



Två frågor reser sig angående fyrspår och nya stationer mellan Uppsala och Stockholm, skriver Ingemund Hägg.



Ingemund
Hägg

Frågetecknen om fyrspår

Infrastruktur

Äntligen, utropades det i Uppsala när Trafikverkets rapport öppnade för fyrspår mellan Uppsala och Stockholm. Syftet med förslaget är att öka kapaciteten för personresor mellan Uppsala län och Stockholms län.

Med fyra parallella spår mellan Uppsala och Myrbacken (vid länsgränsen där nuvarande spår delar upp sig mot Arlanda respektive Märsta) och två nya stationer i Bergsbrunna och Alsike. Arbetet med spåren ska komma igång senast 2029.

När jag började följa och med inlägg i UNT framhålla behovet av fler spår mellan Uppsala och Stockholm för drygt tio år sedan var genväret från kommunen och trafikaktörer i Uppsala mildt uttryckt svagt. Och dåvarande Banverket såg inte behov av fler spår. Men nu ska det alltså bli av är det tänkt och kanske kan nya spår och en eller två nya stationer vara på plats ungefär 2030 – 2035. Så länge får i alla fall resenärerna vänta, allt medan trafiken växer år från år.

Men två frågor reser sig.

Inget står i Trafikverkets rapport om kapaciteten hos bangården i Uppsala vid Resecentrum. Var slutsatserna i en utredning som Trafikverket kom med 2011, utförd av ett konsultbolag missvisande? I den skrev man:

”Bangården i Uppsala färdigställdes 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.”

Det vore bra med ett klarläggande från Trafikverket! Är det så illa ställt att Uppsala blir en flaskhals och



Fler spår. Frågetecknen kvarstår om infrastrukturens utbyggnad, skriver Ingemund Hägg.

Foto: Adam Ihse/TT

det redan innan de nya spåren blir färdiga? Om så är fallet krävs ju utbyggnader av bangården omgående. Vem tar ansvar för detta?

Rapporten innehåller ingående genomgångar av komplexa analyser av i kronor mätbara effekter av spår och stationer och effekter som inte går att mäta i pengar.

”Stationer i Alsike och Bergsbrunna tycks riskera att leda till sämre totalnytta av projektet – om man tror på Trafikverkets utredning.

Känslighetsanalyser har gjorts och utfallet av kalkylerna påverkas av de antaganden som görs. Och sådana kan ju alltid diskuteras.

Stationerna i Alsike och Bergsbrunna antas bidra till minskade bytes- och anslutningsresor för boende i Alsike och Bergsbrunna. Men skriver man: "Samtidigt påverkas samtliga resenärer ombord på tågen negativt av dessa stopp och då dessa resenärer är i majoritet påverkar detta lönsamheten negativt".

Det innebär enligt Trafikverket att nyttan sammantaget skulle vara högre utan stoppen i Alsike och Bergsbrunna.

Det beror just på att många personer kommer att åka hela sträckan från Uppsala till Stockholm med

kortare restider utan dessa stopp. Nu vet vi inte hur omfattande det bostadsbyggande som kommunen kommer att åta sig blir – i utbyte mot att få fyra spår.

En brasklapp alltså. Stationer i Alsike och Bergsbrunna tycks riskera att leda till sämre totalnytta av projektet – om man tror på Trafikverkets utredning.

Men om bostadsbyggandet blir av stor omfattning kanske det ändå går att motivera en ny station och då snarare Bergsbrunna än Alsike. Och frågan om bangårdskapaciteten vid Resecentrum redan inom några år leder till att Uppsala blir flaskhals pockar på svar.

Ingemund Hägg

Professor emeritus i företagsekonomi