

Yttrande över Trafikverkets förslag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026 – 2037

Inledning

Handelskammaren Mittsverige företräder företag och näringsliv i Jämtlands och Västernorrlands län. Våra medlemsföretag verkar inom basindustri, tillverkningsindustri, energi- och skogsnäring, transport- och logistiksektor, besöksnäring. Gemensamt för dessa verksamheter är ett starkt beroende av ett robust, tillförlitligt och sammanhållet transportsystem.

Regeringens egna Accelerationskontor har räknat fram att Västernorrlands- och Jämtlands län har näst mest planerade investeringar under den kommande sjuårsperioden. I länen planeras för investeringar motsvarande 145 miljarder kronor. Sammanställningen omfattar investeringar på minst 100 miljoner kronor, företagsetableringar och expansioner från redan existerande verksamheter som är av vikt för industrins gröna omställning.

Tillsammans med de två nordligaste länen, Västerbotten och Norrbotten, blir summan av planerade investeringar ca 515 miljarder kronor vilket är ca 64% av investeringar i hela Sverige med koppling till industrins gröna omställning. Allt detta kommer ställa ännu högre krav på fungerande infrastruktur, kapacitet, robusthet och tillförlitlighet inom alla transportslag; flyg, järnväg, väg och sjöfart.

Mot denna bakgrund ser Handelskammaren Mittsverige positivt på att Trafikverkets förslag till nationell plan innehåller ett ökat fokus på vidmakthållande, bärighet och robusthet i transportsystemet. Dessa inriktningar är nödvändiga för att hantera en lång period av eftersatt underhåll och för att stärka systemets motståndskraft mot störningar. Samtidigt är Handelskammarens samlade bedömning att planförslaget inte fullt ut svarar mot de strukturella behov som präglar Jämtlands och Västernorrlands län, resten av norra Sverige och därmed inte heller mot regionernas betydelse för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft, exportförmåga och försörjningsberedskap.

Handelskammarens vill med detta remissvar är att förstärka och tydliggöra konsekvenserna för näringslivets utvecklingsförutsättningar och för nationell samhällsnytta.

Övergripande bedömning av planförslaget

Den nationella planens ambition att minska underhållsskulden i väg- och järnvägssystemet är både välkommen och nödvändig. För näringslivet i mellersta Norrland är tillförlitlighet i transportsystemet minst lika viktigt som ny kapacitet, och ökade medel till vidmakthållande bidrar till att minska risken för produktionsstörningar och förseningar.

Samtidigt kvarstår betydande brister. Järnvägssystemet saknar tillräcklig kapacitet och redundans, flera nationella vägstråk har kvarstående flaskhalsar, och flygets roll i glesa regioner ges begränsat utrymme i planens strategiska resonemang. Vidare bedöms öst–västliga samband, som är centrala för handel, industri och beredskap, inte få den tyngd som deras faktiska betydelse motiverar.

För näringslivet innebär dessa brister ökade kostnader, sämre förutsägbarhet och minskad attraktivitet för investeringar. I ett läge där stora delar av svensk industri genomgår en omfattande omställning, och där norra Sverige spelar en nyckelroll i energi- och klimatomställningen, är detta särskilt problematiskt.

Nya Ostkustbanan – ett sammanhängande dubbelspår för kapacitet, robusthet och nationell nytta

Nya Ostkustbanan, det vill säga utbyggnaden till dubbelspår på järnvägssträckan mellan Gävle och Härnösand, är en av de mest strategiskt betydelsefulla järnvägsinvesteringarna i Sverige. Stråket utgör den centrala länken mellan norra Sveriges industriregioner och de stora befolknings-, marknads- och terminalområdena i Mellansverige och vidare mot kontinenten. Samtidigt är Ostkustbanan i dag Sveriges mest belastade enkelspår, med allvarliga konsekvenser för kapacitet, punktlighet och robusthet i hela järnvägssystemet.

Ur ett näringslivsperspektiv är kapacitetsbristen på Ostkustbanan ett strukturellt hinder för tillväxt och konkurrenskraft. Basindustri, processindustri, skogsindustri och tillverkningsföretag i Jämtlands och Västernorrlands län är starkt exportberoende och beroende av tillförlitliga järnvägstransporter för både insatsvaror och färdiga produkter. Dagens begränsningar leder till förseningar, osäker leveransprecision och ökade kostnader, vilket i sin tur påverkar investeringsvilja och möjligheten att ställa om transporter från väg till järnväg.

Nya Ostkustbanan är inte enbart av regionalt intresse utan en investering av **nationell betydelse**. Kapacitetsbrister på sträckan mellan Gävle och Härnösand påverkar flöden långt norr och söder om stråket, inklusive Stambanan genom övre Norrland och andra anslutande banor. Ett sammanhängande dubbelspår längs kusten är därför avgörande för att skapa avlastning, ökad flexibilitet och bättre punktlighet i hela det norra järnvägssystemet.

I detta sammanhang vill Handelskammaren Mittsverige särskilt understryka att **Nya Ostkustbanan enligt Trafikverkets egna samhällsekonomiska analyser är det tredje mest lönsamma järnvägsprojektet i Sverige**, mätt i nettonuvärdeskvot och samlad

systemnytta. Trots denna mycket höga dokumenterade lönsamhet ges projektet inte motsvarande prioritet i förslaget till nationell plan. Detta framstår som svårt att förena med Trafikverkets uttalade principer om att samhällsekonomisk effektivitet, kapacitet och robusthet ska vara vägledande vid prioritering av investeringar.

Ur näringslivets perspektiv skapar detta en problematisk osäkerhet. Företagens långsiktiga investeringsbeslut i produktion, logistik och klimatomställning förutsätter att statens infrastrukturprioriteringar är konsekventa, transparenta och förutsägbara. När ett av landets mest lönsamma järnvägsprojekt inte ges tydlig prioritet riskerar detta att underminera förtroendet för planeringsprocessen och försvåra näringslivets strategiska planering.

Handelskammaren Mittsverige delar den bedömning som förs fram i remissvar kopplade till Nya Ostkustbanan: utbyggnaden måste ses som en **sammanhängande helhet**, där målet är dubbelspår på hela sträckan mellan Gävle och Härnösand. Fragmenterade eller punktvisa lösningar riskerar att låsa in kapacitetsproblem och ge begränsad systemnytta. Det är först när hela stråket byggs ut som de fulla nyttorna i form av kapacitet, restidsvinster, punktlighet och robusthet kan realiseras.

I detta sammanhang är det viktigt att de omtag och omprövningar som Trafikverket aviserar, bland annat med anledning av kostnadsutveckling, inte leder till en försvagad ambitionsnivå. Tvärtom bör omtaget användas för att säkerställa en **etappindeldad men tydligt sammanhållen utbyggnad**, där de mest belastade och samhällsekonomiskt effektiva delsträckorna prioriteras tidigt i planperioden. För näringslivet är förutsägbarhet och långsiktiga statliga åtaganden avgörande för att kunna fatta investeringsbeslut och planera logistiklösningar.

Nya Ostkustbanan har även stor betydelse för persontrafiken och arbetsmarknadens funktion. Kortare restider och ökad tillförlitlighet stärker sambanden mellan kustens arbetsmarknader och bidrar till ökad rörlighet, kompetensförsörjning och regional attraktivitet. Dessa effekter är viktiga inte bara ur ett regionalt perspektiv, utan även för att stärka Sveriges samlade produktivitet.

Utöver de ekonomiska och regionala nyttorna har Nya Ostkustbanan en tydlig roll i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Ett robust och redundant järnvägssystem längs kusten minskar sårbarheten vid störningar och skapar bättre förutsättningar för både civila och militära transporter vid kris eller höjd beredskap. I detta avseende utgör dubbelspår på Ostkustbanan ett viktigt komplement till inlandets järnvägar och till de nord-sydliga stambanorna.

Handelskammaren Mittsverige anser därför att Nya Ostkustbanan bör ges **tydlig och framskjuten prioritet i den nationella planen**, både genom fortsatt planläggning och genom att säkerställa finansiering för successiv utbyggnad under planperioden. Att fullt ut realisera ett av Sveriges mest samhällsekonomiskt lönsamma järnvägsprojekt är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, för klimatomställningen och för ett robust transportsystem i hela landet.

E4 – ett nationellt huvudstråk med kvarstående flaskhals i Örnsköldsvik

E4 är ett av Sveriges mest betydelsefulla nationella vägstråk och utgör ryggraden för långväga person- och godstransporter längs Norrlandskusten. Vägen binder samman norra Sverige med Mälardalen, vidare mot södra Sverige och kontinenten, och är av avgörande betydelse för industrins logistik, handel, besöksnäring och samhällsviktiga transporter. För näringslivet är E4 en central länk till nationella och internationella marknader.

Trots omfattande investeringar längs stora delar av stråket kvarstår i dag **genomfarten genom Örnsköldsvik som den mest påtagliga flaskhalsen** längs hela E4 mellan Stockholm och Luleå. Den nuvarande sträckningen genom tätort innebär begränsad framkomlighet, låg trafiksäkerhet och hög sårbarhet vid olyckor eller störningar. För långväga transporter skapar detta förseningar och osäkerhet som får konsekvenser långt utanför den lokala kontexten.

Ur ett näringslivsperspektiv är denna flaskhals särskilt problematisk. E4 används dagligen för transporter av råvaror, insatsvaror och färdiga produkter från basindustri, tillverkningsindustri och handel. För företag med just-in-time-flöden eller tidskritiska leveranser innebär genomfarten genom Örnsköldsvik ökade ledtider, svårigheter att planera transporter och därmed högre kostnader. Även persontransporter påverkas, vilket har betydelse för arbetsmarknadens funktion och för regionens attraktivitet.

Förbifart Örnsköldsvik är därför inte att betrakta som ett lokalt eller regionalt projekt, utan som en **systemåtgärd av nationell betydelse**. En förbifart skulle avsevärt förbättra E4:s funktion som sammanhängande huvudstråk genom att öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska sårbarheten i transportsystemet. Detta gäller såväl i vardagstrafik som vid extraordinära händelser där alternativa vägar och redundans är avgörande.

I ett bredare perspektiv har Förbifart Örnsköldsvik även betydelse för Sveriges försörjningsberedskap och totalförsvar. E4 är ett prioriterat stråk för både civil och militär mobilitet, och en robust och tillförlitlig genomfart är nödvändig för att säkerställa transporter vid höjd beredskap eller kris. Den nuvarande tätortspassagen innebär en tydlig sårbarhet i detta avseende.

Handelskammaren Mittsverige bedömer därför att Förbifart Örnsköldsvik bör ges **hög prioritet i den nationella planen** och en klar tidplan för genomförande. För näringslivet är det avgörande att denna sista större flaskhals på E4 åtgärdas för att säkerställa ett sammanhängande, effektivt och robust transportsystem längs hela Norrlandskusten.

Väginfrastruktur, bärighet och BK4 – grundläggande för näringsliv, klimatomställning och beredskap

Väginfrastrukturen utgör den mest grundläggande och samtidigt mest använda delen av transportsystemet i Jämtlands och Västernorrlands län. För näringslivet i regionen är vägnätets funktion avgörande för såväl daglig produktion som långväga transporter, inte minst inom skogsindustri, energi, tillverkningsindustri, byggsektor och livsmedelsförsörjning. I ett gleset befolkat område med stora avstånd och begränsade alternativa transportlösningar är vägens tillgänglighet, bärighet och robusthet direkt kopplad till företagens konkurrenskraft.

Handelskammaren Mittsverige välkomnar att den nationella planen innehåller en kraftig förstärkning av resurserna för vidmakthållande av vägnätet. Ett långvarigt eftersatt underhåll har lett till bristande standard, ökade driftstörningar och ökade kostnader för näringslivet. För företag med tunga transporter får bristande bärighet omedelbara konsekvenser i form av omvägar, omlastningar och begränsningar i tillåtna fordonsvikter, vilket försämrar effektiviteten i hela logistikkedjan.

Särskilt central för näringslivet är **utbyggnaden av BK4**, som möjliggör tyngre fordon och därmed mer effektiva transporter. För regionens basindustri innebär BK4 inte bara lägre transportkostnader utan också minskade utsläpp per tonkilometer, färre fordon på vägarna och förbättrad trafiksäkerhet. BK4 är därmed ett av de mest kostnadseffektiva styrmedlen för att samtidigt stärka konkurrenskraft och nå klimatmålen.

Nationella planen begövr säkerställa **en snabb och sammanhängande utbyggnad av BK4 i de regioner där nyttan är som störst**. För näringslivet är det avgörande att BK4 införs systematiskt längs viktiga transportstråk, inte endast på enskilda delsträckor. Fragmenterad utbyggnad riskerar att kraftigt begränsa nyttan och skapa osäkerhet kring investeringar i fordon och logistiklösningar. Dessutom vill Handelskammaren särskilt uppmärksamma risken för att den fulla nyttan av utbyggnaden av BK4 inte realiseras om bärighetsåtgärder begränsas till det statliga vägnätet. I stora delar av Jämtlands och Västernorrlands län utgör det kommunala vägnätet den första och sista länken i transportkedjan, med avgörande betydelse för tillgängligheten till industriområden, produktionsanläggningar, terminaler och omlastningspunkter.

Om det kommunala vägnätet inte ges förutsättningar att utvecklas i takt med det statliga nätet riskerar effekten av genomförda BK4-investeringar att urholkas. Bristande bärighet i dessa länkar kan leda till omvägar, omlastningar och begränsningar i fordonsvikter, vilket i praktiken försämrar både effektivitet och robusthet i hela transportsystemet.

Handelskammaren Mittsverige bedömer därför att Trafikverket, i nära samverkan med regioner och kommuner, bör utveckla tydligare stödstrukturer och incitament för att möjliggöra bärighetsåtgärder även i det kommunala vägnätet. Möjligheten för kommuner att söka statligt investeringsstöd för sådana åtgärder bör förtydligas och förstärkas, i syfte att säkerställa att hela transportkedjan fungerar sammanhållet, effektivt och robust.

Klimatförändringarna förstärker ytterligare behovet av robust väginfrastruktur. Ökade temperaturvariationer, mer nederbörd och förändrade tjälförhållanden påverkar vägnätets bärighet och livslängd, särskilt i norra Sverige. Handelskammaren Mittsverige bedömer därför att klimatanpassning av väginfrastrukturen måste integreras tydligare i planens prioriteringar, inte minst i inlandet och på lågtrafikerade men näringslivskritiska vägar.

Väginfrastrukturens betydelse ska även ses i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Vägarna utgör den mest flexibla transportformen vid kris eller höjd beredskap och är avgörande för transporter av livsmedel, drivmedel, sjukvård och samhällsviktig personal. Bristande bärighet eller framkomlighet innebär i detta sammanhang inte bara ett näringslivsproblem utan en samhällsrisk. Ett väl underhållet och bärigt vägnät är därför en central del av Sveriges försörjningsberedskap.

Handelskammaren Mittsverige menar att staten behöver inta ett mer strategiskt helhetsgrepp om väginfrastrukturens roll. Detta innebär att resurser för vidmakthållande, bärighet och BK4 i högre grad bör styras till de regioner där transportberoendet är som störst och där alternativa transportlösningar saknas. För näringslivet är långsiktighet och förutsägbarhet i statens åtaganden avgörande för att kunna planera investeringar i fordonsflottan och logistiksystem.

Mittstråket – prioriterade väg- och järnvägssträckor i ett strategiskt öst–västligt stråk

Mittstråket utgör ett sammanhängande öst–västligt transportsystem som kopplar samman Atlantkusten i Norge med Bottniska viken i Sverige. Stråket har en strategisk funktion för näringsliv, handel, besöksnäring, arbetsmarknad och beredskap, men denna funktion förutsätter att både väg- och järnvägsinfrastrukturen håller en tillräckligt hög och jämn standard längs hela sträckningen.

Ur ett näringslivsperspektiv är det avgörande att utvecklingen av Mittstråket inte sker fragmenterat, utan att särskilt viktiga delsträckor ges prioritet i den nationella planen för att säkerställa framkomlighet, tillförlitlighet och kapacitet i hela systemet.

När det gäller **väginfrastrukturen** är väg E14 stråkets ryggrad. Flera delsträckor har i dag bristande standard vad gäller trafiksäkerhet, bärighet och vinterframkomlighet, vilket begränsar stråkets funktion för både gods- och persontransporter. Särskilt angelägna att prioritera är sträckorna mellan **Sundsvall–Bräcke**, där E14 utgör kopplingen mellan kustens industri- och hamnstruktur och inlandets produktionsområden, samt **Bräcke–Östersund**, där vägstandarden och kapaciteten har stor betydelse för regional pendling, långväga transporter och besöksnäringen.

Vidare är sträckan **Östersund–riksgränsen mot Norge (Storlien)** av särskild strategisk betydelse. Denna del av E14 är central för gränsöverskridande handel och industriell samverkan mellan Sverige och Norge, men också för militär och civil beredskap i ett nordiskt perspektiv. Brister i vinterväghållning, bärighet och trafiksäkerhet påverkar stråkets tillförlitlighet och riskerar att hämma både näringslivets transporter och samhällsviktiga flöden. Handelskammaren Mittsverige bedömer därför att dessa delsträckor bör ges en tydlig prioritet i den nationella planen, med fokus på standardhöjning, trafiksäkerhetsåtgärder och långsiktig bärighet.

När det gäller **järnvägsinfrastrukturen** är Mittbanan den centrala komponenten i Mittstråket. För näringslivet är järnvägens funktion avgörande både för godstransporter och för möjligheten att utveckla hållbara personresor i öst–västlig riktning. I dag begränsas Mittbanans potential av kapacitetsbrister, låg medelhastighet och sårbarhet vid störningar.

Särskilt viktiga att prioritera är järnvägssträckorna **Sundsvall–Ånge** och **Ånge–Östersund**. Dessa utgör kärnan i Mittbanan och är avgörande för kopplingen mellan kustens industristruktur, inlandets näringsliv och vidare förbindelser mot Norge. För näringslivet innebär bristande kapacitet och punktlighet på dessa sträckor ökade kostnader och sämre möjligheter att planera logistikflöden.

Vidare är kopplingen **Östersund–Storlien–Norge** av stor strategisk betydelse, både för godstransporter och för persontrafik. En utveckling av denna järnvägsförbindelse skulle stärka Mittstråket som ett sammanhängande system och skapa bättre förutsättningar för klimatsmarta transporter i ett gränsöverskridande perspektiv. I ett beredskaps- och totalförsvsarssammanhang är denna öst–västliga järnväg dessutom en viktig kompletterande länk till de nord–sydliga stambanorna.

Handelskammaren Mittsverige delar den uppfattning som förs fram inom Partnerskap Mittstråket att dessa väg- och järnvägssträckor inte ska ses som isolerade objekt, utan som delar av ett sammanhängande system med tydlig nationell och nordisk funktion. En riktad prioritering av dessa delsträckor i den nationella planen skulle ge betydande samhällsekonomisk nytta genom förbättrad framkomlighet, ökad tillförlitlighet, stärkt konkurrenskraft för näringslivet och förbättrad beredskap.

Förbifart Brunflo – nödvändig åtgärd för framkomlighet, säkerhet och regional utveckling

Brunflo utgör i dag en strategiskt viktig knutpunkt i det regionala och nationella vägnätet, där genomfartstrafik på E14 och anslutande regionala vägar sammanfaller med lokal trafik och bebyggelse. Den nuvarande genomfarten genom Brunflo innebär betydande begränsningar i framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö, med negativa konsekvenser för såväl näringslivets transporter som för boendemiljön och den lokala utvecklingen.

Ur ett näringslivsperspektiv är Brunflo en central passage för transporter mellan Östersund, östra Jämtland, Västernorrland och vidare mot Norge. Den höga andelen tung trafik genom tätorten leder till förseningar, sårbarhet vid olyckor och bristande tillförlitlighet i transportkedjorna. För företag med tidskritiska flöden, särskilt inom industri, bygg, handel och besöksnäring, innebär detta ökade kostnader och sämre planeringsförutsättningar.

Den nuvarande lösningen innebär även tydliga trafiksäkerhetsproblem. Blandningen av genomgående tung trafik, lokal trafik, oskyddade trafikanter och korsande rörelser i tätortsmiljö skapar risker som inte är förenliga med ett modernt och robust transportsystem. Samtidigt begränsar genomfartstrafiken Brunflos möjligheter till stadsutveckling, bostadsbyggande och utveckling av lokal service.

En förbifart runt Brunflo skulle avsevärt förbättra situationen genom att separera långväga och tung genomfartstrafik från lokal trafik. Detta skulle stärka framkomligheten och

tillförlitligheten på E14 och angränsande stråk, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen i tätorten. För näringslivet innebär detta mer förutsägbara transporttider och ökad robusthet i ett av regionens viktigaste transportstråk.

Förbifart Brunflo har även betydelse i ett bredare regionalt och nationellt perspektiv. Åtgärden stärker E14:s funktion som ett strategiskt öst–västligt stråk med koppling till Mittstråket, och bidrar därmed till förbättrad handel, industriell samverkan och beredskap i ett nordiskt sammanhang. I ett totalförsvars- och försörjningsberedskapsperspektiv minskar en förbifart sårbarheten i transportsystemet genom att skapa en mer robust och säker passage för samhällsviktiga transporter.

Handelskammaren Mittsverige bedömer därför att Förbifart Brunflo bör ges tydlig prioritet i den nationella planen, antingen som namngivet objekt eller genom säkerställd finansiering och planberedskap under planperioden. För näringslivet är det avgörande att åtgärden inte skjuts på framtiden, utan genomförs i takt med övriga satsningar på E14 och Mittstråket.

Flygplatserna i Jämtlands och Västernorrlands län – strategiska noder för tillgänglighet, näringsliv och beredskap

I Jämtlands och Västernorrlands län utgör flyget en integrerad och nödvändig del av transportsystemet. De stora geografiska avstånden, den glesa befolkningen och begränsade alternativ med andra trafikslag innebär att flygförbindelser i många relationer är det enda realistiska sättet att nå Stockholm och vidare internationella destinationer inom rimlig tid. För näringslivet, samhällsservicen och beredskapen är fungerande flygkommunikationer därför en grundläggande förutsättning.

Handelskammaren Mittsverige bedömer att flygplatserna i regionen inte bör betraktas var för sig, utan som ett **sammanhängande system av strategiska noder** som tillsammans säkerställer tillgänglighet, redundans och robusthet i transportsystemet. Varje flygplats fyller en specifik funktion, men sammantaget bidrar de till regionens och landets konkurrenskraft.

Åre Östersund Airport är den centrala flygnoden för Jämtlands län och har stor betydelse för näringsliv, statlig närvaro och besöksnäring. Flygplatsen möjliggör affärsresor, kompetensförsörjning och internationella kontakter, samtidigt som den är avgörande för sjukvård, blåljusverksamhet och samhällsberedskap. För regionens företag är tillförlitliga flygförbindelser via Åre Östersund Airport en förutsättning för att kunna verka på nationella och internationella marknader.

Sundsvall–Timrå Airport utgör en central nod för Västernorrlands kustregion och fungerar som en viktig länk mellan regionens exportindustri och nationella samt internationella marknader. Flygplatsen har stor betydelse för företag med täta kontakter med huvudstadsregionen och för tillgängligheten till internationella flygförbindelser via Stockholm. Dess funktion är även viktig ur ett beredskapsperspektiv, då den utgör en del av den civila och militära transportinfrastrukturen längs Norrlandskusten.

Örnsköldsvik Airport och **Höga Kusten Airport** fyller en avgörande roll för tillgängligheten i delar av Västernorrlands län där restiderna med bil och tåg annars blir

mycket långa. För näringslivet i dessa områden är flyget ofta en förutsättning för att kunna upprätthålla affärsrelationer, genomföra tjänsteresor och attrahera kompetens. Flygplatserna har även stor betydelse för sjuktransporter och samhällsviktiga funktioner.

Härjedalen Sveg Airport har en särskild och strategisk betydelse för inlandet, särskilt för Härjedalen och angränsande områden. I denna del av regionen är avstånden mycket stora och alternativa transportmöjligheter begränsade. För näringslivet inom besöksnäring, skogsbruk och energi är flygplatsen avgörande för affärsresor, kundkontakter och kompetensförsörjning. Sveg Airport spelar dessutom en central roll för ambulansflyg, räddningstjänst och beredskap i ett område med mycket långa avstånd till större sjukhus och samhällsfunktioner.

Handelskammaren Mittsverige vill särskilt understryka att **kommunalt ansvar för flygplatser med tydlig nationell funktion inte är långsiktigt hållbart**. Små och medelstora kommuner med begränsad skattebas kan inte förväntas bära kostnader och investeringsansvar för infrastruktur som är avgörande för nationell tillgänglighet, näringslivets konkurrenskraft och totalförsvar.

Ur ett näringslivsperspektiv är långsiktighet och förutsägbarhet avgörande. Ett tydligare statligt ansvar för drift, utveckling och investeringar i regional flyginfrastruktur är därför nödvändigt för att säkerställa likvärdig tillgång till flyg i hela landet. Flygplatsernas roll i beredskap, sjukvård och totalförsvar förstärker ytterligare behovet av att integrera dem tydligare i den nationella transportpolitiken.

Inlandsbanan – strategisk redundans, industrilogistik och militär mobilitet

Inlandsbanan utgör en unik och strategiskt avgörande del av det svenska transportsystemet. Som den enda sammanhängande nord-sydliga järnvägsförbindelsen genom inlandet har banan en funktion som varken Stambanan genom övre Norrland eller kustjärnvägarna kan ersätta. För näringslivet i Jämtlands och Västernorrlands län, liksom för Sverige som helhet, är Inlandsbanan en central resurs för redundans, robusthet och långsiktig försörjningsförmåga.

Ur ett näringslivsperspektiv fyller Inlandsbanan flera samtidiga roller. För det första fungerar den som en **strategisk avlastnings- och omledningsbana** vid störningar på det övriga järnvägsnätet. Det svenska järnvägssystemet är i dag hårt belastat och sårbart, med begränsade alternativa stråk vid olyckor, klimatrelaterade händelser eller antagonistiska hot. I detta sammanhang är Inlandsbanan inte ett komplement, utan en förutsättning för ett robust system.

För det andra har Inlandsbanan en växande betydelse för **godstransporter kopplade till basindustri, bioekonomi och energiomställning**. Skogsbruk, träindustri, bioenergi, mineralnäring och ny industriell produktion i inlandet genererar stora och tunga godsflöden som är väl lämpade för järnväg. Inlandsbanan erbjuder möjlighet till längre och tyngre godståg, och kan därmed bidra till både ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan. För näringslivet innebär detta lägre kostnader, större förutsägbarhet och bättre förutsättningar att ställa om transporter från väg till järnväg.

För det tredje har Inlandsbanan fått en **tydligt förstärkt betydelse i ett totalförsvars- och säkerhetspolitiskt perspektiv**. I ett förändrat omvärldsläge, där kraven på militär mobilitet, redundans och inhemsk försörjningsberedskap ökar, är det av avgörande betydelse att Sverige har tillgång till alternativa transportleder som inte är koncentrerade till kustnära eller hårt exploaterade stråk. Inlandsbanan löper genom områden där Försvarsmakten återetablerar och utvecklar verksamhet, och banan erbjuder möjligheter till transporter av personal, materiel och förnödenheter på ett sätt som kompletterar övriga järnvägsstråk.

Handelskammaren Mittsverige delar fullt ut den bedömning som förs fram av Inlandsbanan AB: dagens nivå på statliga åtgärder och anslag är **otillräcklig i förhållande till banans nationella funktion**. Inlandsbanan behandlas i planförslaget i huvudsak som en regional eller marginell anläggning, trots att dess faktiska roll är systemövergripande och av strategisk betydelse för hela landet.

För näringslivet är det avgörande att staten tar ett tydligare ansvar för Inlandsbanans långsiktiga funktion. Detta gäller såväl finansiering av upprustning och bärighet som kapacitetshöjande åtgärder för längre och tyngre tåg. Det gäller även ett tydligare erkännande av banans roll i planeringen för totalförsvar och krisberedskap.

Handelskammaren Mittsverige menar därför att den nationella planen bör innehålla en **uttalad statlig utvecklingsinriktning för Inlandsbanan**, där banan definieras som en del av Sveriges strategiska järnvägsnät. En sådan inriktning skulle skapa förutsägbarhet för näringslivet, stärka investeringsviljan i inlandet och bidra till ett mer robust och resiliellt transportsystem.

Restidsmål Östersund–Stockholm

Möjligheten att resa mellan Östersund och Stockholm inom fyra timmar är en central fråga för regionens tillgänglighet, attraktivitet och konkurrenskraft. För näringslivet är restiden avgörande för affärsresor, möten, samverkan med nationella aktörer och möjligheten att attrahera och behålla kvalificerad arbetskraft.

Handelskammaren Mittsverige bedömer att 4-timmarsmålet bör formuleras som ett **övergripande tillgänglighetsmål**, snarare än knytas till ett specifikt järnvägsstråk eller en enskild teknisk lösning. Ett sådant angreppssätt ger större flexibilitet i planeringen och möjliggör en kombination av åtgärder som sammantaget kan nå målet.

Detta kan omfatta kapacitetshöjande och hastighetshöjande åtgärder på flera delar av järnvägsnätet, förbättrade byten och knutpunkter, samt en tydlig integration mellan järnväg

och flyg. För näringslivet är det slutliga resultatet – restiden och tillförlitligheten – viktigare än exakt färdväg.

Ett stråkneutralt restidsmål skapar även bättre förutsättningar att väga in beredskap och redundans. Genom att inte låsa målet till ett enskilt stråk minskar sårbarheten och möjliggör alternativa lösningar vid störningar.

Avslutande synpunkter

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren Mittsverige att den nationella planen behöver justeras för att bättre spegla Jämtlands och Västernorrlands betydelse för Sveriges ekonomi, export och försörjningsberedskap. De satsningar som efterfrågas i detta remissvar är samstämda med regionala prioriteringar och förstärks här ur ett näringslivsperspektiv.

Genom att tydligare prioritera kapacitet, redundans och tillgänglighet i norra mellansverige kan den nationella planen bli ett kraftfullt verktyg för långsiktig tillväxt och konkurrenskraft i hela landet.

För Handelskammaren Mittsverige



Oliver Dogo

Verkställande direktör