



När transportnätet sätts på prov:
En scenarioanalys av militär
mobilitet i norra Norden



Hans Tino Hansen
CEO, Risk Intelligence

RISK INTELLIGENCE — A LEADER IN INTELLIGENCE SINCE 2001

Risk Intelligence operates as a leading, trusted and reliable partner, providing end-to-end risk assessment and planning

We specialise in analysing threats from the interaction between piracy, organised crime, terrorism, insurgency and military conflicts - since 2001. Our team is dedicated and resourceful, drawing from international experience and a diverse range of backgrounds.

Risk Intelligence works in five business segments: Commercial maritime (shipping), Energy, Insurance, Government & Defence, and Land-based Logistics.



**Robin Häggblom**

Senior Advisor, Project Manager

Government & Defence

RISK INTELLIGENCE — A LEADER IN INTELLIGENCE SINCE 2001

Robin Häggblom

Född och uppvuxen i Österbotten på den finska västkusten, med lång erfarenhet från maritim industri, försvarsindustrin, säkerhetspolitik, och frågor som berör nordiska och subarktiska förhållanden. Diplomingenjör inom maskinteknik från Uleåborgs universitet. Reservunderofficer inom finska Marinen. Bloggat inom försvar och säkerhetspolitik under pseudonymen Corporal Frisk i ett drygt årtionde.



Agenda

Rapporten

Strategisk infrastruktur för militär rörlighet i norra Norden

Nuläget i studieregionen

Ett tvärsnitt genom Norden

Hur tar man sig fram?

Civilsamhället stannar inte

Hamnar, leder och knutpunkter

Utmaningarna

Lösningar

Åtgärder på alla nivåer: från stort till smått

Verklig utbyggnad

Nordic Connector

Slutsummering

Military Mobility Northern Nordics

Strategic infrastructure needs for military mobility and security of supply in the northern Nordics

I STORA DRAG:

- Vilka krav ställer militär rörlighet och försörjningstrygghet på transportinfrastrukturen i kris och krig, möter dagens infrastruktur dessa krav, och vad kan göras för att förbättra situationen?
- Ett samarbete mellan Kvarkenrådet, MidtSkandia, och Fellesrådet för Jämtland Härjedalen och Trøndelag, med finansiering från Interreg Aurora
- Risk Intelligence fick uppdraget efter en öppen upphandling i slutet av 2025
- Arbetet har pågått under sju månader från december 2025 till slutet av juni 2026

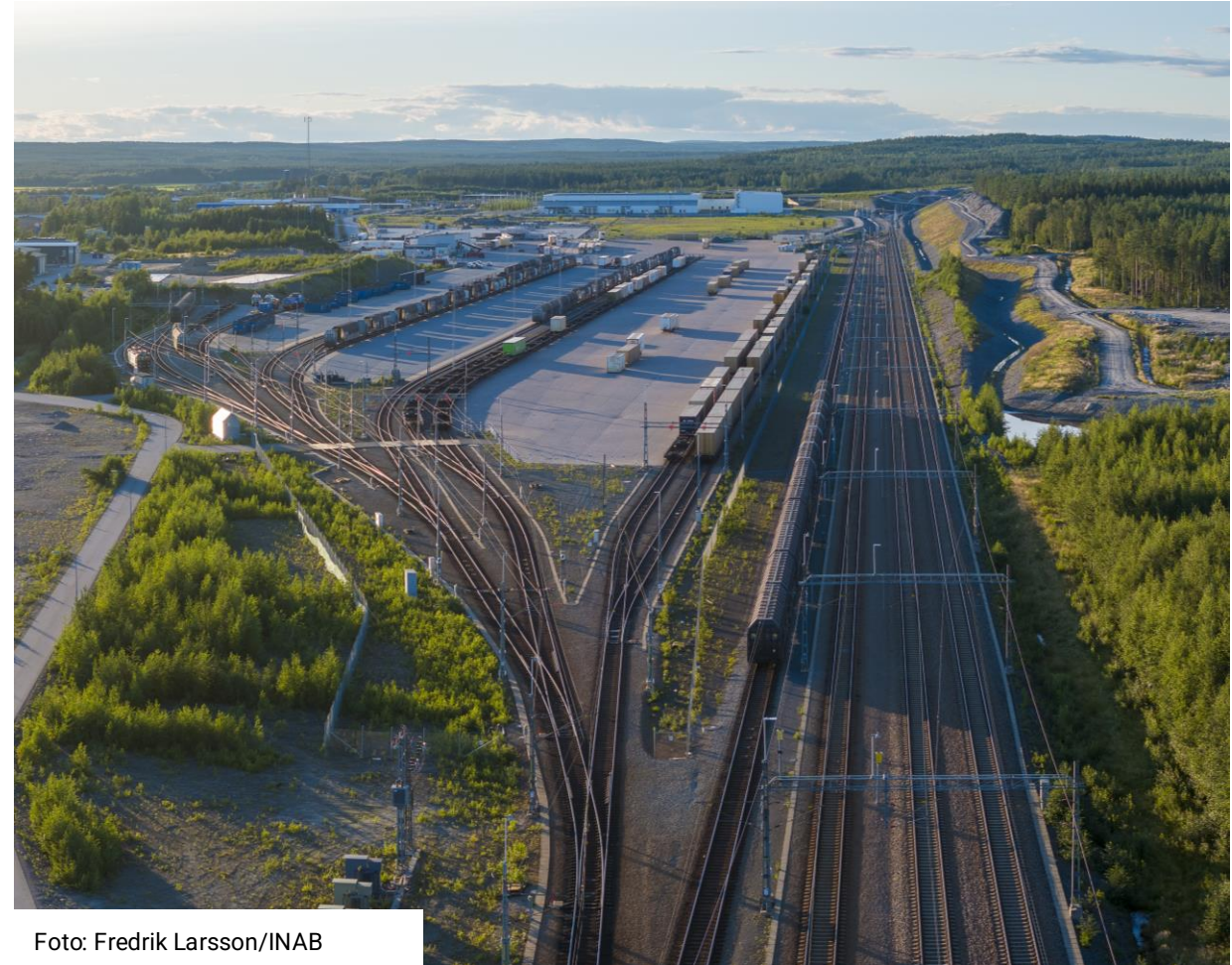
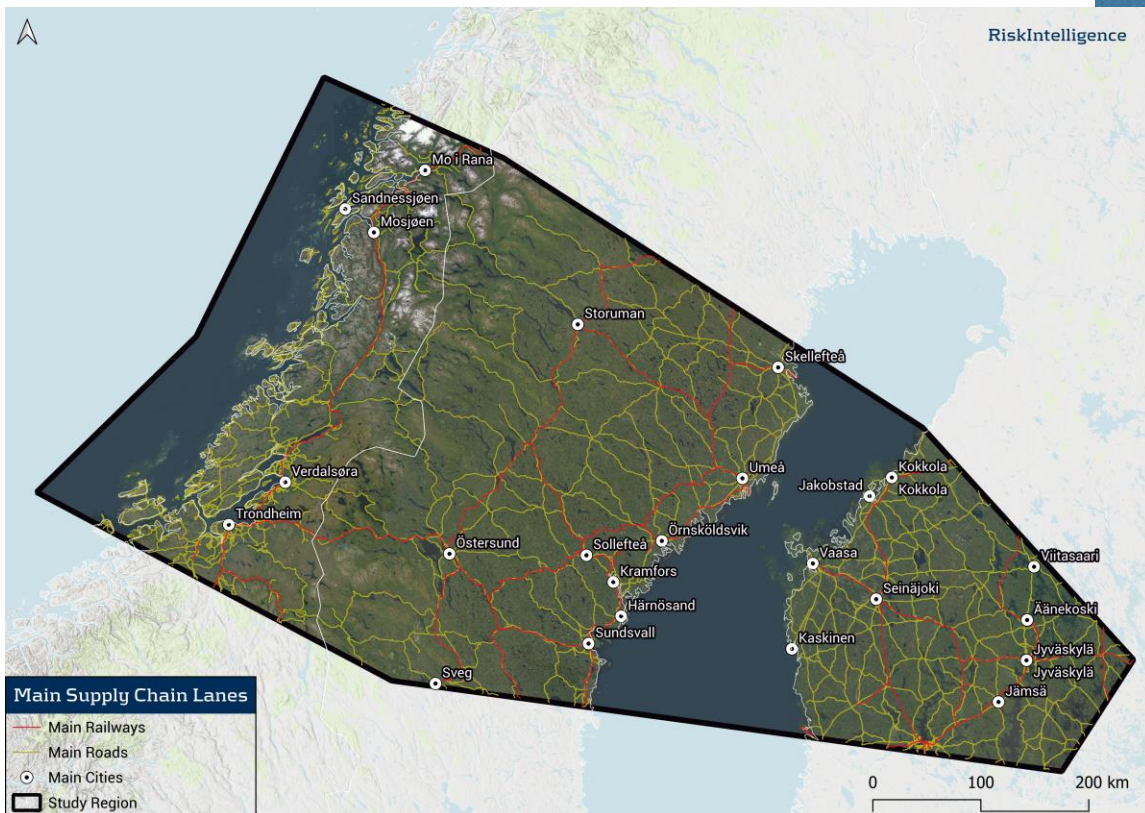


Foto: Fredrik Larsson/INAB

Ett tvärsnitt genom Norden



Organisationernas hemmaområde

Från den norska Atlantkusten, genom Sverige, och över Kvarken till Mellersta Finland

Ett centralt område för rörelser i öst-västlig riktning i Norden

Unika möjligheter för förband att och förnödenheter att komma in i Norden, för vidare transport till olika landsändar

...men också med utmaningar

Långa avstånd, glest befolkade områden, Skandernas utmanande geografi och många vattendrag, nord-sydliga förbindelser har traditionellt prioriterats, brist på parallella rutter

Hur tar man sig fram?

För effektiva militära transporter krävs att man utnyttjar olika transportmetoders starka sidor

ALLT ANNAT LIKA:

- Om möjligt (d.v.s. lämpliga hamnar hittas) och hotbilden är acceptabel är sjötransport att föredra tack vare dess effektivitet
- Landtransporter på över ~200 km sker bäst med järnväg, om lämpliga sträckningar och terminaler finns
- Vid landtransporter kortare än ~200 km är landsvägar det främsta alternativet
- Om tid är den främsta faktorn och/eller det är personer och lätt utrustning som ska flyttas, är flyg det främsta alternativet





Ytterligare behov: Civilsamhället stannar inte

- Erfarenheter från Ukraina pekar på [behovet av att upprätthålla civilsamhällets transportbehov](#), inklusive civil industri och handel, men också privatpersoners transportbehov
- Vissa minskningar i transportbehov är troliga, [men samtidigt kan flöden skifta och nya behov uppstå](#), till exempel i form av regionalt ökade försörjningsbehov, ökning av produktionen inom försvarsindustrin, eller flyktingströmmar
- Till det kommer att existerande flöden [kan tvingas söka nya rutter](#) till följd av till exempel sjöstrider

Slutresultatet:

Transportinfrastrukturen behöver kunna möta både militära och civila behov - samtidigt

Hamnar, leder, och knutpunkter

EN SOLID GRUND FINNS:

- De norska Atlanthamnarna är naturliga inkörsportar till Norden i de fall där hotbilden i Östersjön blir för hög
- E12 och E14 tillsammans med Meråkerbanen/Mittbanan erbjuder naturliga leder för öst-västliga transporter
- Kvarken erbjuder ett relativt skyddat innanhav där transporter flexibelt kan skiftas mellan svenska och finska hamnar
- Det finska väg- och järnvägsnätet erbjuder goda möjligheter att skifta transporter med utgångspunkt i Österbotten och Mellersta Finland i alla riktningar
- Ett antal nord-sydliga leder hittas i området för ökad flexibilitet och tolerans vid störningar
- Infrastrukturen för flygtransporter är väl utbyggd i området som helhet



Foto: Håkan Wike/Inlandsbanan AB

Utmaningarna

Vid en större mobilisering realistiska scenarier kan innebära över 150,000 soldater med tung utrustning som anländer till Norden från andra Nato-länder.

UTMANINGAR:

- Inga enskilda hamnar eller leder har kapacitet att möta hela behovet i ett fullskaligt Artikel 5-scenario
- Järnvägsnätet i framförallt Norge och över gränsen till Sverige lider av begränsad kapacitet och brist på alternativa rutter
- Vägnätets skick varierar kraftigt, framförallt utanför huvudlederna
- Flaskhalsar finns på ett antal ställen mellan olika transportmetoder
- Terrängen och bristen på parallella rutter på många platser gör nätverket sårbart





Åtgärder på alla nivåer: Från stort till smått

- Det finns ingen universallösning för transportinfrastrukturen, men det finns flera antal åtgärder som stärker både den militära rörligheten men också civilsamhällets behov
- Ökat underhåll och beredskap för snabba åtgärder och reparationer vid störningar – naturliga eller orsakade av människor – är billiga åtgärder som ger omedelbara positiva ekonomiska effekter
- Bättre förbindelser mellan hamnar och väg/järnväg kan lyfta den totala kapaciteten på flera håll och öka trafiksäkerheten
- Omfartsvägar på vissa nyckelpunkter (t.ex. Brunflo utanför Östersund) är också relativt begränsade projekt med stor kapacitetsökning
- Renoveringen av Sydbottenbanan (Kaskö-Seinäjoki) är i sammanhanget en självklar åtgärd, framförallt när en nyöppning av Björneborg-Parkano-Haapamäki banan verkar vara uteslutet



Foto: John Nilsson/Inlandsbanan AB

Verklig utbyggnad: Stora kapacitetsökningar kräver större ambitioner

- Framförallt järnvägsnätets sårbarheter kan bäst byggas bort genom mer ambitiösa åtgärder
- Byggandet av järnväg mellan Mo i Rana och Storuman för att ge en andra linje genom Skanderna skulle [radikalt öka värdet av hamnarna i Helgeland](#) i fred och krig, men också [skapa redundans för övriga norska Atlanthamnar](#)

Förbättringar av stråket från Kvarken till Helgeland som en helhet skapar redundans i kris och ekonomisk nytta i fred

Nordic Connector

En fast förbindelse mellan det finska och norsk/svenska väg- och järnvägsnätet är den saknade länken i området.

KVARKEN FIXED LINK UR PROJEKTETS SYNVINKEL:

- En fast förbindelse avskaffar behovet av lastning/lossning för transporter över Bottenhavet
- Kapacitetsökningen jämfört med färjetrafik är drastisk, från ~300 fordon per dygn till ~4,160 fordon per dygn
- En järnvägsförbindelse möjliggör effektiva transporter direkt till finsk mark från förbandsorter i Frankrike, Tyskland, och Italien, eller från de norska Atlanthamnarna
- Historiska erfarenheter från Världskriget till Ukraina visar att broförbindelser är motståndskraftiga mot fientlig påverkan
- Drönarrevolutionen har inte nämnvärt påverkat hotbilden mot fast transportinfrastruktur





Foto: RiskIntelligence

Slutsummering: Ett transportnät sätts på prov

- Transportnätverket behöver kunna möta **civila och militära** i händelse av en kris
- **De militära behoven i en större kris är ofta underskattade** och kan innebära 150,000+ soldater, nästan 40,000 militära fordon, och olika typer av utrustning motsvarande 150,000+ tjugo-fots containers
- Ingen transportnod eller –korridor kan ensam hantera hela flödet **utan ett brett utnyttjande av samhällsresurser och olika leder kommer att krävas**
- Studieregionen erbjuder goda möjligheter för att möta behoven **men kräver också fortsatta investeringar för att minska sårbarheter**, och det är **möjligt att öka kapaciteten genom ett antal åtgärder** på olika nivåer

Intresserad av att höra mera?

Interreg



Co-funded by
the European Union

Aurora



GET IN TOUCH

Robin Häggblom

rh@riskintelligence.eu

+358 40 66 95 423

