

Det måste byggas fler spår

I Banverkets plan fram till 2015 nämns inget om spårutbyggnad Uppsala-Stockholm. Banverkets utredning om Upptåget avslöjar mängder av förseningar – men inga krav på snabb spårutbyggnad, skriver Ingemund Hägg.

RÄCKER ANTALET järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm för dagens och framtidens trafik? Jag ställde frågan i UNT 6/12 2006. Det har ju under åren varit en livlig diskussion om resecentrum i Uppsala, om Upptågsförlängning söder om Uppsala, om stationer i Alsike och Bergsbrunna. Men under de år som jag följt debatten har jag inte sett någon aktör (från vare sig Uppsala kommun, Upplands Lokaltrafik, SJ eller annan aktör) ställa frågan om huruvida antalet spår räcker till framöver. I Banverkets framtidsplan, som sträcker sig fram till 2015, nämns inget om eventuell spårutbyggnad mellan Uppsala och Stockholm.

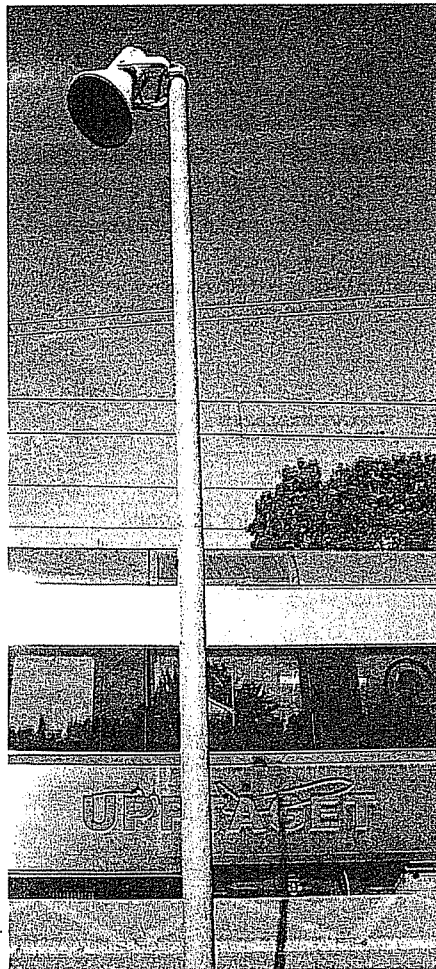
MIN ENKLA TANKE var att om tågtrafiken ska öka så måste man ta hänsyn till antalet spår som tågen ska köra på. Jag fick en kommentar (UNT 21/8 2006) från Upplands Lokaltrafik.

Men inte ett ord om att det kunde vara angeläget att bygga fler spår utom när bolaget skriver att "Bergsbrunna och Alsike stationer byggs förberett för utbyggnad till fyra spår". Det vill säga: fler spår tycks det inte vara aktuellt att kräva. Men det kommer ju att ta åtskilliga år innan beslut om nya spår kan bli verkligt!

NYLIGEN KOM Banverkets utredning *Upptåget – uppehåll i Bergsbrunna*. I den görs en ingående analys av hur tågtrafiken mellan bland annat Uppsala och Stockholm utvecklats både när det gäller Upptåget, Uppsalapendeln, SL-trafik samt annan SJ-trafik än Uppsalapendeln. Den ger en skakande bild av läget. Förseningarna är många och förseningar för ett tåg får allvarliga följder för andra tåg. I denna utredning nämns faktiskt utbyggnad av spår när man skriver att "uppehåll i Alsike är inte möjligt förrän det är fyra spår mellan Uppsala och Myrbacken eller motsvarande". (Myrbacken är den punkt där spåren från Uppsala söderut grenas ut mot Arlanda och Märsta). Men utredningen ställer inga krav på att spårutbyggnad måste komma i gång snabbt.

En viss förbättring i tågtrafiken blir det i januari 2007. De Upptåg från Upplands Väsby som hittills vänt i Stovvreta kommer i fortsättningen att vända i Uppsala vilket ska minska förseningarna.

YTTERLIGARE EN UTREDNING eller preliminär plan har nyligen presenterats under rubriken 150 miljoner ska öka tågens pålit-



FÖRSENINGAR UTAN KRAV. Banverkets utredning *Upptåget – uppehåll i Bergsbrunna* är skakande läsning, skriver Ingemund Hägg.

FOTO: STAFFAN CLAESSION

lighet (Banverket 19/12 2006). Det handlar om ett samarbete mellan SL, SJ och Banverket. Man pekar på "ett ständigt ökande behov av tågtrafik. Något som är svårt att tillmötesgå med dagens begränsade spårkapacitet." Med olika åtgärder ska man förbättra kvaliteten i Mälardalen: "inom 1–3 års sikt för befintlig trafik". Trafikplaneringen och trafikledningen ska förbättras, underhållet ska få mer resurser, signalsystem ska förbättras och mindre investeringar i förbifångsspår och mötesstationer ska göras. På så sätt ska kapaciteten öka.

Stockholms central och Mälardalen får prioritet men knappast Uppsala-Stockholm.

Det som skrivs om Ostkustbanan är kortfattat och ger inte anledning till opti-

"Jag vill i alla fall som läsning rekommendera Banverkets utredning *Upptåget – uppehåll i Bergsbrunna*, även om den inte är glad läsning. De som inte redan läst den och redan reagerat kanske då reser sig ur soffan."

mism. Man pekar på att kapaciteten är ansträngd och att det finns krav på ytterligare trafik. De åtgärder som skisseras är "bättre samordning mellan olika trafiksystem, ingen vägkorsning i Knivsta, signalåtgärder och högre hastighet på vissa sträckor".

HUR HÖGT på sina dagordningar har Uppsala kommun, Upplands Lokaltrafik, länsstyrelsen, de många samverkansorganen satt krav på utbyggnad med fler spår? Det borde ju omgående komma i gång markplanering för fler spår och bearbetning av staten och Banverket så att utbyggnad kan inledas snabbt.

Blir detta inte av tror jag att det trots ny teknik när det gäller signalsystem, förbifångsspår och tågföring kommer att vara en sådan trängsel med täta förseningar i tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm att de resande som kräver punktlighet, till exempel för sin arbetspendling, får lita på bil och buss.

UPSALA-STOCKHOLMSOMRÅDET skulle kunna utvecklas som ett dynamiskt och sammanhängande boende- och arbetsområde men inte utan tät och pålitlig spår-bunden kollektivtrafik. Eller är jag ute och, som man säger, cyklar när jag hävdar behovet av fler spår?

Jag vill i alla fall som läsning rekommendera Banverkets utredning *Upptåget – uppehåll i Bergsbrunna*, även om den inte är glad läsning. De som inte redan läst den och redan reagerat kanske då reser sig ur soffan.

Ingemund Hägg

UNT 19/1 2007
professor i företagsekonomi