

## 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)

# Debatt om Ostlänken Hörsalen, Norrköping 20 maj 2026



Arrangör:  
[ostlanken.info](http://ostlanken.info)  
– del av Föreningen Bevara  
Kolmårdsskogen

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

***Den handlar också om prioriteringar, samhällsekonomi, säkerhet, demokrati, allmänhetens lokala vardagliga frågor och vilket transportsystem Sverige ska bygga för framtiden.***

***Vi använder Trafikverkets egna dokument, regeringens egna kriterier som grund i vår argumentation.***

# DEN STORA MOTSÄGELSEN

## *Regeringens egna kriterier verkar tala MOT Ostlänken*

Regeringen säger:

- samhällsekonomisk lönsamhet
- kostnadskontroll
- trimningsåtgärder
- gods och beredskap
- omprövning vid kostnadsökningar

Men Ostlänken:

- är kraftigt fördyrad
- har låg samhällsekonomisk nytta enligt flera analyser
- saknar godskapacitet
- kräver enorma nyinvesteringar
- tränger undan andra projekt

**VARFÖR GÄLLER ANDRA KRAV FÖR OSTLÄNKEN?**

# Tunga remissinstansers åsikter

**Svenskt näringslivs** kommentar till den nyligen antagna infrastrukturplanen.

Organisationen menar att resurser i första hand borde ha lagts för att åtgärda den eftersatta underhållsskulden på det befintliga järnvägsnätet innan man påbörjade nya enorma infrastrukturprojekt som Ostlänken.

För **Stockholms handelskammare** är det uppenbart att trafikverkets förslag inte kan ligga till grund för beslut. Därför presenterar vi ett alternativ på en nationell plan.

**Tankesmedjan Timbro:** Den sämsta investering i svensk modern historia.

## **Statens väg och trafikforskningsinstitut (VTI) i Linköping:**

Professor Jan-Erik Nilsson dömer ut Ostlänken. VTI är kritiskt till byggandet av Ostlänken. Huvudkritiken har handlat bristande samhällsekonomisk lönsamhet men också påpekat problem under själva byggfasen.

**Riksrevisionens kritik** har genom åren varit massiv. De har flera gånger totalsågat planerna på höghastighetståg med olika motiveringar, bland annat bristfälliga utredningar. Trafikverkets drömkalkyler nämns också.

# NATIONELLA SÄKERHETSFRÅGOR

## *Ny stambana som inte kan användas för gods*

I ett försämrat säkerhetsläge:

- behövs redundans
- godsflöden
- robusthet
- militära transporter
- alternativa transportvägar
- 

Men Ostlänken:


- är främst dimensionerad för persontrafik
- klarar inte blandad persontågstrafik effektivt
- ger inte samma flexibilitet som dubbelspår på Nyköpingsbanan

# Nyköpingsbanan - ett bättre och mer kostnadseffektivt alternativ till Ostlänken?

## Nyköpingsbanan

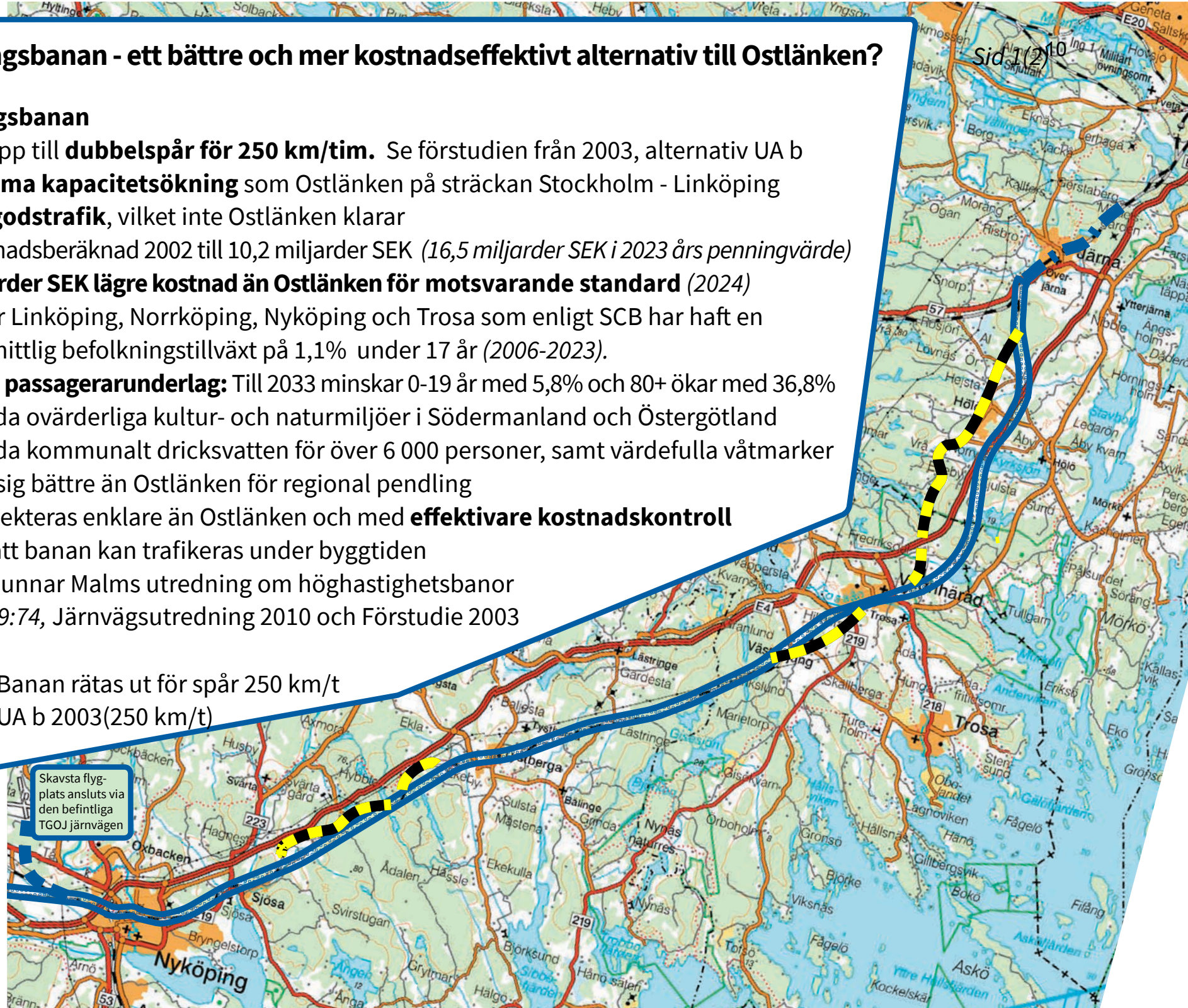
- rustas upp till **dubbelspår för 250 km/tim**. Se förstudien från 2003, alternativ UA b
- ger **samma kapacitetsökning** som Ostlänken på sträckan Stockholm - Linköping
- **kan ta godstrafik**, vilket inte Ostlänken klarar
- var kostnadsberäknad 2002 till 10,2 miljarder SEK (*16,5 miljarder SEK i 2023 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 flygplats ansluts via den befintliga TGOJ järnvägen



# Nyköpingsbanan - ett bättre och mer kostnadseffektivt alternativ till Ostlänken ?

 Utredningsalternativ UA b från 2003, som i huvudsak följer Nyköpingsbanans sträckning

 Nuvarande bana rätas ut och anpassas till hastighet för 250 km/tim. **Kan ta godstrafik.**

 Kolmårdens station föreslås vara kvar i sitt nuvarande läge.

Utvecklingsplaner för Kolmården visar ett samhälle för 10 000 personer. Är viktig knutpunkt för turistnäring och besökare till Kolmårdens djurpark.

**Bropassage vid Getå ersätter 8 km lång Kolmårdstunnel.**



Nyköpingsbanan:

- kan användas för både gods och persontrafik
- stärker hamnlogistiken i Norrköping och Oxelösund
- stärker regional industri
- stärker totalförsvaret

**VARFÖR BYGGER SVERIGE SIN DYRASTE JÄRNVÄG  
UTAN ATT LÖSA GODSKAPACITETEN?**

# SÄKERHETSPOLITIKEN HAR FÖRÄNDRATS

Regeringen:

*”Det försämrade säkerhetspolitiska läget ställer nya krav på transportinfrastrukturen”*

Ostlänken:

- främst persontåg
- begränsad godskapacitet
- låg flexibilitet

Nyköpingsbanan:

- person + gods
- redundans
- robusthet
- totalförsvär

**VARFÖR UTREDS INTE DETTA FULLT UT?**

# EKONOMIN — Tiotals miljarder kr billigare?

*Det finns bedömningar att en upprustad Nyköpingsbana kan bli tiotals miljarder billigare än Ostlänken.*

- Ostlänken har mycket hög investeringskostnad
- Extremt komplex terräng
- Tunnlar, broar, temporära trafikplatser som sedan rivs
- Oklara slutkostnader

Varje miljard till Ostlänken är en miljard som INTE går till:

- underhåll
- regionala banor
- vägar
- sjukvård
- elnät
- försvar

# VAD KOSTAR OSTLÄNKEN EGENTLIGEN?

*Det finns idag ingen som kan ge besked – men den får inte kosta ”en krona mer än 91,4 miljarder i 2021 års värde”*

Enligt Trafikverket några av alla kända riskområden i Norrköping:

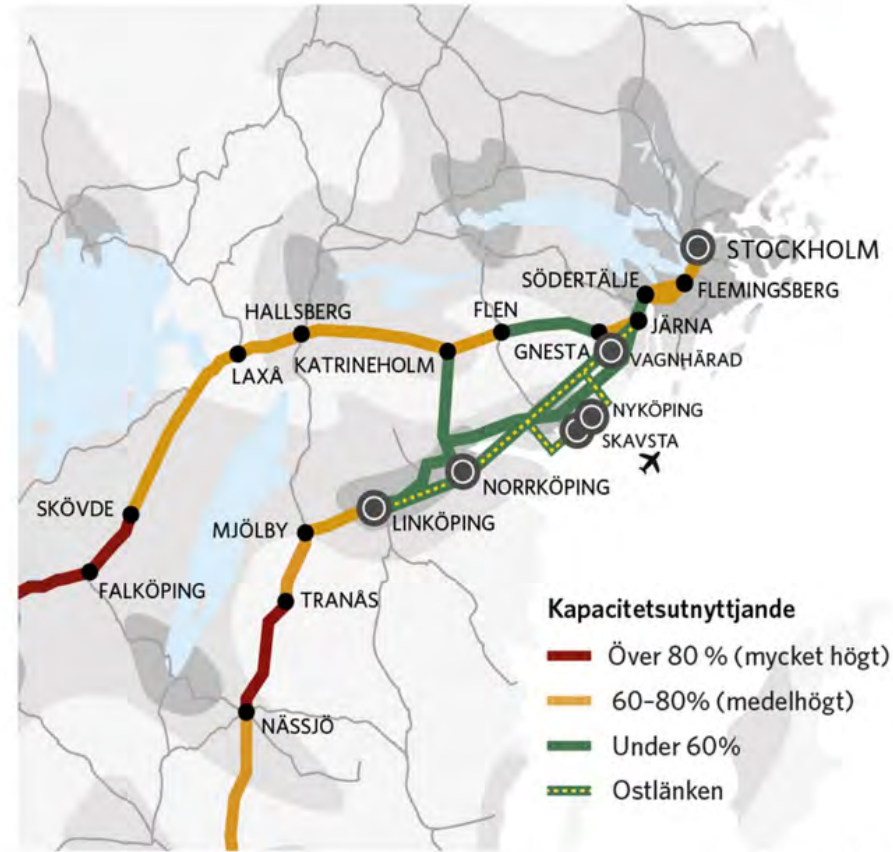
- Kolmårdstunneln – tunneln ut från Norrköping
- grundvatten på ett flertal platser
- sprickzoner i Kolmårdsberget
- temporära E4-trafikplatser – vägombyggnader i Kolmårdsbranten
- lösning för att bygga in Ostlänken under Kardonbanan
- trafikproblem och trafiklösningar i Norrköping/Linköping
- hantering av enorma mängder sprängstensmassor

## VAD BLIR SLUTKOSTNADEN? – VEM TAR RISKEN?

### Kapacitet före Ostlänken



### Kapacitet efter Ostlänken



Februari 2025

# ”TRÅNGT PÅ SPÅREN” — STÄMMER DET?

*Ja — på vissa platser*

Kapacitetsbrist finns:

- på vissa delsträckor
- vissa tider
- vissa noder

Men:

- inte överallt och inte i den omfattning som ofta kommuniceras,
- och inte alltid där Ostlänken byggs.

Trafikverkets egna analyser visar:

- stora variationer
- flera delsträckor med ledig kapacitet
- att problemen ofta finns i noder och anslutningar

## LÖSER OSTLÄNKEN RÄTT PROBLEM?

# **SAMHÄLLSEKONOMI OCH DEMOGRAFI**

*Många frågor som fortfarande saknar tydliga svar*

- Hur många resenärer krävs?
- Hur ser befolkningsutvecklingen ut?
- Hur många snabbtåg behövs?
- Hur mycket flyttas från befintliga banor?
- Hur påverkas regionaltrafiken?
- Hur många resenärer?
- Hur många snabbtåg?
- Hur påverkar distansarbete?
- Hur påverkar demografin?

**VILKA PROGNOSE BYGGER OSTLÄNKEN PÅ?**

RAPPORT

# Trafikprognoser och verklig trafikutveckling 1975-2024

<b>2 Prognoser 1975-2024 – en översikt .....</b>	<b>9</b>
2.1 Prognoser 1975-1992 .....	9
2.2 SamPlan 1996 .....	10
2.3 SamPlan 1999 .....	11
2.4 SIKÄ 2002 .....	12
2.5 SIKÄ 2005 .....	13
2.6 Banverket och Vägverket 2009 .....	15
2.7 Kapacitetsutredningen 2012 .....	16
2.8 Trafikverkets basprognos 2013 .....	17
2.9 Trafikverkets basprognos 2014 och 2015 .....	19
2.10 Trafikverkets basprognoser 2016, 2020 och 2024 .....	19
2.11 Översikt över antagna prognosförutsättningar .....	20



## Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor



Översikt Östlänken 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 trafikeras av trafik med stor variation i hastighet har restiderna successivt blivit längre och kommer att förlängas ytterligare när tåg med kortlutning (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.

<b>Banlängd (km):</b>	Södra- och Västra Stambanan via Katrineholm: ca 188 km Södra Stambanan via Nyköping: cirka 156 km
<b>Banstandard:</b>	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.
<b>Bantrafik (tåg per dygn):</b>	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)
<b>Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år):</b>	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
<b>Annan anläggning dimension:</b>	Norrköpings godsbangård består av fem ankomst- och avgångsspår. Fyra av spårerna klarar att ta emot 630 meter långa tåg, ett klarar 600 meter lång tåg. Bangården består även av 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.
<b>Annan anläggning standard:</b>	Ankomst- och avgångsspårerna är elektrifierade och signalreglerade. Industrispårerna är ej elektrifierade.
<b>Annan anläggning trafik:</b>	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 industrispårerna i Norrköping.

### Åtgärdens syfte:

En ny järnväg, Östlänken, 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.

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

## Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor

Bantrafik (tåg per dygn): 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)

Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år): 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

### 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.

Banlängd: ca 160 km

Banstandard: Dubbelspår, högsta tillåtna hastighet 250 km/h

Bantrafik (tåg per dygn): Bantrafik Linköping-Järna: 61-79 dubbelturer per dygn. Utöver det snabba regionaltåg.

Banflöde (milj resenärer per år/ milj nettoton per år): 7,1 miljoner resenärer/år

**Tabell 12****Befolkningsförändringar, årliga genomsnitt. Östergötlands län**

22

Population changes, annual averages. Östergötland County

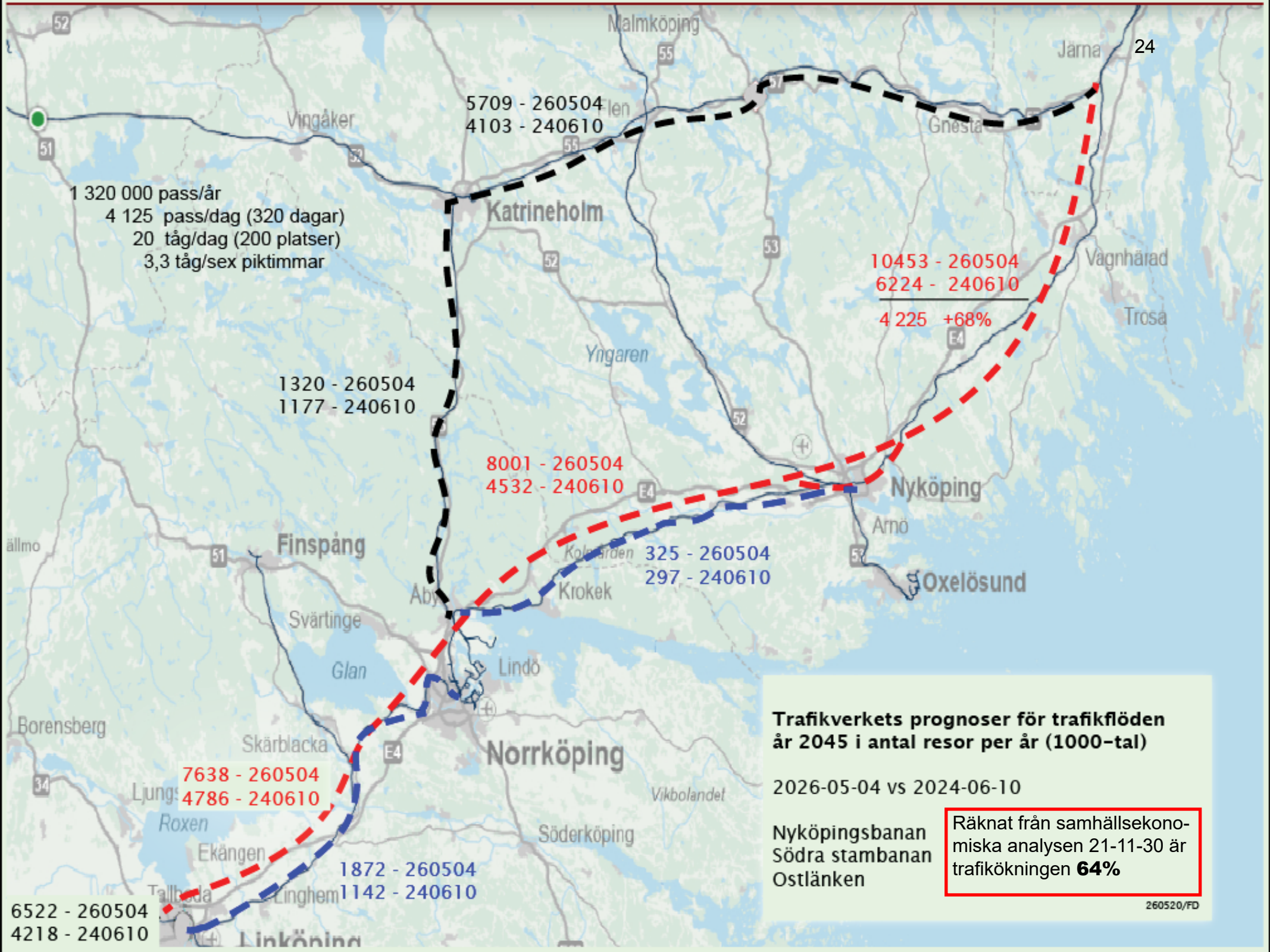
	<b>Genomsnitt 2014–2023</b>	<b>Genomsnitt 2024–2030</b>	<b>Genomsnitt 2031–2040</b>
Födda	4 900	4 200	4 600
Döda	4 300	4 500	5 000
Födda – Döda	600	-300	-300
Inflyttning från övriga Sverige	12 200	12 500	12 900
Utflyttning till övriga Sverige	11 800	11 900	12 300
Netto inrikes omflyttning	400	600	500
Invandring	4 000	2 600	2 800
Utvandring	1 700	2 000	1 900
Netto utrikes omflyttning	2 300	600	800
Folkökning per år	3 400	900	1 000

## Folkmängd i de tio största kommunerna

23



Kommun	Folkmängd 2025	Förändring jämfört med 2024 i procent
Stockholm	999 239	0,4
Göteborg	613 278	0,7
Malmö	367 924	0,6
Uppsala	249 726	0,7
Linköping	168 714	0,4
Västerås	161 240	0,4
Örebro	160 687	0,3
Helsingborg	152 776	0,5
Jönköping	148 152	0,3
Norrköping	144 904	-0,1



1 320 000 pass/år  
 4 125 pass/dag (320 dagar)  
 20 tåg/dag (200 platser)  
 3,3 tåg/sex piktimmor

5709 - 260504  
 4103 - 240610

10453 - 260504  
 6224 - 240610  
 4 225 +68%

1320 - 260504  
 1177 - 240610

8001 - 260504  
 4532 - 240610

325 - 260504  
 297 - 240610

7638 - 260504  
 4786 - 240610

1872 - 260504  
 1142 - 240610

6522 - 260504  
 4218 - 240610

# Södermanlands län



- Navigation icons: a blue square with a white arrow, a magnifying glass, a pencil, a circle, a square, and a house icon.
- More options: a vertical ellipsis icon.

**För varje krona som föreslås  
läggas på ny  
transportinfrastruktur förlorar  
samhället 31 öre. Det är budet  
i Trafikverkets ihopräkning av  
effekterna av de större  
satsningar som föreslås i  
nationella planen.**

# ”Infrastrukturprojekt som blir för dyra ska inte genomföras”

>Det har varit alldeles för vanligt att infrastrukturinvesteringar visat sig bli dyrare än man först trott – men genomförts ändå, Så kan vi inte fortsätta. *skriver Trafikverkets planeringsdirektör Ulrika Geeraedts*

>... 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.

>Vi förstår att detta kan ställa till det för kommuners och regioners planering, eftersom det har vuxit fram en kultur där utredningar uppfattas som löften. Men den kulturen måste vi tillsammans göra upp med. **Vi måste vara beredda på att kunna gå tillbaka till ritbordet när det behövs – och att bli bättre på att göra det i samarbete med de kommuner och regioner som berörs.**

*Citat ur debattartikel skriven av Trafikverkets planeringsdirektör Ulrika Geeraedts i Dagens Samhälle 4 december 2025.*

Namngivna investeringar i planförslagen är **sammantaget samhällsekonomiskt olönsamma** med ett beräknat nettonuvärde på -50 miljarder kronor och en nettonuvärdeskvot på -0,3. Detta resultat bygger på en summering av samtliga objekt, vilket innebär att det är en blandning av både lönsamma och olönsamma investeringar. **De stora bundna järnvägsobjekten är en stor anledning till att planförslagen som helhet är samhällsekonomiskt olönsamma.** Nya objekt i planförslagen har en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet med en sammantagen nettonuvärdeskvot på 1,7.

*Sidan 6 i Planförslagets samlade effekter.*



# TRAFIKVERKETS ARBETSMETODER

## *Konsekvenstänkande saknar fakta*

I många dokument:

- saknas färdiga fakta och konsekvenser är ofullständigt utredda

Återkommande formuleringar:

- "bedöms"
- "antas"
- "förväntas"

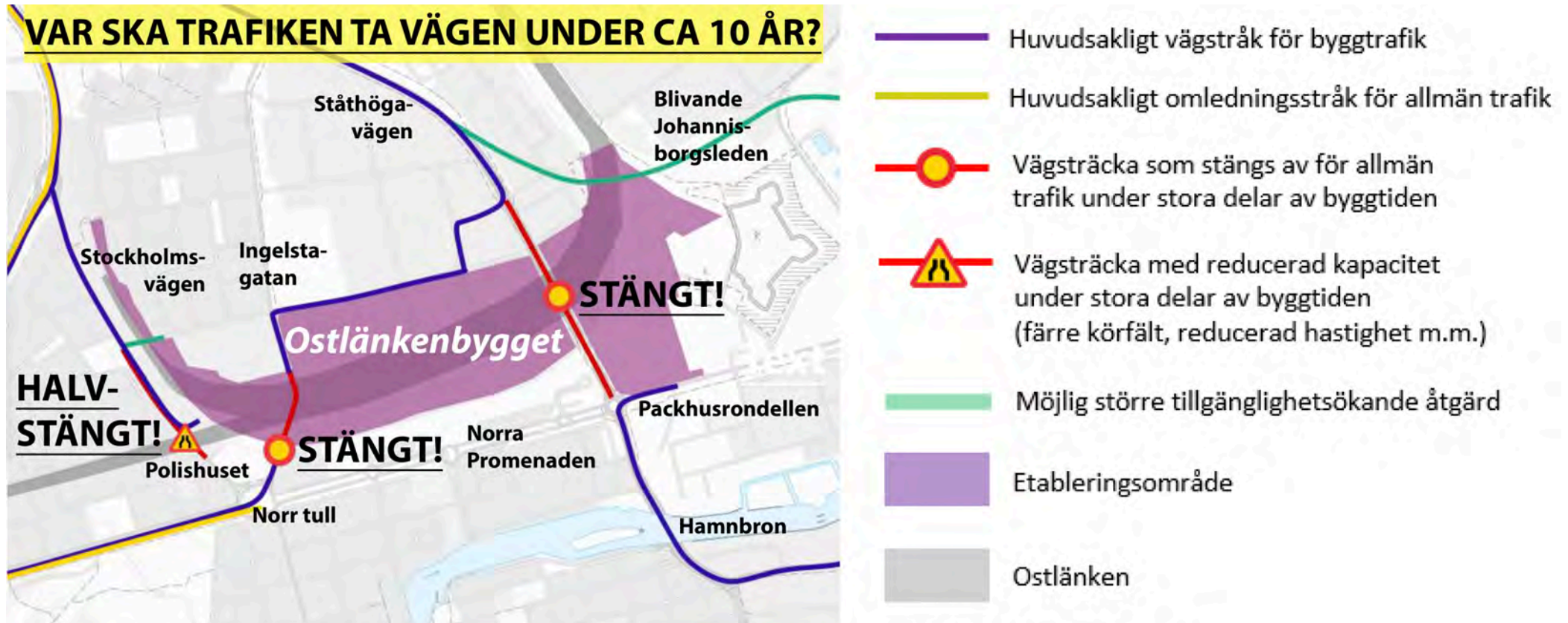
• Och dessutom:

- många konsekvenser saknar fullständiga fakta
- många kostnader är osäkra
- många stora risker kvarstår att utreda

## **VARFÖR GÅ VIDARE INNAN FAKTA ÄR KLARA?**

# Den "Gordiska knuten" – hur löses den?





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

# ***Buller och kiseldamm över Strömsfors***

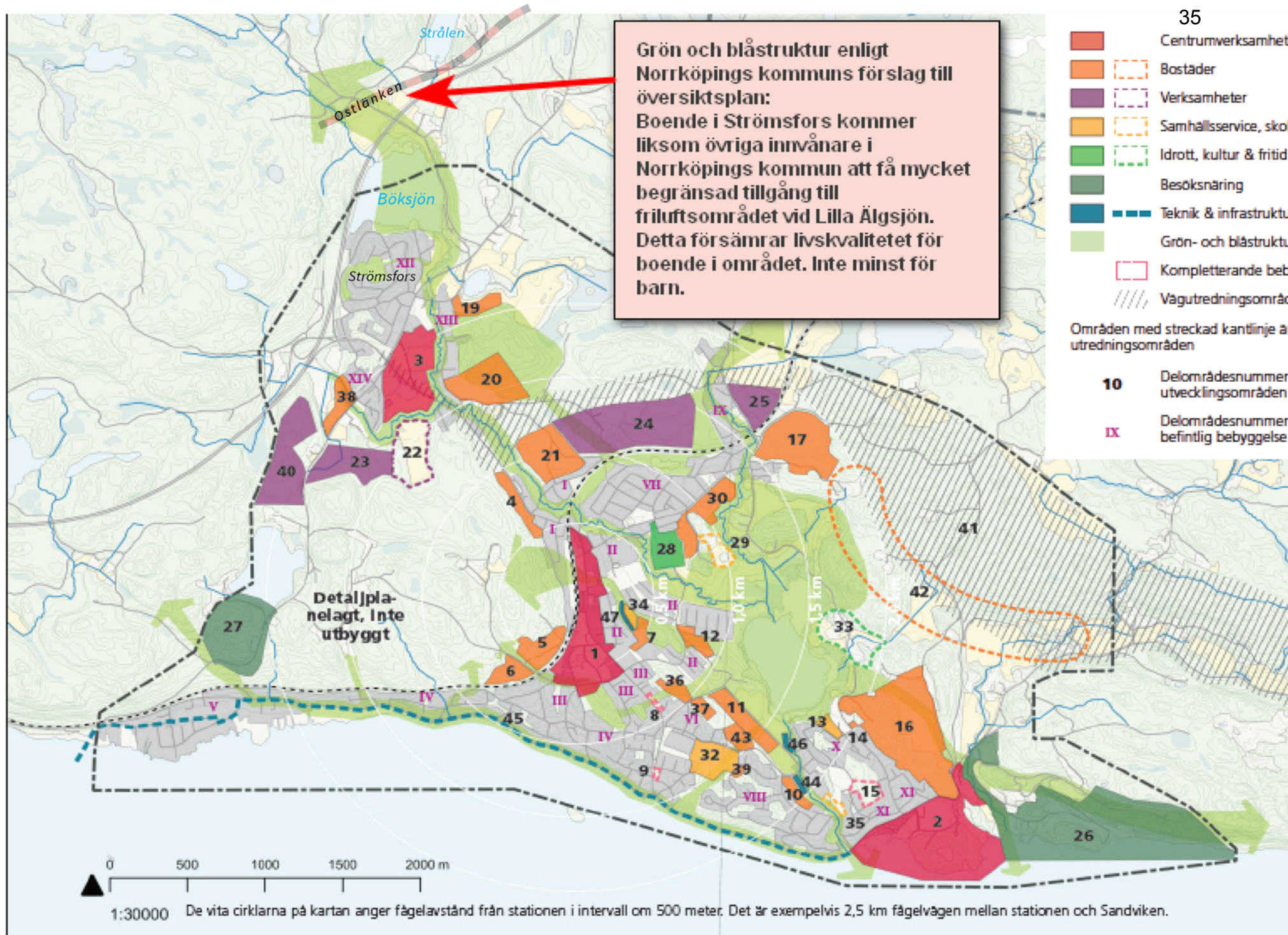


***TPL Strömsfors "navet" för byggtrafiken***



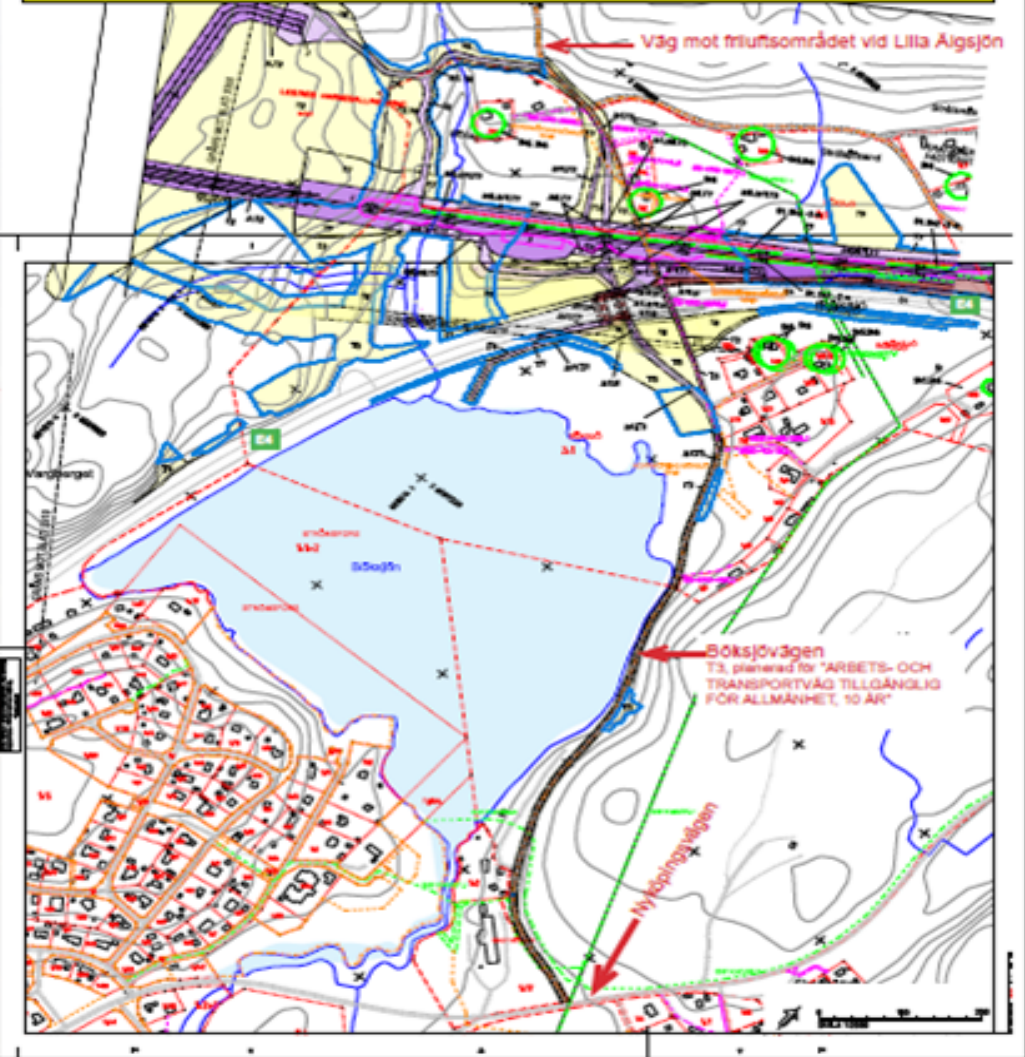
Strålen

Gullvagnen

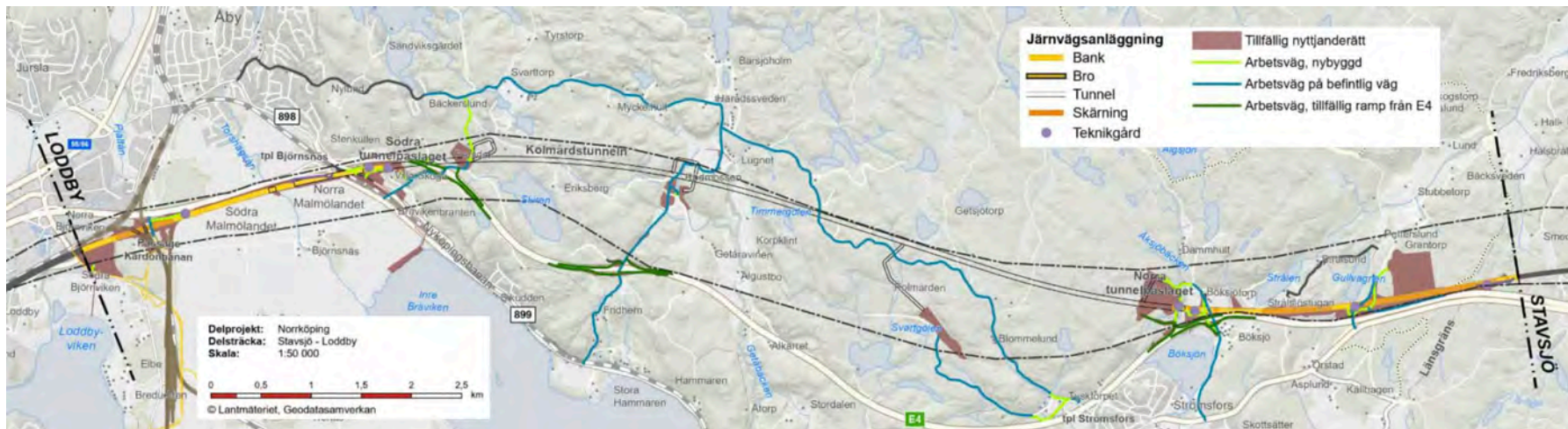




36  
 Trafikverkets projektkarta 3304 och 3318 över Böksjö Gård och Böksjövägen. Med anledning av omfattande anläggningsarbeten som beräknas pågå i to år, anser Böksjö vägsamfällighet att mycket stor olycksrisk föreligger. Samfälligheten räknar med att en dumper- eller lastbilrörelse trafikerar området minst var annan minut under 10 tim/vagn (5,6 miljoner ton skall flyttas och krossas). Vem bär ansvaret i planeringen för att t ex mindre lastbilstrafik skall kunna sammas med cyklande små barn längs Böksjövägens strand eller annorstädes i området under 10 års tid? Hur bedömer ansvar på Trafikverket (gäller även länsstyrelsen och Norrköpings kommun) att byggtrafikens rörelser dessutom skall kunna dekas med ca 6-700 gästande bilar till och från fritillsområdet vid Lilla Älgsjön under en varm sommardag? /FD



# 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!

# KOLMÅRDEN — KONKRET RISKBILD

## *Sträckan Stavsjö – Loddby högriskområde*

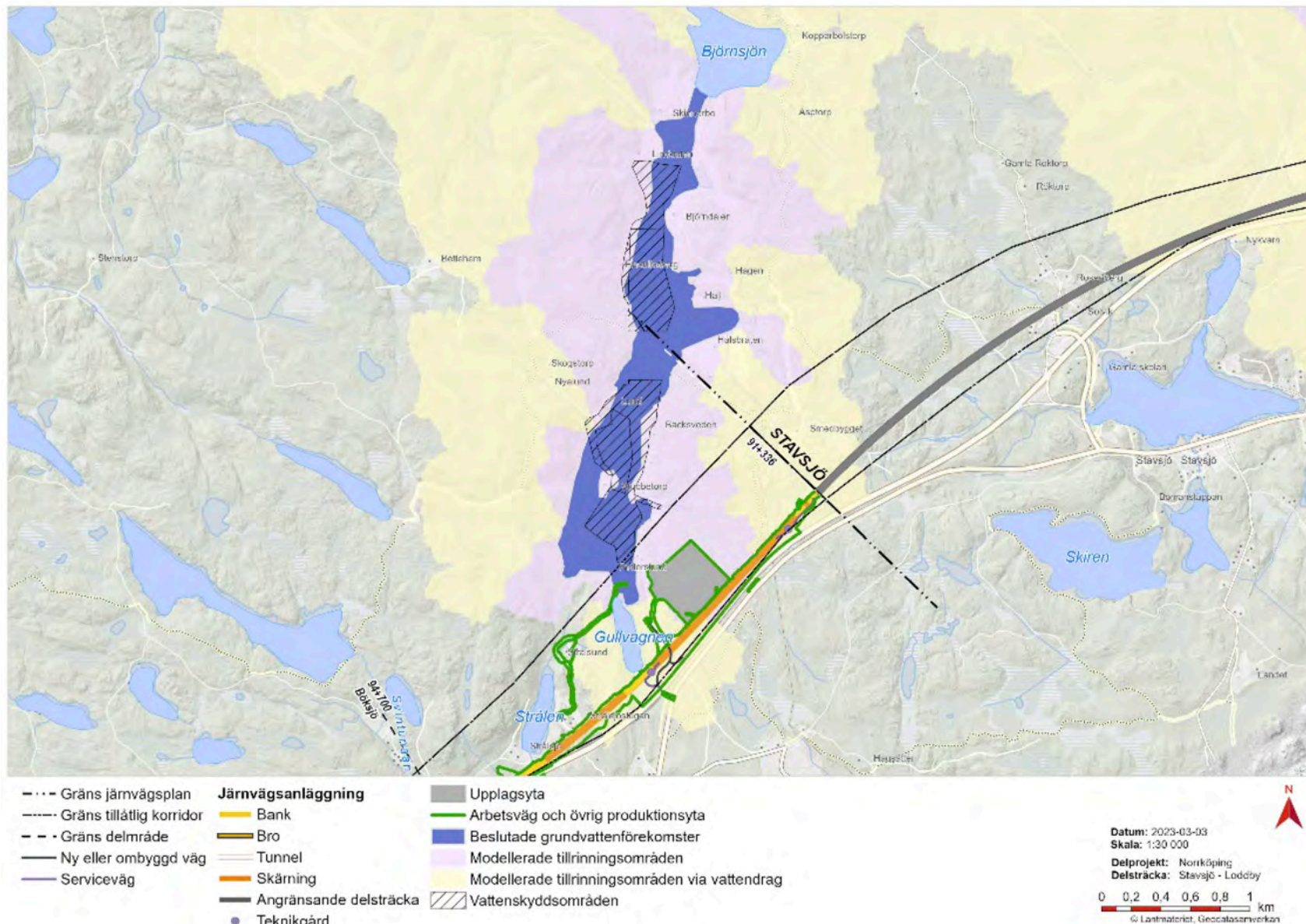
Identifierade risker:

- grundvatten
- sprickbildning
- tunnelteknik
- E4-trafiken
- lokala vägar
- lång byggtid
- masshantering
- miljösäkringslista finns men anses inte vara allmän handling

Avfärdade risker för närboende:

- buller, stenkrossdamm, tung trafik

**FINNS FULLSTÄNDIGA KONSEKVENSANALYSER?**



Figur 15. Grundvattenförekomst vid Stubbetorp (MS\_CD: WA58920390) norr om spårlinjen.

# FÖR OCH EMOT ATT OSTLÄNKEN BYGGS

230311-240312, NT 663 noteringar 40

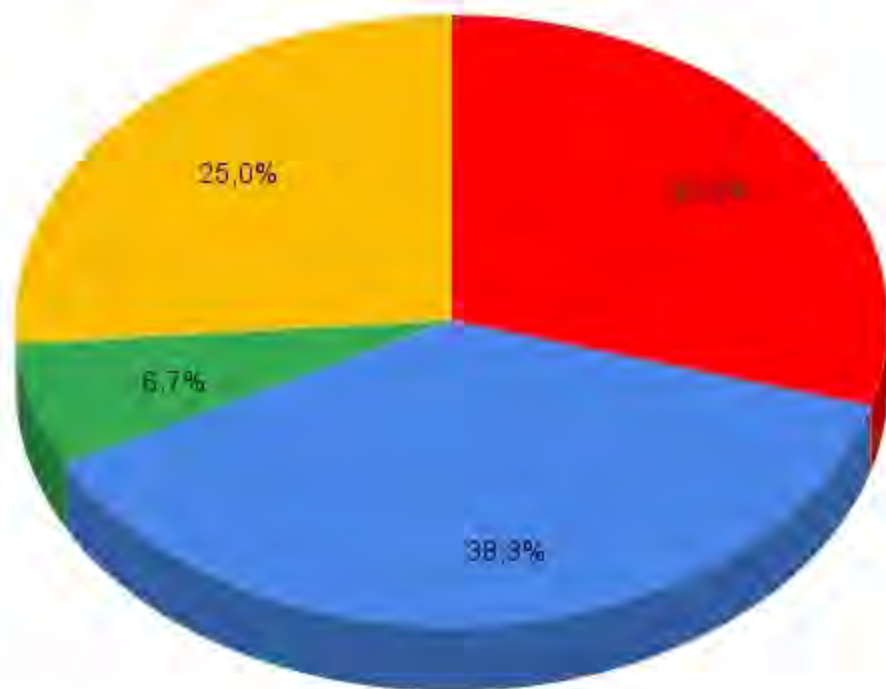


# RESULTAT AV AVSLUTAD ENKÄT I NT OCH CORREN 260224 41

Fråga: Svara på det alternativ som passar dig bäst

För Ostlänken: 31,7%

Mot Ostlänken: 68,3%



- Nej, jag vill inte att Ostlänken skall byggas, men att Nyköpingsbanan rustas upp till samma standard som Ostlänken för beräknad kostnad på 55 miljarder SEK
- Nej, jag vill inte att Ostlänken skall byggas
- Ja, jag vill att Ostlänken skall byggas för budgeterad kostnad på max 112,5 miljarder SEK (2025)
- Ja, jag vill att Ostlänken skall byggas även om den kostar mer än 112,5 miljarder SEK

Enkät i NMT Media Östgöta Correspondenten och Norrköpings Tidningar

Period: 2026-02-17--2026-02-24

Antal visningar: 133 347

Antal besökare: 1 366

# DETTA HANDLAR OM MER ÄN OSTLÄNKEN

*"Hur behandlas medborgare juridiskt i stora statliga projekt? – får människor en verklig prövning?"*

Frågan är:

- Hur ska Sverige prioritera?
- Vad ger mest nytta?
- Vad är robustast?
- Vad är samhällsekonomiskt rimligt?
- Varför utreds inte alternativ fullt ut?

## **Demokratisk aspekt**

Masshantering av överklaganden:

- många yttranden och överklaganden har behandlats kollektivt
- individuella omständigheter har inte prövats separat
- standardsvar dominerar

Frågor som många ställer:

- Har invändningar prövats individuellt?
- Har alternativ utretts seriöst?
- Har allmänheten haft reellt inflytande?
- Uppfylls EU-rättens krav på effektiv prövning?

Många upplever:

- standard svar
- kollektiv hantering
- begränsad transparens
- att besluten redan är fattade
- att invändningar inte påverkar
- att alternativ aldrig prövas

Då riskeras:

- rättssäkerheten
- förtroendet
- demokratin

## **HUR SKAPAS FÖRTROENDE I SÅ STORA PROJEKT?**