

Styrelsen	2026-04-29
Handling nr	11.9
Handläggare	Peo Johansson
Daterad	2026-03-31
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Förstudie resecentrum Lerum – reviderat beslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna förstudien för Lerum Resecentrum,
- att godkänna preliminär hyreskostnad om 2,4 mnkr/år, baserat på investeringskalkyl om ca 40 mnkr, samt
- att förslå regionstyrelsen att ändra tidigare beslut från mindre ägarstyrd investering (MÄFI) till att godkänna förstudien för Lerum Resecentrum till investeringsplanen som en ägarstyrd fastighetsinvestering.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

SAMMANFATTNING

Lerums kommun är en av de största pendlingskommunerna till Göteborg med en stark tradition och identitet som stationssamhälle.

Utöver uppräknade antal resor för att nå resandemål enligt Målbild Tåg 2035, ger andra trafiksatsningar som planeras genomföras fram till 2027, tillsammans med Västlänkens öppnande, en kraftig ökning av personresor med tåg till- och från Lerum.

Förstudien redovisar en resecentrumbyggnad som möter ett ökat resande, skapar en attraktiv bytespunkt som upplevs trygg och sammantaget bidrar till ett ökat kollektivt resande. Föreslagen investeringen utgör en *mindre ägastyrd investering* och avser en resecentrumbyggnad på en avstyckad del av fastigheten *Lerum 20:4*. Platsen är strategiskt belägen i direkt anslutning mot angöring till tågplattform och med goda förutsättningar att knyta an till- och förstärka både befintliga och planerade stråk.

Investeringen följer Västra Götalandsregionens policy för lokalförsörjning (dnr 2021–03103) som föreskriver att ”*Motivet att äga är att ett resecentrum behöver ligga centralt i en stad eller tätort, där konkurrensen om marken ofta är stor. Behovet och placeringen ska vara långsiktigt eller vara av strategisk betydelse.*”

Lerums kommun investerar i markåtgärder samt ny bussterminal som tillgodoser att busstrafiken i en högre grad kan anpassas till tågens ankomst och avgångstider. Tidplan och utbyggnadsordning av resecentrum som helhet har medfört ett behov av samtidigt utförande.

BAKGRUND

Lerums kommun är en av de största pendlingskommunerna till Göteborg, med en stark tradition och identitet som stationssamhälle. Lerum station och bussterminal hade år 2019 ett totalt resande på cirka 1,9 miljoner på- och avstigande med tåg och buss. Resandet är närapå återhämtat 2023 med en starkare återhämtning för tåg jämfört med andra trafikslag.

Utöver uppräknade antal resor för att nå resandemål enligt Målbild Tåg 2035, ger andra trafiksatsningar som planeras genomföras fram till 2027, tillsammans med Västlänkens öppnande, en kraftig ökning av personresor med tåg till- och från Lerum. Trafikverket genomför under perioden hösten 2024–2026 infrastrukturåtgärder på Västra stambanan. Projektet *Vändspår Lerum* syftar till att öka kapaciteten genom att tillföra ett fjärde spår. Detta möjliggör att fjärrtåg kan passera pendeltåg som stannat vid mittplattformen, vilket i sin tur medför att fler tåg kan trafikera sträckan.

I samband med nya trafikavtal från december 2027 kommer trafikutbudet mellan Göteborg och Alingsås att förstärkas och förtätas. När Västlänken öppnar i sin helhet skapas dessutom nya direkta reserelationer utan byten till fler kommuner öster om Alingsås. Enligt Målbild Tåg 2035 ska även busstrafiken i högre grad samordnas med

tågens ankomst- och avgångstider. Målbild Tåg 2035 ger också att busstrafiken i en högre grad anpassas till tågens ankomst och avgångstider.

Lerum station/bussterminal beräknas ha ett resande med tåg och buss totalt om ca 2,9 miljoner på- och avstigande år 2028 och 4,2 miljoner år 2035.

Byggnaden vid resecentrumet är central för att samla nödvändiga funktioner och skapa en bekväm, säker och kvalitativ miljö med kapacitet för ökat resandeflöde. Funktioner som vänthall, resenärsservice och rastlokal för förare bidrar både till resenärskomfort och en god arbetsmiljö. Lösningen förbättrar bytesupplevelsen och bidrar till minskat bilberoende vilket främjar kollektivtrafiken. Investeringen är en del av en övergripande strategi för att stärka regionens transportinfrastruktur och främja hållbara resvanor. Bytespunkten vid Lerum station utvecklas för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.

Under kommunens försorg tillskapas fler platser för anslutande bussar inom fastigheten, vilket möjliggör förbättrade kopplingar mellan busslinjer och mellan buss och tåg. Den nuvarande terminalen saknar kapacitet att hantera samordnade tidtabeller för samtliga busslinjer i takt med tågen. Den föreslagna åtgärden möjliggör ett successivt och prognosticerat ökat bussresande.

Lerums kommun ansvarar för den fysiska planeringen. Tillsammans med Västtrafik har kommunen under flera år arbetat med att utveckla ett nytt resecentrum. Utöver förbättrade förutsättningar för kollektivt resande ses resecentrumet som en del av en större satsning på ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Redan från ett tidigt planprogram har fokus legat på att skapa bättre förbindelser och ett mer attraktivt centrum.

Resecentrumet är tänkt att fungera som en samlad och central knutpunkt för kollektivtrafiken, och bidra till ökad tillgänglighet och mobilitet i Lerum.

Markområdet har kunnat disponeras effektivt avseende fordons framkomlighet. Trafiksäkerheten har säkerställts genom tydlig separering mellan oskyddade trafikanter och busstrafik.

En medveten strategi i projektet har varit att inte fullt exploatera fastigheten, för att möjliggöra ytor för vistelse, möten och integration i-/med byggnadens närhet. Platsens utformning och lokalprogrammet har goda förutsättningar att samverka för att öka tryggheten i kollektivtrafikmiljön.

Förstudiens preliminära tidplan anger att en byggnad kan stå klar 2030.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Västtrafik och Västfastigheter har gemensamt producerat förstudien som utgår från Västtrafiks behovsbeskrivning (Dnr 1-1939-18, februari 2024).

Effektmål

Lerum Resecentrum stödjer det övergripande målet om att *andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland* (Trafikförsörjningsprogram 2021–2025, KTN 2019–00023).

Kompletterande mål utgörs av att kollektivtrafiken är *enkel, trygg och inkluderande*.

Med utgångspunkt av faktorer med störst betydelse för att öka andelen resande med kollektivtrafik i förhållande till andra motoriserade transporter (företrädesvis biltrafik), bidrar investeringen till-/och ger förutsättningar för att tillgodose individens behov av *trygghet, pålitlighet, information och komfort* i väntan under upplevd restid.

Beskrivning av projektet

Övergripande

Planlagt område består idag av befintlig terminal, med fem hållplatslägen och med genomfartstrafik mellan parallellställda hållplatslägen samtidigt som del av terminalyta samt dess infart samutnyttjas av anropsstyrd-, när-, linje- och tågersättningstrafik samt parkeringsytor. Byggrätt för resecentrum, i gällande detaljplan, tar befintliga parkeringsplatser i anspråk och på ett tidigare initiativ är ett parkeringshus för pendlare uppfört (väster om resecentrum, strax utanför planområdet). Parkeringshus färdigställdes 2017.

Detaljplanen (laga kraftvunnen 2015-06-24) är den yttre fysiska och juridiska gränsen åtgärder ska förhålla sig till, ingen detaljplanändring är aktuell. Detaljplanen medger en byggrätt på tre våningar men kommunen har inte på helheten utrett om det finns ett tydligt behov av verksamhetslokaler.

Lerum resecentrum är ett prioriterat namngivet objekt i regional plan, remissversion Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037. Med tillhörande avsatta medel för åren 2026–2029

Handlingsalternativ

Olika placering- och grader av integration med terminal har prövats för resecentrumbyggnad, med där tillhörande körmönster. Det valda alternativet har slutligen bedömts som överlägset av framför allt följande skäl:

- Säkerställd trafiksäkerhet genom tydlig separering mellan oskyddade trafikanter och busstrafik.
- Resecentrumbyggnadens placering i förhållande till Stationsvägen och befintlig/blivande plattformsförbindelse; Ankomst och tillgänglighet för gående och cyklister.
- Annonseringsvärdet; Närhet och öppenhet mot Stationsvägen och passager mot Bagges torg samt helhetens förmåga att aktivera allmänna ytor.

- Byggnadens orientering; publika ytors placering utifrån utblickar och allmän plats.

Byggnaden

Byggnaden omfattar 405 m² bruttoarea (BTA). Byggnad med teknikrum på tak består av två sidor. Ena sidan inrymmer kommersiella lokaler, fastighetstekniska utrymmen och rastlokal för förare med separat entré och med närhet till reglerhållplatser. Den andra sidan inrymmer vänthall med tillgång till toaletter. Vänthallen är placerad i flödets riktning och samlar trafikinformation, komfort och service. Transparenta fasader ger sikt mot ankommande fordon och trygg miljö. Resenärsservice placeras så att social närvaro främjas, med kommersiell potential att interagera med vistelse på omkringliggande allmän plats.

Tidplan och fortsatta åtgärder

Preliminär tidplan:

- Programhandlingsskede & Systemhandlingsskede; 2025 Q3 – 2026 Q3
- Ansökan för genomförandesbeslut; 2026 Q3
- Detaljprojekteringsskede; 2026 Q3 - Q1
- Upphandling; 2027 Q2 – Q4
- Produktion; 2028 Q1 – 2029Q1
- Överlämning; 2029 Q2
- Ibruktagande; 2029 Q3

ÖVERVÄGANDEN

Med anledning av att nuvarande kalkyl ligger kritiskt nära gränsen för att kunna nyttja MÄFI så har styrgrupp för projektet i dialog med koncernkontoret kommit fram till att det är mer lämpligt att fortsätta genomförandeplaneringen som ett ägarstyrt projekt, för att inte hamna i situation senare i processen att finansieringen inte kan ske via MÄFI.

Projektet arbetar fortsatt aktivt med att göra kostnadsmedvetna val genom hela processen, men en alltmer osäker omvärld med ökade materialpriser pga väpnade konflikter som driver upp råvarupriser samt en avstannande byggsektor ger upphov till stor risk för överklagande av offentliga upphandlingar.

FINANSIERING OCH RESURSKONSEKVENSER

En kvalitetssäkring av investeringens budget inför genomförandebeslut har skett genom en osäkerhetsanalys enligt succesivprincipen.

Investeringsutgifter

- Preliminär investeringskostnad för VGRs investering, kostnadsläge 2025: 40 mnkr exklusive markförvärv samt bidragsberättigade kostnader för solcellsanläggning.
- Investeringsbelopp för Västtrafiks verksamhetsutrustning, såsom realtids/och övriga informationssystem översänds för investering inom Västtrafik senare.

Driftekonomiska konsekvenser – Västtrafiks hyreskostnader

Ägarstyrda fastighetsinvesteringar för kollektivtrafikfastigheter ska bekostas helt genom självkostnadshyra och medför därmed en hyreskostnad för berörd hyresgäst, enligt *Riktlinje för internhyra inom Västra Götalandsregionens kollektivtrafikfastigheter*.

- Avskrivningsperiod: 30 år
- Avtalstid: 30 år
- Preliminär hyra/år: 2,4 mnkr

Hyra är beräknad exklusive statlig medfinansiering. Ansökan om statlig medfinansiering är godkänd i beslutssteg 1 med bidragsmedel om 63 mnkr, belopp för recenterum i stor inklusive kommunens åtgärder i mark, fördelning medel efter beslutssteg 2 kommer minska hyreskostnaden.

Ekonomi övrigt

Om en färdigställd och anmäld förstudie, eller delar av förstudien, inte leder till ett uppdrag från regionstyrelsen om att påbörja genomförandeplanering står berörd nämnd/styrelse för 20 procent och regionstyrelsen för 80 procent av den upparbetade kostnaden gällande förstudien.

Tidigare beslut

- Regionstyrelsen 2024-02-06 (RS 2023-04134), koncernövergripande behovsanalys; om att Västtrafik AB, tillsammans med styrelsen för fastighet, stöd och service får genomföra en förstudie som *”bör utreda och visa på en lösning som är kostnadseffektiv och samtidigt miljövänlig i förhållande till det hållbarhetsmål som finns inarbetade i Västtrafiks arkitekturmanual för resecentrum”*.
- Västtrafiks styrelse beslutade 2025-10-23, §94.4 (Dnr 1-7-25), för egen del anmäla investeringen ur budgetram för mindre ägarstyrda fastighetsinvesteringar (MÄFI).

- Ekonomidirektören har på delegation av regionstyrelsen (RS 2025-04319) godkänt ärendet ”Beslut om genomförandeplanering – Mindre ägarstyrda fastighetsinvesteringar omgång 2 2025”

BILAGOR SOM INGÅR I BESLUTSUNDERLAGET

- Förstudierapport Lerum Resecentrum 2025-09-12 REV. 2026-03-23, Dnr 1-1939-18.
Bilagor till förstudien finns tillgängliga i ärende Dnr 1-1939-18.

//



1 Förstudierapport

Lerum Resecentrum

Projekt: 42100

Dnr: SFSS 2023-04399 VT 1-1939-18

Datum: 2025-09-12, Rev. 2026-03-23

Beslutad av: Övergripande styrgrupp Västfastigheter & Västtrafik 2025-08-21

Kontaktpersoner: Peo Johansson Arkitekt Västtrafik AB, Hoi Yan Hon Projektledare Västfastigheter
Bygg & Förvaltning, Västra Götalandsregionen.

1 Sammanfattning av förslaget

Det valda lösningsalternativet innebär en investering i en resecentrumbyggnad på en avstyckad del av fastigheten *Lerum 20:4*. Platsen är strategiskt belägen i direkt anslutning mot angöring till tågplattform och med goda förutsättningar att knyta an till- och förstärka både befintliga och planerade stråk.

Byggnaden tillför en central funktion inom resecentrumet där merparten av nödvändiga funktioner samlas för att skapa en bekväm, säker och kvalitativ miljö och med kapacitet för ett ökat resandeflöde. Funktioner som vänthall, resenärsservice och rastlokal för förare bidrar till både resenärskomfort och en god arbetsmiljö. Lösningen tillför betydande nyttor genom att förbättra resenärsupplevelsen vid byten samt minska bilberoendet till förmån för kollektivtrafik. Investeringen är en del av en övergripande strategi för att stärka regionens transportinfrastruktur och främja hållbara resvanor. Bytespunkten vid Lerums station utvecklas för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.

Lerums kommun är en av de största pendlingskommunerna längs ett prioriterat stråk mot Göteborg med en stark identitet som stationssamhälle. Genom att uppfylla mål i enlighet med Målbild Tåg 2035 och genom den utväxling som sker av pågående trafiksatsningar, förväntas en kraftig ökning av personresor med tåg till och från Lerum.

Under kommunens försorg tillskapas fler platser för anslutande bussar inom fastigheten. Detta möjliggör förbättrade kopplingar mellan buss och buss samt mellan buss och tåg. Den nuvarande terminalen saknar kapacitet att hantera samordnade tidtabeller för samtliga busslinjer i takt med tåg. Den föreslagna åtgärden möjliggör ett successivt och prognosticerat ökat resande även med buss.

Västtrafik har, i samarbete med Lerums kommun som ansvarar för den fysiska planeringen, under flera år arbetat med att utveckla ett nytt resecentrum. Utöver förbättrade förutsättningar för kollektivt resande ses resecentrumet som en del av en större satsning mot ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Redan i det tidiga planprogrammet har fokus legat på åtgärder som underlättar förbindelser och skapar förutsättningar för ett mer attraktivt centrum. Resecentrumet är tänkt att fungera som en samlad och central knutpunkt för kollektivtrafiken, och bidra till ökad tillgänglighet och mobilitet i Lerum. Markområdet har kunnat disponeras effektivt avseende fordons framkomlighet. Trafiksäkerheten har säkerställts genom tydlig separering mellan oskyddade trafikanter och busstrafik. En medveten strategi har varit att inte fullt exploatera fastigheten, för att möjliggöra ytor för vistelse, möten och integration i byggnadens närhet. Platsens utformning och lokalprogrammet har goda förutsättningar att samverka för att öka tryggheten i kollektivtrafikmiljön.

Projektets preliminära investeringsbelopp för fastighetsinvesteringen är 40 mnkr, kostnadsläge 2025. Förstudiens preliminära tidplan anger att en byggnad kan stå klar 2030.

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning av förslaget	1
2	Regionövergripande utgångspunkter.....	4
2.1	Uppdraget	4
2.1.1	Omtag som föregått förstudie	4
2.1.2	Tydliggjord omfattning	5
2.1.3	Samverkansavtal	5
2.2	Uppfyllda kriterier för ägarstyrda investeringar	6
2.3	Strategiska planer och beslut avseende kollektivtrafikfastigheter i Västra Götalandsregionen.....	7
3	Förutsättningar	7
3.1	Regionövergripande planeringsförutsättningar	7
3.2	Verksamhetens planeringsförutsättningar	8
3.2.1	Behovsanalys	9
3.2.2	Effektmål	9
3.2.3	Gemensam målbild	9
3.2.4	Volymmer som ligger till grund för förstudien	10
3.3	Västra Götalandsregionens planeringsförutsättningar.....	12
3.3.1	Kommunala planer och myndighetskrav	12
3.4	Beroenden med andra investeringar	13
3.5	Samordning med berörda serviceorganisationer	13
3.6	Samordning med andra förvaltningar/bolag och externa aktörer	14
4	Förslag till lösning – Verksamhet	14
4.1	Lösningsförslag.....	14

4.2	Ändamålsenlighet	15
4.3	Proportionalitet och effektivitet	15
4.4	Standardisering	16
5	Förslag till lösning - Fastighet	16
5.1	Lösningsförslag	16
5.1.1	Tomt	17
5.1.2	Mark och landskap	17
5.1.3	Trafik och planering	18
5.1.4	Byggnad	18
5.2	Ytor / areor	20
6	Tidplan och fortsatta åtgärder	21
6.1	Nästa steg i planeringen	21
7	Investeringsutgifter	21
7.1	Driftekonomiska konsekvenser – hyra och drift	22
7.2	Nyttobidrag	23
7.3	Övrigt	23
8	Risker och riskhantering	23
8.1	Konsekvensanalys	24
9	Handlingsalternativ	24
9.1	Tidigare förkastade alternativ	24
10	Frågor att hantera i kommande skeden	25
11	Deltagare	26
12	Bilagor; ritningar, illustrationer, skisser mm	27

2 Regionövergripande utgångspunkter

2.1 Uppdraget

Hösten 2023 prövades investeringsidén om resecentrum Lerum hos koncernkontoret i den koncernövergripande behovsanalysen. Regionstyrelsen fattade beslut 2024-02-06 (dnr RS 2023-04134) om att Västtrafik AB, tillsammans med styrelsen för fastighet, stöd och service, får genomföra en förstudie som *”bör utreda och visa på en lösning som är kostnadseffektiv och samtidigt miljövänlig i förhållande till det hållbarhetsmål som finns inarbetade i Västtrafiks arkitekturmanual för resecentrum”*.

Resecentrum i Lerum finns med i Västra Götalandsregionens investeringsplan från 2025–2034, fastställd 2024-10-15 (dnr RS 2023-04944), som en av de idéer om ägarstyrda investeringar där berörd nämnd/styrelse fått i uppdrag att påbörja förstudie men att förstudien ännu inte är färdigställd.

2.1.1 Omtag som föregått förstudie

Arbetet för ett resecentrum i centrala Lerum har pågått i många år. Konkret planering tillsammans med Västtrafik har pågått åtminstone sedan 2007.

Investeringsidén har möjliggjorts och föregåtts av att kommunen tog ett omtag i projektet 2020–2023 med syfte att styra projektet framåt för att få till stånd ett resecentrum. Inriktningen, under omtaget, var att ta fram en förstudie i kommunens regi för att uppföra bussterminal med tillhörande lokalbehov för reseservice samt att ta fram upplägg för samarbete mellan regionen och kommunen. Förstudien resulterade i tre alternativ för genomförande av resecentrum, varav förvaltningen bedömde ett alternativ tre som beskrivs nedan som det lämpligaste för Lerums kommun (se bortvalda alternativ under rubrik 9.1 Tidigare förkastade alternativ):

Samhällsbyggnadsnämnden, Lerums kommun, beslutade 19 juni 2023 med tjänsteutlåtande från kommunens tjänstemän om *”att ge förvaltningen i uppdrag att förhandla med Västfastigheter i syfte att ta fram ett markförsäljningsavtal för del av Lerum 20:4 med villkor att uppföra ett resecentrum”* (§ 88 Markförsäljning för upprättande av ett resecentrum SBN23.491).

”Byggandet av bussplatserna åligger Lerums kommun enligt det regionala avtalet mellan Västtrafik och kommunerna som innebär att kommunerna är skyldiga att planera, bygga och underhålla bussplatserna medan Västtrafik ansvarar för driften av kollektivtrafiken. Alternativet inkluderar även hantering av skyfall och dagvatten samt ombyggnad av Stationsvägen”.

2.1.2 Tydliggjord omfattning

Under denna förstudie har ett antal överväganden gjorts och en inriktning har överenskommits mellan Västtrafik, Västfastigheter och Lerums kommun gällande förstudiens programinnehåll och omfattning. I samverkan med denna förstudie har Kommunen drivit en fortsatt förprojektering, med anpassad lösning och med förändrad disposition av fastigheten. En gemensam målsättning och tidskritiskt har varit ett ibruktagande så snart som möjligt inför kommande trafikavtal tåg och buss. Genom omdisposition har framkomlighet för fordon och även trafiksäkerhet säkerställts genom separering mellan oskyddade trafikanter och busstrafik.

Som underlag för markförsäljningsavtal har yta för resecentrumbyggnad avgränsats, ytan är lämplig i sitt läge mellan bussterminal och tåg invid tunnelförbindelse till de senare. Vid läget för den befintliga uppgången verkar kommunen för att i en framtid utföra en anslutning till gång- och cykelbro. Trafikverket har utfört en funktionsutredning med ambition att ersätta tunnelns funktion, samt även med bro tillgodose en tillgänglig anslutning mot Södra Långvägen söder om E20 och järnvägen. I enlighet med denna planering har ansvarsgräns förlagts i resecentrumbyggnadens fasadliv, E20 och järnvägen utgör en stor barriäreffekt mellan resecentrum och den södra delen av Lerums tätort. Med bro kommer resecentrumbyggnad fungera som en entré till både kollektivtrafiken och Lerums centrum.

Utifrån Lerum kommuns projektmål om att värna kvarvarande byggrätt har ytterligare gränsdragning överenskommits. Där kommunen ombesörjer projektering och utförande av yttre byggdelar inom resecentrum, såsom skärmtak över bussars angöringsplatser/ terminal. Det är också inom- och ovan denna åtgärd som kvarvarande byggrätt avses vidmakthållas.

2.1.3 Samverkansavtal

Q3 2025 tecknades ett samverkansavtal mellan VGR, Västtrafik och Lerums kommun med målsättningen; utöver utökad kapacitet för busstrafiken har projekt resecentrum som mål att höja trafiksäkerheten vid byten mellan buss och tåg samt öka servicen för resenären och bidra till en bättre koppling mellan Resecentrum området och Lerums centrum, samt ur syften att:

- Parterna samverkar och säkerställer dialog med fokus kring att respektive Parts åtgärder och projekt samordnas och drivs framåt i sådan takt och på sådant sätt att de olika kritiska tider som gäller för olika delprojekt eller som följer av Styrgruppens tidplan kan uppfyllas.
- samverka för att skapa en socialt hållbar och trygg plats för invånarna dygnet alla timmar.
- samverka för att skapa den utifrån förutsättningarna bedömt säkraste trafiklösningen för fordon och fotgängare.

- möjliggöra en högkvalitativ resenärsmiljö, gynnsam för resenärerna och utformad på ett lämpligt sätt utifrån Parternas respektive verksamheter och fastighetsmässiga förutsättningar.

2.2 Uppfyllda kriterier för ägarstyrda investeringar

Investeringen uppfyller följande kriterier för ägarstyrd investering:

- *Utökad verksamhet/kapacitet och/eller ökad kvalitet i verksamheten som medför ökade driftkostnader över tid.*

Motivering:

- Investeringen stödjer en betydelsefull förändring/utveckling i enlighet med region-/systemövergripande mål och strategier.
- Investeringen stödjer Regionalt trafikförsörjningsprogramms inriktning och fokusområden samt målbild Tåg 2035.

Kollektivtrafikens mål är formulerade i [Trafikförsörjningsprogrammet 2021 - 2025](#) (maj 2021), det viktigaste dokumentet i utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. Här beskrivs hur kollektivtrafiken ska utvecklas och var fokus på kollektivtrafiksatsningar ska ligga. Övergripande mål beskriver bland annat:

”Kollektivtrafiken är Enkel, trygg och inkluderande för invånarna och resenärerna, och tillgodoser ett grundläggande behov av tillgänglighet. Området handlar att utforma kollektivtrafiken så att den upplevs attraktiv och är utformad med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna”.

”Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %”.

Förslaget i förstudien är en del av målens förverkligande.

Trafikverkets ombyggnad och kapacitetshöjande åtgärder på Västra Stambanan, samt Västlänkens öppnande, medger tågtrafik med högre turtäthet och med mer kapacitetsstarka och längre tåg. Uppräkning av antal resor för att nå resandemål enligt Målbild Tåg 2035 ger en kraftig ökning av personresor med tåg till och från Lerum. Resande med tåg på denna bana prognosticeras även öka mer än genomsnittet.

Ur [Uppdrag till Västtrafik 2025–2027/2.2 Målområde - God geografisk tillgänglighet](#):

Västra Götalandsregionens budget för 2025 samt plan för ekonomi 2026–2027 är tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 de främsta utgångspunkterna för IKN:s uppdrag till Västtrafik.

”För att öka de hållbara resorna och öka attraktiviteten i kollektivtrafiken ska Västtrafik arbeta aktivt för att bli mer kund- och resenärsinriktade”.

Förslaget i förstudien är en del av uppdragets förverkligande.

2.3 Strategiska planer och beslut avseende kollektivtrafikfastigheter i Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionens policy för lokalförsörjning (dnr 2021–03103) fastställer nedanstående:

”Huvudinriktningen är att VGR ska äga resecentra och att VGR ska hyra väntsalar”.

”Motivet att äga är att ett resecentrum behöver ligga centralt i en stad eller tätort, där konkurrensen om marken ofta är stor. Behovet och placeringen ska vara långsiktigt eller vara av strategisk betydelse.

Däremot ska förhyrning övervägas där ett resecentrum ingår i eller är sammankopplat med en större byggnation (köpcentra, tågstation eller dylikt). Äga eller hyra kan även övervägas beroende på hur strategiskt intressant läget är eller hur komplex situationen är.”

3 Förutsättningar

3.1 Regionövergripande planeringsförutsättningar

Överensstämmelse med behovsanalys och regionövergripande mål

Det föreslagna lösningsalternativet för investering i resecentrumbyggnad i Lerum är i hög grad förenligt med den behovsanalys som beslutats av regionstyrelsen (dnr RS 2023–04134). Förstudien svarar mot flera av Västra Götalandsregionens övergripande mål, strategier och planer för kollektivtrafikens utveckling, särskilt i relation till:

- **Målbild Tåg 2035** samt underliggande handlingsplan Tåg 2028 som uppdateras årligen, där Lerum identifieras som en prioriterad pendelpunkt med direktförbindelser till större orter som Herrljunga, Falköping och Skövde. Den föreslagna lösningen möjliggör ökad kapacitet och förbättrade byten mellan buss och tåg, vilket är centralt för att uppnå målet om trefaldigat tågresande.

- **Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2021–2025**, där investeringar i knutpunkter som Lerum resecentrum bidrar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet, tillgänglighet och effektivitet.
- **Strategisk inriktning och genomförande/Fokusområden (sid 26–29)**, där projektet bidrar till hållbar stadsutveckling, minskat bilberoende och ökad samverkan mellan kollektivtrafik och samhällsplanering.
- **Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor**, där resecentrumets utformning tar hänsyn till särskilda behov hos barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, genom trygg miljö, god överblick, tillgängliga gångstråk och väderskyddade väntytter.
- **Policy för lokalförsörjning (dnr 2021–03103)**, som anger att VGR ska äga resecentra med strategisk placering. Den föreslagna byggnaden ligger centralt i Lerum, på mark med långsiktig betydelse, vilket stärker VGR:s rådighet och möjliggör ett högfunktionellt kundmöte.

Utväxling av satsningen

Lösningen tillför konkreta nyttor som:

- Ökad resenärskomfort och trygghet i bytessituationen.
- Förbättrad arbetsmiljö för trafikoperatörer.
- Effektivare trafikplanering och lägre tomkörningskostnader.
- Förstärkt koppling mellan resecentrum och Lerums centrum.
- Möjlighet att möta prognostiserad resandeökning till över 14 000 på-/avstigande per vardagsdygn år 2035.

Sammanfattning

Sammantaget är lösningsalternativet väl förankrat i regionens strategiska mål och behovsbild. Det bidrar till att realisera en robust, tillgänglig och attraktiv kollektivtrafikstruktur i Lerum, med långsiktig nytta för både resenärer, trafikoperatörer och regionens verksamheter.

3.2 Verksamhetens planeringsförutsättningar

Västtrafiks uppdrag är att bidra till ett hållbart samhälle genom att göra det enkelt att resa hållbart. Enligt nuvarande trafikförsörjningsprogram är övergripande mål att öka andelen hållbara resor. Den viktigaste strategin i Västtrafiks vision ”Hållbart resande är norm” är att göra kollektivtrafiken attraktiv genom att erbjuda en pålitlig leverans med en hög och jämn kvalitet.

Det är också angeläget att erbjuda en adekvat och god arbetsmiljö, med långsiktigt syfte att förbättra rekrytera förare i framtiden, den valda lösningen inhyser och erbjuder rast-/pauslokal som ett led i att skapa bättre förutsättningar för förare och i linje med en av Västtrafiks prioriterade förflyttningar i affärsplan 2025–2027.

Lerums kommun ska i övrigt beakta och inkludera Västtrafik i brottförebyggande och trygghetsskapande arbete i enlighet med Lag (2023:196) om kommuners ansvar för brottförebyggande arbete.

3.2.1 Behovsanalys

Lösningförslaget överensstämmer med behovsanalysen och skapar förutsättningar för att realisera de identifierade nyttor som verksamheten har behov av. Det är även i linje med Regionstyrelsens beslut från 2024-02-06 (dnr RS 2023–04134) om att utreda och presentera en lösning som är kostnadseffektiv och miljövänlig, i förhållande till de hållbarhetsmål som är inarbetade i Västtrafiks arkitekturmanual för resecentrum.

3.2.2 Effektmål

Med utgångspunkt ur faktorer med störst betydelse för att öka andelen resande med kollektivtrafik i förhållande till andra motoriserade transporter (företrädesvis biltrafik), bidrar lösningalternativet till- och ger förutsättningar för att tillgodose individens behov av *trygghet, pålitlighet, information och komfort* i väntan under upplevd *restid*. I tidsvärdesstudier svarar respondenter att gångtiden och väntetiden uppfattas som ungefär dubbelt så besvärande som tiden ombord, en studie visar också att om bytet görs mycket bekvämt minskar den negativa värderingen av bytestiden.

3.2.3 Gemensam målbild

Genom samverkansavtalet mellan VGR, Västtrafik och Lerums kommun har parterna enats om gemensam målbild, ur avtalets rubrik *Målsättning*:

”Utöver utökad kapacitet för busstrafiken har projekt resecentrum som mål att höja trafiksäkerheten vid byten mellan buss och tåg samt öka servicen för resenären och bidra till en bättre koppling mellan Resecentrum och Lerums centrum.

Lerum kommun äger fastigheten Lerum 20:4.

Målsättning är att avstyckning ska ske för försäljning av del av fastigheten Lerum 20:4 för ändamål att VGR ansvarar och ska uppföra Resecentrum byggnad.

Målsättningen för Parterna är att värna om byggrätterna in om fastigheten Lerum 20:4 och skapa så bra förutsättningar som möjligt för eventuell framtida exploatering.

Målsättningen för Parterna är att Resecentrum ska tas i drift preliminärt under år 2030, beroende på de olika omkringliggande projekten, se punkt 2.OMKRINGLIGGANDE PROJEKT / BEROENDEN.

Parternas gemensamma målsättning är att bidra till Sveriges, regionens och Lerum kommuns utveckling, och på så sätt möjliggöra ett ökat kollektivt resande.

Västtrafik och Lerum kommun eftersträvar att utföra anläggning utefter AGENDA 2030, se: [Agenda 2030 för hållbar utveckling - Regeringen.se](#) samt att uppnå målbild tåg 2035 som är en del av Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 - Hållbara resor i Västra Götaland, se: [Trafikförsörjningsprogram - Hållbara resor i Västra Götaland - Västra Götalandsregionen](#) och beskriver hur tågtrafiken i Västsverige kan utvecklas fram till år 2035. Även att genom fortsatt bred partssamverkan i utformningsfrågor, uppnå delmål i trafikförsörjningsprogrammet om enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik. Lerum kommun ska beakta och inkludera Västtrafik i brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i enlighet med Lag (2023:196) om kommunernas ansvar för brottsförebyggande arbete”.

3.2.4 Volymer som ligger till grund för förstudien

Trafikutbud Tåg

Uppräkning av antal resor för att nå resandemål enligt Målbild Tåg 2035 och andra trafiksatsningar som planeras genomföras fram till 2027 samt Västlänkens öppnande, ger en kraftig ökning av personresor med tåg till- och från Lerum. Ett genomförande av Målbild Tåg 2035 innebär att busstrafiken i ökad omfattning behöver anpassas till tågen. Tågtrafiken utvecklas till att bli en ryggrad i det framtida regionala kollektivtrafiksystemet och knutpunkterna får en viktig roll där det krävs förbättrade möjligheter till anslutningsresor med bil, cykel och gångförflyttningar.

I samband med att Västlänkens första etapp tas i bruk planeras det för en omläggning av både linjer och tidtabeller. Trafikförslaget bygger på mer kapacitetsstarka tåg med jämnare intervall och ökad turtäthet till de största pendeltågsstationerna på Västra Stambanan, Partille, Lerum och Floda. I och med föreslagen trafikering skapas även nya reserelationer utan byten, genom att fyra regiontåg kommer få stopp i Lerum ges direktförbindelse med flera kommuner öster om Alingsås: Vårgårda, Herrljunga, Falköping och Skövde. Linjen Göteborg – Alingsås får färre uppehåll, genom förändrad stoppbild med reducerat antal stationer, bland dem Aspedalen vars resenärer riktas och hänvisas till Lerum C. December 2027 löper nuvarande tågavtal ut, inför perioden dec. 2027-dec. 2038 upphandlas nytt tågavtal för Västtågen som omfattar trafik främst inom Västra Götalandsregionen.

Trafikutbud per vardagsdygn Lerum (nuläge 2023):

- 44 tågavgångar per dygn, 17 bussavgångar med Lerumsnabben (buss i trafik Lerum Göteborg)
- Restid Lerum –Göteborg: 19 min med pendeltåg, 28 min med Lerumsnabben (buss i trafik Lerum Göteborg)

Trafikutbud per vardagsdygn (2028) Lerum:

- 90 tågavgångar per dygn
- Restid Lerum –Göteborg: 15 min med regiontåg, 18 min med pendeltåg

Med detta utbud från Lerum och Floda 6 tåg per timme och riktning, 2 pendeltåg och 4 regionaltåg, dvs. i genomsnitt ett tåg var tionde minut.

Trafikutbud Buss

Nuvarande trafik, Lerums station/Hedlunds backe, utan passning till tåg:

- Antal linjer vid Lerum resecentrum under högtrafik: 7
- Antal fordonsrörelser per timme under maxtimme: 34 (17 per riktning)
- Antal fordonsrörelser per vardagsdygn: ca 300 (ca 150 per riktning)

Västtrafik genomför med regelbundenhet trafikupphandlingar. Trafikavtal avseende busstrafik löper i allmänhet över 10 år. Nästa trafikavtalsstart för bussar Lerum är tidtabellsskiftet december 2027.

Trafikrörelser i kommande bussavtal:

- Antal linjer vid Lerum resecentrum under högtrafik: 10
- Antal fordonsrörelser per timme under maxtimme: 46 (23 per riktning)
- Antal fordonsrörelser per vardagsdygn: 534 (267 per riktning)

Parallellgående busstrafik reduceras och busstrafiken anpassas i ökad omfattning till tågen. Parallellgående busstrafik Lerum-Göteborg överges, passning planeras till regiontågen, vissa linjer kvar i halvtimmetrafik. Det är teoretiskt möjligt att öka antal linjer i kvartstrafik, förutsätter en annan befolkningstillväxt och en vidare satsning på centralorten.

Dagens terminal har redan kapacitetsbrist under kommande trafikavtal, tillräckligt antal hållplatslägen saknas och prioritering kommer krävas vid passning till tåg. Resandet med buss kommer öka succesivt, konsekvenser på kvalité kommer öka i framtiden i takt med resandet och trafik.

Resenärsprognos

Inom Göteborgsregionen finns en gemensam målsättning att regionen ska utvecklas och växa till i kollektivtrafiksstråken. Andelen resor med kollektiva färdmedel ska öka succesivt, utöver effekter som följer på andra trafiksatsningar momentant och om Västra Götalandsregionens politiska mål förblir oförändrade kan utveckling av resandekurvan antas för en byggnations hela livscykel.

- Resor per vardagsdygn 2019, Lerums station/RC totalt ca 6 700 på- och avstigande (buss och tåg)
- Prognos per vardagsdygn 2028 ca 10 360 på- och avstigande (buss och tåg)
- Prognos per vardagsdygn 2035 ca 14 910 på- och avstigande (buss och tåg)

3.3 Västra Götalandsregionens planeringsförutsättningar

Fastighet, stöd och service är en förvaltning inom Västra Götalandsregionen och styrs politiskt av styrelsen för fastighet, stöd och service. Inom ansvarsområdet ingår bland annat att bygga nytt, bygga om och ansvara för driften i kritiska vårdmiljöer, kollektivtrafikmiljöer samt inom kultur- och utbildningssektorn inom hela Västra Götalandsregionen. Uppdraget avser också att tillgodose Västra Götalandsregionens verksamheter med ändamålsenliga lokaler. Det valda lösningssalternativet är i linje med Västra Götalandsregionens lokalförsörjnings-policy (2021-03103).

Lerum resecentrum är ett prioriterat namngivet objekt i regional plan för åren 2026–2029, i remissversion Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037. Ansökan om statlig medfinansiering är godkänd i beslutssteg 1, sökt belopp är 63 mnkr fördelat på åtgärder i resecentrum som helhet.

3.3.1 Kommunala planer och myndighetskrav

3.3.1.1 Järnvägsplan

Trafikverket har med stöd av 2 kapitlet 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg beslutat att fastställa järnvägsplanen för *Vändspår Lerum*, ombyggnad av Lerums driftplats.

Järnvägsplanen vann laga kraft i juni 2023. Planerad byggtid är cirka två år, startad med förarbeten under hösten 2024 och avslutas 2026. Del av detaljplaneområdet/arbetsområdet tas i anspråk av tillfällig nyttjanderätt, gällande 3 år från byggstart i järnvägsplanen.

3.3.1.2 Översiktsplan

Aktuell översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 8 september 2022. Översiktsplanen är [digital](#) som ett led i att på nationell nivå digitalisera hela samhällsbyggnadsprocessen.

Sammanfattning av Centrumområdena anger att; Utvecklingen i kommunens tre större centrum Floda, Gråbo och Lerum, ska stärka och bredda handeln, öka attraktiviteten och upplevelsen av trygghet. Det blir en tätare struktur med något högre byggnader och verksamheter i bottenplan. Målet är att invånare och besökare vill vistas, uträtta ärenden, handla, arbeta och umgås här.

3.3.1.3 Detaljplan

Med underlag från tidigare parallella uppdrag har detaljplan för *del av fastigheten Lerum 20:4 m.fl.*, Resecentrum i Lerums kommun tagits fram. Detaljplan vann laga kraft 2015-06-24 och med genomförandetid för områdets utbyggnad på 10 år.

Plangränsen förhåller sig till den av Trafikverket framtagna begränsningslinjen för järnvägstrafikens markbehov. Från lagakraftvunnen plan och framåt har utredningar haft som förutsättning att; Detaljplanen är den yttre fysiska och juridiska gränsen omtaget ska förhålla sig till, ingen detaljplanändring är aktuell. Planförslaget bedöms inte innebära någon negativ påverkan på riksintresset.

Som underlag för detaljplan har *Riskutredning detaljplan för Lerum resecentrum och p-hus* av Sweco Environment AB 2014-05-19, som ger byggnadstekniska förutsättningar som det valda lösningssalternativet förhåller sig till.

Västra stambanan, belägen i direkt anslutning till planområdet samt väg E20, är av riksintresse för kommunikation. På Västra Stambanan, sträckan i Lerums kommun går alla typer av järnvägstrafik, det vill säga godstransporter och snabbtåg, regiontåg och pendeltåg.

3.4 Beroenden med andra investeringar

På grund av projektets tidshorisonter föreligger beroenden och påverkan mellan investeringarna. Lerum kommuns genomförande har beroenden till Trafikverkets tidplan för ombyggnad av Lerums driftplats. VGR genom Västfastigheter har beroenden till utförda mark- och kapacitetshöjande åtgärder i erforderlig omfattning. Investeringen förutsätter att Lerums kommun investerar i mark- och framkomlighetsåtgärder, såväl tillfälliga som permanenta för att upprätthålla kollektivtrafik.

3.5 Samordning med berörda serviceorganisationer

Projektet ska fortsättningsvis samordnas och utformas i dialog med FFSS samt Lerum kommuns framtida förvaltning, underhåll och drift av resecentrum.

3.6 Samordning med andra förvaltningar/bolag och externa aktörer

Investeringen kommer i kommande skeden samordnas och utformas i dialog mellan Västfastigheter bygg och förvaltning och Västtrafik. Det finns en intern styrgrupp med representanter från båda parter för att säkra projektets framdrift.

Investeringens fortsatta planering kommer ske i samarbete och dialog med Lerums kommun och Trafikverket.

Vid fortsatt utformning av lösningsförslaget ska koordinering med andra resecentrumprojekt ske samt parallell omvärldsbevakning av existerande och eventuella planerade nya resecentrum. En löpande dialog med brukarna, dvs resenärer och trafikföretagen, är också till stor nytta. Dessa har praktiska erfarenheter av verksamheterna på både nya och äldre resecentrum, såväl nationellt som internationellt.

4 Förslag till lösning – Verksamhet

4.1 Lösningsförslag

Nyckeln till ett välfungerande resecentrum är platsens utformning – hur dess potentiella och befintliga värden tas till vara, samt hur trygghet och säkerhet beaktas och tillgodoses. Lösningsförslaget bidrar till tydlig och intuitiv orientering, vilket är en förutsättning för att människor enkelt ska kunna röra sig i och genom resecentrum samt dess närområde.

Ett effektivt markutnyttjande, naturligt och säkert körmönster och ett naturligt samspel/möjlig interaktion mellan allmän platsmark och byggnad är framgångsfaktorer i sammanhanget. Rundkörning för angöring vid gate separeras från oskyddade trafikanter.

Samtliga lokalönskemål kan tillgodoses inom byggnaden, med naturligt samband till omgivningen och goda förutsättningar för samspel. Byggnaden erbjuder fysisk utrustning såsom väderskydd, lä, värme, tillgång till dricksvatten och toaletter. Kunden har överblick över bytespunkten för att undvika obehagliga situationer, samt siktlinje till ankommande fordon, trafikinformation och möjlighet till aktivitet under väntan – vilket sammantaget skapar kontinuitet i resan, i linje med beslutad behovsanalys.

Arbetsmiljön är en viktig faktor för kollektivtrafikens attraktionskraft och spelar en roll i förmågan att attrahera personal, vilket idag är ett högprioriterat område.

Det finns en ökande trend/problembild avseende otrygghet på våra resecentrum. Förstudiens förslag påverkar framförallt organisationen hos Lerums kommun som har det sociala uppdraget. Västtrafik arbetar aktivt med att bidra till kommunernas arbete.

Lösningssförslaget innehåller investeringar i följdutrustning, Västtrafik investerar i byggnadsberoende verksamhetsutrustning.

Kapacitetshöjande åtgärder utförs på platsen för en existerande terminal vilket föranleder behov av trafikomläggning.

4.2 Ändamålsenlighet

Lösningssförslaget bedöms ha hög ändamålsenlighet i förhållande till de identifierade behoven. Servicelägets närhet till plattformsförbindelsen, med minimala störningar från intilliggande områden, samt möjligheten till en effektiv utformning är nyckelfaktorer för detta.

Olika utformningar och volymer har prövats på tomten. Den valda utformningen bedöms som mest förberedd och flexibel, med tydlig avgränsning och potential för framtida anslutning av gång- och cykelbro. Utformningen främjar trafiksäkerhet och ger de mest naturliga entréförhållandena i relation till ankomstzon och parkering.

4.3 Proportionalitet och effektivitet

Den huvudsakliga funktionen i RC-byggnaden är vänthallen. Orienterbarhet och möjligheten att enkelt ta till sig information är högt värderade egenskaper. Vänthallen är utformad på ett självinstruerande sätt längs stråkets riktning mot bussarna, från öst- till västfasad.

Enligt [ASEK 8.0](#) viktas bytestid till 2,5 gånger åktiden. En anläggning med högre kvalitet kan antas ge en något lägre viktning, medan tid som resenärer vistas i trängsel viktas högre. Vid utvärdering av trängsel används ofta en Level-of-Service-skala (LOS). Prognosen visar att upp till 75 resenärer kan stiga av ett enskilt tåg under maxtimmen. Målsättningen är att bytestiden till anslutande bussar inte ska överstiga 8 minuter. Om ytterligare tåg anländer inom denna tid bör vänthallen kunna rymma resenärer från två tågankomster.

Vid trängselutvärdering eftersträvas LOS C eller bättre (0,72–1,08 fotgängare per m²). Den valda lösningens publika ytas LOS C ligger något över detta vid ett värsta scenario, förutsatt att fullt klimatskydd krävs vid bytespunkten. Upp till 162 m² är rekommenderat och ca 131 m²erbjuds. Flödet förväntas ha en tydlig huvudriktning, och i områden där fotgängare står stilla kan högre densitet accepteras jämfört med områden med rörelse – särskilt om det sker under en begränsad tid. Förbättrad kundupplevelse samt minskad trängsel främst vid funktioner i väster.

Vänthallen är beroende av resenärsservice som ger mervärde i samband med resan, med öppettider anpassade till trafikdygnet. Slutna byggnadsdelar och servicefunktioner har koncentrerats mot söder och tågspår, där även en separat entré till paus- och rastlokal erbjuds. Teknikrum placeras på taket, vilket ger flexibilitet i dess utbredning.

4.4 Standardisering

Den valda lösningens disposition av paus- och rastlokal överensstämmer med Västtrafiks riktlinjer för strategiska paus- och rastlokaler. Dessa riktlinjer har tagits fram som en del av det pågående arbetet med att förbättra förarens arbetsmiljö, vilket är ett prioriterat område inom arbetet med att säkra kollektivtrafikens kompetensförsörjning.

Lösningen är även i linje med Västtrafiks arkitekturmanual för resecentrum, som beskriver hur dessa miljöer ska utformas för att tillgodose kunders och anställdas behov, krav och förväntningar. Manualen fungerar som vägledning och kvalitetssäkring för att byggnaderna ska vara robusta, hållbara över tid och tåla dagligt slitage.

5 Förslag till lösning - Fastighet

5.1 Lösningsförslag

Nedan beskrivs det utformningsförslag som valts att ligga till grund för förstudien. Flera alternativ har valts bort vilket redovisas i kapitel 9.



5.1.1 Tomt

Järnvägen och stationen har genom historien varit en bidragande orsak till att Lerum kunnat växa ut till den tätort den är idag. Området kring stationen har kunnat erbjuda viss handel (kiosk) och resenärservice.

Området runt resecentrum består idag av en stor fastighet med en generös byggrätt som tillåter en byggnad i tre plan utmed Stationsvägen. Beslut om att ny fastighetsindelning där resecentrums fotavtryck ska utgöra en ny, egen fastighet har tagits i samråd mellan kommunen och Västfastigheter.

5.1.2 Mark och landskap

Förprojektering av bussterminalen med bussplanen, Stationsvägen och torget har skett parallellt med denna förstudie. Då kommunen ansvarar för all mark- och landskapsplanering har den föreslagna placeringen av resecentrum, i viss mån, anpassats till dessa. En samstämmighet har rått kring frågor som, hållbarhet, trygghet, säkerhet och att ge platsen en tydlig identitet som stämmer med kulturmiljön i Lerum centrum.

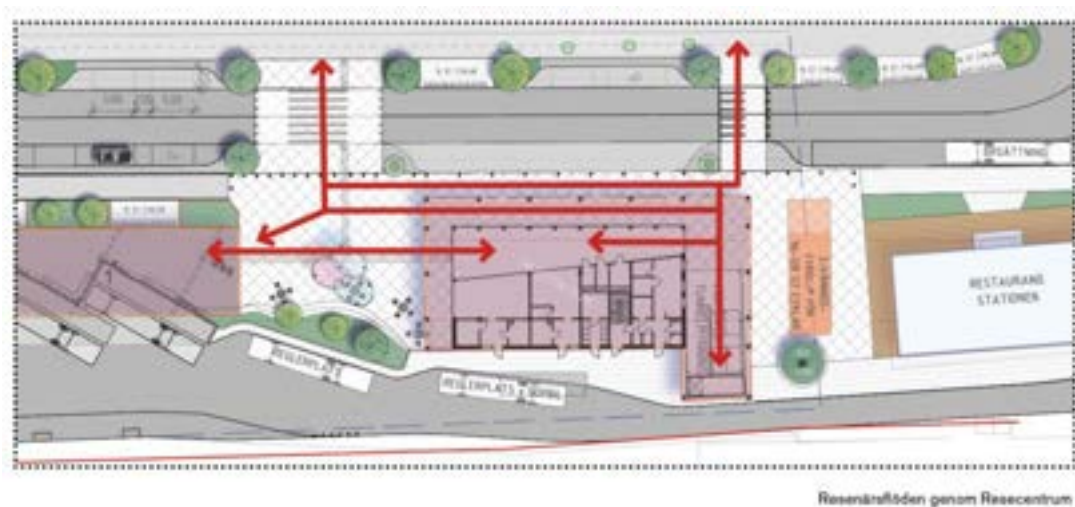
Tillgänglighet och materialbehandling ska samordnas så att området upplevs som en helhet. Markbehandlingen på torget ska fortsätta in i Resecentrums arkader. Det ska vara tydliga avgränsningar mellan GC-banor och vägar så att man kan röra sig säkert både inom området och till och från torget. Landskapsplaneringen ska bidra till god orienterbarhet. För detaljer se bilaga *Lerum RC PM Förstudie_2025-05-09*.



5.1.3 Trafik och planering

Stationsvägen planeras för nya körfält med fickparkering, gång- och cykelbana på norra sidan och fickparkering och gångbana på södersidan utmed bussterminalen. Ett upphöjt plan på Stationsvägen signalerar det huvudsakliga stråket som förbinder Lerum centrum med resecentrum. Nya träd planteras utmed Stationsvägen och endast en del av de befintliga träden kan och är i skick att bevaras.

Ankommande bussar kommer att köra runt gamla stationshuset på södersidan och in på bussplan. Söder om resecentrum finns två reglerplatser där bussarna kan stå då förarna behöver en kort paus innan de kör vidare. Avgående bussar, från terminalen, kör ut i västra änden av bussplanen i en ny rondell och vidare ut i trafikområdet.



5.1.4 Byggnad

Det stora värdet som skapas med nya resecentrum är en byggnad där det ska kännas tryggt att vistas och att vänta på tåg eller buss, att befolka denna del av Lerum. Lokalerna ger platsen liv och det finns möjlighet att dröja kvar med en fika eller lösa enkla inköpsärenden för pendlare/resenärer på väg.

Byggnaden består av ett markplan innehållande vänthall, rastlokal för förare, två lokaler och fastighetstekniska utrymmen. På plan finns ett teknikrum och en takterrass för förarna.

Resecentrum vänder en generös arkad mot det nya torg som bildas mellan resecentrum och bussterminalen. Arkaden fortsätter utmed Stationsvägen och speglar de fina, befintliga arkaderna på motsatt sida av gatan. I arkaden kan man röra sig i väderskydd mellan tunnel och bussterminal eller bara ta skydd från regn och sol. Den hjälper också till att hålla ett behagligt klimat inne i byggnaden.

Resecentrum gestaltas med en solid tegelvägg mot söder där tåg och trafik dundrar förbi. Enligt detaljplanen och av säkerhetsskäl ska söderfasaden vara en så sluten fasad som möjligt

utan till exempel luftintag. Dock ska även denna lite dolda fasaden ges en omsorg i detaljutförandet. Det är meningen att endast butikspersonal, förare och renhållningsarbetare ska använda ytan utanför denna fasad för entré till lokalerna. Det är på kommunens ansvar att gestaltningen av torget är sådan att övriga resenärer och innevånare inte lockas att vistas där eller på den stora bussplanen bakom bussterminalen.

Teknikrummet på plan 2 kläs med en transluminicent fasadpanel som kan belysas bakifrån så att det blir en lykta synlig från tågen och från bostäderna på Stationsvägen. Eventuellt kan ett ljus i olika färger göra någon gladare. Möjlighet att använda återbrukad panel ska utredas.

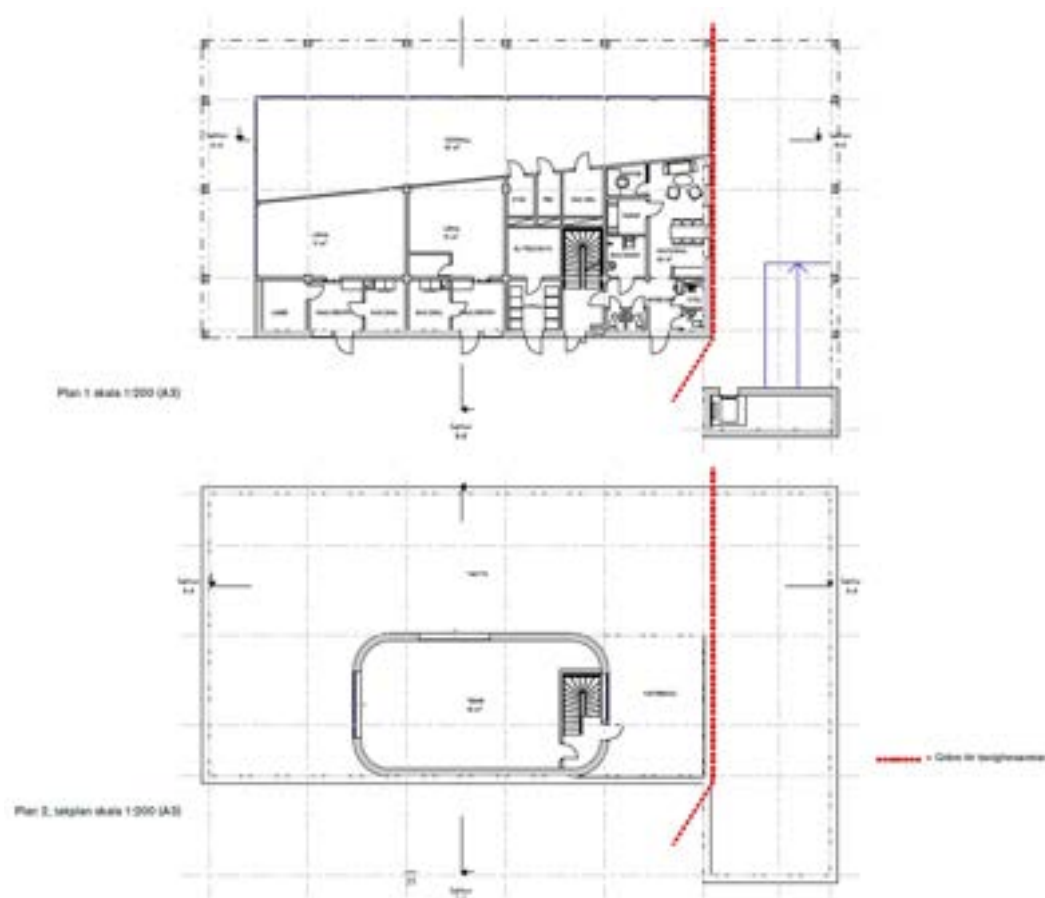
Taket är ett så kallat grönt tak, företrädesvis med ängsgräs. Taket vara lämpligt för solceller.

Tegel ska vara återbrukat och det ska utredas huruvida även invändig träpanel kan vara det.

Stommen ska vara en trästomme med en bottenplatta av "grön betong". Stål som används i konstruktioner ska företrädesvis vara återvunnet.

Fastighetstekniska utrymmen finns tillgängliga från vänthallen och ett fläkt- och teknikrum finns på plan 2, tillgängligt med trappa.

Ett avfallsrum för de två lokalerna och pausutrymmet finns med ingång i söderfasaden och med plats för sopbil på nära avstånd.



5.2 Ytor / areor

PLAN 1:

BTA = 405 m²

OPA (öppenarea) arkad (exkl överbyggnad trappa/hiss till tunnel) = 151 m²

LOA lokal 1 = 71 m²

LOA lokal 2 = 51 m²

LOA rastlokal = 60 m²

Vänthall = 138 m² (inkl RWC)

Övrig area (ÖVA: teknik, trappa, städ, förråd, avfallsrum) = 48 m²

PLAN 2:

BTA = 129 m²

6 Tidplan och fortsatta åtgärder

Preliminär tidplan:

- | | |
|--|-------------------|
| • Programhandlingsskede & Systemhandlingsskede | 2025 Q3 – 2026 Q3 |
| • Ansökan för genomförandesbeslut | 2026 Q3 |
| • Detaljprojekteringsskede | 2026 Q3 - Q1 |
| • Upphandling | 2027 Q2 – Q4 |
| • Produktion | 2028 Q1 – 2029Q1 |
| • Överlämning | 2029 Q2 |
| • Ibruktagande | 2029 Q3 |

6.1 Nästa steg i planeringen

Utan avbrott efter inlämnad förstudie fortsätter Västfastigheter och Västtrafik utredningsarbete samt genomförandeplanering, finansierat av respektive organisations driftsbudget såsom:

- Fortsatt dialog och samverkan med Lerums kommun kring värdering, gränsdragning och markförvärv.

7 Investeringsutgifter

Uppskattad investeringsutgift i aktuellt kostnadsläge (fast pris):

- 40 mkr exklusive markförvärv och bidragsberättigade kostnader för solcellsanläggning. Markförvärv hanteras i separat process.
- Verksamheten kommer att behöva investera i kamerasystem, realtidskärmar och lös inredning mm.
- Konstnärlig utsmyckning motsvarande 400tkr.

Uppskattad utbetalningsplan fördelat per år:

- Fastighetsinvesteringen
- Eventuell följdutrustning
- Konstnärlig utsmyckning

År	Investeringsutgift för fastighet
2024	0,5mkr

2025	4mkr
2026	5mkr
2027	9mkr
2028	15,1mkr
2029	6mkr
2030	0,08mkr
2031	0,08mkr
2032	0,08mkr
2033	0,08mkr
2034	0,08mkr

7.1 Driftekonomiska konsekvenser – hyra och drift

Ägarstyrda fastighetsinvesteringar för kollektivtrafikfastigheter ska bekostas helt genom självkostnadshyra och medför därmed en hyreskostnad för berörd hyresgäst, enligt *Riktlinje för internhyra inom Västra Götalandsregionens kollektivtrafikfastigheter*.

- Avskrivningsperiod: 30år
- Avtalstid för hyra: 30år
- Preliminär hyra 2,4mkr/år

Hyra är beräknad exklusive statlig medfinansiering. Ansökan om statlig medfinansiering är godkänd i beslutssteg 1 med bidragsmedel om 63 mnkr, belopp för recenterum i stor inklusive kommunens åtgärder i mark. Preliminär bidragsdel resecentrumbyggnad 20 mnkr. Fördelning medel efter beslutssteg 2 kommer minska hyreskostnaden, investeringskostnad redovisad som bruttokostnad exklusive bidragsdel.

7.2 Nyttobidrag

Den övergripande nyttan som skapas är att öka andelen hållbara resor i Västra Götalandsregionen. Resor per vardagsdygn 2019, Lerums station/RC totalt ca 6 700 på- och avstigande (buss och tåg). I en framtid, 2035, prognosticeras på- och avstigande till ca 14 910.

Lerum resecentrums nyttor sammantaget (anläggningar i mark/terminal och resecentrum/byggnad) samverkar i sitt bidrag till ökat hållbart resande, som lokalt nav och med en systemfunktion i en större helhet. Tågsatsningen är den huvudsakliga investeringen som ger ökad kapacitet i det regionala stråk som resecentrum försörjer genom matartrafik, jfr Målbild Tåg2035, och där resecentrum ger förutsättningar för att delresor inklusive byten blir en effektivare resa. För resenärerna innebär ett resecentrum att en bekväm bytespunkt i kollektivtrafiknätet tillskapas som uppfyller tillgänglighetsmål och möjliggör en bekväm väntefunktion som inte erbjuds i dagens system.

7.3 Övrigt

Nedlagda kostnader för förstudie är 1,3mkr.

Kostnaden för program- och systemhandling uppskattas ca 4mkr

Kostnaden för detaljprojektering beräknas ca 4 mkr

8 Risker och riskhantering

Om nuvarande tidplan förändras, som delorsak om beslutet om investering inte ges, kan detta medföra negativa konsekvenser och försvårande omständigheter kring markåtkomst och etablering vilket kan komma att påverka tidplan ytterligare och tillföra ytterligare kostnader samt bortfall av statlig medfinansiering. Projektet med stöd av styrgruppen avser att styra genomförandeplanering utan ledtider samt aktivt kommunicera inom organisationen.

Omständigheter såsom omvärldsfaktorer ökar risken för att ekonomiska risker ska materialiseras, även sett i förlängningen till beroenden av extern part i genomförandet vilket kan påverka projektets ekonomiska utfall negativt. Vid justering finns det en stor risk att effekt- och projektmål inte uppnås.

En smärre risk är att bygglov återemitterar för vidare utredning av parkering kopplat till verksamheter enligt Lerums gällande parkeringspolicy. VGR iordningsställer inte parkering för sina anställda, ett ställningstagande som kan ses som en åtgärd i bygglovsprocessen.

8.1 Konsekvensanalys

Följande är konsekvenserna om projektet inte får ett genomförandebeslut för verksamheten:

- Att inte kunna realisera hållbara och attraktiva resande som tillgodoser trygghet, tillgänglighet, samt bekvämlighet för resenärer.
- Att förlora kontinuitet i samverkan med Lerums kommun för utveckling av Resecentrum Lerum, detaljplan Lerums 20:4.

9 Handlingsalternativ

Genomgående har förutsättning varit att resecentrum ska anpassas mot gällande detaljplan. Trafiklösning har varit styrande tillsammans med möjlighet att uppnå säkerhets- och trygghetsaspekter. Högre konstruktiv integration mellan byggnad och skärmtak har diskuterats men avfärdats utifrån kommunens vilja om värnande av byggrätt, yta har anvisats för utredning fram mot valt lösningsalternativ och för att komma fram till ett markförsäljningsavtal. Denna förstudie visar genom ett effektivt och återhållsamt lösningsförslag att en hållbar investering inom ytan är möjlig och rimlig.

Högre konstruktiv integration med plattformsförbindelse har diskuterats men avfärdats, större åtgärder på befintlig tunnelmynning försvårar planering för framtida förbindelse och framtida förbindelse genom gång- och cykelbro ska inte omöjliggöras men saknar i nuläget tillräcklig planeringsmognad.

9.1 Tidigare förkastade alternativ

Resecentrum är hänvisat till sitt läge invid spårinfrastruktur. Konkret planering tillsammans med Lerums kommun har pågått åtminstone sedan 2007. Nedan visas ett urval av förkastade alternativ med redogörelse av de svagheter som lett till att de valts bort under processen.

Efter Lerum kommuns omtag 2020–2023 medförde beslut i Samhällsbyggnadsnämnden, Lerums kommun (SBN23.491) följande bortvalda alternativ, omtaget utredde inte på helheten om det fanns ett tydligt behov av verksamhetslokaler. Omtaget hade inte inriktning att skapa plan 2 & 3 och utgångspunkten var därför att marken inte skulle exploateras externt:

Alternativ 1: Ett resecenter kommer inte att byggas, utan endast bussplatser upprättas. Trafikeringen kommer att följa den nuvarande principen vilket inte möjliggör för stjärntrafik. Antalet hållplatser kommer att ökas till sju för att kunna möta den prognosticerade ökningen av resenärer.

Alternativ 2: Lerums kommun ansvarar för konstruktion, drift och uthyrning av ett fullständigt resecenter som inkluderar bussplatser samt faciliteter som väntsal, kiosk och

pausrum för busschaufförer. Den del av resecentret som innehåller väntsalen, kiosken och pausrummet hyrs ut till Västtrafik. Genom detta alternativ blir det möjligt att implementera stjärntrafik.

Ur tjänsteutlåtande:

Genom detta inriktningsbeslut (3) kommer projektet att kosta mindre än om kommunen bygger resecentrum i egen regi. Det innebär att utrymme frigörs i investeringsbudgeten och minskar kommunens driftkostnader. Medel för byggnation av åtta bussplatser finns med i planeringsunderlaget för investeringsbudgeten 2027–2029 (jfr mot rubrik 2.1.2 Omtag som föregått förstudie).

Under 2018 arbetade kommunen och Västtrafik intensivt för att möjliggöra en 3D-fastighetsbildning för att resecentrum skulle kunna uppföras innan Trafikverkets projekt vändspår. Ett bygglov för resecentrum lämnades in 2018, utifrån avsikten att ett beviljat bygglov skulle underlätta för en kommande 3Dfastighetsbildning. Miljö- och byggnadsnämnden återremitterade beslutet om bygglov, för vidare utredning av parkeringsfrågan samt för komplettering med ett underlag som visar trafikflödet till och från resecentrum med särskilt fokus på bussar till och från terminalen.

10 Frågor att hantera i kommande skeden

Förstudien har översiktligt studerat en option för kommunen på utförande av trapphus som ansluter mot gång- och cykelbro. anpassning av byggnation har skett. Utförande rekommenderas då det ytterligare har möjligheten att förstärka angringen till tåg visuellt. Utförande av cykelparkeringar ombesörjs av kommunen i enlighet med kommunens parkeringspolicy. Option trapphus har möjligheten att erbjuda kompletterande cykelparkering i flödets närhet.

Sammanhållen gestaltning av byggnation på fastigheten och resecentrum som helhet ska beaktas och löpande samordnas.

I programhandlingsskede fortsätter arbete med säkerhetsprogram som föreskriver skyddsstrategier samt åtgärder för resecentrumbyggnaden. Samt samverkan med Lerums kommun om trygghet och säkerhet, belysningsprogram för resecentrums helhet och omgivning samt skydd mot antagonistiska hot. Samverkan ska ske i form av gemensam workshop samt gemensam projekteringssamordning.

Optimering kommer ske för en god balans mellan miljö- och hållbarhetsprogram mot entreprenadkostnad.

Samverkan ska fortsätta kring tidplan och utbyggnadsordning samt uppföljning med Lerums kommun för att säkerställa produktionens färdigställande i november 2029.

Beakta att verksamhetsinnehåll/resenärsservice bär förmåga att attrahera även icke resenärer över trafikdygnet för att främja närvaro.

11 Deltagare

Styrgrupp	Organisation	Namn
Arkitekt (projektansvarig)	Västtrafik	Peo Johansson
Ordförande	Västtrafik	Carolina Lundberg
Enhetschef Regionala Fastigheter VT	FFSS	Fredrik Sundaeus
Projektagare	FFSS	Rickard Stenqvist
Projektledare	FFSS	Hoi Gillian Hon
Projektgrupp		
Projektagare	FFSS	Rickard Stenqvist
Projektledare fastighet	FFSS	Hoi Gillian Hon
Projektledare verksamhet	Västtrafik	Peo Johansson
Projekteringsgrupp		
Arkitekt (uppdragsansvarig)	White arkitekter AB	Louise Didriksson
Säkerhet	WSP	Mikael Nerman
Miljösamordning	White arkitekter AB	Maria Glädt
Byggkalkylator (samordnade kalkylator)	Beräkningskonsulter AB	Anders Blohm
Produktionsplaneringsledare	Karlanders AB	Magnus Johansson
Verksamhetsrepresentanter		
Projektledare	Västtrafik	Carina Björsgård
Strateg, Kvalitet & Säkerhet	Västtrafik	Malin Fridén
Samordnare, Kvalitet & Säkerhet	Västtrafik	Patrik Kaire
Säkerhetsstrateg, Kvalitet & Säkerhet	Västtrafik	Anders Larsson
Trafikstrateg	Västtrafik	Andreas Dahlgren
Trafikutvecklare	Västtrafik	Emma Gullmarstrand
Projektledare Trafikomläggning	Västtrafik	AnnaLena Lauritsen
Trafikutvecklare	Västtrafik	Christofer Fortune Sahlén

12 Bilagor; ritningar, illustrationer, skisser m m

- Gemensam tidplan Resecentrum 2025-08-27.xlsx
- Lerum RC PM Förstudie_2025-05-09
- Hållbarhetsprogram Lerum Resecentrum
- PM Klimatberäkning Lerum Resecentrum
- Säkerhets PM förstudie resecentrum Lerum