



Nytt planförslag. Illustrationen visar hur den alternativa stationsbyggnaden skulle se ut från Kopperbergsvägen.

Debatt: "Kostnaden gäller för uppförandet av en fullt färdig anläggning – inte bara en deletapp"

Stig Selin replikerar Mälarportens uttalande om nya resecentrum

PUBLICERAD Torsdag 16. februari 2023 - 17:00 SENAST UPPDATERAD Torsdag
Stig Selin presenterade tillsammans med Castellum en alternativ plan för framtidens resecentrum i Västerås. Projektgruppen för Projekt Mälarporten gick då ut med en replik där man motsatte sig den alternativa planen och menade att det skulle bli ett mångmiljardprojekt att genomföra.

Nu replikerar Stig Selin i en debattartikel:

Mälarportens ledning har i ett bemötande 2023-02-03 kommenterat det alternativa förslaget till nytt resecentrum, RC 2.0. I bemötandet framförs ett antal grava felaktigheter som bör tillrättaläggas.

Utredning och beslut 2010;

Utredningen WSP gjorde 2010 avsåg en tänkt brokonstruktion 7 meter över mark, 2,5 meter högre än RC 2.0, vilket innebär en avsevärd skillnad

i kostnad, lutning på spår och miljöpåverkan. Utredningen i fråga är alltså inte relevant att jämföra med RC 2.0.

När det gäller beslutet 2010, som man hänvisar till, så kan man ju fråga sig om inte ett 13 år gammalt beslut, baserat på inaktuella uppgifter, kan vara värt att ompröva?

Drygt två kilometer pelare genom staden;

Påståendet är felaktigt! Pelarlösningar är inte och har aldrig varit aktuellt för RC 2.0! Som de flesta västeråsare känner till så är järnvägen från E18 ner till Pilgatan redan förlagd på en uppfylld bank så, för att höja rälsen vid stationsområdet till samma nivå som vid E 18, räcker det med en måttlig påbyggnad på den befintliga banken. Även för delen från Pilgatan fram till stationen samt från stationen till Hamngatan/Svartån så förläggs rälsen på uppfylld bank.

Eftersom man i bemötande också oroar sig för den upphöjda järnvägens miljöpåverkan så kan det i sammanhanget nämnas att, sett från Vasaparken, terrasseringen för gång- och cykelvägarna över spåren, i det ligande förslaget, ligger ca 4 meter högre än den tänkta järnvägsbanken. Höjningen av järnvägen är också en förutsättning för förlängningen av Östra Ringvägen och Kopparbergsvägen ner till Kungsängsgatan, vilket i sin tur gör järnvägsbarriären till ett minne blott.

Trafikverket bekostar endast lösningar i markplan;

Påståendet är felaktigt. Mälarporten refererar till Trafikverkets Publikation 2017:069, där det mycket riktigt på sidan 5, i rubriken till Punkt 1.2, står; "Utgångspunkten är en markförlagd lösning" men, om man läser hela stycket, så står det också i sista meningen att: "Om en icke markförlagd lösning bedöms som tillägg och medfinansieras kan Trafikverket bidra ekonomiskt motsvarande de kostnader som Trafikverket skulle haft för en markförlagd lösning."

Det är alltså fullt möjligt att diskutera alternativa lösningar med Trafikverkets stöd, den intresserade kan gå in och studera projektet i Norrköping, som man också refererar till i bemötandet, där man utförligt redovisat resultatet av förhandlingarna med Trafikverket.

Enligt samma princip som ovan blir ju även merkostnaden för "överstandard" på Sigurdspassagen, den skiljer sig ju rätt väsentligt från en plattformsförbindelse i Trafikverkets grundutförande, föremål för förhandlingar med Trafikverket.

Merkostnad för bangård i Norrköping;

Med hänvisning till en merkostnad på 2,7 miljarder för en bangård på pelare i Norrköping indikerar Mälarporten i bemötandet att RC 2.0, inkl. resecentrum, skulle hamna runt 3 miljarder eller över. Detta samtidigt

som den verkliga kostnaden för RC 2.0, verifierad av väl underbyggda kalkyler, ligger på drygt hälften av Mälarportens antydda 3 miljarder. Väl att notera är att då avser kostnaden uppförandet av en fullt färdig anläggning och inte bara en deletapp som i det tänkta liggande förslaget. Vad beror då skillnaden på? Bilden klarnar när man jämför projekten. I Norrköping bygger man en helt ny station, i ett nytt läge, anpassad för höghastighetsjärnväg (del av Ostlänken) och med ett pelardäck som ligger 7 meter över mark, rymmer 8 spår i bredd och är 1100 meter långt. Att jämföra med 6 spår i bredd, 450 meter i längd och ca 4,5 meter över mark för RC 2.0. En detaljstudie skulle antagligen indikera fler skillnader än likheter så sammantaget är jämförelsen mellan projekten givetvis inte relevant.

Den enda relevanta jämförelsen med Norrköping är väl att man där, efter en omfattande medborgardialog med full insyn, samma som för RC 2.0, valt en framsynt lösning som kan hela staden i stället för att dela den. Uppenbarligen anser man också att fördelarna med broalternativet är så stora att man är villig att betala avsevärda summor för lösningen. I Västerås kan vi med RC 2.0 lyckligtvis erbjuda västeråsarna samma framsynta lösning, dessutom till en lägre kostnad än det liggande förslaget som cementerar barriärerna.

Tillfälligt resecentrum och bro över spåren

Mälarporten framhåller att ett tillfälligt resecentrum och en "tillfällig" bro över spåren löser säkerhetsproblematiken under bygget. Det är ju gott i sig att folk inomhus är skyddade, men man ska ju även arbeta ute vid spåren. Takstolar på 100 meter ska lyftas in, ett 1,5 m tjockt bjälklag ska gjutas över spåren, plattformar ska justeras i bredd och plattformstak installeras. Hur klarar man säkerheten då?

För RC 2.0 har vi valt en annan strategi där vi säkerställer 100 % säkerhet för resenärer och pågående tågtrafik genom att vi fysiskt (typ byggplank modell högre) avskiljer all byggverksamhet från övrig verksamhet. För att åstadkomma detta så använder vi även befintlig station och dito bussterminal under byggtiden fram till dess nya anläggningsdelar kan tas i drift. Vi slipper alltså kostnader för provisorier, kostnader som blir "waste money" den dag provisorierna rivs. I stället använder vi motsvarande pengar för att tidigarelägga ett dubbelspår, som i framtiden kan ingå i den planerade 4-spårslösningen mellan Stockholm och Västerås. Spåret dras från den östra delen av nuvarande bangård och över Pilgatan in på den "öde" tomten, mellan Malmabergsgatan och den nuvarande järnvägsbanken, för att där anslutas till det befintliga spåret.

Resenärernas framkomlighet under byggtid är viktig;

I bemötandet hävdar man att för att bygga RC 2.0; ”.....skulle tågtrafiken behöva stängas av helt och ledas om via buss under långa perioder! Påståendet är felaktigt, irrelevant och får helt och hållet stå för Mälarpортens räkning!

För RC 2.0 finns redan framtaget en metodik (se ovan) och en detaljerad plan för genomförandet som;

- Säkerställer 4 spår i drift under hela byggtiden
- Garanterar säkerheten för resenärer och tåg i trafik under hela byggfasen
- Säkerställer att alla ev. störning av pågående tågtrafik styrs till lågtrafiktimmor nattetid

Tidsförskjutning

Projektledningen hävdar vidare i bemötandet att ett omtag till RC 2.0 skulle försena utvecklingen av hela Mälarpортen, vilket inte heller det är korrekt. I dagsläget bromsas utvecklingen av Mälarpортen p.g.a. kopplingen mellan Kv Sigurd och Resecentrum som, i nuläget, inte kan påbörjas förrän tidigast 2035.

Med en reviderad detaljplan, med RC 2.0 inarbetad, frigörs 18 000 kvm byggbar mark i Kv Sigurd samtidigt som exploateringen kan påbörjas omgående. Alltså ingen försening utan en tidigareläggning av utvecklingen inom Mälarpортen med 7 – 10 år!

Tunnel i Lund för 20 miljarder?

En intressant iakttagelse i sig men varför nämns den i ett bemötande av RC 2.0? Om det gått någon förbi så vill vi gärna förtydliga; RC 2.0 är och förblir en upplyft(ande) järnväglösning för Västerås och västeråsarna!

RC 2.0 har under hösten presenterats för olika intressegrupper med genomgående positivt gensvar. Därför har vi också valt att presentera förslaget för västeråsarna som ett realistiskt alternativ till ett nytt resecentrum, där resenären är i fokus och med en modern och tilltalande design som länkar de gamla Mimerbyggnaderna till den kommande modernare bebyggelsen i Kv Sigurd. Med hopp och tro om att få stöd av en majoritet av västeråsarna så vill vi nu gå vidare och skapa;

RC 2.0 - Ett resecentrum för nutid och framtid, med västeråsarna, för västeråsarna!

Stig Selin

Byggteknisk diplomat