

## Risk för flaskhals

### Debatt

**Kapacitetsfrågan beträffande Resecentrum med dess bangård verkar inte ha varit något som utredningen haft med i sitt arbete, skriver Ingemund Hägg.**

”Stationen i Uppsala klarar inte fler tåg” är rubriken på ett [reportage](#) i UNT 22 oktober 2017. Enligt en kapacitetsutredare på Trafikverket blir det problem redan 2018. Det kommer inte att finnas plats för att stanna och vända fler tåg. Det finns både ekonomiska och praktiska problem även om vissa trimningsåtgärder sägs kunna vara till hjälp akut.

Men en utbyggnad av bangården krävs för att klara den växande trafiken. Möjligheterna att bygga ut 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). Kapacitetsutredaren tänker sig 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.

Om jag tolkat honom rätt kan han till och med tänka sig Strandbodkilen som ny huvudentré för att klara den växande trafiken. Det vore en revolution för Uppsala även om det kan ha trafikmässiga fördelar för så vitt också busscentralen flyttas med. Men gångavstånden till centrum skulle bli längre. Som jag ser det så är därför stora ansträngningar motiverade för att i stället bygga ut på bredden, kanske med rivningar av en del nya byggnader.

Som jag visar i mitt [inlägg](#) på UNT debatt 12 oktober finns inte ett ord i fyrspårsutredningen om den eventuella flaskhals som nuvarande Resecentrum skulle kunna utgöra för den växande trafiken. I mitt inlägg redogjorde jag för en konsultrapport till Trafikverket som kom 2011, det vill säga för hela sex år sedan: ”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.”

Trodde inte Trafikverket på denna prognos 2011? Och hur arbetar egentligen Trafikverket? I årets utredning om fyrspår får man uppgifter om hur företrädare för ett flertal kompetensområden deltagit i utredningsarbetet såsom trafikanalys, trafiksäkerhet, strategisk planering, miljö. Men kapacitetsfrågan beträffande Resecentrum med dess bangård verkar inte ha varit något som utredningen haft med i sitt arbete.

Att döma av en kommentar till mitt inlägg den 12 oktober som jag fått från en strategisk planerare på Trafikverket är hela frågan om järnvägsanläggningen i Uppsala en sak för flera planeringsorgan och inte enbart för Trafikverket. Man tänker sig i alla fall utbyggnader på befintlig bangård och att detta tydligen ska räcka ett antal år framöver. Men hur det ska bli på ännu längre sikt är en uppgift för vad som kallas Färdplan 2050+ och som Uppsala kommun håller samman.

Tydligt är i alla fall att just järnvägsanläggningen i Uppsala är en nyckelfaktor för fyrspårsprojektets utfall. Jag ställde i mitt inlägg den 12 oktober frågan om det samhällsekonomiskt vore bäst att nöja sig med en ny station nära Uppsala, antingen Bergsbrunna eller Alsike i stället för båda, något som Trafikverkets utredning verkade anse. I den kommentar jag nu fått från Trafikverket verkar det som man korrigerat den kalkylen och att störst samhällsnytta faktiskt skulle komma med två stationer. På vilka grunder korrigeringen skett framgick inte, kanske ändrade antaganden om bostadsbyggvolymerna nära de två stationslägena.

Avslutningsvis: Märkligt är att den växande trafiken inte skulle kunnat förutses vilket antyds i reportaget i UNT den 22 oktober. Det är uppenbart sedan flera decennier att Uppsala och Stockholm alltmer växer samman till ett gemensamt arbets- och bostadsområde.

Ingemund Hägg  
Professor emeritus i företagsekonomi