

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

**Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell
plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
– krav på omprövning av Ostlänken**

Diariennr LI2025/01587

Avsändare: Föreningen Bevara Kolmårdsskogen

FÖRORD

I en gemensam debattartikel i Dagens Nyheter 2025-09-29 skriver Trafikverkets generaldirektör Roberto Mariano och planeringsdirektör Ulrika Geeraedts bl a:

"I vårt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen gör vi också upp med synsättet "lagt kort ligger". Investeringar som kostar mer än de smakar ska ses över."

"Genom att ompröva ett tiotal investeringar vars kostnader visat sig för höga frigör vi över 20 miljarder kronor, och får därmed råd med nära trettio nya investeringsförslag..."

Att göra upp med "lagt kort ligger" och "investeringar som kostar mer än de smakar" (den mycket dyra Ostlänken) frigör över 100 miljarder kronor till en rad andra viktigare projekt.

Planeringsdirektör Ulrika Geeraedts har även i en debattartikel i Dagens Samhälle 2025-10-23 skrivit följande:

"Det har varit alldeles för vanligt att infrastrukturinvesteringar visat sig bli dyrare än man först trott – men genomförts ändå. Så kan vi inte fortsätta. Vi måste börja arbeta så som planeringsprocessen är tänkt: först utreda kostnader och effekter, och först därefter besluta om ett projekt ska genomföras. Det kan låta självklart, men efter hand har det utvecklats ett synsätt där "lagt kort ligger" – det vill säga att alla objekt som tas in i den nationella planen för att utredas också ska genomföras. Denna ordning måste vi komma ifrån, för att hejda kostnadsökningar och få ut mesta möjliga nytta för skattepengarna."

Det Geeraedts säger, är att Trafikverket ska arbeta efter den så kallade Fyrstegsprincipen. Så här står det på verkets hemsida sedan 2021-12-10:

1) Tänk om 2) Optimera 3) Bygg om och först på fjärde plats 4) Bygg nytt

"Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling."

Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.”

SAMMANFATTNING

Vi välkomnar att Trafikverket i planförslaget lyfter behovet av god tillgänglighet i hela landet. Samtidigt ser vi en tydlig obalans i hur resurserna för nyinvesteringar i järnväg fördelas.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 med en ekonomisk ram på 1 171 miljarder kronor. Vi välkomnar den tydliga prioriteringen av vidmakthållande av befintlig infrastruktur, men är starkt kritiska till att omfattande medel fortsatt binds i samhällsekonomiskt olönsamma nyinvesteringar, särskilt Ostlänken mellan Järna (Stockholm) och Linköping.

I planen föreslår Trafikverket att 309 miljarder kronor ska gå till järnvägsinvesteringar. Av denna summa åter Ostlänken, från Järna till Linköping, upp mer än en tredjedel (36,4 %). Riskreserven för hela planen är 39 miljarder kronor.

Enligt 2021 års penningvärde får Ostlänken inte kosta mera än 91,4 miljarder kronor. Omräknat till 2025 är den summan cirka 112,5 miljarder kr.

Sträckan är 16 mil lång. Det innebär att i nuläget kostar Ostlänken 703 125 KRONOR PER METER! I denna summa är inte anslutnings- och uppställningsspår (totalt 6,8 km) i Norrköping och Linköping inräknade.

Med tanke på kraftig inflation och ökade byggkostnader, kommer om några år Ostlänken att kosta minst 1 000 000 (en miljon kronor) PER METER! I

Vi delar regeringens och Trafikverkets ambition att stärka robustheten i transportsystemet och säkerställa att infrastrukturen fungerar både i fred, kris och krig. Vi menar dock att planförslaget inte fullt ut omsätter denna ambition i praktiken.

Trots ökade anslag binds mycket stora resurser i ett fåtal nyinvesteringar, där Ostlänken är den enskilt största investeringen. **Ostlänken kommer dessutom inte att kunna ta godståg.**

Upprustning av Nyköpingsbanan ger kraftigt ökad möjlighet till såväl person- som godstrafik.

Vi menar att:

- > Ostlänken, med en kostnad på drygt 110 miljarder kronor, inte kan motiveras i förhållande till andra åtgärder inom järnvägssystemet.
- > Trafikverkets egen samlade effektbedömning visar att de namngivna investeringarna i planförslaget som grupp är samhällsekonomiskt olönsamma, medan underhållsåtgärder är lönsamma.
- > Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett alternativt planförslag där Ostlänken pausas eller nedskalas till att sluta vid Skavsta/Nyköping, och där frigjorda medel styrs till åtgärder med högre samhällsnytta.
- > Vårt alternativa planförslag är upprustning av Nyköpingsbanan (dubbel- och/eller mötesspår) till i princip samma standard som den planerade Ostlänken. Kostnaden blir här cirka hälften mot planerat. Därtill kan ett tredje spår eller två byggas mellan Norrköping och Linköping.
- > Klimatnyttan per krona måste bli central i prioriteringen av nyinvesteringar.
- > Ostlänkens samhällsekonomiska olönsamhet och begränsade klimatnytta motiverar en omprövning.

BAKGRUND

Enligt planförslaget uppgår ramen för nyinvesteringar i järnväg till 309 miljarder kronor 2026–2037. Ostlänken beräknas i dagsläget kosta drygt 110 miljarder kronor, vilket motsvarar över en tredjedel av hela investeringsutrymmet för de totala järnvägsinvesteringarna.

Trafikverkets samlade effektbedömning för planförslaget visar att de namngivna investeringarna har ett negativt nettonuvärde och en genomsnittlig nettonuvärdeskvot runt $-0,3$. Samtidigt är renoveringsåtgärderna lönsamma och bedöms ge stor nytta i form av ökad robusthet, punktlighet och minskade samhällskostnader till följd av störningar.

Ostlänken har i tidigare samlade effektbedömningar bedömts ha en nettonuvärdeskvot under noll, vilket innebär att projektet är samhällsekonomiskt olönsamt. Detta har bekräftats av flera externa analyser.

SYNPUNKTER OCH FÖRSLAG

Ostlänken bör omprövas i ljuset av planens ekonomiska ram

Vi anser att ett enskilt projekt som kräver över 110 miljarder kronor och samtidigt är olönsamt inte kan ges företräde framför ett stort antal mindre, men mycket lönsamma åtgärder. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att redovisa ett alternativt planförslag där Ostlänken pausas eller nedskalas.

Frigjorda medel bör användas för höglönsamma åtgärder i hela landet

Medel som frigörs genom att Ostlänken omprövas bör i första hand användas till:

- > förstärkt vidmakthållande av järnväg för att snabbare minska underhållsskulden,
- > kapacitetsåtgärder i storstadssystemen, särskilt omkring Stockholm C, Göteborg, Malmö och Norrköping - Linköping - Mjölby,
- > trimningsåtgärder och mötesspår på viktiga gods- och regionalstågsstråk.

Överkoncentration av resurser till ett redan starkt stråk

Stråket Stockholm–Norrköping–Linköping har redan idag en relativt god tillgänglighet och hög prioritet i tidigare planer. Att koncentrera över 110 miljarder till detta område riskerar att ytterligare förstärka skillnaderna mellan storstadsregionerna och övriga landet.

Total avsaknad av grundfakta gällande passagerarantalet

Trafikverket och t ex Östsvenska Handelskammaren har i olika dokument angett antalet tåg till mellan fyra och tio per timme på Ostlänken. Vilka ska resa med dessa tåg?

Befolkningsutvecklingen pekar på en mycket liten ökning av passagerarantalet. Med Statistiska Centralbyråns (SCB:s) siffror som grund ökar befolkningen i Nyköping, Norrköping och Linköping med 5,7 % eller 23 500 personer fram till 2040. Det ger 2040 i genomsnitt fem extra avgångar och 2070 tio extra avgångar per dygn.

Detta antal tåg ryms redan nu på Nyköpingsbanan. Se tabell nedan.

Exempel 1

Planerade stationer för Ostlänken är Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping. Enligt SCB beräknas befolkningen i Trosa och de tre storstäderna sammanlagt bli **409 200 personer** år 2040. Befolkningsökningen för perioden 2024-2040 (17 år) är enligt SCB **5,7%**, motsvarande **23 500 personer**. Det innebär att den årliga befolkningstillväxten i genomsnitt blir **mindre än 0,5%**.

Exempel 2

Antag

- befolkningstillväxt enligt SCB till 2040 resp 2070
- antal genomsnittsresor/pers 2040 och 2070 för landets befolkning är oförändrade från 2024 (12,76)
- antal pax i genomsnitt per tågset är 300
- antal resdagar per person och år är 200

Detta ger i genomsnitt 5 extra avgångar 2040 och 10 extra avgångar 2070 (se tabell nedan)

Befolkning	<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	
	<u>287 852</u>	<u>386 286</u>	<u>409 200</u>	<u>432 640</u>
Enligt SCB ökar Sveriges befolkning från 10,5 milj 2023 till 11,8 milj 2070. Det motsvarar 12,4% eller totalt 432 640 invånare i regionen.				
		4 929 009,360		
		6 259 842		
<u>År</u>	<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	
Totalt antal resor per år	<u>4 929 009</u>	<u>5 221 392</u>	<u>5 520 490</u>	
Antal resdagar	200	200	200	
Procentuell ökning under 17 år och 45 år				
Resor i genomsnitt per dag (200 dagar per år)	<u>24 645</u>	<u>26 107</u>	<u>27 602</u>	
Ökning antal passagerare per dag från 2024 till 40-70		1 462	2 957	
Extra tågavgångar per dag år 2024--2040 2070/2070		5	10	Antal Pax/tåg 300

Tydligare koppling mellan plan och Trafikverkets basprognoser

Trafikverkets basprognoser 2024 och 2026 bör användas konsekvent för att prioritera åtgärder som ger störst nytta per krona, givet realistiska

antaganden om trafikutvecklingen till 2040 och 2070. Projekten ska prövas mot varandra i en transparent rangordning.

Uppdaterad samhällsekonomisk analys av Ostlänken

Innan regeringen fattar beslut om den nationella planen bör en uppdaterad samlad effektbedömning för Ostlänken redovisas öppet, baserad på de senaste trafikprognoserna och kostnadsuppskattningarna. Det bör tydligt framgå hur Ostlänken står sig i jämförelse med andra objekt i planförslaget.

Öppen redovisning av totalförsvarsnytta

Om totalförsvaret används som argument för att prioritera enskilda objekt, måste de totalförsvarsnyttor som motiverar prioriteringen av Ostlänken redovisas öppet. Totalförsvarsnyttan är högst för väst-ostliga stråk i södra Sverige, samt väst-ostliga och syd-nordliga i norra Sverige. **Ostlänken kommer dessutom inte att kunna ta godståg, än mindre militära materieltransporter enligt Natostandard.**

Begränsad klimatnytta av dagens nyinvesteringar

Trafikverkets egna sammanställningar visar att de föreslagna nyinvesteringarna i planförslaget endast ger marginella utsläppsminskningar jämfört med referensutvecklingen.

Samtidigt är många av projekten samhällsekonomiskt olönsamma. Detta innebär att vi använder stora resurser utan att få motsvarande klimatnytta. Att i den situationen låsa 110 miljarder i en järnväg som inte kan ta godståg, som är samhällsekonomiskt olönsam och vars klimatnytta är svår att kvantifiera är ett stort risktagande.

> För det första: Ostlänken är i praktiken en bana för persontrafik. Lutningar och tunnlar är för branta för tunga godståg. Att köra långsamma godståg på en bana för 250 km/timmen-tåg skulle dessutom äta upp kapaciteten. Den tyngsta klimatnyttan – att ersätta långväga lastbilstransporter med järnväg – uteblir.

> För det andra: Banan byggs på en sträcka som redan i dag har relativt god tågtrafik. Restidsvinsterna finns, men de är avgränsade. Den verkliga klimatpotentialen ligger i att få fler att våga välja tåget i vardagen i hela landet – och att flytta gods från väg till järnväg på riktigt tunga stråk.

> För det tredje: Byggskedet har betydande klimatpåverkan. Betong, stål, tunnlar och broar innebär stora utsläpp här och nu. Klimatvinsten, om den kommer, ligger långt efter 2040 – samtidigt som Sveriges klimatmål säger nettonollutsläpp 2045.

Inför beslutet om den nationella planen borde regeringen kräva en seriös, jämförande analys av klimatnytta per krona. Då skulle Ostlänken inte längre kunna gömma sig bakom sin tåg-symbolik.

Funktion och samhällsnytta kan undermineras

Vid en snabb genomgång av remissutfallet till nationella planen 2026–2037 ges tydliga varningstecken. Tunga remissinstanser med skilda uppdrag pekar samstämmigt på att planens prioriteringar riskerar att underminera såväl funktion som långsiktig samhällsnytta.

Försvarets och arbetsmarknadens behov, samhällsplaneringskraven och näringslivets faktiska kapacitetsproblem sammanfaller. Den gemensamma slutsatsen blir: – Stora nyinvesteringar tränger undan mer kostnadseffektiva åtgärder, samtidigt som robusthet, genomförbarhet och vardaglig funktion försämras.

Om regeringen accepterar prioriteringar som enligt myndigheternas egna underlag ger negativ samhällsekonomisk effekt, riskerar planens genomförande att stå i konflikt med kraven på ansvarsfull hantering av statliga medel, dvs i grunden en budget- och styrningsfråga. Regeringen bör därför ompröva planens inriktning så att den verkligen svarar mot de mål riksdagen satt upp.

Framtida utvecklingsmöjligheter låses enligt Boverket

Boverket nämner inte projektet direkt, men problematiserar infrastruktur som styr markanvändning och låser samhällsstrukturer. Sett till Kolmården innebär det omfattande och irreversibla markintrång. Detta utan tydlig koppling till lokal eller regional bostads- och samhällsplanering.

AVSLUTNING

Vi uppmanar regeringen att använda remissomgången för att återställa förtroendet för den samhällsekonomiska styrningen av infrastrukturpolitiken. Det kräver att även stora och symboliskt viktiga projekt – som Ostlänken – utsätts för samma kritiska prövning som alla andra objekt. Endast då kan planen sägas vara långsiktigt hållbar och rättvis mot skattebetalarna.

Vi förbehåller oss även rätten att komma med ytterligare argument fram till beslut, om det visar sig att innehållet i beslutade men ej hittills levererade rapporter från konsulter till Trafikverket, är av avgörande betydelse. Detta gäller speciellt angående grundvattenutredningar (bl a Kolmårdens grundvattentäkt) samt utredningar rörande tunnelbyggena norr och söder om Norrköping. Här saknas ännu mycket data och därmed reella färdiga planer.

Föreningen Bevara Kolmårdsskogen har en enkät liggande på hemsidor och i mejlutskick. Hittills (29 dec 2025) är resultatet följande:

50 % vill inte att Ostlänken byggs,

38,2 % vill inte att Ostlänken byggs men att Nyköpingsbanan rustas upp till samma standard som den tänkta Ostlänken,

8,8 % vill att Nyköpingsbanan rustas upp till samma standard som den tänkta Ostlänken,

3 % vill att Ostlänken ska byggas även om den kostar mera än 112,5 miljarder kr i dagens penningvärde.

BILAGA

Många skäl enligt Trafikverket att inte bygga Ostlänken

Kolmården 2025-12-30

Enligt uppdrag för Föreningen Bevara Kolmårdsskogen

Organisationsnummer: 802537-0746 Registrerad 2021-10-15

Jens Erik Bergvin

Jens Erik Bergvin

Sätervägen 11

618 33 Kolmården

Tel 070 37 33 135

Epost jeb@bergvin.se