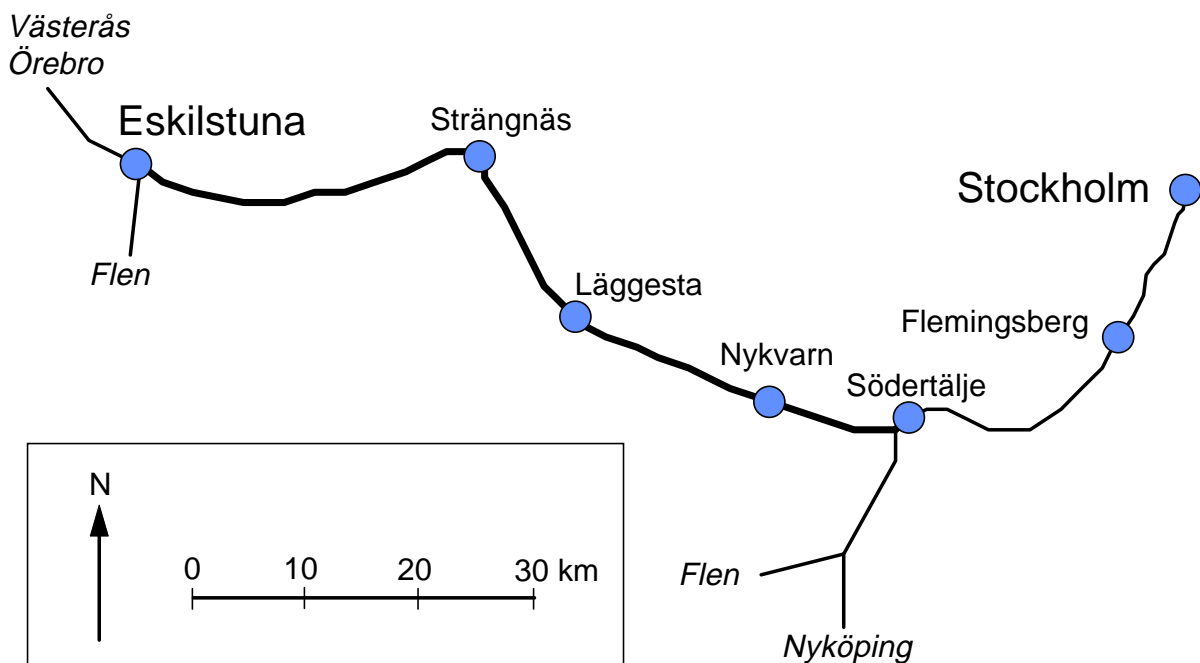




## Tåg ersätter buss på Svealandsbanan

Tågtrafiken på Svealandsbanan blev en stor framgång redan från starten i juni 1997. Resandet på sträckan Stockholm—Eskilstuna tredubblades över en natt när tågtrafiken ersatte busstrafiken. Jämfört med den glesa och långsamma tågtrafiken som pågick på den gamla Eskilstunabanan mellan Stockholm och Eskilstuna till och med 1993 har resandet sexfaldigats. På Järnvägsgruppen vid KTH, Stockholm, drivs ett forskningsprojekt om resandet längs Svealandsbanan.



*Forskningsprojektet koncentreras till Svealandsbanans nybyggda sträckning mellan Eskilstuna och Södertälje. Många tåg är genomgående Hallsberg—Örebro—Eskilstuna—Stockholm.*

Forskningsprojektet syftar till att klarlägga hur människor ändrar sina resvanor när utbudet av kollektivtrafikförbindelser förbättras. På Svealandsbanan började tågen rulla under 1997. Tågtrafiken ersatte närmast SJ:s tågbussar mellan Eskilstuna och Stockholm vilka trafikerat sträckan under Svealandsbanans byggtid. Den första undersökningen genomfördes under våren 1997, när busstrafiken pågick. Sedan dess har också SJ publicerat en del resandestatistik om hur resandet utvecklats med tågtrafiken. Kollektivtrafikens marknadsandel på resor mellan Eskilstuna och Stockholm har ökat från omkring 25% med busstrafik till omkring 65% med tågtrafik på Svealandsbanan. För det gamla Eskilstunatåget var marknadsandelen 10-15% de sista åren. Det visar på ett mycket tydligt sätt hur attraktiviteten och kvaliteten på trafikutbudet påverkar kollektivresandet.



*Svealandsbanan är en enkelspårig, elektrifierad, fjärrblockerings(CTC)-utrustad järnväg. Banan är nybyggd på sträckan Södertälje syd—Eskilstuna och tillåter tåghastigheter på 200 km/h. Trafiken sker med motorvagnståg av littera X2 (i Mälardalstrafiken utan bistrovagn till skillnad från X2000). Turtätheten är normalt en timme och tågmötena sker då på ett 10 km långt dubbelspårsavsnitt öster om Läggesta. På bilden möter dock ett tåg i entimmestrafiken ett av insatstågen i högtrafik på enkelspåret i Härad utanför Strängnäs. Foto: Oskar Fröidh*

## **God tågekänedom**

Den första undersökningen i forskningsprojektet genomfördes under april—maj 1997, före Svealandsbanans trafikstart. Enkäter skickades hem till boende längs banan, och intervjuer gjordes med resenärer på bussarna. Intressant att notera är att boende längs Svealandsbanan hade god kunskap om det kommande tågtrafikutbudet på Svealandsbanan vid undersökningstillfället. En majoritet av befolkningen visste att turtätheten skulle bli ett tåg i timmen. Slutsatsen är att informationen om banans kommande trafik gått fram, medan den pågående tågbusstrafiken inte hade nått lika stort genomslag med informationen.

De boende längs Svealandsbanan hade också en positiv värdering av ett förbättrat tågreseutbud. I undersökningen fick intervjupersonerna ge betyg på olika reseförslag mellan sin bostad och Stockholms innerstad. Reseförslagen varierade olika faktorer som färdmedel,

biljettpris, restid och turtäthet. Betygen visade att många bilister hellre åker snabbtåg med kort restid och lågt pris än tar den egna bilen. Motsatsen gäller för en bussresa med lång restid till högt pris – den lockar bara ett fåtal bilister. Biljettpriset är viktigt för hur utbudet av kollektivtrafik värderas, men om utbudet förbättras är folk villiga att betala mer. Ett exempel är att en bussresa till lågt pris värderas ungefär lika högt som en snabbtågsresa till ett högt pris. Lågt pris motsvarade i undersökningen ungefär en enkel studerandebiljett, medan högt pris var lite högre än gällande normalpris.

### Utbud av resmöjligheter Eskilstuna—Stockholm 1997

<i>Utbud 1997</i>	<i>Eskilstuna—Stockholm</i>	
<i>Bilväg</i>		
avstånd	112 km (E20)	
restid	1:15-1:30	
<i>Kollektivtrafik</i>	<i>till och med våren</i>	<i>från och med sommaren</i>
färdmedel	buss	tåg
turer per dag	17	17
restid	2:15	1:00
medelhastighet	50 km/h	115 km/h

*Bilvägens standard och huvudsakligt kollektivtrafikutbud 1997 mellan Eskilstuna och Stockholm. Kollektivtrafiken på sträckan avser busstrafiken till och med våren, och tågtrafiken på Svealandsbanan sommaren från och med 9 juni 1997.*

### Resandeutveckling Eskilstuna—Stockholm

<i>Utbud</i>	<i>Period</i>	<i>Restid (tim:min)</i>	<i>Turtäthet (turer/riktning månd.—fredag)</i>	<i>Biljettpris<sup>1)</sup> enkel, vuxen</i>	<i>Antal resor (tusental/år)</i>	<i>Öknings- faktor</i>
Tåg	t.o.m. 1993	1:40	7	110 kr	230	1,0
Buss	1994—maj 1997	2:15	17	110 kr	440	1,9
Snabbtåg	juli 1997	1:00	17	55 kr	1 600	6,9
Snabbtåg	september 1997	1:00	17	110 kr	1 350	5,8
Snabbtåg	februari 1998	1:00	18	125 kr	1 350	5,8

- <sup>1)</sup> 1997 års prisnivå

*Preliminär resandeutveckling på Svealandsbanan (uppgifter från SJ). Tågtrafiken till och med 1993 bedrevs på gamla banan med lång restid. Under Svealandsbanans byggtid ersatte tät busstrafik den gamla tågtrafiken. Den 9 juni 1997 startade tågtrafiken på Svealandsbanan, under sommaren 1997 med introduktionspris. Resandet har ökat nästan sex gånger mellan Eskilstuna och Stockholm från den gamla tågtrafiken till dagens snabbtågstrafik. Resandet mellan Stockholm och orter bortom Eskilstuna, som Örebro via Svealandsbanan, ingår inte i tabellen ovan.*

### Bil bättre än buss

Värderingarna tyder på att utbudet av tågtrafik kommer att få en hög efterfrågan. Slutsatserna stöds av hur resandet faktiskt blev från trafikstarten, och enligt preliminära bedömningar är en stor del av de tillkommande kollektivresenärerna bilister som tar tåget. Bussen var

uppenbarligen inte ett tillräckligt bra alternativ för denna grupp. En annan tolkning som stöds av vilka skäl bussresenärerna hade att välja just bussen är att många som åker buss kanske hellre skulle åka bil, bara de hade tillgång till en. Det verkar vara så att de flesta anser att bussen inte har så många eller stora fördelar jämfört med den egna bilen.

Det faktiska resbeteendet kan sammanfattas i vart, hur och hur mycket varje individ har rest. Undersökningarna våren 1997 visar att genomsnittligt antal resor utanför bostadsorten under de senaste sju dagarna är störst i Nykvarn av de undersökta orterna. Nykvarnsbon gjorde i genomsnitt sex resor per vecka utanför bostadsorten, varav en med kollektivtrafik. Det visar ortens karaktär, som pendlarort med stor pendling till Södertälje. Motsatsen gäller för Eskilstuna, där genomsnittet är två resor utanför bostadsorten varav en tredjedels resa med kollektivtrafik. Eskilstuna har ett eget utbud av arbetsplatser, affärer och service. De resor Eskilstunabon gör utanför bostadsorten är därför till större del fritidsresor som görs mer sällan än regelbundna arbetsresor.

## Vad händer i framtiden?

En viktig pågående trend i människors sätt att leva i västvärlden är regionaliseringen. Det betyder att individerna rör sig över allt större områden i sitt dagliga liv, en region som är större än en lokal ort. Man bor på en ort, arbetar på en annan, tillbringar sin fritid hos vänner på en tredje ort osv. Denna utveckling är till största delen beroende av, och har möjliggjorts tack vare bilen. Allt eftersom omfattningen av de regionala resorna växer märks också problemen med trängsel på vägarna i storstadsregioner och utsläpp till miljön allt mer. Efterfrågan på regionala resor är nu så stor att tillräckligt resandeunderlag finns för att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik i de mest belastade relationerna, till exempel Stockholm--Eskilstuna. Det innebär att Svealandsbanan introducerades i en tillväxtperiod för denna typ av resor, och tack vare det högklassiga utbudet väljer många att ta tåget istället för bilen.

De nya resmöjligheterna har en strukturerande effekt på individens livsföring, och därigenom på hela samhället. Den strukturerande effekten dröjer dock flera år innan den har fått fullt genomslag. Exempel på vad som kan hända är att människor väljer nya orter att bo på, att arbeta på, och att utnyttja samhällets och den kommersiella servicen etc. Det blir också förmodligen en stagnation i bilinnehavet och en minskad bilkörning, vilket ger en positiv effekt på miljön. Effekterna för samhället av Svealandsbanan kommer att studeras i forskningsprojektets fortsättning. Den andra intervjuundersökningen, tillika den första med tågtrafik på Svealandsbanan, genomfördes under våren 1998. Intervjusvaren ska bearbetas under hösten, och resultaten kommer att presenteras bland annat på Transportforum<sup>1</sup> i Linköping i januari 1999. Intervjuundersökningen kommer också att upprepas våren år 2000, för att på så sätt kunna följa förändringar i befolkningens kunskap om utbudet, värderingar och också deras beteende när det gäller resor.

*Om du är mer intresserad av forskningsprojektet kan du rekvidera en rapport från författaren om resultaten från förra årets undersökning, "Etablering av nya järnvägsförbindelser. Resvanor före Svealandsbanans öppnande 1997" (23 sidor)*

---

<sup>1</sup> Transportforum, VTI och KFB forskardagar, sker nästa gång 13-15 januari 1999 och arrangeras av VTI i Linköping, Sverige, tfn +46-13 20 40 00