

Remiss till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**Till** i.remissvar@regeringskansliet.se**Kopia** i.nationellplan@regeringskansliet.se**Diarienummer** LI2025/01587**Vår region – en av Sveriges viktigaste besöksnärliga, transport- och industrimotorer**

Mellansvenska Handelskammaren representerar 370 medlemsföretag i Dalarna och Gävleborg. I vår region finns flera av landets mest exportintensiva och energiintensiva verksamheter. Regionen utgör en central del av Sveriges basindustri, den gröna omställningens leveranskedjor samt landets transport- och energisystem. Exporten från Dalarna och Gävleborg uppgår till närmare 100 miljarder¹ kronor årligen.

Samtidigt är vi, efter storstadsregionerna, en av landets största och mest betydelsefulla besöksnärliga regioner, med både skidorter och havsbad i vår närhet. Sammantaget innebär detta att vår del av landet rymmer flera parallella och delvis konkurrerande funktioner, vilket ställer höga krav på ett transportsystem som fungerar i praktiken.

Vårt remissvar utgår från den helhetssyn som näringslivet i vår region konsekvent efterfrågar. För att företag ska kunna fortsätta investera, expandera och bidra till Sveriges konkurrenskraft krävs ett transportsystem som håller ihop – inte bara i planeringsdokument, utan i faktisk användning.

Den finansiella ramen för den nationella planen är fastställd. Det gör prioriteringarna avgörande. Trafikverket behöver därför fokusera på investeringar som skapar verklig systemnytta. Stråk som håller samman landet, noder där flera banor möts och åtgärder som samtidigt stärker näringslivets konkurrenskraft, klimatomställningen och totalförsvaret är inte valbara tillägg, utan grundförutsättningar för ett fungerande transportsystem.

Ökningen av den så kallade näringslivspotten är välkommen, men behöver förstärkas ytterligare för att möta industrins behov i ett läge där både produktion och transportvolymerna ökar kraftigt. För näringslivet är infrastrukturen inte en vision, utan en avgörande produktionsfaktor. När väg- och järnvägssystemet inte fungerar uppstår omedelbara kostnader i form av förseningar, produktionsstörningar och förlorade affärer. Infrastrukturplaneringen måste därför utgå från faktisk användning, belastning och samhällsekonomisk betydelse – inte enbart från historiska prognoser eller administrativa indelningar. Staten har ett särskilt ansvar att säkerställa att de delar av landet som bär stora nationella flöden också ges förutsättningar att göra det på ett robust och långsiktigt hållbart sätt.

¹ [Exportstatistik-Rapport.pdf](#)

Systemnytta, transitroll och Sveriges konkurrenskraft

Dalarna och Gävleborg utgör en av Sveriges mest centrala transitregioner. Godsströmmar mellan norra Sverige, Mälardalen, södra Sverige och exportmarknaderna passerar här. Flödena omfattar bland annat stål, skog, energiutrustning, kemikalier, maskiner och avancerade industrikomponenter – exportintensiva flöden som motsvarar minst omkring 4 procent av Sveriges varuexport. Därutöver fyller regionen en strategisk transitfunktion för betydande exportvolymerna från andra delar av landet.

Samtidigt belastas samma stråk av intensiv arbetspendling och en stark besöksnäring med stora säsongsvariationer. Det svenska transportsystemets funktion står och faller därför med att infrastrukturen i Dalarna och Gävleborg håller en tillräcklig och långsiktigt hållbar standard. När kapaciteten här inte räcker till saknas alternativa vägar, banor och flöden, vilket gör hela systemet mer sårbart. Investeringar i denna del av landet bidrar därmed inte bara till ökad effektivitet, utan även till redundans, krisberedskap och motståndskraft i transportsystemet som helhet.

För näringslivet handlar transporteffektivitet inte enbart om klimatambitioner, utan om fungerande flöden i vardagen. Effektiva transporter förutsätter sammanhängande stråk, tillräcklig bärighet, robust kapacitet och fungerande kopplingar mellan trafikslag. När dessa förutsättningar saknas tvingas företag till mindre hållbara och dyrare lösningar, även när viljan att ställa om finns.

Mot denna bakgrund vill vi lyfta de stråk och noder som, utifrån näringslivets behov och transportsystemets funktion, är mest prioriterade för Dalarna och Gävleborg. Dessa objekt är avgörande för att säkra kapacitet, robusthet och sammanhang i det nationella transportsystemet och utgör samtidigt förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft, klimatomställningen och Sveriges försörjningsberedskap:

Nya Ostkustbanan – Sveriges mest akuta flaskhals

Nya Ostkustbanan på sträckan Gävle–Sundsvall är i dag Sveriges mest belastade och samtidigt ett av de mest sårbara järnvägsavsnitten. Här möts omfattande godsflöden, långväga persontrafik, regional pendling och internationella transporter inom EU:s TEN-T-stomnät på ett enkelspår som sedan länge saknar förmåga att bära den funktion som krävs. För näringslivet i Dalarna och Gävleborg är Ostkustbanan en avgörande länk till nationella och internationella marknader. En stor del av regionens exportflöden är beroende av att järnvägen längs kusten fungerar med hög kapacitet, tillförlitlighet och punktlighet. När Ostkustbanan inte fungerar sprids störningar snabbt vidare till Bergslagsbanan, Norra stambanan och vidare ut i det svenska transportsystemet. Trafikverkets förslag att ersätta dubbelspårsutbyggnad med begränsade kapacitetshöjande åtgärder riskerar att cementera flaskhalsen under överskådlig tid. Mötesspår och partiella lösningar kan inte leverera den robusthet, redundans och

kapacitet som krävs för framtidens godsvolymer, för att uppfylla TEN-T-kraven eller för att möjliggöra underhåll utan omfattande trafikpåverkan. Erfarenheterna från återkommande driftstörningar visar att marginalerna redan i dag är mycket små. Nya Ostkustbanan är inte ett regionalt utvecklingsprojekt, utan en nationell förutsättning för effektiva industri- och exportflöden, överflyttning av gods från väg till järnväg och ett transportsystem med tillräcklig redundans i ett förändrat säkerhetspolitiskt läge. Sträckan måste därför behandlas sammanhållet och återföras som fullt dubbelspårsprojekt i den nationella planen.

Gävle–Kringlan – noden som avgör om systemet fungerar

Gävle–Kringlan är en av de mest systemkritiska noderna i det svenska järnvägsnätet. I Gävle möts Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan, samtidigt som stråket utgör länken mellan järnvägssystemet och Gävle hamn. När kapaciteten brister påverkas gods- och personflöden långt utanför regionen. Projektet är planmoget, avtalsbundet och avgörande för att möjliggöra parallell trafik utan att godstransporter, arbetspendling och långväga persontrafik tränger undan varandra. Om Gävle–Kringlan inte genomförs permanentas flaskhalsar i ett redan hårt belastat system, vilket fördyrar transporter, försämrar leveranssäkerheten och minskar järnvägens konkurrenskraft. Åtgärden utgör därmed en investering i nationell systemnytta och tillförlitlighet.

Gemensamt för Nya Ostkustbanan och Gävle–Kringlan är att projekten är väl utredda, planmogna och redan föremål för omfattande offentliga investeringar. När sådana projekt skjuts på framtiden eller får ändrade förutsättningar riskerar det att undergräva tilliten till statens långsiktiga åtaganden. För näringslivet är förutsägbarhet och genomförandekraft avgörande i beslut om investeringar, lokalisering och expansion.

Bergslagsbanan och Dalabanan – inlandets bärande struktur

Dalabanan är ett centralt järnvägsstråk för tillgänglighet, arbetspendling och näringslivets konkurrenskraft i Dalarna. Den utgör den huvudsakliga järnvägsförbindelsen till Uppsala, Stockholm och Arlanda och har därmed stor betydelse för kompetensförsörjning, affärsresor och nationell tillgänglighet. Restiderna är i dag längre än på flera jämförbara stråk, vilket motiverar stegvisa förbättringar. Åtgärder för att nå ett restidsmål under 90 minuter Borlänge–Uppsala samt en långsiktig ambition om restider under två timmar till Stockholm är viktiga riktmärken. Samtidigt begränsar brister i punktlighet och robusthet järnvägens attraktivitet. Åtgärder som stärker tillförlitlighet, kapacitet och restider är därför nödvändiga för att Dalabanan ska fungera väl i det samlade järnvägssystemet.

Bergslagsbanan är ett nyckelstråk för industrins godstransporter mellan Dalarna, Bergslagen och Gävle hamn. Begränsad bärighet och kapacitet påverkar möjligheten att köra tunga och långa godståg och därmed leveranssäkerheten för exportintensiva verksamheter. Riktade kapacitetshöjande åtgärder är nödvändiga för att säkra industrins transporter och stärka järnvägssystemets robusthet.

Norra stambanan – nationellt huvudstråk för gods

Norra stambanan är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och en central del av det transeuropeiska transportnätet. Kapacitets- och robusthetsbrister får tydliga systemeffekter och påverkar industriella flöden, persontrafik och totalförsvar. För näringslivet i Mellansverige är en fungerande Norra stambana avgörande för tillförlitliga transporter och för att hela järnvägssystemet ska fungera utan stora spridningseffekter vid störningar.

Näringslivets samlade bild av behov och brister i Dalarna och Gävleborg

Denna behovsbild bygger på Mellansvenska Handelskammarens dialoger och enkät till medlemsföretag i Dalarna och Gävleborg, där både transportsäljare och transportköpare ingått. Underlaget speglar därmed erfarenheter från företag som dagligen använder väg- och järnvägssystemet för produktion, distribution och export. I dialoger med företag och offentliga aktörer i Dalarna och Gävleborg framträder en samstämmig bild: transportsystemet är hårt belastat, sårbart och i flera delar underdimensionerat i förhållande till regionens produktion, export och genomströmning.

• Väginfrastruktur i Dalarna

På vägsidan lyfts i Dalarna särskilt följande stråk som strategiskt viktiga för näringslivets transporter och arbetspendling: riksväg 70, riksväg 50, riksväg 26, riksväg 66, riksväg 68, riksväg 56 samt kopplingarna mot E16 och E4. Dessa vägstråk präglas av återkommande brister i framkomlighet, trafiksäkerhet och bärighet, däribland bristande vinterväghållning, ojämn vägstandard, avsaknad av mötesseparering samt otillräcklig bärighet för BK4. Konsekvensen är att företagens möjligheter att effektivisera sina transporter begränsas, trots ambitioner att investera i längre och tyngre fordon för att minska utsläpp och öka transporteffektiviteten.

• Väginfrastruktur i Gävleborg

I Gävleborg beskrivs motsvarande problem längs riksväg 56, E4, riksväg 83, E16, riksväg 84 och riksväg 50. Stråken upplevs som smala, olycksdrabbade och otillräckligt anpassade till dagens trafikvolym. Vägar till stora industriområden, såsom Sandvikens industripark, är underdimensionerade i relation till verksamheternas nationella betydelse.

E16 förtjänar särskild uppmärksamhet som strategiskt öst–västligt stråk som binder samman Gävle hamn, Dalarna och Norge och som utgör en viktig del av både TEN-T-nätet och det gränsöverskridande transportsystemet. Brister i E16 påverkar näringslivets godstransporter, arbetspendling, besöksnäring samt beredskap och totalförsvar och försvagar därmed robustheten i hela transportsystemet.

Bergslagsdiagonalen (riksväg 50) är ett strategiskt nord-sydligt vägstråk för både regionala och nationella godstransporter och ett viktigt alternativ till mer belastade huvudleder. Brister i framkomlighet, trafiksäkerhet och standard begränsar stråkets funktion och minskar redundansen i transportsystemet, med direkta konsekvenser för näringslivets transporteffektivitet.

- **Järnvägens brister i Dalarna och Gävleborg**

På järnvägssidan är bristerna ännu mer systempåverkande. Dalabanan klarar i dag inte kraven på punktlighet, kapacitet och restider för att fungera som ett robust stråk för arbetspendling, turism och regional utveckling. Detta hämmar arbetsmarknadens funktion och försvårar överflyttning från väg till järnväg.

Bergslagsbanan har begränsad bärighet och kapacitet, vilket direkt påverkar tunga industriflöden och export, inte minst för Hitachi Energy i Ludvika. Brister i detta stråk riskerar att påverka investeringar och leveransförmåga i den gröna industriomställningen.

För besöksnäringen i norra Dalarna är även järnvägens roll för resor till och från Sälenfjällen relevant. Järnvägsförbindelser som komplement till väg bidrar till ökad tillgänglighet, minskad sårbarhet vid säsongstoppar och bättre förutsättningar för hållbara resor.

I Gävleborg beskrivs Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan som så belastade att störningar snabbt sprider sig till stora delar av landet. Samtidigt begränsar kapacitetsbrister i anslutande järnvägssystem nyttan av Gävle hamn, trots dess strategiska betydelse och tillgängliga kapacitet.

Bergslagspendeln spelar en viktig roll för arbetspendling och kompetensförsörjning inom industrin i Bergslagen. Bristande punktlighet och kapacitet begränsar möjligheten att knyta samman arbetsmarknader och möta företagens behov av tillgång till rätt kompetens.

Den gröna omställningen – transport- och energisystemet måste hänga ihop

Våra medlemsföretag ligger långt framme i elektrifiering av produktion och transporter. Samtidigt bromsas omställningen av bristande laddinfrastruktur längs stora transportstråk, otillräcklig el- och effektkapacitet vid terminaler, hamnar och industrikuster samt långa och osäkra tillståndprocesser för elproduktion, vätgas, biogas och andra fossilfria bränslen.

Transport- och energisystemet måste planeras som en helhet. Ett elektrifierat transportsystem kräver tillgång till el, effekt, robusta nät och långsiktiga spelregler. Brist på incitament för både transportsäljare och köpare, brist på förutsägbarhet och

teknikneutralitet påverkar direkt företagens investeringsvilja vilket framgår i Mellansvenska handelskammarens senaste hållbarhets -² och konjunkturrapport. Utan tillräcklig elkapacitet, fungerande laddinfrastruktur och samordnad planering mellan transport- och energisystemet riskerar ambitioner om fossilfria transporter att förskjutas i tid eller genomföras till betydligt högre kostnader.

Multimodala flöden och Gävle hamns strategiska roll

För att minska utsläpp, trängsel och transportkostnader krävs att väg, järnväg och sjöfart samverkar i fungerande multimodala flöden. I dag begränsas detta av brister i bärighet, terminalkapacitet och järnvägsanslutningar, vilket innebär att gods som borde gå på järnväg eller sjöfart i stället tvingas gå på väg. Gävle hamn är Sveriges näst största containerhamn och en strategisk nod i det nationella och europeiska transportsystemet. Hamnen har kapacitet att hantera betydligt större volymer än i dag, men flaskhalsar i järnvägssystemet in och ut från hamnen begränsar nyttan. Sjöfartens potential kan inte realiseras om järnvägen förblir den svaga länken.

Avslutande kommentarer

Mellansvenska Handelskammaren vill med detta remissvar återigen lyfta hur viktigt det är att Sverige behöver ett transportsystem som fungerar i praktiken. Från plan till verklighet. Vi menar att Trafikverkets planförslag underskattar den systemkritiska roll som Dalarna och Gävleborg spelar för produktion, export och transittrafik och svarar därmed inte fullt ut mot näringslivets behov eller Sveriges samlade konkurrenskraft. Den nationella planen bör inte reduceras till ett nollsummespel. Fokus måste ligga på vilken funktion transportsystemet behöver fylla för att Sverige ska kunna utvecklas, ställa om och konkurrera internationellt. När investeringar stärker exportflöden, industriell produktion, arbetsmarknadsintegration, klimatomställning och försörjningsberedskap är de investeringar i Sveriges gemensamma framtid.

Mellansvenska Handelskammaren vill vara en konstruktiv part i detta arbete. Men vi är tydliga: utan ett transportsystem som fungerar i praktiken riskerar Sverige att tappa tempo i både den gröna omställningen och den globala konkurrensen. Infrastrukturpolitiken måste därför präglas av ansvar för helheten, för framtiden och för landets långsiktiga tillväxt.