



Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare

Ert datum

Er beteckning

LI2025/01587

Vårt tjänsteställe, handläggare

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Per-Ove Norell, per-ove.norell@mil.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

**Svar senast
2025-12-31**

Försvarsmakten framför synpunkter i rubricerat ärende.

1. Bakgrund

Försvarsmakten har beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 (hädanefter nationella planen).

Detta remissvar avser främst påtala behovet av tydligare utpekanden och hänsynstagande till "dual use" (infrastruktur viktigt för både civila och militära syften) där finansiering kan ske genom den nationella planen. Det ger en betydelsefull pusselbit som tillsammans med finansiering i särskild ordning ger en relevantare totalförsvarskontext.

Försvarsmaktens uppdrag är att försvara landet i alla lägen och ytterst vid ett väpnat angrepp. Utvecklingen av det säkerhetspolitiska läget i omvärlden är snabb och svåröversäglig. Därför har regeringen beslutat att utveckla och stärka den svenska försvarsförmågan.

Genom tillväxt i befintliga förband samt genom återetableringar av tidigare nedlagda utökar Försvarsmakten sin verksamhet enligt regeringens uppdrag.

(PON)

Postadress

Högkvarteret

107 85 Stockholm

Besöksadress

Lidingövägen 24

Telefon

08-788 75 00

Telefax

08-788 77 78

E-post, Internet

exp-hkv@mil.se

www.forsvarsmakten.se/hkv



Tillsammans med medlemskapet i Nato och EU:s målsättningar medför det nya krav på transportinfrastruktur för det utökade behovet transporter och logistik.

En väl fungerande och underhållen transportinfrastruktur, såsom vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och infrastruktur för sjö- och luftfart, är en viktig förutsättning för att det militära försvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Sveriges medlemskap i Nato ställer krav på Sverige att kunna stödja andra allierade på svenskt territorium, bl.a. genom förhandslagring och att möjliggöra transitering av militära förband. De militära behoven kommer därför att medföra behov av investeringar i den svenska transportinfrastrukturen. (Regeringens proposition Totalförsvaret 2025 – 2030, prop. 2024/25:34).

”Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen/.../ I vårt uppdrag ingår att stärka det civila försvaret och leverera en fungerande infrastruktur, såväl i vardagen som i kris eller krig”¹.

Försvarsmakten bedömer att vid ett ytterligare försämrat säkerhetsläge så kommer hela det svenska transportsystemet att påverkas, innebärandes snabb anpassning och justering för att möta totalförsvarsbehov, sannolikt under längre tid även i grundberedskap. Försvarsmakten är därför intresserad av all infrastruktur, då det ger Sverige störst handlingsfrihet avseende (total)försvars rörlighet, något som Försvarsmakten är beroende av.

För Försvarsmakten är tillgänglighet, driftsäkerhet, redundans, möjlighet till alternativa färdvägar, hög bärighet och kapacitet i ex. väg och järnväg viktigare faktorer än hög hastighet. Det krävs riktade och prioriterade åtgärder på utvalda platser och stråk för att i största möjliga mån säkerställa rörlighet även under mycket svåra- till rena krigsförhållanden. Sannolikt kommer det därför krävas nödvändiga och prioriterade åtgärder för totalförsvarsbehov före åtgärder för transportpolitiska behov i den nationella planen. Rimligen frigörs därmed också både tid och medel i nationella planen under perioden för genomförande av åtgärder ur ett totalförsvarsbehov.

2. Militär rörlighet och förhandslagring

Fundamentet för all rörlighet är infrastruktur. Den nationella planen för transportinfrastruktur skall uppfylla de transportpolitiska målen, så har det varit under överskådlig tid och medfört att det civila transportsystemet i grunden är marknadsdrivet och optimerat för kostnadseffektivitet — inte för militära operationer under grund- eller skärpt beredskap. På mycket kort tid har världsläget förändrats. Som ett resultat av det kraftigt försämrade säkerhetsläget har behovet av (total)försvarsrörlighet inom alliansen och unionen blivit akut och

¹ GD Trafikverket, Roberto Maioranas förord till ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037”.



därför utvecklas nu de militära rörlighetskorridorerna inom alliansens territorium för snabbt säkerställande av transiteringar och sömlösa gränspassager, men att förlita sig på korridorer enbart och inte anpassa även övriga transportsystemet för totalförsvarsbehov är inte geografiskt tillräckligt. Korridorerna är nödvändiga men skapar samtidigt ett högt beroende av enstaka noder (hamnar, terminaler, broar, järnvägar), transportkedjor som förutsätter stabilitet, samt brist på redundans (få alternativa vägar). Särskilt då i norra Sverige som har få alternativa vägar, järnvägsnätet är överbelastat av industriell trafik, hamnkapaciteten varierar kraftigt och delar av Östersjön och sjön norr om Åland har krav på isbrytning under vintern. Utan redundant infrastruktur, dvs. infrastruktur utanför korridorerna, blir Sverige sårbart som Nato-område och i en krissituation kan ett enda avbrott — t.ex. sabotage, cyberangrepp, brokollaps, eller blockad — orsaka totalstopp. (jmf. översvämningarna i Västernorrland hösten 2025)

Vikten av (total)försvarsrådighet, utöver resiliens och robusthet i infrastrukturen, kan inte nog betonas som en nyckelfaktor för militär framgång. Därav nödvändigheten att kanalisera behoven genom upprättande av militära mobilitetsområden och korridorer inom Nato-alliansen i kombination med övriga anpassningar i det svenska transportsystemet. De syd-nordliga och väst-östliga stråken syftar ytterst till snabba och sömlösa gränspassager där behoven i Norden, jämfört med kontinenten, geografiskt återfinns även i demografiskt-och infrastruktursvaga områden.

Det finns också en alltmer ökad efterfrågan från alliansmedlemmar att förhands lagra militär materiel i Sverige inför en potentiell väpnad konfrontation. Dessa förhandslagringsområden behöver sannolikt anläggas i demografiskt svaga områden, utanför korridorerna. Realiseringen av det nordiska korridorarbetet sker på uppdrag genom NMMA². (En välbehövlig men indirekt bonuseffekt med korridorerna är reducering av behovet av transportprioriteringar i transportsystemet.)

Kraven genom Sveriges olika försvarsalliansanslutningar, beskrivet ovan, medför att de militära behoven i mycket högre grad än idag bör påverka utformningen och utvecklingen av den civila infrastrukturen inom den nationella planen. Det gäller inom samtliga fyra trafikslag; sjö- och luftfart samt väg- och järnväg. Exempelvis rätt dimensionerade och utformade hamnar, (beredskaps)farleder, flygplatser, landningsbanor, vägar (med flygrakor), broar och bärighet samt järnvägar med tillhörande konstbyggnader. Försvarsmakten har nu ett väl fungerande samarbete inom Trafikverkets SAFT³-funktion, som omhändertar de mer utpekade infrastrukturella militära rörlighetsbehoven och till del inom

² Nordic Military Mobility Area/corridors. Upprättandet av NMMA fastslogs genom ett Letter of Intent mellan de nordiska försvarsministrarna (motsv.) den 21 november 2024 med avsikten att öka samarbetet för militär rörlighet i Norden, särskilt att utveckla strategiska korridorer för militär transporter.

<https://www.regeringen.se/contentassets/b945906ce74b409c99288617c9ce0ef0/avsiktsforklaring-om-militar-rorlighet-mellan-sverige-och-ovriga-nordiska-lander.pdf>

³ Samordningsfunktion för hantering av Försvarsmaktens behov av Transportinfrastruktur(SAFT)

särskild finansiering. Här är även utformning med ingångsvärden från Trafikverkets PUST/PLATÅ⁴-arbete och HNS MOR/VLS⁵, som medger intermodalitet mellan trafikslagen, en kritisk samordningsfaktor till utformningen av övriga transportsystemet inom den nationella planen. Infrastrukturutvecklingen måste fortsättningsvis också- och samtidigt ha ett tidigt nordiskt fokus i alla planeringsprocesser. Ett viktigt civil/militärt nordiskt samverkansforum är NTPC⁶, nationellt sammanhållet av Trafikverket.

Vi ser gärna att Trafikverket under första halvåret 2026 nyttjar Försvarsmaktens kunskap om Natos försvarsplanering mer integrerat i remisshanteringen av nationella planen i syfte att tydligare och snabbare identifiera ev. dual use effekter i investeringar för justering inom den föreslagna nationella planen.

2.1. SJÖ

En tillgänglig, robust och rätt dimensionerad sjötransportinfrastruktur är avgörande för Sveriges och allierades militära handlingsfrihet och totalförsvar. Farleder och beredskapsfarleder behöver fortsatt planeras, dimensioneras och vidmakthållas för att möjliggöra säker framkomlighet för såväl militära- som civila fartyg, inklusive alternativa stråk som minskar sårbarhet, förbättrar förutsättningarna för militärt sjöfartsskydd och möjliggör uthållighet vid störda förhållanden. Detta förutsätter tillräckliga djup, bredder och navigationsförutsättningar samt skyddade och redundanta sjösäkerhetsanordningar. Lotsning och isbrytning utgör kritiska stödfunktioner och ska ha tillräcklig kapacitet, beredskap och geografisk täckning för att möjliggöra tillträde till farleder och hamnar. Hamnkapaciteten behöver vara rätt dimensionerad avseende djupgående, kajlängd, bärighet och intermodala anslutningar för att möjliggöra mottagande, omlastning och vidaretransport av militära förband och försörjning.

2.2. VÄG

Vid större trupprörelser och försörjningsoperationer kommer transporter sannolikt att påverka stora delar av vägnätet. Vägnätet är, olikt järnvägen, inte ett sammansatt system och transporter kan därför vid oönskade avbrott inom kort tid och relativt autonomt omledas från ursprunglig rutt. Dock krävs vissa förberedda och specifika åtgärder:

⁴ Planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur(PUST)/Planering för totalförsvarsåtgärder(PLATÅ).

⁵ Host Nation Support Minimum Operational Requirements(HNS MOR)/Värdlandsstöd(VLS).

⁶ Nordic Transport Preparedness Cooperation

- Åtgärder i vägnätet, inklusive broar, (reserv)brolägen m.m. främst längs koncentreringsvägar och gränsälvsområdet som lyfts ur Trafikverkets SAFT funktion måste tydligt synliggöras i nationell plan och innehållas samt prioriteras eller återläggas.
- Åtgärder som förbättrar omledningsförmågan, till exempel förbättringar på alternativa vägar som är lågt trafikerade eller ej relevant anpassade för omledning.
- Åtgärder som förbättrar återställningsförmågan i kritiska punkter med särskilt fokus på att upprätthålla kontinuitet för tillräcklig funktionalitet, till exempel ersättningsbrolägen, reservbroar, reservbrolägen.
- Framryckningsstråk och områden för gruppering av skrymmande militära fordon behöver identifieras och anpassas, särskilt i infrastrukturfattiga områden.
- Åtgärder som reducerar infrastrukturens sårbarhet, till exempel klimatanpassning för att hantera 100-årsregn eller motsvarande. (jmf. översvämningarna i Västernorrland hösten 2025).
- Åtgärder som förbättrar standard, tillstånd och utmärkning⁷ hos infrastrukturen som idag klarar krav som gäller civil användning, men inte krav för militära och civila försvaret eller kraven från Nato (detta är dock tydligt bara militärt).

För att lösa uppdraget att leverera en fungerande infrastruktur, såväl i vardagen som i kris eller krig, bör Trafikverket, inom erhållen budget i nationella planen, avsätta medel för att ökad redundans och minskad sårbarhet i vägnätet, bl.a. i form av medel för ökad återställningsförmåga i kritiska punkter. Detta kan t.ex. ske inom ramen för trimningsåtgärder.

2.3. JÄRNVÄG

Vid landtransporter har järnvägen betydande fördelar jämfört med vägtransporter, särskilt när det gäller kapacitet, miljö, effektivitet, samt säkerhet. Fördelarna blir uppenbara vid längre distanser och stora volymer. Järnvägen är kvantitativt det bästa, efter sjöfart, och det ligger därför i Försvarsmaktens intresse att utformningen av banor och stråk i så hög grad som möjligt ger det bästa gods- och resandeunderlaget då ett frekvent nyttjande i största möjliga mån då även framledes säkerställer tillgänglighet för militära ändamål.

⁷ Military Loading Class (MLC)

Järnvägen är ett sammansatt system med de huvudsakliga delarna: Infrastruktur, fordon samt trafikstyrning och signalering. Det sistnämnda emellanåt beskrivet med akronymen BEST (Bana, El, Signal och Tele).

Bana: Försvarsmaktens krav på ”största tillåtna axellast” (STAX) är 22,5 ton och mötesplatser om 750 meter är att betrakta som ett golv, inte ett tak. Om det sker smärre justeringar i investeringar som innebär åtgärder för att uppnå STAX 25 ton och därmed öppnar möjligheten för närmast obehindrat näringslivs nyttjande av utpekade banor, så välkomnar Försvarsmakten det.

En högre STAX möter i högre utsträckning de transportpolitiska målen samt att det regelbundet för Försvarsmakten synliggör tillgängligheten genom det frekventa användandet. Ett exempel i närtid på sådana ”dual use” åtgärder är den förträffliga men begränsande omledningsförmåga som Inlandsbanan medgav i samband med skyfallen i Västernorrland under hösten 2025, där omlednings effekterna kunde varit betydligt påtagligare om STAX på Inlandsbanan motsvarade Norra stambanan och mötesplatserna betydligt längre. Anslaget till Inlandsbanan bör därför kraftigt höjas från 2025 årsnivå för att möjliggöra tillräcklig och förbättrad bärighet och mötesplatser för hela sträckan Kristinehamn - Gällivare.

En förmåga till en tillförlitlig och tillräcklig återställningsförmåga av skadade banor är också en vital förutsättning för ett fungerande järnvägssystem. Resurser och ökad tillgänglighet för både planerade spår- samt återställningsarbeten bör säkerställas genom att en anpassning av tidskraven på införande av ETCS/STM på dessa spår- och arbetsfordon i närtid bör i tid förskjutas framåt samt att eventuella dispenser i nyttjandet för dessa fordon bör övervägas.

Försvarets nyttjande av banor medför ett ökat behov av en sammansatt triangelspårsstrategi för ökad effektivitet i järnvägssystemet, där de civila och militära behoven samlat analyseras. Triangelspår, i exempelvis, Kristinehamn, Mora, Östersund, Jörn och Buddbyn medför en obefintlig beläggning av närliggande driftplatser samt reducerar avsevärt det totala tidsuttaget för transporten.

El: Försvarsmakten strävar i våra och allianspartners transporter att vara kontaktledningsoberoende i syfte att reducera sårbarheten genom elbortfall. Diesellok är därför en kritisk resurs men är en ökande bristvara. Ett dual use perspektiv kan vara att anpassa Trafikverkets pågående inköp av röjningslokomotiv att även ha och utgöra tillräcklig dragkapacitet för militära ändamål. Ett utökat ekonomiskt understöd till järnvägsföretag för montering av ETCS/STM i diesellok bör även övervägas i syfte att behålla tillgängligheten på diesellok i så stor utsträckning som möjligt.

Signal: För Försvarsmakten är tillgänglighet kritiskt. Vi ser därmed en mycket stor fördel med enklare signalsystem som system M (eller system H med möjlighet till lokalbevakning på utpekade driftplatser) för att säkerställa tågklarering av transporter under mycket störda till krigsliknande förhållanden. Dock kräver manuell tågklarering ett mycket större antal tillgängliga lokaltågklarare än idag. Därför påminner Försvarsmakten om dess, till regeringen, tidigare ”Förslag till nationell plan för militär rörlighet 2024-2026⁸” genom inrättande av en frivillig försvarsorganisation för järnvägspersonal (”Frivilliga järnvägskåren”).

Samtidigt som vi måste utvecklas med vår samtid, måste vi ändå göra alla ansträngningar för att säkerställa transportens genomförande. Utrullningen av ERTMS bör därför göras med väldefinierade reserv- eller alternativa trafikledningsmetoder. Den idag valda ERTMS nivå 2 är inte utvecklad för krigets krav och har sämre tekniska förutsättningar avseende reservförfarande än ERTMS nivå 1 (bibehållande av optiska signaler). På sträckor närmast aktuella för ERTMS-utrullning, exempelvis Malmbanan, bör snarast en anpassning för att tillgodose ovan sårbarhet åtgärdas. Det gäller även på likartade banor med dual use, som exempelvis Mittbanan, Haparandabanan och vissa banor i södra Sverige. För banor med lägre trafikintensitet bör införande av System H med möjlighet till lokalbevakning på utpekade driftplatser som interimslösning till system M eller ERTMS starkt övervägas. Det innebär även att lokalbehov för att hantera tågklareringen tillgodoses (tågexpedition etc.).

Telekommunikation: För att tekniskt kunna upprätthålla lokalbevakning mellan utpekade driftplatser krävs kommunikation mellan driftplatsernas lokaltågklarare. Särskilt viktigt är detta i system M och system H på utpekade driftplatser. Detta bör även säkerställas i ERTMS-familjen.

Mot bakgrund av detta ser Försvarsmakten bland annat att:

- De ekonomiska medlen till signal uppgraderingen av Stångådals- och Tjustbanan bör omfördelas till att främst användas för införande av system H (med lokalbevakningsmöjlighet på utpekade driftplatser) samt för standardhöjning vad gäller bärighet och kapacitet med prioritet på Tjustbanan. Vidare bör anslutningen mellan Stångådalsbanan och Linköping C vara intakt så att banan även framöver effektivt kan nyttjas för såväl civil som militär trafik ”dual use”.
- Det genomförs en upprustning och förstärkning av gränspassagerna mellan Sverige och Finland längs Torne älv, samt tillhörande förstärkningar och utbyggnader på den svenska sidan.

⁸ FM2024-19095 Försvarsmaktens svar på Uppdrag till Försvarsmakten om att lämna förslag på genomförande av Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024-2026



- Vissa banor som Trafikverket har pekat ut som ”känsliga för betydande trafikökningar” bör åtgärdas då dessa är av betydelse för den militära rörligheten.

Försvarsmakten och totalförsvaret växer fort både i antal medarbetare samt i anläggningar och volymer. Det finns därmed ett behov av att Trafikverket på kortare tid än idag kan genomföra mindre åtgärder i transportinfrastrukturen. Det skulle ha stor effekt för främst Försvarsmaktens och våra allierades behov, men även bidra positivt till totalförsvaret.

Detta remissvar har beslutats av Försvarsmaktens Logistikchef, Brigadgeneral Claes Isoz. I beredningen har Regementsförvaltare Robert Rylander, Kommendörkapten Anders Ellström, sakområdesspecialist järnväg Olof Kjellström, FM LOG infrachef Anders Friberg och Avdelningsdirektör Stefan Nohrénius deltagit. I den slutliga handläggningen har som föredragande, Försvarsmaktens främste företrädare transporttjänst överstelöjtnant Per-Ove Norell deltagit.

Försvarsmaktens Logistikchef

Brigadgeneral Claes Isoz

Sändlista

Trafikverket

Internt Försvarsmakten

FST STÖD

OPL J4

FMLOG