



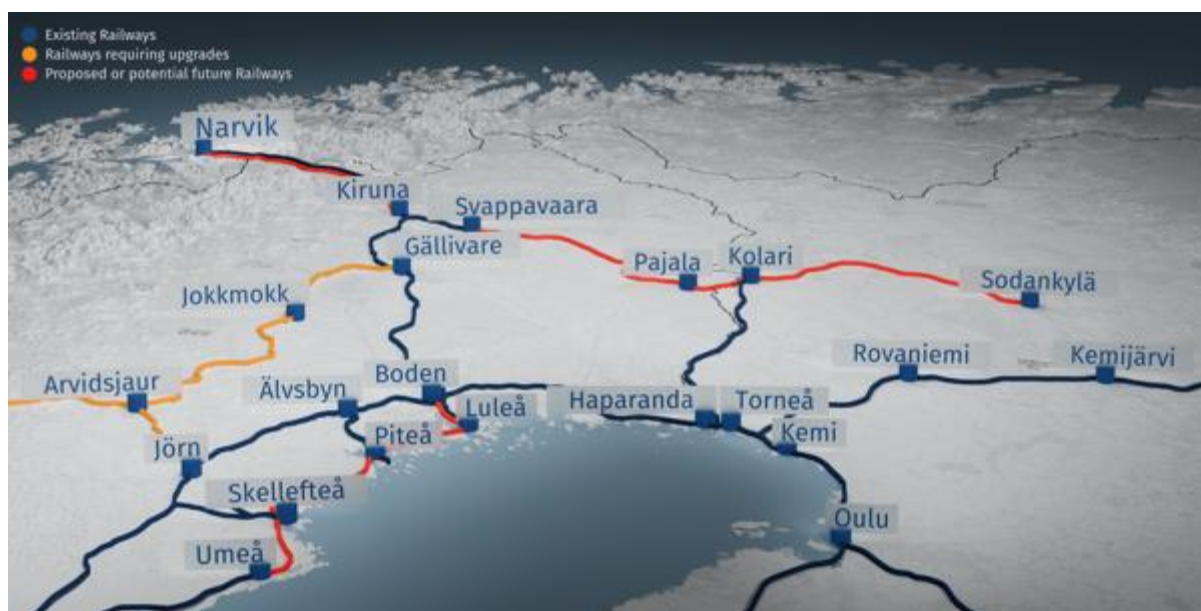
Avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Diarienummer: LI2025/01587

Från:

Arctic Rail - a cross-border collaboration EK FÖR, Org.nr: 769642-4980

Adress: c/o Kiruna Växer, Stadshusetorget 7, 981 30 Kiruna



Kiruna 19 december 2025

Om detta remissvar	3
Sammanfattning	4
Inledning	6
Mineralregionen som fundament för EU:s och Nordkalottens industriella framtid	6
Turism, samhällsutveckling och regional stabilitet	7
Försörjningsberedskap, livsmedel och strategiskt djup	7
NATO:s artikel 3 och kollektiva förmågor	8
Oulu–Narvik som trilateralt transportstråk	8
Allt detta förutsätter full kapacitet på Malmbanan	8
Behov av ytterligare nordlig korridor och södergående redundans	9
Avslutande sammanfattning	10
Lista över argument	11
Bilageförteckning	12
Appendix 1: Kortfattade synpunkter på innehållet i huvudrapporten	12

Om detta remissvar

Arctic Rail – a cross-border collaboration – står inte på listan över formella remissinstanser för Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi lämnar därför detta svar i egenskap av en gränsöverskridande samverkansplattform mellan aktörer i Sverige, Finland och Norge.

Arctic Rail samlar industri, kommuner, regioner och intresseaktörer som tillsammans verkar för ett sammanhängande och kapacitetsstarkt öst–västligt järnvägssystem på Nordkalotten. Vår mission är att stärka de transportstråk som binder samman den europeiska arktiska regionen – för industrins konkurrenskraft, exportlogistik, försörjningsberedskap, turism och trilateral samverkan.

I EU:s indikativa projektlistor lyfts bland annat sträckan Umeå–Luleå–Oulu (Bothnian Corridor) som ett exempel på hur gränsöverskridande förbindelser kan stärka sammanhållning och transporteffektivitet i norr. Samma logik behöver omfatta även sträckan Luleå–Narvik, som är EU:s enda järnvägsförbindelse till isfri atlanthamn i Arktis och därmed en nyckellänk i den arktiska infrastrukturen.

Nordkalotten är en av EU:s mest strategiskt viktiga men minst infrastrukturellt integrerade regioner. En fungerande öst–västlig förbindelse mellan Finland, Sverige och Norge bidrar till:

- **Försörjningssäkerhet och resiliens** – robust tillgång till en isfri atlanthamn och minskad sårbarhet i nord–sydliga transportsystem.
- **Grön omställning** – effektiva transporter av råvaror för fossilfritt stål, batterier och elektrifiering.
- **Industriell tillväxt** – bättre förutsättningar för investeringar, innovation och sammanhängande värdekedjor.
- **Totalförsvaret och NATO-samverkan** – stärkt civil och militär mobilitet i norra Europa.
- **Regional utveckling** – starkare arbetsmarknader, turism och samhällsutveckling på hela Nordkalotten.

Malmbanan och dess befintliga och framtida förbindelserna norr, söder och öster om den är central för alla dessa effekter.

Endast genom samordnade investeringar kan Sverige, Finland och Norge nå det momentum som krävs för en robust öst–västlig förbindelse som stärker råvaruförsörjning, export, beredskap och långsiktig regional utveckling. Den arktiska regionen erbjuder stora möjligheter – förutsatt att infrastrukturen behandlas som en strategisk resurs.

www.arcticrail.se

Sammanfattning

Nordkalotten är avgörande för EU:s och de nordiska ländernas industriella utveckling, försörjningsberedskap och säkerhet. Här finns unionens största fyndigheter av kritiska och strategiska råvaror, en snabbväxande besöksnäring och Europas viktigaste isfria atlanthamn i Narvik. Regionen utgör dessutom en central del av NATO:s norra flank, där transportinfrastruktur, civil beredskap och befolkningskontinuitet är grundläggande för både artikel 3 och principen defence by presence.

Mot denna bakgrund vill vi som en generell systemkommentar understryka att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används i den nationella planeringsprocessen behöver spegla den stora betydelse som godstransporter har i råvaru- och exportintensiva regioner. På Nordkalotten är godstransporter inte en marginell post utan själva grunden för industriell utveckling, klimatnytta, försörjningsberedskap och investeringsbeslut.

I arbetet med den nationella planen behöver Sverige därför ta höjd för att inte utgöra en flaskhals för investeringsbeslut i vare sig Finland eller Norge. De öst–västliga flödena via Narvik och vidare genom Sverige till Finland bär redan idag betydande volymer av mineraler, gods och sjömat, och fungerar i kris- och krigstid som avgörande alternativ om Östersjön störs eller blockeras. EU:s mål om råvaruförsörjning, klimatomställning, livsmedelslogistik och gemensamt försvar förutsätter att dessa stråk är moderna, kapacitetsstarka och redundanta.

Det är olyckligt att Connecting Europe Facility (CEF) 2028–2034 ännu inte tydligt omfattar den europeiska arktiska regionen. Fokus bör nu ligga på att Sverige, Finland och Norge gemensamt definierar sträckan Oulu–Narvik som ett sammanhållet trilateralt transportstråk, vilket därefter kan föras in i kommande CEF-ramverk.

Malmbanan är idag ett orosmoment för centrala aktörer som LKAB:s järnmalm, Kaunis Iron och den norska sjömatindustrin. Bristande kapacitet, sårbarhet och avsaknad av redundans gör banan till en flaskhals för investeringsbeslut i hela regionen – och därmed till en strategisk osäkerhetsfaktor för Finland, Norge och EU.

Men i ett trilateralt perspektiv – där Sverige, Finland och Norge gemensamt beslutar om kapacitetsökningar, sammanlänknings- och nya järnvägsinvesteringar – skulle situationen omedelbart förändras. Malmbanan skulle då upphöra att vara ett hinder och i stället bli den självklara pulsådern i ett arktiskt järnvägsnät, ett nät som kan bära fram råvaror, exportprodukter och arbetskraft för decennier framåt.

Mot denna bakgrund föreslås fyra prioriteringar:

1. Oulu–Narvik

NTP bör tydligt markera att Sverige avser bidra till ett sammanhållet trilateralt transportstråk Oulu–Narvik, tillsammans med Finland och Norge.

Detta stråk bär mineralflöden, livsmedelslogistik samt civil och militär rörlighet, och är av växande betydelse för såväl svensk som europeisk försörjningsberedskap. I CEF-listan över EU:s indikativa gränsöverskridande projekt finns sträckan Umeå–Luleå–Oulu (Bothnian Corridor), och vi menar att detta måste kompletteras med en offensiv satsning på sträckan Luleå–Narvik.

Sveriges ansvar inom NTP är att säkerställa att den svenska delen av stråket inte utgör en flaskhals för investeringar i Finland och Norge.

2. Södergående redundans

NTP bör stärka den södergående redundansen genom modernisering av Inlandsbanan samt förstärkningar på sträckan Arvidsjaur–Jörn–Skellefteå.

Åtgärderna skapar alternativa flöden för gods, turism, energi och totalförsvaret, och avlastar kustnära system i händelse av störningar.

Detta är avgörande för ett resilient svenskt transportsystem i den norra landsändan.

3. Nordligare korridor

NTP bör initiera ett svenskt ställningstagande för vidare utredning av en nordligare öst–västlig korridor: Kiruna/Svappavaara–Pajala–Kolari–Kittilä–Sodankylä–Rovaniemi.

Denna korridor kan på sikt ge betydande redundans och kapacitet för gruvnäring, besöksnäring, skogsindustri och totalförsvaret, samt stärka Sveriges koppling till finska Lappland.

4. Malmbanan – grundförutsättningen

Samtliga dessa utvecklingssteg förutsätter att flaskhalsen på Malmbanan åtgärdas genom ett kapacitetshöjande dubbelspår, i första hand på sträckan Kiruna–Narvik.

Utan detta kvarstår Sverige som den begränsande länken i regionens utveckling.

Med dubbelspår skapas däremot basstrukturen för det mest robusta, klimatsäkra och strategiskt viktiga transportsystemet i norr — och Sveriges nationella plan blir möjliggöraren snarare än begränsningen.

Inledning

Den europeiska arktiska regionen – Nordkalotten – utgör i dag en av Europas mest strategiskt betydelsefulla geografier. Här finns unionens största fyndigheter av kritiska och strategiska råvaror, några av de snabbast växande besöksnärlingsregionerna och de mest klimatsäkra transportlederna mellan EU och Atlanten. Nordkalotten är dessutom en bärande del av NATO:s norra flank, där Europas gemensamma försvarsförmåga och försörjningsberedskap i praktiken avgörs.

I detta sammanhang är Sveriges nationella transportplanering direkt avgörande. Den svenska delen av infrastrukturen utgör länken mellan Finland, Norge och EU:s marknader, och NTP behöver därför utformas så att Sverige inte blir en flaskhals för utvecklingen i våra grannländer. Som en generell systemkommentar vill vi också understryka att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används i den nationella planeringen behöver fånga den stora betydelse som godstransporter har i råvaru- och exportintensiva regioner. I norra Sverige är godstransporter inte ett marginellt inslag utan en grundläggande förutsättning för industriell utveckling, klimatnytta, försörjningsberedskap och strategisk stabilitet.

En nationell inriktning som tar höjd för de trilaterala behoven mellan Sverige, Finland och Norge är därför central för att stärka både industriell utveckling, beredskap och långsiktig regional stabilitet.

Mineralregionen som fundament för EU:s och Nordkalottens industriella framtid

Norrbotten och finska Lappland rymmer EU:s största fyndigheter av kritiska och strategiska råvaror – järnmalm, koppar, grafit, fosfat och sällsynta jordartsmetaller – med centrala gruvkluster i Kiruna, Kaunisvaara, Vittangi och Sokli. Dessa är grundläggande för:

- elektrifiering
- batteri- och mineralvärdekedjor
- fossilfritt stål
- högteknologisk industri
- europeisk och nordisk försvarsindustri

För att dessa värdekedjor ska kunna utvecklas krävs kapacitetsstarka, robusta och sammanhängande transportstråk. NTP spelar här en nyckelroll i att säkerställa att Sverige inte utgör en begränsande länk i denna värdekedja, utan tvärtom möjliggör gränsöverskridande investeringar i både Finland och Norge.

Turism, samhällsutveckling och regional stabilitet

Nordkalotten är en av Europas snabbast växande besöksnärlingsregioner. Den starka vinterturismen och den ökade sommarturismen – driven av den tydliga "coolcation"-trenden – skapar ett växande behov av hållbara transporter. Järnvägen är den bärande infrastrukturen som möjliggör:

- bredare arbetsmarknader
- starkare lokala tjänstesektorer
- demografisk stabilitet
- attraktiva samhällen

En modern och kapacitetsstark svensk järnväg är därför avgörande inte enbart för exportindustrins utveckling, utan också för den sociala och ekonomiska hållbarheten i norra Sverige och våra grannländer.

Försörjningsberedskap, livsmedel och strategiskt djup

Narviks hamn är Europas viktigaste isfria arktiska Atlanthamn. Flödena genom Narvik – järnmalm, industrivaror, containertrafik och sjömat – transporteras vidare genom Sverige till Finland, och i framtiden även vidare mot Baltikum och kontinenten. Därutöver ska inte returtransporterna av förnödenheter till Nordnorge underskattas.

Dessa transporter utgör:

- ett klimatsmart alternativ i fred
- en nödvändig redundans i kris
- en operativt avgörande länk vid störningar eller blockader i Östersjön

Därmed är den öst–västliga infrastrukturen på Nordkalotten inte enbart regionalt viktig – den är en central komponent i Sveriges och EU:s försörjningsberedskap. NTP behöver säkerställa att den svenska delen av detta system är robust, skalbar och resilient.

NATO:s artikel 3 och kollektiva förmågor

NATO:s artikel 3 betonar medlemsstaternas ansvar att utveckla och upprätthålla både sina individuella och de samlade, kollektiva förmågorna att motstå angrepp. Detta omfattar:

- fungerande samhällen
- robust och redundant infrastruktur
- livsmedelsförsörjning
- logistiska kedjor med tillräcklig kapacitet och uthållighet

Principen *defence by presence* innebär att områden måste vara bebodda, livskraftiga och logistiskt sammanlänkade för att kunna försvaras. NTP bör därför tydligt prioritera åtgärder som stärker den svenska delen av de gränsöverskridande logistikkedjorna, eftersom dessa utgör en konkret del av de kollektiva förmågor som Sverige nu delar med övriga NATO-medlemmar.

Oulu–Narvik som trilateralt transportstråk

Sträckan Oulu–Narvik håller på att utvecklas till ett av norra Europas viktigaste transportstråk.

- Finland har tagit inriktningsbeslut om europeisk spårvidd till Oulu.
- Norge investerar i hamnkapacitet och järnväg i Narvik.
- Sverige är den nödvändiga länken mellan systemen.

NTP bör därför uttrycka en tydlig svensk inriktning att bidra till ett sammanhängande trilateralt transportstråk Oulu–Narvik, vilket stödjer mineralförsörjning, livsmedelslogistik samt civil och militär rörlighet. Eventuella framtida EU-ramar kan därefter stödja denna inriktning.

Allt detta förutsätter full kapacitet på Malmbanan

Flera avgörande utvecklingssteg på Nordkalotten förutsätter en starkare svensk järnvägsinfrastruktur:

- europeisk spårvidd till Oulu
- en nordligare korridor Kiruna/Svappavaara–Pajala–Kolari–Kittilä–Sodankylä–Rovaniemi
- dubbelspår Kiruna–Narvik
- modernisering av Inlandsbanan
- södergående redundans via Jörn–Skellefteå hamn

Samtliga är beroende av att flaskhalsen på Malmbanan åtgärdas genom kapacitetshöjande åtgärder och dubbelspår på sträckan Kiruna–Narvik.

Malmbanan är idag ett orosmoment för centrala aktörer – LKAB:s järnmalm, Kaunis Iron och den norska sjöfartsindustrin – och fungerar som en flaskhals för investeringsbeslut i både Finland och Norge. NTP behöver därför tydligt markera att Sverige avser undanröja denna flaskhals.

Med dubbelspår skapas den grundstruktur som gör hela det arktiska transportsystemet möjligt. Utan dubbelspår blir övriga investeringar svåra att genomföra eller ineffektiva.

Behov av ytterligare nordlig korridor och södergående redundans

För att stärka svensk och nordisk försörjningsberedskap bör NTP möjliggöra fortsatt arbete med:

1. En nordlig korridor

Kiruna/Svappavaara–Pajala–Kolari–Kittilä–Sodankylä–Rovaniemi.

Denna skulle knyta samman gruvnäring, skogsindustri och besöksnäring djupt in i finska Lappland och skapa redundans i gränsöverskridande trafik.

2. Södergående redundans inom Sverige

- modernisering av Inlandsbanan
- kapacitetsförstärkning via Arvidsjaur–Jörn
- koppling till Skellefteå hamn

Dessa kompletterar den öst–västliga huvudkorridoren och bygger ett mer robust svenskt transportsystem.

Avslutande sammanfattning

Nordkalotten är avgörande för norra Sveriges, Norges och Finlands industriella utveckling, råvaruförsörjning, turism, livsmedelslogistik, försörjningsberedskap och totalförsvar. För att dessa värden ska kunna realiseras behöver den nationella transportplaneringen ta höjd för regionens ökande strategiska betydelse och för de trilaterala samband som Sverige är en central del av.

Nyckeln är att NTP möjliggör en robust, resilient och sammanhängande arktisk transportstruktur där stråket Oulu–Narvik utgör huvudaxeln, och där Malmbanan med kapacitetshöjande åtgärder och på sikt dubbelspår är dess pulsåder.

Utan dubbelspår riskerar Sverige att förbli en flaskhals i det arktiska transportsystemet, med begränsad kapacitet och uteblivna investeringar i både Finland och Norge. Med dubbelspår skapas däremot en sammanhållen nordlig korridor – ekonomiskt, logistiskt och säkerhetspolitiskt – som stärker industriell utveckling, beredskap och tillväxt i hela den trilaterala regionen.

Mot denna bakgrund vill vi också framhålla att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används i den fortsatta planeringen bör ge större vikt åt godstransporter. Just godstransporter utgör grunden för råvarubaserad industriproduktion, exportlogistik och försörjningsberedskap i norra Sverige, och är därmed avgörande för att NTP ska kunna spegla de verkliga nyttor som ett fungerande arktiskt transportsystem genererar.

Lista över argument

A. Godstransporter måste uppvärderas i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna

De modeller som används i nationell infrastrukturplanering underskattar strukturellt godstransporternas betydelse för ett exportberoende land som Sverige.

- Varuexporten är en avgörande del av svensk BNP, sysselsättning och konjunktur.
- Godstransporter skapar arbetstillfällen i industrin, logistiken, tjänstenärings, handel, besöksnäring och kunskapsintensiva företag – i hela landet.
- Kapacitetsbrister påverkar därför inte bara råvarubaserade regioner, utan Sveriges ekonomiska styrka i sin helhet.

En uppvärdering av godstransporternas samhällsnytta är nödvändig för att NTP ska kunna prioritera rätt i ett land där exporten bär både industriell utveckling, skattebaser och statens finansieringsförmåga.

B. Nordkalotten som strategisk nod för Sverige, Finland och Norge

Nordkalotten är den gemensamma nordiska länken för:

- energi- och elektrifieringskedjor
- råvaror och mineraler (järnmalm, koppar, grafit, sällsynta jordartsmetaller)
- handel och logistik via den isfria arktiska atlanthamnen i Narvik
- NATO:s norra flank och civil beredskap
- norra Europas snabbast växande besöksnäring

För Sverige innebär detta att NTP behöver ta höjd för trilaterala samband, och säkerställa att den svenska infrastrukturen inte blir en begränsande länk för investeringar och utveckling i Finland och Norge.

C. Oulu–Narvik – huvudstråket för mineraler, gods, livsmedel och beredskap

Korridoren Oulu–Narvik är den viktigaste öst–västliga länken på Nordkalotten.

- Finland bygger europeisk spårvidd till Oulu.
- Norge förstärker hamn- och järnvägskapaciteten i Narvik.
- Sverige är den centrala länken mellan två EU-länder och Atlanten.

Korridoren bär:

- Sveriges och EU:s viktigaste råvaruflöden
- inkommande varor och sjömat från Atlanten
- robusta transportvägar vid kris eller blockader i Östersjön
- arbetskraft, turism och gränsöverskridande pendling

NTP bör därför ge en tydlig nationell inriktning att Sverige avser bidra till ett sammanhängande trilateralt stråk Oulu–Narvik.

D. Malmbanan – flaskhalsen som styr hela det arktiska transportsystemet

Malmbanan är idag ett orosmoment för centrala aktörer i Sverige, Finland och Norge.

- Kapacitetsbegränsningar, sårbarhet och bristande redundans skapar osäkerhet för långsiktiga investeringsbeslut.
- Utan kapacitetshöjning riskerar Sverige att bli den bromsande faktorn i den trilateral regionen.

Ett dubbelspår Kiruna–Narvik skulle:

- skapa robusthet och redundans
- möjliggöra investeringar i nya gruvprojekt
- stärka EU:s och NATO:s försörjningsberedskap
- bidra till turism, pendlingsmöjligheter och regional attraktionskraft

Malmbanan är därmed inte ett regionalt projekt – utan den pulsåder som avgör Nordkalottens industriella och säkerhetspolitiska potential.

E. Redundans och framtida kapacitet – nödvändiga kompletteringar

För att ett robust arktiskt transportsystem ska fungera krävs att NTP också tar höjd för:

- modernisering av Inlandsbanan som alternativ och avlastning
- förstärkning av sträckan Arvidsjaur–Jörn–Skellefteå
- koppling till Skellefteå hamn
- utredning av en nordligare korridor: Kiruna/Svappavaara–Pajala–Kolari–Kittilä–Sodankylä–Rovaniemi

Dessa satsningar skapar ett resiliert nätverk för:

- gods och råvaror
- energi
- totalförsvaret
- turism och regional utveckling

Bilageförteckning

Appendix 1: Kortfattade synpunkter på innehållet i huvudrapporten

Diarienummer: LI2025/01587

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.