

Sveriges midja måste prioriteras – för hela Sveriges skull

Sveriges midja – ett geografiskt område tvärs över Sverige norr om Mälardalen – står för en betydande del av landets industri och export som bidrar till vår gemensamma välfärd. Ändå har transportinfrastrukturen i denna vitala region fått stå tillbaka i decennier. Konsekvensen? Ett näringsliv som kämpar i motvind, flaskhalsar som bromsar industrin, och en besöksnäring som inte får utrymme att växa. Det är dags att prioritera Sveriges midja i den nationella planen för transportinfrastruktur för 2026–2037, för hela landets bästa.

Industrin och besöksnäringen i Sveriges midja och norra Sverige blomstrar. Som exempel har Hitachi i Ludvika fått Sveriges största industriorder någonsin på 147 miljarder och behöver fördubbla sin transportkapacitet. Här finns gott om innovativa lösningar som tex matproduktion som nyttjar restvärme från industrier och det investeras miljarder i datahallar som bl.a. bidrar till att Sverige får ett försprång i AI-utvecklingen.

Men den tillväxten riskerar att kvävas om inte transportinfrastrukturen snabbt moderniseras. Flaskhalsar, förseningar och ett bristande vägnät hotar att förlama den svenska exporten – där 40 procent är direkt beroende av att just Sveriges midja fungerar. Transporterna genom denna region är en pulsåder för varor som rör sig till och från Sveriges industrier. Om den infrastrukturen kollapsar, kollapsar också exporten – och med den, Sveriges ekonomiska framtid och välfärd.

Vi kan inte längre blunda för hur sårbart vårt transportsystem är. Utan tillräckliga investeringar riskerar vi att fastna i en nationell version av "Suezkanalen"-blockaden, där proppar i transportflödet bromsar hela vår ekonomi. Och det handlar inte bara om industrins varor – varje försening i transportsystemet slår direkt mot svenska hushåll, när livsviktiga varor som mat, medicin och nödvändig konsumtion inte når fram i tid.

Men det är inte bara godstransporter som drabbas. Utan en robust transportinfrastruktur försämras pendlingsmöjligheterna, vilket minskar arbetskraftens rörlighet, detta skadar både företag och invånare. Att förstora arbetsmarknaden och förbättra matchningen mellan arbetssökande och arbetsgivare är avgörande för att förhindra en ekonomisk nedgång och ökad arbetslöshet i regionen.

I Sveriges midja finns stora och små besöksdestinationer som är redo att explodera i tillväxt, men utvecklingen hämmas av eftersatta vägar och järnvägar. Ta Sälenfjällen som exempel – världens fjärde största fjälldestination, men med ett infrastruktursystem som inte håller måttet. Hur länge ska staten bortse från de skatteintäkter som besöksnäringen genererar, samtidigt som den inte ens investerar i att förbättra tillgängligheten till dessa turistmagneter?

Vi står inför ett vägval. Antingen investerar vi i Sveriges midjas transportinfrastruktur nu, eller så får vi betala priset i form av stagnation och förlorade tillväxtpotentialer. Det handlar inte bara om att lappa och laga – det krävs strategiska investeringar som möter framtidens krav. Elektrifiering, vätgas och klimatsmarta transporter måste byggas ut, samtidigt som bärigheten på vägarna höjs och järnvägarna moderniseras för att klara tyngre och mer frekvent trafik.

Slutligen, låt oss vara tydliga: att förbise Sveriges midja är att försumma en av Sveriges viktigaste ekonomiska motorer. Det är här råvarorna förädlas, det är härifrån de transporteras ut

till världen och det är hit människor reser på sin fritid. Men utan rätt investeringar riskerar den potentialen att gå förlorad. Trafikverket måste prioritera Sveriges midja i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur – inte bara för regionens skull, utan för hela Sveriges välfärd och framtid. Vi har inte råd att göra något annat.

Bengt Storbacka

Kommunalråd Lindesberg
Ordförande Partnerskap Bergslagsbanan

Abbe Ronsten

Kommunfullmäktiges ordförande Säter
Ordförande Dalabanans Intressenter

Leif Petterson

Kommunstyrelsen ordförande Ludvika
Ordförande Partnerskap Bergslagsdiagonalen

Hans Unander

Kommunstyrelsen ordförande Malung-Sälen
Ordförande Partnerskap E16

Här kommer vi fylla på med fler KSO-namn..

Infram

Infram är ett samarbete sedan 2017 mellan partnerskapen [Bergslagsbanan](#), [Bergslagsdiagonalen](#), [E16](#) och Intresseföreningen [Dalabanan](#). Stråken passerar igenom 7 regioner, 38 kommuner och berör 1,2 miljoner invånare i det vi kallar Sveriges midja.

40%

Av Sveriges
export

1,2

Miljoner
invånare

7

Regioner

38

Kommuner

