



KTH Infrastruktur

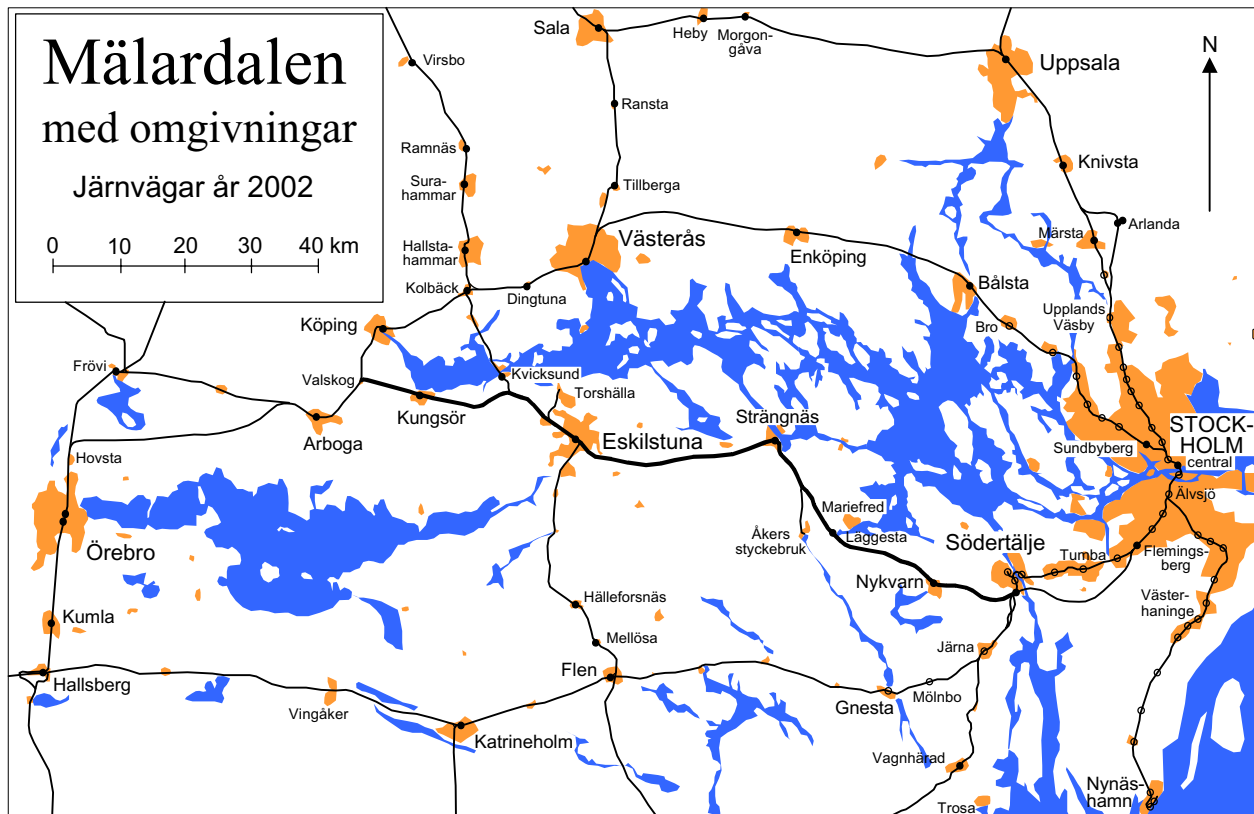
Svealandsbanan de första åren

Rapport från ett forskningsprojekt om tågtrafikens effekter på resandet



Järnvägsgruppen KTH vid avdelningen för trafik och logistik

Svealandsbanan öppnades för trafik den 9 juni 1997. Regionala snabbtåg kunde därmed inleda trafiken mellan Eskilstuna och Stockholm. Senare samma år förlängdes snabbtågstrafiken västerut till Örebro och Hallsberg, och år 2000 från Stockholm norrut till Arlanda flygplats och Uppsala. Norra Södermanland har därigenom fått radikalt förbättrade förbindelser i Mälardalsregionen.



Svealandsbanan markeras med halvfet linje.

Vid Järnvägsgruppen, avdelningen för trafik och logistik vid KTH Infrastruktur, har ett forskningsprojekt om den regionala snabbtågstrafikens effekter på resemarknaderna, resbeteende och tillgänglighet genomförts. Resultaten pekar på att effekterna av de regionala snabbtågen är relativt stora. Svealandsbanan har gett människorna i samhällena nya möjligheter till kommunikation, och att finna arbete och bostad. Foldern sammanfattar några av de viktigaste resultaten av forskningsprojektet.

Första upplagan, 2003

Idé, text och illustrationer: Oskar Fröidh, KTH

Foto (samtliga bilder): Oskar Fröidh

Layout och tryckning: Universitetsservice US AB, Stockholm 2003

Hur det började

När Svealandsbanan öppnades för trafik 1997 var det ett resultat av många års planering, projektering och byggande. Svealandsbanan består av en nybyggd, huvudsakligen enkelspårig bana mellan Södertälje och Eskilstuna (79 km), och en upprustad järnväg mellan Eskilstuna och Valskog (35 km). Den nya banan medger tåg hastigheter på upp till 200 km/tim vilket ger restider på omkring en timme mellan Eskilstuna och Stockholm (115 km). Satsningarna på nya järnvägar för i huvudsak regionalt resande, Svealandsbanan såväl som de andra banorna i Mälardalen, är tämligen unika i ett internationellt perspektiv.

En viktig målsättning med att bygga Svealandsbanan var att utjämna skillnader i arbetsmarknaderna. Eskilstuna genomgick under 1970- och 80-talen en kraftig strukturomvandling som kulminerade i lågkonjunkturen i början av 1990-talet, och många arbetsplatser inom de traditionella tillverkningsindustrierna försvann. Genom snabb tågtrafik skulle människor kunna bo kvar på orten, och pendla till arbetet inom



Ett snabbtåg från Stockholm anländer till Eskilstuna 2002. Stationshuset har fått behålla sin funktion i det nya resecentrumet som stod färdigt till Svealandsbanans invigning 1997.

Mälardalen. För en familj med två förvärvsarbetande vuxna kan det ju vara en förutsättning att båda parter finner ett bra arbete för att kunna bo på en viss ort. Företagen längs Svealandsbanan kan också lättare rekrytera kvalificerad arbetskraft när det finns möjligheter att pendla med snabbtågen, och de kommer närmare stora marknader. På sikt innebär det flera jobb. De förbättrade förbindelserna underlättar för människor att både finna bra bostäder och kvalificerade arbeten. Det var därför naturligt

att Eskilstuna kommun, tillsammans med Strängnäs och landstinget i Södermanlands län, kämpade hårt för att Svealandsbanan skulle byggas.

Utbudet – trafiken med tåg och bussar

Fram till 1994 fanns det persontrafik på en gammal, omodern bana mellan Södertälje och Eskilstuna. Tågen gick långsamt, och restiden mellan Eskilstuna och Stockholm var 1 timme och 40 minuter. Turtätheten var låg, och det gick 8 förbindelser i vardera riktningen, varav en del var bussturer med samma restider som tågen. För tågresenärer till och från Strängnäs var det nödvändigt att byta i Åkers styckebruk. Med dessa förutsättningar var det få resenärer på tågen. 1993 skedde det 230 000 resor med SJ på sträckan.

Busstrafik ersatte de gamla tågen åren 1994-1997 för att Banverket skulle kunna arbeta ostört med bygget av Svealandsbanan. Turtätheten ökades till 18 avgångar i vardera riktningen, eller i princip en buss i timmen med några extraturer i rusningstrafiken. Däremot var restiderna fortfarande långa, i genomsnitt 2 timmar och 5 minuter mellan Eskilstuna och Stockholm. Den ökade turtätheten,



Stationen i Åkers styckebruk 1983, strax innan persontågstrafiken till Strängnäs lades ner. I mitten står den anslutande motorvagnen från Strängnäs, och resenärerna väntar på tåget mot Stockholm. Till höger skymtar tåget mot Eskilstuna. Den gamla banan mellan Södertälje och Eskilstuna hade låg standard och restiderna var långa.

och att alla bussar stannade i Strängnäs, gjorde dock att resandet nästan dubblerades jämfört med de gamla tågen till 440 000 resor per år.

När snabbtågstrafiken inleddes i juni 1997 ökade resandet kraftigt. SJ fick över en natt tre gånger så många resenärer som jämfört med bussstrafiken, och sex gånger så många resenärer som med det gamla tåget 1993. Den viktigaste orsaken var att restiderna halverades, och en snabbtågsresa mellan Eskilstuna och Stockholm tog precis en timme. Turtätheten var däremot densamma som under busstrafiken. Intresset var stort bland boende att prova på snabbtågen på Svealandsbanan. SJ erbjöd ett introduktionspris första sommaren; halva priset på alla biljetter. Redan första sommaren gjordes därmed motsvarande 1,4 miljoner regionala resor per år. Resandet har därefter fortsatt att öka. Under 2001 gjordes 1,6 miljoner regionala resor över länsgränsen mellan Södermanlands och Stockholms län (snittet Läggesta–Nykvarn) på sträckan mellan Eskilstuna och Stockholm. Det är sju gånger så många resor som med det gamla tåget. Till detta kan det interregionala resandet tilläggas, det vill säga längre resor till exempel mellan Stockholm och Örebro.

Med de regionala snabbtågen har tågresandets marknadsandel ökat från 6% med de gamla tågen, till 30% av alla regionala resor (det vill säga resor mellan orterna längs E20/Svealandsbanan, Eskilstuna–Stockholm eller kortare). I vissa relationer, till exempel till Stockholms innerstad, har tågresandet ännu högre marknadsandelar eftersom det tar längre tid att åka bil, hitta parkeringsplats etc. Däremot är tågens marknadsandelar lägre för de stationer som ligger utanför tätorternas centrum och som fordrar en anslutningsresa till och från stationen. Längs Svealandsbanan ligger stationerna i Läggesta och Södertälje syd en bit utanför



Södertälje syd ligger 4 km söder om stadens centrum. De flesta resenärer måste därför göra en anslutningsresa för att komma till sina mål. Andelen kollektivresande med Svealandsbanan till Södertälje är också mindre än till Stockholm. Det finns dock gott om parkeringsplatser för de resenärer som kommer med bil. (2002)

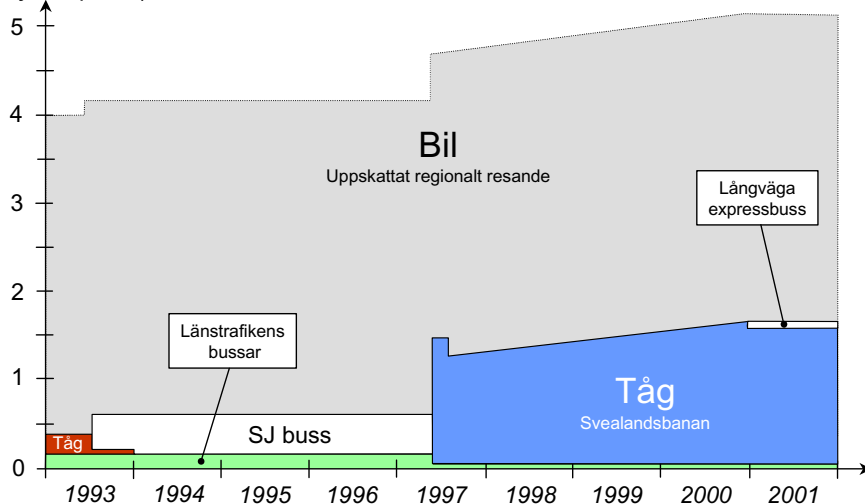
Period	antal turer mån - fre i vardera riktn.	restid (tim:min)	biljettpris ordinarie, enkel (kr)	antal resor (tusental per år)	ökn.- faktor
till våren 1993	8 tåg	1:40	115	230	1
hösten 1993 - våren 1997	18 bussar	2:05	105-120	440	2
sommar 1997	17 snabbtåg	1:00	55	1 400	6
hösten 1997	17 snabbtåg	1:00	110	1 200	5
2001	18 snabbtåg	1:02	113-135	1 600	7

Utbud och efterfrågan med SJ Eskilstuna–Stockholm. Antal resor avser regionalt resande över länsgränsen mellan Södermanlands och Stockholms län (snitt Läggesta–Nykvarn), men exklusive resor som fortsätter väster om Eskilstuna (t.ex. Stockholm–Örebro).

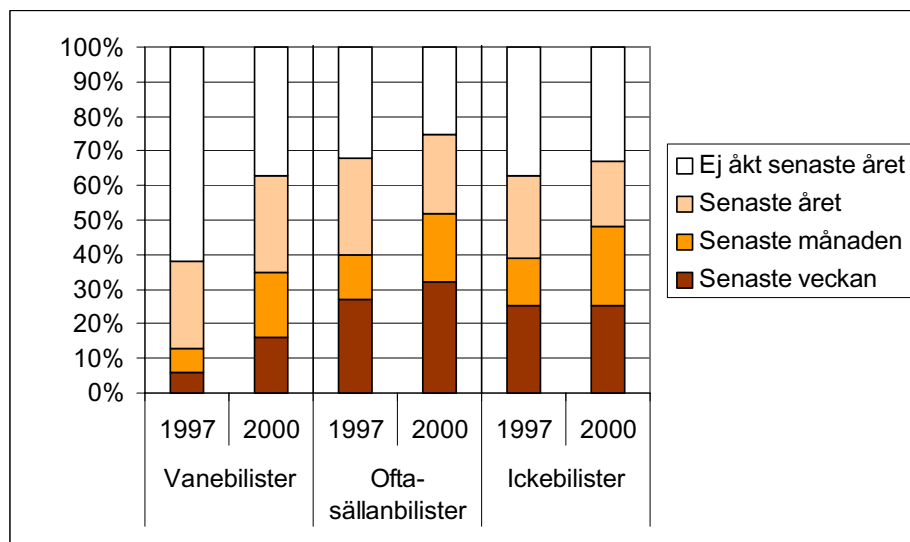


Busstrafiken under Svealandsbanans byggtid hade hållplats vid gamla busstationen vid hamnen i Strängnäs. Här kommer en buss mot Stockholm 1996.

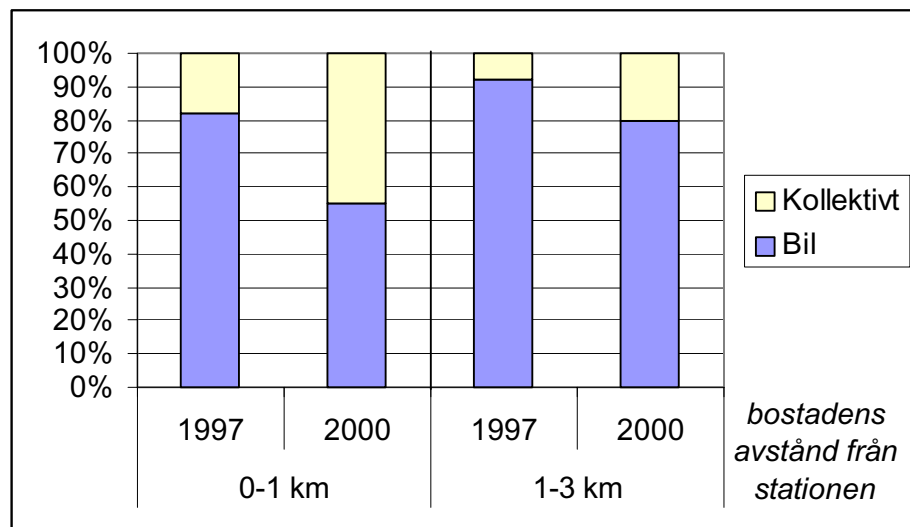
Regionala resor
(miljoner per år)



Regionalt resande över länsgränsen (snitt Läggesta–Nykövarn) 1993–2001.



Senaste kollektivresa längs E20/Svealandsbanans för boende i tätorterna Eskilstuna, Strängnäs, Mariefred, Åkers styckebruk och Nykövarn, före tågtrafiken (1997) respektive med tågtrafik på Svealandsbanan (2000). Här har de boende delats in i grupper efter tillgång till bil. Vanebilister har alltid tillgång till bil, ofta-sällanbilister ibland, och ickebilister aldrig.



Andel kollektivresande vid resor längs E20/Svealandsbanan. Boende i Strängnäs på gångavstånd (0-1 km) och på cykelavstånd (1-3 km) från stationen, med busstrafik (1997) och med regional snabbtågstrafik (2000).

bebyggelsen i Mariefred och Åkers styckebruk respektive Södertälje. Anslutningsresan tar tid och bytet gör hela resan mindre attraktiv jämfört med att åka bil.

Av snabbtågsresenärerna på Svealandsbanan året efter trafikstarten (1998) beräknas ungefär hälften vara resenärer som ett par år tidigare åkte med SJ:s eller länstrafikens bussar. Den andra hälften beräknas vara bilresenärer som valde tåg istället för bil, och nygenererade resor som annars inte skulle ha skett alls, eller haft andra resmål än längs Svealandsbanan.

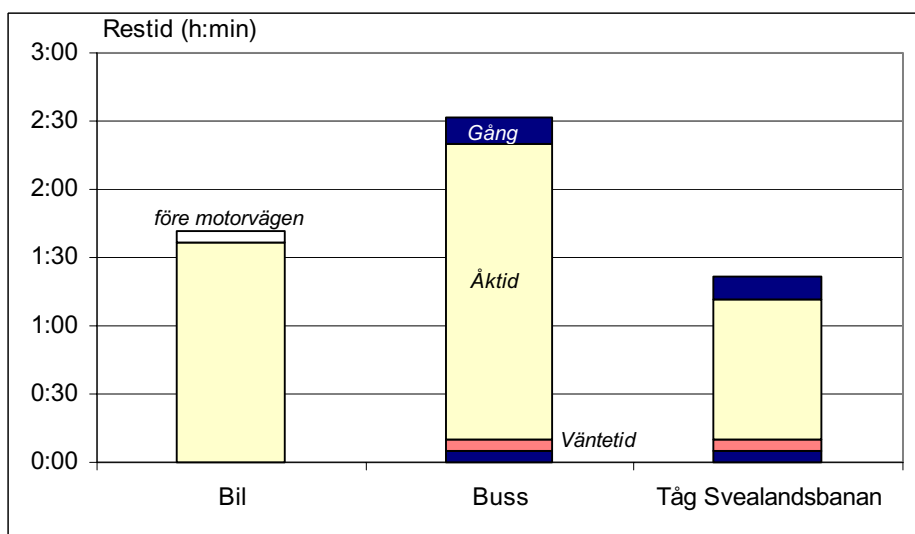
Ändrade resmönster

I forskningsprojektet har ett slumpvis urval av boende längs banan svarat på enkätintervjuer dels med busstrafik under Svealandsbanans byggtid (1997), dels ett par gånger med regionala snabbtåg på Svealandsbanan (1998 och 2000). Liknande intervjuer har även gjorts ombord på bussarna och tågen, samt av boende och resenärer i Nyköping som referens. Genom att analysera svaren kan förändringar i kunskap om, och värderingar av, utbudet och det faktiska resandet före och efter Svealandsbanans trafikstart kartläggas.

De snabba tågen på Svealandsbanan attraherar många nya resenärer som tidigare valde att åka bil. Den här förändringen är tydligast hos dem som alltid har tillgång till bil, vanebilister. Det är emellertid människor med tillgång till bil ofta, ibland eller sällan som reser mest med kollektivtrafiken, både före och efter Svealandsbanans öppnande. De som inte har bil alls reser inte lika mycket i allmänhet. I alla tre grupperna kan man dock se ett ökat kollektivresande. Arbetsspendlingen och tjänsteresandet har ökat. En annan tydlig trend är att människor som bor längs banan reser mera även på fritiden, för att hälsa på vänner och bekanta och av andra skäl.



Den nybyggda stationen vid Långberget i Strängnäs saknar mötesspår. Ett snabbtåg mot Stockholm anländer till stationen 1999.



Restid från Eskilstuna centrum till Stockholms city med olika förmedel: Med bil ("före motorvägen" avser den längre restiden före motorvägsstappen Eskilstuna–Härad 1999), med SJ buss (1994-1997), och med regionalt snabbtåg på Svealandsbanan. Gångtid markeras med blått och väntetid med rött.

De ändrade resmönstren märks mest hos människor som bor i närheten av järnvägsstationerna. Särskilt i Strängnäs och Eskilstuna är effekterna av ökat kollektivresande tydliga. Boende som bor högst 1 km från stationen, på gångavstånd, reser mera med Svealandsbanan än boende längre från stationerna. Bilnehavet i hushållen i tätorterna Eskilstuna, Strängnäs, Åkers styckebruk, Mariefred och Nykvarn har stagnerat sedan tågtrafiken inleddes, medan det i resten av landet ökade under slutet av 1990-talet. I flera hushåll har man avstått från en andra bil när tågtrafiken finns som alternativ.

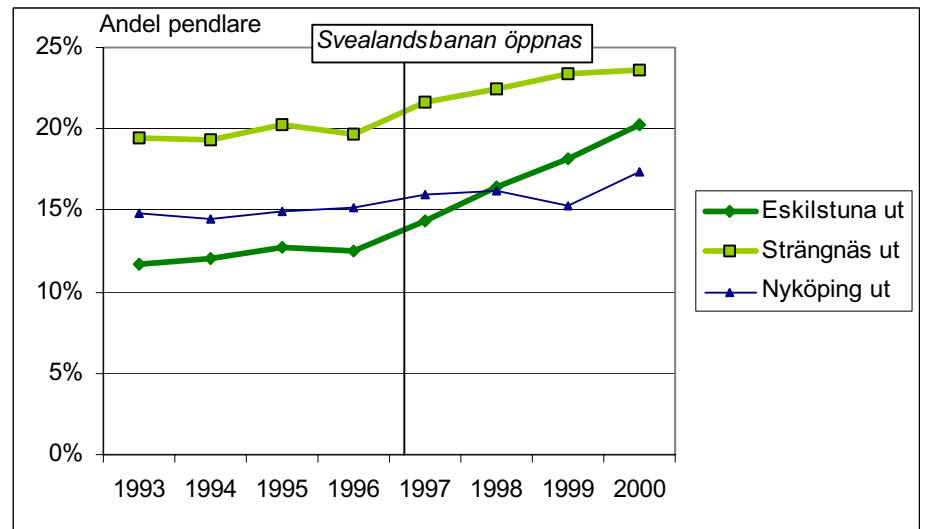
Människors värdering av en snabbtågsresa är högre än en resa med vanligt tåg, som i sin tur värderas högre än en resa med buss. För en

resa som går en timme snabbare är de boende längs Svealandsbanan beredda att betala 50-70 kr mera. Dessutom värderas färdmedlet snabbtåg högre än en buss tack vare dess höga komfort, och det gäller i extra hög grad för bilister. Eftersom biljettpriserna inte ökade när restiderna blev kortare och snabbtåg ersatte bussar innebar det istället att resandet ökade kraftigt. Resan blev mer attraktiv.

Tillgänglighet

Restiderna med kollektivtrafik längs Svealandsbanan minskade kraftigt när banan öppnades. Vid en resa från de centrala delarna av Eskilstuna, Strängnäs och Nykvarn till Stockholms innerstad är de regionala tågen snabbare än bilen. Det gör att tillgängligheten, det vill säga med vilken lätthet en person kan nå viktiga utbud och aktiviteter, har förbättrats.

Andelen av pendlarna som pendlar till Stockholm har ökat längs Svealandsbanan. Pendlingen mellan Eskilstuna och Stockholm har ökat kraftigt mellan 1996 och 2000, det vill säga under Svealandsbanans första år. Pendlingen från Eskilstuna ökade med 125%, och till Eskilstuna ökade

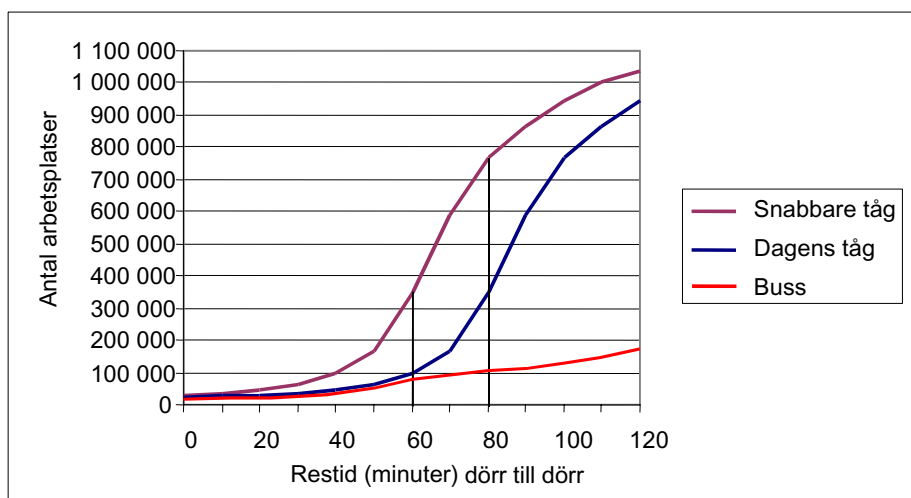


Andel utpendling till Stockholms kommun av total utpendling från Eskilstuna och Strängnäs kommuner längs Svealandsbanan. Nyköpings kommun finns med som jämförelse.

den med 80%. De korta restiderna med snabbtåg gör det möjligt att arbetspendla på längre avstånd än som var möjligt med busstrafik eller bil. Även i Strängnäs har pendlingen ökat, med 40-60% till och från Stockholm. Den ökade pendlingen är ett tecken på att Svealandsbanan fungerar som det var tänkt; tågtrafiken utjämnar skillnader i bostads- och arbetsmarknaderna, tryggar kompetensförsörjningen för företagen och bidrar till en regional integration genom bättre tillgänglighet.

Det nygenererade resandet är större från Eskilstuna än från de andra stationerna längs Svealandsbanan. Det kan förklaras av att tillgängligheten förbättrats relativt mycket genom den nya regionala tågtrafiken. Ett regionalt samband skapas därigenom mellan Stockholmsregionen och Mälardalen. För Eskilstunas del har kommunen samtidigt vänt från sjunkande befolkning och dystra sysselsättningssiffror till plus. Strängnäs har sedan länge haft en tillväxt, och låg redan före Svealandsbanan på pendlingsavstånd från Stockholm och framför allt Södertälje. I Strängnäs dominerar effekterna av en överflyttning från bil- och bussresor till tågresor, vilket inte minst är fördelaktigt ur miljösynpunkt.

För Eskilstunas del är det klara indikationer på att tågtrafiken genererar en regional tillväxt. Vi har dock inte sett slutet på utvecklingen ännu, och sannolikt kommer det att gå att finna tillväxteffekter av den förbättrade tillgängligheten längs hela banan. Dessa effekter är mer långsiktiga än de omedelbara förändringarna i resandet.



Antal arbetsplatser som går att nå från en bostad i Eskilstuna centrum inom en viss restid dörr till dörr. Dagens tåg har en timmes restid till Stockholm. Snabbare skulle kunna få 40 minuters restid. Bussen hade drygt 2 timmars restid. I diagrammet ingår tid för anslutningsresor (promenad, cykel, lokalbuss etc). Observera att det är få människor som i längden orkar med längre pendlingsresor än drygt en timme enkel resa.



Vid Läggesta järnvägsstation finns det parkeringsplatser och busshållplatser, med anslutande busstrafik till Mariefred och Åkers styckebruk (2002).

Slutsatser

- Exemplet Svealandsbanan visar tydligt att bra tågtrafik ger stora effekter på resandet. Marknadsandelen har ökat från 6% till 30%, eller sju gånger flera regionala tågresor jämfört med det gamla tåget fram till 1993. Korta restider, hög turtäthet och ett rimligt pris är avgörande för att ge tågtrafiken stora marknadsandelar och generera nya regionala resor. Hög komfort, god service och modern design, bidrar till attraktiviteten och ger mera resande.
- Människor med tillgång till bil föredrar ofta regionala snabbtåg för dess attraktiva egenskaper, medan ett dåligt tågutbud eller busstrafik i stor utsträckning endast fungerar som reserv till bilen. Många resor överflyttas från bil till regionala snabbtåg, vilket även påverkar bilinnehavet.
- Gångavstånd till och från järnvägsstationerna är väsentligt för tågutbudets attraktionskraft vid regionala resor. Det är därför viktigt att samhällsplaneringen utnyttjar tågtrafikens fördelar och att framför allt många arbetsplatser, men även bostäder, lokaliseras nära järnvägsstationerna. Och att stationerna placeras centralt i samhällena.

- Regionala snabbtåg bidrar till bättre tillgänglighet i regionen – speciellt runt stationerna. Det leder i sin tur till en regional integration genom att daglig pendling blir möjlig på längre avstånd än vad bilens räckvidd medger. Om förutsättningarna är de rätta kan det leda till en regional tillväxt.

Framtiden på Svealandsbanan

Nya tåg är beställda för leverans till SJ 2004-2005 för trafik i Mälardalen. De nya dubbeldäckartågen (X40) kommer att ge några minuter kortare restider än dagens lok och vagnar. Framför allt kommer det dock att vara enklare att anpassa tågstorleken bättre, och det ger möjlighet att köra såväl längre tåg i rusningstrafiken som kortare tåg i lågtrafik.

Tågtrafiken på Svealandsbanan kommer att utvecklas mot halvtimmes turtäthet under en större del av dagen när det går att köra flera tåg på banan. Svealandsbanan skulle också kunna utvecklas med bättre förbindelser med snabba fjärrtåg mot t.ex. Karlstad eller Göteborg. Det fordrar dock större bankapacitet, i klartext flera mötesplatser och delvis dubbel-

spår, eller helst dubbelspår hela sträckan.

Banverket planerar nu för dubbelspårsutbyggnad på Svealandsbanan, men det kommer att dröja många år än innan det finns pengar att bygga ut hela sträckan. Även den planerade pendeltågstunneln i Stockholm, Citybanan, är betydelsefull för att utveckla tågtrafiken i Mälardalen.

På längre sikt skulle ett nytt trafiksystem med ett differentierat utbud kunna införas på Svealandsbanan. Det innebär ännu tätare trafik (4-6 tåg i timmen), där några tåg går direkt utan uppehåll med mycket korta restider (t.ex. Eskilstuna–Stockholm på 40 minuter), och andra tåg stannar på alla mellanstationer vilket ger bra tillgänglighet. Snabbpendeltåg från Eskilstuna kan köra via Södertälje hamn och Tumba för att ge bättre tillgänglighet till flera stora arbetsplatser. Denna differentierade trafikering fordrar bland annat investeringar i dubbelspår och snabbara tåg.

Som ett forum för att verka för att Svealandsbanan fortsätter att utvecklas i positiv riktning bildade Södertälje, Nykvarns, Strängnäs, Eskilstuna, Kungsörs, Arboga, Örebro, Kumla och Hallsbergs kommuner nätverket Svealandsbanans Intressenter 2002.

Forskningsprojektet

Forskningsprojektet om Svealandsbanan genomfördes vid KTH åren 1996-2003 och finansierades huvudsakligen av Banverket och Vinnova, tidigare KFB. Även Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Trafik i Mälardalen (TiM), länsstyrelsen i Södermanlands län, landstingen i Stockholms och Södermanlands län samt Södertälje, Nykvarns, Strängnäs, Eskilstuna och Nyköpings kommuner har bidragit med medel till undersökningarna.

Forskningsrapporten och avhandlingen

Forskningsprojektet har resulterat dels i en doktorsavhandling på engelska, dels en forskningsrapport med samma innehåll som avhandlingen, men på svenska. Den här foldern är en kort sammanfattning av rapporterna.

Rapporterna kan lånas på bibliotek, eller beställas från KTH. Priset är 350 kr (exkl. moms, inkl. porto). Beställ från Oskar Fröidh, oskar@infra.kth.se (tel. 08-790 83 79). Oskar kan också svara på frågor om forskningsprojektet.

■ Introduktion av regionala snabbtåg. En studie av Svealandsbanans påverkan på resemarknaden, res-

beteende och tillgänglighet, av Oskar Fröidh (KTH, Stockholm 2003).

■ Introduction of regional high speed trains. A Study of the effects of the Svealand line on the travel market, travel behaviour and accessibility, av Oskar Fröidh (KTH, Stockholm 2003).

Järnvägsgruppen

Järnvägsgruppen vid Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm bedriver tvärvetenskaplig forskning och utbildning inom järnvägsteknik och tågtrafikplanering. Syftet med forskningen är att utveckla metoder och bidra med kunskap som kan utveckla järnvägen som transportmedel och göra tåget

attraktivare för resenärerna och godskunderna. Järnvägsgruppen vid avdelningen för trafik och logistik på KTH Infrastruktur forskar om järnvägens marknader och trafikering, under ledning av adjungerade professor Bo-Lennart Nelldal.

Svealandsbanan ingår också i några andra publikationer som Järnvägsgruppen KTH framställt:

■ Tåg för tillväxt i Östra Mellansverige, av Bo-Lennart Nelldal och Gerhard Troche (KTH, Stockholm 2001)

■ Svealandsbanans framtida trafikering. Ett förslag till långsiktig utveckling, av Oskar Fröidh och Bo-Lennart Nelldal. Rapport på uppdrag av Eskilstuna kommun (2002).



Snabbtåg på väg mot Eskilstuna i det öppna landskapet vid Åker 1999. Banverket planerar för mer dubbelspår på Svealandsbanan.

Vår syn på saken...

Vi har följt Svealandsbanans utveckling under lång tid. Under den tiden har många människor ställt liknande frågor om Svealandsbanans prognoser, varför banan är enkelspårig och varför tågen har varit fullsatta. Vi ska försöka ge vår syn på saken.

Räknade man rätt med resandeprognoserna?

Det har gjorts många olika prognoser, med olika förutsättningar, inför beslutet att bygga Svealandsbanan. I de flesta resandeprognoserna beräknades resandet på Svealandsbanan bli högre år 2000 än det verkligen blev. Men det beror uteslutande på att förutsättningarna har förändrats jämfört med vad man tänkte sig i slutet av 1980-talet. Faktorer som gett mindre resande än vad man då räknade med är främst den djupa lågkonjunkturen i början av 1990-talet som gjorde att den allmänna

tillväxten kom av sig. Biljettpriserna är också högre bland annat genom mindre subventioner av periodkort än vad man då antog, vilket ger mindre resande. Dessutom har Svealandsbanans planerade fortsättning mellan Örebro och Kristinehamn, Nobelbanan, inte byggts. Skulle man göra om samma prognoser idag och använda de verkliga ekonomiska värdena, skulle i alla fall Banverkets prognosmodell (Sampers) i nuvarande version beräkna för lite resande.

En som däremot träffade rätt i prognoserna var konsulten Stellan Lundberg i Umeå. Stellan var i slutet av 1980-talet engagerad av kommunerna längs Svealandsbanan för att göra studier och utredningar om förutsättningarna för Svealandsbanan. 1987 beräknade han att tågresandet skulle öka sex gånger med Svealandsbanan jämfört med gamla järnvägen till Eskilstuna, och

att tågtrafikens marknadsandel av de regionala resorna skulle bli 29% år 2000. Det är rätt nästan på decimalen!

Varför byggde man inte dubbelspår med en gång på Svealandsbanan?

De utredningar som gjordes inför bygget av banan visade att enkelspår med en kortare dubbelspårssträcka skulle vara tillräckligt för att kunna trafikera banan efter den tidtabell och det resandeunderlag som förutsågs. Enkelspår beräknades ge högre samhällsekonomisk avkastning än dubbelspår hela vägen. Därför valde Banverket att bygga enkelspår.

Under banans första år har det visat sig att tågen har svårt att hålla tiderna. En orsak är att kapaciteten i hela bansystemet i Mälardalen är hårt ansträngt av den ökande tågtrafiken. Det finns alltså flera flaskhalsar i järnvägsnätet som innebär en ökad



8 minuter försenat gör ett morgontåg mot Stockholm en hård inbromsning i Nykvarn 2002 för att hämta upp 21 påstigande resenärer. Loktåg med ett lok i vardera änden och 6 personvagnar emellan har ersatt X2-tågen på Svealandsbanan i väntan på nya dubbeldäckade tåg (X40).

risk för tågförseningar. Dubbelspår på Svealandsbanan skulle kunna hjälpa en del. Flera mötesplatser och/eller (delvis) dubbelspår är dessutom en förutsättning för att kunna köra tätare turer.

Nu planerar Banverket att bygga dubbelspår på Svealandsbanan i etapper under de kommande decennierna. Med tanke på att det är billigare och ger mindre störningar att bygga två spår med en gång, jämfört med att först bygga enkelspår, och sedan några år senare komma tillbaka och bygga det andra spåret, kan man fråga sig om det inte hade varit bättre att bygga dubbelspår från början. Å andra sidan visade det sig inte vara möjligt att få mera pengar till banbygget när beslutet fattades 1991. Många var skeptiska till hela idén, och det kanske inte hade blivit någon bana alls om byggkostnaderna skulle ha varit högre än de blev med enkelspår.

Varför har det varit fullt på tågen i rusningstrafiken?

SJ arbetade i början av 1990-talet med att ta fram ett nytt tågkoncept för trafik på de nybyggda och upprustade banorna Mälardalen, bland annat Svealandsbanan. Planerna fullföljdes dock inte på grund av stor osäkerhet om ekonomin för framtiden.

De finns flera anledningar till detta. Den viktigaste anledningen var att det rådde osäkerhet om vem som skulle trafikera banorna, och en eventuell kommande avreglering av persontrafiken skulle kunna medföra att SJ inte hade användning för nya tåg. Regeringen lät också Arlanda-banan byggas och trafikeras av ett privat konsortium, med följd att ekonomin för SJ:s mälardalstrafik blev mer osäker. Dessutom led SJ av sviterna från lågkonjunkturen och införandet av moms på resor i början av 1990-talet, vilket innebar att tågresandet minskade i större delen

av landet. Alla dessa faktorer tillsammans gjorde att SJ inte ville investera i nya tåg för Svealandsbanan. Man köpte istället nya snabbtåg av X 2000-typ som skulle kunna användas på fjärrlinjerna efter några år.

Resandet överskred dock SJ:s bedömningar redan från början på Svealandsbanan. Trots att snabbtågen successivt förlängdes med flera vagnar har det varit trångt, och en del resenärer har fått stå i rusningstrafiken. Nu trafikerar bland annat tåg med lok och vagnar Svealandsbanan, och de har flera sittplatser än vad snabbtågen hade. Det är dock en tillfällig lösning i väntan på de nya dubbeldäckade tåg av typ X40 som SJ har beställt, och som ska levereras 2004-2005. Ett dubbeldäckartåg kan få mellan 200 och 900 sittplatser beroende på hur många motorvagnar som kopplas ihop. Det borde räcka för att alla ska få sittplats!

JÄRNVÄGSGRUPPEN KTH
Centrum för forskning och utbildning
i järnvägsteknik



(Omslagsbilden fram) Nykvarn vid SJ:s invigning 1997.

(Omslagsbilden bak) Ett snabbtåg på väg mot Stockholm på Svealandsbanan vid Läggesta 1997. Läggesta station skymtar i bakgrunden. Svealandsbanan har här en 10 km lång dubbelspårssträcka mot Nykvarn för att tågen ska kunna mötas utan att stanna. Det förutsätter förstås att tågen är i tid.



Avd. för trafik och logistik
KTH
100 44 Stockholm
Besök: Teknikringen 72
www.infra.kth.se
Tel. 08-790 60 00