

Räcker järnvägsspåren?

Frågan är huruvida antalet spår är tillräckligt på sträckan Uppsala-Stockholm. Har man reserverat mark för fler spår när övergångar och broar byggts? Kanske behövs det ytterligare spår, skriver Ingemund Hägg.

DEN 21 AUGUSTI 2006 är det premiär för den nya tågpendeln på sträckan Uppsala-Upplands Väsby. Det blir halvtimmestrafik och stopp i Knivsta och Arlanda. Så småningom kan det bli aktuellt med stopp även i Bergsbrunna och i Alsike.

Det här välkomnas av många, och inte minst av de Uppsalabor som arbetspendlar till norra Storstockholm. Det är ett uttryck för att Stockholm och Uppsala har blivit ett sammanhängande arbets- och boendeområde. Banverket har undersökt förutsättningarna för olika tidtabeller och anser att det bör fungera, även om tidsmarginalerna för att hålla tidtabellerna sägs bli små.

PENDELTRAFIKEN ska nyttja de befintliga spåren. Det finns dubbelspår mellan Uppsala och Myrbacken (söder om Knivsta) där dubbelspår via Arlanda fortsätter till Skavstaby (norr om Upplands Väsby). Mellan Myrbacken och Skavstaby finns de tidigare dubbla spåren via Märsta. Söder om Skavstaby finns fyra spår in till Stockholm.

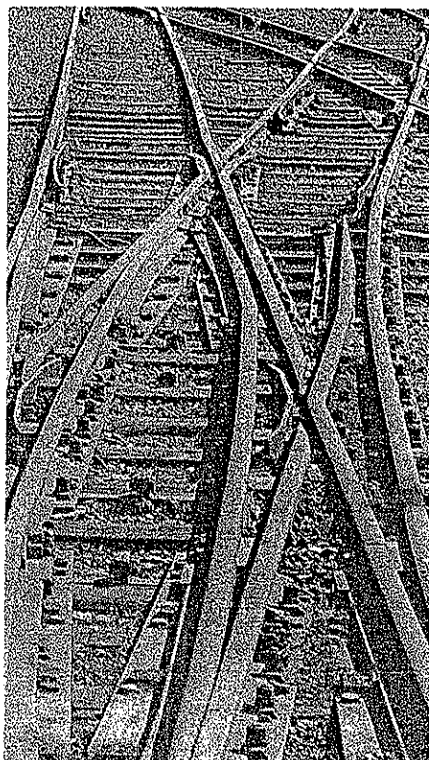
Flera frågor är på sin plats. Det har de senaste åren förts en tidvis intensiv diskussion om tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm med medverkan från berörda kommuner, Upplands lokaltrafik, SJ och Banverket. Den har handlat om resecentrum i Uppsala och andra stationer.

Men jag har inte i media sett eller hört inlägg som tagit upp frågan om antalet spår är tillräckligt eller om det behövs fler parallella spår.

Denna fråga har berörts i andra delar i Mälardalen. Så har det påpekats att spårkapaciteten är i minsta laget mellan Enköping och Stockholm med förseningar som följd.

I BANVERKETS FRAMTIDSPLAN som sträcker sig fram till 2015 nämns inget om eventuella nya spår. Samtidigt skriver Banverket att de infrastrukturberoende tågförseningarna inte kommer att ha nått acceptabel nivå 2015 trots olika slag av åtgärder, exempelvis på signalområdet.

Branschorganisationen Tågoperatörerna skriver i sitt remissyttrande att Banverkets framtidsplan har brister när "åtgärder som föranleds av regional tågsatsningar, resecentrumutbyggnader och tillkommande behov av terminaler alltmer tenderar till att läggas utanför långsiktiga över-



MER TRAFIK. Är antalet spår tillräckligt på järnvägen Uppsala-Stockholm, undrar Ingemund Hägg.

FOTO: SVEN-OLOF AHLGREN

"Denna fråga har berörts i andra delar i Mälardalen. Så har det påpekats att spårkapaciteten är i minsta laget mellan Enköping och Stockholm med förseningar som följd."

väganden för bankapacitet, utan i stället behandlas som isolerade objekt". Tågoperatörerna vill heller inte acceptera den ambitionsnivå som Banverket har för reduktion av tågförseningar.

Hur agerar kommuner, inte minst Uppsala kommun och Upplands lokaltrafik? Har man begärt utredningar om eventuellt behov av fler spår? Och har man reserverat mark för framtida utrymme för fler spår när övergångar och broar byggts om?

Har man tagit upp frågan om så kallade

förbigångsspår, det vill säga spår som på lämpliga ställen låter snabba tåg passera långsammare tåg?

JAG HAR TAGIT DEL AV en intressant kapacitetsutredning som Banverket har gjort (Upplandspendeln, 2005-08-31). Med ett simuleringsprogram har Banverket simulerat tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm och lagt in den nya Upplandspendeln. Man har lagt in antaganden om tågförseningar enligt tidigare erfarenheter. Men det är oklart för mig om man gjort det i form av sannolikheter för olika slag av störningar som skulle kunna visa på kumulativa effekter av enstaka störningshändelser (till exempel signalfel, lokfel, förseningar i trafik norrifrån och dylikt).

Med den tänkta halvtimmestrafiken anser utredningen att det inte går att stanna både i Bergsbrunna och Alsike utan att störa övriga tågtrafiken. Om man låter bli att stanna i Alsike skulle trafiken fungera "om än med risk för störningar". Och man skriver: "För att förbättra kapaciteten på sträckan bör infrastrukturen förbättras genom repeterbaliser och eventuellt close-up-signalering". Dessa infrastrukturförbättringar på signalområdet har inte med ytterligare spår att göra. I utredningen finns inget om eventuellt behov av fler spår.

SIMULERINGAR skulle kunna visa på var flaskhalsar med avseende på antal spår skulle föreligga vid olika stor trafik. Inte minst pendeltrafiken – om den fungerar utan förseningar – bör rimligen öka framöver.

Kanske det behövs ytterligare ett eller två spår mellan Uppsala och Myrbacken, där det i dag finns två spår. Kanske Arlanda Express prioritet på sträckan Stockholm-Arlanda gör att det behövs ytterligare spår från Arlanda mot Stockholm. Kanske det behövs så kallade förbigångsspår på ett flertal ställen.

De frågor jag tagit upp bör vara av stort intresse för alla som redan i dag pendlar mellan Uppsala och Stockholm och behöver stor tidssäkerhet utan förseningar.

Och i planeringen bör man givetvis redan nu planera för tiden efter 2015. Vad säger Uppsala kommun, Upplands lokaltrafik och Banverket?

Ingemund Hägg
universitetslektor i företagsekonomi
UNT6/8 2006