

Mellan Uppsala och Enköping öppnades 1912 en normalspårig 44.2 km lång järnväg, se [Wikipedia](#). Den lades ner 1980 och revs upp, trots att det fanns ett bra trafikunderlag. Samma iver att lägga ner järnväg existerar tyvärr fortfarande idag, nu senast för Karlsborgs- och Lysekilsbanorna. Det tvivelaktiga förfarandet vid nedläggningarna av dessa två banor finns med i två studier på min hemsida www.jarnvag.ch.

Men, lyckligtvis har det nu dykt upp en önskan att bygga upp järnvägen Uppsala – Enköping igen, numera kallad Aroslänken. På denna järnväg finns det planer på att även köra godståg

Jag, Birger Tiberg, är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben och uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där jag nu är bosatt. Efter min pensionering engagerar jag mig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar.

Uppsala kommun beställde en gång en terrängstudie för en järnväg Enköping – Uppsala. Denna publicerades som ”Underlagsrapport till översiktsplan 2010 för Uppsala kommun” Korridorerna i den rapporten har ritats in på kartorna i detta dokument som jämförelse till mitt förslag till nybyggnad.

I mitt förslag här presenteras: dagens situation, kartor med inritad föreslagen linjedragning samt korridorer, tidtabellsförslag, uppskattat resande och (grovt) uppskattad kostnad. Stig Forshult i Enköping har därvid hjälpt mig med tips.

Dagens situation

Banvallen till den tidigare järnvägen Uppsala – Enköping finns kvar bitvis. Banvallen har dock låg bärighet och måste dessutom breddas för dubbelspår. I princip blir det därför nybyggnad hela vägen. Där avsnitt med gammal banvall kan användas behövs dock ingen ny mark tas i anspråk, förutom att denna kanske måste breddas något.

Biltrafik

Uppsala – Enköping 9 500 – 13 000 bilar per dag (enl. Vägtrafiksstatistik 2019)

Biltrafik Uppsala C – Enköping stn 45.2 km 49 min enl. hitta.se

Biltrafik Uppsala C – Västerås C 78.5 km 68 min enl. hitta.se

Busstrafik

Uppsala C – Enköping stn buss 804: 57 min, M-F halvtimmestrafik 42 dubbelturer per dag,

L-S min entimmestrafik

Uppsala – Västerås Expressbuss 773: 11 dubbelturer per dag M-F 80 min

Innevånare (enl. Wikipedia):

Uppsala 165 000 (ökar)

Stenhagen 5 000

Ramstalund 350 (ökar)

Säva 50

Örsundsbro 1 400 (minskar)

Enköping 25 000 (ökar)

jarnvag.ch	Aroslänken Återuppbyggnad av Uppsala - Enköping
------------	---

Linjedragning

Jag föreslår att järnvägen byggs för minst 200 km/h. Kartan på de följande sidorna visar mina föreslagna linjedragningar. Huvudalternativet är uttritad rött, medan de andra alternativen är utritade grönt och blått. Reserverade korridorer i nämnda underlagsrapport från Uppsala kommun finns också med, utritade som breda linjer, enligt bästa förmåga utgående från underlagsrapportens kartor och jag kan därför inte garantera riktigheten.

Jag går i denna text inte in i detalj på linjesträckningarna, utan hänvisar till kartorna, med kommentarer på denna och nästa sida. Marken består av lera, morän och av berg i dagen och torde inte orsaka några svårigheter. Närmast Enköping ligger gamla banvallen på isälvsediment.

Enkel- eller dubbelspår Järnvägen kan byggas enkelspårig, om högst två tåg i timmen och riktning skall köras, med enstaka tåg emellan. Men, även godstrafik föreslås för järnvägen, så att godstågen Gävle – Uppsala – Västerås och vidare inte behöver köras via Stockholm C. Detta kräver dubbelspår eller dubbelspårsavsnitt på grund av mer trafik. Jag rekommenderar därför att bygga banvallen så bred att två spår får plats. Om bara ett spår läggs ut i början på denna, kan järnvägen med tiden kompletteras med ett andra spår, vilket blir mycket billigare än att senare bredda banvallen för att lägga ett andra spår.

Lutningen måste för godstrafik begränsas till maximalt 10 – 12.5 ‰. Detta torde gå mycket bra.

Närmast **Uppsala** kan den gamla linjesträckningen tyvärr inte användas, då den gamla banvallen är överbyggd. En ny utfart från Uppsala måste därför byggas, med användning av en bit av Dalabanan från Uppsala C, som görs dubbelspårig på detta avsnitt. Detta gäller både för mina förslag och för de nämnda korridorerna.

Tvårs över **golfbanan** leder huvudalternativet (rött/violett) och även korridor U3 på gamla banvallen. Detta förslag till ett järnvägsbygge kan kanske stöta på motstånd. Det är dock möjligt att ha en trafikled (väg eller järnväg) mitt genom en golfbana. Det finns många exempel i Sverige på detta. Det kan krävas att mellan järnvägen och golfplatsen måste ett högt staket uppföras och att det byggs gångtunnel under järnvägen. I *”Rekommendationer vid anläggande (...) av golfbanor intill allmän väg”* från 2007 berörs detta utförligt. En dragning av järnvägen på den gamla banvallen genom golfbanan ser jag därför som realistisk. Som exempel på detta leder järnvägen tvärs över Djursholms golfklubb och samma sak gäller för Jönköpings golfklubb. I Robertsfors skall Norrbotniabanan byggas tvärs över golfbanan, vilket välkomnas varmt: [Tåget blir lyft för golfen \(mellanbygden.nu\)](#) Dessutom finns på flera andra ställen i Sverige järnväg alldeles intill golfbanor, som i Ljusdal med tung godstrafik.

Alternativ till detta är att istället lägga järnvägen i en båge sydost (grönt) om golfbanan, eller i en båge nordväst (blått) om denna.

För **Örsundsbro** föreslår jag en dragning direkt öster om samhället med användande av den gamla banvallen där detta är möjligt. Detta till skillnad mot nämnda korridorer.

Linjedragning fortsätter på nästa sida

jarnvag.ch	Aroslänken Återuppbyggnad av Uppsala - Enköping
------------	---

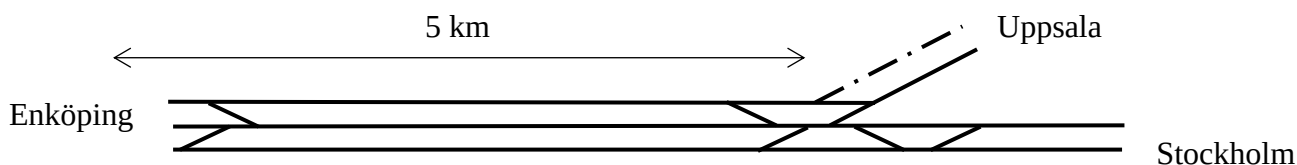
Linjedragning fortsättning

Närmast **Enköping** är det antagligen enklast att bygga där linjen gick förut och på bro över E18. I detta avsnitt finns banvallen kvar nästan helt. Men, detta område är numera militärt, varför man måste räkna med motstånd mot en sådan lösning. Ett alternativ är att istället lägga järnvägen i nedsänkt läge förbi regementet S1 för att inte störa militären. Marken är upphöjd just här, vilket underlättar att lägga järnvägen i nedsänkt läge. Ovanpå lägger man ett tak, så att järnvägen kommer att ligga i en tunnel.

Järnvägen fortsätter mot nordost i en tunnel under E18. Järnvägen kommer under E18 att ligga djupt, spåret antagligen nästan 15 m under marknivå, dvs. lägre än Enköpings station. Tunneln utförs som ett schakt med tak över, eller som ett rör. På grund av det djupa läget finns det risk för att vatten tränger in i tunneln om den inte görs tät. Om det finns plats på bredden, så byggs, eller förbereds för, dubbelspår ut från järnvägsstationen. Om dock bara enkelspår får plats, är detta avsnitt endast 2½ km långt, så det inverkar knappast på trafiken om tidtabellen läggs med hänsyn till detta

Om nämnda lösning inte kan genomföras föreslår jag ett alternativ (grönt), som är samma som korridor E3, eller i en båge (blå) in till Enköping.

I alternativet (grönt) = korridor E3, förordar jag ett 5 km långt avsnitt med tre spår ut från Enköping, se nedan. Där spåren delar sig föreslår jag växelförbindelser. Alla tre spåren kan användas för trafik i båda riktningarna:



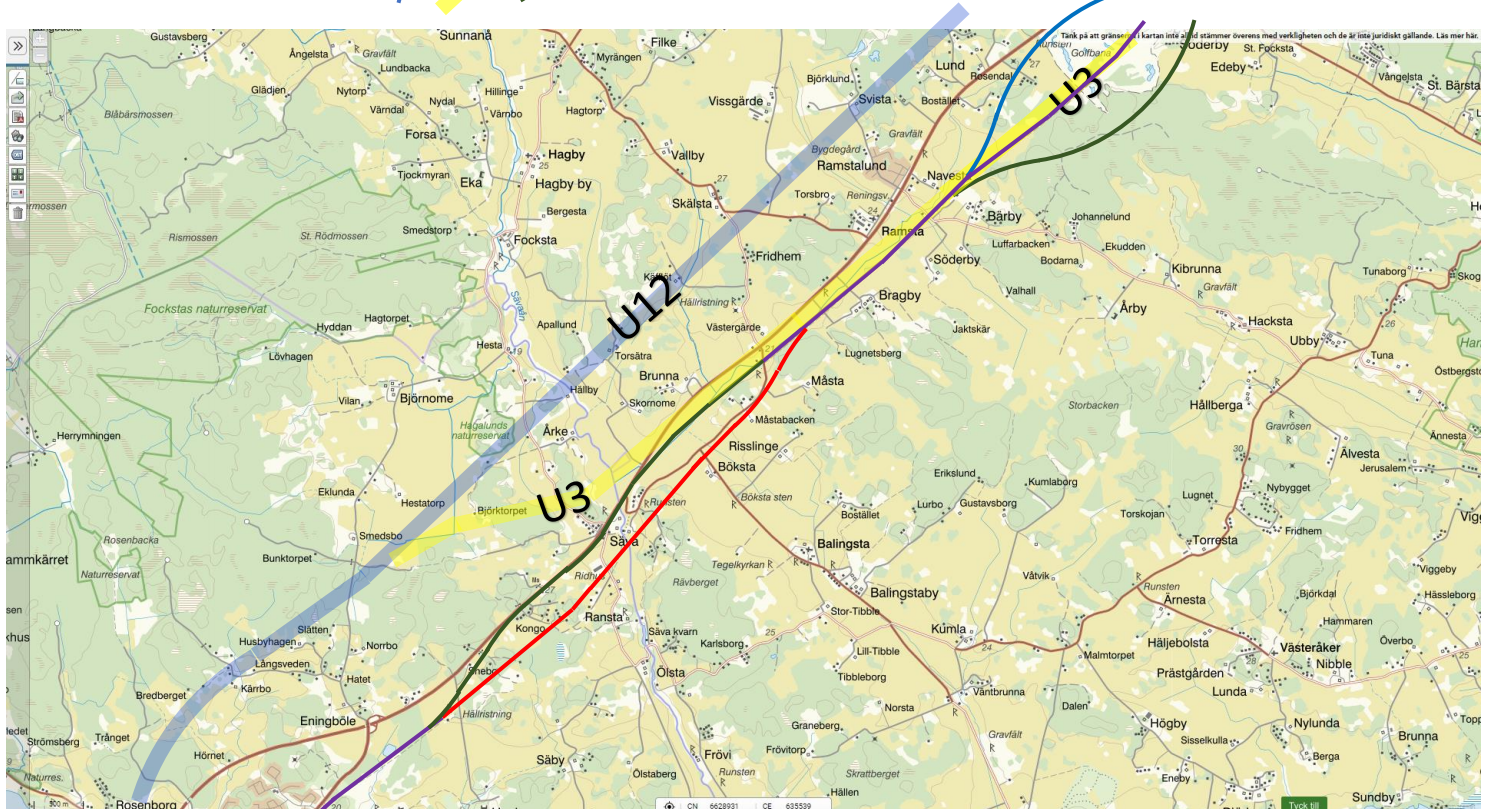
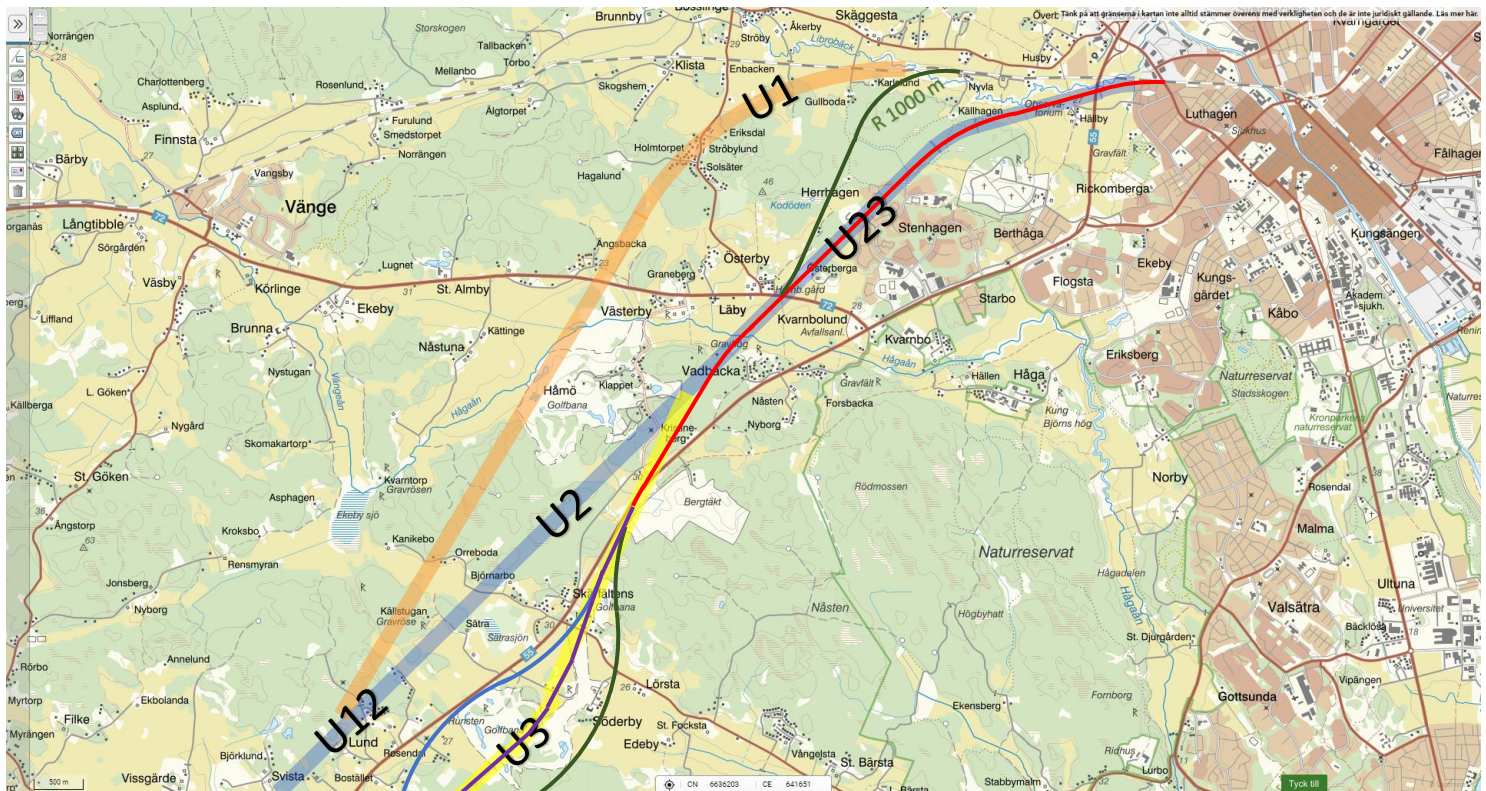
Teckenförklaring till kartorna

- Huvudalternativ, nybyggnad, kurvradi minst 2 km, där det inte står något annat
- Huvudalternativ, bygge på gammal banvall
- Alternativ till huvudalternativ
- — — Reserverade korridorer, ritade (ungefär) efter original i "Översiktsplan 2020 Enköping – Uppsala terrängstudie av ny järnvägskorridor"

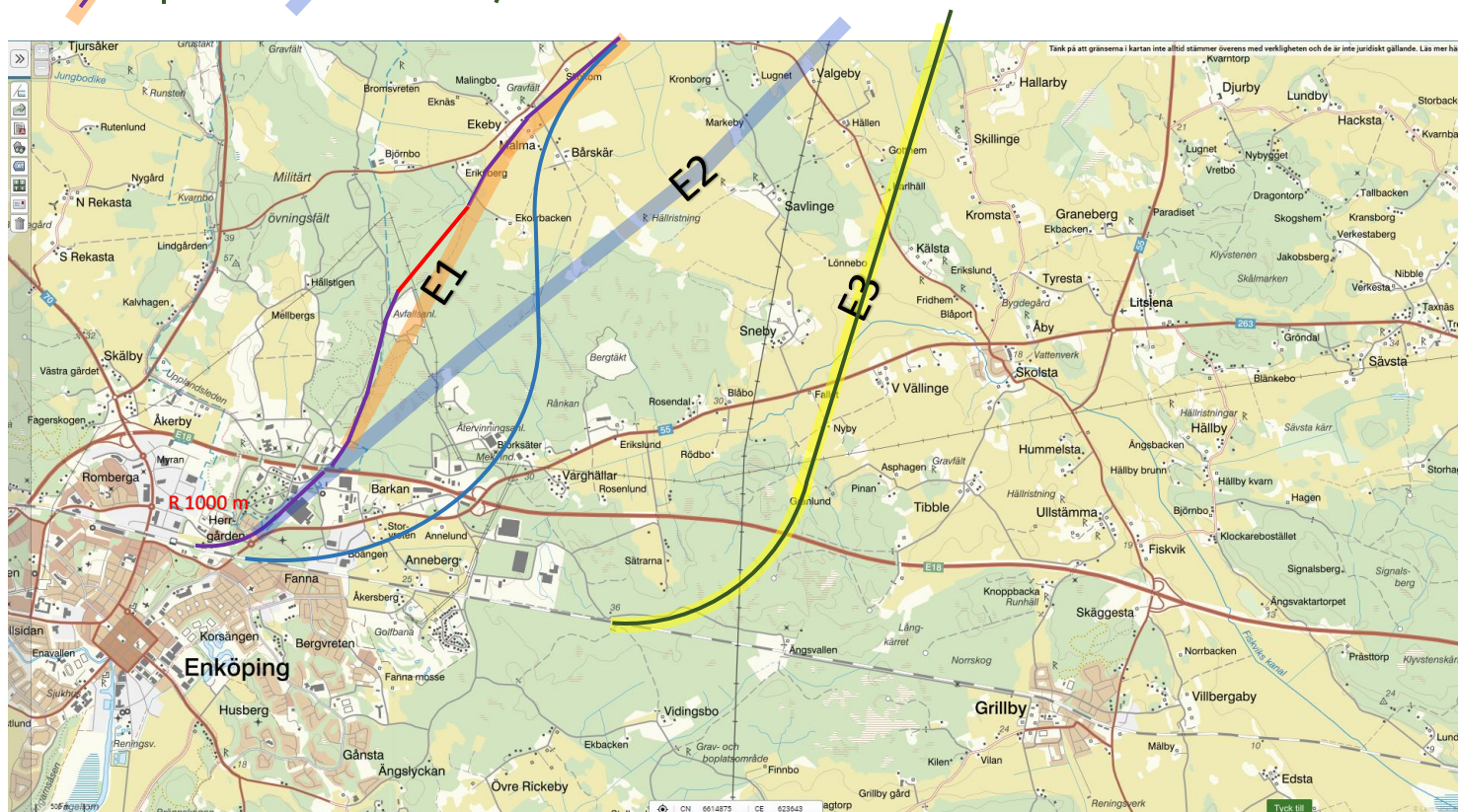
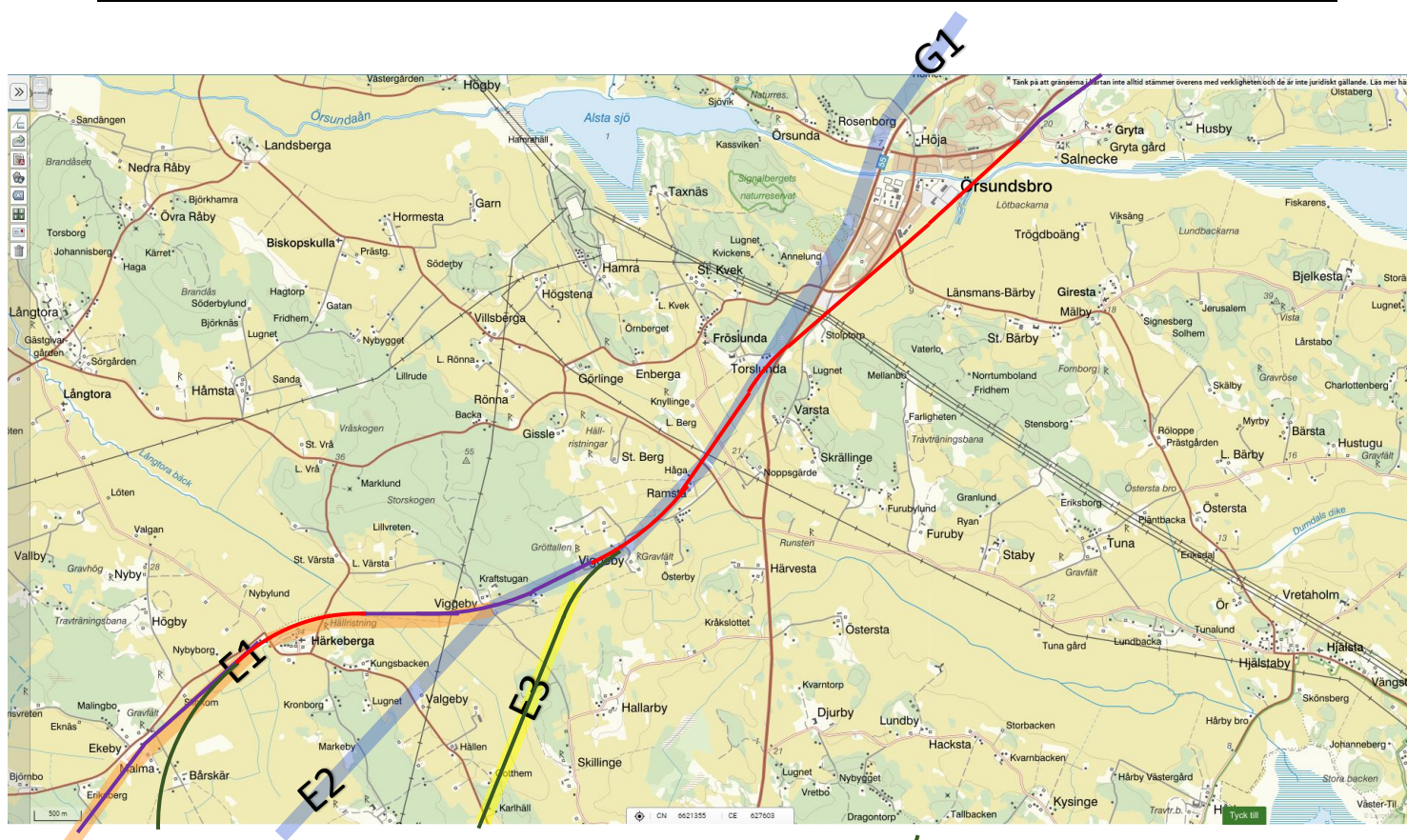
jarnvag.ch

Aroslänken

Återuppbyggnad av Uppsala - Enköping



Lantmäteriet



jarnvag.ch	Aroslänken Återuppbyggnad av Uppsala - Enköping
------------	---

Tidtabell, körtider

Huvudalternativet kräver 39 km nybyggnad (uppmätt på kartan), tillkommer 2 km Uppsala C – förgreningen. Med sth 200 km/h fås 18 min körtid för Uppsala – Enköping inkl. reservtid. Alternativet (grönt, E3) in till Enköping är ca. 4 km längre, vilket förlänger restiden med ca. 1¼ min.

Lokaltåg på huvudalternativet med 3 stopp (Stenhagen, Ramstalund och Örsundsbro) och sth 180 km/h behöver 25 min Uppsala C – Enköping, inkl. reservtid.

Detta skall jämföras med restid 49 min för bil och 57 min för buss, se sidan 1.

Uppsala C – Enköping – Västerås C: direktförbindelsen tar med huvudalternativet 35 min, som jämförelse idag med bil 68 min och med buss 80 min.

Jag ställer här dock inte upp någon konkret tidtabell, för det finns alltför många faktorer som inverkar på denna, och flera av dessa faktorer är dessutom okända för mig.

En viss busstrafik föreslås bli kvar, för att betjäna platser där tåget inte stannar.

Uppskattat resande

Utgående från nuvarande bil- och busstrafik Uppsala – Enköping uppskattar jag att det blir 3 600 – 4 700 tågresande totalt per dag och max. ca. 500 tågresande per timme i högtrafik i ena riktningen. Jag räknar med att 50 % av bussresande Uppsala – Enköping byter till tåg, samt 1.1 resande i bil, där 30 % byter till tåg. Det tillkommer expressbussresande Uppsala – Västerås, där 100% byter till tåg Uppsala – Enköping – Västerås, eller uppskattat 200 resande per dag och riktning, en stor del av dessa i högtrafik.

Dessutom, med kraftigt förbättrade förbindelser kan man förvänta sig att resandet ganska snart kommer att öka utöver de uppskattade värdena.

Uppskattad kostnad

Jag räknar för enkelhetens skull med nybygge på hela sträckan 39 km.

Som jämförelse är, enligt Wikipedia, Botniabanan 185 km lång och kostade 15 mdr kr, vilket blir i genomsnitt 81 milj. kr per km. Efter bygget har penningvärdet sjunkit, d.v.s. kostnaden i kr. för ett motsvarande nybygge stigit. Å andra sidan finns många tunnlar och broar på Botniabanan som fördyrade bygget, medan Aroslänken ligger i en betydligt enklare terräng som förbilligar bygget. Jag har därmed valt en kompromiss för bygget och sätter de schablonkostnader som visas här under.

Enkelspår nybygge schablonkostnad 80 milj. SEK/km x 39 km = **3 120 milj. kr byggkostnad.**

Dubbelspår nybygge schablonkostnad 120 milj. SEK/km x 39 km = **4 680 milj. kr byggkostnad.**

För banvall för dubbelspår, där bara ena spåret läggs ut, uppskattas kostnaden ligga däremellan. Detta är dock bara en grov uppskattning av angivna kostnader.