

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2026-05-04  
Besvaras senast  
2026-05-25

Till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD)

### **2025/26:463 Effekter för Östergötland av ändrad sträckning av Ostlänken**

Östergötland behöver fler järnvägsspår. Linköping och Norrköping är i dag en sammanvävd arbetsmarknadsregion med omfattande pendling mellan städerna. Samtidigt har kapaciteten på järnvägen sedan länge nått sitt tak. Förseningar och inställda tåg är vardag, och pendlare tvingas regelbundet stå kvar på perrongerna när tågen inte räcker till.

Mot denna bakgrund har Ostlänken under decennier presenterats som lösningen – en statlig investering som skulle bygga bort flaskhalsen mellan Linköping och Norrköping genom nya spår och ökad kapacitet.

Regeringens besked i den nationella infrastrukturplanen innebär dock ett tydligt löftesbrott. Ostlänken ska inte längre dras till Linköping utan stanna öster om staden. Den planerade nya stationen i Linköping uteblir. Därmed uteblir också den kapacitetsökning som varit själva kärnan i projektet för Östergötland.

Resultatet är att den mest belastade sträckan i regionen lämnas utan åtgärd. Pendlare och arbetsgivare får beskedet att problemen ska bestå – trots årtionden av planering och utfästelser om motsatsen.

För godstrafiken innebär detta samma sak: längre transporttider, sämre punktlighet och minskad kapacitet att flytta över transporter från väg till järnväg. Det slår direkt mot företagets konkurrenskraft. Industrin i Östergötland och angränsande regioner är beroende av effektiva transporter, både för export och för insatsvaror. När järnvägen inte räcker till riskerar gods att i stället flyttas över till lastbil, med ökade kostnader, större klimatpåverkan och sämre effektivitet som följd.

Detta är särskilt allvarligt för en region som är starkt exportberoende. Norrköpings hamn, industrin i Linköping och det breda näringslivet i Östergötland är alla beroende av fungerande järnvägstransporter. När staten inte levererar utlovad kapacitet påverkar det investeringsviljan, möjligheten att växa och i förlängningen svenska jobb.

Detta är inte bara en förändring i en plan. Det är ett svek mot en hel region. Kommuner och näringsliv har investerat hundratals miljoner kronor och planerat sin utveckling utifrån statens löften om utbyggd järnväg. När staten nu drar undan dessa förutsättningar i ett sent skede undergrävs både tillväxten och

förtroendet för statliga beslut.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson:

1. Vilka skäl ligger bakom beslutet att inte gå vidare med utbyggd spårkapacitet mellan Linköping och Norrköping?
2. Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att lösa de kapacitetsproblem som kan uppstå på sträckan ska lösas när Ostlänken nu varken ger fler spår eller en ny station i Linköping?
3. Anser ministern att staten har ett ansvar gentemot de kommuner och aktörer som investerat utifrån statens besked, och i så fall vilka initiativ är ministern beredd att vidta?
4. Hur avser ministern att agera för att beslutet inte ska få svåra konsekvenser för godstrafik och exporten från regionen?

.....

Eva Lindh (S)

Överlämnas enligt uppdrag

Rebecca Heinemann