

Bangården i Uppsala måste vara fokus i utvecklingen av Resecentrum. Annars leder fyrspåren till en ännu allvarligare flaskhals, skriver Ingemund Hägg.



# Fyrspår blir flaskhals?

## Tågtrafik

Att det blir fyrspår mellan Stockholm och Uppsala och med byggstart 2024–30 verkar nu klart. Det behövs för den växande trafik som förväntas. Detta lyfts fram från alla håll, nu senast på UNT debatt (9/6): "Rätt spår för Uppsala".

Men en fråga saknas i alla hyllningar till fyrspåren och allt det goda de ska innebära. Det är frågan om kapaciteten hos själva bangården vid Resecentrum.

Den tyckts vara en ickefråga. Första gången jag skrev om spårkapacitetsproblemet var på UNT debatt 30 januari 2011 och jag har över åren återkommit med frågor om risk att Resecentrum blir en flaskhals när trafiken växer, och det redan långt innan fyrspår blir verklighet.

2011 hänvisade jag till en konsultrapport till Trafikverket: "Bangården i Uppsala färdigställs 2011, men kommer inte klara den trafik som framställs i målgrafik år 2020. Alternativet är en utbyggnad av bangården för fler vändande tåg eller att fler tåg blir genomgående."

Hur ser det då ut i dag?

I den fyrspårsutredning som Trafikverket kom med 2017 finns inget om den eventuella flaskhals som nuvarande Resecentrum skulle kunna bli.

Och man kan se att redan dagens trafik behöver ta i anspråk genomgående spår för vändande trafik – för direkttågen Uppsala–Stockholm.

I april 2018 kom "Avsiktsförklaring för genomförande av gemensam målbild 2050 för Uppsala Resecentrum". Det är kommunen, regionen, Trafikverket och Jernhusen som står bakom den.

Man skriver att utvecklingen av bostäder, näringsliv och hållbart re-



Möjligheten att bygga ut bangården på bredden har begränsats av byggnader som ligger i vägen, skriver Ingemund Hägg.

FOTO: MICHAELA HASANOVIC

sande "kräver också en anpassning av Uppsala station för två nya spår [det vill säga utbyggnad till fyrspår Uppsala–Stockholm] och ökad kapacitet för den tågtrafik som de nya spåren ger möjlighet till." Det handlar bland annat om kapacitetsförstärkningar, och analyser behövs av hur man ska kunna "ankomst- och avgångsmaximera respektive spårminimera Uppsala station", och om vilken funktion Södra entrén kan utvecklas till.

Det måste väl vara själva järnvägsspåren, bangården, som är kärnan i Resecentrum.

Ordet "anpassning" visar knappast att man ser frågan om fler spår på själva bangården som ett nödvändigt huvudprojekt för utveckling av

”Annars leder fyrspåren till att Resecentrum blir en ännu allvarligare flaskhals ... än dagens problem.

Resecentrum som högprioriterad jämfört med byggande av fler bostäder med mera.

Ett ordentligt fokus på själva bangården saknas. Kommer de genomgående spår som finns i dag att räcka till? Måste fler genomgående spår byggas? Kommer det att finnas tillräckligt med spår för vändning av tåg? Finns det byggnader i närheten av spåren som skulle behöva rivas för att ge plats för nya spår? Är bron över Strandbodkilen tillräckligt bred för fler spår? Hur kan bangårdsområdet söder om Strandbodkilen utnyttjas och eventuellt utvidgas för att höja spårkapaciteten?

Av ett reportage i UNT 22/10 2017 framgick att det redan 2018 kommer att saknas utrymme för att stanna och vända fler tåg.

Möjligheterna att bygga ut bangården på bredden, exempelvis med fler genomgående spår är begränsade på grund av byggnader som ligger i vägen, Centralgaraget samt Lennakatten (som dock kanske kan flyttas). Det går kanske att bygga ut

"på längden" i stället genom att söderut ta i anspråk den godsbangård som inte används så mycket och bygga nya spår söder om Strandbodgatan."

Det enda konkreta jag hittat som berör tågkapaciteten vid Resecentrum är att Trafikverket ska genomföra vissa kapacitetshöjande åtgärder, "riva två växlar och elektrifiera spår 15, 16 och 17". Detta arbete kommer att utföras under några månader 2019 men är ju endast putsningar på ytan.

Min slutsats är att det ska vara själva järnvägsanläggningen/bangården/spåren i Uppsala som ska ha fokus i utvecklingen av Resecentrum.

Annars leder fyrspåren till att Resecentrum blir en ännu allvarligare flaskhals för tågtrafiken till och från Uppsala, än dagens problem. När avsiktsförklaringen konkretiseras måste spårsystemet få högsta prioritet.

Ingemund Hägg

professor emeritus i företagsekonomi

