

Appendix 1: Kortfattade synpunkter på innehållet i huvudrapporten

*Avseende: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037
Från: Arctic Rail - a cross-border collaboration EK. FÖR.*

På sidan 13 i figur 4 järnvägsflöden saknas robusta järnvägsförbindelser till Finland. Haparandabanan finns med, vars övergång till Finska Torneå rent tekniskt och flödesoptimalt behöver stärkas. Men en ny tvärförbindelse Svappavaara–Pajala–Kolari vidare in i Finland saknas i förslaget. Inlandsbanan har inga stora flöden idag men kan få det genom näringslivsutveckling och försvarsbehov vilket behöver beaktas bättre.

På sidan 15 anges att planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvar. Ja, men inte tillräckligt i norra Sverige och på Nordkalotten. Järnvägarna i Norrbotten är centrala för att knyta ihop Finland med Norge. Här finns en stor möjlighet att stärka näringslivets konkurrenskraft, öka förutsättningarna för arbetspendling och fritidsresor då besöksnäringen ständigt växer, samtidigt som totalförsvarsförmågan i norr stärks. De samhällsekonomiska kalkylerna tar idag inte höjd för dessa strategiska överväganden för regionen i sin helhet.

Sidorna 26–30 betonar behovet av digitalisering och ERTMS införande vilket effektiviserar järnvägssystemet. Det är korrekt men inget sägs om sårbarheten i orostider, risken för hybridattacker och resiliens kopplad till detta. Planeringen behöver ta höjd för såväl optimering i fredstid som för alternativa lösningar i orostider.

Avsnitt 2 Transporternas förväntade utveckling, från sidan 43 och framåt beaktar inte osäkerheterna för godstransporterna kopplat till motståndskraftiga försörjningskedjor. I ett scenario där Bottenhavet och Östersjön blockeras för sjöfarten blir Finland att betrakta som en isolerad ö. Där enda vägen ut är genom norra Sverige och Norge. På sidan 60 lyfts prognosticerade kapacitetsbegränsningar, exempelvis att de blir stora begränsningar mellan Gällivare och Kiruna. Det är korrekt, men sträckan Kiruna–Narvik saknas helt och i synnerhet kopplat till en tvärförbindelse till Kolari och vidare in i Finland. Kiruna–Narvik kommer vara enda vägen till **Atlantens** isfria hamnar inom överskådlig tid.

Den gränsöverskridande planeringen behandlas på sidan 64, vilken inte beaktar det aktuella geopolitiska läget och totalförsvaret av regionen i norr. Figur 22 på sidan 67 behöver kompletteras med Pajala–Kolariövergången vidare österut och västerut.

Förebyggande tillståndsbaserat underhåll och felavhjälpande (sidan 91) är nödvändigt. Vi behöver vårda den infrastruktur som redan finns men parallellt med det behöver kapacitetshöjande åtgärder vidtas, i synnerhet på sträckan Luleå–Narvik; Malmbanan samordnat med Ofotbanen i Norge.

På sidan 95 anges om bidrag till Inlandsbanan. En bana som är viktig ur totalförsvarsperspektiv och framtida näringslivsutveckling i regionen. Inlandsbanan kan fungera som ett "dubbelspår" söderut från Gällivare, även om det kommer kräva mer rullande materiel jämfört med ett parallellt spår längs banan mellan Gällivare och Boden/Luleå.

ERTMS (sidan 96 och vidare). Detta anser vi är bra, men tekniken behöver kombineras med annan teknisk lösning, för resiliens i orostider och hybridkrigföring. Ökad redundans i järnvägssystemet (sidan 132) är nödvändigt om än kostnadskrävande. Satsningarna på malmбанan (sidan 136) är nödvändiga och ytterligare kapacitetshöjande åtgärder kommer krävas. Färdigställandet av Norrbottenbanan till Luleå är viktig för utvecklingen av hela regionen i norr.

Transportflödena (sidan 200) i norr beskriver mer dagens situation än morgondagens. Det saknas gränsöverskridande synergier och behov för godsflöden, persontransporter och totalförsvär. Höjningen av lastvikten (STAX 32,5), sidan 204, på sträckan Luleå–Narvik är viktig för kortsiktig kapacitetsökning men långsiktigt krävs dubbelspår med början Kiruna–Narvik och sedan söderut, exempelvis via Inlandsbanan.

Avsnittet 10 Genomförbarhet (sidan 207) behandlar gränsöverskridande konkurrensutsättning. Saknas gör gränsöverskridande samverkan och samordning såväl vad gäller teknisk standard som kompetens- och resursutnyttjande. Kompetensförsörjningen (sidan 216) måste delvis säkras genom ökade utbildningsinsatser i norr. Det finns en stor potential i samverkan med Järnvägsteknisk centrum (JvTC) på Luleå universitet och Tromsø universitet som nyligen initierat en testarena för järnväg i Narvik. Därutöver behöver Finland involveras mer i arbetet att säkra kompetens över landsgränserna inom järnvägssektorn.

Finansiering (sidan 218) kräver större flexibilitet mellan statlig finansiering och OPS-lösningar för att åstadkomma genomförbarhet i snabbare takt.

Avsnittet 12 Kostnadsstyrning (sidan 227) är en viktig fråga men kravet medfinansiering får inte slå ut järnvägens konkurrenskraft, exempelvis genom orimligt höga banavgifter.