

NYHETER · VÄSTERÅS



● Västerås Tidning 4 februari.

"TÄGSPÅR KVAR I MARKPLAN". Projektgruppen för Mälarporten replikerar angående motförslaget som presenterades i Västerås Tidning. De menar att kommunstyrelsen i Västerås fattade beslut om att låta tågspåren vara kvar i markplan för 13 år sedan och att beslutet baserades på omfattande utredningar.

ILLUSTRATIONER: BIG

Projekt Mälarporten om förslaget: "Det skulle bli ett mångmiljardprojekt"

I förra veckans upplaga av Västerås Tidning presenterades ett alternativt förslag på hur stationsområdet skulle kunna byggas om i samband med projekt Mälarporten. Projektgruppen för Mälarporten var snabba med att ge replik på förslaget.

– Då ett förslag till alternativt resecentrum har presenterats i media vill vi från projekt Mälarporten bemöta det. Ett resecentrum med järnväg upphöjd på pelare, enligt förslaget som presenterats, skulle bli ett mångmiljardprojekt för Västerås skattebetalare. Det skulle också innebära upphöjda järnvägsspelare i betong genom drygt två kilometer av den centrala staden, skriver projekt Mälarporten i ett uttalande.

De menar att kommun-

styrelsen i Västerås fattade beslut om att låta tågspåren vara kvar i markplan för 13 år sedan och att beslutet baserades på omfattande utredningar kring kostnader och byggnadsteknisk komplexitet.

– Det är också det politiska beslut som ligger till grund för det uppdrag att ta fram ett förslag till nytt resecentrum som projektgruppen har arbetat med under många år, skriver de i sitt uttalande.

Prislappen är den främsta anledningen till att ha kvar järnvägen på marknivå, menar projektgruppen. Detta då Trafikverket ska bygga om bangården vid Västerås central genom att bredda perongerna och utöka antalet spår och hållplatser för tåg.

– Trafikverket bekostar endast lösningar i markplan, så kallat grundutförande. Därför skulle alla andra lösningar behöva bekostas av Västerås skattebetalare.

"Skulle påverka stadsbilden"

Projektgruppen tar Norrköping som exempel, där kommunen har beslutat att gå in med 2,7 miljarder kronor för att finansiera en ombyggd bangård på pelare.

– Det skulle även påverka stadsbilden med järnvägsspelare i betong. En bangård på järnvägsspelare behöver ha minst 4,5 meters höjd under

Trafikverket bekostar endast lösningar i markplan, så kallat grundutförande. Därför skulle alla andra lösningar behöva bekostas av Västerås skattebetalare.



JONAS LIVING.

FOTO: PER GROTH/VÄSTERÅS STAD

sig, och ovanpå det behöver konstruktionen ligga. Så man kan räkna med en konstruktion med över 5 meter höga järnvägsspelare i betong som går genom den centrala staden, säger Jonas Living, byggprojektchef för nya resecentrum.

Vid den planerade om-

byggnationen av resecentrum kommer resenärerna ha tillgång till ett tillfälligt resecentrum och en bro över spåren, som bekostas av Trafikverket. Det gör att tågtrafiken aldrig behöver stängas av, utan kan fortsätta som vanligt genom hela byggprojektet. Den lilla bron över spår kan dessutom

användas efter byggtiden, som en extra passage.

– Vid en upphöjning av spåren skulle tågtrafiken behöva stängas av helt och ledas om via buss under långa perioder. En sådan ombyggnad kan inte ske i etapper. Allt arbete måste göras på samma gång och då kan resenärer inte vara i närheten, av säkerhetsskäl, säger Jonas Living, byggprojektchef för nya resecentrum.

I sin replik menar projektgruppen att ett omtag skulle innebära en extra tidsförskjutning.

– Att välja omtag av resecentrums detaljplan skulle även innebära en tidsförskjutning av bygget i många år och även förse utvecklingen av hela stadsdelen Mälarporten.

Michaela Ericzén

021 304623

michaela@vasterastidning.se