

Kommunstyrelsen

Trafikverket
Diarienummer LI2025/01587

Yttrande över – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Linköpings kommun tackar för möjligheten att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (nedan benämnd som planen).

Synpunkter

- Ostlänken är en strategiskt viktig investering för Sverige i stort. Att tidsplanen för Ostlänken reviderats noteras med stor oro. Hela kostnaden för investeringen finns inte budgeterad inom planperioden. 6 miljarder kronor flyttas till nästa planperiod. Detta betyder i praktiken att projektet återigen fördröjs. Förändringar i tidsplan för projektering och byggande av Ostlänken skapar en osäkerhet, försvårar långsiktig planering och riskerar att hämma och underminera investeringar.

På kommunal nivå har omfattande tid och resurser lagts på att integrera statens investering i den lokala och regionala miljön och utveckla nya strukturer med utgångspunkt i denna. En försening innebär att tid och tempo i stadsutveckling, investeringar och exploatering förändras med risk för en mer osammanhängande stadsutveckling och långvariga lokala störningar. Om viktiga komponenter (spår och trafikering) i omvandlingen av staden är osäkra riskerar privata och offentliga investeringar att undermineras eller skjutas på framtiden. Hemtagning av nyttor kopplade till investering i järnvägen försvagas och tillväxten hämmas.

Härtill är stora och komplexa infrastrukturprojekt sårbara för makroekonomiska risker. Ostlänken-projektet har från tidig start präglats av en föränderlig kostnadsbild, där kostnaderna över tid har mångdubblats. Varje förlorat år innebär inte bara en risk, utan med historisk referens stor sannolikhet, för ökade kostnader. Genom att hålla ett högt och jämnt tempo minskas de makroekonomiska riskerna.

Prioritera systemets färdigställande - säkra samhällsnyttan

Sträckans mest akuta kapacitetsbrist finns mellan Ostlänkens två största kommuner - Linköping och Norrköping - där resandeunderlaget i sammanhanget också är högt. Ostlänkens fulla potential - som nås genom att avlasta den överbelastade stambanan och skapa robusta pendlingsmöjligheter - realiseras först när hela

systemet är sammankopplat. Utifrån ett övergripande systemperspektiv är det dessutom viktigt att kapaciteten i järnvägsstråket mellan Järna och Stockholm förstärks.

För att dra nytta av investeringen i Ostlänken är det ytterst viktigt att prioritera ett snabbt genomförande av projektet i sin helhet. För att säkra framdrift är det angeläget att Trafikverket redovisar en tydlig plan för att hålla ihop byggnationen av Ostlänken inom planperioden. Den fortsatta planeringen måste präglas av en hög grad av transparens och tydlighet från statens sida. Målet bör ju rimligtvis vara att inom kortast möjliga tid uppnå systemets nätverkseffekter, främja hållbar utveckling och tillväxt samt säkra kostnaderna.

- I Trafikverkets analys över kapaciteten i södra Sveriges järnvägs-system framkommer tydligt att stora kapacitetsbrister kvarstår väster om Linköping. För att säkra samhällsnyttan har kommunen länge påtalat att Ostlänken bör förlängas väster om Linköping. Linköpings kommun ser därför mycket positivt på att sträckan Linköping-Mjölby föreslås utredas för ny dubbelspårig järnväg.
- Linköpings kommun är positiv till att medel har avsatts i planen för följdinvestering av Ostlänken -uppställningsspår i Linköping. Kommunen anser dock att den placering av uppställningsspåren som Trafikverket hittills föreslagit inte är genomförbar ur kommunalt perspektiv, vilket också medför att kostnadsuppskattningen kan vara missvisande.
- Linköpings kommun anser att stora långsiktiga järnvägsprojekt i vissa fall ska kunna delfinansieras via lån från Riksgälden istället för att endast finansieras via statliga anslag. Det gäller järnvägsprojekt som är särskilt kritiska på systemnivå eller som är så samhällsekonomiskt nyttiga att de inte bör senareläggas i brist på finansiering. Det är viktigt att vara restriktiv med lånefinansiering för att inte skjuta kostnader på framtiden i onödan men försening av nyttig och kritisk infrastruktur innebär också stora kostnader för samhället.
- Linköpings kommun ser det som positivt att planen innehåller ökade medel för vidmakthållande av järnväg tillsammans med en långsiktig plan för att åtgärda hela järnvägsnätets underhållsskuld senast år 2050. Det är mycket viktigt att järnvägsnätet är i bra skick för att minska risken för störningar och oplanerade underhållsåtgärder.
- Linköpings kommun ser det som positivt att bidragen till Länstransportplanerna har ökats i planförslaget.
- Linköpings kommun anser att vid prioritering av större infrastrukturprojekt borde klimatnyttan särredovisas jämte samhällsnyttan och även vägas in i prioriteringen på ett mer transparent sätt. Många av de större järnvägsprojekt som enligt Trafikverkets beräkningar anses samhällsekonomiskt olönsamma kanske har en betydande klimatnytta jämfört med de vägprojekt som enligt beräkningarna anses samhällsekonomiskt lönsamma. I flera av planens större väginfrastrukturprojekt motiveras samhällsnyttan med kortare restider, vilket i sin tur troligtvis leder till ökad vägtrafik och därmed sämre klimatnytta.

- Linköpings kommun anser att det bör förtydligas vilken tidshorisont Trafikverket har använt sig av för de samhällsekonomiska beräkningarna. Järnväg är en större men mer långsiktigt hållbar investering än vägprojekt varför en längre tidshorisont bör användas vid beräkning av järnvägens samhällsekonomiska nytta.
- Linköpings kommun anser att Trafikverket är alltför optimistisk i sin bedömning av transportsektorns framtida utsläpp av växthusgaser. Trafikverket bedömer att målet om noll direkta utsläpp av växthusgaser i transportsektorn uppnås till 2045 trots att t.ex. personbilstrafiken bedöms öka med 26 procent under samma tid. En förutsättning för att målet ska nås är enligt Trafikverket en fortsatt snabb elektrifiering, ökande biodrivmedelsandel och ökande drivmedelspriser. De senaste åren har trenden istället varit motsatt i och med att biodrivmedelsandelen och drivmedelspriserna sänkts kraftigt i Sverige. Inom EU pågår även en debatt om att eventuellt riva upp förbudet mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från 2035. Det vore intressant att komplettera basprognosen med ett scenario där elektrifieringen inte går lika snabbt samt en tillhörande analys om vad som då bör göras för att uppnå klimatmålen och hur det i sin tur påverkar de samhällsekonomiska beräkningarna för respektive projekt.
- I beslutet om ökad satsning på Totalförsvaret 2025-2030 (Prop. 2024/25:34) ställs krav på den svenska transportinfrastrukturens funktion och robusthet för att kunna understödja totalförsvaret vid kris och krig. Bland annat ses behov av investeringar i den svenska transportinfrastrukturen samt översyn av lagar, förordningar och arbetssätt för att undanröja hinder för totalförsvarets uppbyggnad, vilket Linköpings kommun ser positivt på. Då Linköpings kommun innefattar en civil beredskapsflygplats och en militär flygplats samt andra viktiga verksamheter kopplade till totalförsvaret ser vi en möjlighet att militära investeringar i transportinfrastrukturen kan komma att ske här. Linköpings kommun ser att sådana satsningar kan komma att behöva genomföras snabbt och utanför den ordinarie planeringen av nationell och regional infrastruktur. I sådana fall vill Linköpings kommun påtala att det är viktigt att projekten genomförs i god dialog mellan Försvarsmakten, Trafikverket och kommunen samt sömlöst med andra infrastrukturprojekt som genomförs i kommunen.

För Linköpings kommun

Kristina Edlund

Kommunstyrelsens ordförande