

Försvarsdepartementet

Er ref FÖ2024/01668

Vår ref RE24027

Remiss av Kommuners och regioners grundläggande beredskap inför kris och krig

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik, 21 depåorter och 6 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått utredningen rörande Kommuners och regioners grundläggande beredskap inför kris och krig på remiss och har följande att anföra.

Inledning

Utredningens uppdrag har varit att kartlägga och analysera vilka grundläggande ansvar och huvudsakliga uppgifter som kommuner och regioner bör ha för samhällsviktiga verksamheter inför och under fredstida kriser och höjd beredskap.

Drivkraft Sverige saknar insyn i hur den kommunala verksamheten kommer att påverkas rörande kompetensförsörjning, fördelning av anslag, ökad administrations samt utökat kontinuitets och planeringsanslag. Vi lämnar därmed inga kommentarer på den kommunala verksamhetens effekter. Drivkraft Sveriges remissvar kommer att fokusera på samordning och systemförståelse gällande drivmedelsförsörjningen som omnämns i denna utredning.

Drivkraft Sverige ser brister i utredningen rörande dess förståelse för drivmedelsförsörjningen ur ett system- och samordningsperspektiv. För att bygga upp totalförsvarsförmåga inom drivmedelsförsörjningen så innebär detta omfattande satsningar i miljardklassen. Om inte detta samordnas så riskerar dessa investeringar bli betydligt större både för den initiala investeringskostnaden och den löpande

kostnaden rörande underhåll, omsättning och skydd. Drivkraft Sverige saknar tydlig samordning mellan näringslivet och kommunerna. Detta behöver tydliggöras, annars är risken stor att man skapar ett system som inte får en långsiktig och uthållig förmåga, samt att åtgärderna bli suboptimerade.

Vårt remissvar är uppdelat i fem avsnitt; *förmåga, begrepp, osäkerhetsfaktorer, samordning och åtgärder*.

Förmåga

I utredningen står det att "Vid omfattande eller extrema bristsituationer under kvalificerade fredstida krissituationer eller höjd beredskap ska kommuner och regioner, med användning av endast egna tillgängliga resurser, under cirka två veckor kunna försörja sina samhällsviktiga verksamheter av grundläggande betydelse för människors liv och hälsa samt sina verksamheter för kollektivtrafik med vatten, el, värme och drivmedel samt reservdelar och reparationsutrustning."

Lagerhållning skiljer sig för olika varor och tjänster, således kan det bli utmanande att sätta två veckor som en generell regel. När det gäller behovet av egen lagring av drivmedel för transporter så bör kommunen i första hand vända sig till drivmedelsbolagen och Energimyndigheten. Energimyndigheten kommer inom kort påbörja arbetet med försörjningsanalyser, vilket inkluderar förmågebedömning samt identifiering av eventuella åtgärder.

Myndigheten har även flaggat för ett kommande projekt där man ska se över vilka stationer som bör utrustas med reservkraftsaggregat. Genom avtal skulle dessa stationer kunna säkras så att de prioriteras rörande påfyllning av drivmedel. Därmed säkerställer man att även drivmedel omsätts då det ingår i värdekedjan i vardagen. Kollektivtrafikdepåer och större räddningstjänster har idag en egen lagringsförmåga för drivmedel för sina transporter, denna förmåga bör vidmakthållas.

Det är nödvändigt att säkerställa en god lagringsförmåga för fasta reservkraftaggregat för samhällsviktig verksamhet. Vid planeringen för en robust och uthållig drivmedelsförsörjning så är det viktigt att man säkrar förmågan och systemförståelsen för hela värdekedjan. Utredningen omnämner kritisk infrastruktur, här ser vi att kommuner med depåer inom sitt geografiska område spelar en avgörande roll för att säkra Sveriges beredskapsförmåga. Sverige måste därmed prioritera värna om den kritiska infrastruktur som finns inom vissa geografiska områden och säkra att dessa bibehålls. Detta kan medföra att andra intressen måste ge vika, för Sveriges beredskapsförmåga.

Begrepp

Inom beredskapsområdet så finns det många begrepp, en generell uppmaning är att dessa begrepp harmoniseras, synkas och tydliggörs. Detta för att undvika att vi inte får en flora av begrepp som överlappar/betyder samma eller för den delen ej finns definierade i lagstiftningen. Därmed reducerar vi otydligheten, förvirring och varierande tolkningar. Ett exempel är vilka typer av händelser som når upp till nivån kvalificerade fredstida kriser om det inte finns regionalt eller nationellt specificerade kriterier. Oaktat om det är en kommun, central myndighet eller näringsliv, så måste vi alla tala samma språk.

Det är viktigt att detta åtgärdas så att vi inte fastnar i en begreppsdiskussion, dock krävs tydlighet eftersom olika lagkrav regleras utifrån dessa begrepp.

Osäkerhetsfaktor

Utredningen lyfter fram ett flertal osäkerhetsfaktorer såsom hur förfogandelagstiftningen och ransoneringslagen kan komma att tillämpas. Vidare framhåller utredningen konsekvenserna av detta som en betydande osäkerhetsfaktor för hur förmågan ska kunna säkerställas och faktiskt få avsedd effekt lokalt om det råder höjd beredskap.

Det vore olyckligt att basera en stor del av förslag på antaganden. Idag pågår arbete med att kartlägga drivmedelsbehovet för offentlig och privat verksamhet. Därefter kommer Energimyndigheten genomföra försörjningsanalyser för att bedöma hur man kan svara upp mot detta behov. Att genomföra allt för omfattande åtgärder parallellt riskerar att skapa ökad oordning. Vi har däremot full förståelse att åtgärder behöver genomföras för att stärka vår förmåga, under avsnittet åtgärder anges några aktiviteter som redan nu kan påbörjas, om de inte redan är påbörjade alternativt redan genomförda.

Samordning

Utredning lyfter följande:

”Vidare har det anförts att det framstår som svårt att lita på att de vidtagna åtgärderna och lagringen av till exempel livsmedel, vatten och drivmedel är rätt dimensionerade för att ge önskad uthållighet. Flera kommuner och regioner anser att det vore rimligt att det finns möjlighet att på såväl lokal, regional som nationell nivå omfördela resurser mellan områden där behovet och bristerna är olika.”

Drivkraft Sverige anser att det behövs en struktur där kommuner samordnas med sina respektive länsstyrelser som i sin tur samordnas med sina respektive civilområden. Om inte riskerar beredskapsarbetet att leda till ökad fragmentering, då kommuner, regioner centrala myndigheter, näringsliv och forskare springer på samma boll utan samordning. Det i sin tur leder till att man slösar både tid och resurser samtidigt som man skapar oordning. Om man inte implementerar åtgärder med viss eftertankekan dessa bli kostnadsdrivande att upprätthålla under fredstid, vilket på längre sikt kan medföra att man reducerar dessa åtgärder på samma sätt som man gjorde med det gamla totalförsvaret. Återtagandet av totalförsvaret får inte bli en tillfällig kraftsamling som läggs ned när den blir för kostsam. Således bör dessa samordnas inom nationen. Sverige som nation bör främja samarbetet i stället för fragmentering.

Varken kommuner, myndigheter eller näringsliv kan ensamma lägga pusslet. Samordningen bör ske i tät dialog med Energimyndighet och branschen, annars riskerar man brista i synen om hur den nationella drivmedelshanteringen bedrivs. Detta är av särskild vikt om en händelse skulle vara långvarig. Drivmedelsförsörjningen är ett nationellt system, vår beredskap måste därför planeras där efter.

Åtgärder

Kommuner bör redan idag höja sin förmåga genom en rad olika åtgärder för att stärka drivmedelsberedskapen.

Åtgärder som kan genomföras omgående

- Initialt bör kommuner kartlägga sina drivmedelsbehov, både för transporter och reservkraft.

- En åtgärd som omedelbart skulle höja förmågan är att samtliga samhällsviktiga transporter alltid parkeras med fulltank/batteri. Detta medför att man kan färdas i 90-120 (ca 60 för eldrift) mil med full tank.
- För samhällsviktig verksamhet som stöds av reservkraft är det viktigt att kommuner och regioner ser över lagerförmågan så att denna kan lagra adekvat volym, vilket skapar uthållighet. Volymen som lagerhålls måste fastställs av kommunen utifrån objektets kritikalitet. En utökad lagringsförmåga och lagerhållning för reservkraften stärker förmågan samt minskar belastningen på logistikkedjan. Denna lagringskapacitet kan så klart dimensioneras för två veckor om det finns utrymme. Här gäller det att ha en planering så att inte samtliga objekt måste fyllas på samtidigt. Detta bör ske i dialog med leverantören av drivmedel och bränsle.
- Kommuner med raffinaderier och/eller depåer inom sitt geografiska område bör säkra att dessa bibehålls. Vidmakthållandet av kritisk infrastruktur är av yttersta vikt och är en grundförutsättning för den nationella beredskapen och dess uthållighet. Hanteras inte denna fråga korrekt så spelar det ingen roll att man har två veckor lokalt lager.

Åtgärder som är på gång alternativt bör utvecklas samt bör ledas nationellt

- Planer för hur prioritering av drivmedel bör hanteras av Energimyndigheten, likt styrel. Energimyndigheten kommer inom närtid påbörja ett sådant projekt, vilket bör samordnas med näringsliv och aktuella projekt såsom trygghetspunkter och SOT-punkter i Jämtland.
- Drivkraft Sverige vill även lyfta att man bör betänka framttagandet av nationella försörjningsberedskapsavtal för höjd beredskap och krig, som etablerats med sektorsmyndigheten. Dessa baseras på kommuners, regioners, myndigheters och näringslivets behov för efterfrågad produkt, vilka bör etableras efter genomförd försörjningsanalys. Detta skulle skapa en sammanhållen planering och reducera suboptimering.

Jessica Allenius
VD

Namn på expert: David Sällh
Titel på expert: Utskottchef - Trygghet

Stockholm den 17 02 2025