

2022-02-01

Till Västerås stad

Byggnadsnämnden

Kopia:

72187 VÄSTERÅS

Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland

byggnadsnamnd@vasteras.se

kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se

Synpunkter på Västerås nya resecentrum – detaljplan 1811

Föreningen TIM-pendlare organiserar c:a 850 arbets- och studiependlare i Mälardalen, huvudsakligen – men inte enbart – tågresenärer i länsöverskridande trafik, från Tierp till Mjölby, från Stockholm till Laxå. Uppskattningsvis c:a en tredjedel av våra medlemmar berörs idag på något sätt av Västerås resecentrum. Vi har ständig kontakt med medlemmarna framför allt via flöden per epost och Facebook. Även om vi direkt har kontakt med endast en mindre del av samtliga resenärer, så anser vi oss ändå ha en god bild av krav, förväntningar och problem relaterade till tågtrafikens användare/kunder.

Tågresandet på Mäljarbanan och anslutande linjer har ökat starkt under de senaste 25 åren. Det är vår erfarenhet – inte bara från Mälardalen utan även från andra håll i Sverige – att resandet utvecklats betydligt snabbare än vad Trafikverkets (och dess föregångares) prognoser upprepade gånger har visat. Den regionala tågtrafiken generellt i Sverige har under 25 år (1994–2019) ökat med 260 %, d v s i snitt 5,2 % per år. Prognoserna visade ungefär en tredjedel så stor trafikökning som det verkligen blev. Mälardalen faller väl in i denna tendens. Den ”oväntade” trafikökningen har lett till överbelastning av järnvägen på många håll, inklusive att många stationer är underdimensionerade. Det har till exempel visat sig genom att Västerås nuvarande resecentrum snabbt blev för litet; samma sak gäller den på 90-talet uppförda stationen i Strängnäs och det ganska nyligen byggda resecentret i Uppsala.

Den officiella prognosmetodiken – som numera Trafikverket ansvarar för – är uppenbarligen inte ägnad att kunna prognosticera effekten av genomgripande förändringar i transport-systemet. I synnerhet klarar den inte av att förutse att förbättringar i tågtrafiken leder till stora öknings i resandet. Slutsatsen är att resandet kan bli betydligt större än vad de officiella beskederna anger. För Västerås del tillkommer nu även att en ny snabb tågförbindelse Stockholm–Oslo över Västerås kan komma att skapas under de kommande 20 åren. Allt detta gör att tågtrafiken och antalet resenärer kan komma att tillväxa snabbt, oberoende av vad Trafikverkets prognoser säger. Även övrig kollektivtrafik kan komma att tillväxa snabbare än förutsägelserna.

Föreningen vill här lämna ett antal synpunkter på Västerås nya planerade resecentrum. Vi behandlar framför allt frågor om **resecentrums funktionalitet för resenärerna**. Frågor rörande estetisk utformning berör vi inte alls; frågor om kostnader och finansiering är naturligtvis viktiga ur ett samhällsperspektiv, men det är ändå inte där som vår kompetens kan ge viktiga bidrag.

1. Föreningens tidigare skrivelser och synpunkter

I vår samrådsskrivelse 2018-12-17 framförde vi ett antal synpunkter på dåvarande planer och på den debatt som förts i media vid denna tid. Våra viktigaste synpunkter var följande:

- Planera för flexibilitet för att snabbt kunna öka kapaciteten i nya resecentrum när behovet visar sig
- Minska störningarna under byggtiden
- Pendlarparkeringar till rimlig kostnad måste finnas
- Skapa utrymmen för väntan och andra behov
- Behåll spåren i ytläge
- Behåll resecentrum centralt i staden

I en separat skrivelse till i första hand Västerås stad 2020-04-08 diskuterade vi möjliga förenklningar av utbyggnaden. Vårt huvudbudskap var att nuvarande stationshus borde kunna behållas och byggas ut. Då skulle nuvarande gångbro vid stationen kunna behållas tills den nya gångbron var klar. Provisorier skulle minimeras. Vi ansåg också på goda grunder att byggprocessen då skulle bli både enklare och billigare, liksom mindre störande för trafik och passagerarflöden.

Vi behandlar i följande punkter 2 till 8 var och en av de synpunkter vi framfört tidigare, samtidigt som vi kompletterar på ytterligare några punkter. Vi börjar med frågan om att bygga ut nuvarande stationshus.

2. Bygg ut nuvarande stationshus!

Vi vidhåller fortfarande vad vi framförde i vår skrivelse till Västerås stad 2020-04-08, nämligen att **en utbyggnad av nuvarande stationshus, inklusive en ny rymligare gångbro, skulle avsevärt förenkla byggprocessen och även spara kostnader**. Funktionaliteten för trafik och resande skulle bli ungefär **likvärdig med stadens förslag**, och **störningarna under byggtiden skulle sannolikt bli mindre**. Vi har goda skäl att tro att kostnaderna för staden skulle bli väsentligt lägre. Det nu liggande förslaget – med en stor nybyggnad enligt dp 1811 – har beräknats kosta c:a 1 miljard kronor i Etapp 1. Detta är exklusive de betydande insatser som krävs av staten (Trafikverket) för ombyggnad av spår och plattformar liksom för en provisorisk och en permanent gångbro. De beräknade höga kostnaderna visar den stora komplexiteten i det föreslagna projektet.

Den föreslagna stora nybyggnaden har beslutats politiskt. Föreningens enklare förslag har hittills inte fått gehör. Eftersom frågan inte kan påverkas av tjänstemännen, så har föreningen inte heller mera ingående diskuterat vårt enklare förslag med de tjänstemän som vi haft informationsutbyte med under de senaste två åren. Vi vill dock här framföra vårt förslag än en gång. Detaljerna i förslaget finns i vår nämnda skrivelse 2020-04-08.

3. Planera för flexibilitet att snabbt kunna utöka kapaciteten när behovet visar sig!

År 2035 till 2040 skulle resandevolymen vid nya resecentrum mycket väl kunna bli 3 till 4 gånger högre än vad som var fallet 2018. Och ännu mera till 2050. Ingen vet om det verkligen blir så eller, snarare, när detta inträffar. Men staden bör ha beredskap och godkända planer för att snabbt bygga ut resecentrum med tillhörande spår och plattformar när behovet uppstår.

Med den information vi nu har fått (inklusive vad som sägs i detaljplaneförslag 1811) anser vi att detta krav i huvudsak är uppfyllt vad gäller Västerås stads inriktning. Utbygganden indelas i två etapper, där Etapp 2 tänkes ske när behov finns (2040?). Etapp 2 avses inkluderas i den nu föreslagna detaljplanen.

Vi är medvetna om att spårområdet inklusive gångbroar och plattformar är statens ansvar. Detta är en utmaning. Staden bör dock – tillsammans med regionen – kunna påverka statsmakterna och Trafikverket positivt i dess prioriteringar.

4. Minska störningarna under byggtiden – och behåll provisorisk gångbro!

Vi diskuterar fortsättningsvis som att vårt förslag till utbyggnad av nuvarande stationshus (enligt punkt 2 ovan) inte kommer till stånd, som det ser ut nu, utan nedanstående diskussion utgår från att stadens nya planförslag 1811 utgör grunden.

I stadens nya förslag har enligt vår mening avsevärda förbättringar skett, jämfört med 2018 års förslag. Utbyggnaden indelas i Etapp 1 och i en långt senare Etapp 2 (2040?).

En provisorisk gångbro föreslås komma att anläggas i områdets östra del, som en av de första åtgärderna i Etapp 1. Provisoriska stationsbyggnader inrättas i anslutning till denna gångbro. Därefter rivs nuvarande stationsbyggnad med sin gångbro.

Plattformen mellan spåren 4 och 5 vidgas c:a 5 meter. Spår 5 flyttas därmed söderut i motsvarande grad. Ett nytt spår 6 vid sidoplattform anläggs. Denna process medger att det kommer att finnas plats för att vidga plattformen mellan spåren 2 och 3 någon gång i framtiden i Etapp2, om och när kapaciteten behöver ökas på denna plattform. Denna inriktning anser vi vara bra. Detta skulle kunna göras även i den mera begränsade ombyggnad som föreningen föreslagit enligt ovanstående punkt 2.

Den provisoriska gångbron föreslås ansluta till plattformarna i dess nuvarande östligaste del, c:a 200 m från nuvarande och kommande huvudingång till resecentrum. Enligt den information vi fått synes det inte självklart att Trafikverket avser att låta den provisoriska gångbron finnas kvar efter det att den nya stationsbyggnaden är klar. Vi anser att **den provisoriska gångbron ska vara kvar åtminstone tills den slutliga Etapp 2 byggs**. Den har flera fördelar:

- Den ger en kapacitetsförbättring som gör att Etapp 2 kan senareläggas, troligen minst 10 år. Detta bör vara samhällsekonomiskt lönsamt, vilket TrV har att beakta.
- Den ger betydligt kortare gångvägar till plattformarna från bussterminal och parkeringsanläggningar (se punkt 5), båda i den östra och mellersta delen av området.

Att riva den uppbyggda gångbron vore enligt vår uppfattning en ren kapitalförstöring.

Det synes inte heller som om Trafikverket avser att förse den provisoriska gångbron med rulltrappor. Vi anser det vara **viktigt att rulltrappor installeras**. Ett stort antal resande ska annars behöva klättra i vanliga trappor upp och ner c:a 6,5 meter under en lång följd av år. Detta är enligt vår uppfattning inte värdigt ett resecentrum i en stad som Västerås.

Vi är medvetna om att den provisoriska gångbron med vidhängande access till plattformarna primärt är Trafikverkets ansvar. Västerås stad bör dock kunna påverka Trafikverket och eventuellt vid behov medverka till extra finansiering. Det är i vilket fall en mycket liten del av den totala kostnaden för nya resecentrum, kanske mindre än 1 %.

5. Pendlarparkeringar till rimlig kostnad måste finnas

Det finns planer för ganska omfattande cykelparkeringar, även under tak. Det är bra. Det finns även planer på bilparkeringar för pendlare.

De flesta önskar att biltrafiken av flera skäl så långt möjligt begränsas. Vi instämmer helt i detta. Att använda cykel är för många ett bra alternativ. Ibland passar kollektivtrafiken. Vi har tidigare påpekat att möjligheter även för användning av bil måste finnas för de pendlare som har svårt att utnyttja gång, cykel eller kollektivtrafik till och från resecentrum. Det gäller i första hand pendlare som är bosatta perifert i staden, på landsbygden eller i det totalt tätorter som finns spridda kring Västerås centralort (Gäddeholm, Irsta, Tillberga, Skultuna, Barkarö med flera). Pendlandet till och från arbete måste vara i möjligaste mån tidseffektivt. Det kan handla om 30–60 minuter per dag. Varje stunds onödig frånvaro från hemmet är en belastning för arbete, fritid och familjeliv. I många fall är bilen den enda realistiska möjligheten att åstadkomma detta.

Parkeringen måste vara **ekonomiskt överkomlig** för pendlarna. Västerås stad och regionen bör beakta detta. Vi vill påpeka att pendlare bosatta i Västerås kommun utgör en betydande skattebas. Väl fungerande arbetspendling till rimliga kostnader är ett incitament för att bosätta sig i och varaktigt bo i Västerås.

Två parkeringar helt eller delvis avsedda för pendlare förutses komma att anläggas utanför det nu diskuterade planområdet 1811. De planeras förlagda öster och söder om resecentrum, med entréer liggande c:a 500 m från resecentrums huvudingång på södra sidan. Dessutom tillkommer gångvägar på ytterligare 50–250 m inom parkeringarna och i accessen till tåg eller bussar. Detta anser vi vara i mesta laget för att få en tidseffektiv pendling. Det är därför **viktigt att behålla den provisoriska gångbron** som beskrivits i punkt 4, vilket skulle förkorta gångvägarna med c:a 200 m.

6. Utrymmen för väntan och andra behov

Det uppstår alltid tillfällen då resenärerna måste vänta på tåg eller bussar, inte minst då dessa är försenade. Då måste det enligt vår uppfattning finnas **utrymmen med sittplatser som medger läs- och datorarbete**, i tillräckligt antal även om ett par tåg är försenade. I vissa utrymmen där sittplats inte passar kan ståbord vara ett alternativ för att ge arbetsmöjlighet. Dessa utrymmen ska vara **väl tempererade** både sommar och vinter. Vi tänker oss bland annat att de stora glasytorna kan ge en hög värmeinstrålning under vår och sommar. Vi anser att någon form av **kylning** bör övervägas.

Väntutrymmen utomhus på plattformarna bör förses med både **tak och effektiva vindskydd**.

Det finns även andra angelägna behov för t.ex. **information**, biljettförsäljning och – inte minst – **välstädade fräscha toaletter**. Ett föredöme avseende toaletter är den manuella toalettbetjäning som finns i nedre våningen på Stockholms C. Den är alltid fräsch; betalningen går snabbt och enkelt, priset är överkomligt. Denna lösning är också vanlig i utlandet, även i högt utvecklade länder. Många flygplatser står för goda exempel.

Viss annan service, t.ex. restauranger och en matbutik, är också önskvärd.

Vi är medvetna om att byggnadernas inredning och utrustning egentligen inte ingår i detaljplanen. Dock måste byggnadernas yttre utformning anpassas och dimensioneras till vad de ska innehålla. Och vissa delar måste troligen från början dimensioneras för det framtida förväntade behovet.

7. Behåll spåren i ytläge

Vi har tidigare framhållit att spåren även fortsättningsvis bör ligga i ytläge. Det är den enklaste lösningen som ger minst störningar under byggtiden. Det har även andra fördelar. Vi har svårt att se några fördelar för resenärerna och tågtrafiken med att gräva ner spårområdet.

Vi konstaterar att föreliggande förslag tillfredsställer våra önskemål i detta avseende.

8. Behåll resecentrum centralt i staden

Vi har tidigare framfört att det är av yttersta vikt att all tågtrafik, liksom anslutande busstrafik samlas på ett enda ställe i staden, med snabba och bekväma övergångar mellan olika trafikslag. Ett centralt läge ger kortast möjliga accesstid till tåg och regional busstrafik för majoriteten resenärer. Vi har starkt avvisat tidigare debattförslag som avsett att förlägga resecentrum perifert norr om tätorten.

Vi konstaterar att föreliggande förslag tillfredsställer våra önskemål i detta avseende.

Föreningen TIM-pendlare vill med detta framföra för resenärerna centrala och viktiga aspekter. Vi hoppas de tas till vara i den fortsatta processen.

Vi delar gärna med oss av vår erfarenhet och står naturligtvis till förfogande för ytterligare diskussioner.

Västerås 2022-02-01

Per-Anders Staav
Ordförande

Evert Andersson
Vice ordförande och kontaktperson
evertan@telia.com