

2 Förutsättningar marknad och trafik

Kommunerna längs Ostlänkens sträckning planerar för expansion i de orter där den nya banan kommer att förbättra tågtrafiken. Restiderna förkortas och resandeunderlaget ökar. Bytespunkternas placering i tätorterna är viktigt både för att det skall bli så bekvämt som möjligt att resa och för tätorternas utveckling.

2.1 Samhällsutveckling och bytespunkter

Regional planering

I den senaste regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) är ett viktigt åtagande för regionen att utveckla en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla. I detta sammanhang nämns Ostlänken som en åtgärd som stärker kommunikationerna inom regionen och knyter Östergötland, Sörmland och Stockholm närmare varandra.

I Regionförbundet Sörmlands målbild för kollektivtrafiken i Södermanland är kopplingen Östergötland-Nyköping-Vagnhärad-Södertälje-Stockholm, inklusive flygplatsen i Skavsta samt Oxelösund, norrut och söderut, den reserelation som nämns först och har stor potential för ökat resande med kollektivtrafik. År 2006 skedde ca 10 procent av arbetsresorna i reserelationen med kollektivtrafik. I regionförbundets vision kan kollektivtrafikresandet i stråket öka från ca 1 000 dagliga arbetsresor till över 8 000 dagliga arbetsresor. Detta förutsätter att Ostlänken och andra kollektivtrafikförbättringar genomförs.

I *Gemensam del kapitel 4.2* beskrivs mer om samhällsutvecklingen i regionerna.

Kommunal planering

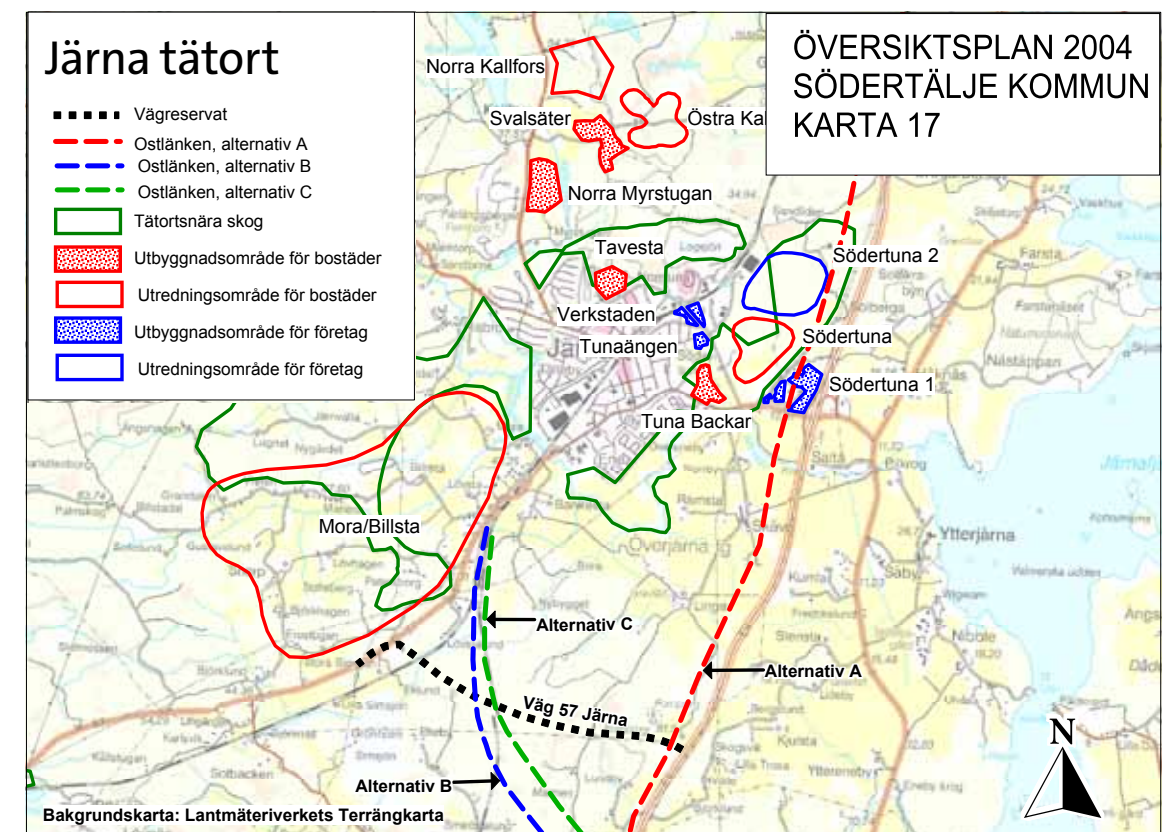
Södertälje kommun – Järna och Hölo

Järna

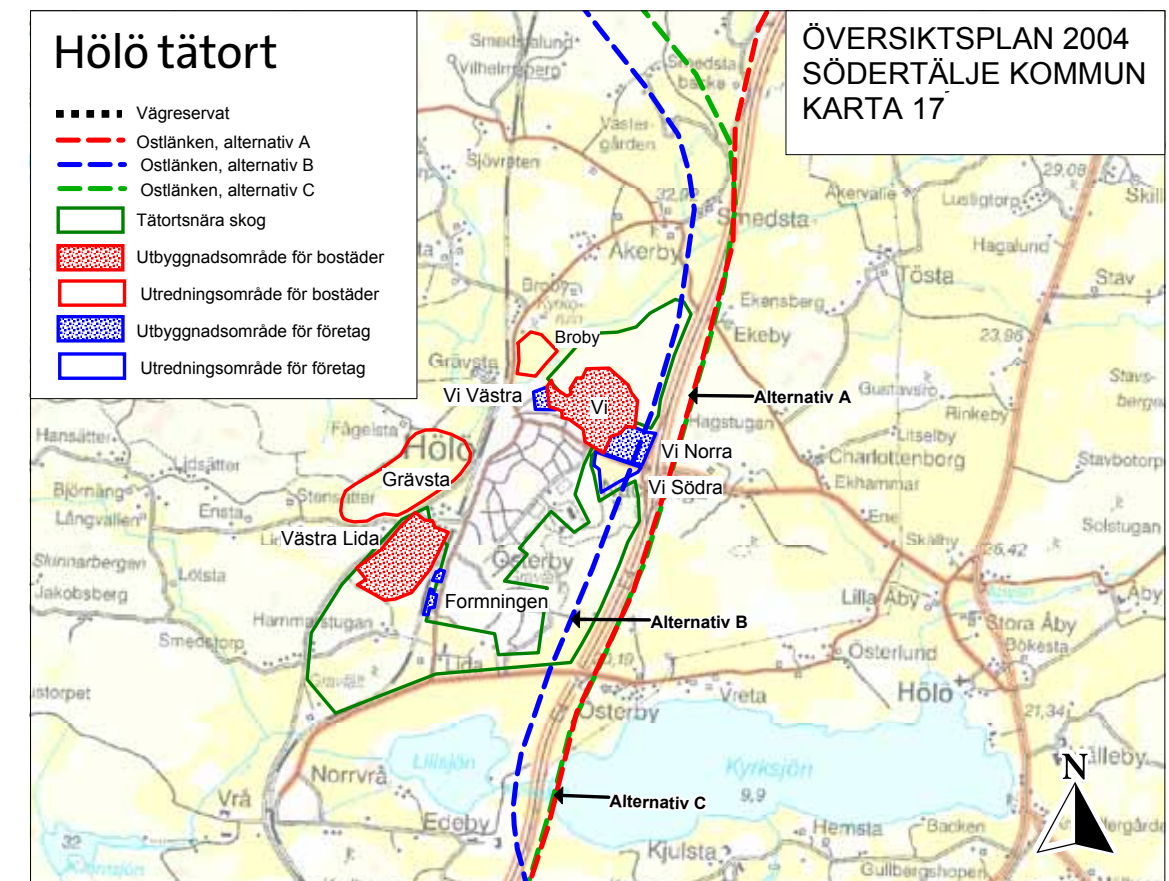
I Södertäljes kommundel Järna bor det drygt 8 000 personer, varav 6 000 bor i Järna tätort. Tätorten bedöms i den kommuntäckande översiktsplanen även i fortsättningen vara kommundscentrum för kommunens södra del. Järna har de senaste åren haft en kraftig befolkningstillväxt. Med en fortsatt befolkningsutveckling på samma nivå som de senaste åren kommer de södra kommundelarna ha nästan 18 000 invånare år 2030. I den kommuntäckande översiktsplanen redovisas företagsområden mellan Järna tätort och motorvägen vid Södertuna och nya bostadsområden närmast tätorten. Idag stannar SL:s pendeltåg i Järna. Det är även möjligt för regionaltåg på Västra stambanan att stanna i Järna. Ostlänkens Blå och Grön korridorer innebär en sträckning förbi Järna station.

Hölo

Hölo ligger mitt emellan Järna och Vagnhärad och har ca 1 200 invånare. På den omgivande landsbygden bor ytterligare drygt 2 000 invånare. Själva tätorten består av en gles villabebyggelse. I översiktsplanen beskrivs en viss förtätning och expansion av tätorten samt en utbyggnad i bystruktur på den omgivande landsbygden. Hölo ligger längs med Södra stambanan, Nyköpingsgrenen, har en station som inte används idag.



Karta 2.1.1 Järna tätort. Ett fördjupat översiktsplanarbete pågår. Alternativ A motsvarar en sträckning inom Röd utredningskorridor. Alternativ B samt C motsvarar sträckningar inom Blå respektive Grön korridor. Sträckningarna är Södertälje kommuns tolkning av utredningskorridorerna. Ur Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun.



Karta 2.1.2 Hölo tätort. Aktualitetsprövning pågår. Alternativ A motsvarar en sträckning inom Röd utredningskorridor. Alternativ B samt C motsvarar sträckningar inom Blå respektive Grön korridor. Sträckningarna är Södertälje kommuns tolkning av utredningskorridorerna. Ur Översiktsplan 2004 för Södertälje kommun.

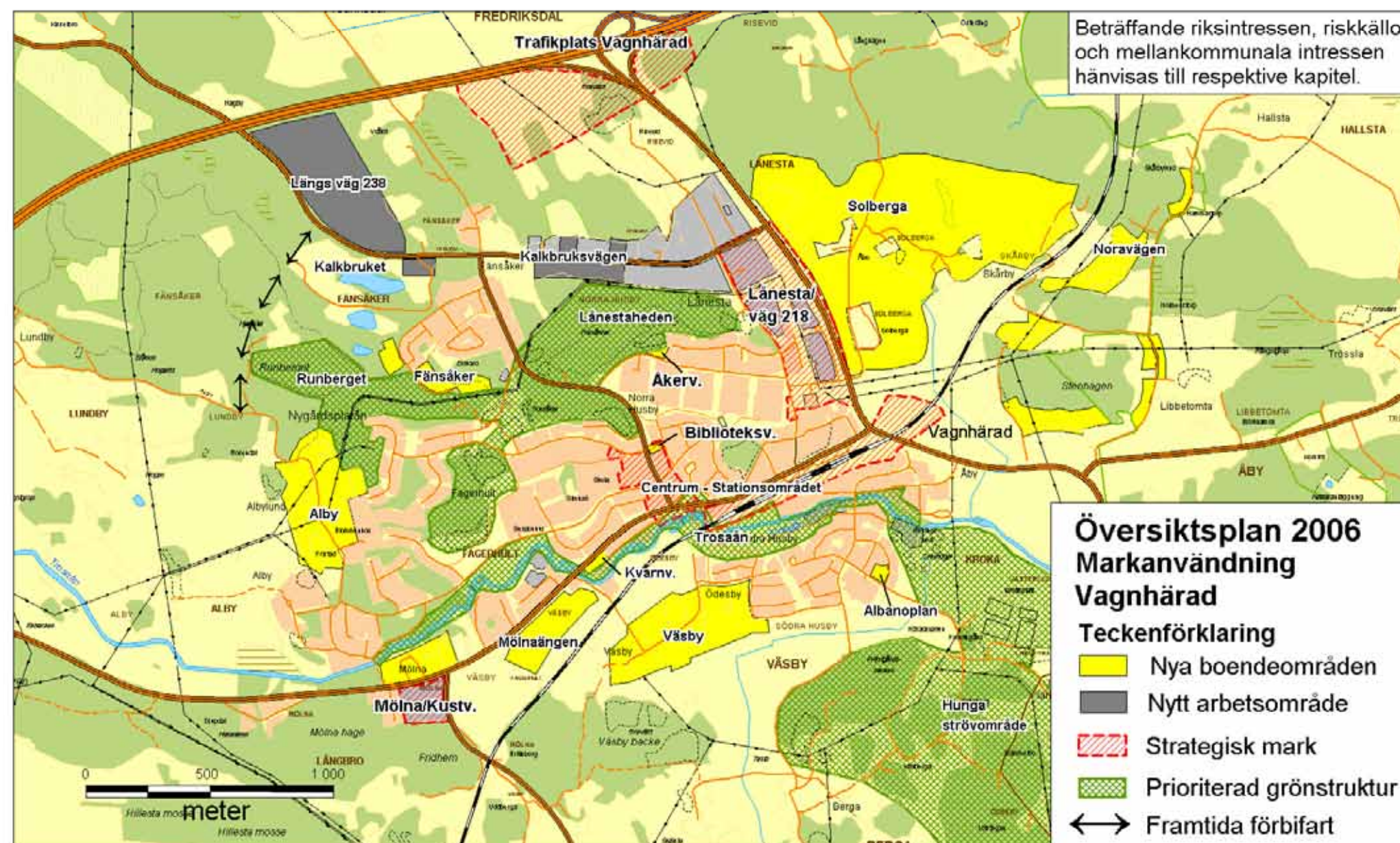
Trosa kommun – Vagnhärad

Trosa kommun har de senaste åren haft en årlig befolkningstillväxt på 1–2 procent och kommunen hade år 2008 ca 11 200 invånare. Den största befolkningstillväxten har varit i Trosa tätort, men kommunen planerar för att 70 procent av kommunens framtida befolkningsökning kommer att ske i Vagnhärad tätort. I den aktuella översiktsplanen redovisas tänkbara boendeyrömden och stadsdelar som möjliggör ungefär 1 000 nya bostäder i Vagnhärad, Trosa och Västerlång.

Vagnhärad

För Vagnhärad, som idag har ca 5 000 invånare, är en kombination av förtätning, återanvändning av mark och byggande på naturmark nödvändig för att skapa utrymme för nya bostäder. I den kommundäckande översiktsplanen är området norr om Solberga gård markerat som det största sammanhängande området för nya bostäder. Vid Lånesta och väg 218 föreslår kommunen att den södra och östra delen av industriområdet på sikt bör kunna innehålla en kombination av bostäder, handel och lättare verksamheter. Området vid Solberga gård och Lånesta kommer att ha god tillgänglighet till en bytespunkt i både Röd och Blå korridor. Bättre tågförbindelser kommer sannolikt att påskynda utvecklingen i dessa områden och ge ökad inflyttning till Vagnhärad.

Ett arbete pågår med en fördjupad översiktsplan för de nordöstra delarna av Vagnhärad. Fördjupningsarbetet är ett första steg mot att utveckla Vagnhäradens samhälle. Parallellt med detta har ett utvecklingsarbete för centrum initierats. Ostlänkens dragning vid Vagnhärad styr den framtida markanvändningen i stor omfattning.

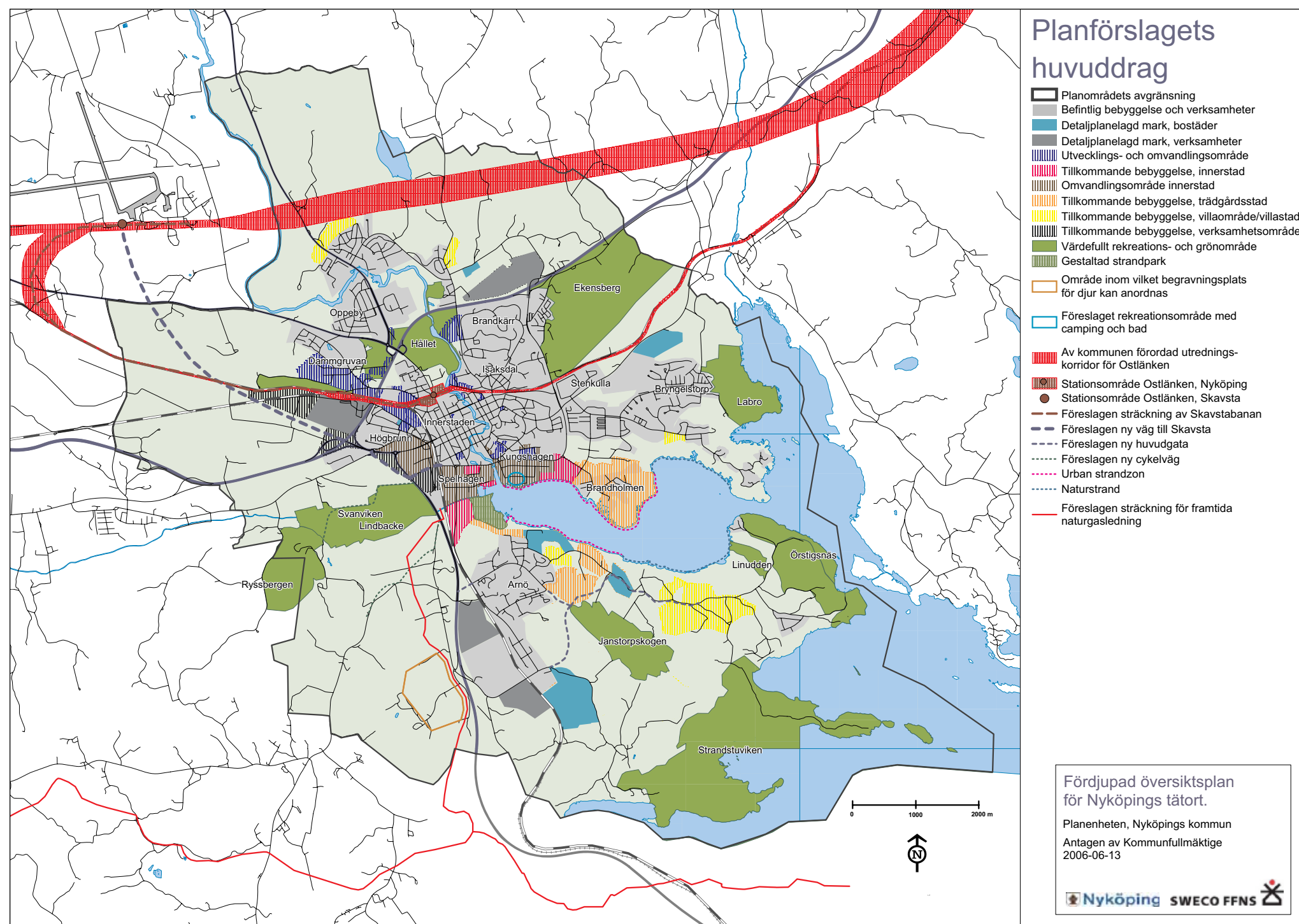


Karta 2.1.3 Översiktsplan för Vagnhärad tätort. Några utredningskorridorer för Ostlänken redovisas inte på denna karta utan redovisas separat. De korridorer som kommunen redovisar i översiktsplanen motsvarar förstudiens korridorer. Ur Översiktsplan 2006 Trosa kommun.

Nyköpings kommun

Nyköpings tätort

Nyköpings kommun har år 2007 ca 50 700 invånare, varav ca hälften bor inom 10 minuters gång eller cykelavstånd till befintlig bytespunkt. I den fördjupade översiktsplanen 2006 för Nyköpings tätort förespås en befolkningsökning som motsvarar en tillväxt om 12 000 invånare till 2030. Den största nybyggnadspotentialen finns söderut på Arnölandet medan den största andelen nya bostäder kommer att byggas vid Stadsfjärden. Möjligheten att utveckla staden med nya stadsdelar mot väst och nordväst begränsas av bl.a. bullerutbredningen från Skavsta och motorvägen. Den fördjupade översiktsplanen innehåller strategin att staden ska byggas "inifrån och ut", d.v.s. att mark i centrala lägen med goda kommunikationer ska exploateras i första hand. Detta medför att andelen boende med god tillgänglighet till bytespunkten i Nyköping kommer att öka.



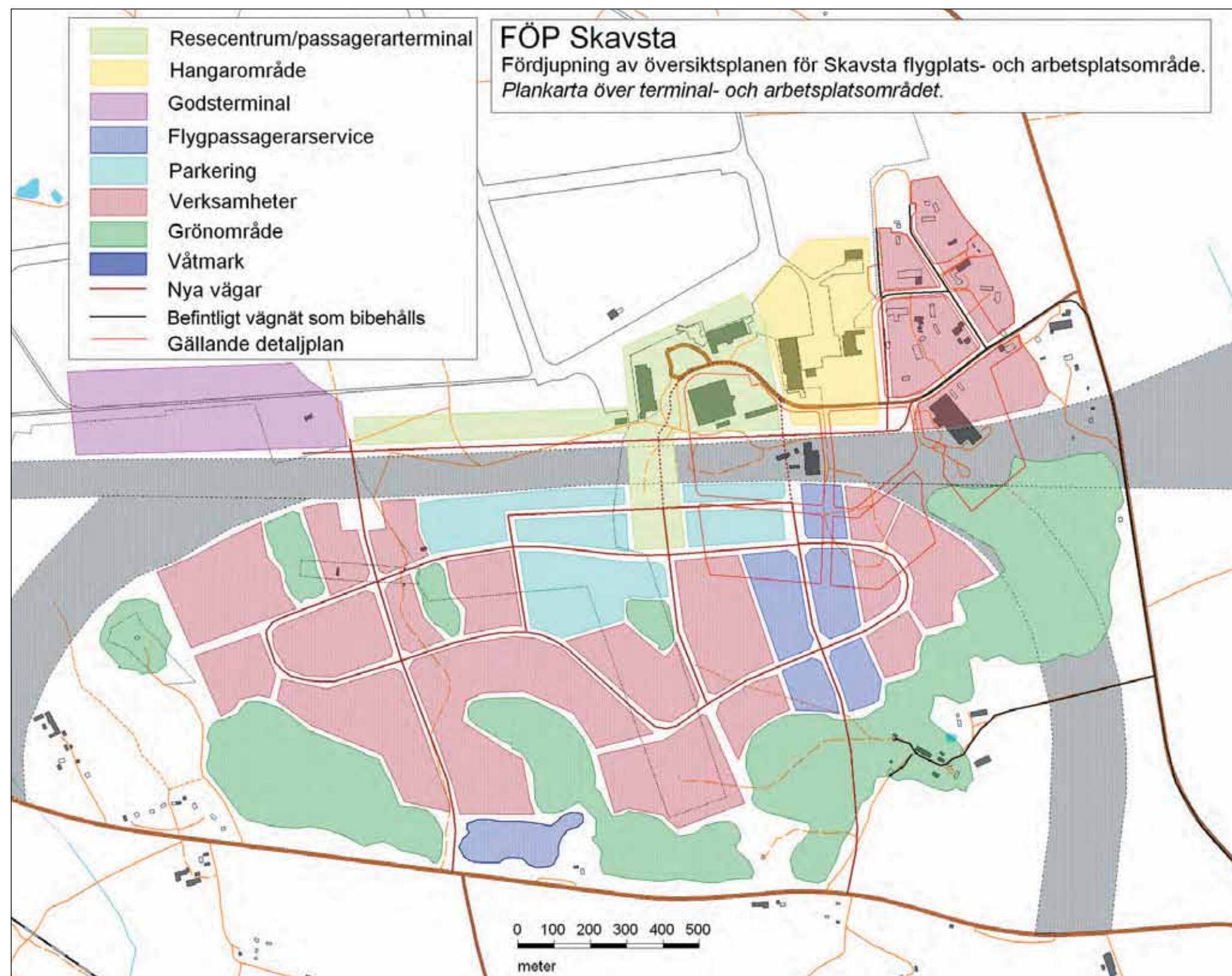
Karta 2.1.4 Översiktsplan för Nyköpings tätort. De utredningskorridorer för Ostlänken som redovisas motsvarar Röd utredningskorridor samt bibana i befintlig järnvägs sträckning anslutning vid Skavsta från väster. Ur Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort 2006.

Skavsta

Den fördjupade översiktsplanen för Skavsta omfattar en utveckling till en flygplats som kan hantera 8 till 10 miljoner passagerare per år. Detta räknar man med kan ske på befintliga landningsbanor kompletterat med taxibanor. Befintlig terminalbyggnad byggs successivt ut åt väster och kompletteras med passagerar- och trafikservice. I Tå, söder om flygplatsen, pågår detaljplanearbetet för handel, industri, kontor och utbildningsverksamhet. Samråd har genomförts för två detaljplaner under 2007. Planerna är inte fastställda. Utvecklingen av flygverksamheten ökar behovet av parkering till dess att Ostlänken är genomförd. I kommunens fördjupade översiktsplan föreslås att en korttidsparkering med parkeringshus förläggs direkt söder om spårreservatet liksom långtidsparkering.

Norrköpings kommun – Åby och Krokek

Norrköpings kommun planerar för en försiktig tillväxt i Åby och i Krokek. År 2030 beräknas befolkningen vara ca 5 500 invånare i Åby och ca 4 600 i Krokek. Bebyggelsen består mestadels av villor och även den tillkommande bebyggelsen kommer troligen att vara villor.



Karta 2.1.5 Fördjupad översiktsplan för Skavsta flygplats och arbetsområde. De utredningskorridorer som redovisas motsvarar förstudiens utredningskorridorer. Ur Skavsta Flygplats och arbetsområde - Fördjupning av översiktsplanen, Nyköpings kommun, 2005.

Bytespunkter

Snabba byten till och från andra trafikslag och god tillgänglighet till bytespunkten är viktigt för att attrahera så många resenärer som möjligt till tåget som transportmedel. Bytespunkten ska upplevas som trygg och säker samt ha de servicefunktioner som resenärerna behöver. Nya bytespunkter är en mycket viktig utgångspunkt för planeringen av den framtida stadsutvecklingen i respektive ort och ett nav för ortens och regionens trafik. Nya bytespunkter kan även medföra stora förändringar av det lokala trafiksystemet.

Längs den befintliga järnvägen finns tre bytespunkter med tågtrafik idag, Vagnhärad, Nyköping och Krokek (stationsnamn Kolmården).

Vagnhärad

Vagnhärad stationsområde utgör Trosa kommuns bytespunkt för resa med tåg. Inom bytespunktsområdet i Vagnhärad finns parkeringsytor för pendlare och ytor för bussangöring. Tågen stannar vid en sidoplattform. Bredvid plattformen finns en kiosk. Den gamla väntsalen är såld till privata intressen och kan inte längre nyttjas av tågresenärerna.

- **Station** är det vi i dagligt tal kallar en plats på järnvägssträckan där passagerare kan kliva av eller på ett tåg.
- **Bytespunkt** är en plats med möjlighet till byten mellan olika transportslag.
- **Resecentrum** är en större bytespunkt med t.ex. caféer och butiker, som också har en väsentlig samhällsfunktion genom sin koppling till den omgivande tätortsmiljön.

Nyköping

Nyköpings C är idag en bytespunkt för resenärer inom olika trafikslag. Idag finns både kort- och långtidsparkering intill bytespunkten. Kapaciteten på ytorna för av- och påstigning med bil och taxi är låg. Långtidsparkeringen är svåråtkomlig.

Bytespunktens huvudentré och grundfunktioner är riktade mot innerstaden. En kiosk samt biljett-expedition, väntsal och kafé finns i stationshuset. Stationshuset är till stor del tillgänglighetsanpassat. Orienterbarheten i området är låg, funktionerna är utspridda vilket leder till långa gångsträckor inom området.

I dagsläget finns de största målpunkterna söder om bytespunkten. Endast en mindre del av alla resor som görs till bytespunkten uppskattas i dagsläget komma från områden norr om bytespunkten.

Nyköpings bussterminal är lokaliserad ca 1 000 meter söder om tågstationen mot stadens centrum.



Nyköpings stationhus är, liksom alla andra byggnader knutna till Nyköpingsbanan byggda i tegel.

Skavsta

I nuläget angör flygbussarna flygterminalen, liksom stadsbussar och taxi. Personbilsparkering i parkeringsgarage finns i nära anslutning till terminalen och långtidsparkering utomhus finns ca 250 meter från terminalen.

Krokek

I Krokek (station Kolmården) består dagens bytespunkt av en sidoplattform, angöring för bussar och parkering för bilar.



Vagnhärad stationhus har en Kunglig väntsal som nyttjades vid resorna till Tullgarns slott.



Plattform och bangård i Nyköping.

2.2 Trafikering och resande

Nuvarande förhållanden

Trafikering i nuläget

Dagens järnväg mellan Stockholm och Norrköping via Nyköping trafikeras av regionaltåg. Dessa tåg stannar i Flemingsberg, Södertälje Syd, Vagnhärad, Nyköping och Krokek (station Kolmården). Järnvägen går igenom Järna, men Järna har inget stopp med regionaltåg utan trafikeras med SL:s pendeltåg till Södertälje.

I Hölö och Åby finns ingen spårburen trafik, utan orterna trafikeras med SL-bussar respektive ÖstgötaTrafikens bussar.

I den utredning som SL har genomfört (2007) angående kollektivtrafik till Hölö rekommenderas utökning av busstrafiken. På kort sikt är det svårt att etablera pendeltågstrafik p.g.a. kapacitetsbristen på spåren i Stockholm och att det krävs en investering på 6 miljoner kronor på Hölö station.

Skavsta flygplats trafikeras av flygbussar från Stockholms city, Gullmarsplan/Stockholm (via Södertälje), från Örebro (via Arboga och Eskilstuna) och från Linköping (via Norrköping) samt två busslinjer inom Nyköpings lokaltrafik. Dagens trafikering och restider mellan olika målpunkter presenteras i tabell 2.2.1 samt i figur 2.2.1-2.

År 2008 går det tre godståg dagligen på Södra stambanan via Nyköping. Mer om godstrafiken på dagens banor beskrivs i *Gemensam del kapitel 4.1*.

Dagens järnväg mellan Järna och Norrköping via Nyköping har enkelspår och en hastighetsstandard som medger cirka 90 km/tim. Denna kallas Södra stambanans Nyköpingsgren och avviker från Västra stambanan söder om Järna vid en planskild kopplingspunkt. På sträckan har banan koppling till TGOJ-banan i Nyköping. I söder ansluter Nyköpingsgrenen av Södra stambanan till Katrineholmsgrenen av Södra stambanan vid Åby. Katrineholmsgrenen är dubbelspårig.

Vagnhärad

Av tågresorna med start eller mål i Vagnhärad har 88 procent mål- eller startpunkt i Stockholms län. I Vagnhärad är det ca 300 på- och avstigande under en vardag. I dagsläget är tågen mycket ofta fullsatta när de kommer till Vagnhärad söderifrån, vilket begränsar möjligheten för boende i Trosa kommun att resa med tåg mot Stockholm. Enligt resandeundersökningen är det 21 procent av tågresenärerna som reser med buss till Vagnhärad's bytespunkt. Det saknas information om övriga färdmedel till och från bytespunkten i Vagnhärad.

Nyköping

Av tågresorna med start eller mål i Nyköping har 70 procent mål- eller startpunkt i Stockholm, 25 procent i Östergötland och övriga 5 procent i Vagnhärad och Södertälje. Av tågresenärerna en vardag är det hälften som är på väg till eller från arbetet. Regionförbundet uppskattar att tåget har en marknadsandel på 20 procent för arbetsresor mellan Nyköping och Stockholms län. För arbetsresor mellan Nyköping och Östergötland har tåget en marknadsandel på uppskattningsvis 15 procent. På Nyköpings station är det ca 1 700 på- och avstigande under en vardag. Av dessa är det cirka 10 procent som åker buss till och från bytespunkten. Nästan hälften av resenärerna går eller cyklar till bytespunkten.

Skavsta

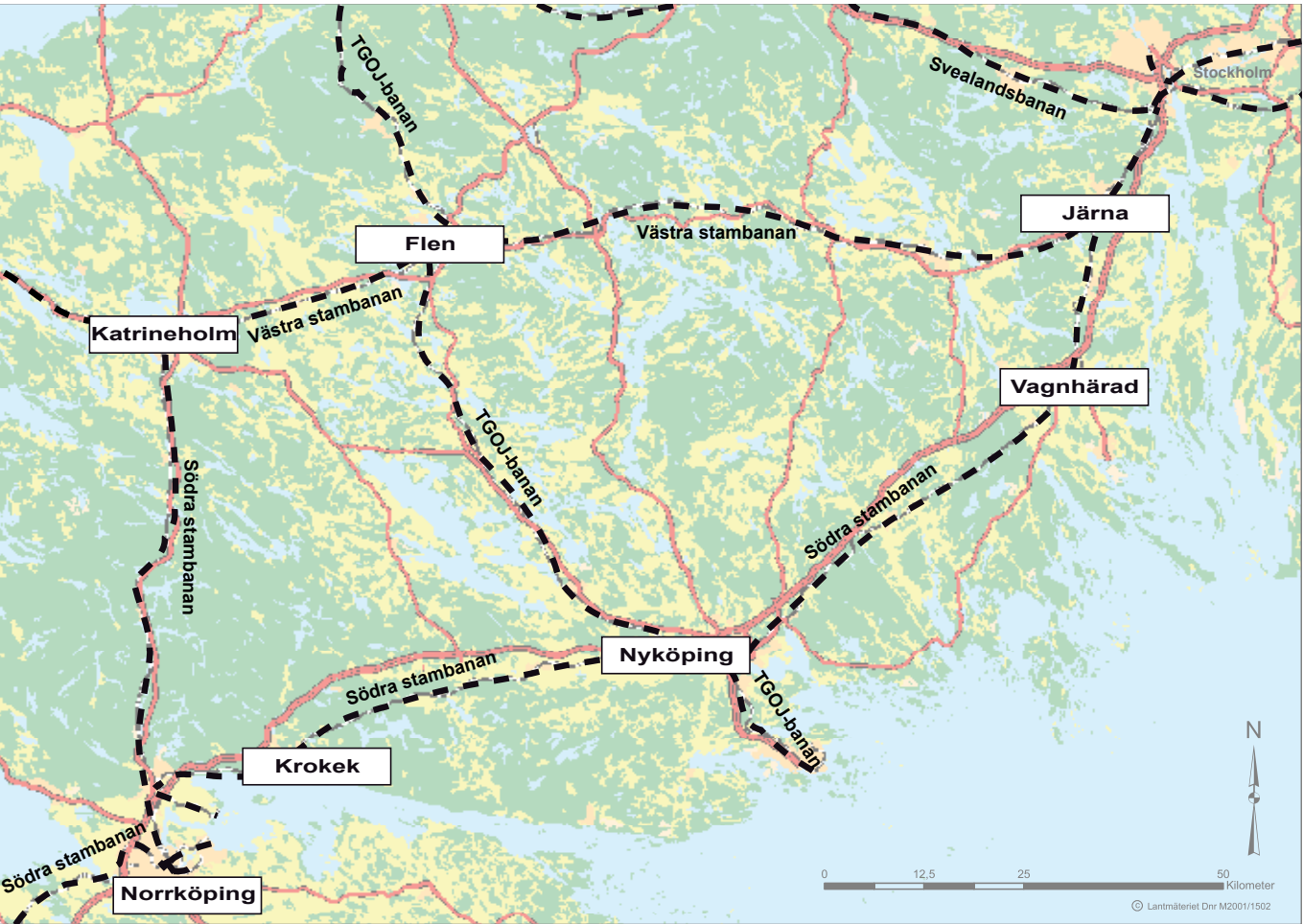
Antalet ankommande och avresande resenärer på Skavsta flygplats har ökat kraftigt de senaste fem åren, från 0,3 miljoner passagerare år 2002 till ca 2 miljoner passagerare år 2007. Av dagens resenärer är 57 procent bosatta i Sverige. Av dessa bor 48 procent i Stockholms län, 23 procent i Södermanland och 12 procent i Östergötland. Sannolikt har majoriteten av dem som inte är bosatta i Sverige Stockholms län som mål. Flygbussen har en marknadsandel på ca 40 procent vid Skavsta, d.v.s. i genomsnitt 2 000 passagerare per dygn. Det saknas statistik över hur många som åker tåg till Nyköping C och därefter buss eller taxi till Skavsta.

Resandevolymer och resandeströmmar i nuläget

Det saknas sammanhållen statistik över resandet med samtliga färdmedel i det aktuella utredningsområdet. Regionförbundet i Sörmland genomförde år 2005 en resandeundersökning av kollektivtrafiken i Södermanland. Av allt resande med kollektivtrafik i Södermanland utgör tågresandet 33 procent.

Tabell 2.2.1. Trafikering och restid 2007, direktresor vardagar		
Reserelation	Restid (minuter)	Antal turer (vardagar)
Järna-Stockholms C (1 byte)	44-67	Ca 25
Järna-Norrköping C (minst 1 byte)	107-127	Ca 20
Vagnhärad-Stockholms C	39-43	13
Vagnhärad-Norrköping C	61-69	10
Nyköping-Stockholms C	62-66	12
Nyköping-Norrköping C	38-42	15
Skavsta-Stockholms C (flygbuss)	Ca 80	33
Skavsta-Norrköping C (flygbuss)	Ca 50	6
Krokek-Stockholms C	86-91	10

källa: www.sj.se och www.flygbussarna.se



Karta 2.2.1 Befintliga banor.

År 2020 och 2030

År 2020 beräknas Ostlänken vara färdigbyggd och hela Götalandsbanan 2030.

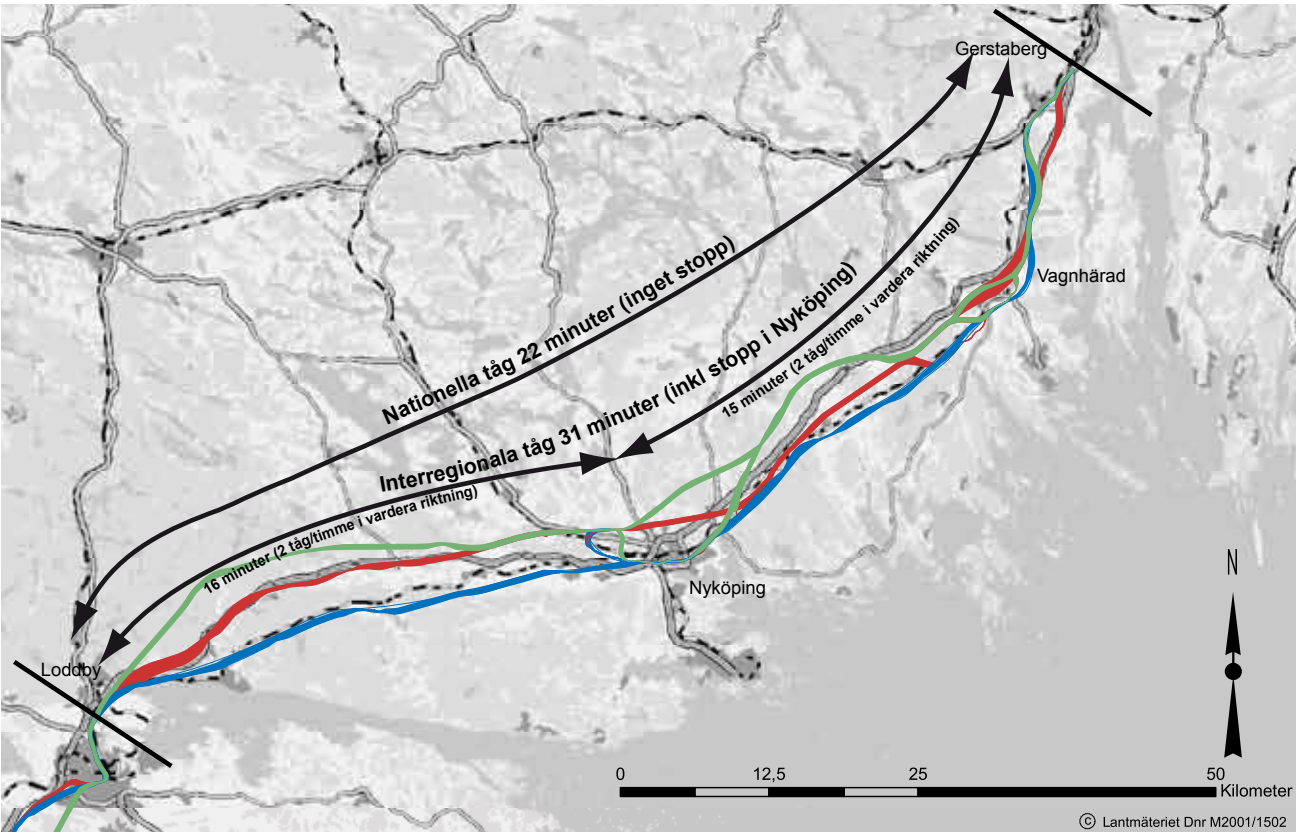
Trafikering och resande beskrivs även i *Gemensam del kapitel 4.4*.

Målet för restid på Götalandsbanan är att sträckan Stockholm – Göteborg inklusive två stopp på vägen ska kunna klaras på 2 timmar och 15 minuter. Målet

är vidare att det ska finnas kapacitet på spåren till ett höghastighetståg varje timme i vardera riktningen med möjlighet till ytterligare förtätning under högtrafik samt interregional tågtrafik med tätare uppehåll varje halvtimme. Utifrån detta övergripande mål har restidsmål för sträckan Gerstabergr-Loddbyr brutits ut. Det ska ta högst 22 minuter för genomgående höghastighetståg och högst 31 minuter för stoppande interregionala tåg på sträckan Gerstabergr-Loddbyr. Se även tabell 2.2.2 och karta 2.2.2.

- Ett **höghastighetståg** planeras gå över 250 km/tim. Ostlänken planeras i järnvägsutredningen för 320 km/tim.
- Framtidens **interregionaltåg** är snabbare än dagens snabbtåg – upp till 250 km/tim.
- Dagens **snabbtåg** går upp till 200 km/tim. Dagens moderna interregionaltåg och regionaltåg kan gå i 200 km/tim där banan tillåter det.

Tabell 2.2.2 Banverkets måltal för höghastighetståg och interregionala tåg		
Direktförbindelser	Restid	Turtäthet
Stockholm–Göteborg	2 tim 15 min	1 tåg/tim (tätare morgon och kväll)
Stockholm–Nyköping	40 min	2 tåg/tim
Linköping–Nyköping	40 min	2 tåg/tim
Stockholm–Norrköping	1 tim	2 tåg/tim



Karta 2.2.2 Nedbrutna måltal för sträckan Gerstabergr-Loddbyr.

Analysen av marknadsförutsättningar visar att resandeunderlaget inte är tillräckligt stort för att motivera ett tågstopp med Ostlänkens höghastighetståg på sträckan mellan Järna och Norrköping. Analysen visar också att resandeunderlaget inte är tillräckligt stort för att motivera ett tågstopp med interregionala eller regionala tåg på Ostlänken i Järna, Hölö, Åby och Krokek. För Ostlänken som samhällsbyggnads- och regionförstoringsprojekt är det viktigt att orter i närområdet har goda kollektiva förbindelser till bytespunkter på Ostlänken. Frågan om lokaltågstationernas framtida utveckling bör därför fortsätta utredas av regionala- och kommunala organ.

Trafikering med Ostlänken

Ostlänken och Götalandsbanan planeras för att kunna trafikeras av tre tågtyper för persontrafik:

- Höghastighetståg mellan storstadsområdena med ett fåtal stopp. Dessa antas börja trafikera först med Götalandsbanan i drift.
- Interregionaltåg som även trafikerar andra banor i järnvägsnätet och gör uppehåll i kommunhuvudorter
- Regionala tåg som även stannar i andra tätorter förutom kommunhuvudorter.

Se vidare *Gemensam del kapitel 4.3 och 4.4*.

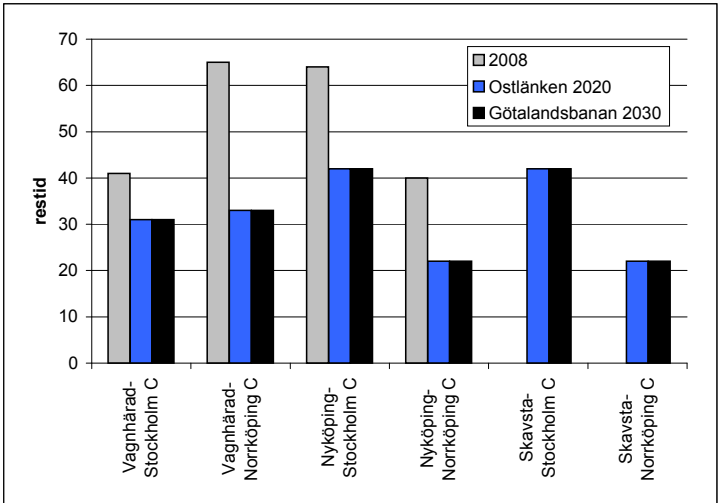
På sträckan Järna – Norrköping finns ett stort antal tänkbara trafikeringslösningar med interregionaltåg och regionaltåg. I kapacitetsanalyserna och trafikprognoserna har antagits en trafikeringslösning som uppfyller Ostlänkens ändamål.

I prognoserna antas att vid Vagnhärad bytespunkt stannar ett interregionalt tåg i halvtimmen i vardera riktningen. Vagnhärad förbinds norrut med Södertälje Syd, Flemingsberg och Stockholms central och söderut med Nyköping, Norrköping och Linköping.

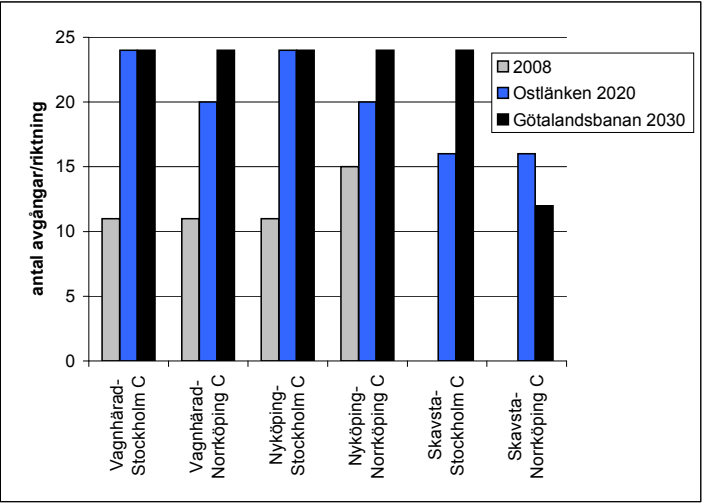
I Nyköpings tätort stannar tågen två gånger per timme i vardera riktningen. Ett av de norrgående tågen går vidare från Stockholm till Gävle via Arlanda och Uppsala. Ett av de södergående tågen går mot Näsby. Det andra går till Jönköping och vidare mot Göteborg. Boende i Nyköping kan således på sikt välja mellan att resa direkt med interregionala tåg till Göteborg eller ta ett interregionalt tåg till Norrköping och därefter byta till ett höghastighetståg till Göteborg.

Från Skavsta avgår två interregionala tåg per timme under högtrafik, totalt 16 tåg per dygn och riktning. Tågen norrut gör uppehåll vid Södertälje Syd och Flemingsberg innan de når Stockholm C. Tågen söderut stannar i Norrköping och Linköping.

I den föreslagna trafikeringen för Ostlänken ingår fem lättgodståg per dag. Antalet godståg beräknas att vara oförändrad när hela Götalandsbanan är färdigbyggd.



Figur 2.2.1 Restider med tåg 2008, med Ostlänken 2020 samt med Götalandsbanan 2030. Källa: Riktlinjer för trafik, fordon och banstandard, Besluts PM.



Figur 2.2.2 Antal avgångar med tåg per dag och riktning 2008, med Ostlänken 2020 samt med Götalandsbanan 2030. Källa: Riktlinjer för trafik, fordon och banstandard, Besluts PM.

Resandevolym med Ostlänken och Götalandsbanan

Orterna längs Ostlänken beräknas få en högre befolkningsökning jämfört med genomsnittet för Sverige. Tillsammans med den förbättrade tillgängligheten med tåg är detta huvudorsaken till att prognoserna för Ostlänken och Götalandsbanan visar en kraftig ökning av efterfrågan på tågresor. I figur 2.2.1-2 visas den förbättrade tillgängligheten i form av ökad turtäthet och kortare restider.

I nuläget går den långväga trafiken i relationen Stockholm-Göteborg eller Stockholm-Malmö via Katrineholm på Västra och Södra stambanan. Bygandet av Götalandsbanan med Ostlänken medför att den långväga trafiken flyttas. På sträckan Järna-Katrineholm och Katrineholm-Norrköping sker därför en minskning av den långväga persontrafiken, mellan år 2020 och 2030 då Götalandsbanan är färdigbyggd.

Då tillgängligheten till målpunkter längre bort förbättras blir det mer attraktivt att resa längre sträckor för arbete eller fritid. Detta syns i trafikprognoserna då andelen regionala resor går ner när hela Götalandsbanan är färdigbyggd.

Resandet med höghastighetståg på sträckan beräknas till 3,3 miljoner resor per år med Ostlänken år 2020 och ökar till 7,1 miljoner med hela Götalandsbanan år 2030.

På kartorna 2.2.3-4 redovisas prognoser för antal resande med järnvägsnätet med Ostlänken och Götalandsbanan utbyggd. Siffrorna anger 1000-tal resenärer under ett helt år och är totala siffror för antal passagerare på de olika delsträckorna. Även antal resenärer på Södra och Västra stambanan redovisas.

Vagnhärad

Resandeströmmarna till och från Vagnhärad är större mot Stockholm, jämfört med söderut. Antalet på- och avstigande i Vagnhärad ökar i lägre takt än i

exempelvis Nyköping. Detta beror på att restidsförkortningen mellan Vagnhärad och Stockholm är relativt sett lägre än från övriga orter. Antalet på- och avstigande i Vagnhärad beräknas till 0,4 miljoner år 2020 och beräknas öka med ca 15 procent när hela Götalandsbanan är färdigbyggd år 2030.

Nyköping

Vid Nyköping C beräknas ca 2 miljoner på- och avstigande passagerare år 2020. Majoriteten av resorna är regionalt resande, d.v.s. de är kortare än 10 mil. Två tredjedelar av tågresorna är arbets- eller tjänsteresor. När hela Götalandsbanan är klar beräknas resandet ha ökat till 2,9 miljoner på- och avstigande.

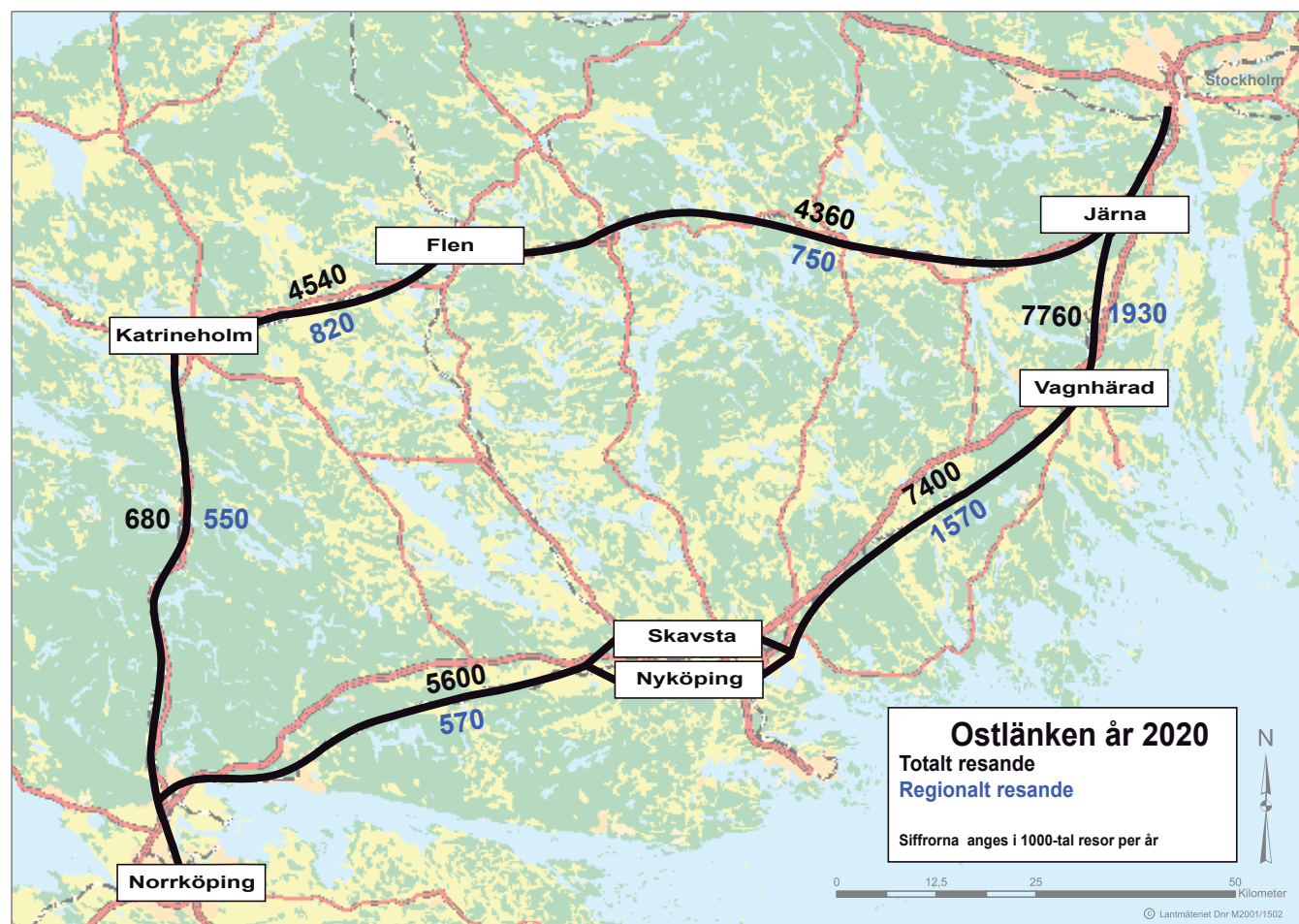
Skavsta

Det framtida resandeunderlaget vid bytespunkt Skavsta kommer i huvudsak att bestå av flygresenärer och personer som arbetar på eller besöker flyg-

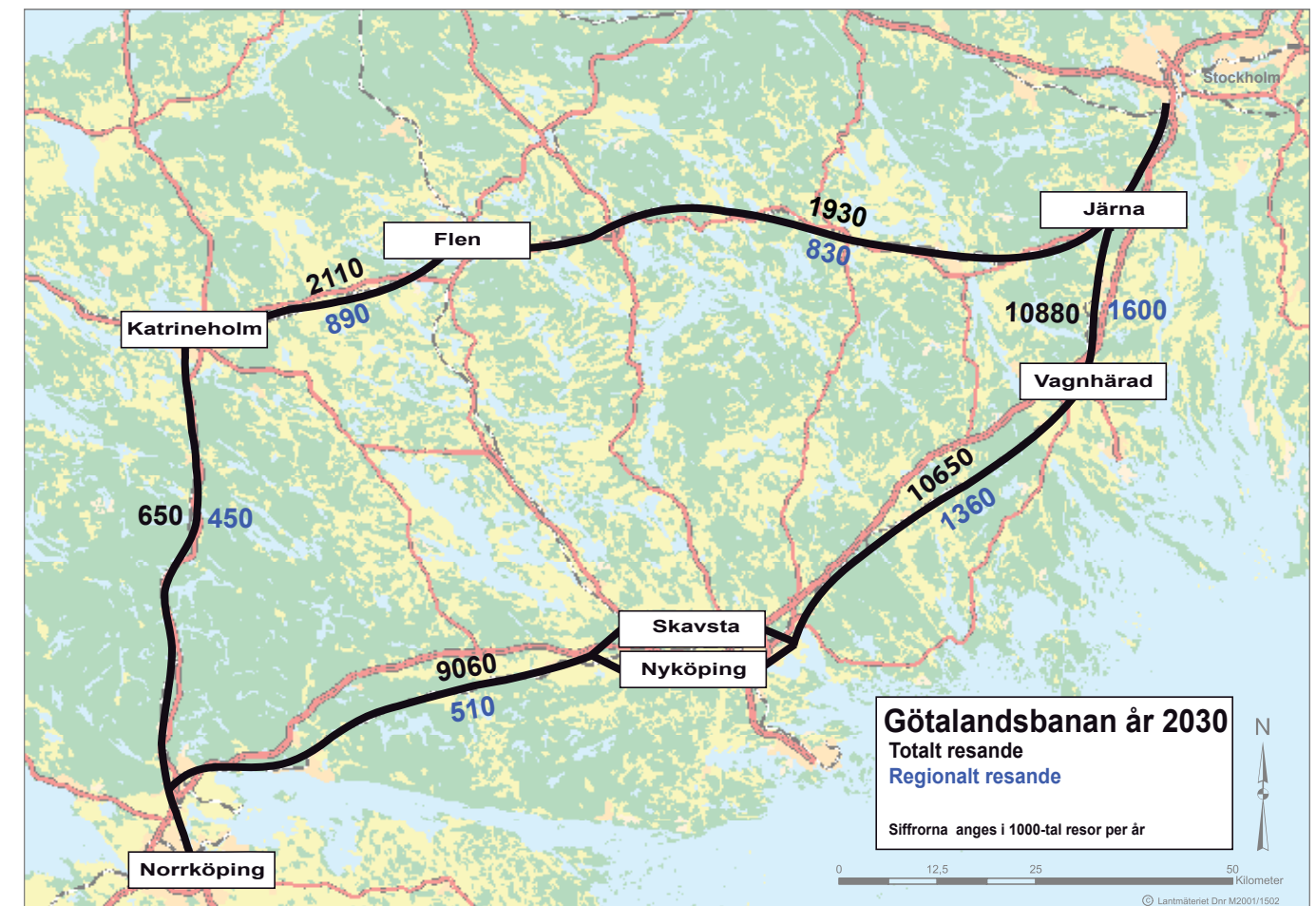
platsen eller verksamhetsområdet vid flygplatsen. En bedömning av resandeunderlaget i ett 2030-perspektiv är förenat med stora osäkerheter. Enligt senaste prognos (2007) i dialog Luftfartsstyrelsen beräknas antalet flygpassagerare på Skavsta vara 4,3 miljoner år 2020.

En kraftig nedgång på flygmarknaden medför inte enbart en minskning av efterfrågan på flygresor till och från Skavsta utan även sannolikt att verksamhetsområdet vid Skavsta inte utvecklas i den takt som i dagsläget planeras.

I utredningen antas att 40 procent av alla flygresenärer väljer att åka tåg till och från Skavsta, vilket motsvarar 1,7 miljoner på- och avstigande flygresenärer år 2020. Skavsta kommer sannolikt att trafikeras även med flygbussar år 2020 och flygbussen kommer både vara ett komplement till Ostlänkens tåg och ett konkurrerande färdmedel. Antagandet om en marknadsandel för tåget är osäkert.



Karta 2.2.3 Prognos över framtida resande med Ostlänken utbyggd år 2020, 1000-tal resenärer per år.
Källa: Banverket (Kartillustration Sweco).



Karta 2.2.4 Prognos över framtida resande med Götalandsbanan utbyggd år 2030, 1000-tal resenärer per år.
Källa: Banverket (Kartillustration Sweco).

