

Debatt om Ostlänken Hörsalen, Norrköping 26 augusti 2026



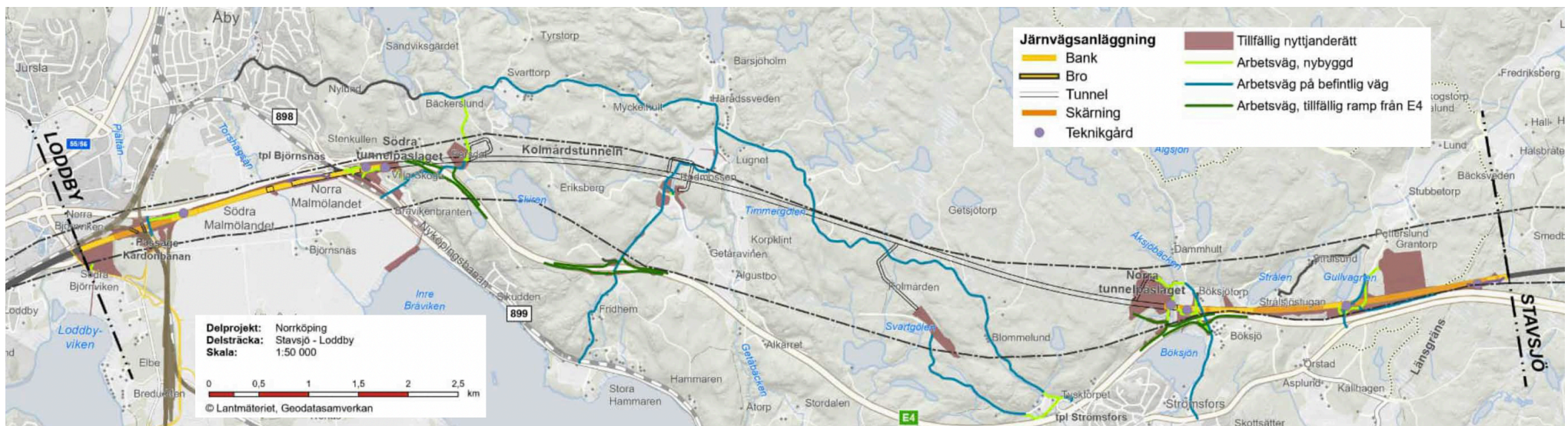
Arrangör:
ostlanken.info
– del av Föreningen Bevara
Kolmårdsskogen

***Debatten om Ostlänken
handlar inte bara om järnväg
och två spår.***

***Den handlar också om
prioriteringar, samhälls-
ekonomi, säkerhet, demokrati
och människors vardag.***

***Vi använder Trafikverkets
och andra myndigheters egna
dokument samt regeringens
egna kriterier som grund i
vår argumentation.***

Detta är Ostlänken – sträckan genom Kolmårdens branter...



... där det finns många problem som Trafikverket ännu inte löst! – Ekonomin, Kolmårdens vatten, berg- och jordmassor, trafiken, människors hälsa!

Sedan förra debatten har en hel del hänt.

NT:s granskning visar att Trafikverket och Nodra själva har identifierat allvarliga konsekvenser, samtidigt som de offentligt uttrycker relativt stor trygghet.

Slutorden vid debatten 20 maj 2026, Sophia Jarl (ordagrant):

– Tror ni, att om vi skulle börja om idag. Om vi skulle börja om med att planera för järnväg. Skulle vi ha gjort på samma sätt då som de beslut som ligger just nu? Ja eller nej?

- Skulle ni föreslå att vi gör på samma sätt som de besluten som ligger nu?***
- Nu blir det svårt, men vi vill veta.***
- De besluten som ligger nu, hade vi gjort på samma sätt om vi hade börjat om?***



Byter spår. Samtliga politiker, även de som vill ha Ostlänken, anser att projektet inte hade planerats på samma sätt om det hade påbörjats idag. Foto: Christian Ströberg

Samtliga på podiet visade ”rött kort”, dvs Nej!

– Vad skönt att vi kunde låsa upp den här situationen lite grann avslutningsvis.

Vi börjar nya debatten här!



**"Vi kommer inte att
kunna rena det."**

***Johan Andreasson, Nodra
(om MDA från tunnelbygget)***

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**"De har lika farliga
egenskaper som
akrylamid."**

***Hans von Stedingk, Kemikalieinspektionen
(om MDA från tunnelbygget)***

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**"Man får räkna med
att lite MDA
kommer att hamna
i vattnet."**

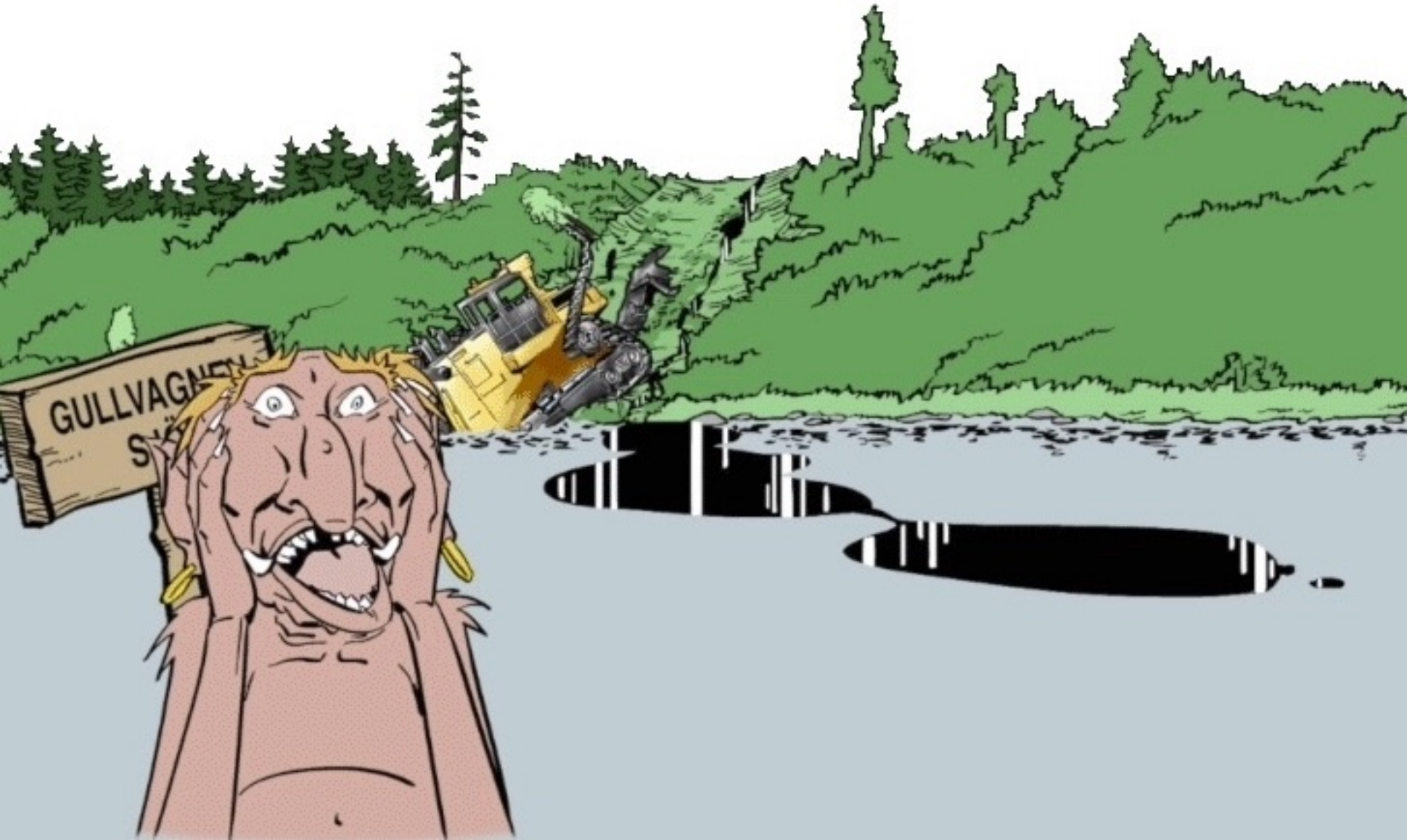
Hans von Stedingk, Kemikalieinspektionen

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

"Nodra har idag inget fungerande system för att hålla människor med vatten under en längre tid..."

(riskworkshop mellan Nodra och Trafikverket)

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026



**"Det enda nuvarande
alternativet är att
ställa ut vattentankar
med färskvatten."**

***(riskworkshop mellan Nodra och
Trafikverket)***

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

"Det är märkligt att ta
vatten som kan
innehålla klor och
pumpa ut i bäckarna."

*Simon Karlsson, limnolog, Norrköpings
kommun*

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**"Den enskilt största
risken i det här
området är
förändringen av kemin."**

***Simon Karlsson, limnolog, Norrköpings
kommun***

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**"Om Skiren skadas
är det en katastrof.
Då måste vi kunna
stoppa bygget."**

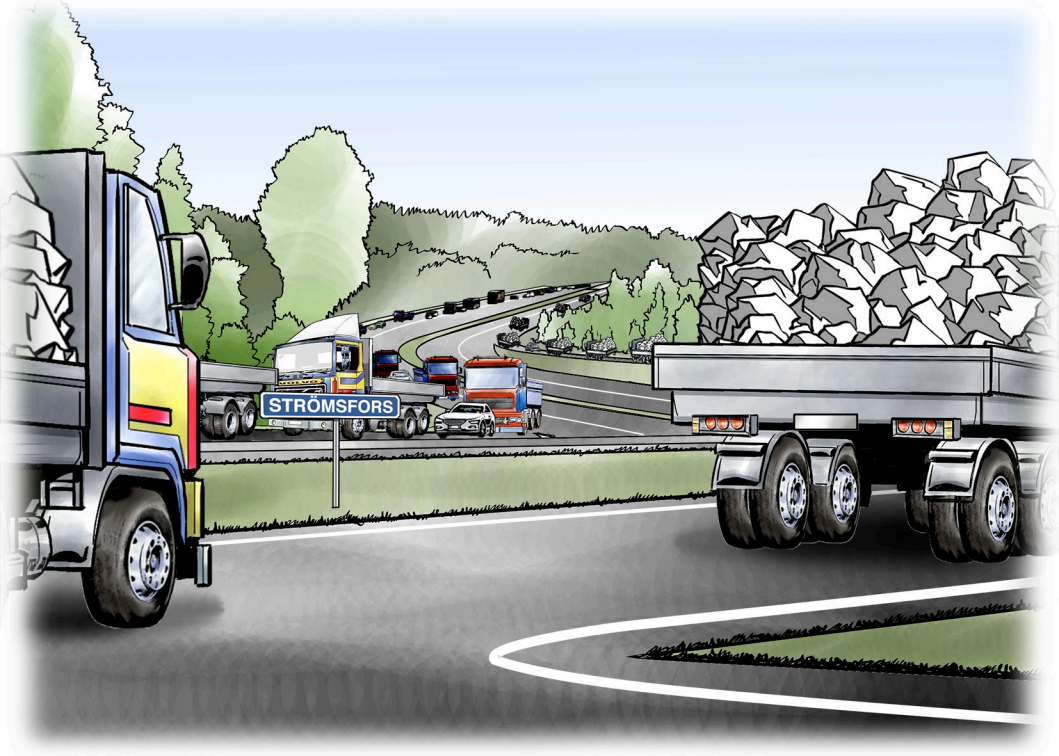
Robert Nordman (MP)

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**"Vi behöver Ostlänken,
men vi måste vara
beredda att pausa om
något går fel."**

Robert Nordman (MP)

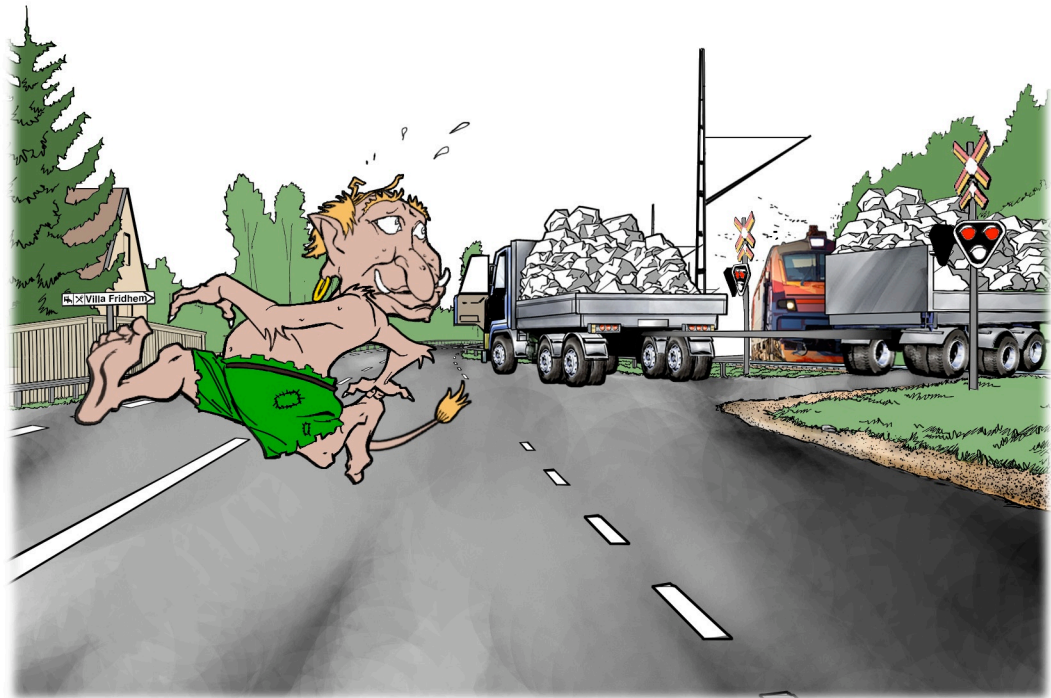
Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026



**"Trafikverket tar
varken frågor, oro
eller invändningar på
tillräckligt allvar."**

Hans Stigsson, politisk redaktör NT

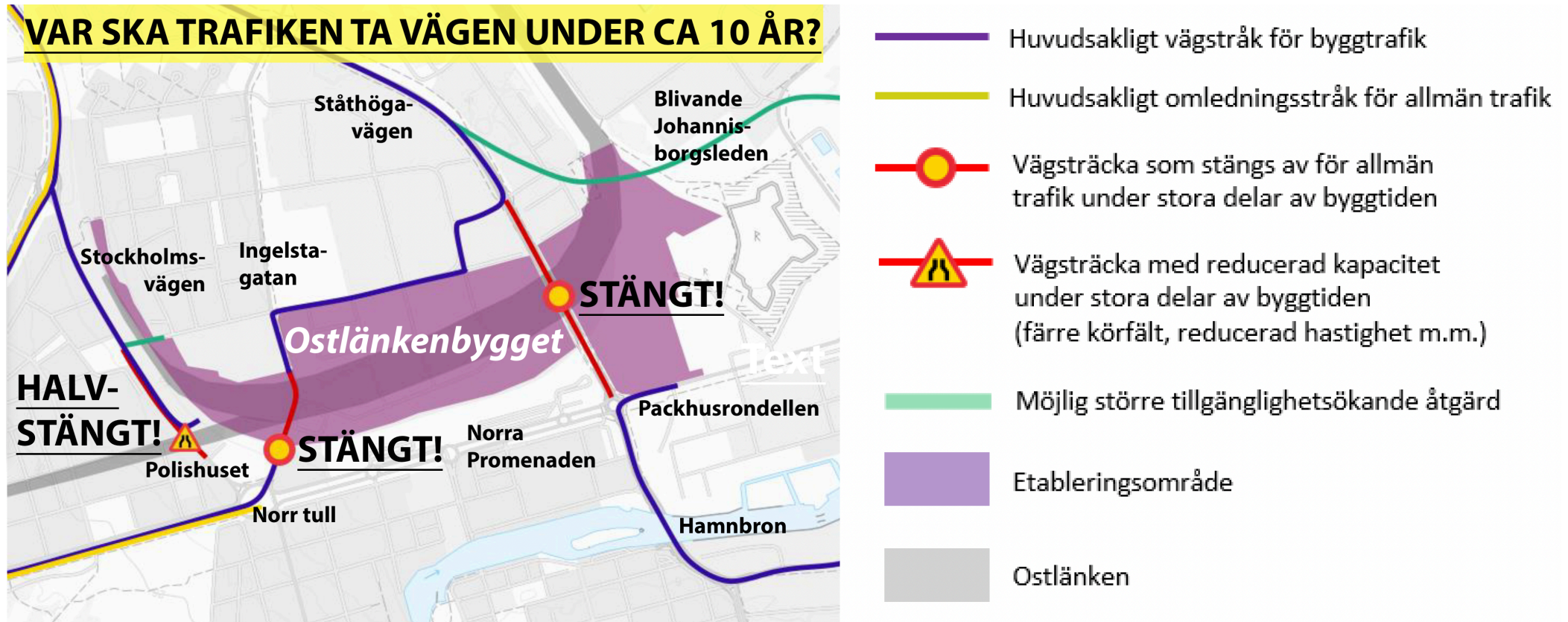
Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026



**"Invändningar
som ofta viftats
bort..."**

NT:s ledarkrönika

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026



Karta 5 – Översiktligt preliminärt etableringsområde vid byggnation av Ostlänken och ny centralstation.

**"Vi har världens mest
rigorösa miljö-
prövningsprocesser."**

Simon Johansson (M)

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**Om så är fallet,
– varför är då så
många myndig-
heter oense om
riskerna?**

**"Det finns
massor med
risker."**

Christian Widlund (C)

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

**"Vi ser inga
sådana risker."**

Nodra

Citat ur Norrköpings Tidningar, "NT granskar Ostlänken", juni 2026

... och ändå har Nodra och Trafikverket undertecknat en Beredskapsplan för Kolmårdens gundvattentäkt.



Datum
2026-06-04

Ärende
ABV2026/0417

sida 1 av 3

Beredskapsplan för incident som påverkar Nodras vattentäkt i Stubbetorp-Halsbråten

Denna beredskapsplan syftar till att säkerställa att det finns en tryggad dricksvattenförsörjning för området kring Kolmården vid incident inom Trafikverkets entreprenad för delområde Stavsjö-Böksjö som påverkar de kommunala vattentäkterna i Stubbetorp-Halsbråten (hädanefters benämnd vattentäkten).

Föreningen Bevara Kolmårdsskogen har i yttrande till Mark-och miljödomstolen påpekat följande beträffande riskanalys, beredskapsplan och handlingsplan:

”Det bör inte vara tillräckligt att verksamhets-utövaren uppger att en handlingsplan kommer att tas fram senare. Om planen är en del av det system som ska säkerställa vattenförsörjningen vid en störning är den också en del av det underlag som behövs för att bedöma om verksamheten kan tillåtas.

Föreningen anser därför att domstolen bör förelägga Trafikverket att, innan målet avgörs, ge in den färdigställda handlingsplanen samt ge berörda parter möjlighet att yttra sig över denna.”

6 000 personer får sitt
dricksvatten från Nodras
grundvattentäkt norr om
sjön Gullvagnen

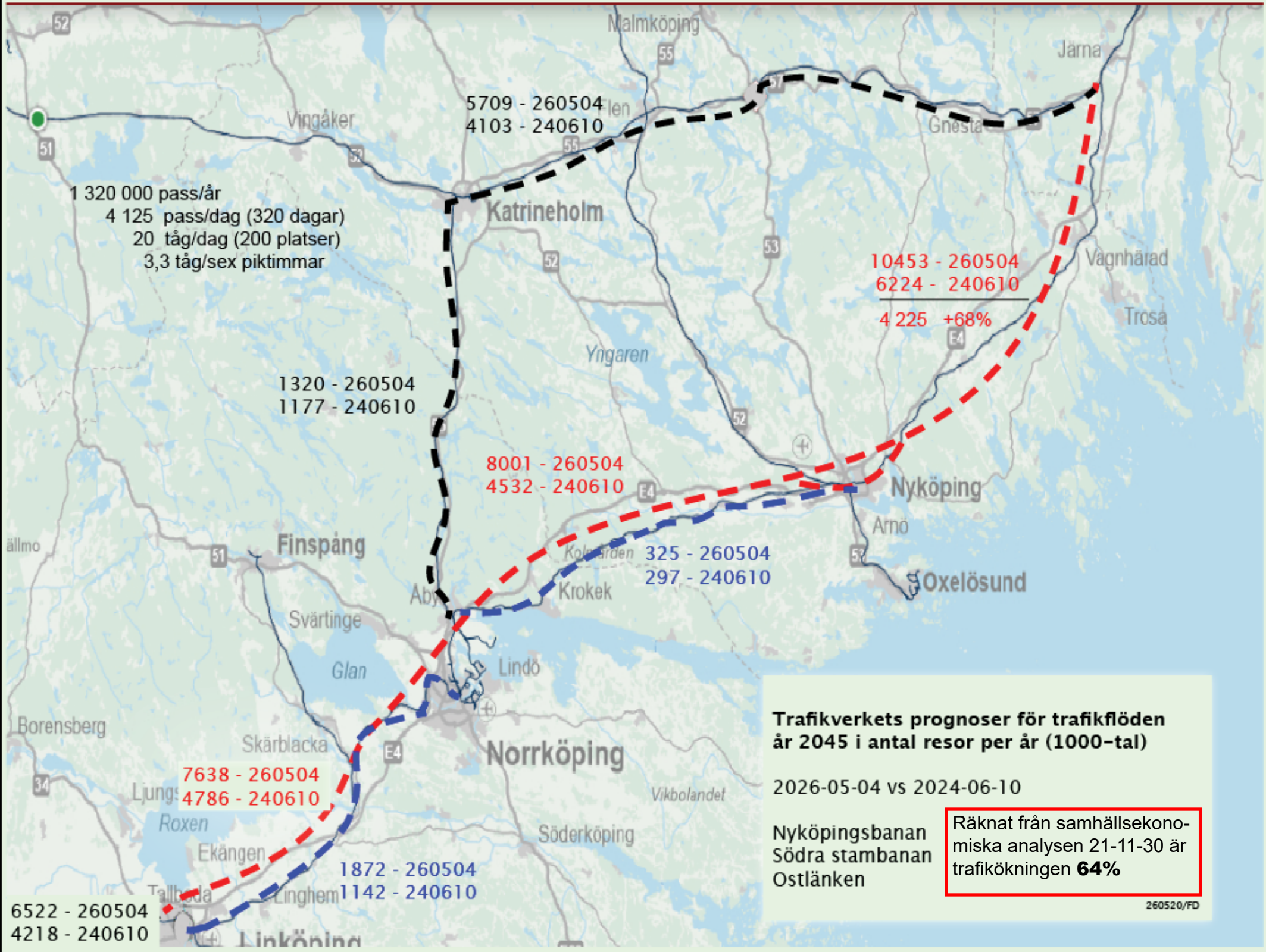


Värdefulla grundvatten

Tabell 8. Värdefulla grundvatten

Vattenförekomst	Kommun	Typ av förekomst	Vattenskyddsområde	HARO
Högby ¹	Mjölby	Grundvatten ³	Inrättat 2013	Motala Ström
Hallsbergsåsen, Godegårdsområdet ¹	Motala, Askersund	Grundvatten ³	Saknas (delvis skyddad i Askersunds kommun, 1997)	Motala Ström
Kisa-Bjærkeryd ¹	Kinda	Grundvatten ³	Inrättat 1976	Motala Ström
Asby ²	Ydre	Grundvatten ³	Inrättat 1983	Motala Ström
Malexander ²	Boxholm	Grundvatten ³	Inrättat 2018	Motala Ström
Norr om Sommen ²	Boxholm, Tranås	Grundvatten ³	Inrättat 1962	Motala Ström
Norra Vi ²	Ydre	Grundvatten ³	Saknas	Motala Ström
SE645629-150985 "Ören" ²	Älvیدaberg	Grundvatten ³	Inrättat 2013	Motala Ström/Storån
SE646147-153908 "Gusum" ²	Valdemarsvik	Grundvatten ⁴	Inrättat 1976	Söderköpingsån
SE647387-146759 "Mantorp" ²	Mjölby	Grundvatten ³	Saknas	Motala Ström
SE650305-154749 "Kvarsebo" ²	Norrköping	Grundvatten	Inrättat 2012	Kustområde Kilaån/Motala Ström)
SE650856-147239 "Tjällinge" ²	Motala	Grundvatten ⁴	Inrättat 1988	Motala Ström
SE651227-153217 "Halsbråten/Stubbetorp" ²	Norrköping	Grundvatten ³	Inrättat 2007	Kustområde Kilaån/Motala Ström
Svinhult ⁴	Ydre	Grundvatten	Saknas	Motala Ström
Vervein-Gullringen ²	Kinda, Vimmerby	Grundvatten ³	Saknas (delvis skyddad i Vimmerby, inrättat 1984)	Motala Ström
Ydreforsformationen	Kinda, Ydre, Vimmerby	Grundvatten ³	Saknas (delvis skyddad i Vimmerby, inrättat 1981)	Motala Ström
Österbymofältet	Ydre	Grundvatten ³	Inrättat 1965	Motala Ström

1. Vattenförekomster som pekades ut 2014 som regionalt viktiga utifrån tillgänglighet, kvalitet och kvantitet (möjlighet att försörja fler än 20 000 personer).
2. Utpåkade grundvattenförekomster av stort värde som nyttjas idag och bedöms kunna försörja mellan ca 3000 – 70 000 personer. Fetmarkerade grundvatten är förekomster som ligger i det övre spannet av försörjningsmöjligheter.
3. Grundvattenförekomster med förutsättningar att förstärkas genom konstgjord infiltration.
4. Grundvattenförekomster där förutsättningar för att förstärkas genom konstgjord infiltration finns i närheten.



Södermanlands län



Gamla banor får nytt liv

25.8.2026 10:17:57 | [Trafikverket](#) | Pressmeddelande

Trafikverket bygger två teststräckor på järnvägen mellan Arvidsjaur och Jörn och den nedlagda sträckan mellan Morjärv och Haparanda röjs fram. Två viktiga projekt för att för att stärka Sveriges motståndskraft i vardag, kris och krig.



Röjd del av järnvägen mellan Morjärv - Karungi - Haparanda. Foto: Trafikverket

Nyköpingsbanans historiska stationer

- Järna
- Hölö
- Norrvrå hållplats
- Vagnhärad
- Västerljung
- Lästringe
- Tystberga
- Svärta gård
- Sjösa
- Nyköpings östra
- Nyköpings central
- Enstaberga
- Jönåker
- Ålberga
- Stavsjö
- Krokek
- Porsgata hållplats
- Getå
- Åby
- Bråvalla hållplats



Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor



Översikt Ostlänken ny stambana Linköping-Järna, del av nya Stambanor för höghastighetståg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö

Nuläge och brister:

Södra och Västra stambanan är mycket hårt belastade och slitna. Det gäller i synnerhet på sträckorna Järna-Katrineholm och Norrköping-Linköping. Då banorna trafikerats av trafik med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre och kommer att förlängas ytterligare när tåg med korglutning (som möjliggör högre hastigheter i kurvor) tas ur drift. Punktligheten har länge varit mycket låg för snabbtågen och efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas. Under de senaste 10 åren har det inte varit möjligt att köra godståg söderut från Stockholm mellan kl 15 och 19. Dessutom är tiden knapp för underhåll i spår. Nyköpingsbanan (med enkelspår) mellan Åby och Järna som passerar Nyköping har brister där regional tågtrafik kan påverkas negativt. Det finns därför ett stort behov av ökad järnvägskapacitet i Östergötland och Södermanland både för person- och godstransporter.

<u>Banlängd (km):</u>	Södra- och Västra Stambanan via Katrineholm: ca 188 km Södra Stambanan via Nyköping: cirka 156 km
<u>Banstandard:</u>	Sträckningen Västra- och Södra Stambanan via Katrineholm är dubbelspårig elektrifierad järnväg med en största tillåtna hastighet mellan 200-250 km/h. Södra Stambanan sträckan Järna-Åby är enkelspårig elektrifierad järnväg med största tillåtna hastighet 160 km/h.
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Västra Stambanan via Katrineholm (Katrineholm-Flen): 107 persontåg/dygn (dimensionerande riktning), 16 godståg/dygn (dimensionerande riktning), Södra stambanan via Nyköping (Norrköping-Linköping): 95 persontåg/dygn (dimensionerande riktning), 8 godståg/dygn (dimensionerande riktning)
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	Västra Stambanan via Katrineholm (Katrineholm-Flen): 3 miljoner resor per år, 1 miljon ton per år, Södra stambanan via Nyköping (Norrköping-Linköping): 2 miljoner resor per år, 0,7 miljoner ton per år
<u>Annan anläggning dimension:</u>	Norrköpings godsbangård består av fem ankomst- och avgångsspår. Fyra av spåren klarar att ta emot 630 meter långa tåg, ett klarar 600 meter lång tåg. Bangården består även av tio rangerspår med en total längd på 3 900 meter med en längd på 170-480 meter för respektive spår. Godsbangården utgörs också av ett utdragsspår, ett flertal uppställningsspår, anslutning till industrispår samt förbigångsspår.
<u>Annan anläggning standard:</u>	Ankomst- och avgångsspåren är elektrifierade och signalreglerade. Industrispåren är ej elektrifierade.
<u>Annan anläggning trafik:</u>	Grovt kan trafiken delas in i två trafiktyper; godståg som ankommer och avgår mot olika destinationer i regionen och nationellt samt godståg som körs till och från de lokala industrispåren i Norrköping.

Åtgärdens syfte:

En ny järnväg, Ostlänken, mellan Järna och Linköping bidrar genom ökad tillgänglighet, kortare restider och smidigare arbetspendling till regionförstoring, regional utveckling och tillväxt. Den ger mer plats för godståg och regional persontrafik på Södra och Västra stambanan.

Aktuell sträcka är också en del av nya stambanor, vars syfte är att:

- tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv
- ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa
- genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling
- främja hållbara resor och transporter.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 88608,47 mnkr i prisnivå 2019-06

Nya stambanor för höghastighetståg föreslås enligt "Övergripande Systemutformning 3.1 (ÖSU 3.1)", se referens 1. Ostlänken mellan Linköping-Järna är en del av Nya stambanor. Ostlänken är 16 mil dubbelspårig järnväg med stationer i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping, Norrköping och Linköping samt en bibana till Nyköping. Den beslutade dragningen av järnvägen medför även en flytt av Norrköpings godsbangård samt en utbyggd infrastruktur för kraftförsörjning.

<u>Banlängd:</u>	ca 160 km
<u>Banstandard:</u>	Dubbelspår, högsta tillåtna hastighet 250 km/h
<u>Bantrafik (tåg per dygn):</u>	Bantrafik Linköping-Järna: 61-79 dubbelturer per dygn. Utöver det snabba regionaltåg.
<u>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</u>	7,1 miljoner resenärer/år

Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor

Övrigt

Regeringen beslutade den 16 april 2015 med stöd av 17 kapitlet 3 § miljöbalken att tillåtligheten av Ostlänken ska prövas enligt 17 kapitlet miljöbalken. Den 7 juni 2018 meddelade regeringen tillåtlighet. I samband med detta ärende har regeringen tagit beslut om korridor för Ostlänken. Linköpings centrala delar har inte ingått i tillåtighetsprövningen.

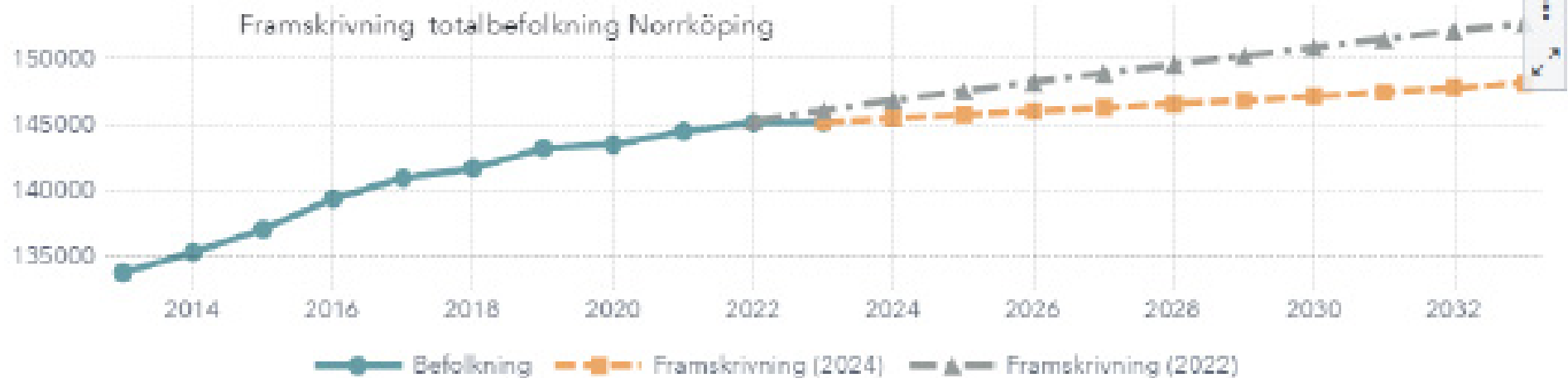
Då SEB:s framtagande har pågått parallellt med arbetet med kostnadsreducerande åtgärder och beslutet om åtgärderna först sker efter att SEB är klart så har hänsyn till dessa åtgärder och beslut inte kunnat göras.

I objektet Ostlänken ingår inte investeringskostnaden för icke linjebunden kraftförsörjning samt följd och kringinvesteringar för exempelvis depåer eller omloppsnära uppställningsspår.

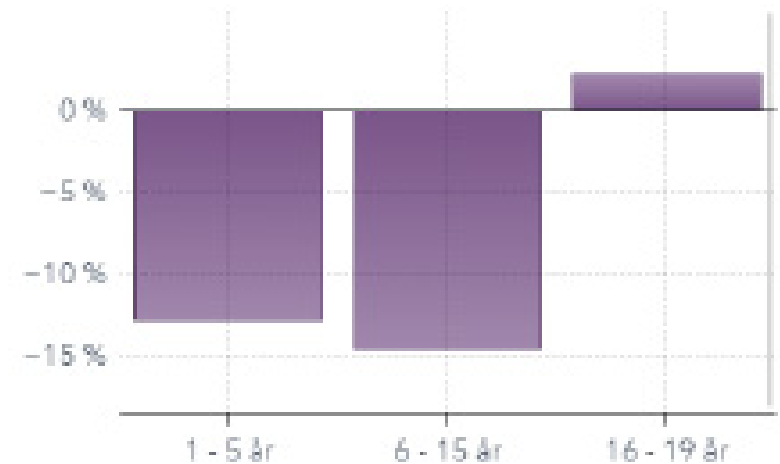
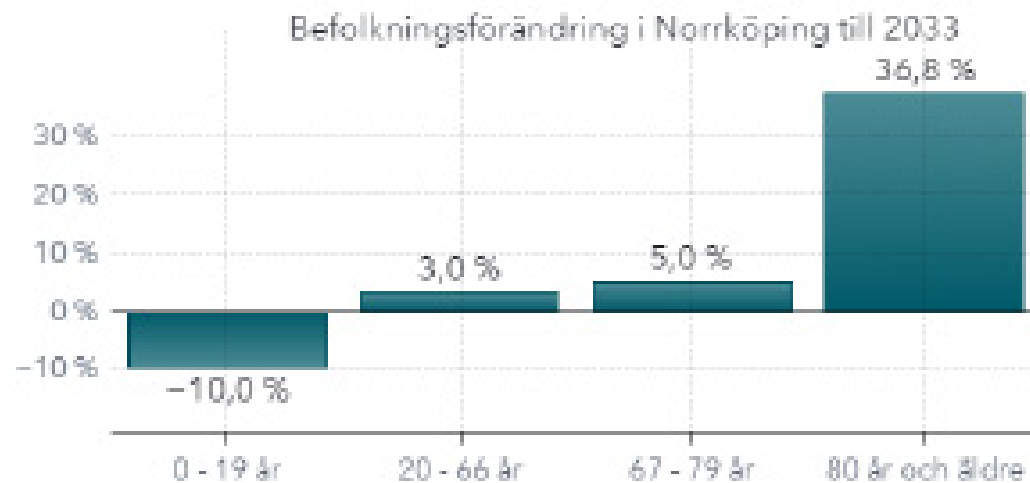
Stationen i Kolmården som Nyköpingsbanan passerar planeras att avvecklas i samband med Ostlänken.

Tillväxt och expansion?

Prognos befolkningstillväxt Norrköping 2024-2032

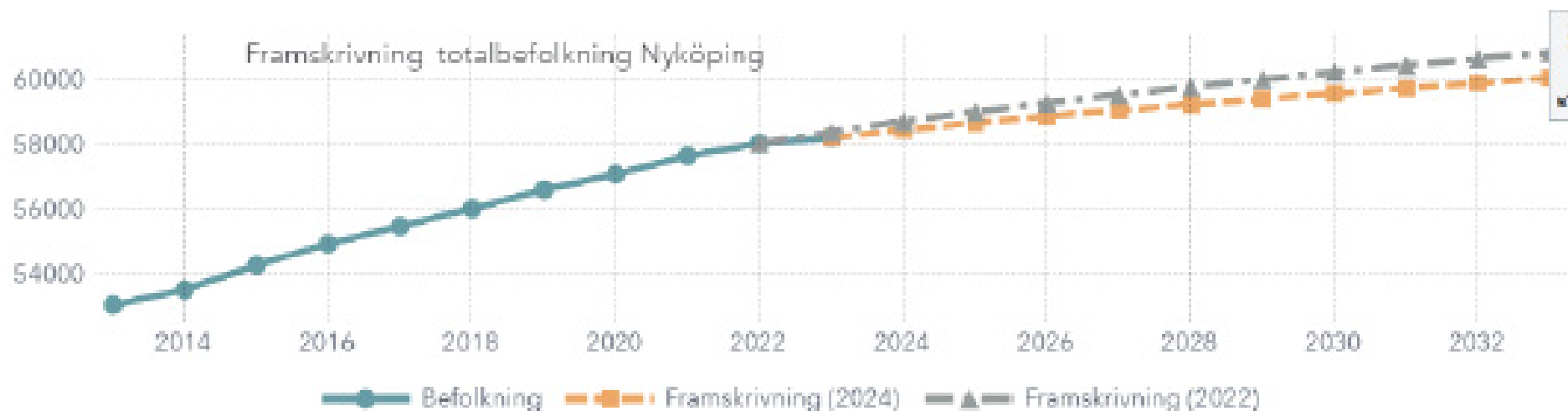


Källa: SCB

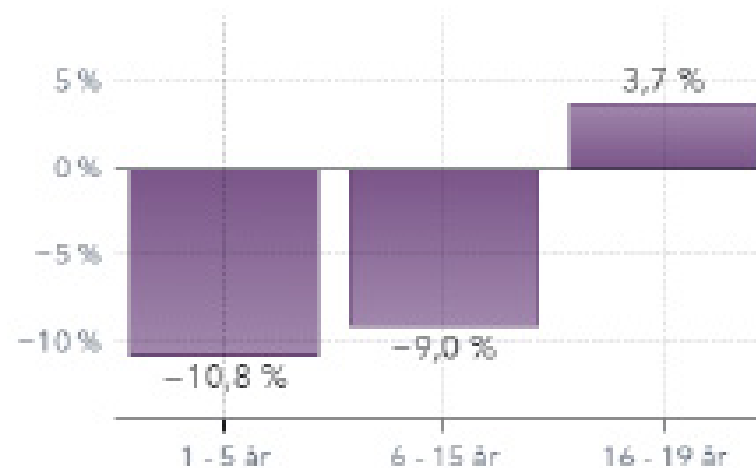
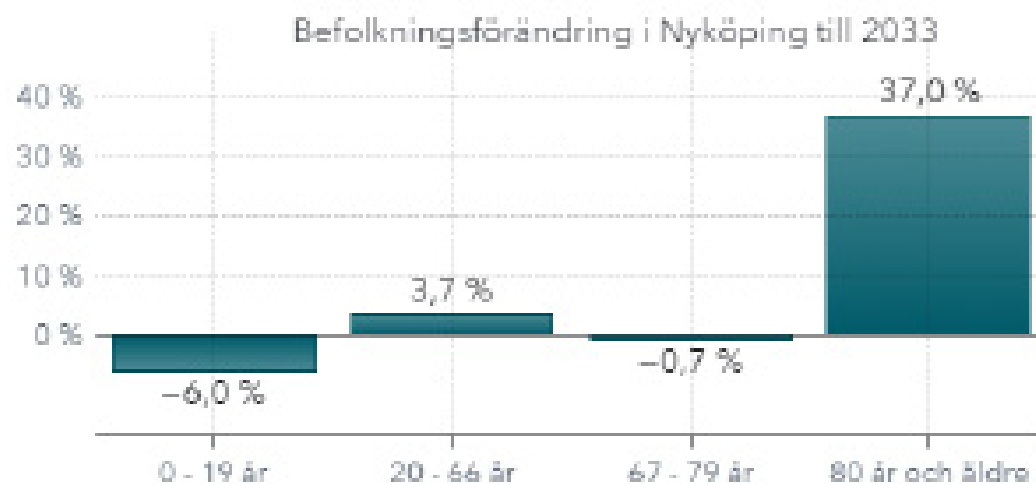


Källa: SCB

Prognos befolkningstillväxt Nyköping 2024-2032

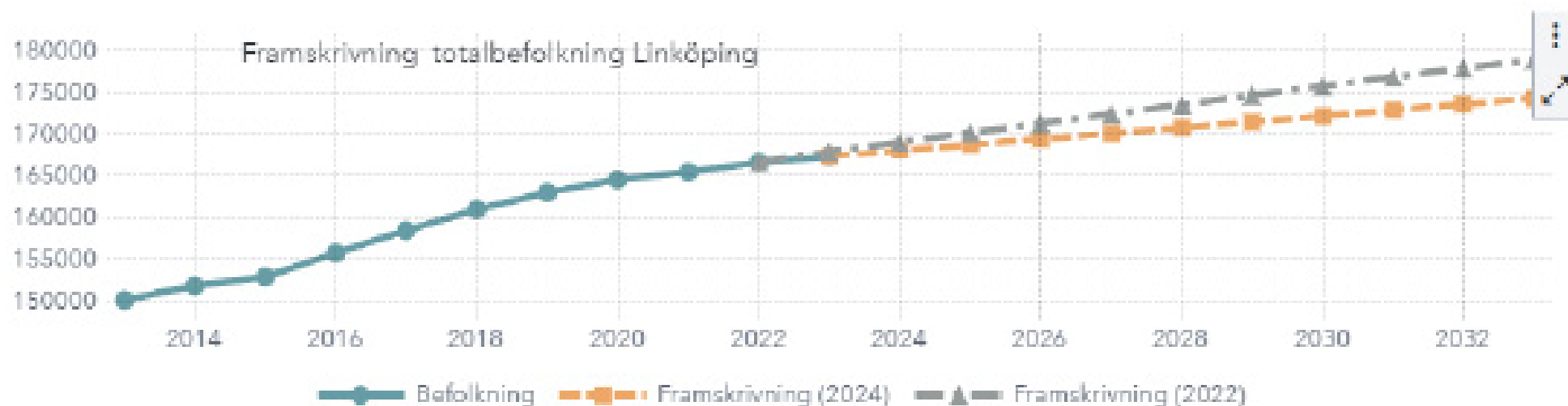


Källa: SCB

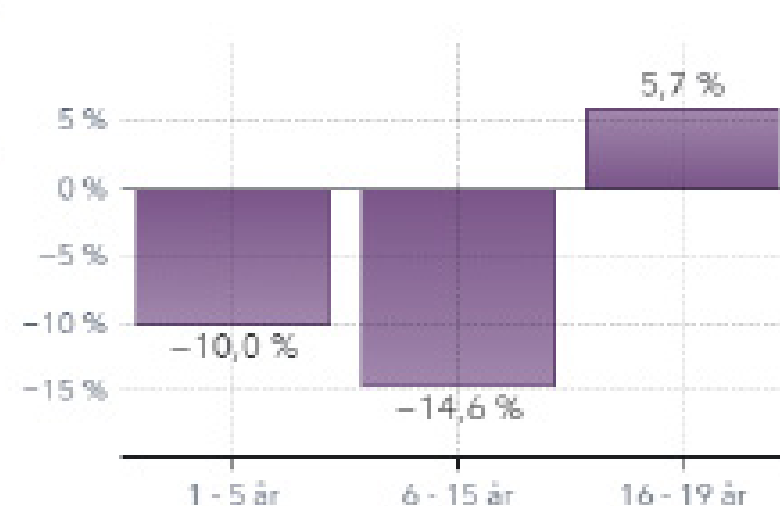
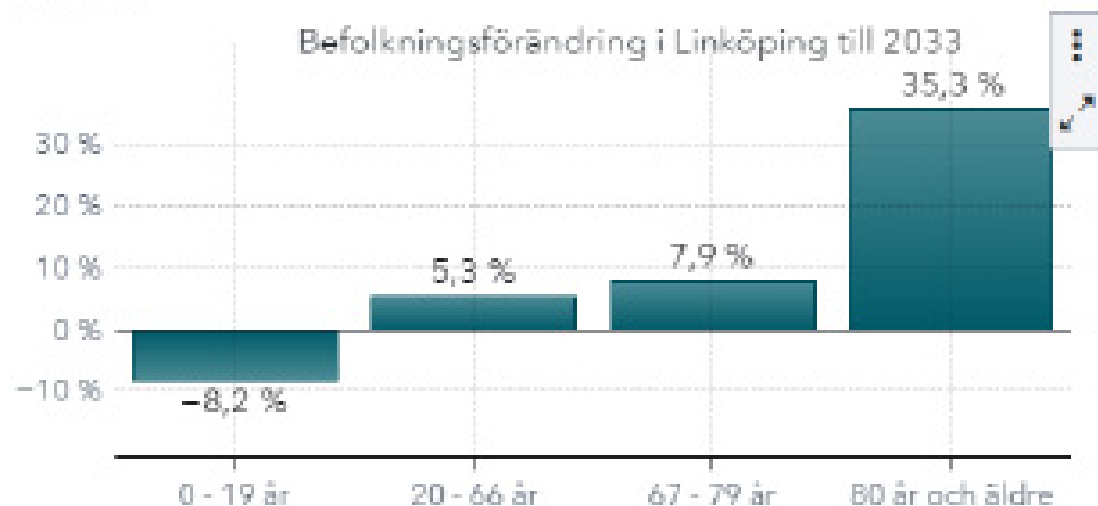


Källa: SCB

Prognos befolkningstillväxt Linköping 2024-2032



Källa: SCB

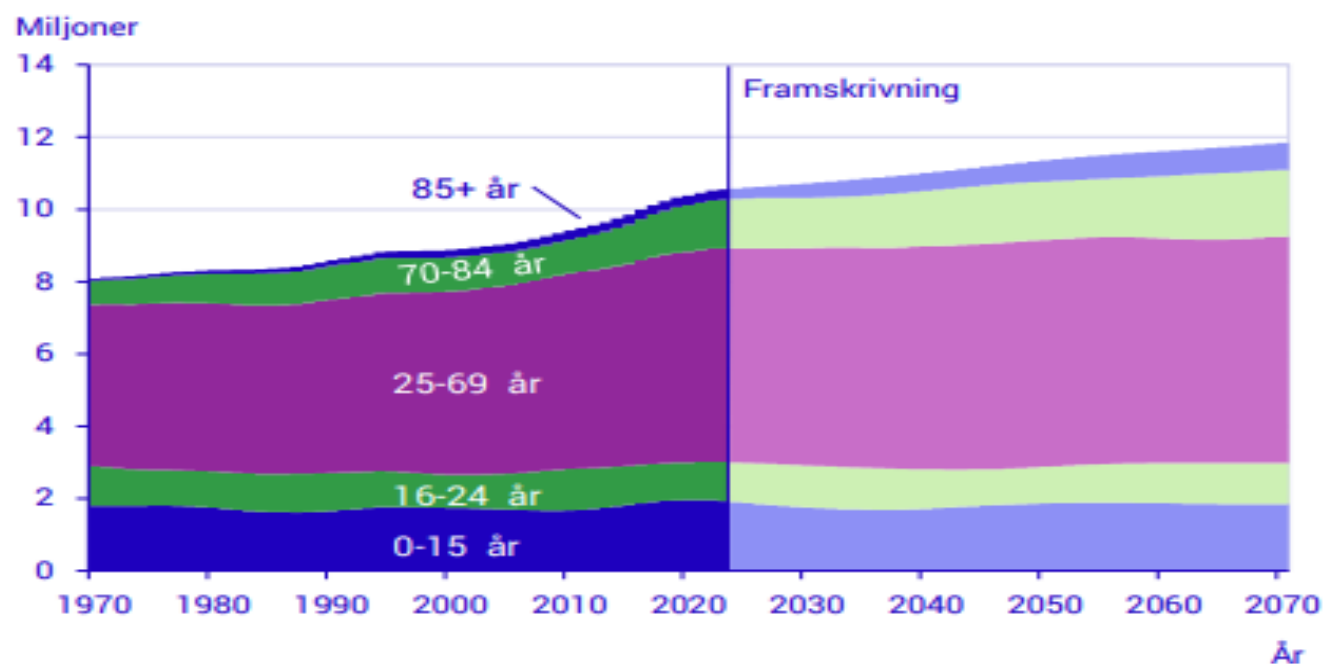


Källa: SCB

Befolkningsutveckling i hela landet till 2070

Sammanfattning av resultat, utvalda år

	1970	2023	2030	2070
Total befolkning, miljoner	8,1	10,5	10,7	11,8
Andel 0–15 år, procent	22,2	18,3	16,3	15,6
Andel 16–24 år, procent	13,6	10,2	10,8	9,5
Andel 25–69 år, procent	55,4	56,0	56,1	52,9
Andel 70–84 år, procent	8,0	12,8	12,9	15,6
Andel 85 år och äldre, procent	0,8	2,7	3,7	6,3
Andel män, procent	49,9	50,3	50,4	50,7
Andel utrikesfödda, procent	6,6	20,6	21,6	25,1



Svag befolkningstillväxt oroar

Norrköpings befolkningstillväxt har avtagit på senare år, och sedan 2024 har folkmängden minskat efter att ha ökat varje år under perioden 2001–2023. Under 2025 minskade befolkningen med 76 personer till 144 904 invånare, och prognoser för 2026–2035 visar på en fortsatt svag tillväxt som stabiliseras strax under 145 000 invånare.

Historiskt har tillväxten drivits nästan uteslutande av invandring, men den framtida utvecklingen påverkas av ett lägre invandringsöverskott och ett lågt barnafödande.

Samtidigt i Östergötlands län är befolkningen i stort sett oförändrad, med en marginell ökning på 83 personer jämfört med 2024, vilket skapar en kontrast till Norrköpings negativa utveckling.

Hur många kommer att ta tåget?

Beräknat antal tågresenärer 2040 och 2070 med utgångspunkt från SBC:s befolkningsprognos

Befolkning

Linköping

Norrköping

Nyköping

Trosa

Enligt SCB ökar Sveriges befolkning från 10,5 milj 2023 till 11,8 milj 2070. Det motsvarar 12,4 % ellet totalt **432 640** invånare i regionen.

	<u>1980</u>	<u>2024</u>	<u>2040</u>	<u>2025-70 SCB</u>
Linköping	112 600	168 035	179 100	
Norrköping	119 238	144 980	150 900	
Nyköping	47 262	58 344	61 200	
Trosa	8 752	14 927	18 000	
	287 852	386 286	409 200	432 640
		4 929 009,360		
		6 259 842		

År

Befolkning Linköping+Norrköping+Nyköping+Trosa

Ökning antal resor per person och dag %

Enkelresor i genomsnitt per person och år

	<u>2024</u>	<u>2040</u>	<u>2025-70 SCB</u>	
Befolkning Linköping+Norrköping+Nyköping+Trosa	386 286	409 200	432 640	
Ökning antal resor per person och dag %	0	0	0	
Enkelresor i genomsnitt per person och år	12,76	12,76	12,76	<u>TRVs prognos</u>

år 2045

Totalt antal resor per år

Antal resdagar

Procentuell ökning under 17 år och 45 år

Resor i genomsnitt per dag (200 dagar per år)

	4 929 009	5 221 392	5 520 490	10 453 000
Antal resdagar	200	200	200	
Procentuell ökning under 17 år och 45 år				
Resor i genomsnitt per dag (200 dagar per år)	24 645	26 107	27 602	

Ökning antal passagerare per dag från 2024 till 40-70

Extra tågavgångar per dag år 2024--2040 2070/2070

Totalt antal tågavgångar per dag med 300 pax

		1 462	2 957	
Extra tågavgångar per dag år 2024--2040 2070/2070		5	10	Antal Pax/tåg
				300
				168
Totalt antal tågavgångar per dag med 300 pax	82	87	92	

Mälartåg (X60) – Regionaltåg

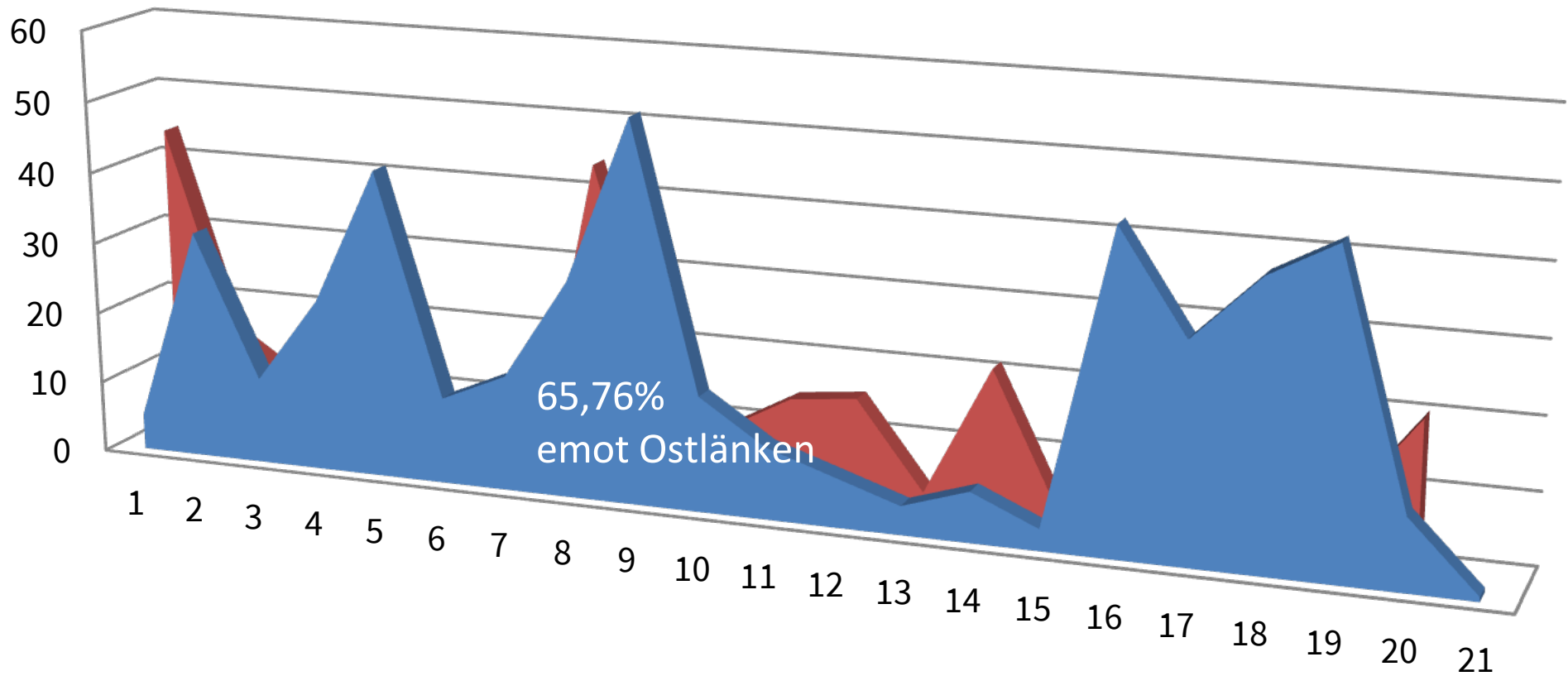
Dessa tåg går ofta som dubbelsatta enheter för högre kapacitet.

- **En enhet (kort tåg):** 374 sittplatser och cirka 530 ståplatser (totalt ca 904 passagerare).
- **Dubblat tåg (fullängd):** Två ihopkopplade enheter rymmer cirka 748 sittplatser och upp till 1 800 passagerare totalt.

Botniabanan, dvs. 19 mil järnväg mellan Kramfors - Umeå, kostade 16,8 miljarder kronor att bygga. Enligt Banverkets glädjekalkyl skulle antalet godståg vara mellan 18-20 stycken per dygn. Idag, fem år efter start, går det 1,5 tåg godståg per dygn. Nu planeras ytterligare en 27 mil lång utbyggnad från Umeå till Luleå, den s.k. Norrbotniabanan. Byggstart 2018. Beräknad nota för skattebetalarna ytterligare 30 miljarder.

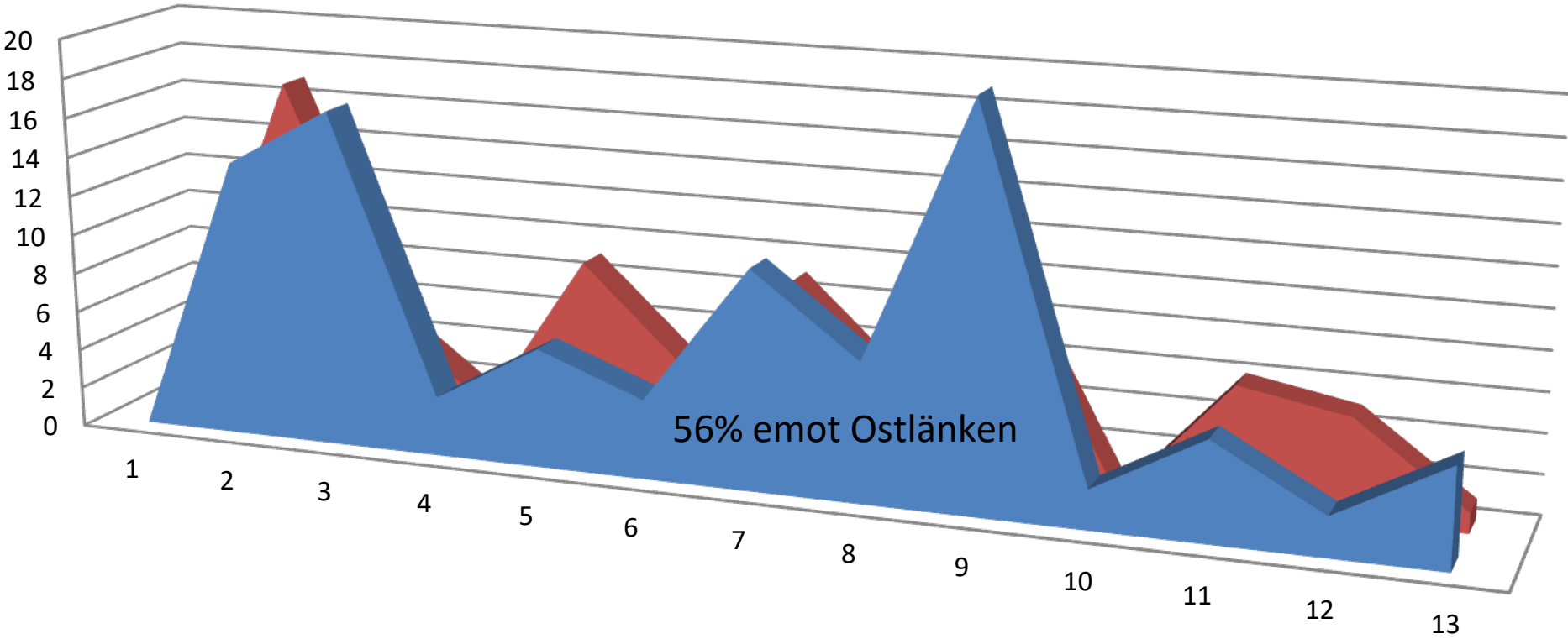
Vad säger opinionen?

Utfall artiklar Norrköpings Tidningar 230311--240312



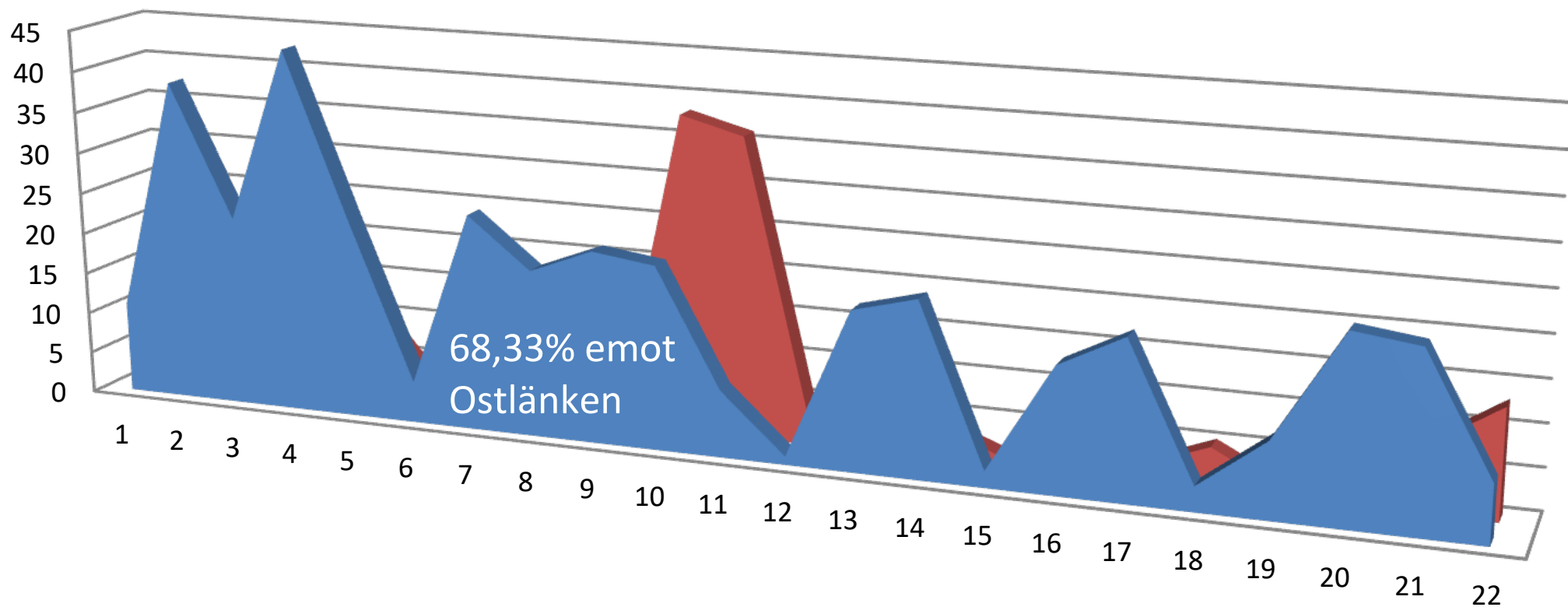
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Emot	5	32	12	24	43	12	16	30	53	16	10	7	4	7	3	44	30	39	44	10
För	44	15	9	9	9	9	2	44	13	9	14	15	3	21	2	13	2	10	8	20

Utfall artiklar Sörmlands Nyheter 221006--240205



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Emot	0	14	17	3	6	4	11	7	20	2	5	2	5
För	4	17	5	1	9	4	9	4	10	0	6	5	1

Utfall artiklar Östgöta Correspondenten 230311--230609



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
■ Emot	11	39	23	44	24	5	26	20	23	22	8	1	19	21	2	15	19	3	9	22	21
■ För	0	12	4	12	9	0	9	2	4	38	36	3	3	4	1	2	2	5	1	10	8

Alternativt förslag

Rusta Nyköpingsbanan till samma standard
men till halva kostnaden

Nyköpingsbanan - ett bättre och mer kostnadseffektivt alternativ till Ostlänken

Nyköpingsbanan

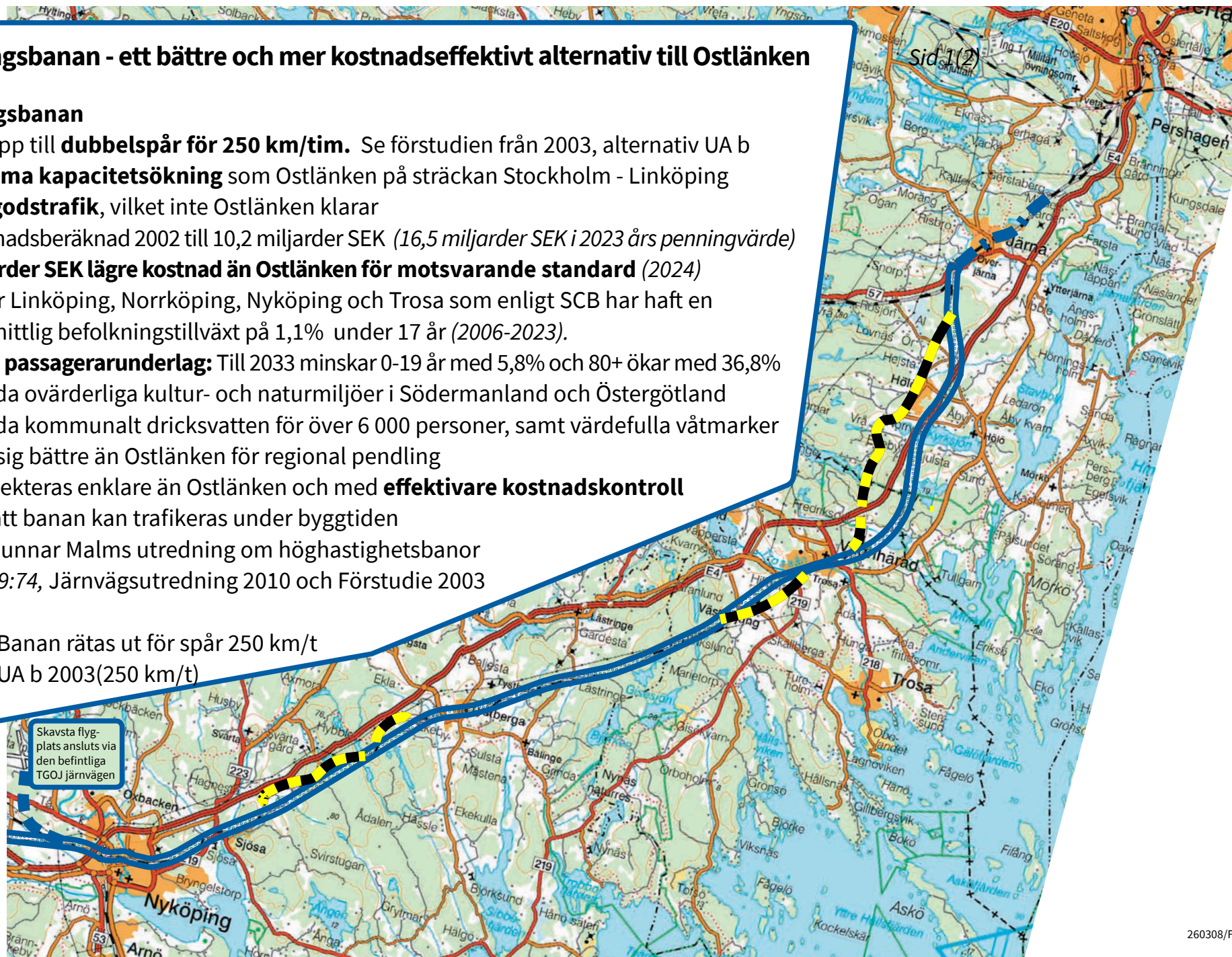
- rustas upp till **dubbelspår för 250 km/tim.** Se förstudien från 2003, alternativ UA b
- ger **samma kapacitetsökning** som Ostlänken på sträckan Stockholm - Linköping
- **kan ta godstrafik**, vilket inte Ostlänken klarar
- var kostnadsberäknad 2002 till 10,2 miljarder SEK (16,5 miljarder SEK i 2023 års penningvärde)
- **55 miljarder SEK lägre kostnad än Ostlänken för motsvarande standard (2024)**
- passerar Linköping, Norrköping, Nyköping och Trosa som enligt SCB har haft en genomsnittlig befolkningstillväxt på 1,1% under 17 år (2006-2023).
- **Vikande passagerarunderlag:** Till 2033 minskar 0-19 år med 5,8% och 80+ ökar med 36,8%
- kan rädda ovärderliga kultur- och naturmiljöer i Södermanland och Östergötland
- kan rädda kommunalt dricksvatten för över 6 000 personer, samt värdefulla våtmarker
- lämpar sig bättre än Ostlänken för regional pendling
- kan projekteras enklare än Ostlänken och med **effektivare kostnadskontroll**
- tillåter att banan kan trafikeras under byggtiden
- ingår i Gunnar Malms utredning om höghastighetsbanor
SOU 2009:74, Järnvägsutredning 2010 och Förstudie 2003

■ ■ ■ ■ ■ Banan rätas ut för spår 250 km/t

==== UA b 2003(250 km/t)

24-01-30/FD 0026-03-08

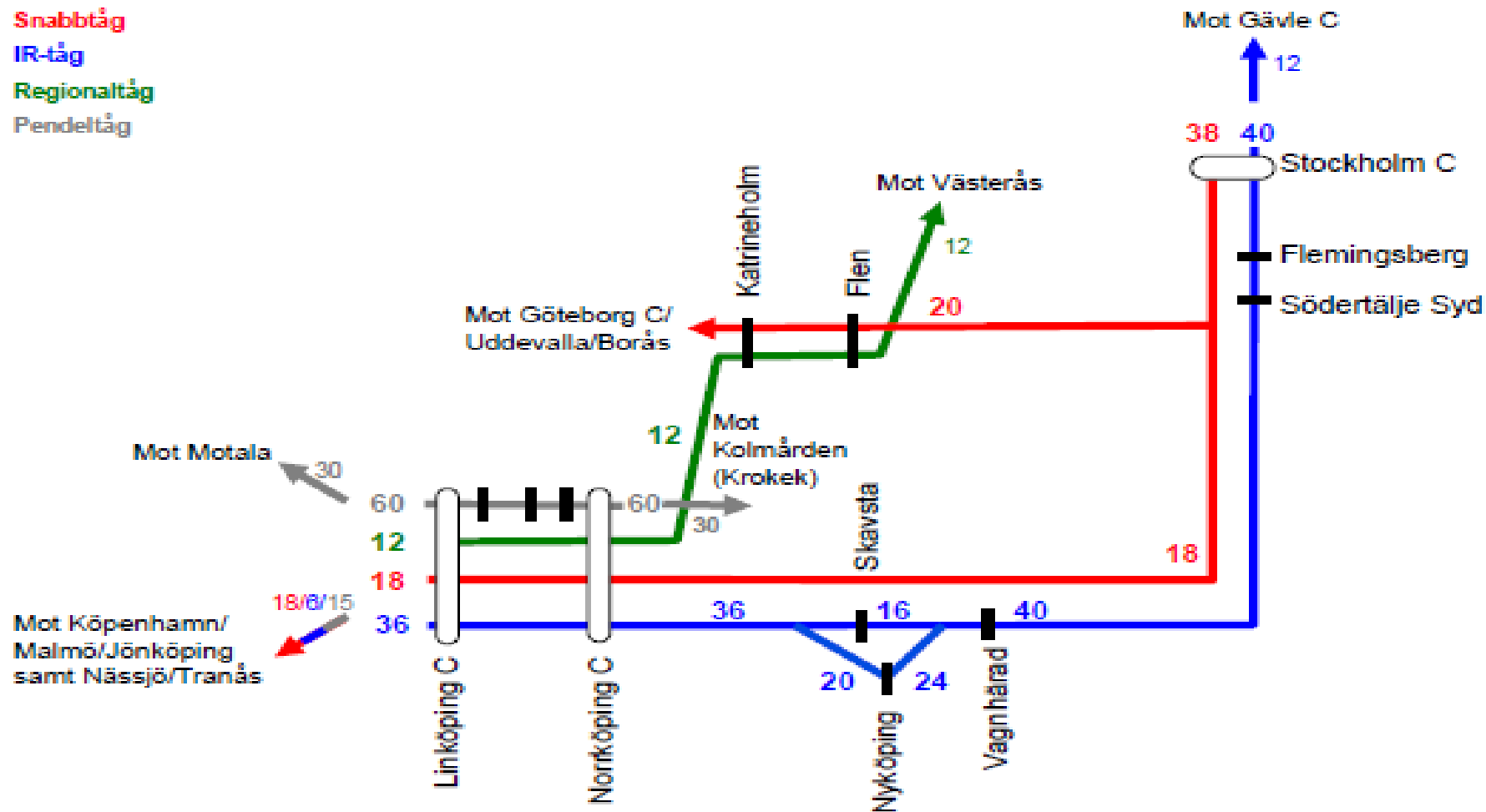
Skavsta flyg-
plats ansluts via
den befintliga
TGOJ järnvägen



Slasken

Trafikering 2020 med Ostlänken

Snabbtåg
 IR-tåg
 Regionaltåg
 Pendeltåg



Figur SAM1 Figuren visar trafikeringsscenariot för Ostlänken år 2020. Siffrorna anger antal tåg per riktning och dygn.

År 2020 och 2030

På det aktuella avsnittet finns det ingen principiell skillnad mellan de tre utredningskorridorerna för Ostlänken när det gäller trafikering.

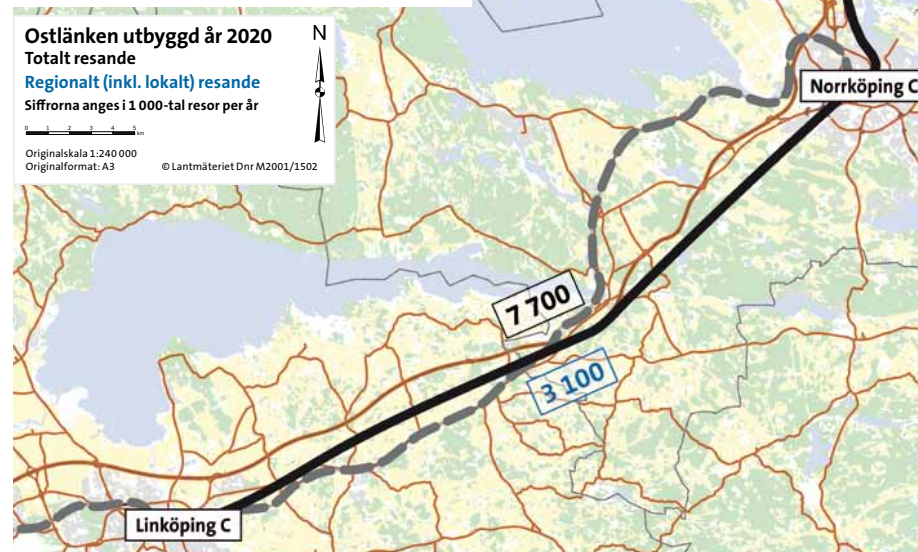
I figurerna 2.2.6 - 2.2.7 redovisas det förväntade antalet resenärer mellan Norrköping och Linköping, dels när Ostlänken är utbyggd år 2020 och dels när hela Götalandsbanan är utbyggd 2030. Banverket har även gjort en bedömning av person- och godstågstrafikens omfattning på sträckan, och hur den fördelar sig mellan Ostlänkens spår och Södra stambanans spår, enligt figurerna 2.2.8 - 2.2.9. Om Ostlänken inte kommer till stånd blir trafikutvecklingen begränsad, vilket beskrivs närmare i kapitel 8.1.

År 2020 planeras Ostlänken som en del av Götalandsbanan vara utbyggd och tågresandet till och från Norrköping och Linköping förväntas ha ökat i förhållande till idag. Det beror på att resandet ökar generellt sett och på att befolkningen ökar men också på att tågets andel av det totala resandet förväntas öka. Tågets förbättrade marknadsandel är i hög grad beroende av att tågets attraktivitet förbättras, vilket Ostlänken tillsammans med bra lokala

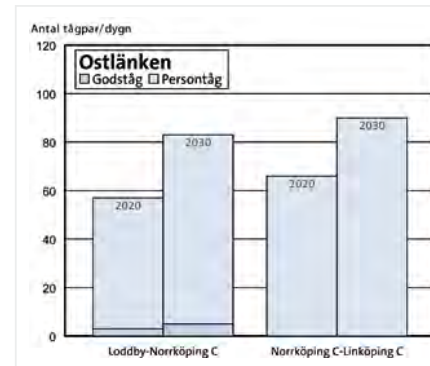
förbindelser starkt förväntas bidra till. Analyser visar att själva Ostlänken ger störst fördelar för de långväga resorna, medan tidsvinsten för kortare resor (under 10 mil) i hög utsträckning är beroende av att de anslutande lokala resorna fungerar bra.

2020 stannar samtliga tåg i Norrköping och Linköping. Stationerna på dessa orter ska utformas för möjlighet till mycket korta bytestider för resenärerna. Den lokala kollektivtrafiken behöver i sin tur också utformas med hög effektivitet för att attrahera resenärer till tåget. Dimensioneringen av bytspunkten görs utifrån 2030 års trafikering.

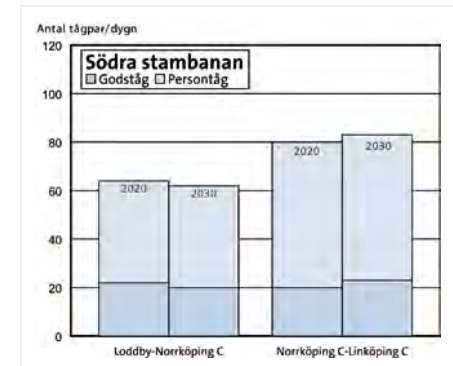
För år 2030 antas i prognosen att hela Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg har byggts ut med en restid på 2 timmar 15 minuter mellan städerna inklusive två stopp på vägen. Ostlänken uppnår då sin fulla effekt och ökar ytterligare i betydelse och attraktivitet för resenärerna.



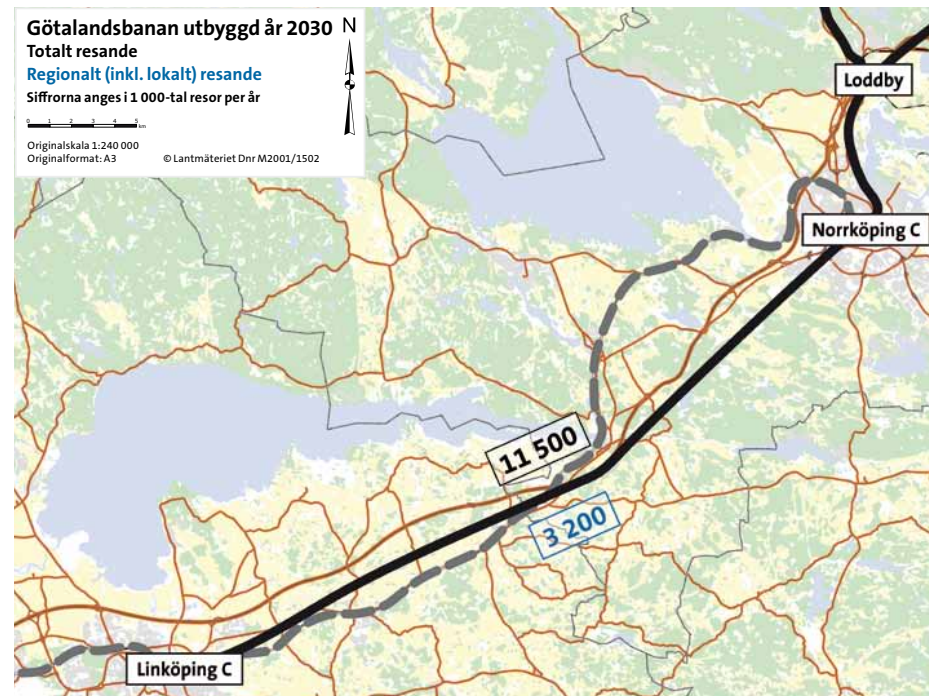
Figur 2.2.6 Prognos över framtida resande mellan Norrköping och Linköping med Ostlänken utbyggd år 2020. 1 000-tal resenärer per år.



Figur 2.2.8 Trafikering på Ostlänken år 2020 och 2030.



Figur 2.2.9 Trafikering på Södra stambanan (med Ostlänken utbyggd) år 2020 och 2030.



Figur 2.2.7 Prognos över framtida resande mellan Norrköping och Linköping med Götalandsbanan utbyggd år 2030. 1 000-tal resenärer per år.

Apropå Kolmårdstunneln:

"Vatten är det mjukaste, ändå kan det tränga igenom berg och mark."

(LAO ZI, 500-TALET F.KR.)

Apropå hela Ostlänken:

"Att våga ändra åsikt visar att man är klokare i dag än i går."

(WINSTON CHURCHILL, 1874–1965)