



Ert tjänsteställe, handläggare

Ert datum

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Per-Ove Norell, 070-981 63 06,
per-ove.norell@mil.se

FM yttrande Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037**Svar senast 2024-04-15**

Sandborg, Stefan

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Bakgrund

I regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen 2026-2037 framgår att ”Trafikverket ska i den långsiktiga planeringen för utvecklingen av transportsystemet och i planeringen för att stärka myndighetens operativa förmågor vid vidmakthållandet av transportinfrastrukturen beakta totalförsvarets krav i enlighet med vad som anges i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Trafikverkets resursbehov för att fortsatt bygga upp och bibehålla erforderlig civilt försvar och krisberedskap som idag anvisas via anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska inte ingå i fördelningen av den ekonomiska ramen. Frågor om resurser till sådan verksamhet hanteras i annan ordning.”

(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



Yttrande

Försvarsmakten anser att Trafikverket i den långsiktiga planeringen för utvecklingen av transportsystemet och i planeringen inte tillräckligt har beaktat totalförsvarets krav i enlighet med vad som anges i förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Försvarsmakten anser i likhet med tidigare att transporter, inklusive en fungerande transportinfrastruktur, är ett av fundamenten i det civila försvaret och till stora delar även för det militära försvaret. Försvarsmakten har tidigare framfört att Trafikverkets långsiktiga infrastrukturplaner får en direkt påverkan på såväl det militära försvarets förmåga såväl som Sveriges möjligheter att kunna tillhandahålla världsstödd och transporter för allierade. Försvarsmakten anser dock att det finns behov av att ytterligare förtydliga skyldigheten att all infrastrukturutveckling ska beakta totalförsvarets krav. Försvarsmakten anser att de transportpolitiska målen bör ses över och i större utsträckning införlivas för att i större grad beakta såväl totalförsvarets krav som implikationerna av att vara allierad i Nato.

Försvarsmakten delar uppfattningen att *”Transporter, inklusive en fungerande transportinfrastruktur, är ett av fundamenten i det civila försvaret och till stora delar även för det militära försvaret. Tillgängligheten behöver alltså vara hög även i kris. De senaste årens snabba förändring av det säkerhetspolitiska läget i världen har visat ett behov av att öka tempot i uppbyggnaden av totalförsvaret, ett arbete som nu pågår på bred front i Sverige. Återuppbyggnaden av den civila beredskapen fortsätter och en stärkt förmåga behöver sedan vara en del av samhällets ordinarie verksamhet.¹”* Försvarsmaktens möjlighet att verka i fred, kris och krig är helt avhängigt det understöd det civila samhället medger och som till stor del konstituerar totalförsvaret. I tillägg till det kommer säkerhetsläget att påverka under överskådlig tid och samhällets förmåga till snabb anpassning och omställning vid större samhällsstörningar blir en viktig förutsättning för att hantera framtiden. Försvarsmakten anser därför att totalförsvarsfrågor i större utsträckning bör påverka realiseringen av de transportpolitiska målen, då de transportpolitiska målen utgör ett stort fundament i tillgänglig transportinfrastruktur.

”Ökad bärighet på vägar och redundans i järnvägssystemet lyfts fram som viktiga för såväl civil som militär rörlighet. Flera regioner skriver om behoven av stärkt transportinfrastruktur för militär rörlighet, särskilt i öst-västlig riktning. Dessutom understryks behovet av gränsöverskridande transportplanering ur ett beredskaps- och försvarsperspektiv.²” Försvarsmakten anser att även nord-sydliga transportstråk, från södra Sverige och norrut, utgör en grundförutsättning för transitering av allierade styrkor och försörjning av förband i Norden och den norra regionen, inklusive Baltikum.

¹ Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, sid 118

² Ibidem, sid 245



Som allierad kommer Sveriges tillsammans med övriga medlemmar tillämpa ett annat uppträdande under grundberedskap. Ett uppträdande i avskräckande syfte där militär styrkedemonstration utgör en viktig krigsavhållande och de-eskalationsfaktor. Följaktligen bedömer Försvarsmakten också att med de av Trafikverket förespått ökade civila transportflödena i kombination med de ökade militära transportflödena kommer behov av transportprioriteringar även under grundberedskap sannolikt att uppstå. Ett viktigt ingångsvärde är att Försvarsberedningen, i sitt delbetänkande från december 2023, föreslår att Civilområdena (Civo) skall vara ansvariga myndigheter för transportprioriteringar, men först vid höjd beredskap. Försvarsmakten anser att transportprioritering ska kunna genomföras även under grundberedskap. Något som bör utredas vidare.

”Utveckling av noder (hamnar och terminaler) är en förutsättning för ökad intermodalitet, men det sker utan gemensamma riktlinjer och standarder för ett sammanbindande nätverk av intermodala noder. Det sker stora förändringar i lager- och terminalstrukturen i Sverige för närvarande, vilket bland annat beror på geopolitiska frågor, och under 2022 planerades det för logistikbyggen i Sverige för ytterligare 1,4 miljoner m² logistikytor. Avsaknaden av en systemägare för nodsystemet påverkar målbilder, strategier, åtgärdsval och investeringsplaner. För att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet behövs en förbättrad samordning av aktörerna. Det är många aktörer involverade och det finns idag ingen som har ett ansvar för samordningen. Trafikverket föreslår därför att en utredning initieras inom området.³” Försvarsmakten stödjer Trafikverkets förslag med tillägget att inte bara transportförsörjning för näringslivet ska utredas utan även för totalförsvarets behov.

”En viktig fråga som ännu inte är klarlagd är hur finansiering ska ske för icke statlig reservinfrastruktur, exempelvis hamnar. Ett regeringsuppdrag (LI2023/02781) kopplat till utredning av reservhamnskapacitet på Gotland visar att kostnader för reservinfrastruktur är betydande. I fråga om icke statlig reservinfrastruktur finns även direkta kopplingar till statlig infrastruktur, exempelvis farleden till hamnen. Finansiering för dessa åtgärder behöver också förtydligas.⁴” Försvarsmakten instämmer och vill samtidigt förstärka den säkerhetsmässigt viktiga betydelsen av en för totalförsvarsändamål och ur ett säkerhetsperspektiv fungerande trafik, där en inhemsk upphandlad Gotlandstrafik utgör en viktig faktor.

³ Ibidem, sid 84

⁴ Ibidem, sid 122



”I Tabell 23 återfinns flera utredningar som berör gränsöverskridande transporter. De handlar exempelvis om kapacitet och redundans över Öresund/.../ samt tåg färjeförbindelse mellan Trelleborg och Tyskland.⁵”

Försvarsmakten vill betona betydelsen av resilienta och redundanta land- och sjöförbindelser mellan Sverige och kontinenten där tåg färjorna har en särställning. Uppdraget bör utökas att identifiera fler svenska hamnar med kapacitet att motta tåg färjor, utöver Trelleborg.

”För att öka Trafikverkets förmåga att återställa statlig transportinfrastruktur i kris, höjd beredskap och krig pågår ett arbete med företagsplanläggning enligt den modell som MSB tagit fram. MSB pekar på att, inte minst utifrån erfarenheterna i Ukraina, bör Sveriges beredskapsförmåga inom bygg, reparation och röjning förstärkas, med en modern variant av den tidigare byggnads- och reparationsberedskapen. Viktiga sektorer med potentiellt stora reparationsbehov i krig är transport, energi och elektroniska kommunikationer. Även Försvarsmakten lyfter detta som en prioriterad åtgärd kopplat till civila försvarets roll att vid krigsfara och krig ska det civila försvaret också kunna stödja Försvarsmakten. Ansvarig huvudman för en modern byggnads- och reparationsberedskap finns inte utpekad och finansieringen för detta område är inte klarlagd.⁶” Försvarsmakten vill understryka betydelsen av fungerande transportnät under mycket störda förhållanden och krig, där förmågan att reparera infrastruktur utgör en grundförutsättning. Detta begränsas inte till höjd beredskap och krig utan ökar sannolikt, som ovan nämnts, i betydelse även under grundberedskap eftersom Försvarsmaktens och dess allierades volymmässiga uppträdande bedöms öka.

”För att få intermodala transportkedjor att fungera blir nodernas lokalisering, funktion och kostnadsbild central. Infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till noderna. För väg innebär det bärighetsklass BK4 samt framkomlighet för 34,5 m långa fordon till anslutande statlig infrastruktur och till närliggande industrier och verksamhetsområden. För järnväg innebär det att infrastrukturen möjliggör rationell tågproduktion genom få växlingar och, om möjligt, att alla rörelser kan göras med eldrift. Nodens hanteringsspår bör rymma 750 m långa godståg. För sjöfart handlar det exempelvis om farledsdjup för att kunna ta emot större fartyg. Stråk med många godståg samt stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera 750 m långa tåg i betydande omfattning.⁷” De intermodala transportkedjorna utgör grunden för (total)försvarets logistiknätverk, Försvarsmakten anser att dessa åtgärder bör prioriteras med hänsyn till de åtaganden Sverige förväntas uppfylla inom ramen för Nato och DCA⁸ med USA. Dock bör dessa transportkedjor inte vara elberoende utan innehålla manuella reservmetoder. Därutöver kan militärfordon

⁵ Ibidem, sid 195

⁶ Ibidem, sid 122

⁷ Ibidem, sid 85

⁸ Defence Cooperation Agreement



pga. dess syfte och funktion vara både onormalt skrymmande och tunga och kräva justeringar i befintligt vägnät.

”Flygplatser bedöms vidare kunna komma att spela en viktig roll för persontransporter när Sverige blir medlem i NATO. Flera regioner ser positivt på flygplatsutredningens förslag om att alla flygplatser med statliga tillgänglighetsbidrag blir beredskapsflygplatser. Några regioner betonar att sjöfarten behöver ses över med avseende på finansieringsmodeller för att främja hållbara transporter på vatten. På samma sätt anser vissa regioner att flygplatsernas infrastruktur behöver mer statligt stöd för att undvika nedläggning och bibehålla nationell beredskap. Flyg och tillgänglighet till flygplatser lyfts fram som en viktig funktion för tillgänglighet. Region Gotland lyfter fram en säkrad och utvecklad färjetrafik som nödvändig för att uppnå tillgänglighetsmålen.⁹ Försvarsmakten delar regionernas uppfattningar och vill betona betydelsen av fungerande civil sjöfart samt flygplatser för totalförsvarsändamål, även under mycket störda förhållanden och krig.

Försvarsmakten anser att framtagandet av den långsiktiga infrastrukturplanen i högre utsträckning behöver beakta att Sverige är allierad i Nato. Som allierad behöver Sverige förhålla sig till kraven i en rad redan fattade beslut och inriktningar, inklusive operationsplanering och värdlandsstöd men även ta höjd för framtiden. Vidare behöver Sverige som allierad förhålla sig till de sju grundkraven¹⁰ för nationell motståndskraft som Nato identifierat som viktiga för att för stödja militära planer, bland annat resilienta transportsystem. I det fortsatta arbetet bistår Försvarsmakten gärna med att förtydliga de behov som följer av nationella- och Natos operationsplaner.

Detta yttrande har beslutats av Generalmajor Stefan Sandborg. I den slutliga handläggningen har överstelöjtnant Nils-Olof Nilsson deltagit och föredragande har varit Försvarsmaktens främste företrädare transporttjänst Överstelöjtnant Per-Ove Norell.

Sändlista

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Försvarsdepartementet
Trafikverket

⁹ Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, sid 244 ff

¹⁰ NATO Baseline Requirements.



För kännedom

FST STAB

FST GEN

FST STRA

FST STÖD

FST RHS (avsett för MR N, MR M MR V och MR S)

OPL

ATS

MS

FS