

Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet och
sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare

Ert datum

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

övt Anders Asp Vestberg, 070-3027611,
anders.vestberg@mil.se

Försvarsmaktens svar på remiss ” Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022- 2033 och 2022-2037”

(en bilaga)

1. Bakgrund

Trafikverket har i remiss begärt Försvarsmaktens synpunkter på skrivelse *Rapport: ” Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037”*. Remissvaret ska inlämnas till Infrastrukturdepartementet senast 2021-01-29

2. Ärendet

2.1. Remissfråga/-uppgift

”Härmed remitteras på uppdrag av Infrastrukturdepartementet Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186. Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv 2020-06-25, Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod (I2020/01827/TP).”¹

¹ Trafikverket, e-post 2020-11-02, *Remiss: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037*. Ref. Viktoria Liss

(ASP)

Postadress

Besöksadress

Telefon

Telefax

E-post, Internet

Högkvarteret

Lidingövägen 24

08-788 75 00

08-788 77 78

exp-hkv@mil.se

107 85 Stockholm

www.forsvarsmakten.se/hkv

2.2. Från Trafikverket erhållna riktlinjer²

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet senast den 29 januari 2021. Svaren bör lämnas i bearbetningsbar form (t.ex. Wordformat) per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.nationellplan@regeringskansliet.se

Ange diarienummer I2020/02739 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Remissinstansens namn ska även anges i dokumentnamnet. Remissvaren kan komma att publiceras på regeringens webbplats.

3. Försvarsmaktens synpunkter på remissen

Försvarsmaktens viktigaste synpunkter är:

- Försvarsmakten är positiv till Trafikverkets inriktning till att skapa förutsättningar för transporter med ökad robusthet och tillförlitlighet i befintligt transportnätverk. Trenden inom Försvarsmakten är större, tyngre och längre transportekipage och för att säkerställa framtida nyttjande av väg- och järnvägsnät krävs ett planerat och kontinuerligt underhåll i motsats till att lösa när behovet uppstår.
- Försvarsmakten ser positivt på en ökad tillgänglighet i hela landet vad gäller transporter. I rapporten nämns den kommersiella dimensionen och att samhällsnyttan skall prioriteras vid val av ekonomiska investeringar. Försvarsmakten ser med viss osäkerhet på hur tolkningen av samhällsnytta inte inbegriper verksamheten att förbereda för ett försvar av rikets territorium.

Det finns exempel på indraget underhåll inom järnvägsnätet på sträckor av intresse för Försvarsmakten, vilket inte underlättar Försvarsmaktens verksamhet och totalförsvarsplanering. Mindre flygplatser har svårt att bära sig ekonomiskt och lägger ner sin verksamhet, men dessa flygplatser kan vara och är av stor betydelse för Försvarsmakten. Detsamma gäller hamnar längs våra långa kuster.

² Ibid

- Vid kris eller krig så kommer transporter med järnväg att vara en förutsättning för att möjliggöra ett försvar av hela riket. Nya stambanor möjliggör ökad kapacitet för gods- och persontåg på befintliga banor vilket är positivt även för Försvarsmakten. Viktigast för Försvarsmaktens förmåga att försvara Sverige är inte nya stambanor utan ett underhåll på befintligt nätverk, möjliggörande av längre och tyngre tågsätt på dessa, ökad bärighet på inlandsbanan och redundans som säkerställer framkomlighet över tid. Införandet av nya signalsystem som medför ökad säkerhet och effektivare nyttjande av tågsträckor och tågsätt ser Försvarsmakten positivt på.
- Svensk sjöfart är viktig ur ett Totalförsvarsperspektiv. Med detta i åtanke är det av största vikt att se över möjlighet och underlätta för vår handelsflotta att agera. Det är i samma perspektiv en svaghet att det saknas ett reservalternativ till Visby hamn på Gotland. Även bevarande av mindre hamnar längs våra långa kuster är av stor betydelse. Tillgänglighet till farleder med tillräcklig kapacitet är också angeläget.
- Försvarsmakten ser positivt på att trafikverket har ålagts att återuppta planeringen för att kunna anpassa verksamheten inför en förändrad säkerhetspolitisk situation.

Försvarsmaktens samtliga synpunkter på remissen framgår av sammanställning enligt bilaga.

./.

4. Beslut

Beslut om Försvarsmaktens remissvar har tagits av viceamiral Jonas Haggren. I den slutliga beredningen har överste Anders Brunnberg och överstelöjtnant Anders Asp Vestberg deltagit. Föredragande har varit överste Anders Brunnberg

Jonas Haggren

Chef för Försvarsmaktens ledningsstab

Sändlista

Regeringen

Regeringskansliet

Departement

Infrastrukturdepartementet

I

Inom HKV, för kännedom

LEDS

PROD

INS

Försvarsmaktens remisskommentarer på ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037”

Vem/hänv.	Vad	Kommentar/Åtgärd
HKV PROD	<p>Sid 7: ”TRV anser att vidmakthållandet av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet”</p> <p>Sid 10: Behoven av medel för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och att återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, överstiger de befintliga ramarna. På vägsidan går nedbrytningen allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras succesivt. Sammantaget leder detta till en successiv standardsänkning av både väg- och järnvägsnäten. Det kan medföra längre res- och transporttider och förseningar.</p> <p>Sid 11: ”Långsiktigt är det billigare att förebygga problem än att ta hand om akuta problem när de uppstår. Regeringen har också betonat vikten av att effektivisera och optimera användningen av existerande infrastruktur i uppdraget att ta fram inriktningsunderlaget.</p>	<p>Försvarsmakten är positiv till Trafikverkets inriktning till att skapa förutsättningar för transporter med ökad robusthet och tillförlitlighet i befintligt transportnätverk. Trenden inom Försvarsmakten är större, tyngre och längre transportekipage och för att säkerställa framtida nyttjande av väg- och järnvägsnät krävs ett planerat och kontinuerligt underhåll i motsats till att lösa när behovet uppstår.</p>

*Trafikverket menar att vidmakthållandet av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet, vilket genomsyrar förslagen till fördelning av planeringsramen i samtliga redovisade inriktningar.
Trafikverket bedömer att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar.”*

Sid 13: Utgångspunkter för prioriteringar

- *”Att kunna vidmakthålla anläggningen så att dagens funktionalitet kan upprätthållas har mycket hög prioritet.”*
- *”Lägsta nivån för namngivna investeringar på väg och järnväg är att kunna genomföra de som pågår.”*
- *”Sjöfartsåtgärder i den gällande nationella planen bedöms vara både angelägna och lönsamma och ingår i sin helhet i alla inriktningar.”*
- *”Trafikverket har identifierat ökade behov för informationssäkerhet, robusthet och krisberedskap, vilket innebär en ny högt prioriterad post i förhållande till den gällande nationella planen på knappt 1 miljard kronor per år.”*

- *”Trafikverket har i samtliga inriktningar tagit höjd för det planerade införandet av ERTMS, vilket innebär ökade kostnader jämfört med den gällande nationella planen. ERTMS är en nödvändig investering för att ersätta dagens föråldrade signalsystem. I samtliga inriktningar ingår också ett antal andra för järnvägen nödvändiga pågående uppgraderingar och moderniseringar, som till exempel förbättrad kraftförsörjning och nytt trafikledningssystem.”*

Sid 30: ”Flera regioner understryker vikten av att upprätthålla tillförlitlighet och robusthet i befintlig infrastruktur. Man ser ett stort problem med det ökade underhållsbehov på både väg- och järnvägssidan som en åldrande anläggning medför. Detta gäller inte minst de lågtrafikerade delarna av systemet.”

Sid 76: ”Av uppdraget framgår att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av inriktningsuppdraget. Avgörande för att åstadkomma detta är ett robust och tillförlitligt transportsystem, vilket kräver att vi i första hand vårdar det vi har.”

Sid 90: ”Totalt sett är utvecklingen likväl sådan att nedbrytningen sker i snabbare takt än motverkande åtgärder. Det eftersatta underhållet inom järnvägssystemet finns framför allt inom delsystemen bana, el och signal.”

	<p>Sid 130: <i>”Trafikverket menar att vidmakthållande av befintlig infrastruktur, exempelvis när det gäller hastighet, bärighet och kapacitet, ska ha mycket hög prioritet. Detta genomsyrar förslaget till fördelning av planeringsramen i samtliga redovisade inriktningar. Dagens anslagsnivå för vidmakthållande är långt ifrån tillräcklig för att upprätthålla dagens funktionalitet, och det gäller både väg och järnväg. Trafikverket bedömer att den samhällsekonomiska effektiviteten i att höja planeringsramen för vidmakthållande är hög och motiverar hög prioritet.”</i></p>	
--	--	--

	<p>Sid 31: <i>"Framtida inriktning för transportsystemet bör fokusera på hur effektiva gods- och persontransporter kan nås i hela landet."</i></p> <p>Sid 31: <i>"Det finns i dag kapacitetsproblem på flera delar av stambanorna, och för att lyckas flytta över godstransporter till järnväg krävs investeringar och underhåll i järnvägsnätet. Flertalet regioner menar att multimodala transportkedjor behöver utvecklas. Byten mellan trafikslag kan gynnas genom att utveckla hamnar, terminaler och samlastning och att anpassa regelverk och avgiftssystem för de olika trafikslagen."</i></p> <p>Sid 41: <i>"Exempel på flaskhalsar kan vara att en mindre del av väg- eller järnvägsnätet har en lägre bärighet eller att det finns hinder för höga fordon. Då måste transporten antingen ske i mindre effektiva fordon eller lastas om. Att vidta mindre åtgärder i flaskhalsar kan på grund av detta ha en stor påverkan på effektiviteten i transportkedjan."</i></p> <p>Sid 41: <i>"Både hamnar och flygplatser har, liksom vägar och järnvägar, en stor påverkan på omgivande bebyggelse genom exempelvis bullerföroreningar. För att verksamheterna fortsatt ska kunna ha en hög kapacitet krävs därför att markområden reserveras för transportändamål. Det finns i dag en problematik i att hamnverksamhet och luftfart inte prioriteras i samhällsplaneringen. Riksintressesystemet är viktigt för att säkerställa tillgängligheten för mer långväga transporter."</i></p>	<p>Försvarsmakten ser positivt på en ökad tillgänglighet i hela landet vad gäller transporter. I rapporten nämns den kommersiella dimensionen och att samhällsnyttan skall prioriteras vid val av ekonomiska investeringar. Försvarsmakten ser med viss osäkerhet på hur tolkningen av samhällsnytta inte inbegriper verksamheten att förbereda för ett försvar av rikets territorium.</p> <p>Det finns exempel på indraget underhåll inom järnvägsnätet på sträckor av intresse för Försvarsmakten, vilket inte underlättar Försvarsmakten verksamhet och totalförsvarsplanering. Mindre flygplatser har svårt att bära sig ekonomiskt och lägger ner sin verksamhet, men dessa flygplatser kan vara och är av stor betydelse för Försvarsmakten. Detsamma gäller hamnar längs våra långa kuster.</p>
--	---	--

	<p>Sid 767: <i>"Enligt planen ska transportsystemet trafikeras med bibehållen funktionalitet, och vi ska prioritera underhållet på några av de högst trafikerade delarna av järnvägssystemet."</i></p>	
	<p>Sid 10: <i>"Järnvägsnätet är överlägset för många res- och transportbehov"</i>.</p> <p>Sid 19: <i>Finansiering av nya stambanor utanför nationell plan frigör utrymme för en effektivare framdrift.</i></p> <p><i>"Södra stambanan och Västra stambanan är nationella pulsådror för person- och godstrafik. I dag är det trångt i spåren och banorna är störningskänsliga. På de nya stambanorna med nya sträckningar ges mer plats för fjärr- och regionalståg. Samtidigt avlastas de befintliga stambanorna och kapacitet frigörs för fler gods- och pendeltåg. Det skapas också förutsättningar för tider i spår för ett effektivt underhåll på befintliga stambanor."</i></p> <p><i>"Trafikverket konstaterar att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och <u>finansieras utanför</u> den vanliga planen. Flera skäl talar för detta."</i></p>	<p>Vid kris eller krig så kommer transporter med järnväg att vara en förutsättning för att möjliggöra ett försvar av hela riket. Nya stambanor möjliggör ökad kapacitet för gods- och persontåg på befintliga banor vilket är positivt även för Försvarsmakten. Viktigast för Försvarsmaktens förmåga att försvara Sverige är inte nya stambanor utan ett underhåll på befintligt nätverk, möjliggörande av längre och tyngre tågsätt på dessa, ökad bärighet på inlandsbanan och redundans som säkerställer framkomlighet över tid. Införandet av nya signalsystem som medför ökad säkerhet och effektivare nyttjande av tågsträckor och tågsätt ser Försvarsmakten positivt på.</p>

Sid 28: *"Det är därför viktigt att godstransporter med alla trafikslag blir alltmer kostnadseffektiva, pålitliga och kapacitetsstarka. För detta krävs bland annat effektiva terminaler, bärighetsåtgärder, trimningar och kapacitetsförstärkningar."*

"Det kan till exempel åstadkommas genom att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon."

Sid 29: *För järnvägstransporternas attraktivitet har kapacitetstilldelningen särskild betydelse.*

Sid 30: *På nationell och regional nivå anser regionerna att järnvägen har störst potential, både för person- och godstransporter, och är viktigast för att upprätthålla tillgängligheten, samtidigt som vi når målen om minskade utsläpp.*

Sid 31: *"Det finns behov av längre och tyngre lastbilstransporter (HCT), och satsningen på bärighetsklassen BK4 bör fortsätta och utvecklas. Även möjligheterna till längre godståg behöver förbättras."*

Sid 36: *"Kapacitetstilldelningen på järnvägen är avgörande för järnvägens funktion och effektivitet. Den ökande efterfrågan på såväl järnvägstransporter som utrymme förbanarbeten gör att processen för kapacitetstilldelningen behöver utvecklas, så att kapaciteten utnyttjas effektivare och tar hänsyn till såväl behov av att skapa stabila förutsättningar som behov av en mer flexibel planering som ger bättre möjligheter till tilldelning av kapacitet i senare skeden."*

Sid 110: *"I enlighet med januariavtalet framgår i uppdraget att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer."*

Sid 120: *250 km/tim på järnväg med blandad trafik. För sträckan Stockholm - Sundsvall - Skellefteå kan det bli aktuellt tidigast 2035 och skulle ge en tidsvinst på cirka 20 minuter, jämfört med 200 km/tim.*

Sid 142: *"De nya stambanorna beräknas vara samhällsekonomiskt olönsamma, och när de inkluderas medför det att en rad lönsamma åtgärder måste strykas ur inriktningen. Det handlar främst om andra (mer lönsamma) järnvägs- och väginvesteringar, men även om vidmakthållande av befintlig infrastruktur."*

	<p>Sid 152: <i>"Nya stambanor är en avgörande vägvalsfråga. Ett genomförande av nya stambanor har genom sin omfattning stor inverkan på övrig planering och utveckling av transportsystemet och samhället, och därmed stor betydelse för måluppfyllelse för transportsystemet i stort."</i></p>	
	<p>Sid 25: <i>"En särskilt utmaning finns för det lågtrafikerade vägnätet, där resurserna riskerar att bli otillräckliga för att upprätthålla en rimlig funktion."</i></p> <p><i>"Det är därför viktigt att godstransporter med alla trafikslag blir alltmer kostnadseffektiva, pålitliga och kapacitetsstarka. För detta krävs bland annat effektiva terminaler, bärighetsåtgärder, trimningar och kapacitetsförstärkningar."</i></p> <p>Sid 29: <i>"Det kan till exempel åstadkommas genom att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon."</i></p> <p>Sid 30: <i>För att klara omställningen i transportsystemet är det därför viktigt att ställa om mot elektrifiering och förnybara bränslen. Utöver det finns behov att möjliggöra för längre och tyngre lastbilstransporter för effektivare godstransporter."</i></p>	<p>Trenden inom Försvarsmakten är större, tyngre och längre transportekipage och vi ser mycket positivt på målsättningen att öka klassningen av vägars bärighet fullt ut till BK4. Av speciellt intresse är våra definierade koncentreringsvägar, men även lokala vägar och broar har stor betydelse i ett operationsområde för uppgiftens lösande.</p>

Sid 31: *"Det finns behov av längre och tyngre lastbilstransporter (HCT), och satsningen på bärighetsklassen BK4 bör fortsätta och utvecklas. Även möjligheterna till längre godståg behöver förbättras."*

Sid 80: *"När det gäller byggnadsverk har Trafikverket cirka 16 700 broar, och broytan ökar varje år med drygt 1 procent. Broarna är relativt gamla eftersom cirka 15 procent är byggda före 1944, och dimensionerade för relativt små trafiklaster."*

Sid 82: *"Det enskilt största behovet för bärighet är emellertid kopplat till ambitionen att upplåta hela det nuvarande BK1-vägnätet för BK4 och uppgår till 22 miljarder kronor. Av det statliga vägnätet utgörs 90 procent av BK1-vägnätet, inklusive det vägnät som i dag är klassat som BK4 med särskilda villkor (krav på dubbelmonterade hjul)."*

Sid 121: *"Längre och tyngre lastbilar (HCT). Möjligheten att trafikera det svenska vägnätet med tyngre lastbilar, med en maxbruttovikt på 74 ton, har tidigare utretts och de första vägarna med bärighetsklass BK4 där detta är tillåtet öppnades för trafik i juli 2018. Andra länder har upplåtit delar av vägnätet även för längre lastbilar. Exempelvis tillåter Finland lastbilar med en längd upp till 34,5 meter på sitt vägnät sedan den 21 januari 2019."*

	<p>Sid 121: <i>"Storleken på nyttorna med ett införande av längre lastbilar är något osäker, men de sammanvägda effekterna är otvetydigt positiva."</i></p> <p>Sid 130: <i>"Trafikverket bedömer att åtgärder för att öka bärigheten till bärighetsklass 4 (BK4) är kostnadseffektiva och bör ha hög prioritet."</i></p> <p>Sid 143: <i>"I bedömningen av åtgärder för att uppgradera delar av vägnätet till BK4 (bärighetsklass 4) ingår samma typ av effekter som normalt ingår i Trafikverkets investeringskalkyler. Dessa nyttoeffekter inkluderar här specifikt transportkostnader för fordonsägare och godstransportörer, trafikolyckor och vägslitage. Åtgärden har bedömts ha en nettonuvärdeskvot på cirka 2,5, vilket är relativt högt. Den anses därför vara viktig för näringslivets konkurrenskraft."</i></p>	
	<p>Sid 31: <i>"För Region Gotland är sjöfart det enda alternativet för godstransporter, och regionen är sårbar eftersom reservhamn i dagsläget saknas."</i></p> <p>Sid 38: <i>"Hamnarna och kombiterminaler är viktiga för en effektiv sjöfart och järnväg, och för att möjliggöra en överflyttning från väg till sjöfart och järnväg. Dessa ägs både av offentliga aktörer såsom kommuner men även av privata aktörer, vilket begränsar statens möjlighet att vara aktiv i planeringen och delfinansiering av dessa."</i></p>	<p>Svensk sjöfart är viktig ur ett Totalförsvarsperspektiv. Med detta i åtanke är det av största vikt att se över möjlighet och underlätta för vår handelsflotta att agera. Det är i samma perspektiv en svaghet att det saknas ett reservalternativ till Visby hamn på Gotland. Även bevarande av mindre hamnar längs våra långa kuster är av stor betydelse.</p>

	<p>Sid 117: <i>"En fungerande vintersjöfart är central för regeringens godstransportstrategi och för att uppnå målet om ett tillgängligt transportsystem. Frågan om finansiering av nya isbrytare för att ersätta de nuvarande framstår som olöst."</i></p> <p>Sid 120: <i>"Digitalisering av sjöfarten. Det finns långt gångna planer på att genom högupplösta djupdata och virtuell farledsutmärkning anpassa farlederna till en mer flexibel användning än vad som är möjligt i dag."</i></p> <p>Sid 131: <i>"De sjöfartsåtgärder som ingår i gällande nationell plan bedöms av Trafikverket vara både angelägna och lönsamma och föreslås därför ingå i alla inriktningar."</i></p>	
	<p>Sid 118: <i>"Infrastrukturen för flygtransporter är, liksom den för sjötransporter, huvudsakligen användarfinansierad, till skillnad från väg- och järnvägsinfrastruktur som i hög grad finansieras av skattemedel. Denna finansieringsmodell kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur."</i></p>	<p>Mindre flygplatser kan vara och är av stor betydelse för Försvarsmakten.</p>

	<p>Sid 40: <i>"I översiktsplaneringen hanteras även de riksintressen för trafikslagets anläggningar som Trafikverket har pekat ut. Trafikverket arbetar just nu för att tydliggöra vissa riksintresseanspråk som har varit svåra att hantera i planeringen."</i></p> <p>Sid 100: <i>"När det gäller planering för höjd beredskap har arbetet ännu inte nått den mognadsgrad att den på ett påtagligt sätt kunnat påverka åtgärdsplaneringen."</i></p> <p>Sid 100: <i>"Det är viktigt att kommande politiska beslut ger Trafikverket reella förutsättningar att genomföra de åtgärder som behövs för totalförsvarsplaneringen. En grundläggande förutsättning är resurser för nödvändiga åtgärder för ledning av egen myndighet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd. Dessutom behöver myndighetens arbete inom totalförsvarsplaneringen vägledas av en nationell övergripande inriktning och ambitionsnivå för det civila försvaret, liksom av systemövergripande organisatoriska och rättsliga förutsättningar för exempelvis planering och prioritering."</i></p> <p>Sid 100: <i>"Robusta transportresurser kan vara avgörande för hanteringen av en störning och medverkar också till en krigsavhållande tröskelförmåga i försvaret av Sverige."</i></p>	<p>Försvarsmakten ser positivt på att trafikverket har ålagts att återuppta planeringen för att kunna anpassa verksamheten inför en förändrad säkerhetspolitisk situation.</p>
--	--	--



Sid 100: *"Riksdagens beslutade mål för det civila försvaret: värna civilbefolkningen, säkerställ de viktigaste samhällsfunktionerna och bidra till Försvarsmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld."*

Sid 101: *"På myndighetsnivå behöver arbetet med att analysera, planera och öva för olika händelser vidareutvecklas, från olyckor och terrorhot till eventuella omvärldshändelser som föranleder höjd beredskap. Åtgärder av beredskapskaraktär är redan i dag en del i den nationella planen för transportsystemet, men de är inte tydligt utpekade eller prioriterade. Planering för höjd beredskap är en delvis ny uppgift för Trafikverket."*

Sid 102: *"Åtgärderna som krävs för att möta kravet om tre månaders uthållighet kommer att bli kostnadsdrivande och det finns stora behov av medel för att finansiera dessa åtgärder."*

Sid 103: *"Under planeringsskedet är det absolut nödvändigt med en fungerande förmåga att dela och hantera säkerhetsskyddsklassificerad information inom och mellan myndigheterna och andra berörda aktörer som deltar i arbetet."*

	<p><i>Sid 103: Som utgångspunkt har vi utgått från att vår krigsorganisation under planperioden uppnår, befäster och vidmakthåller den krigsduglighet som krävs för att transporter ska kunna upprätthållas under höjd beredskap och krig, i tillräcklig omfattning för att upprätthålla befolkningens liv och hälsa samt stödja Försvarsmakten vid ett väpnat angrepp. I detta läge är Trafikverkets uppdrag att:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• upprätthålla en så långt som möjligt fungerande väg- och järnvägsinfrastruktur och kunna återställa transportinfrastruktur i brukbart skick</i><i>• upprätthålla en fungerande trafikledning och trafikinformation anpassad för störda förhållanden om än med begränsad kapacitet</i><i>• samverka med prioriterade aktörer i syfte att säkerställa samhällsviktiga transporter</i><i>• kunna utöva ledning under kraftigt störda förhållanden.</i>	
--	--	--

	<p>Sid 63: <i>"Den internationella påverkan på det svenska transportsystemet blir allt större. Speciellt stark är tendensen inom järnvägsområdet."</i></p> <p>Sid 63: <i>"Syftet med TEN-T-förordningen är att få medlemsstaternas transportsystem att hänga samman på ett bättre sätt, eliminera flaskhalsar och att minska tekniska barriärer, exempelvis skilda standarder för järnvägstrafik. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser."</i></p> <p>Sid 64: <i>Områden som bör beaktas inom ramen för kommande planering utifrån TEN-T-kraven är bland annat åtgärder för att möjliggöra trafik med längre godståg med högre hastighet, införandet av ERTMS, åtgärder för tillgång till alternativa drivmedel samt tillgång till rastplatser på motorvägar med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.</i></p>	<p>Det är en begränsning att det endast finns ett alternativ till kontinenten för järnvägstrafik. Försvarsmakten är positiv till TEN-T projektet och i synnerhet Dual Use inriktningen.</p>
	<p>Sid 28: <i>"En annan viktig fråga är i vilken utsträckning olika funktioner i transportsystemet ska tillåtas vara beroende av digital teknik."</i></p> <p>Sid 32: <i>"Införandet av ERTMS på järnväg bör säkerställas och fullföljas."</i></p>	<p>Informations- och datasäkerhet är av yttersta vikt vid sammankoppling av digitala system.</p>

Sid 35: "Genom ägardirektiv eller regleringsbrev bör statliga företag och myndigheter införa hastighetssäkrade transporter i egna upphandlingar och för egen verksamhet. Numera finns teknik som kan stödja hållbara hastigheter."

Sid 37: "Bussar och lastbilar behöver utrustas med kollisionsundvikande system."

Sid 46: "Nya luftburna tekniker kommer till att börja med användas i mindre geografiska områden. Dagens kommunikationsinfrastruktur har sannolikt inte tillräcklig kapacitet för ett digitalt och uppkopplat transportsystem."

Sid 47: "Digitaliserade system måste vara säkra och skyddade från otillbörliga åtkomster av information och funktion. Risk- och sårbarhetsanalyser av systemen samt utveckling av skyddsmekanismer inklusive processer och rutiner ökar i betydelse i takt med att digitaliseringen fortskrider. Därför är området cybersäkerhet avgörande för transportsystemets möjlighet att ta del av digitaliseringens potentiella nyttor. För långt gången centralisering i kombination med digitalisering kan leda till ökad sårbarhet i transportsystemet."

Sid 47: *"För att öka nyttan genom digitaliseringen krävs samarbetsytor där olika kompetenser och aktörer kan mötas och hitta gemensamma lösningar."*

Sid 90: *"Ett område är säkerhetshöjande åtgärder. Inom detta område ser vi nya behov som syftar till att öka säkerhetsskyddet i anläggningen. Det handlar om reinvesteringar av typen stängsling, dörrar, lås, larm och kameraövervakning. I kostnaderna ingår, utöver åtgärder i anläggningen, bland annat personalkostnader för olika typer av analyser samt projektering av åtgärder. Vi bedömer att tillkommande kostnader för att tillgodose dessa nya behov uppgår till cirka 140 miljoner kronor för 12-årsperioden och cirka 190 miljoner kronor för 16-årsperioden."*

Sid 94: *"Hela transportsystemet ska bli fossiloberoende inom en snar framtid."*

Omställningen till fossilfrihet kräver teknikutveckling och forskning om nya eller förbättrade funktioner, fordon och farkoster samt drivmedel för alla trafikslag. Kunskapen behöver öka om hur skatter, lagar och regleringar samt andra inhemska och globala drivkrafter kan påverka möjligheten att minska utsläppen från transportsystemet."

	<p>Sid 94: <i>"Transportområdet genomgår ett paradigmskifte där digitalisering genomsyrar all utveckling. Uppkoppling av fordon, farkoster och infrastruktur, sakernas internet och nya datakällor skapar förutsättningar för nya tjänster inom transportområdet."</i></p> <p>Sid 113: ERTMS (European Rail Traffic management System) <i>"På europeisk nivå syftar införandet av ERTMS till att underlätta gränsöverskridande trafik och att gemensamt driva utvecklingen av en ny generation signal- och säkerhetssystem. Ur ett svenskt perspektiv utgör ERTMS-införandet ett moderniserings- och reinvesteringsobjekt eftersom nuvarande system är ålderstiget. År 2025 beräknas nära 25 procent av alla ställverk ha passerat sin teoretiskt tekniska livslängd."</i></p> <p>Sid 115: Fjärrstyrning av järnväg <i>"Syftet med objektet är att öka kapaciteten, robustheten och punktligheten i järnvägssystemet."</i></p> <p>Sid 115: Längre, tyngre och större tåg (LTS) <i>"Objektet LTS omfattar ett flertal investeringsåtgärder som avser att avhjälpa de hinder som gör att det inte är möjligt att framföra 750 meter långa tåg på sträckorna mellan Hallsberg, Malmö och Göteborg respektive på ett utpekad nät."</i></p>	
--	--	--

	<p>Sid 20: <i>"Klimatmålen ska vara en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen."</i></p> <p>Sid 24: <i>"Det klimatpolitiska ramverket, som beslutades av riksdagen i juni 2017, anger att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70% senast år 2030 jämfört med 2010. År 2045 är målet nettonollutsläpp för hela samhället. Dagens politiska beslut bedöms inte vara tillräckliga för att nå målen."</i></p> <p><i>"De största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel."</i></p> <p><i>"Åtgärder som bidrar är exempelvis att järnvägen rustas upp, moderniseras och byggs ut."</i></p> <p>Sid 36: <i>"Att fordonen utvecklas till att bli mer energieffektiva, säkrare och orsaka en lägre miljöpåverkan är av stor vikt för de transportpolitiska hänsynsmålen."</i></p> <p>Sid 37: <i>"Att tillåta längre lastbilar skulle medföra stora samhällsnyttor, och de nödvändiga kostnaderna för åtgärderna bedöms vara marginella i sammanhanget. I synnerhet tillsammans med möjlighet till tyngre lastbilar på lämpliga delar av vägnätet skulle detta ge stora transportnyttor, samtidigt som även miljö-, trafiksäkerhets- och slitageeffekter är positiva. Arbetet med att tillåta längre och tyngre lastbilar bör därför påskyndas."</i></p>	<p>Satsning på att förbättra möjligheter till transporter på järnväg ser Försvarsmakten positivt på. Omställning till elektrifiering av vägtrafiken bidrar inte positivt till Försvarsmaktens verksamhet. Krav på Försvarsmaktens uppbyggnad av egen transportkapacitet med elektrifiering eller nyttjande av gröna drivmedel kommer att inverka negativt på försvarsförmågan! En möjlighet att bidra till en grönare transportsektor skulle kunna vara starka gröna krav vid framtida upphandling av civila transporter.</p>
--	---	---

	<p>Sid 31: <i>"Flera regioner lyfter elektrifiering som en viktig del i utvecklingen av det framtida transportsystemet. De planerade pilotsträckorna för elväg behöver genomföras, och några regioner efterlyser ett nationellt utpekat stamnät för elvägar."</i></p> <p>Sid 36: <i>"Omställningen till elektrifiering av vägtrafiken är central för att nå ett fossilfritt transportsystem."</i></p> <p>Sid 61: <i>"Det finns flera starka skäl för att laddinfrastruktur ska vara ett offentligt ansvar."</i></p>	<p>I vissa fall kan elvägar få en negativ påverkan på vissa av våra tekniska system. Det pågår parallella utredningar kring detta område.</p>
--	---	---

HKV LEDS		
Sid 28 pkt 2.3.5 och Kapitel 3.4	<i>Ny teknik behöver införas på ett sådant sätt att lösningarna blir både effektiva och hållbara och inte medför att sårbarheten i transportsystemet ökar. Detta kräver en avvägning mellan de risker och möjligheter som användande av tekniken innebär. För att hantera den snabba teknikutvecklingen krävs ett aktivt deltagande, av såväl offentliga som privata aktörer, i arbetet med utformning och introduktion av nya lösningar.</i>	Hänsyn behöver tas till robusthet, säkerhet och sekretess vid teknikutveckling och digitalisering.
Sid 30 pkt 2.4.4	<i>Flera regioner understryker vikten av att upprätthålla tillförlitlighet och robusthet i befintlig infrastruktur. Detta kräver en fortsatt satsning på drift och underhåll, men det bör inte ske på bekostnad av de nyinvesteringar som behövs. Driftsäkerhet lyfts som viktig och en högre prioritering efterfrågas för att minska störningar.</i>	FM skickade i november in remissvar (FM2020-16860:2) angående framtidens jvg-underhåll. Här bör TrV ta hänsyn till det FM skrev.
Sid 38	<i>"Det är därför viktigt med både klimat och miljökrav i upphandlingen."</i>	Varför inte också totalförsvarets behov?
Kap 5?	<i>"När det gäller planering för höjd beredskap har arbetet ännu inte nått den mognadsgrad att den på ett påtagligt sätt kunnat påverka åtgärdsplaneringen. Trafikverket tar fram strukturer för det fortsatta arbetet. Samtidigt konstateras omfattande behov av insatser, och det är mycket viktigt att den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2022± tar höjd för behov av åtgärder utifrån ett beredskapsperspektiv."</i>	Bra att TrV i en långsiktig inriktning tar höjd för totalförsvaret även om det inte är moget idag.

6.2.3.4 Säkerhetsskydd	<p><i>” Återuppbyggnaden av totalförsvaret leder till krav på en ny basplatta i arbetet med säkerhetsskyddet. Exempelvis kommer underrättelsehantering vara en strategisk förutsättning för att kunna inhämta och delge viktig information, såväl inom den egna myndigheten som i samspelet med andra myndigheter och privata operatörer. Det finns ett behov av ett utökat säkerhetsskydd hos myndigheterna”. ” Förmåga inom området skapas även med en inarbetad säkerhets- och totalförsvarskultur.” ”Att planera för upprätthållande av samhällsviktig verksamhet under en tremånadersperiod ställer väsentligt högre krav på samtliga aktörer inom totalförsvaret. Åtgärderna som krävs för att möta kravet om tre månaders uthållighet kommer att bli kostnadsdrivande och det finns stora behov av medel för att finansiera dessa åtgärder”.</i></p>	Tar TrV höjd i sin planering för ökade krav och kostnader?
Sid. 9	<p><i>”Trafikverkets analyser visar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser.”</i></p>	<p>FM fordonsflotta (såväl standardfordon som stridsfordon) har generellt sett en betydligt längre omsättningstakt än civilt ägda/brukade fordon. En omställning av FMs fordonsflotta på det sätt som beskrivs till 2030 kommer ej att vara möjlig, varken praktiskt eller ekonomiskt. FM kommer därför att behöva ha undantagsregler under lång period, man kan samtidigt därför inte anta att FM-genererade utsläpp kommer att påverkas i någon större omfattning fram till 2030. Vidare kommer en växande försvarsmakt att samtidigt öka sin övningsverksamhet vilket sannolikt kommer att öka FM totala utsläpp fram tom 2030. Visst ökat nyttjande av biodrivmedel fram till 2030 är sannolikt möjligt men inte alls i samma omfattning som</p>

		hos civila brukare av fordon. Detta pga FM speciella förutsättningar såsom fordonsålder, lagringsbehov, köldtålighet mm.
--	--	--