

Linköping den 19 december 2025

diarienummer LI2025/01587

li.remissvar@regeringskansliet.se

cc:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

**Östsvenska Handelskammaren, ÖHK, lämnar följande remissvar på
Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037,
diariennr LI2025/01587**

Östsvenska Handelskammaren representerar och ägs av näringslivet i Östergötland, Sörmland och på Gotland. Handelskammaren är partipolitiskt obunden och verkar för tillväxt och konkurrenskraft i östsvenska företags intresse.

Östsvenska Handelskammaren (ÖHK) har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

ÖHK välkomnar den utökade budgetramen, ambitionen att återta underhållsskulden, satsningar på investering/utveckling inom järnväg, ökningen av anslaget till LTP och näringslivspott, intentioner att bidra till att nå klimatmålen 2045 samt fokus på totalförsvarets behov och beredskap. Med det sagt, vill ÖHK med detta yttrande främst lyfta de delar som rör vår region. I beredningen av yttrandet har samråd skett med medlemsbolag, kommuner, regioner och myndigheter i vårt verksamhetsområde.

Sammanfattning

- Att Ostlänkens byggnation pågår och har finansiering i plan är självklart positivt. Att Ostlänken färdigställs från Järna till Linköping är lika väsentligt. En reviderad tidplan med försening i södra delarna skulle få betydande konsekvenser för såväl näringsliv som det offentliga. En etappvis trafikeringsstart är eftersträfvansvärd. Det är goda nyheter att planen innehåller tilläggsanslag för uppställningsspår i Linköping och Norrköping.

Ostlänken måste ses i ett större systemperspektiv. För att investeringen ska få full effekt behöver även kapaciteten stärkas på sträckan Järna–Stockholm, samt söder–väster ut om Linköping, inledningsvis mot Mjölby. Att inte bygga Ostlänkens spår efter Linköping är samhällsekonomiskt vårdslöst.

- Sammanhållna stråk. För att få ut maximal nyttoeffekt i ett sammanhängande transportsystem, krävs funktionella stråk. Att nya stambanor lyftes ut ur planen i december 2022 har fördyrat och försenat projekt samt sänkt förtroendet för nationell plan. Behovet kvarstår och snuttifiering av svensk infrastruktur har blivit modellen.

Exempel på utebliven järnvägsutbyggnad och åtgärder som begränsar näringslivets tillväxt idag är sträckorna Göteborg-Alingsås, Mjölby-Jönköping-Borås, Jönköping-Malmö-Hamburg som möjliggörs via Fehmarn Bältförbindelsen. Efter 2029 blir Sverige Skandinavien flaskhals.

- E 22 förbifart Söderköping, utmärkt att projektet fått startbesked och är finansierad i plan. Viktigt att den byggstartas 2026 och färdigställs enligt tidplan 2030.
- Tillgängligheten för dispenstransporter till och från Norrköpings hamn måste utredas i närtid inom NP för att kunna åtgärdas. Detta för att framtidssäkra näringslivets export (som Siemens Energy) och totalförsvarets tillgänglighet.
- Alla trafikslag behövs om civilsamhälle och totalförsvaret ska fungera. Vi efterlyser tydliga åtgärder för att stimulera överflyttning av gods från väg till sjö- och järnväg, samt ett sammanhållet systemtänk där även flygplatser ingår.
- Gotlands tillgänglighet till fastlandet måste säkerställas. Det omfattar både statliga satsningar i den infrastruktur på ön, de delar av fastlandet som indirekt är en central del för Gotlands näringsliv, och färjetrafiken.

- Långsiktiga, stabila spelregler för näringslivet måste till, utan hållbara beslut och förutsättningar riskeras kapital, kompetens och tillväxt.
- Fokus på kompetensförsörjning och hur bristen på samhällsbyggare kan åtgärdas. Sverige står inför stora utmaningar vad gäller underhåll och investeringar. Staten behöver ta ett samlat grepp över kompetensförsörjning och struktur mellan offentligt- och privat ägda bolag i sektorn.
- Fullfölj ERTMS-satsningen. En tydlig plan för ERTMS utrullning och stöd för ombordsutrustning är viktigt. Befintligt signalsystem är föråldrat och osäkra prognoser för införandet påverkar tågföretagens installationsplanering. Men tillåt reinvesteringar i ATC-systemet under tiden, så tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.
- OPS kan skapa fler infrastruktursatsningar, öppna upp för modeller avseende *både* alternativ finansiering och organisering.
- Ett förändrat och osäkert säkerhetspolitiskt läge och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Detta innebär att ordinarie styr-och planeringsmodell inte räcker till. Ett tydligt exempel är Saabs verksamhet och expansion i Linköping. Den otillräckliga infrastrukturen i Linköping utgör ett konkret hinder för stärkandet av total- och militärt försvar och kan inte lösas inom processen för nationell plan.

Utförligare ståndpunkter

Ostlänken

Ostlänken är en avgörande satsning för regionens fortsatta tillväxt och utveckling. Att hela sträckan Järna–Linköping finns med i den nationella planen och att finansiering är säkrad är positivt ur ett närings- och samhällsperspektiv. Samtidigt innebär förslaget att skjuta sex miljarder kronor till nästa planperiod en kalkylerad försening. Det skapar osäkerhet och påverkar företags och offentliga aktörers möjlighet att fatta långsiktiga, strategiska investeringsbeslut. ÖHK:s medlemmar ser inte med blida ögon på fler förseningar i projektet.

För att samhällsnyttorna med Ostlänken ska realiseras krävs att projektet genomförs i sin helhet och utan ytterligare förseningar. Tidplanen för driftsättning måste hållas. En etappvis utbyggnad där trafik kan startas successivt är önskvärd, då det möjliggör att nyttorna kommer samhället till del i ett tidigare skede.

För att möjliggöra effektiv samordning krävs hög transparens och tydlighet från staten kring den fortsatta planeringen.

Det är positivt att uppställningsspår i både Norrköping och Linköping ingår i planen, samt att sträckan Linköping–Mjölby nu prioriteras för utredning.

Ostlänken måste ses i ett större systemperspektiv. För att investeringen ska få full effekt behöver även kapaciteten stärkas på sträckan Järna–Stockholm C, så tågutbudet kan utvecklas i hela Stockholm–Mälardalsregionen. Även söder om Linköping finns behov av kapacitetshöjande åtgärder. Att inte bygga Ostlänkens spår efter Linköping är samhällsekonomiskt vårdslöst.

Med Ostlänken på plats skapas förutsättningar för att persontrafiken ska kunna utvecklas – regionalt, storregionalt och nationellt – samtidigt som övriga banor får ökad kapacitet för godstrafik. Det bidrar till större arbetsmarknadsregioner, starkare kopplingar mellan orter och ökad redundans i järnvägssystemet, vilket är viktigt även för civil och militär beredskap.

Att hela investeringen bokförs som en satsning i Östergötland, trots att tre län berörs, är missvisande. Det ger en direkt felaktig bild av hur infrastrukturmedel fördelas per capita och bör justeras för att korrekt spegla fördelningen.

Sammanhållna stråk

Alla trafikslagen behövs i ett sammanhängande transportsystem. För att ett starkt och effektivt transportsystem ska kunna bidra till både regional utveckling och stärkt internationell konkurrenskraft, krävs att man upprätthåller funktionella stråk. Det är först då vi får ut full nytta av infrastrukturen.

Att nya stambanor lyftes ut ur planen i december 2022 har fördyrat och försenat projekt samt sänkt förtroendet för nationell plan. Behovet kvarstår och snuttifiering av svensk infrastruktur har blivit modellen. Exempel på utebliven järnvägsutbyggnad och åtgärder som begränsar näringslivets tillväxt idag är sträckorna Göteborg-Alingsås, Mjölby-Jönköping-Borås, Jönköping-Malmö-Hamburg som möjliggörs via Fehmarn Bältförbindelsen. Efter 2029 blir Sverige Skandinaviens flaskhals.

Ostlänken måste ses i ett större systemperspektiv. För att investeringen ska få full effekt behöver även kapaciteten stärkas på sträckan Järna–Stockholm, samt söder-väster ut om Linköping, inledningsvis mot Mjölby. Att inte bygga Ostlänkens spår efter Linköping är samhällsekonomiskt vårdslöst.

Avsaknad av tillförlitlig och robust infrastruktur innebär uteblivna eller minskade investeringar, i värsta fall att företag flyttar sin verksamhet utanför Sverige. Staten måste ta ett tydligare ansvar för hela det sammanhängande transportsystemet, förmedla en vision och involvera branschen i den. ÖHK ser gärna att projekten förses med klart-år i stället för startår, för att stimulera effektivare processer och innovation där funktionella stråk prioriteras och flaskhalsar byggs bort.

E 22 förbifart Söderköping

E22 Förbifart Söderköping stärker den lokala, regionala och nationella tillgängligheten. Projektet fick byggstartsbesked i februari 2025 och det är bra att den nationella planen säkerställer finansiering så projektet fortsatt kan genomföras. Det är väsentligt att framdriften säkras, och att Förbifarten byggstartas 2026 och färdigställs enligt tidplan 2030.

Hela E22 är en transportled som håller Sydostsverige i rörelse, och sträckan runt Söderköping innebär en farlig och oönskad trafikinfarkt för gods och persontrafik på väg och viss mån sjö. När hela E22 hänger ihop skapas en starkare helhet. Exporten stärks, logistiken förbättras och hela regionen får en konkurrenskraftig transportlänk som knyter samman Sveriges delar på ett tryggt och effektivt sätt.

Förbifart Söderköping är ett bra exempel på projekt som tar plats i en mindre kommun, men binder samman flera regioner och kommuner. Storleksförhållandet (mandat och resurser) mellan Trafikverk och enskild kommun är oproportionerligt. Detta förhållande bör beaktas och utvärderas för att utveckla planeringsförutsättningar till andra projekt.

Tillgänglighet till Norrköpings hamn

Tillgängligheten till Norrköpings hamn är avgörande för att möta näringslivets nuvarande och framtida behov av effektiva, säkra och konkurrenskraftiga transporter. Hamnen är av riksintresse och en viktig nod i det europeiska TEN-T-nätverket, vilket ställer särskilda krav på funktionalitet och tillgänglighet. Dess geografiska läge – med

närhet till E4, E22, riksväg 51 och riksväg 56 samt goda järnvägsförbindelser och

flygplatser – gör den till ett nav för nationell och internationell godshantering. Samtidigt är den en strategisk resurs för totalförsvaret.

Under det senaste decenniet har betydande statliga och kommunala investeringar gjorts i och kring Norrköpings hamn, bland annat med ny kaj i Pampushamnen och järnvägsanslutning via Kardonbanan. Trots detta saknas fortfarande en vägförbindelse som möjliggör dispenstransporter till hamnen. Detta begränsar både exportindustrins effektivitet och Sveriges strategiska beredskap.

För att frigöra hamnens fulla potential krävs att en ny väg (i tidigare dialog med staten kallad Händelöleden) mellan E4 och Norrköpings hamn – inkluderas i den nationella planen för transportinfrastruktur. Händelöleden är en förutsättning för att hantera tunga och skrymmande laster, och utgör därmed en nyckelinvestering för näringslivets konkurrenskraft. Den stärker också kopplingen mellan E4 och E22 och ökar redundansen i det nationella vägnätet.

Ett tydligt exempel på behovet är Siemens Energy i Finspång, som är världsledande inom turbinproduktion och direkt och indirekt sysselsätter ca 15 000 personer i Sverige. Företaget exporterar mer än 90 procent av sin produktion – en stor merpart via Norrköpings hamn. Tillgången till hamnen är avgörande för att företaget ska kunna behålla hela sin värdekedja i Sverige, med stora sysselsättningseffekter både lokalt och nationellt.

Slutligen bör det understrykas att Händelöleden är ett prioriterat objekt i storregional samverkan, där sju regioner och över 50 kommuner ingår. För att säkra exportflöden, industriell konkurrenskraft och militär mobilitet krävs att staten prioriterar utredning inom nationell plan och ett snabbt genomförande av denna vägförbindelse. Händelöleden är inte bara en lokal angelägenhet – den är ett nationellt intresse.

Alla trafikslag behövs

Tillgänglighet till alla trafikslag gagnar intermodalitet och effektiv användning av transportsystemet. Järnvägen är effektiv för stora godsvolymer och långväga persontrafik, medan vägtrafik erbjuder flexibilitet och täcker upp där spårbunden trafik saknas. Sjöfarten är avgörande för export och import i stora volymer, särskilt via strategiska hamnar som Norrköping och Oxelösund. Flyget knyter samman regioner och är en viktig del av civil och totalförsvarets infrastruktur.

För att skapa ett robust, effektivt och hållbart transportsystem krävs att dessa trafikslag samverkar – inte konkurrerar. Det är först i kombination de möjliggör både ekonomisk tillväxt, stärkt konkurrenskraft och ökad beredskap.

För att sjöfartens och järnvägens fulla potential ska kunna utnyttjas krävs konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Vi ser med oro på hur ökade lots- och banavgifter skapar merkostnader som snedvrider konkurrensen. Dessa hinder riskerar att bromsa en nödvändig omställning till mer klimatsmarta godstransporter.

ÖHK ser mycket positivt på Trafikverkets förslag att upphandla ytterligare en isbrytare inom ramen för en långsiktig isbrytarstrategi. Det stärker sjöfartens tillförlitlighet och bidrar till att säkra industrins export- och importflöden året om.

Östsvenska Handelskammaren vill understryka att EU:s krav enligt AFIR och EU ETS är juridiskt bindande och börjar gälla redan 2025, vilket kräver omedelbara insatser. För att elektrifieringen av hamninfrastrukturen ska bli effektiv måste staten ta ett helhetsansvar – genom tydlig styrning, finansiering och tekniskt stöd. En nationell handlingsplan är helt avgörande för att svenska hamnar ska kunna leverera på klimatmålen och samtidigt stärka sin roll i transportsystemet och totalförsvarets logistik.

I vår region finns fyra flygplatser, varav tre är utsedda till beredskapsflygplatser. Flygplatserna ska dygnet runt hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bland annat hälso- och sjukvården, till exempel ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Men avtalen skrivs på ett år i taget, besked och medel delas ut i mycket sent skede. Detta påverkar möjlighet till planering, schemaläggning och utveckling för flygplatserna.

Vi välkomnar att det statliga vägnätet ska öppnas för BK4. Det är ett viktigt steg för att möjliggöra längre och tyngre lastbilar, vilket kan minska både kostnader och utsläpp per transporterat ton. Det stärker också beredskapen och robustheten i transportsystemet. Men för att BK4 ska få full effekt måste även kommunala vägar som förbinder det statliga vägnätet med logistiknoder ingå i lösningen. Här ser vi ett tydligt behov av samordning och statligt stöd för att kommunerna ska kunna bidra till sammanhållna och effektiva transportstråk.

Med rätt förutsättningar kan näringslivet bidra till ett mer konkurrenskraftigt, hållbart och motståndskraftigt transportsystem – till nytta för hela samhället.

Gotlands tillgänglighet till fastlandet måste säkras

Satsningar på infrastruktur på ön, de delar av fastlandet som indirekt är en central del för Gotlands näringsliv och på färjetrafiken är nödvändiga.

Långsiktiga, stabila spelregler för näringslivet

ÖHK välkomnar regeringens och Trafikverkets ökade fokus på kostnadskontroll – det är nödvändigt för att få ut mer infrastruktur för varje skattekrona. Samtidigt är det problematiskt att planprocessen inte ger tydliga besked förrän 1–3 år före byggstart. För företag med långsiktiga investeringsplaner är det alldeles för kort varsel för att kunna samordna industrietableringar, logistiklösningar eller kompetensförsörjning. Det skapar osäkerhet, försvårar affärsbeslut och ökar risken att viktiga investeringar inte blir av eller faller bort. När objekt omprövas krävs därför noggranna konsekvensanalyser med hänsyn till näringslivets planeringshorisont. Dessutom är det avgörande att regeringen snabbt fattar beslut i de fall Trafikverket föreslår kostnadsbesparingar som påverkar byggstart, så att företag inte lämnas i ovisshet.

Kompetensförsörjning

Östsvenska Handelskammaren delar Trafikverkets bedömning att kompetensförsörjningen är avgörande för att kunna genomföra investeringarna i den nationella planen 2026–2037. Men sedan gör ÖHK, Nyköpings kommun och Mälardalsrådet ungefär samma konstaterande, att medan Trafikverket lyfter utmaningen, saknas tillräckliga åtgärder. När över 80 procent av investeringsmedlen för namngivna objekt föreslås gå till järnväg, krävs en kraftfull satsning på att bygga upp kompetens inom både nybyggnation och underhåll – annars riskerar investeringarna att falla på resursbrist, inte ekonomi.

Staten behöver ta ett samlat grepp över kompetensförsörjning och struktur mellan offentligt- och privat ägda bolag i sektorn.

Bristen på järnvägsteknisk personal är redan akut, särskilt i Stockholm–Mälardalen. Därför måste kompetensförsörjning bli en integrerad del av genomförandet, med tydliga ansvarsförhållanden, regional förankring och finansiering för utbildningar och övningsmiljöer där behoven är som störst. Nyköping och andra orter i regionen står redo att bidra.

Näringslivet vill se mätbara resultat och partnerskap där företag, utbildningsanordnare och myndigheter tillsammans säkrar framtidens samhällsbyggare. För att lyckas med planens ambitioner krävs att vi samtidigt investerar i människorna som ska förverkliga dem.

Fullfölj ERTMS-satsningen

En tydlig plan för ERTMS utrollningen är viktig, befintligt signalsystem är föråldrat och osäkra prognoser för införandet påverkar tågfirmans installationsplanering. Tillåt reinvesteringar i ATC-systemet under tiden så att tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet. Ha god dialog med operatörer och berörda regioner kring införandet.

OPS

Östsvenska Handelskammaren ser positivt på att alternativa finansieringsformer, inklusive OPS (offentlig–privat samverkan), lyfts fram som verktyg för att öka takten i infrastrukturutbyggnaden. Näringslivet är beroende av att viktiga projekt genomförs i tid och till rätt kostnad – något som tyvärr ofta brister i dagens modell. OPS har potential att bidra till bättre kostnadskontroll, ökad innovationskraft under byggskedet och mer effektiva genomföranden, vilket är avgörande för att skapa förtroende och långsiktighet i systemet.

Samtidigt är det viktigt att finansieringen av infrastruktur även fortsättningsvis vilar på den nationella planen och länsplanerna. Dessa ska vara grunden för prioriteringar och ansvar. Men för att frigöra ytterligare resurser behöver alternativa modeller som brukaravgifter, låneupplägg, EU-finansiering, alternativt genomförande och organisering utforskas mer aktivt. Det förutsätter tydlig dialog med näringslivet och det offentliga för att säkra affärsmodeller som möter reella behov och leder till önskade effekter – både på kort och lång sikt. Varje projekt måste bedömas utifrån sina specifika förutsättningar. Med rätt utformning kan OPS bli ett viktigt verktyg för att framtidssäkra infrastrukturen och stärka svensk konkurrenskraft.

Ett förändrat och osäkert säkerhetspolitiskt läge

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid fredstida kriser, vid höjd beredskap och ytterst i krig. Detta innebär att befintliga styr- och planeringsprocesser inte räcker till.

Vår region har en central roll i totalförsvaret men också i internationell kontext utifrån Saabs verksamhet. Den otillräckliga infrastrukturen i Linköping utgör ett tydligt och konkret hinder för stärkandet av totalförsvaret i allmänhet och det militära försvaret i synnerhet, och behovet av brådskande åtgärder är stort. Den nuvarande expansionen är

av sådan omfattning och art att ordinarier styr- och planeringsmodell över nationell plan inte ger godtagbara resultat och effekter.

Vi uppmanar regeringen att säkerställa ändamålsenliga rutiner, strukturer där nationell plan går hand i hand med de satsningar på infrastruktur som görs inom andra budgetområden. Läget är akut.

Östsvenska Handelskammaren välkomnar möjligheten att inkomma med synpunkter. Yttrandet har beretts av Maria Björk Hummelgren, vice vd och näringspolitisk chef, samt Charlotta Elliot, talesperson infrastruktur.

2025-12-19

Simon Helmér, vd
Östsvenska Handelskammaren