990-tal. Exempel på byggnader med fina kvalitéer är Alstoms byggnad på Turbovägen och ABB-gymnasiet vid Lugna Gatan. Karaktäristiskt för området är att ett flertal byggnader är uppförda i rött tegel och att de har placerats relativt långt in från gatan.

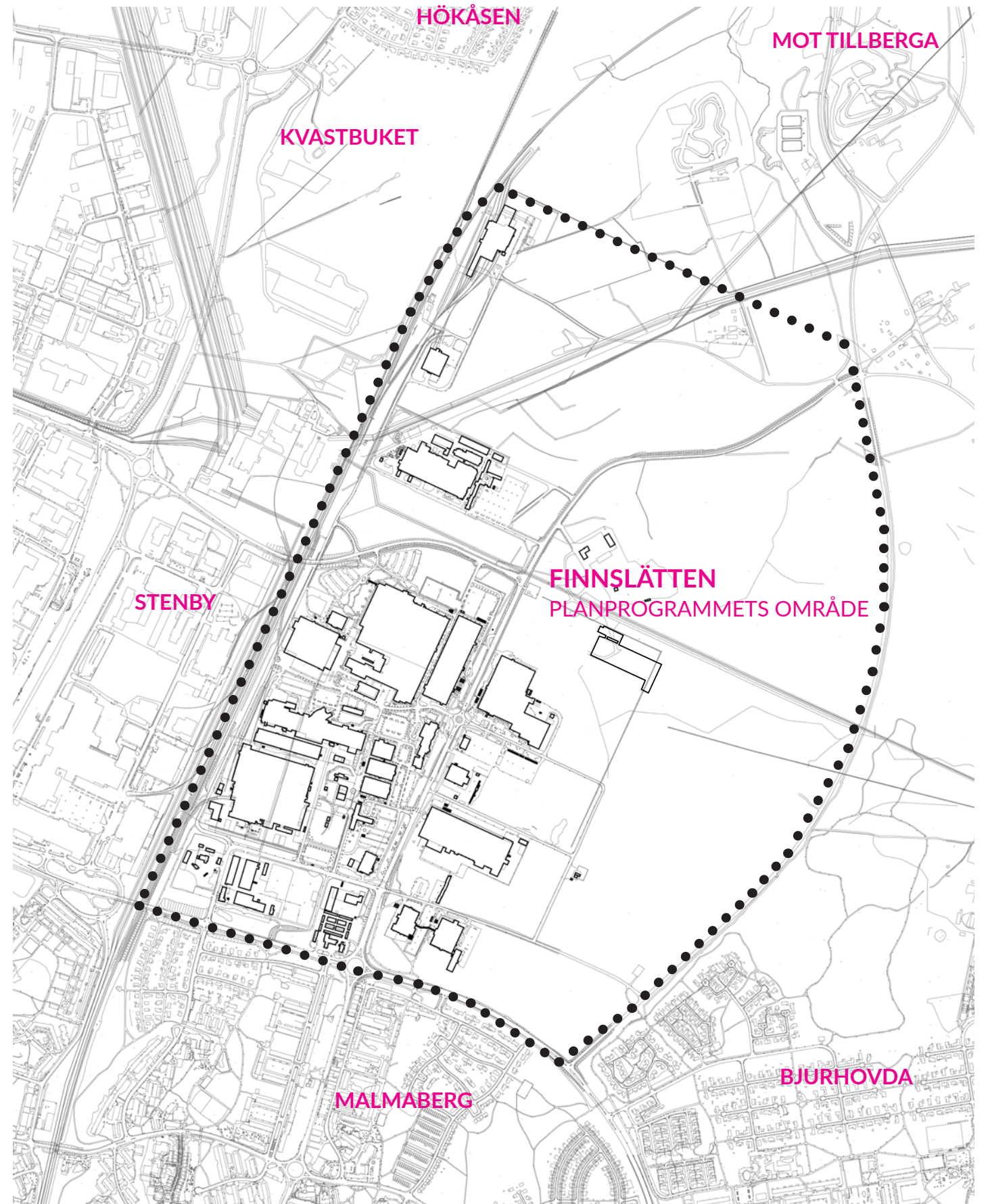
Områdets karaktär

Finnslätten har byggts i ett tidigare vidsträckt skogsområde. Öster om området finns stora skogspartier kvar.

Inom delar av Finnslätten, särskilt i den norra delen, finns små "öar" av småkuperad mark med tallskog och berg i dagen som ett avläsbart drag och karaktärsdrag att värna för framtiden. På sid XX finns beskrivet några enkla riktlinjer för utformning av blivande bebyggelse och viktiga stadsrum.

Markföroreningar

Idag finns ingen samlad bild av markföroreningssituationen inom Finnslätten. Undersökningar har gjorts inom olika fastigheter inför planläggning, byggnationer och schaktarbeten. För tillfället pågår en utredning om klorerade lösningsmedel inom området, men resultatet av denna är inte klar. Inom ramen för detta planprogram ges ingen samlad bild av markföroreningarna. Inriktningen är att behov av markundersökningar och eventuella efterbehandlingsåtgärder, beskrivs i samband med kommande planläggning och bygglov.



Befintliga byggnader & angränsande områden



Campus som vision för Finnslätten är ett brett begrepp. Kärnan är teknik kring vilken forskning och utveckling, universitet, skolor och företag möts. Campuset tar sin form kring gemensamma stadsrum, parker och torg där arbete, studier, boende och socialt umgänge smälter samman. En mötesplats för spetskompetens där framtidens teknik utvecklas och produceras. Campuset lokaliseras kring en kärna med några stadsrum och byggnader.

STADSUTVECKLING

2.3 Finnslätten i framtiden

Gående i Centrum, angöring i periferin

I Finnslättns centrala delar prioriteras de gående, låga hastigheter och mindre fordon. Angöring för bil och transporter sker perifert från leder och strukturen ger bra möjligheter till angöring inom området. Transporter inom området sker i gatumiljö, där stora fordon tillåts på utvalda gator för att ge goda kopplingar till tyngre verksamheter. Genomfartsrörelser begränsas hårt. Mobilitetscenter, parkering och funktioner med stort behov av transport placeras nära infarter.

Lugna Gatan, stadsgata och nordsydligt huvudstråk

Lugna Gatan utvecklas med gående, cykel och kollektivtrafik i fokus till en levande stadsgata och utvecklas vidare som ett huvudstråk genom området. Gatan stängs av för genomfarts trafik i nordsydlig riktning, men med bibehållen funktion för lokal angöringstrafik. Gatusektionen har separata körfält för kollektivtrafik, generösa ytor för gående och separata cykelbanor. Gaturummet är rymligt, med plats för stora träd och lokal dagvattenhantering.

Knutpunkt Finnslätten

I nordväst vid mötet mellan Lundaleden och järnvägen etableras en kollektivtrafikknutpunkt, där idag två busslinjer har sina ändhållplatser. Knutpunkten kan byggas ut med ett tågläge och regionala bussar. Tågläget föreslås med en utgång i norr mot Lundaleden/knutpunkten och en i söder mitt i området, intill en ny gång- och cykelkoppling till Stenby. Planen illustrerar också att ett industrispår kan dras parallellt med Lundaleden österut, till de stora verksamhetskvarteren.

Corson, gånggata och östvästligt huvudstråk

Mitt i området utmed Lugna Gatan etableras ett centralt torg med möjlighet till konferenscenter, mötesplatser mm. Mellan denna plats och den nya kopplingen till Stenby, som också är en angöringspunkt till ett möjligt tågläge, etableras en östvästlig koppling för gående och intensivt stadsliv - Corson. Denna gånggata leder förbi små pocketparker och platser, vidare fram till det centrala torget, där det ligger en stor gemensam vinterträdgård - Oasen. Här har Finnslätten högst exploateringsgrad med aktiva bottenvåningar.

Grönstruktur, stadsparker och stråk

En större stadspark etableras i sydväst intill Bombardiernas byggnad med utgångspunkt i befintlig natur. Ytterligare tre parker intill viktiga knutpunkter skapar en sekvens av gröna målpunkter för natur och rekreation. Tre östvästliga gröna kopplingar binder samman naturen i öster med Finnslätten och dess parker. De utformas som generösa gröna stråk, vilka kopplar ihop grönska och dagvattenhantering, liksom sociala målpunkter.

Campus

Finnslätten Campus har sin kärna kring det centrala torget i mötet mellan Lugna Gatan och Corson tillsammans med de två gröna parkerna som ligger intill. Dessa stadsrum formar den sekvens kring vilket campusets kärnverksamheter lokaliseras. Här möts utbildning, boende och forskning i en stadsmiljö med plats för möten, spontana så väl som organiserade. Campusets utsträckning och kraft kan sedan utvidgas, spridas och övergå i stadsliv av olika karaktär i nordlig och sydlig riktning utmed Lugna Gatan, i västlig riktning längs Corson, i sydöstlig riktning genom stadsparkerna och i östlig riktning längs de gröna stråken.

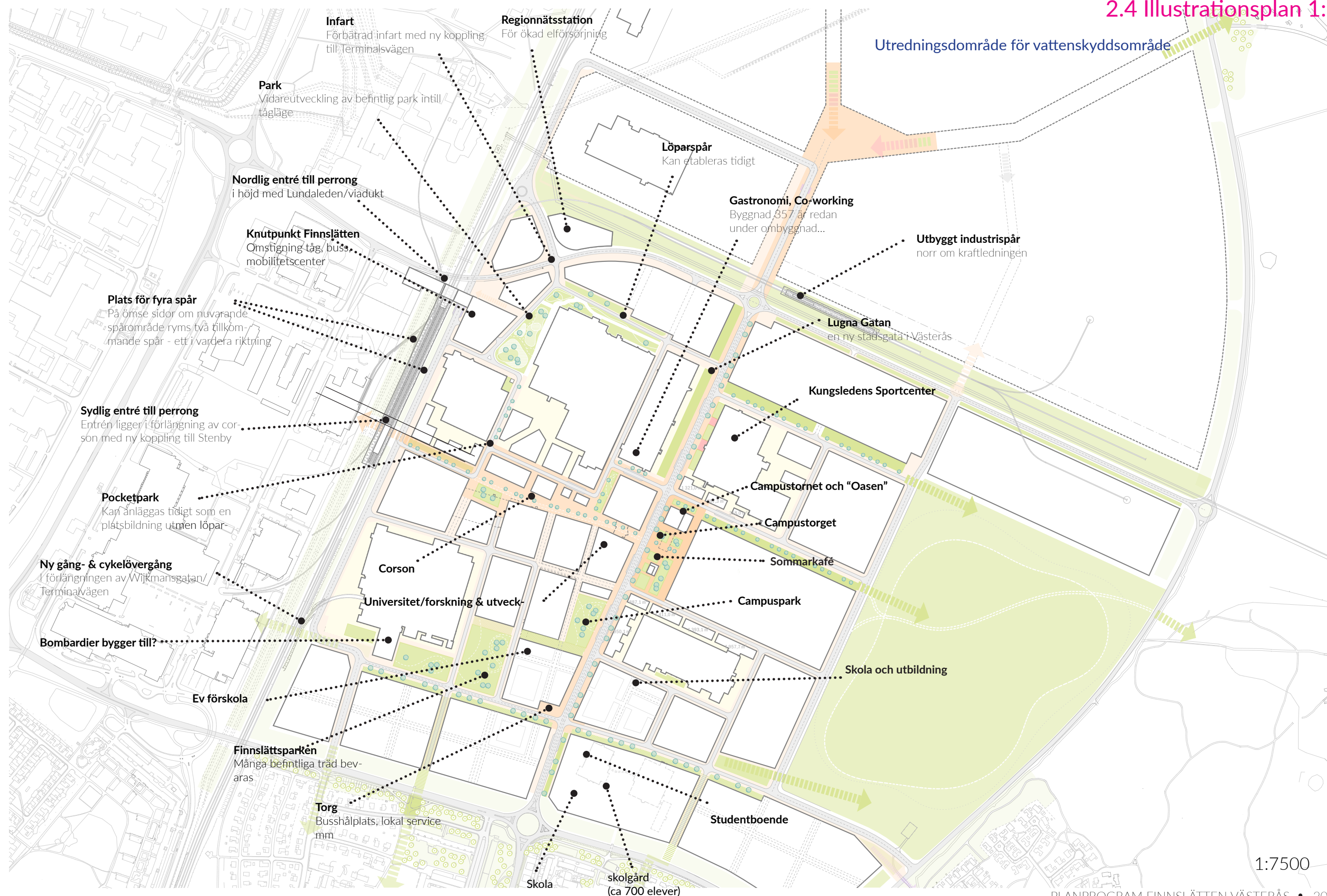
STADSUTVECKLING

2.4 Illustrationsplan 1:7500



STADSUTVECKLING

2.4 Illustrationsplan 1:7500



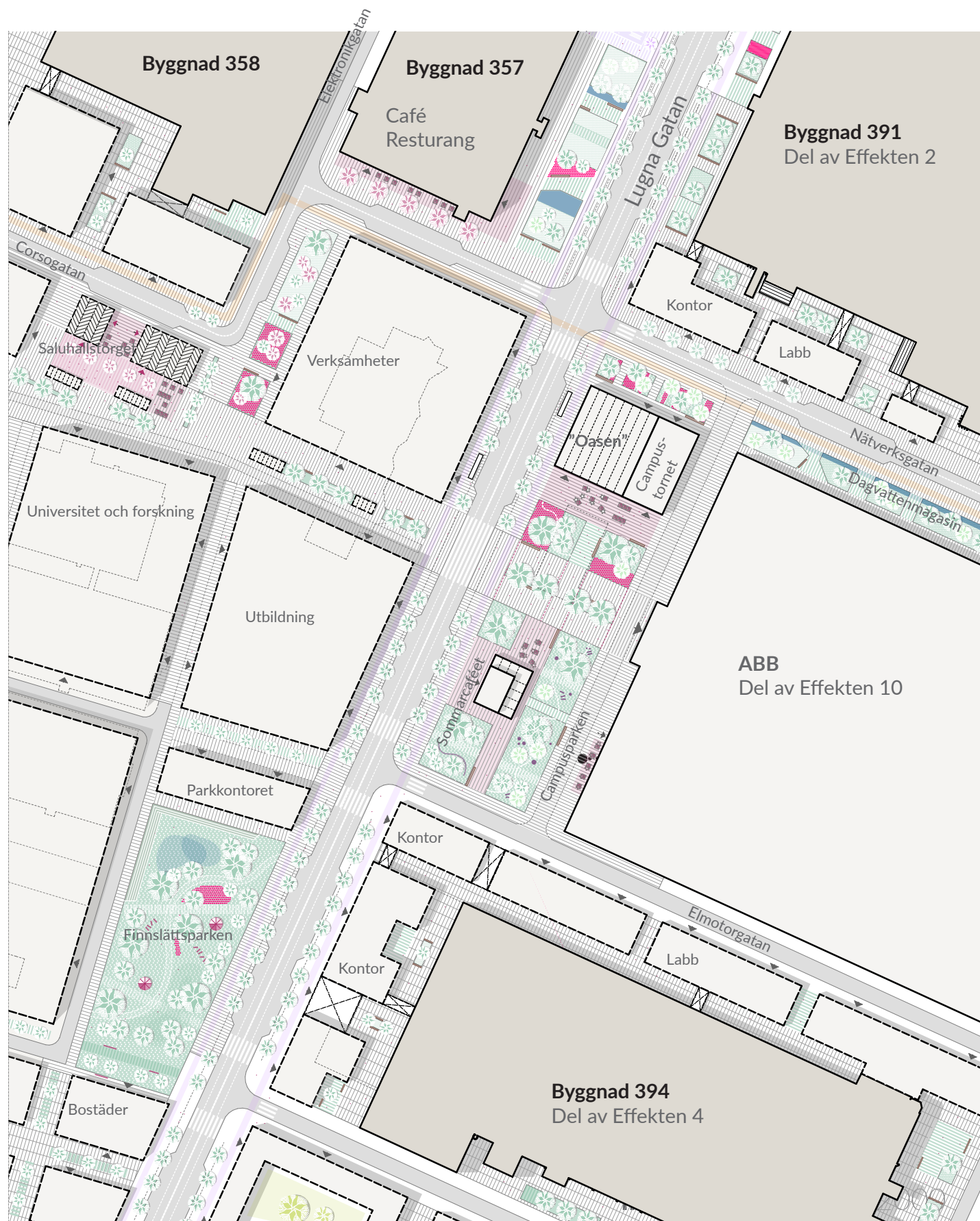
1:7500



Byggnad 357, vy mot Lugna Gatan/öster. Rendering: Tovatt Architects & Planners AB

STADSUTVECKLING

2.5 Det hållbara Finnslätten



En hållbar struktur är tydlig och flexibel. På så sätt skapar den en tydlig ram och identitet som utvecklas över tid där nya idéer och ny teknik kan implementeras och ta plats.

Multifunktionella stadsrum

Torg, parker och gator utformas så att olika nyttor kan kombineras. Det kan till exempel vara dagvattenhantering och vistelse. Det kan också ta sin form i att stora hårdgjorda ytor som torg eller stora gräsytor i parker är något lägre än omkringliggande mark, för att kunna hantera stora skyfall. Delar av gaturummen, bland annat de som är avsedda för grönska, kan översvämmas och leda vattnet vidare med bibehållen framkomlighet i centrala stråk, utan att vattnet når byggnaderna.

Social hållbarhet

Inom området skapas integrerande stadsrum utformade för olika brukare och med olika karaktärer. Stadsrummen utformas kring specifika funktioner intill väl integrerade stråk och ger tillsammans en mångfald av mötesplatser. De centrala stadsrummen angränsar mot flera fastigheter med olika användning, för en robust struktur för möten, service och stadsliv under olika tider på dygnet. Funktioner som har ett större upptagningsområde än Finnslätten placeras integrerat i stadsdelen.

Exempel på detta är det nyligen invigda Sportcenter med Friskis och Svettis, som kommer att följas av nya förskolor och skolor, en foodcourt med mat från hela världen, delar av campus för Mälardalens högskola eller ett konferenscenter. Det skulle också kunna vara ett växthus för spontana möten under den kalla årstiden eller spännande anläggningar för mountainbike, parkour, zip-line och liknande.

Transporter och resande

Stadsutvecklingen för Finnslätten skapar förutsättningar för att gradvis vrida över resandet till mer kollektivtrafik, mer externa och interna transporter med elcykel och andra nya fordon. Allmänt kommer ny teknik att tas tillvara på ett mer konsekvent sätt. Så skapas även förutsättningar för att kombinera tunga transporter och bra logistik för varor och tjänster, med stadsrum för gående och vistelse.

En enkel vardag, blandstaden

Genom att kombinera resandemönster med lokalisering av service, samt skapa möjlighet och underlag för en mångfald av tjänster och resande, kan vardagspusslet lösas bättre och transportbehovet minskas.

Ekonomisk hållbarhet

I Finnslätten finns en infrastruktur att koppla upp sig mot och möjligheter till samverkan. Kring denna bas erbjuds en mångfald av fastighetsbildningar från riktigt storskalig produktion till persontäta verksamheter, där behovet av olika typer av försörjning är väl tillgodosedd.

STADSUTVECKLING

2.5 Det hållbara Finnsletten

Agenda 2030

I Agenda 2030 formuleras 17 globala mål för hållbar utveckling. Många av målen har koppling till ett hållbart Västerås och tre mål har en tydligare koppling till det hållbara Finnsletten:

- **Mål 7** - Hållbar energi för alla
- **Mål 9** - Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- **Mål 11** - Hållbara städer och samhällen.

På Finnsletten har detta brutits ner till följande ställningstaganden.

Tomtmark

Noggranna krav ställs på utformning, disponering och placering av byggnader, såväl som på utformning av tomtmarken i Finnsletten. Behov av platser för vistelse, grönska och dagvatten beaktas i den stora och i den lilla skalan.

Byggnader

Höga krav ställs på byggnadernas vad gäller prestanda och hållbarhet. Utformningen ska vara genomtänkt och stödja stadsbyggnadsprinciper och visionen för campusområdet i de rörelser och relationer de etablerar. Byggnaders placering och utformning ska bidra till nya intressanta och spännande stadsrum, särskilt i områdets centrala delar som vid campus. Utformningen ska vara nyskapande, locka till nyfikenhet, bidra till öppenhet och möten. Det kan handla om att visuellt visa upp den nya tekniken med glasade fasader eller välkomnade entréer som leder vidare till platser för coworking och möten. Ny teknik som bidrar till lokal elproduktion, kan visualiseras med solceller på fasader och på tak, men också på mindre byggnader som busshållplatser och på det sättet bli symboler för ett hållbart resande. Hållbarhet kan även markeras med grönska på förgårdar och på fasader, eller i ett växthus som använder områdets överskottsenergi för lokal odling.

Koldioxidutsläpp

Stadsrum utnyttjas för grönska och för att binda koldioxid. Gator utformas med plats för träd och annan grönska och planteras i växtbäddar med biokol. Hårdgjorda ytor, som ytor för logistik eller torg, ska kombineras med grönska och hantera dagvatten lokalt. Stora takytor kan ha gröna tak.

El

God elförsörjning är centralt för områdets utveckling, med många nya verksamheter och de med stort elbehov. Det kräver ett robust och flexibelt elnät som planeras långsiktigt. Det finns stora takytor som skulle kunna vara lämpliga för solpaneler. Möjligheter att utnyttja överskottsenergi och samordna förbrukning på olika tidpunkter på dygnet, ger förutsättningar för en hållbar produktion.

Värme och kyla

Olika typer av verksamheter i Finnsletten har olika behov, och där behovet av värme och kyla kan samordnas. Flera verksamheter har överskottsenergi och detta kan utnyttjas i växthus/vinterträdgårdar. Några av dessa är större och har en publik funktion, en mötesplats som förlänger säsongen för "utomhusvistelse" och kan användas för odling till restauranger i området. Ett av dessa växthus "Oasen", är placerad vid det centrala Campustorget.

Vatten

Området hanterar dagvatten och skyfall lokalt i första hand. Det ställer krav på utformningen av alla stadsrum och byggnader. Vattnet leds sedan vidare längs huvudgator och gröna kopplingar, för att samlas upp i dammar och översvämningssytor innan det lämnar området på ett kontrollerat sätt.



"Oasen" vid Campustorget vy mot söder. Bild: Walk in the Room/Tovatt

STADSUTVECKLING

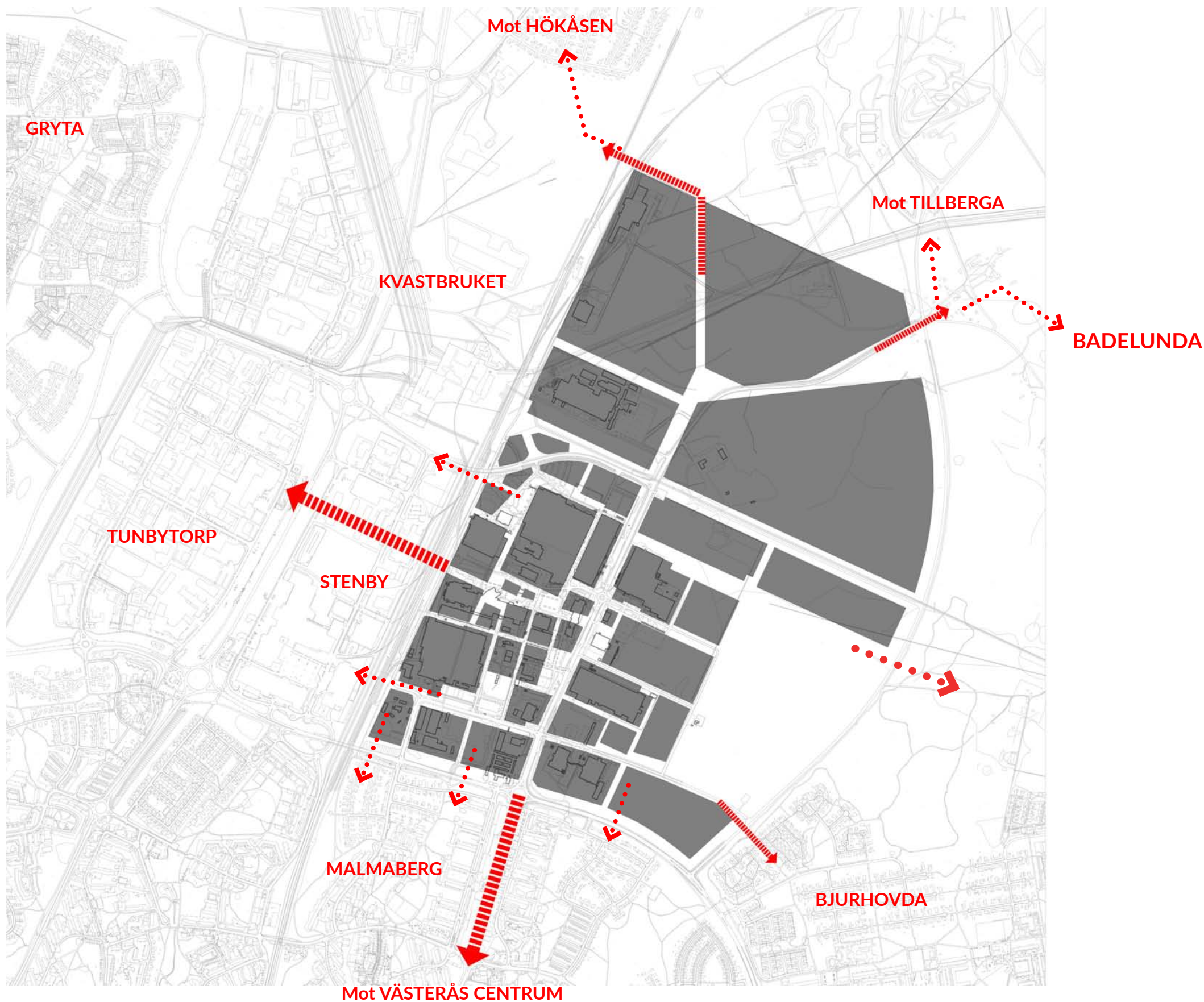
2.6 Ett framtida sammanhang

Det utbyggda Finnslätten i sin fulla vision kommer påverka och ställa krav på omgivningen. Området kommer även att bli en generator för förändringar, skapa nya rörelser och driva på utvecklingen i närområden.

Stenby, liksom Tunbytorp, har stor potential att utvecklas tillsammans med Finnslätten. Kopplingar mellan områdena utvecklas ytterligare över tid, liksom transportlösningar, där lokalisering av verksamheter kommer att ske samordnat.

Flödet mot Västerås centrum kommer gradvis att öka. Det kommer att ställa krav på utvecklingen av alla stråk, inte minst Lugna Gatan vad gäller cykel, kollektivtrafik och potential till stadsliv. Lokala kopplingar via grönstråk kommer även de att få ökad betydelse.

Finnslätten blir i framtiden en lokal målpunkt i vardagslivet för angränsande områden. I och med att serviceutbudet stärks och funktioner med större geografiskt upptagningsområde etableras, bland annat inom utbildning och sport, kommer nya rörelser skapas som inte bara baseras på arbetspendling.



STADSUTVECKLING

2.7 Strukturprinciper

Finnslätten är idag uppdelat i stora homogena områden, dels hårdgjorda ytor med asfalt och stora byggnader, dels stora skogsområden.

Inom östra delen av området ligger Lundatippen, ett deponiområde som ska täckas över och på sikt kan bli ett stort grönområde. Öster om Tillbergaleden ligger Bjurhovdaskogen, som idag är ett naturområde med ett motionsspår. Inom staden pågår ett arbete för att utveckla de gröna kvalitéerna i en handlingsplan för Bjurhovdaskogen och den intilliggande Badelundaåsen.

Inom de bebyggda delarna av Finnslätten finns inslag av parkstråk och gröna strukturer, som alléer och skogspartier.

I Utvecklingen av Finnslätten kommer de stora hårdgjorda ytorna att brytas upp med inslag av gröna strukturer och lokal dagvattenhantering. Grönskan inom de bebyggda områdena utnyttjas för att skapa gröna stadsrum. I utvecklingen av skogsområden integreras ny grönska och befintlig skog bevaras där det är lämpligt.



3. GRÖNA + SOCIALA STRUKTURER

3.1 Grönstruktur idag



Finnslätten är idag uppdelat i stora homogena områden, dels hårdgjorda ytor med asfalt och stora byggnader, dels stora skogsområden.

Inom östra delen av området ligger Lundatippen, ett deponiområde som ska täckas över och på sikt kan bli ett stort grönområde. Öster om Tillbergaleden ligger Bjurhovdaskogen, som idag är ett naturområde med ett motionsspår. Inom staden pågår ett arbete för att utveckla de gröna kvalitéerna i en handlingsplan för Bjurhovdaskogen och den intilliggande Badelundaåsen.

Inom de bebyggda delarna av Finnslätten finns inslag av parkstråk och gröna strukturer, som alléer och skogspartier.

I Utvecklingen av Finnslätten kommer de stora hårdgjorda ytorna att brytas upp med inslag av gröna strukturer och lokal dagvattenhantering. Grönskan inom de bebyggda områdena utnyttjas för att skapa gröna stadsrum. I utvecklingen av skogsområden integreras ny grönska och befintlig skog bevaras där det är lämpligt.

- skog
- parkstråk
- lågt gräs
- jordbruk
- fornlämningar
- lekplats/utegym
- träd
- vattendrag / strandskydd
- eljuspår
- tertiär zon för grundvatten
- sekundär zon för grundvatten
- primär zon för grundvatten
- deponi

GRÖNA + SOCIALA STRUKTURER

3.2 Stadsrum

Stadsrummen i Finnslätten skapar ett nätverk som länkar samman både grönstruktur och det sociala livet. Stadsrummen utformas multifunktionellt där alla stadsrum har en plats i nätverket för det sociala livet såväl som i det gröna och i det i blå, för hanteringen av dagvatten och skyfall. Fokus och roll skiftar i de olika stadsrummen där olika funktioner tar större plats och tydligare formar dess karaktär.

Socialt

Kärnan i det sociala nätverket med mest koncentrerat folkliv är Corson, det centrala torget och Lugna Gatan. Lugna Gatan kopplar i nordsydlig riktning, Corson i östvästlig och torget formas i mötet mellan dessa. Fyra större parker ger plats för vila, vistelse och rekreation. De tre östvästliga grönstråken binder samman dessa med naturen i öster. I nordsydlig riktning kopplar ytterligare gröna stråk vidare till den omkringliggande staden.

Grönt

Deponin utvecklas som ett stort naturrum i öster och länkar mot Bjurhovdaskogen och Badelunda naturreservat. I det nordöstra hörnet av deponin föreslås en grön bro över Tillbergaleden. Inom området etableras generösa parker som tar tillvara på befintlig grönska. Dessa binds samman genom multifunktionella grönstråk som även integrerar trafik, cykel, motionsspår, och dagvattenhantering.

Blått

Alla gator, torg och parker hanterar sitt eget dagvatten i så stor utsträckning som möjligt. Större stadsrum som torg och parker utformas för att fördröja stora skyfall. Huvudgator och gröna stråk samlar upp de stora flödena för att säkerställa utflöden och kvalitet i några kontrollerbara punkter.

Campus

Campuset har sin kärna kring det centrala torget och parkerna närmast. Kring detta lokaliseras de första och viktigaste verksamheterna kring forskning och utbildning. Från detta centrum kan campuset växa med tiden och övergår gradvis i stadsliv. Campuset befinner sig ett kraftfält som i söder strålar utmed Lugna Gatan mot en kärna av boende och stadsliv, i sydväst strålar mot en serie av parker, i väster utmed Corson mot knutpunkt Finnslätten med ny koppling mot Stenby, i norr utmed Lugna Gatan mot storskaliga produktionsområden och i öster mot naturen.



Vy från söder



Vy från norr

GRÖNA + SOCIALA STRUKTURER

3.3 Grönstrukturplan

- Centralla platser och stråk - utbredningar och riktningar
- Parker inom planområdet
- Skogsparken/Lundatippen
- Pocket parks
- Gröna gator/linjära parker
- Gröna kanter/kantområden



GRÖNA + SOCIALA STRUKTURER

3.4 Referenser



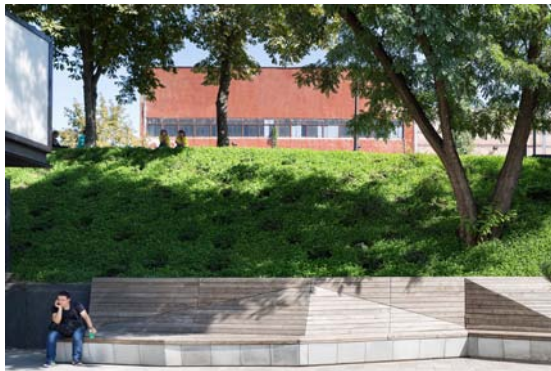
CORSO



GATOR



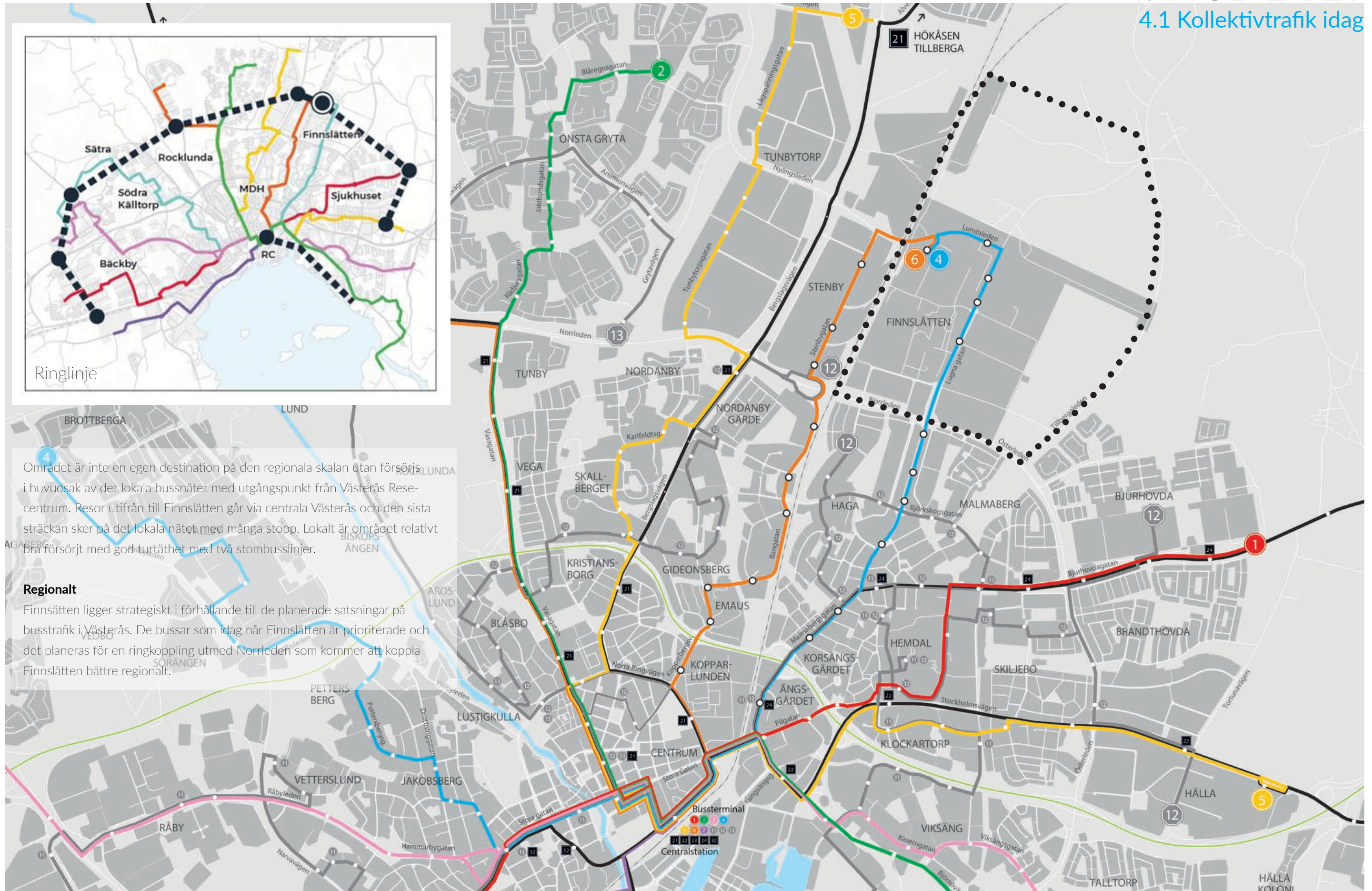
pocket park



PARK

4. MOBILITET

4.1 Kollektivtrafik idag



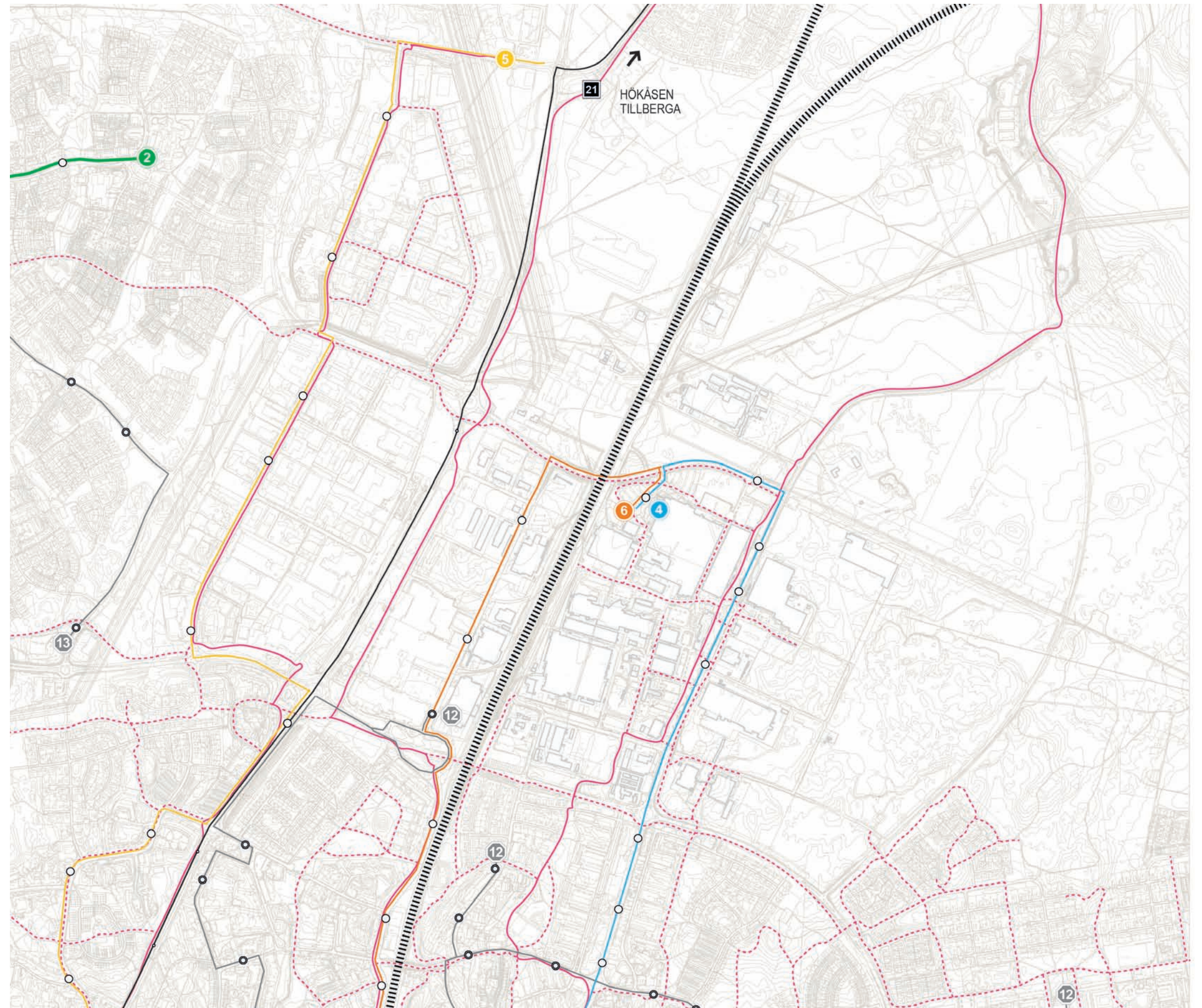
MOBILITET

4.1 Kollektivtrafik idag

Lokalt

Inom området finns fyra busshållplatser. Tre centralt längs Lugna Gatan och en i nordväst intill Lundaleden. Hållplatsen vid Lundaleden är ändhållplats för både buss 4 som går utmed Lugna Gatan och buss 6 som kommer via Stenby. Avstånden är dock ganska långa, med upp till ca 500 gångavstånd till närmaste hållplats.

-  Stadslinje 4 (7,5-minuterstrafik)
-  Stadslinje 6 (15-minuterstrafik)
-  Linje 21 (30-minuterstrafik)
-  Stadslinje 12/13
-  Stadslinje 2
-  Stadslinje 5
-  Järnväg
-  Primär- och sekundärstråk
-  Vägar/gator/cykelbana



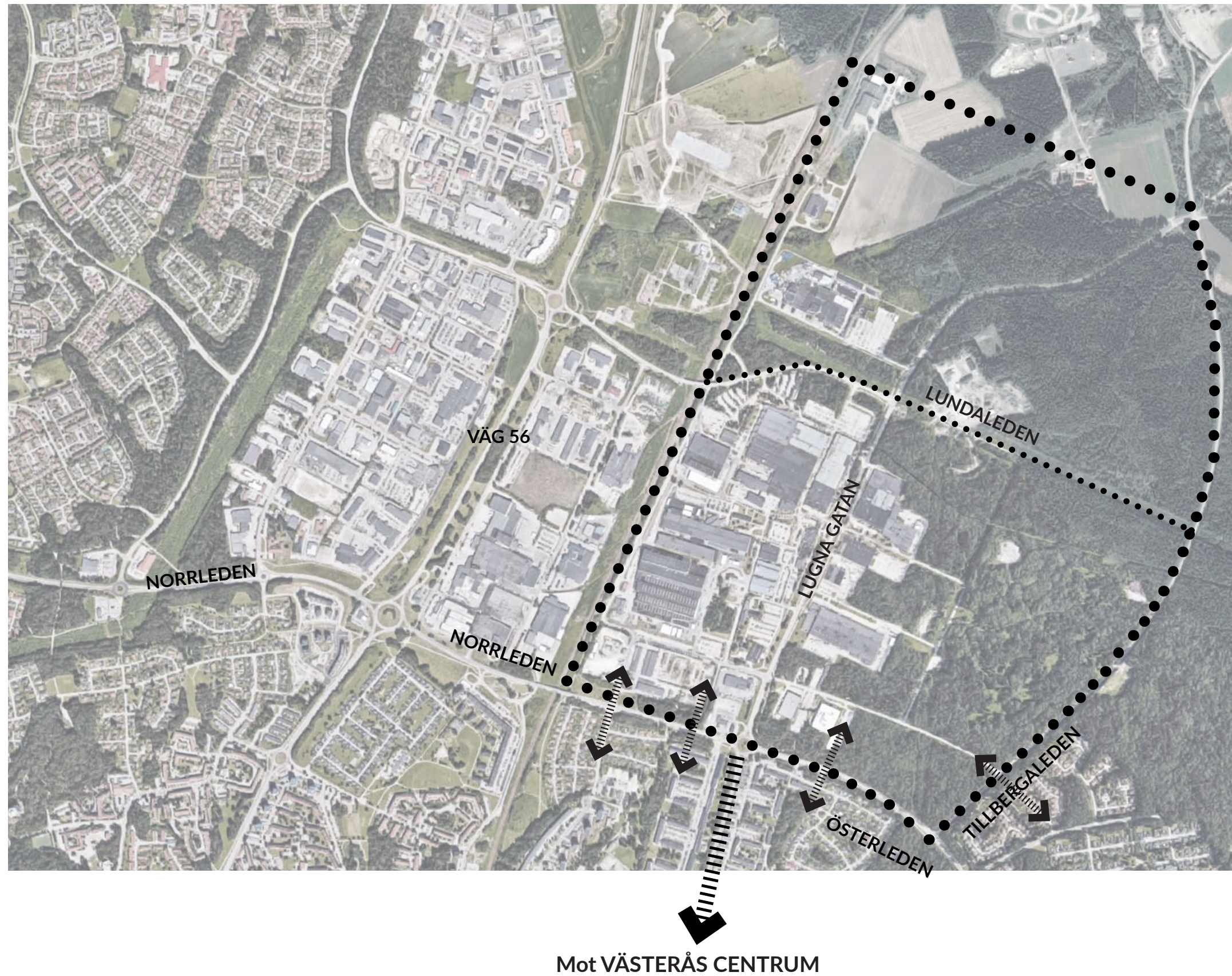
MOBILITET

4.2 Angöring idag

Angöring med transport sker idag i huvudsak från Norrleden/Österleden som löper i söder och kopplar vidare mot E18. Angöring ifrån norr sker framförallt från väg 56 via Lundaleden. E18 och centrala Västerås kopplas även via väg 56, men mot centrum används även Lugna Gatan i stor utsträckning då den leder in centralt i området.

Tillbergaleden löper utmed områdets östra del och kopplar via Tillberga norr ut mot väg 56. Tillbergaleden används idag som en smitväg från Anundshögsmotet vid E18 via väg 694/702 förbi Badelunda kyrka.

Det finns tre gång- och cykeltunnlar som ansluter till området i söder under Norrleden/Österleden och en i sydost under Tillbergaleden från Bjurhovda. I övrigt är gående hänvisade till befintliga gator och trafikleder.



MOBILITET

4.3 System

Finnslättns mobilitetsstrategi är uppbyggd för att skapa rörelsemönster där tekniklösningar kan transformeras över tid med smidiga byten mellan trafikslag, så att olika färdmedel och transportmedel kan väljas efter behov. På så sätt skapas även förutsättningar för att minska tunga transporter, biltrafik och krav på parkeringsytor i de centrala delarna, vilket ger plats för gående, vistelse och stadsliv.

Perifer angöring

Finnslätten ligger strategiskt intill ett regionalt och nationellt nät av spår och transportleder. Tung trafik och angöringstrafik leds via dessa leder till ett antal strategiska angöringspunkter. Storskaliga verksamheter som kräver mycket och tyngre trafik lokaliseras i huvudsak i nära anslutning till dessa punkter. Parkering och logistikcentren placeras i mobilitetscenter nära dessa angöringspunkter.

Kollektivtrafik i centrum

Busshållplatser och entrépunkter till ett möjligt tågläge (Knutpunkt Finnslätten), placeras i huvudsak centralt i området. Lugna Gatan fungerar som huvudkoppling för angöring med buss genom området med egen fil anpassad för el-bussar eller andra kollektivtrafikfordon.

Smidiga bytespunkter

Vid hållplatser, knutpunkt Finnslätten och mobilitetscenter skapas hubbar (knutpunkter), där flera färdmöten möts i kombination med lokal service och publika funktioner. Genom att kombinera bytespunkter och målpunkter med kollektivtrafik, parkering, bilpooler för resor i tjänsten, cykelparkering, parkering och laddning av andra mindre fordon, tillsammans med plats för service som paketutlämning, mataffärer mm, ges möjlighet att smidigt kombinera vardagspusslet med ett hållbart resande.

Ett finmaskigt nät

Dessa hubbar för byte och service binds samman med varandra och varje enskild fastighet inom Finnslätten, genom ett finmaskigt nät för flera olika färdmöten, för att enkelt och snabbt röra sig inom området. En intern shuttle-buss kopplar samman alla hubbar och lokala hållplatser utmed en slinga genom området. Ett nät av cykelbanor för rörelse i mellan-hastighet, kopplar även det med samtliga hubbar, viktiga målpunkter, samt omkringliggande cykelbanor. Detta nät för trafik i mellan-hastighet är rejält tilltagna och inte bara anpassat för cykel, utan även för mindre elfordon mm, avskilt från gångtrafikanter. Placering av entréer och utformning av stadsrum är utformade för att underlätta och uppmuntra gående.

“HÖG” HASTIGHET



MELLANHASTIGHET



“LÅG” HASTIGHET



TRE TYPER AV HASTIGHETER

Strukturen och utformningen av stadsrummen i Finnslätten formar tre överlappande och väl integrerade nät för tre olika hastigheter. Det är ett nät för hög hastighet som syftar på bilar och transporter, vilka inom området sker med en relativt sätt högre hastighet än de andra näten, där det i praktiken rör sig om låga hastigheter. Nätet för Mellanhastighet syftar på det som vanligtvis utgör cykelbanor, men som också ger plats för mindre elfordon och framtida teknik, där rörelser kan ske tryggt utan att krocka med gående. Det tredje för låg hastighet är för gående, vilket är ett finmaskigt nät där alla stadsrum är tillgängliga och trygga.

Genom att uppgradera nätet för mellan-hastighet i jämförelse med dagens standard för cykelbanor, i kombination med den föreslagna shuttle-bussen, skapas förutsättningar för att ta sig lätt och snabbt inom Finnslätten, trots områdets storlek och delvis storskaliga strukturer

Systemet för mobilitet är baserat på att optimera olika lösningarna för olika typer av tjänster, så att rätt sätt att röra sig används på rätt plats. Genom att rörelser till och från Finnslätten, och rörelser inom området för

både persontransporter och varor sam-verkar, kan rörelser koncentreras till färre punkter. Genom att systemet samverkar med service och tjänster, minskar behovet av antal rörelser.

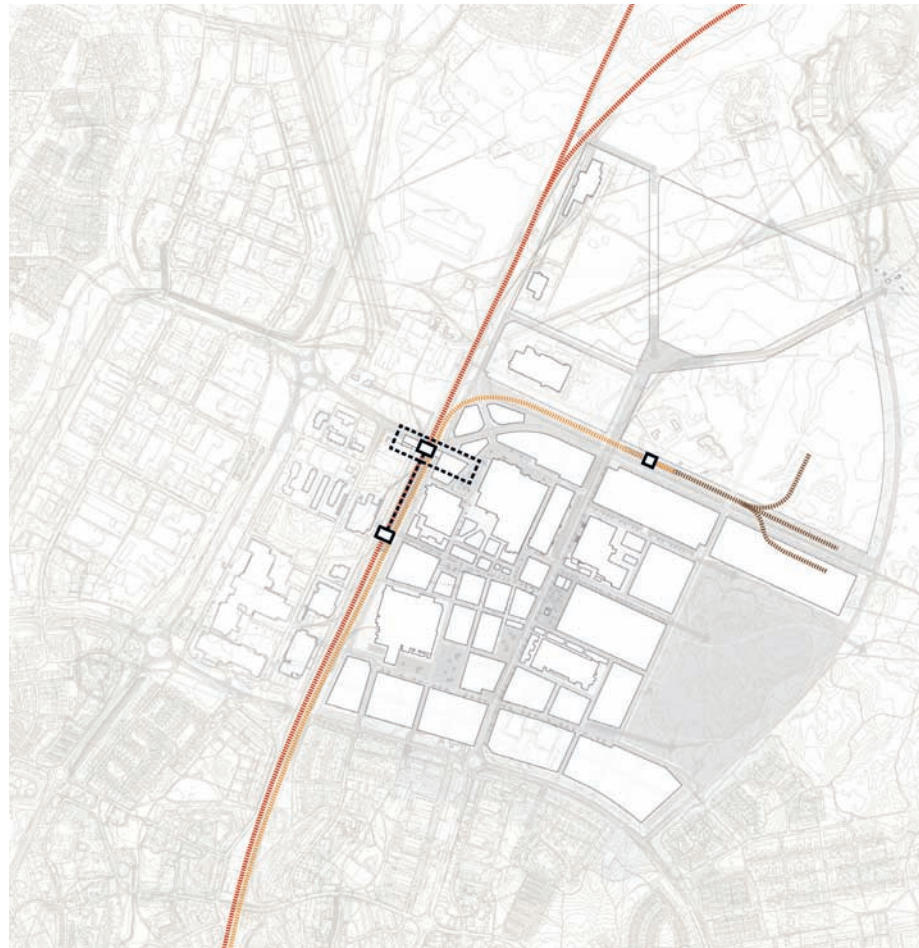


MOBILITET

4.4 Kollektivtrafik



- Nationell järnväg/kan breddas med två nya spår på varsin sida om nuvarande
- Möjligt nytt industrispår
- Möjlig ny lokal järnväg/järnvägskoppling
- Järnvägsstation uppgångar
- Knutpunkt Finnslätten med tågläge



Kollektivtrafiken har en central plats i framtidens Finnslätten. Gator för busstrafik går centralt i området där de är prioriterade och utformningen av gatorna är gjord med tanke på kollektivtrafikresenärer. I lokalisering av målpunkter och lokal service är hållplatser en central faktor.

Knutpunkt Finnslätten

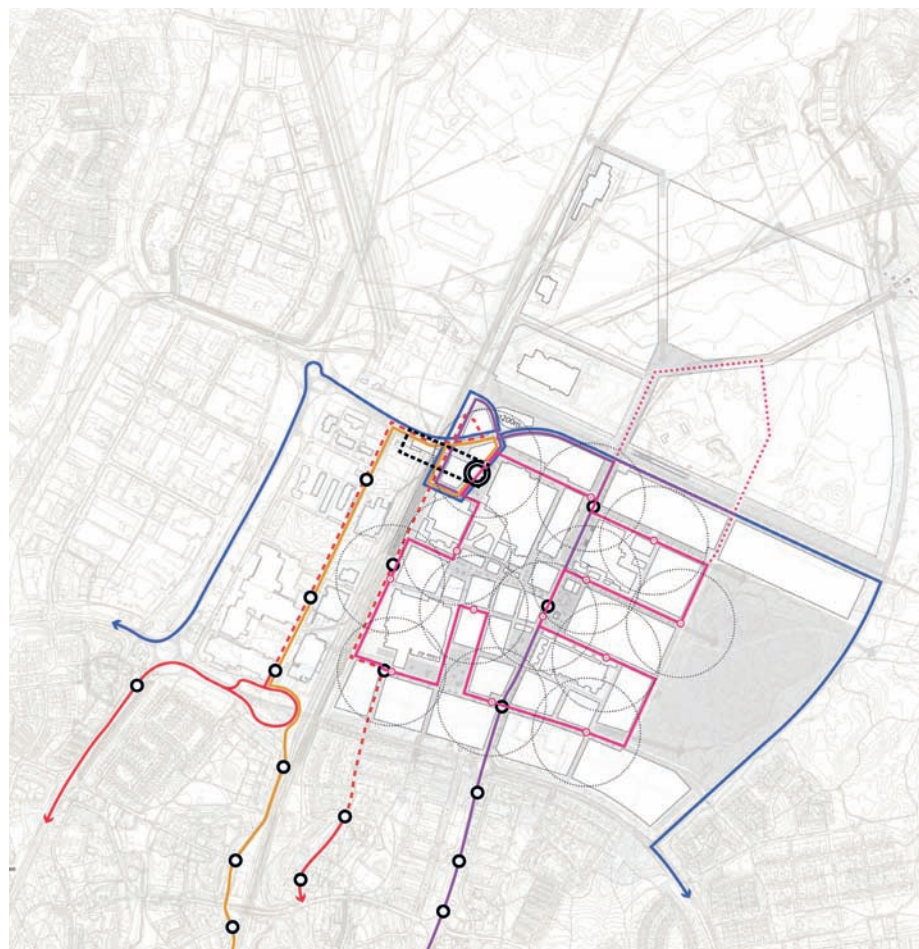
Det framtida nätet för kollektivt resande bygger vidare på den befintliga strukturen med goda lokala förbindelser med centrala Västerås. En nyckelpunkt för att utveckla Finnslätten kring kollektivt resande är att bättre integrera området i det regionala kollektivtrafiknätet. Därför etableras en ny knutpunkt, knutpunkt Finnslätten. Den placeras strategiskt så att alla typer av kollektivt resande kan mötas samtidigt som den placeras strategiskt för att öppna upp för ett större upptagningsområde som inkluderar norra Västerås i sin helhet.

Placeringen utgår från vändhållplats för dagens bussar och kan på så sätt smidigt koppla på fler lokala busslinjer. Placeringen intill Lundaleden gör att knutpunkten smidigt kan koppla på planerade linjer som går på tvärs i östvästlig riktning. Regional trafik kan kopplas på genom att regionala bussar stannar här. Ett nytt tågläge kan kopplas till knutpunkten.

Genom att etablera denna knutpunkt tidigt skapas en rörelsestruktur som kan uppgraderas och utvecklas efterhand med olika typer av fordon, regionalt och lokalt, i samklang med etableringen av den lokala försörjningen inom området.



- Buss 12 med möjlig förlängning
- Buss 6 med möjlig förlängning
- Buss 4 med möjlig förlängning
- Regional buss/"Ringledsbuss"
- Shuttle buss
- Endhållplats/Bytespunkt
- Knutpunkt Finnslätten med tågläge



Tåg

Genom att etablera ett tågläge i knutpunkt Finnslätten skapas förutsättningar för att tåg till och från Stockholm kan stanna till vid några utvalda tidpunkter på morgonen och eftermiddagen. En direktkoppling skulle kunna skapas till Västerås station som en egen linje eller som en del av ett nät av lokala pendlarstopp. Det nuvarande spårområdet medger ytterligare spår i vardera riktningen.

Utmed Lundaleden finns möjlighet till ett stickspår för ytterligare en lokal station intill Lugna Gatan.

Buss

Lokala bussar prioriteras utmed Lugna Gatan med separat körfält, där övrig angöringstrafik leds bort. De tre hållplatserna utmed Lugna Gatan utvecklas som målpunkter med lokal service och som hubbar för byte till övriga lokala färdssätt för att snabbt och smidigt nå slutdestinationen. Regionala bussar angör till Knutpunkt Finnslätten direkt via de större lederna. En direktlinje kan skapas mellan Knutpunkt Finnslätten och Västerås resecentrum i väntan på, eller som komplement till tåg.

Shuttle

Inom området etableras en shuttle-buss. Denna ger kollektivtrafikresenären en smidig koppling till hela Finnslätten, samtidigt som den knyter samman olika typer av resande. Den kopplar samman alla viktiga bytespunkter mellan olika typer av resande och viktiga målpunkter, inklusive mobilitetscenter.

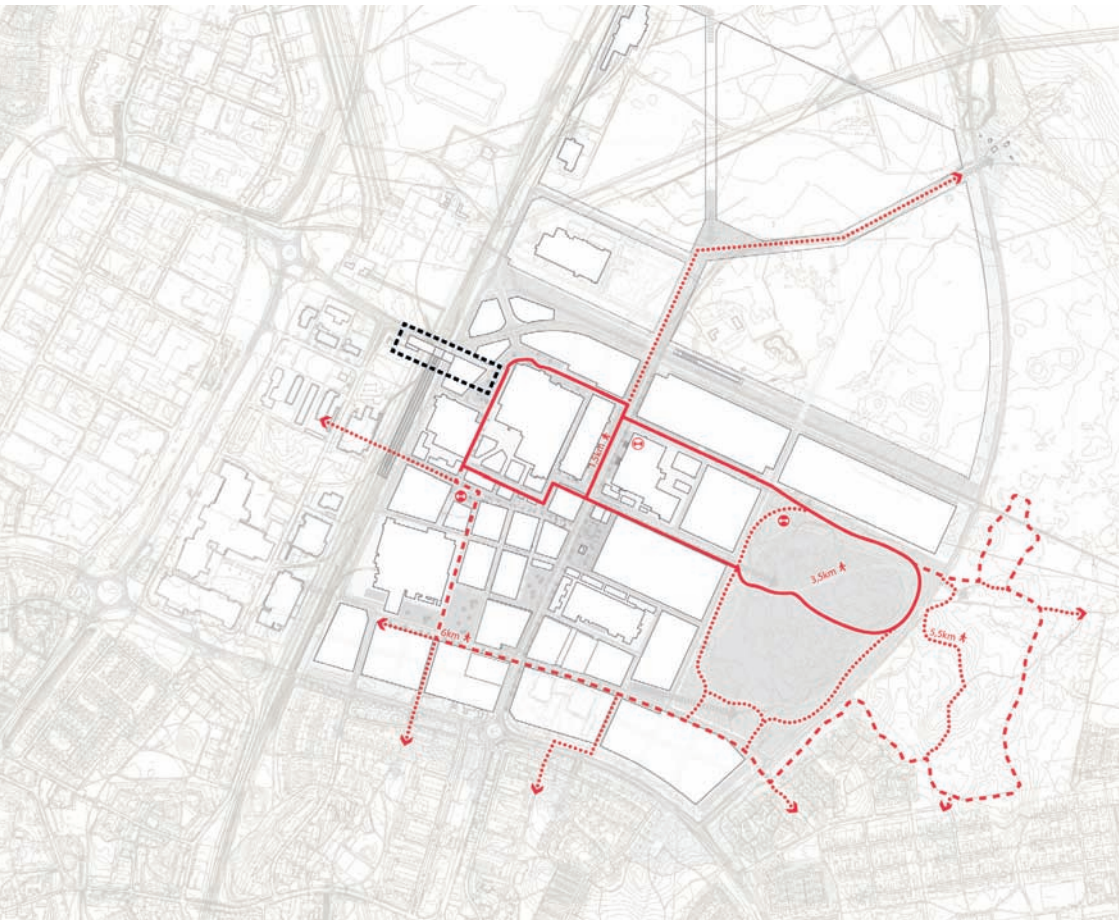
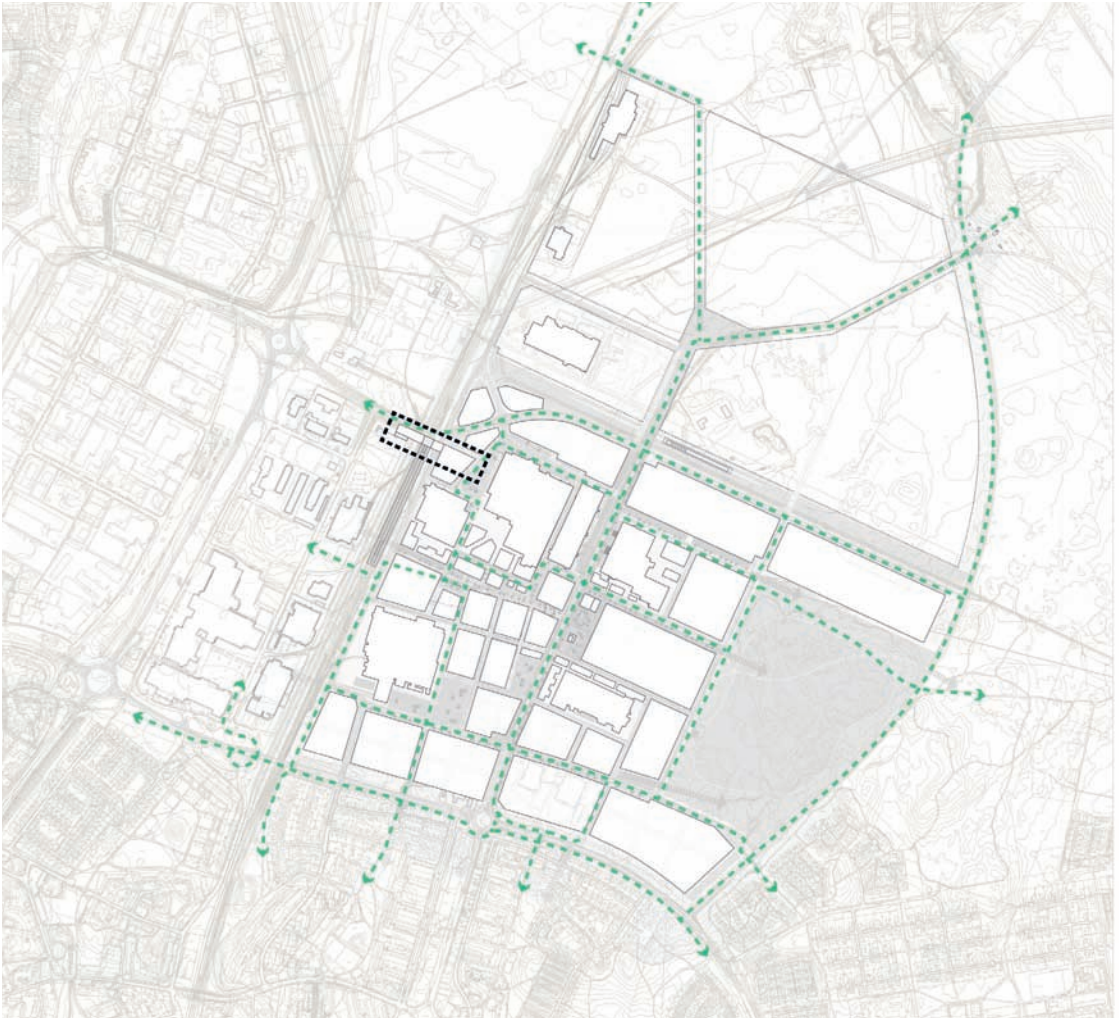
MOBILITET

4.5 Mellanhastighet

Nätet för Mellanhastighet är en central del i att tillgängliggöra hela Finnslättan, då avstånden är ganska stora samtidigt som resor med bil är platskrävande och inte prioriterade. Genom att säkerställa ett väl tilltaget och integrerat nät av cykelbanor i vidare bemärkelse skapas möjligheter att ta sig snabbt inom området.

Genom att nätet passerar alla hållplatser och mobilitetscenter skapas goda förutsättningar för användning av olika typer av lånefordon eller poolsystem, där den resande snabbt kan ta sig till och från den enskilda arbetsplatsen eller målpunkten till bytespunkter för vidare resa med andra typer av fordon. Nätet är väl integrerat i omkringliggande cykelnät för att fungera för arbetsplatspendling och som en del av Västerås cykelstrategi.

En separat joggingslinga för motion och längre promenader etableras för att underlätta rörelse i vardagen. Denna kopplar samman sportfunktioner som gym och sporthallar med ute-gym och naturslingor i ett nät som ansluter till befintliga spår. Slingan etableras i ett tidigt skede för att skapa trevliga promenadstråk och som kopplar samman arbetsplatser med park, natur och service på ett tilltalande och tillgängligt sätt. Kring denna slinga etableras de första parkerna och platserna för vistelse, vilket markerar starten på omvandlingen, där de centrala delarna går från en verksamhetsmiljö till stor del baserat på bil, till ett integrerat campus med stadskvalitéer.



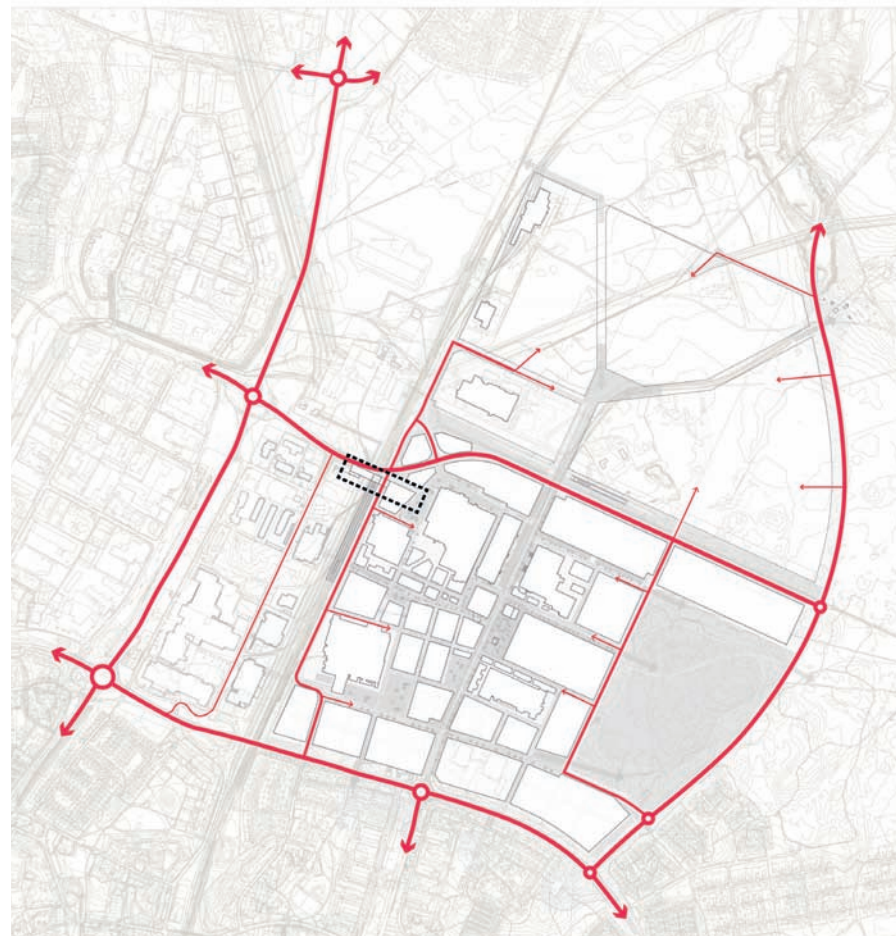
- Separat kärfält/yta för mellan hastighet
- Knutpunkt Finnslättan med tågläge



- Ute gym
- Joggingslinga

MOBILITET

4.6 Angöring



- Angöring/Transporter
- Knutpunkt Finnslätten med tågläge

Tung trafik och angöringstrafik leds perifert via omkringliggande leder till ett antal strategiska angöringspunkter. Storskaliga verksamheter som kräver mycket och tyngre trafik lokaliseras i huvudsak i nära anslutning till dessa punkter. Parkering och logistikcentra placeras i mobilitetscenter och lokaliseras även de nära angöringspunkterna. Lugna Gatan och det övriga inre gatunätet frigörs på så sätt från genomfartstrafik och endast trafik med målpunkter inom området rör sig centralt.

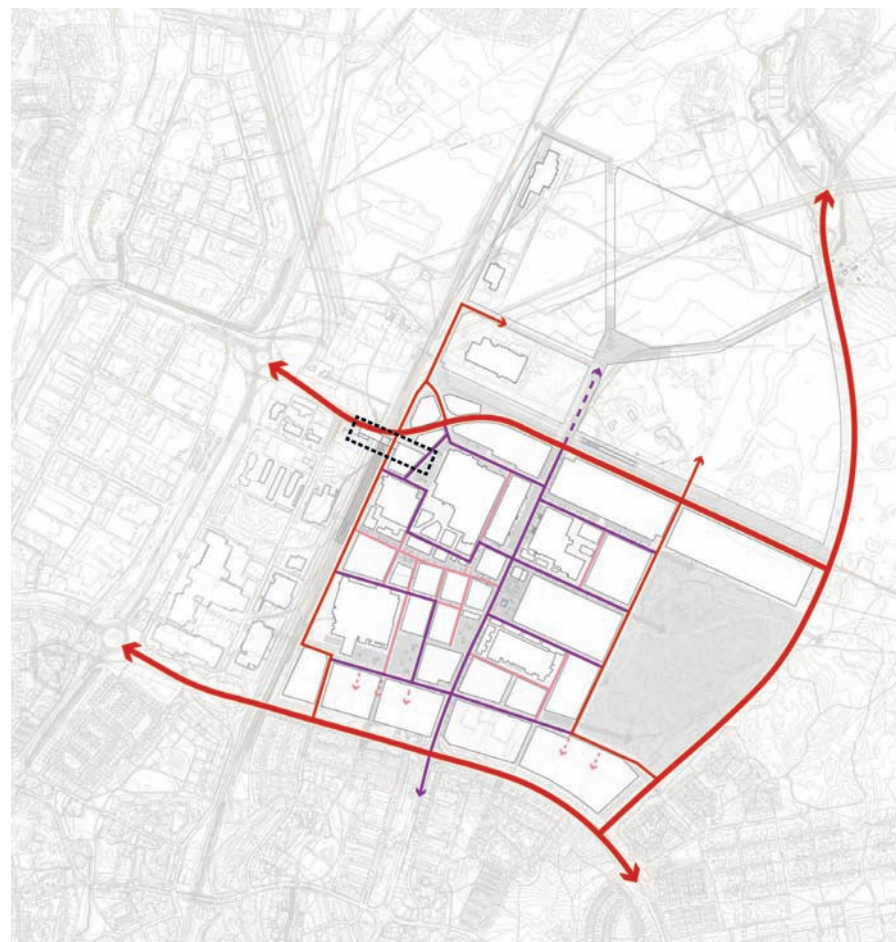
Det inre gatunätet är uppdelat i en hierarki som ytterligare begränsar tung trafik till ett fåtal huvudrörelser med bibehållen hög tillgänglighet för olika typer av verksamheter i hela området. Primära gator förser alla större tomter och delområden och kan användas av större fordon med säkra korsningspunkter.

Lokala gator kompletterar med angöring till byggnader och platser och kan ha en mer informell utformning med få trafikrörelser. Inom delområden kan ytterligare gator tillkomma med olika karaktär och funktion, beroende på användning och framtida tomtindelningar.

Parallellt med Lundaleden ges möjlighet för ett industrispår som angör de stora verksamhetsområdena i norr. Spåret byggs ut efter de behov verksamheterna har.

Omkringliggande leder utformas så att de klarar farligt gods för att avlasta Lugna Gatan och möjliggöra placering av publika funktioner utmed dess sträckning. Lugna Gatan kan fortfarande utnyttjas för riktigt tunga transporter för vidare transport längs utpekade leder vid behov.

- Primärled, farligt gods
- Sekundärled, farligt gods



- HUVUDGATA, Tung trafik prioriterad
- PRIMÄRGATA, Tung trafik tillåten
- LOKALGATA, Begränsad tung trafik



MOBILITET

4.7 Byte av färd sätt

En central pusselbit i mobilitetssystemet med olika färdmedel inom området, till och från området, samt också en förut-sättning för optimering i val av färd sätt, är att skapa förut-sättningar för byte mellan olika färd sätt. Det ställer krav på strategisk placering av bytespunkter i kombination med väl utformade mobilitetscenter som möter de behov som de olika bytespunkterna har. I Finns slätten är dessa mobilitetscenter grovt indelat i tre typer, där varje byte i sin tur kompletteras med specifika servicefunktioner baserat på sitt läge i området och skapar lokala hubbar för utvecklingen.

Det största är det som tillhandahåller infartsparkering. De placeras perifert nära infarter för att minimera trafik i området. Utöver parkering för personbilar innehåller de bland annat plats för bil-pool, laddningsmöjligheter och pool för minder fordon som cyklar, elcyklar mm. Dessa centra är alla placerade intill ett stopp för shuttle-bussen, intill nätet för rörelser i mellan hastighet och i anslutning till huvudstråk får gående för vidare resa. De kombineras med servicefunktioner som paketutlämning och mindre logistikcentra. Logistikcentra kan ha funktioner som exempelvis hämtning av matkassar att ta med sig på vägen hem, eller hämtning av varor för småföretagare. De kan även innehålla större servicebutiker och lokaler för publika funktioner i bottenvåningen. Ett av dessa centra placeras intill knutpunkt Finns slätten.

Mobilitetscenter i mellanstorlek lokaliseras intill busshållplatser, vilka även sammanfaller med lokala centrum. Dessa erbjuder i huvudsak plats för mindre fordon som parkering och pool för cykel, elcyklar mm. Även här kombineras det med service som paketutlämning, servicebutiker mm för att underlätta vardagslivet

Den minsta skalan tillhandahålls av fastighetsägarna och erbjuder parkering för cykel av privat bruk, så väl som plats för cykelpool och laddning av cykel, elcykel och andra mindre fordon.

En resenärs dag i Finns slätten

Sammantaget erbjuds ett stort utbud av valmöjligheter och stöd för att klara vardagspusslet på ett hållbart sätt. Man kan exempelvis ta kollektivtrafik till arbetet, för att använda en bil från en bilpool för en tjänsteresa under dagen. På vägen för att plocka upp bil-poolsbilen kan en elcykel användas på en resa inom område, till forskningscentret centralt i området för ett möte och vidare till en lunch i vinterträdgården vid Corson. Kanske plockas en färdigpackad matkasse upp på vägen hem i bytet från shuttle-bussen till den regionala kollektivtrafiken.



Storskaliga mobilitetscenter, parkering, bilpool, laddning mm
Placeras nära infarter i kombination med service och andra funktioner

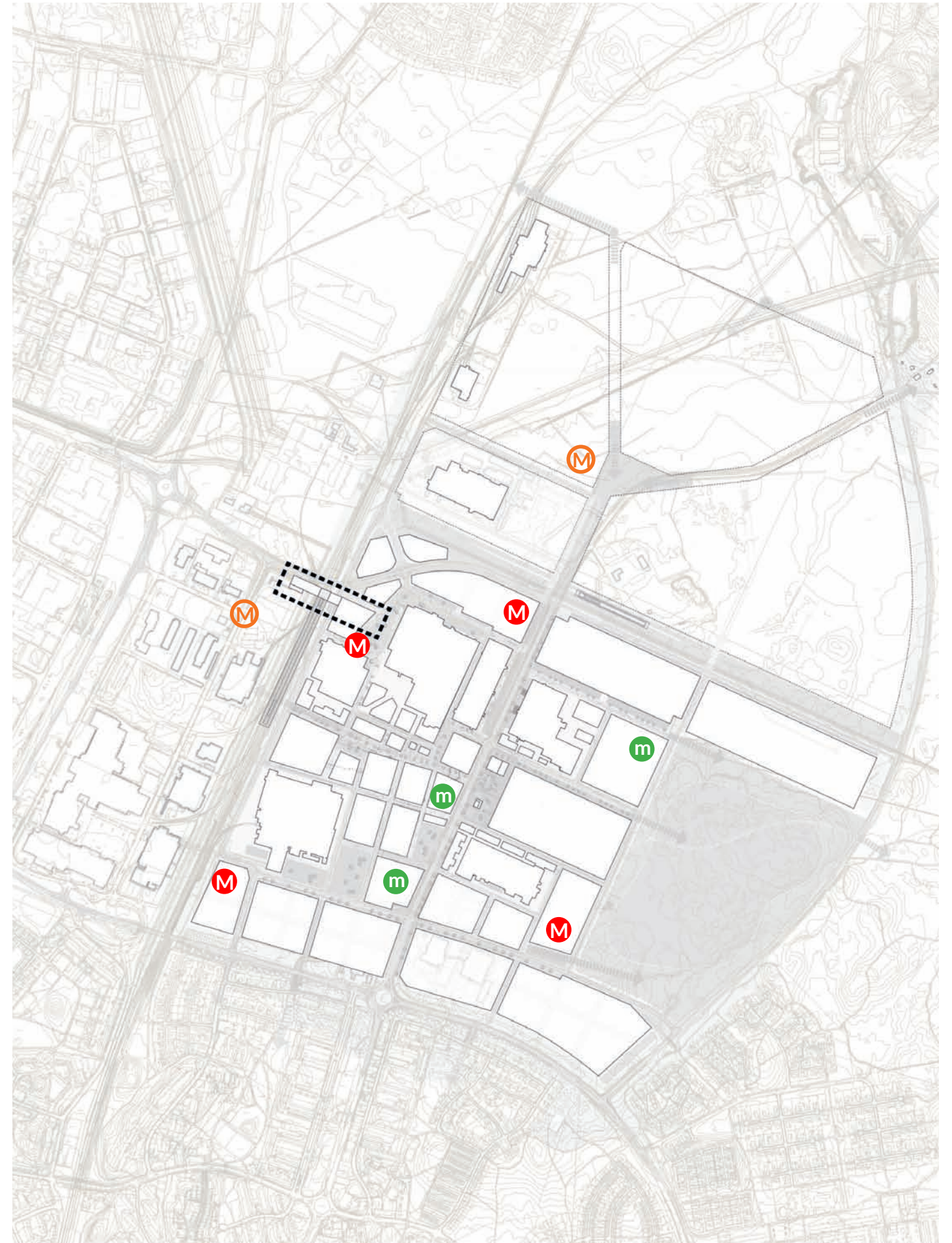


Ytterligare/alternativa Storskaliga mobilitetscenter,



Mellanstora mobilitetscenter, cykelparkering (El)cykelpool, mindre fordon mm
Placeras nära kollektivtrafik i kombination med service

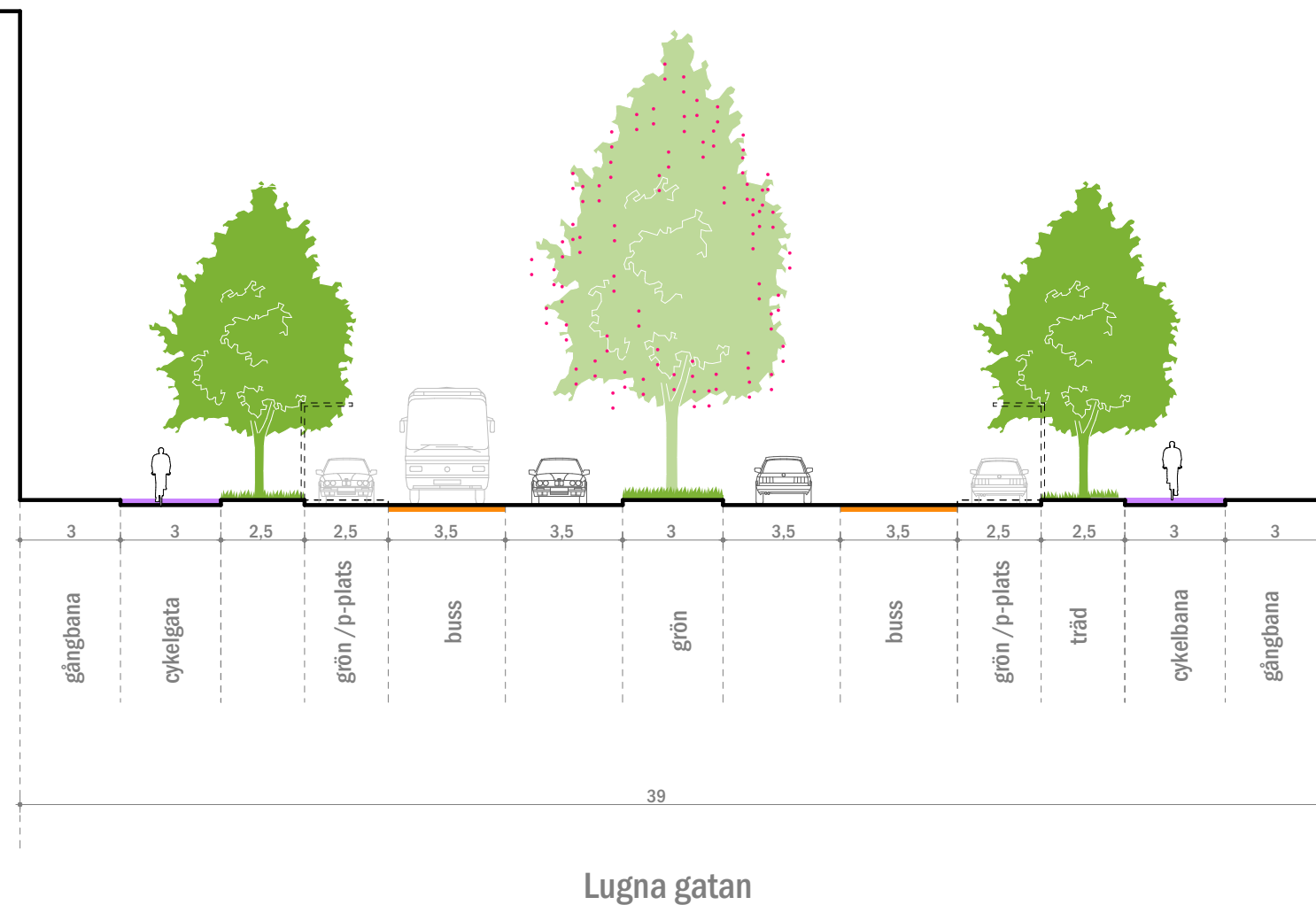
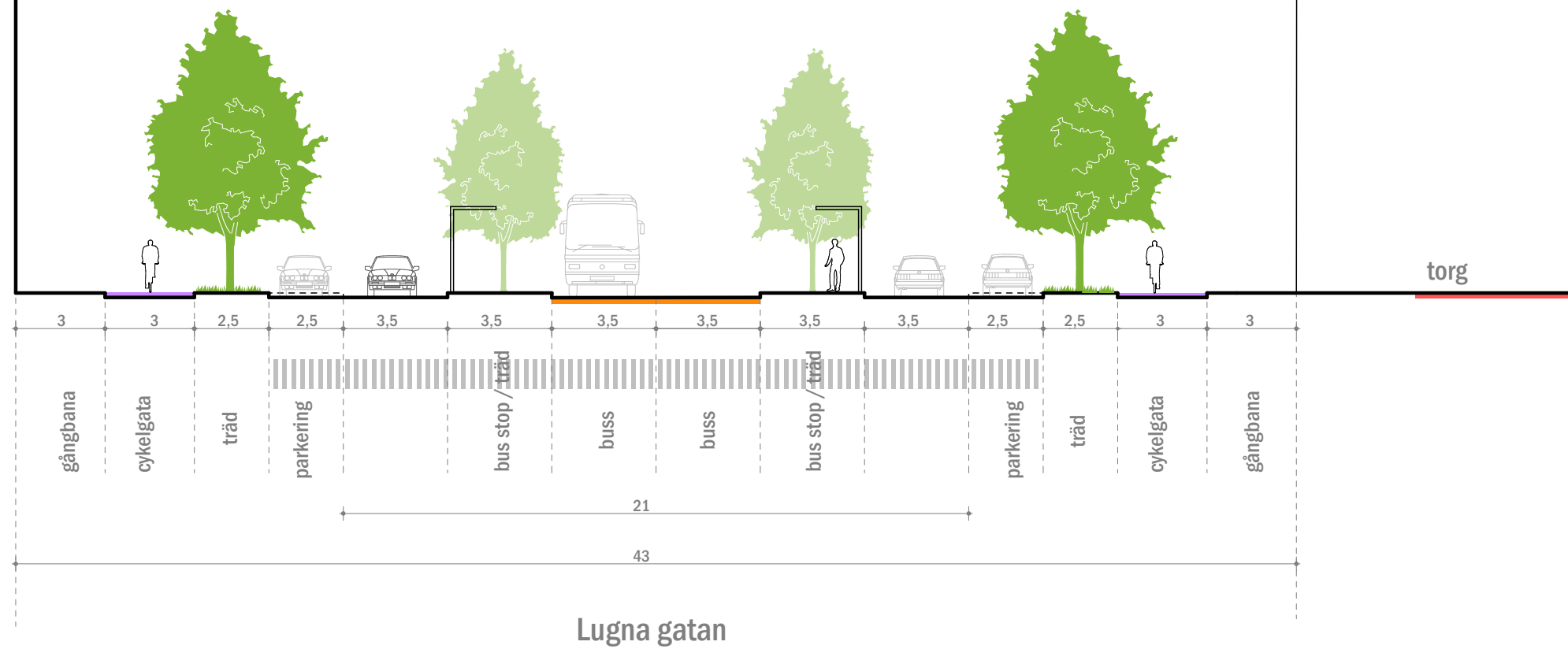
Mindre mobilitetscenter tillhandahålls av fastighetsägare på kvartersmark.



MOBILITET

4.8 Lugna Gatan

Lugna Gatan är även i framtiden Finnslätterns huvudgata där alla trafiksorter möt, men där fokus skiftar från transportled till stadsliv. Gatan kommer på sikt inte att användas för genomfartstrafik eftersom kollektivtrafik, cykel och gående prioriteras. Utformningen är rymlig med plats för träd, grönska och dagvattenhantering, och separata filer för kollektivtrafik anpassade för elbussar och cykelbana/stråk för mellan hastighet. Trottoarerna är generösa och många byggnader är indragna med förgårdsmark för grönska och gående, med mycket begränsat inslag av markparkering.



Gatusektionerna som redovisas på denna och följande sida är indikativa och visar på en långsiktig målsättning. I en stegvis transformation av Lugna Gatan måste mått och proportioner kunna säkerställas för dispens- och varutransporter. Detta inbegriper även trädplanteringar, väderskydd, mm

MOBILITET

4.9 Övriga gator

Primär gata

Inom området är ett antal primära gator för angöring utpekade. Dessa varierar stort i utformning beroende på vilka övriga funktioner de har i strukturen. Några är mycket breda och fungerar även som gröna kopplingar och är centrala i hantering av dagvatten och skyfall. Flera har separata cykelbanor/stråk för mellanhastighet, medan några är mer vad man skulle kunna kalla "vanliga gator". Gemensamt för dessa är att även om de är stadsgator med gående i fokus, har de mått anpassade för stora fordon och är gena med långa raka segment. På så sätt bibehålls goda förutsättningar för olika sorters verksamheter, även storskaliga, längre in i strukturen. De är dock inte anpassade för genomfartstrafik med låg hastighet och många korsande stråk för gång och cykel, med säkra korsningar.

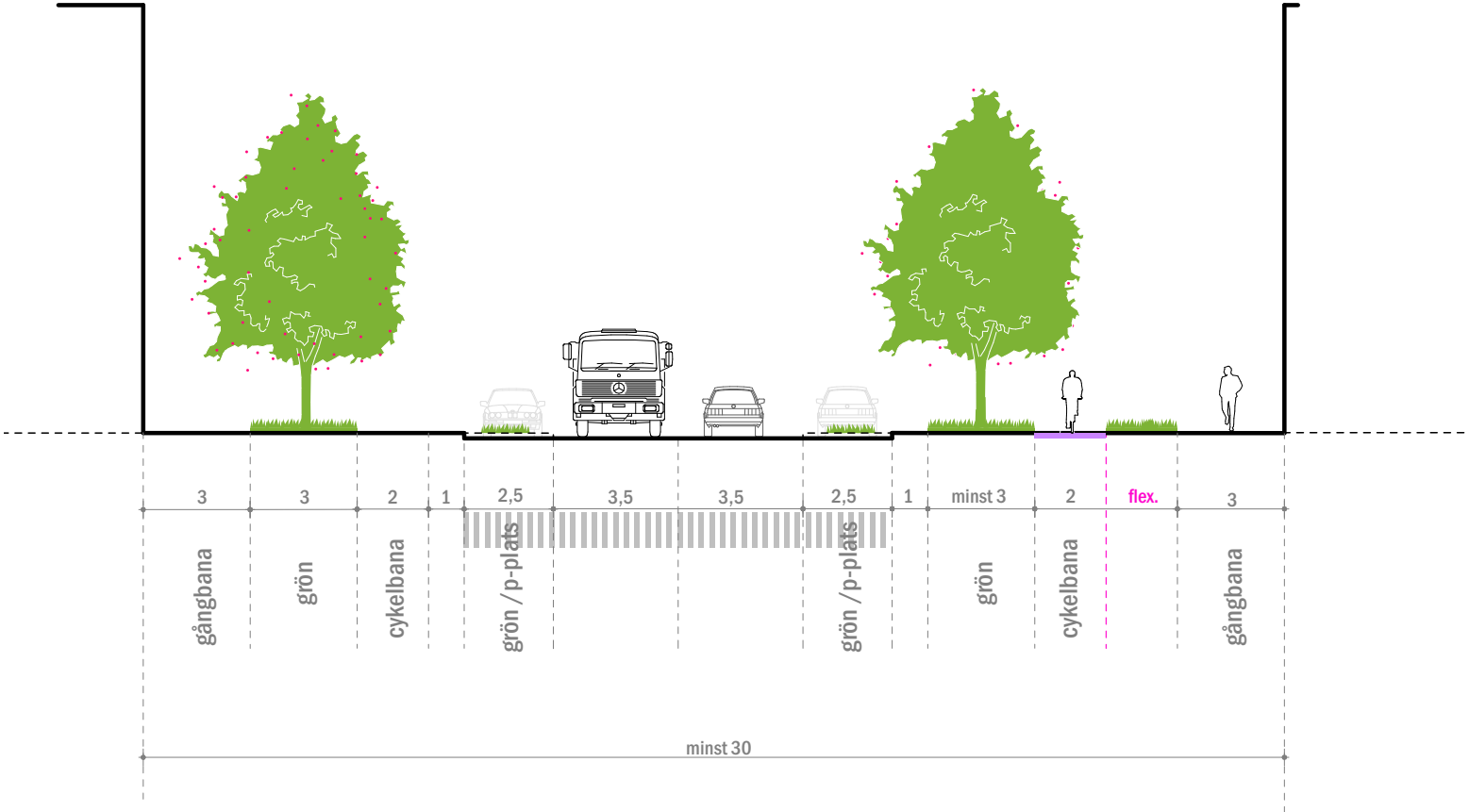
Lokal gata

Gatunätet kompletteras av ett finare nät av lokalgator för angöring av alla verksamheter. Dessa är främst avsedda för angöring och har en begränsad funktion för transporter. De är utformade som flexibla gaturum för alla typer av fordon. Den exakta utformningen varieras stort och i vissa fall kan gående ha mycket hög prioritering och utformas som gårdsgator med "shared space".

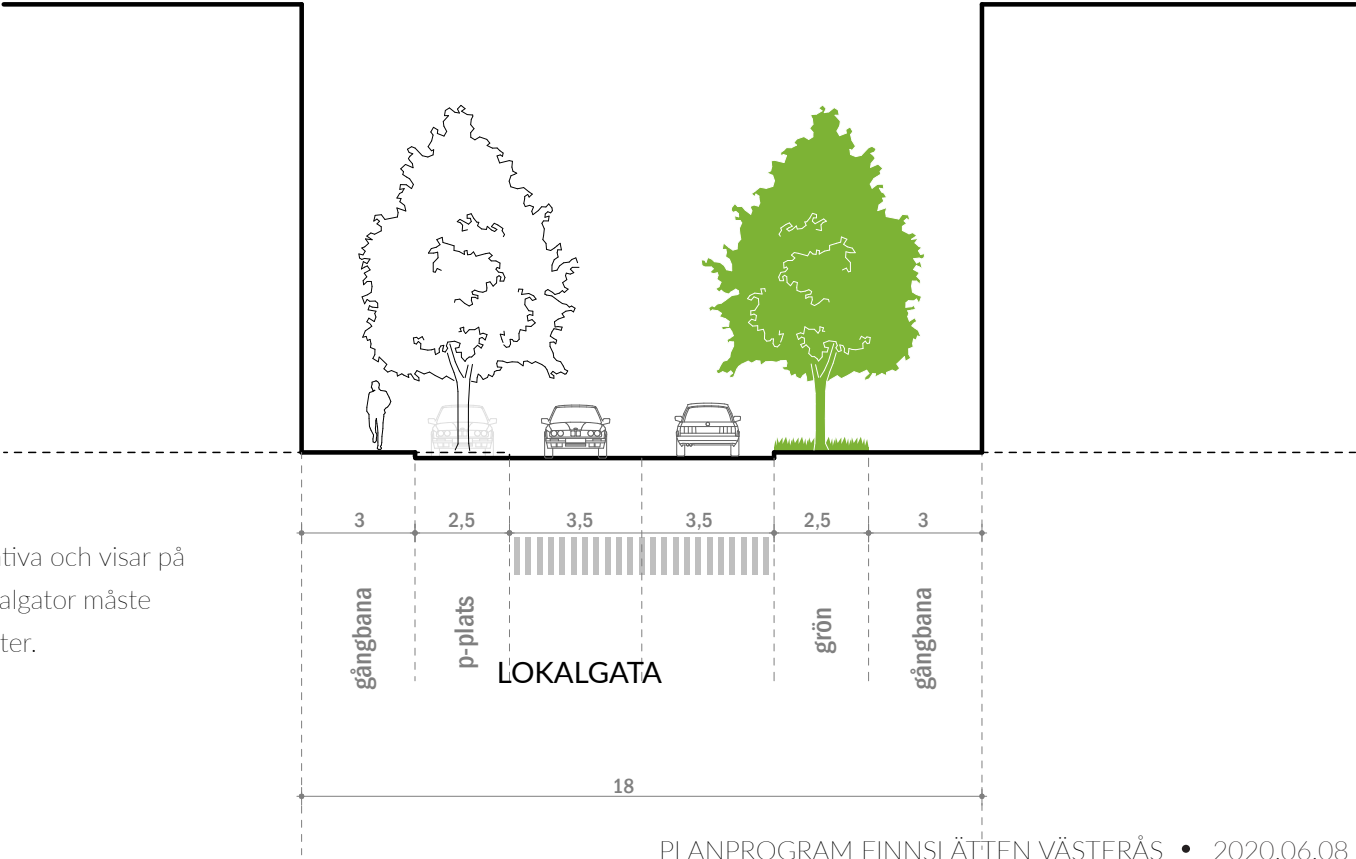
Gator inom delområden

Utöver de markerade lokalgatorna tillkommer ytterligare kopplingar inom delområden. Dessa lokaliseras utefter behov och typ av verksamheter inom varje område. Utformningen anpassas efter dess funktion och kan variera från att inkludera tung trafik till att vara i första hand för gående. De skall utformas som en del av gatunätet och bejaka ett genomsläppligt rörelsemönster, där gående inte skall fastna i återvändsgränder.

Gatusektionerna som redovisas på denna och föregående sida är indikativa och visar på en långsiktig målsättning. I en stegvis transformation av primär- och lokalgator måste mått och proportioner kunna säkerställas för dispens- och varutransporter. Detta inbegriper även trädplanteringar, väderskydd, mm.



Primär gata



LOKALGATA

Lokal gata

5. VERKSAMHETER + BLANDNING

5.1 Befintliga fastigheter



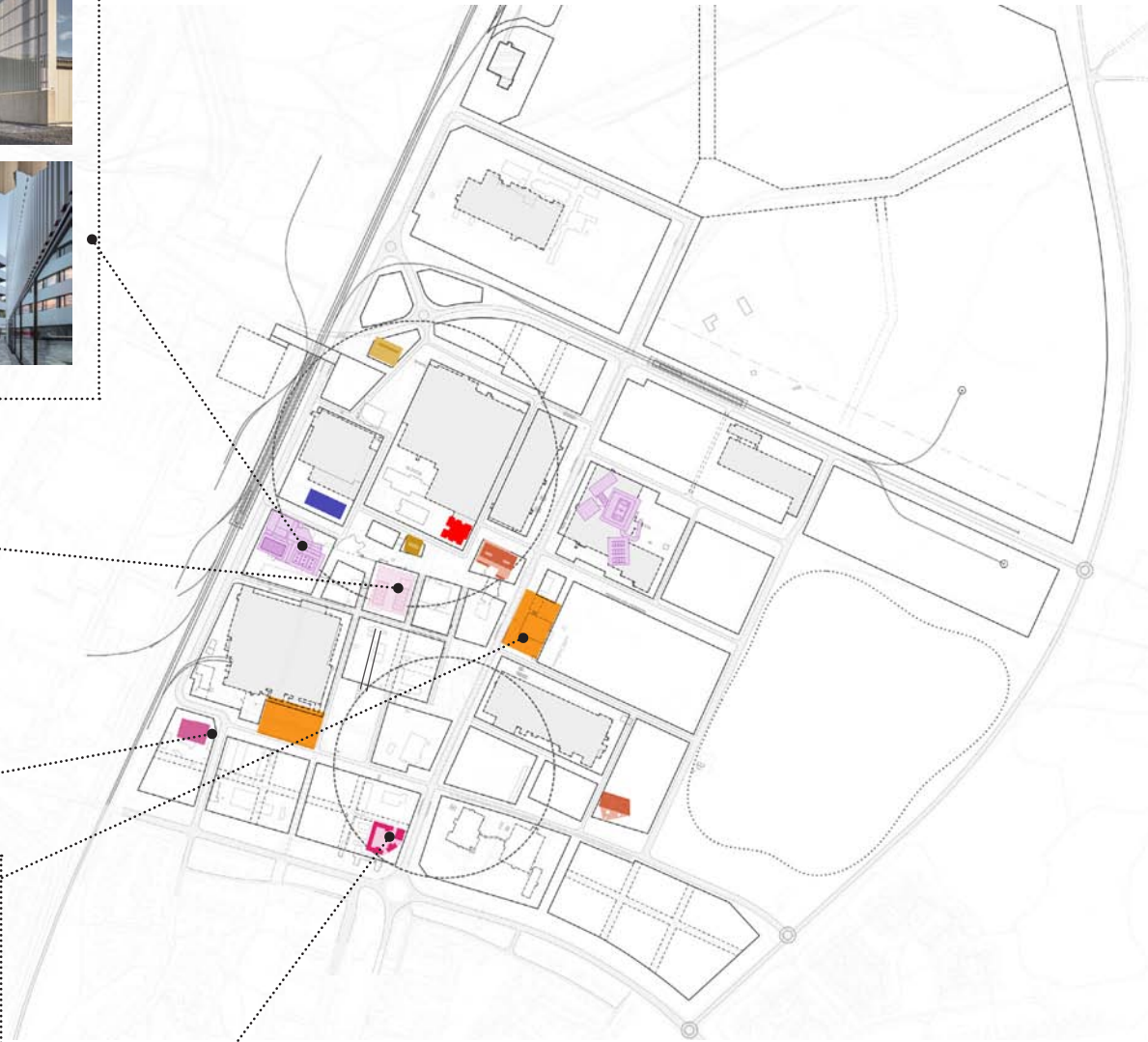
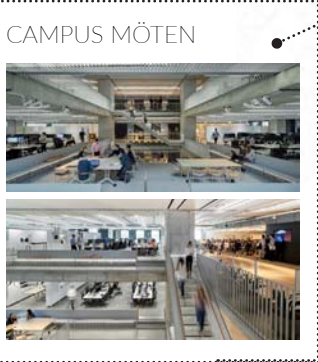
I dag är Finnslätten del av en separerande struktur där området tillsammans med Steneby och Tunbytorp är renodlat verksamhetsområden separerat av stora leder omgivet av renodlade bostadsområden och naturområden. Några få funktioner bryter detta med handel etablerat i södra Stenby och mindre servicefunktioner, Friskis och Svettis och gymnasieskola utmed Lugna Gatan.

- Bostäder
- Fsk/Skola/Gymnasium
- Handel/service
- Verksamheter
- Vård/äldreboenden
- Sport

VERKSAMHETER + BLANDNING

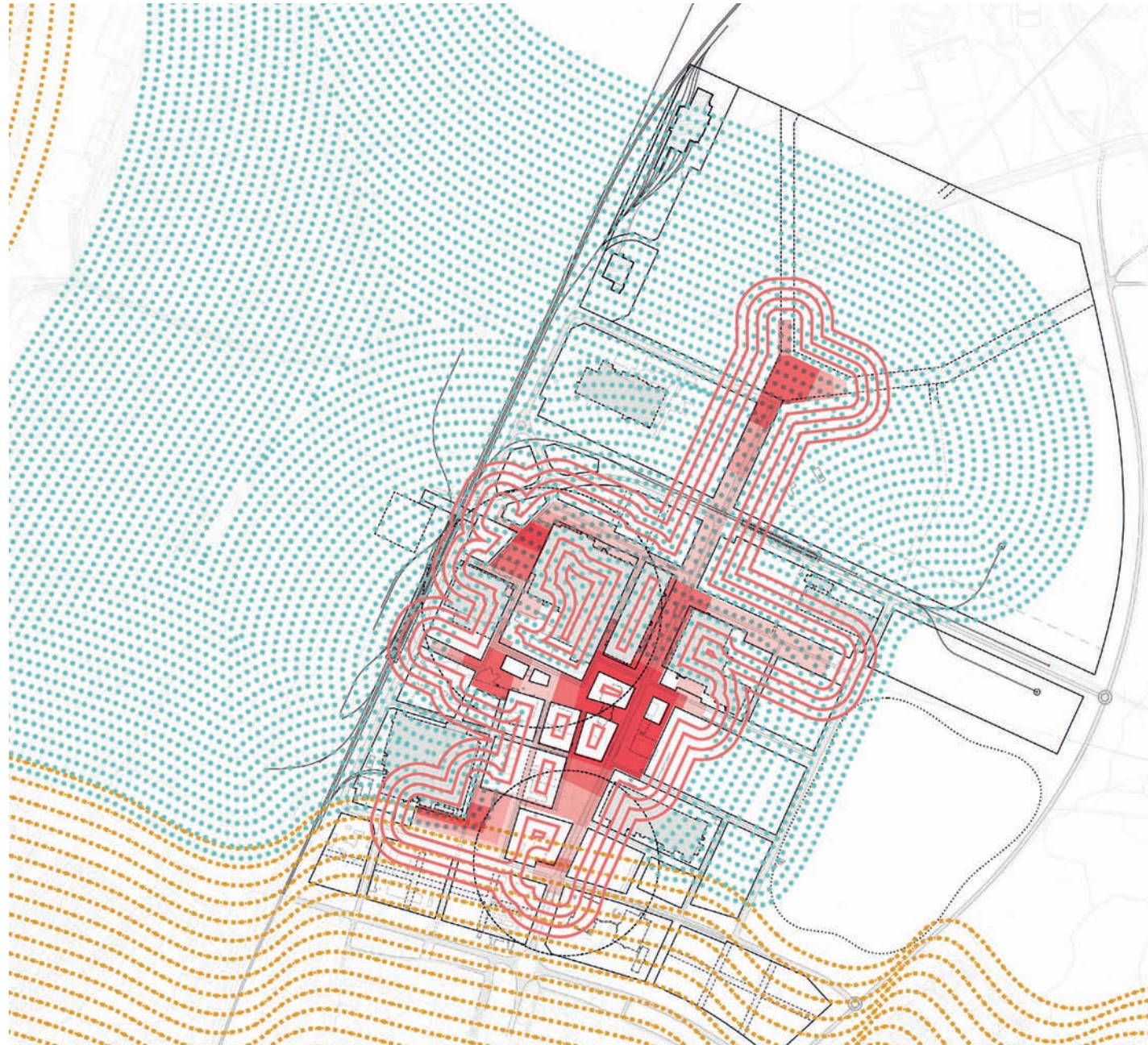
5.2 Skala

Det är lätt att tappa bort sig i skalan i Finnslätten då byggnader och tomter är stora. Ytan motsvarar hela centrala Västerås. Bara i södra delen av området ryms fyra Kopparlunden för att jämföra med ett pågående projekt i Västerås. Tovatt Architect and Planners har ritat en stadsdel för mer än 40 000 invånare i Wien på ett nedlagt flygfält, vilket har en motsvarande yta som den södra delen av Finnslätten. I Detroit har The TechTown district en liknande storlek och är en bra skalreferens för ett framtida utvecklat Finnslätten.



VERKSAMHETER + BLANDNING

5.3 Funktioner



Finnslätten är ett stort område och kan rymma mycket. Även om det i dag uppfattas som ett sammanhållet område kommer det på sikt utvecklas med olika karaktärer och funktioner, vilka kommer att differentiera området. Lokaliseringen av olika verksamheter på rätt plats kommer vara centralt i byggandet av ett levande Finnslätten. Samtidigt måste strategin för lokalisering vara flexibel och fungera över lång tid och kunna hantera olika scenarion.

Tre karaktärer eller kraftfält etableras och utvecklas, delvis överlappande och med föränderliga gränser över tid. Dessa är Stad, Campus och Verksamheter.

Stad

I Stadsutvecklingen för Finnslätten finns en stark ambition att skapa stad, i den bemärkelsen att skapa ett aktivt stadsliv som grund för det dynamiska arbetsområde som eftersträvas. En miljö för både i arbete och vardagsliv som vävs samman i dagens och framtidens livspussel. Det ställer krav på utformning av den fysiska miljön, såväl som på blandningen av funktioner. Då Finnslätten även i framtiden kommer rymma storskaliga verksamheter och verksamheter som kräver tunga transporter, ställs höga krav på att gruppera lokalisering av publika funktioner för att skapa aktiva stråk. Lokaliseringen av bostäder och andra liknande funktioner görs på ett sådant sätt att det inte förhindrar utvecklingen av verksamheter som kräver skyddsavstånd eller annan hänsyn

Campus

Campus Finnslätten är den kärna kring vilken publika funktioner, de mest persontäta verksamheterna, samt forskning och utveckling lokaliseras. I dess centrala delar skapas en serie av samlande parker och torg, kring vilka olika verksamhet samlas. Campus Finnslätten är ett campus i vid bemärkelse där de gemensamma kunskapsområdena är det som länkar samman. Kring detta knyts stödjande funktioner som boende, mat, träning, samt gemensamma funktioner som hörsalar, mötesrum, utställningsytor mm.

Verksamheter

Områden med storskalig verksamhet och med lägre persontäthet är väl integrerat med Finnslätten i övrigt och kan på så sätt dra nytta av områdets hela utbud. Nära alla arbetsplatser finns uteplatser för vistelse, trygga gatumiljöer för gående och cykel. Publika funktioner är här av lokal karaktär och i första hand kopplade direkt till olika verksamheter.



STADSLIV



VERKSAMHETER



CAMPUS



VERKSAMHETER + BLANDNING

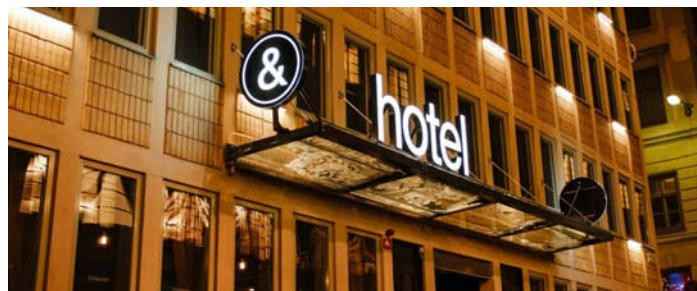
5.4 Boende

I söder tar staden klivet över Norrleden in i Finnslätten. Genom att skapa en koncentration av bostäder intill Lugna Gatans första korsning sett från staden, etableras en stadsmiljö som stöder boende. Bostadsgårdar kan tillskapas så väl som en förskola. I närheten planeras en skola och kvarteren ligger intill parker, stadsgator och smidiga gång- och cykelkopplingar till angränsande områden. Service som matbutik mm placeras strategiskt intill busshållplats och ett mindre mobilitetscenter, och kommer på sätt ge ett kundunderlag som inkluderar både boende och arbetande på Finnslätten i stort.

Kring denna kärna, där en viss kritisk massa av boende eftersträvas, tillåts ytterligare boende i ett begränsat område där tillgång till boenderelaterade funktioner och kvalitativa stadsrum redan är etablerade. I detta område där bostäder tillåts, samt i närmast angränsande områden, lokaliseras persontäta verksamheter i övrigt så att det alltid bildas en buffert mellan tyngre verksamheter och boende. Längre in i området i delar med persontäta verksamheter utmed campuset, lokaliseras endast studentboenden och hotell.

Boende i Finnslätten möter företagets behov på tidsbegränsat boende. Det är även en viktig pusselbit i skapandet av ett campus som lever hela dygnet, även på kvällar och helger. Det skall inte ses som ett bostadsområde och därmed inte som en del av att hantera boendefrågor i Västerås i stort. Boendeformer inkluderar studentboenden, lägenhetshotell, olika typer av korttidsboenden och hyreslägenheter, kopplade till anställningar hos företag inom området, med vänder sig inte mot den öppna bostadsmarknaden.

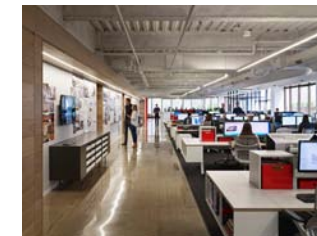
Framtida boende ska prövas i detaljplaner, där omfattning och typ av boende utreds och klarläggs, med hänsyn till risk för störningar mm från befintliga och kommande verksamheter.



- Boende ska lokaliseras inom området
- Möjligt att lokalisera boende inom området
- Möjligt att lokalisera hotell och studenboende

VERKSAMHETER + BLANDNING

5.5 Verksamheter



Verksamheter har grupperats i tre typer som stödjer de två målsättningarna att skapa ett intensivt stadsliv kring campusområdet och centrala stråk, och samtidigt ge förutsättningar för storskaliga verksamheter med tung trafik att utvecklas i området.

Persontät verksamhet

Verksamheter med hög persontäthet är i huvudsak lokaliserade till campusområdet, utmed Corson och längs den södra delen av Lugna Gatan. Här placeras även publika funktioner som restauranger, konferenscenter, sportanläggningar och handel. Funktioner som har direkt koppling till forskning, utbildning och utveckling lokaliseras direkt mot campusets centrala stadsrum och stråk.

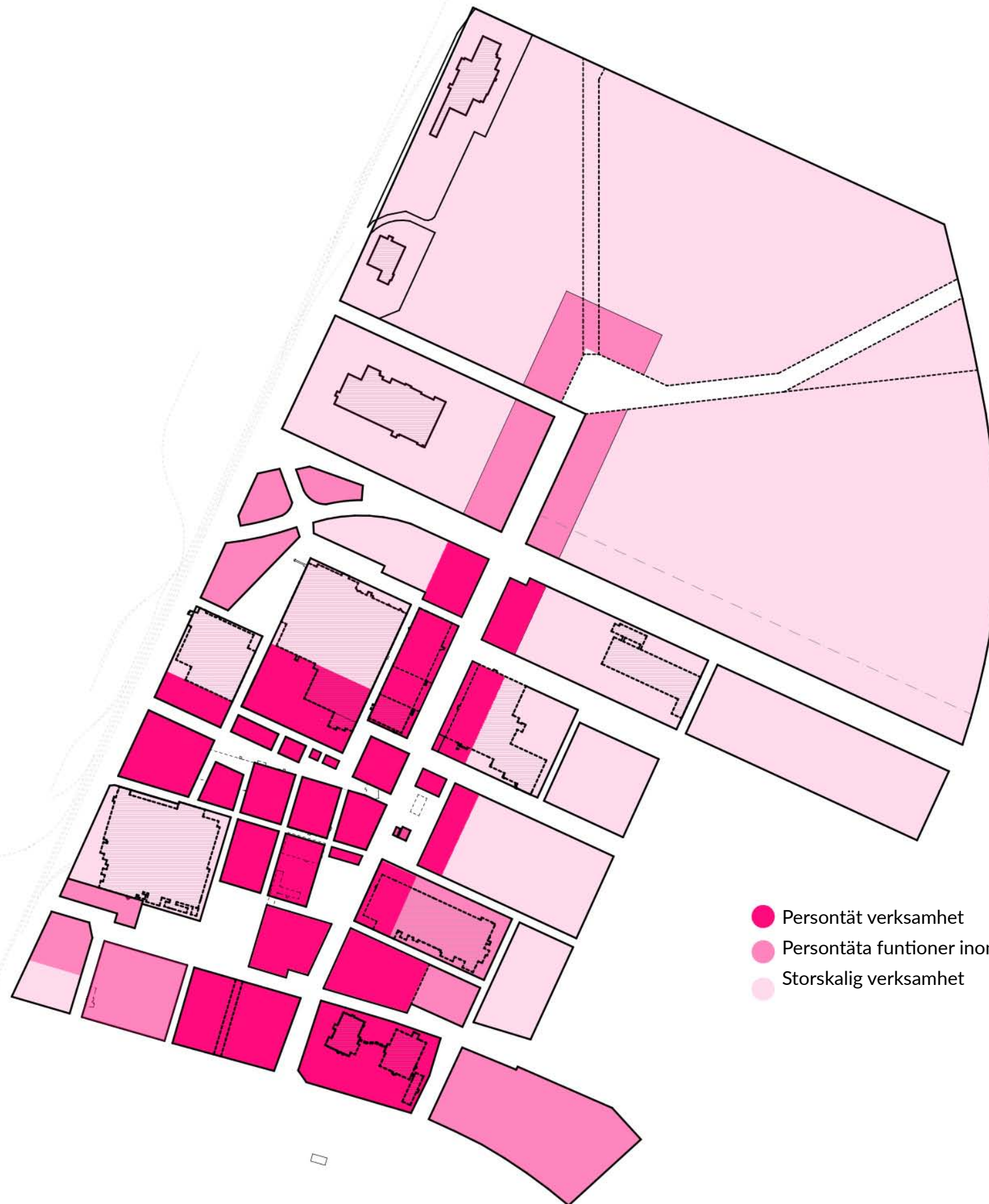


Persontäta funktioner inom storskalig verksamhet

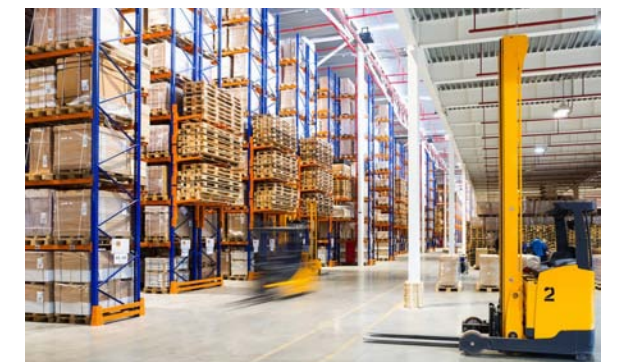
Detta område innefattar framförallt kontorsdelar i fastigheter för tillverkning, men kan även innehålla andra stödfunktioner till storskaliga verksamheter. Dessa prioriteras längs förlängningen av Lugna Gatan och vid centrala stråk från campusets kärna.

Storskalig verksamhet

Dessa placeras inom större delområden där tomtindelningen kan anpassas efter behov. De ligger perifert, framförallt i norr och öster, med direkt eller god koppling till trafikleder och industrispår. Samtidigt har alla delområden koppling till stråk som kopplar till de centrala delarna och campuset. På så sätt kan alla ta del av Finnslettens utbud och bidra till ett aktivt stadsliv.



- Persontät verksamhet
- Persontäta funktioner inom storskalig verksamhet
- Storskalig verksamhet



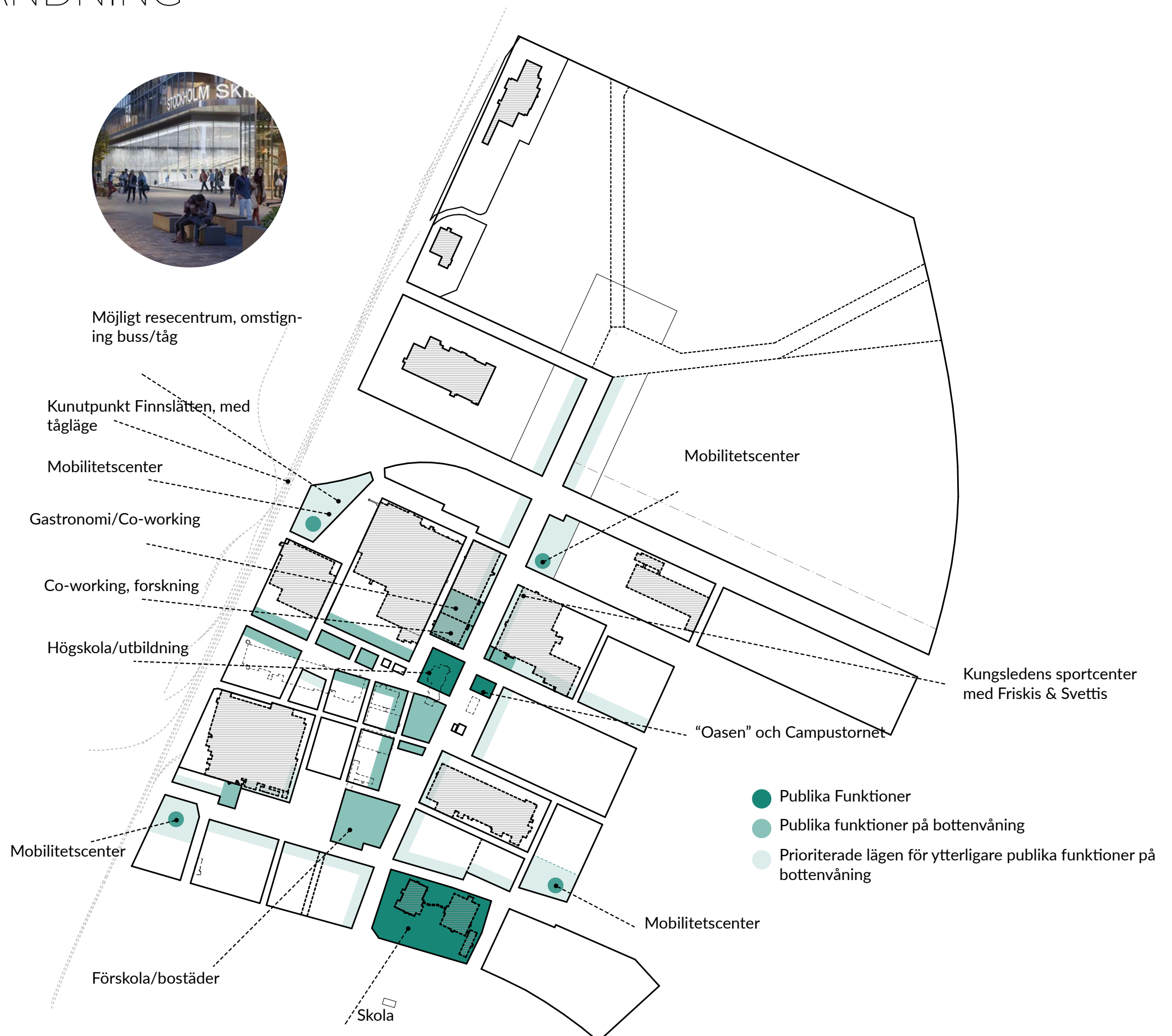
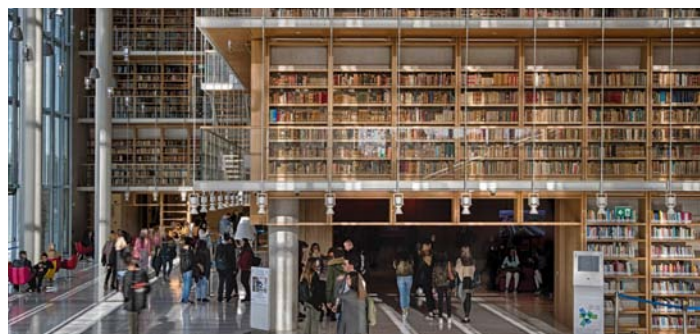
VERKSAMHETER + BLANDNING

5.6 Viktiga funktioner

Lokaliseringen av målpunkter är centralt i ambitionen att skapa ett aktivt campus och levande stråk. Placeringen av målpunkter är sammanvävt med de knutpunkter som skapas av mobilitetssystemet.

De tre hållplatserna utmed Lugna Gatan, knutpunkt Finnslätten, samt den södra utgången till ett möjligt tågläge (som även utgör en gång- och cykelkoppling till Stenby), ger fem kraftfält och är områdets starkaste målpunkter. Mellan dessa punkter uppstår det kraftfält till vilket områdets mest aktiva stråk kopplas. Till detta knyts i sin tur ytterligare målpunkter kring parker, torg och huvudstråk vilka binder samman hela Finnslätten med omgivningen. Dessa målpunkter utvecklas sedan som stadsrum kring olika teman där de tongivande funktionerna kompletteras med funktioner som stöder den unika platsen.

Funktioner som inte är kopplade direkt till verksamheter i Finnslätten, lokaliseras endast inom området om de tillför funktioner som även kommer visionen för Finnslätten till godo. Detta kan vara en större sportanläggning, dagliglivs, "food court", såväl som stödjande funktioner och service. Är dessa funktioner skrymmande ska de inte placeras inom verksamhetsområdets centrala delar utan placeras företrädesvis i anslutning till stora mobilitetscenter. Syftet med detta är att skapa "närhet" för att behålla ett intensivt stadsliv.



6. GENOMFÖRANDE

6.1 Befintliga byggnader och Grönstrukturer



Byggnader

Planprogrammets bebyggelsestruktur i förhållande till befintliga byggnader inom och kring Finnslätten



Grönstrukturer

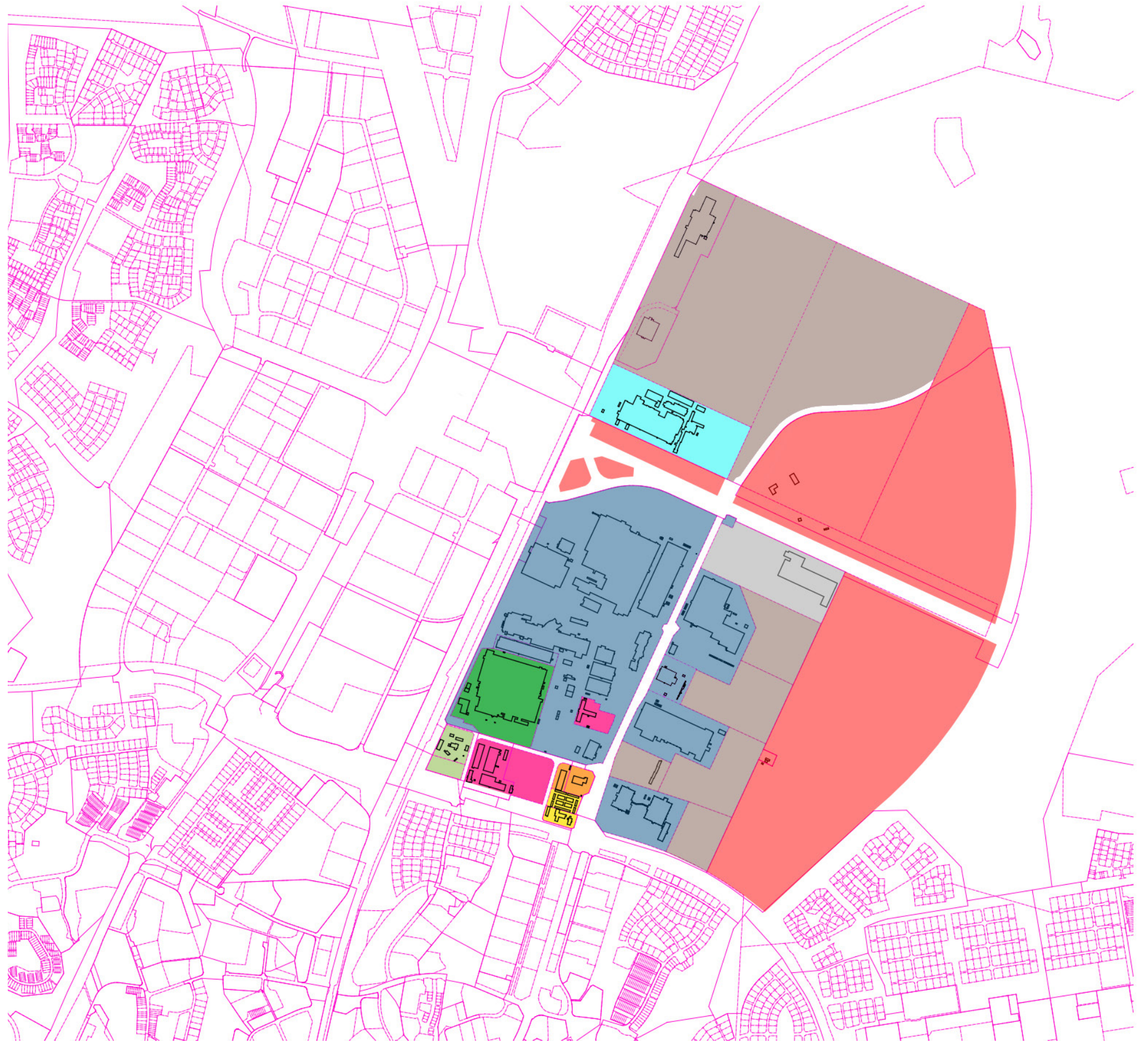
Planprogrammets bebyggelsestruktur i förhållande till befintlig grönstruktur inom och kring Finnslätten

GENOMFÖRANDE

6.2 Fastigheter och ägande

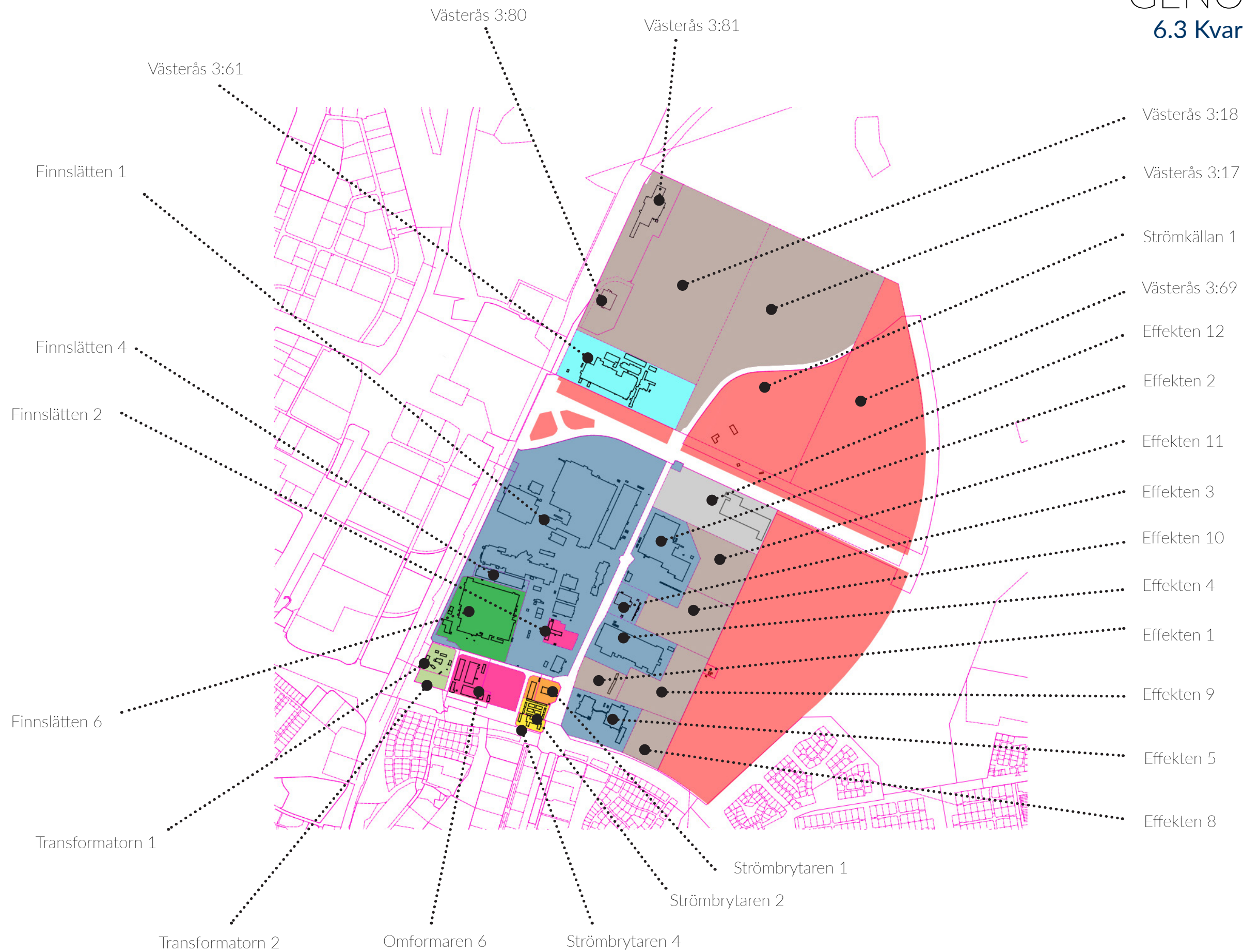
Finnslätten har relativt få markägare och stora tomter vilket ger goda förutsättningar att skapa en sammanhållen struktur. De stora markägarna och hyresgästerna har ett långsiktigt engagemang för att utveckla och verka inom Finnslätten.

- Kungsleden AB
- Västerås kommun
- ABB AB
- Kammarkollegiet
- FNH Fastigheter Västerås AB
- Westinghouse Atom AB
- Klövern AB
- PEAB
- Auto-Centrum Holding AB
- OK/Q8 AB



GENOMFÖRANDE

6.3 Kvartersnamn och ägande



GENOMFÖRANDE

6.4 Möjliga framtida tomter

Delområde A ligger längst i norr och erbjuder plats för och prioriterar de största etableringarna. Utöver de befintliga fastigheterna kan hela området skapa en tomt med plats för att etablera en mycket stor verksamhet på drygt 1 000 000 m². Ett alternativt scenario är att 6 verksamheter om ca 175 000 m² vardera skapas. Tomterna nås från Lundaleden och Terminalvägen och även genom en förlängning av Lugna Gatan, om det bedöms lämpligt.

För den planlagda delen av området norr om Lundaleden och mot Tillbergaleden i öster, har planen en bestämmelse om att området inte får delas in i fler än tre fastigheter. Syftet med detta är att ge goda möjligheter att utöva miljökontroll, eftersom området till stora delar är beläget inom den tertiära skyddszonen för grundvatten.

För fastigheterna Västerås 3:17 och 3:18 norr om Westinghouse och som ännu inte är planlagda, pågår en förstudie inför planläggning. Här måste förutsättningarna utredas för att bedöma om det är möjligt att bebygga området, med hänsyn till den tertiära skyddszonen för grundvatten.

Område B i öster lämpar sig för stora verksamheter där de flesta har tomtstorlekar kring 50–80 000 m², med några mindre tomter mot olika huvudstråk. Flertalet av dessa tomter rymmer existerande verksamheter och utgörs av stora fastigheter. De har bra försörjning för angöring och transporter i öster och vänder sig med entréer mot Lugna Gatan i väster. De lämpar sig för verksamheter där kontor, forskning och utvecklig kopplas till storskalig produktion.

Områden kan brytas ned i mindre tomter vid behov, vilket framförallt gäller i den södra delen närmare stadskärnan. I denna del placeras med fördel mindre storskaliga verksamheter i anslutning till den planerade grundskolan och bostadsområden i öster och söder.

Område C består av tre stora tomter baserade kring befintliga fastigheter med goda möjligheter till inslag av storskalig verksamhet. Dessa tomter kan brytas ned i flera fastigheter vid behov, framför allt i söder, mot Corson.

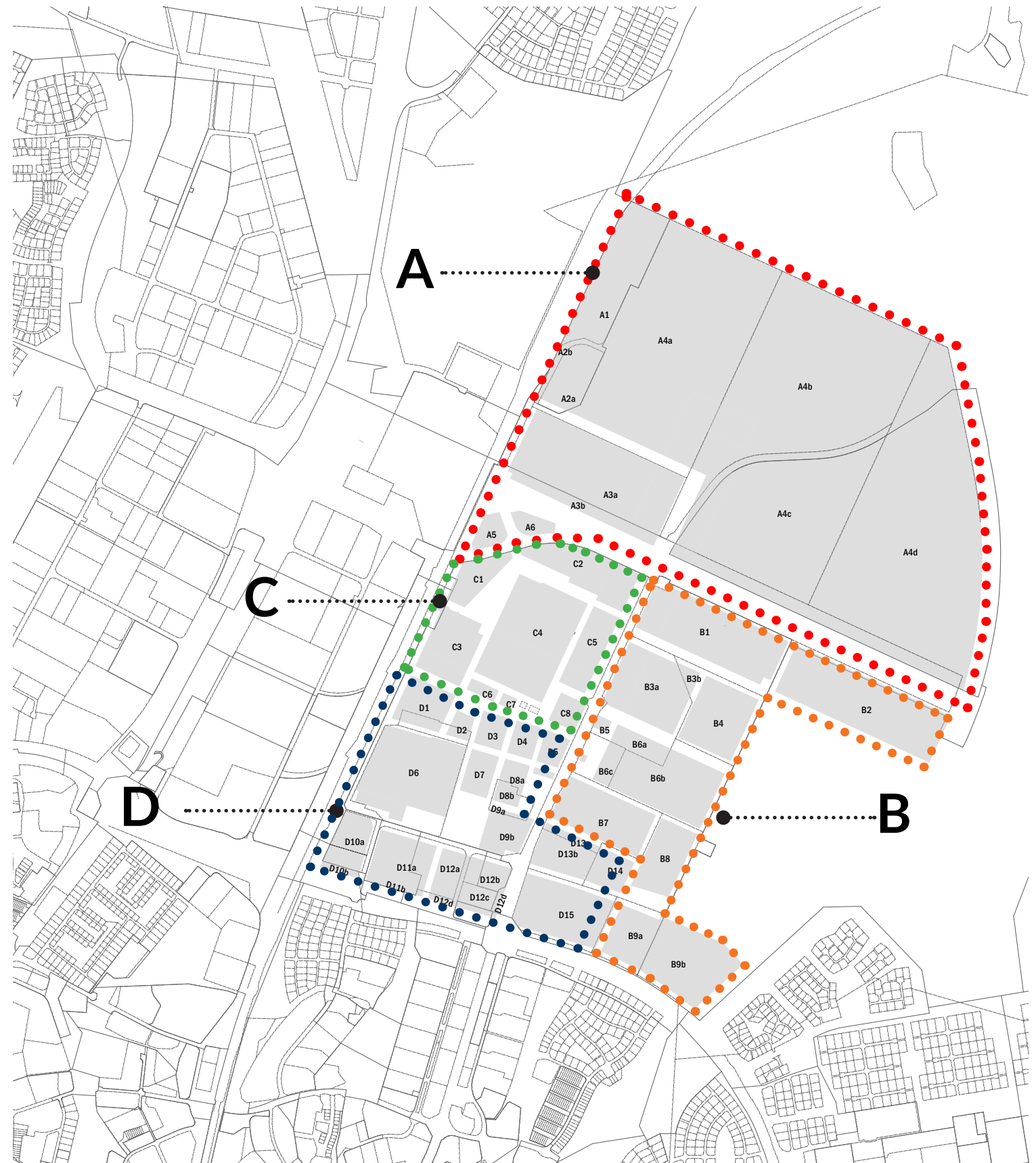
Norr därom skapas två delområden som även de kan brytas ned ytterligare mot Lundaleden, där det ena är i direkt anslutning till knutpunkt Finnslätten och möjligt tågläge. Mot Corson i söder skapas mindre tomter som lämpar sig väl för publika funktioner och hög exploatering, som gymnasieskola och på sikt utvecklade forskning- och utbildningsfunktioner mot Lugna Gatan.

Område D har störst inslag av tomter i en traditionell stads skala. Mot Norrleden i söder och mot Terminalgatan i väster, lokaliseras större utvecklingsområden, inklusive nuvarande Bombardiers fastighet med goda möjligheter till storskalig verksamhet. I nordöst mot Lugna Gatan är utvecklingsområdena mindre, omkring 8-10 000 m². Här ligger även flera parker och ett tätare gatunät. I detta område är stora inslag av kontor troligt och det finns möjlighet för småskalig produktion och testverksamheter.

Områdena utmed Norrleden i söder är mycket flexibla och lämpar sig både för storskaliga etableringar, såväl som en stadskvarterslik struktur. Storskalig verksamhet bör inte lokaliseras här initialt, utan först efter det att andra områden lämpliga för större etableringar är utnyttjade. Storskalig verksamhet av mer publik art, som sporthall eller liknande, lokaliseras lämpligtvis här, eller mot Norrleden i område B vid mötet med staden.

Totalt skapar strukturplanen 38 delområden med storlekar från ca 1 000 000 m² ned till 1 500 m², vilka sedan kan brytas ned i mindre tomter. Två scenarion har studerats, ett högt med en exploatering på ca 1 300 000 BTA (bruttoarea) och ett lågt på ca 500 000 BTA

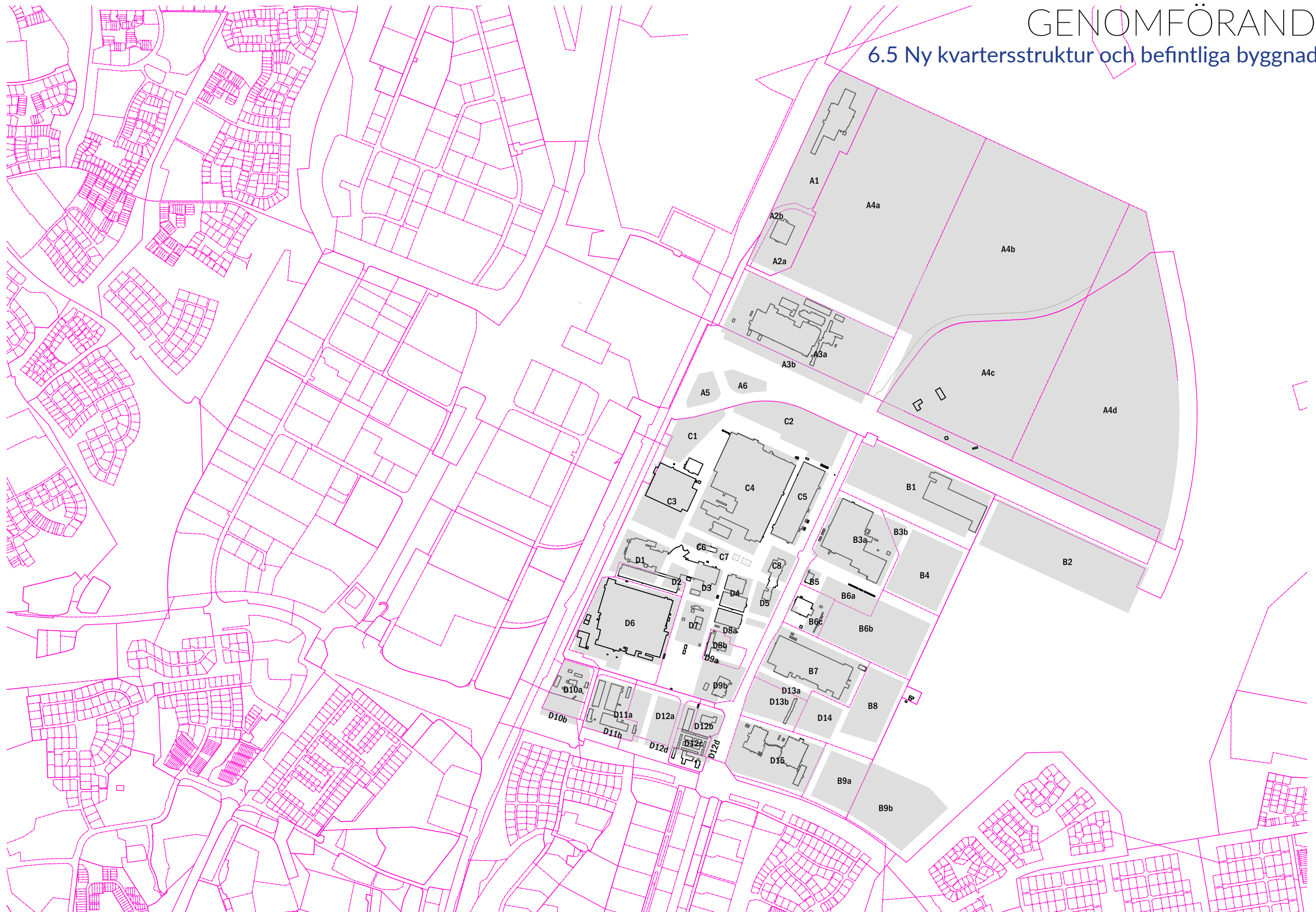
Utifrån dessa scenarion görs bedömningen från ca 15 000 upp till ca 40 000 personer, har Finnslätten som sin arbetsplats eller sitt boende.



Totalt skapar strukturplanen 38 delområden med storlekar från ca 1 000 000 m² ned till 1 500 m², vilka sedan kan brytas ned i mindre tomter.

Två scenarion har studerats, ett högt med en exploatering på ca 1 300 000 BTA (bruttoarea) och ett lågt på ca 500 000 BTA. Utifrån dessa scenarion görs bedömningen från ca 15 000 upp till ca 40 000 personer, har Finnslätten som sin arbetsplats eller sitt boende.

6.5 Ny kvartersstruktur och befintliga byggnader



GENOMFÖRANDE

6.6 Finnslätterns omvandling

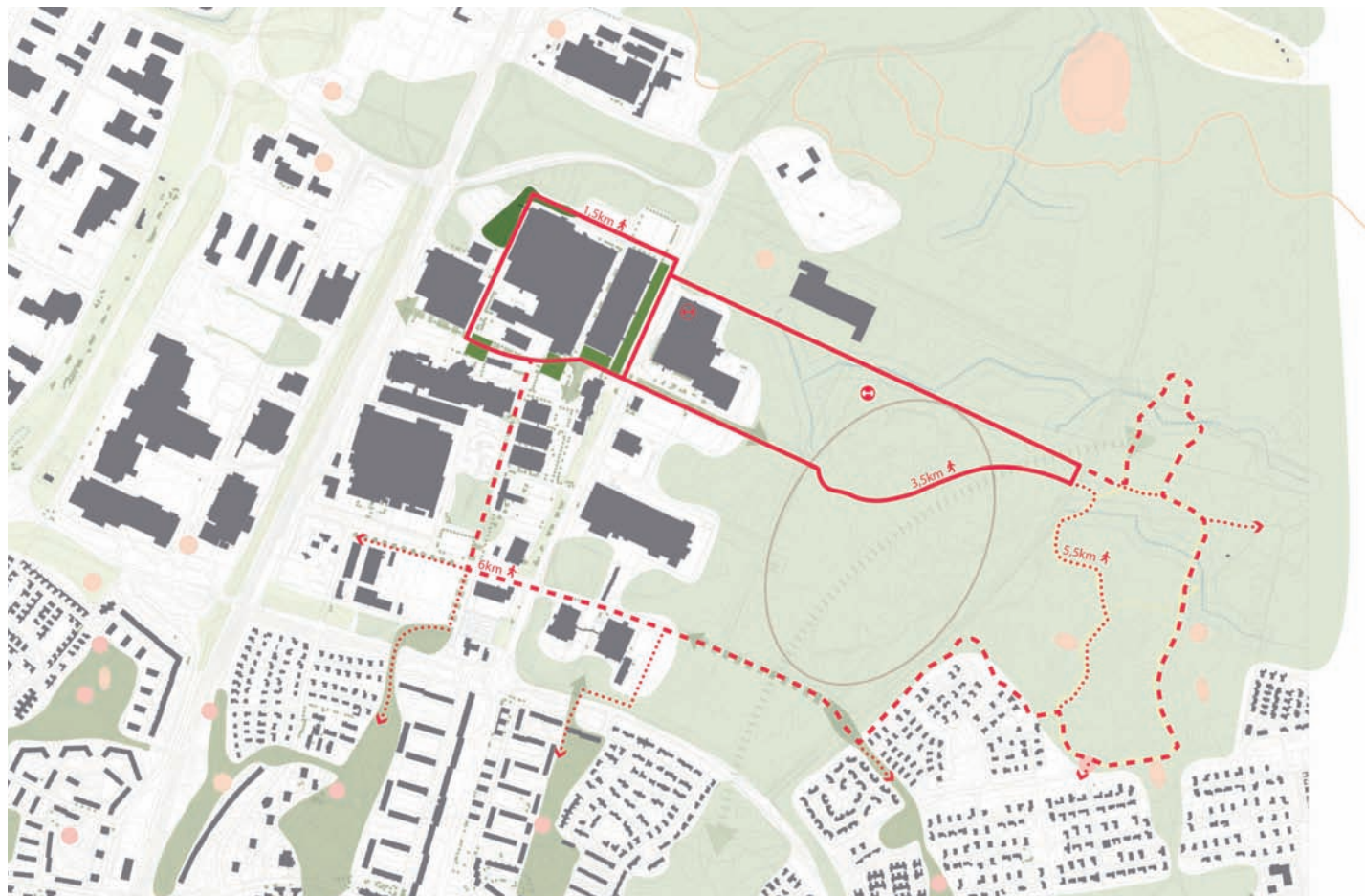
Finnslätten kommer att utvecklas och transformeras under lång tid. Det är redan i dag en aktiv plats och nya verksamheter är under etablering och flera är på ingång. Den föreslagna strukturen ger förutsättningar för befintliga verksamheter att utvecklas samtidigt som nya byggnader bedöms rivas på sikt. Omvandlingen av Finnslätten kommer att ske gradvis och över många år. Med denna struktur som underlag kan investeringar göras redan idag, både de som stöder framtidens vision och de som stöder dagens verksamheter. Stråk som föreslås där det idag finns byggnader är inte avgörande för etableringen av strukturen, utan kan byggas när de aktuella fastigheterna utvecklas.

Denna omvandling har redan påbörjats, framför allt genom etableringen av Northvolt Labs i områdets norra del, men även genom byggloven för Sportcenter (Friskis och Svettis), samt för SGS DNA i byggnad 357. Dessa bygglov har prövats mot gällande detaljplan, vilken omfattar stora delar av Finnslätten. Planen är från 2003 och är generellt tillåtande för verksamheter som industri och kontor, med en högsta byggnadshöjd om 25 meter. I området väster om Lugna Gatan, där ABB-gymnasiet ligger idag, tillåter detaljplanen även skola. I princip all mark inom planen är kvartersmark, förutom Lugna Gatan som är allmän platsmark, med Västerås kommun som fastighetsägare.

Pågående och kommande detaljplaner

Det pågår ett planarbete inom Finnslätten, för området i korsningen Österleden/Tillbergaleden, där ABB vill kunna uppföra en stor verksamhetslokal. I anslutning till Finnslätten, vid Lundamotet, har det nyligen slutförts ett planarbete för ett nytt ställverk, vilket ger Mälarenergi möjlighet att tillföra mer eleffekt till Finnslätten. Fastighetsnämnden, genom Kungsleden, har ansökt om planläggning för en ca 100 000 kvm stor tomt i området mellan Lundadeponin och Lundaleden, med syfte att ge AA Logistik möjlighet att skapa ett modernt logistikcenter. Framtida detaljplaner bör prioriteras utifrån hur de stärker den framtida stadsutvecklingen på Finnslätten. Exempel på detta kan vara planläggning för den framtida skolan (och bostäder) i den södra delen, för knutpunkt Finnslätten med ett tågläge, eller för konferens- och forskningscentrum kring Campus och den centrala platsen vid Lugna Gatan.





GENOMFÖRANDE

6.7 Löparspår + Promenadrunda

Promenadrunda och löparspår

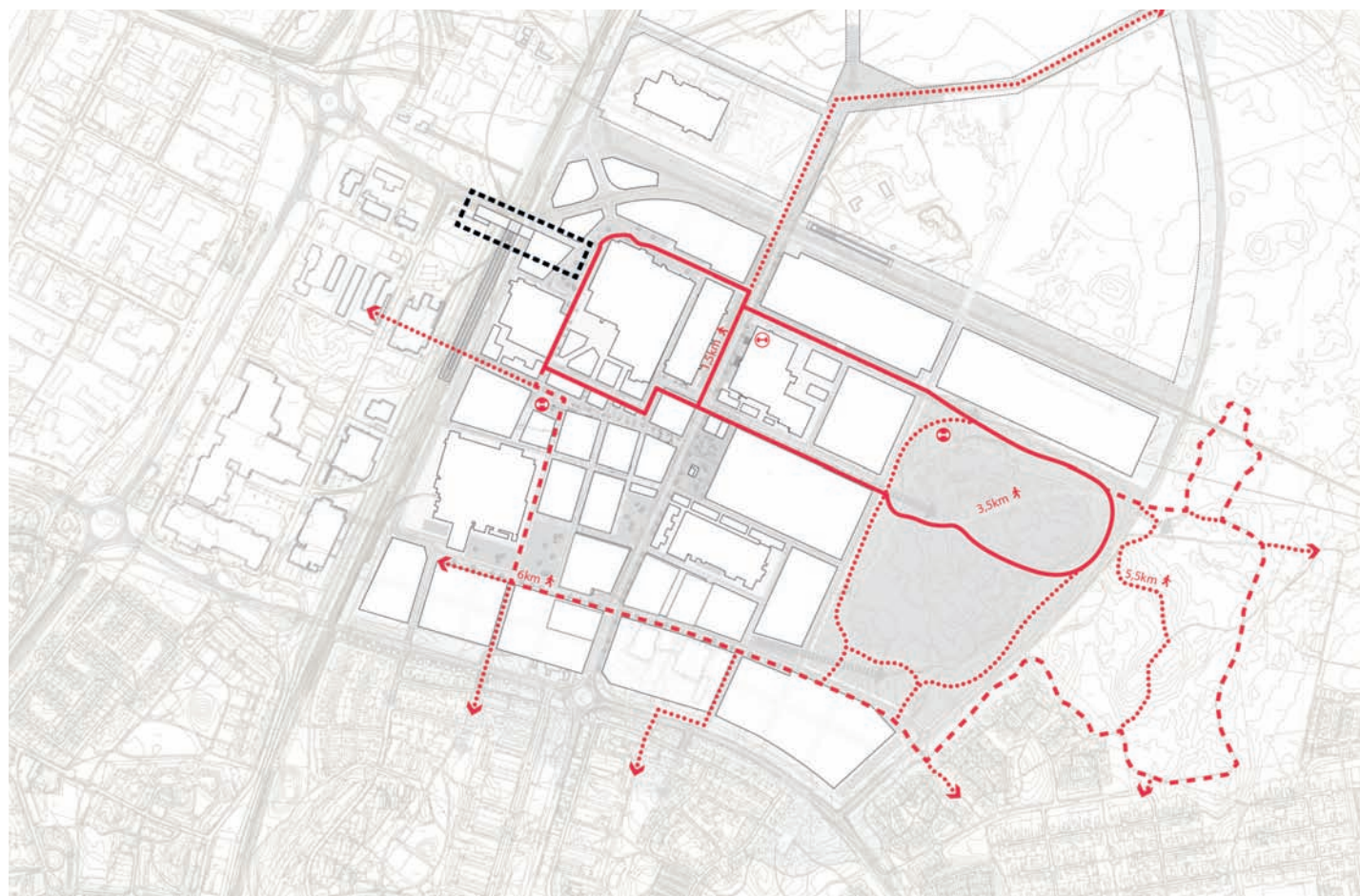
Ett första steg i att införa framtidens stadsbyggnadselement och möta behov för de som arbetar på Finnslätten idag, föreslås att det omgående etableras ett promenadstråk och ett löparspår.

Promenadrunda

Runt befintliga byggnader och satsningar som är på gång, etableras en promenadrunda på ca 1,5 kilometer. Längs rundan finns flera attraktiva parkmiljöer och gröna kvalitéer som utvecklas och nya anläggs i lägen som stöder den framtida visionen för området.

Löparspår

Promenadrundan byggs på med en längre runda på ca 3,5 km som även ansluter till motionsspåret i Bjurhovdaskogen i öster. Löparspåret passerar även Friskis och Svettis nya lokaler och det föreslås ett eller flera utegym längs rundan.



Campustorget, vy mot "Växthuset". Rendering: Walk in the Room/Tovatt

GENOMFÖRANDE

6.8 Utbyggnad och försörjning

Bygglov

Bygglov bedöms till stora delar kunna prövas mot gällande detaljplan, på samma sätt som nyligen medgivna bygglov. De bygglov som bör ligga närmast i tiden är nya verksamhetslokaler för ABB på fastigheten Effekten 10, och fler förändringar inom Kungsledens byggnad 357, som exempelvis olika servicefunktioner.

Utbyggnad av infrastruktur

Utbyggnad av gator, platser, parker, promenadspår mm på kvartersmark kan genomföras i den takt och ordning som bedöms lämplig och som stödjer stadsutveckling Finnslätten. Den utbyggnad av infrastruktur på allmän platsmark som ligger närmast i tid är cirkulationsplatsen i korsningen Österleden/Tillbergaleden. Genomförandet av detta regleras i pågående detaljplanearbete.

I samband med kommande detaljplan för AA Logistiks nya logistikcenter, bedöms att Lundaleden mellan Lugna Gatan och Tillbergaleden behöver breddas för att skapa den huvudgata där tung trafik är prioriterad, enligt stadsutveckling Finnslätten. Gatans utbyggnad har stöd i detaljplan för Lundaleden från 1985. Gång- och cykelbanor längs Lundaleden och Tillbergaleden ska ingå i genomförandet. Detta bör regleras i den kommande detaljplanen.

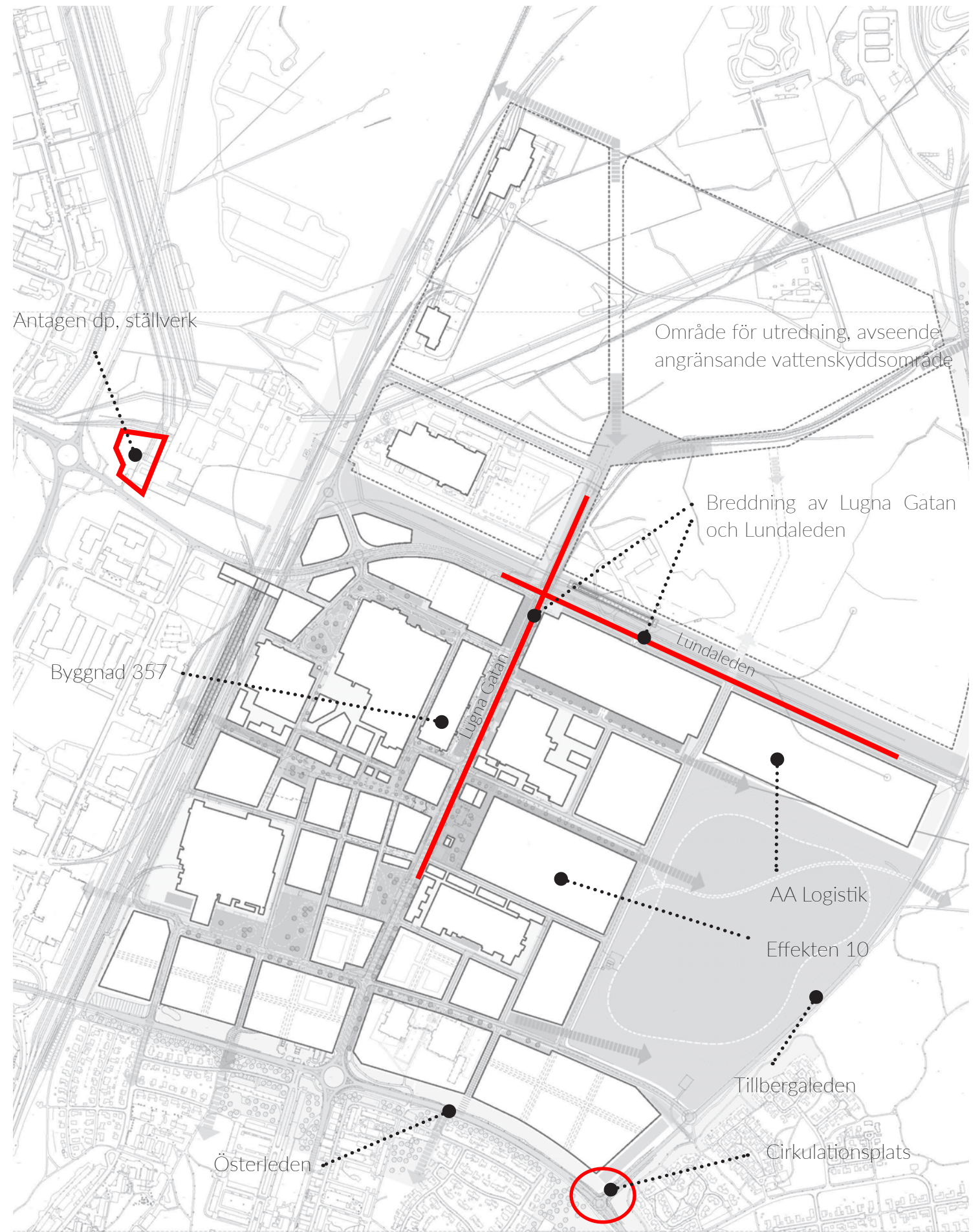
Teknisk försörjning

Finnslätten har historiskt varit ABB:s (ASEA:s) verksamhetsområde och det har byggts ut en privat infrastruktur för el, värme, fjärrkyla, vatten och avlopp. Denna infrastruktur ägs idag av Kungsleden, men den ska tas över av Mälarenergi AB. Idag är inte detta försörjningssystem placerat eller dimensionerat optimalt, varför Mälarenergi gör en översyn för att kunna skapa ett mer långsiktigt hållbart system.

Mälarenergi gör följande beskrivning:

Kraftförsörjningen till området är utmanande. För att till fullo kunna tillgodose det behov som beskrivs i planprogrammet krävs primärt tre insatser på en övergripande nivå:

- Vattenfalls regionnätledning mellan Västerås och Enköping spänningshöjs från 70 till 130 kV, vilket är planerat till 2026. Åtgärden behövs för att möjliggöra etableringen av en ny regionnätstation i anslutning till Finnslätten.
- Vattenfalls stam- och regionnätstation i Finnslätten förnyas så att fler 130 kV-anslutningar möjliggörs, vilket är planerat till tidigast 2024.
- Svenska kraftnät spänningshöjer stamnätet i Mellansverige från 220 kV till 400 kV, vilket tidigast kommer att ske 2028. Åtgärden behövs för att möjliggöra mer effekt till Västeråsområdet.



GENOMFÖRANDE

6.9 Fastigheter och avtal/avslutsord

Fastighetsägargrupp

En fastighetsägargrupp med fastighetsägarna inom Finnslätten, tillsammans med Västerås stad och Mälarenergi AB, ska bildas. Gruppen ska ta fram ett gemensamt avtal, vilket bland annat säkerställer detaljplaner och nödvändig infrastruktur.

Fastighetsägargruppens arbete med frågor kring planering, bygglov mm, ligger utanför det Utvecklingsbolag föreslås bildas.

Utvecklingsbolagets syfte är att marknadsföra Finnslätten till en attraktiv plats i världsklass, stödja etablering av nya företag, innovationskluster, start-up och högre utbildning med anknytning till de högteknologiska företagens verksamhet.

Genomförandavtal

För genomförandet av detaljplaner finns två principer. När staden är markägare och säljer obebyggda tomter, som ABB:s blivande verksamhetsområde vid korsningen

Österleden/Tillbergaleden, eller för AA Logistiks kommande verksamhetsområde, ingår investeringar i infrastruktur mm i det aktuella markpriset, vilket regleras i särskilda avtal (mark-anvisnings- eller exploateringsavtal).

För befintliga fastigheter inom Finnslätten, där staden berörs i mindre omfattning, upprättas ett ramavtal som reglerar vad man vill genomföra och vad det kostar, och sedan gör en kostnadsfördelning utifrån avtalet. Det kan exempelvis röra olika ombyggnader på Lugna Gatan, eller att genomföra ett stort gemensamt projekt som Knutpunkt Finnslätten.

Fastighetsbildningsfrågor

Huvuddelen av det planlagda Finnslätten ägs av privata fastighetsägare, vilka har andelar i den gemensamhetsanläggning som ska tillgodose "ändamål som har stadigvarande betydelse". För Finnslätten innebär detta en omfattande gemensamhetsanläggning (GA:1) som ansvarar för alla vägar inom området, även Lugna Gatan trots att denna är planlagd som allmän gata i gällande detaljplan.

Detta förhållande bör därmed regleras. Västerås stad ansvarar idag för drift och underhåll av Lugna Gatan.

I gemensamhetsanläggningen ingår också ledningar för vatten, spillvatten, dagvatten och fjärrkyla. Inriktningen bör vara att dessa ledningar förläggs på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt, så att inte de inte hindrar en utveckling enligt Stadsutveckling Finnslätten.

Ledningar och nätstationer för el ägs idag av Kungsleden, som därmed också ansvarar för elförsörjningen till områdets olika verksamheter. Inriktningen är att Mälarenergi ska ta över ansvaret för elförsörjningen och har ansökt om ledningsrätt för att säkerställa dessa ledningar. Ledningsrätten bedöms vara en förutsättning för övertagandet, och Mälarenergi vill frigöra dessa, eftersom de idag är tillbehör till befintliga fastigheter.

Avslutande ord

För att uppnå visionen för stadsutvecklingen på Finnslätten, krävs att alla berörda strävar mot det gemensamma målet; "Finnslätten ska bli en attraktiv arbetsplats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare."

Arbetet med planprogrammet har präglats av ett målinriktat arbete och en stor vilja från berörda företag, utbildningsinstitutioner, stadens förvaltningar, bolag och konsulter, i projektets styrgrupp och arbetsgrupp.

När planprogrammet är avslutat, fortgår processen med att genomföra intentionerna på plats på Finnslätten. Bilden visar hur en ny hållbar stadsmiljö med moderna och stimulerande arbetsplatser kan se ut i framtiden.

Tack för ett fantastiskt engagemang och samarbete!

Hans Larsson, 2020-06-08

