



## Remissvar

Datum	Ärendenr
2021-01-29	MSB 2020-13938
Ert datum	Er referens
2020-10-30	I2020/02739
	TRV 2020/73376

Enheten för inriktning av beredskapsplanering  
(KC-IB)  
Astrid Tronarp  
Astrid.Tronarp@msb.se

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## Trafikverkets rapport: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

### Sammanfattning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ställer sig överlag positiv till det som skrivs fram i Trafikverkets rapport Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037 (2020:186). MSB anser att det är bra att Trafikverket tydligt beaktar perspektiven krisberedskap, civilt försvar och totalförsvar i rapporten. MSB menar dock att i kommande inriktningsunderlag bör beredskapsfrågor beaktas inom varje enskilt område då de utgör ett viktigt samhällsintresse.

MSB anser vidare att det är viktigt att Trafikverket vidtar åtgärder för generell ökad robusthet i infrastrukturen parallellt med övrig totalförsvarsplanering för att undvika onödig fördröjning. MSB menar även att det vore önskvärt om Trafikverket i sitt inriktningsunderlag beaktar hur de avser arbeta med att identifiera och säkra upp rådigheten över samhällsviktig infrastruktur och kritiska noder. MSB saknar en beskrivning av samverkansarbetet som bedrivs inom ramen för TP SAMS. Inriktningsunderlaget skulle även kunna nämna något om Trafikverkets ansvar inom transportfrågorna kopplat till det civila beredskapsarbetet inom Nato.

MSB tillstyrker Trafikverkets beskrivning av att det finns ett behov av en ny ”basplatta” för säkerhetsskyddet innefattande personsäkerhet, fysisk säkerhet och informationssäkerhet för säkerhetsklassificerad information och verksamhet.

MSB avstyrker rekommendationen att risknivåer som ligger inom det så kallade ALARP-området bör kunna hanteras med rimliga riskreducerande åtgärder snarare än att elimineras helt genom stora säkerhetsavstånd.

MSB instämmer om vikten av standardiserade data och utbyte av dessa för den fortsatta digitaliseringen och ser positivt på att Trafikverket och trafikdomänen ansluter sig till DIGG:s ramverk för nationella grunddata.

MSB vill uppmärksamma att hänsyn till klimatförändring, miljöolyckor och naturkatastrofer är centrala delar av TEN-T förordningen och att flera av principerna i TEN-T är tillämpbara för infrastrukturplanering generellt och bör beaktas.

I vilken utsträckning de föreslagna inriktningarna kommer att bidra till de mål, eller uppfylla de krav, som gäller för klimatanpassning anser MSB är svårt att utläsa från inriktningsunderlaget. Vidare anser MSB att målsättningar inom Sendairamverket och Agenda 2030 är högst relevant för transportinfrastrukturplanering och bör tas i beaktande.

Trafikverket önskar gå vidare med pilotsträckor för elväg. Det är då viktigt att beakta att både konduktiva och induktiva elvägar riskerar att allvarligt påverka samhällsviktig radiokommunikation.

I rapporten beskrivs ett antal satsningar på sjöfart och hamnar med syftet att överföra mer transporter från väg till sjöfart. MSB är positiva till utvecklingen överlag men saknar ett resonemang om risker kopplat till ökad sjöfart.

Digitalisering är genomgående för trafiknätets framtida utveckling, med Intelligent Transport System (ITS), autonoma fordon på väg och vatten, fjärrstyrning av flygplatser mm. MSB anser att ur ett totalförsvarsperspektiv är det av vikt att cybersäkerhet tas i beaktande tidigt i allt arbete med digitalisering. I arbetet med automatiserad och autonom sjöfart bör Trafikverket beakta hot mot satellitbaserade positioneringssystem från störsändare och från vilseledande sändare och eventuellt även säkerställa tillgång till alternativa system.

## Myndighetens svar

Förvaltning och utveckling av transportinfrastruktur är av stor vikt för att uppnå Sveriges mål för krisberedskap, dvs. minska risken för olyckor och kriser som hotar vår säkerhet, värna människors liv och hälsa, upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö då olyckor och krissituationer inträffar.

I den senaste nationell risk och förmågebedömningen gjorde Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) bedömningen att Sveriges förmåga att motstå och hantera kriser och krig är eftersatt, att den statliga styrningen tydligare behöver prioritera säkerhet, robusthet och motståndskraft och att arbetet behöver präglas av mer långsiktighet.

Ökad robusthet i infrastruktur såsom broar, hamnar, järnvägsknutpunkter, depåer, elförsörjning och elektroniska kommunikationer, samt åtgärder för att anpassa samhället till klimatförändringarna pekas ut som särskilt nödvändiga.

MSB välkomnar därför Trafikverkets rapport Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

## Krisberedskap och civilt försvar

### 6.2.3. Stärkt krisberedskap och civilt försvar för samhällsviktiga transporter

MSB anser att det är mycket positivt att Trafikverket valt att lyfta fram och prioritera krisberedskap och civilt försvar i inriktningsunderlaget. Trafikverket har i rapporten fått med ett brett perspektiv på frågor rörande krisberedskap, civilt försvar och totalförsvar. Trafikverket poängterar dessutom vikten av robusta transportsystem, robusta kommunikationssystem och förmåga att dela säkerhetsskyddsklassificerad information även under störda förhållanden. Det är viktigt att dessa frågor adresseras och kopplas till Trafikverkets uppdrag.

Trafikverket har en stor investeringsbudget för transportsystemen. Om hänsyn tas tidigt till beredskap och totalförsvarets krav får det mycket stor betydelse för förmågan inom totalförsvaret och tröskeleffekter. MSB anser att i kommande inriktningsunderlag bör beredskapshänsyn tas upp i varje sakkapitel. Beredskapsfrågorna är ett viktigt samhällsintresse som borde behandlas i samtliga kapitel. Ett exempel är hur beredskapshänsyn ska tas i omställningen till fossilfria bränslen och drivmedel.

Vid större infrastrukturprojekt inom Trafikverkets ansvarsområde bör beredskapshänsyn och totalförsvarets krav och intressen beaktas tidigt. Det är särskilt viktigt vid val av alternativ. Det från beredskapssynpunkt bästa alternativet blir inte nödvändigtvis dyrare om intresset beaktas tidigt i planerings- och projektfasen. Så skede regelmässigt före och under det kalla kriget. Beredskapshänsyn och beaktande av totalförsvarets krav bör beaktas i alla ärenden vid Trafikverket. Det gäller således all relevant personal även om deras huvudsyssla rör fredstida trafikfrågor. De resonemang som Trafikverket för i rapporten Särskild redovisning om krisberedskap och totalförsvar - underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (2017:166) om bland annat en bred insats för att medvetandegöra personalen brett om beredskapsfrågor är fortsatt giltig och av vikt.

### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Datum  
2021-01-29

Ärendenr  
MSB 2020-13938

Under en period har inte beredskapsfrågorna varit i fokus när infrastrukturen byggts ut i Sverige. Det finns således en återställandeskuld därvidlag. Av de miljarder som nu avsätts för det civila försvaret bör en post vara återställande med hänsyn till den civila beredskapens och totalförsvarets behov. Frågan rör likformighet och enhetlighet i exempelvis transportinfrastrukturen.

Trafikverket uppger att arbetet med den så kallade åtgärdsplaneringen inte har kunnat påbörjas eftersom arbetet med att planera för höjd beredskap inte nått tillräcklig mognadsgrad. Det är delvis riktigt att samhällets sammanhängande planering ännu inte är särskilt utvecklad och att det t.ex. kan påverka särskilda infrastruktursatsningar till militärstrategiskt viktiga områden. Däremot anser MSB att det torde vara fullt möjligt att redan idag planera för en generellt ökad robusthet i infrastrukturen t.ex. genom att satsa på ökad förmåga att reparera skadad infrastruktur. Inom området informations- och cybersäkerhet kan även ett systematiskt och riskbaserat arbete med grundläggande åtgärder vara en viktig förutsättning för det utökade säkerhetsarbete som bland annat krävs inom totalförsvaret. Överhuvudtaget bör Trafikverket försöka hitta möjligheter till att, parallellt med övrig totalförsvarsplanering i samhället, hitta sådana åtgärder som behöver vidtas för krig och fredstida kriser för att undvika onödig fördröjning och hitta synergier för en effektiv planering. Att Trafikverket stärker sin egen ledningsförmåga under störda förhållanden är ett sådant exempel.

Det samlade utvecklingen av totalförsvaret är beroende av återkoppling och förutsättningar från samhällets olika områden bl.a. genom de bevakningsansvariga myndigheterna. MSB menar därför att myndigheterna inte kan inta en avvaktande hållning till förekomsten av inriktning och planering utan måste själva försöka se vilka behov av beredskapsåtgärder som ska lyftas upp till regeringen och till andra aktörer för att bli en del av en kommande planering och inriktning. Utvecklingen av totalförsvaret kan alltså inte enbart vara en fråga om planeringsinriktning som ges ”uppifrån och ner” utan måste också bygga på att olika aktörer proaktivt ger övriga i systemet de fakta och förutsättningar som behövs för utvecklingen.

Vidare anser MSB att det finns ett behov av att medvetandegöra, utbilda och öva statliga myndigheters personal. Kunskapsöverföring mellan totalförsvarskunnig personal och yngre medarbetare bör möjliggöras som en tidig åtgärd hos Trafikverket.

MSB menar att det vore önskvärt om Trafikverket i sitt inriktningsunderlag beaktar hur de avser arbeta med att identifiera och säkra upp rådigheten över samhällsviktig infrastruktur och kritiska noder. Att utländska företag köper upp viktig infrastruktur (s.k. direktinvesteringar) i Sverige kan utgöra ett hot mot rikets säkerhet.

Vad gäller samverkan inom transportsektorn med fokus på krisberedskap och civilt försvar så nämns kort myndighetens planeringsansvar på området och att en samverkan inom sektorn med detta fokus måste komma till stånd för att beredskapen ska kunna stärkas. Trafikverket utelämnar helt den samverkan med fokus på krisberedskap och civilt försvar som påbörjats inom ramen för TP SAMS, vilken delvis har finansierats av MSB med detta syfte. För detta arbete har myndigheten fått ett utökat ansvar i relation till andra centrala myndigheter från regering (med viss finansiering) samt ekonomiskt stöd från MSB.

#### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress:  
651 81 Karlstad

Telefon: 0771-240 240  
Fax: 010-240 56 00

registrator@msb.se  
www.msb.se

Org.nr: 202100-5984

MSB saknar även skrivningar om hur Trafikverket avser beakta världlandstöd (HNS) och det civila stöd som behövs inkluderas i planeringen för de kommande åren.

Inriktningsunderlaget skulle även kunna nämna något om Trafikverkets ansvar inom transportfrågorna kopplat till det civila beredskapsarbetet inom Nato. I den kommande raminstruktionen för det svenska civila beredskapsarbetet inom ramen för Nato/PPF föreslås att Trafikverket får en samordnande roll inom planeringsgrupperna för transport (land-, sjö- och flygtransport). Arbetet inom planeringsgrupperna avser stärka resiliens utifrån de så kallade Baseline Requirements. Det svenska deltagandet i Nato kan ge ett mervärde till arbetet inom transportområdet till Sverige som partnerland (t.ex. riktlinjer, vägledningar och utvärderingskriterier). Exempelvis genom att utveckla uppdateringar till Baseline Requirements.

#### 6.2.3.3. Osäkerheter

MSB anser att Trafikverkets redovisning av förekomsten av osäkerheter och deras konsekvenser är riktig men menar att detta inte får tas till intäkt för att avvakta med åtgärder. Som nämns ovan måste även Trafikverket försöka hitta de åtgärder som är generella och inte beroende av andras inriktning eller planering. Dessa återfinns bland annat inom det bredare området av systematisk och riskbaserat informations- och cybersäkerhetsarbete. MSB menar att som beslutsunderlag hade rapporten dragit nytta av att presentera samtliga risker och osäkerheter i en samlad riskbedömning eller ett särskilt avsnitt om risker och osäkerheter.

#### 6.2.3.4. Samhällsskydd, kontinuitet samt risk- och sårbarhetsanalys

Trafikverkets beskrivning av att det finns ett behov av en ny ”basplatta” för säkerhetsskyddet innefattande personsäkerhet, fysisk säkerhet och informationssäkerhet för säkerhetsklassificerad information och verksamhet menar MSB är riktig. Det finns ett stort behov av att höja förmågan att skydda olika informationstillgångar. Samtidigt är det viktigt att utvecklingen av en ny ”basplatta” ser till att olika informationstillgångar ges rätt klassning och att exempelvis öppen information inte i onödan hanteras med ett högt säkerhetsskydd eftersom det kommer att medföra både hinder i informationsdelningen och medföra kostnadsökningar.

MSB anser att Trafikverket, vid effektivisering och centralisering av it-system, bör verka för att detta inte sker på bekostnad av möjligheten till återgång till lokal eller regional drift. Landets infrastruktur måste kunna fungera även om exempelvis Stockholmsregionen blir avskuren från resten av landet.

En åtgärd Trafikverket skriver fram avseende en bredare transportplanering gällande infrastruktur är att ”Trafikverkets ansvar vad gäller terminaler och noder förtydligas till att inbegripa ett samordningsansvar” (s. 39). MSB anser att detta bör inbegripa informationsdelning gällande incidenter (inklusive men ej enbart – it-relaterade) på så vis att information skyndsamt kan återmatas till aktörer så de har tillgång till lägesbild även i angränsande terminaler som driftas av annan operatör.

#### 3.1.1. Styrmedel och regleringar

MSB har inga synpunkter på avsnittet med men konstaterar att Trafikverkets förslag om sanktionsväxling, dvs. sanktioner riktade mot företag istället för straff för individer, är i

#### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

linje med MSB:s tidigare stöd för sanktionsväxling avseende brott vid transporter av farligt gods eftersom sanktioner mot företag antas ge dem ett starkare incitament för systematiskt säkerhetsarbete.

### 3.1.3 Infrastruktur

MSB anser att det är positivt att skydd av dricksvattenförsörjningen har identifierats som ett prioriterat område.

## 3.2. Samordnad bebyggelse- och infrastrukturplanering

MSB avstyrker rekommendationen att risknivåer som ligger inom det så kallade ALARP-området bör kunna hanteras med rimliga riskreducerande åtgärder snarare än att elimineras helt genom stora säkerhetsavstånd (s. 40).

MSB anser att i bebyggelse- och infrastrukturplanering är det viktigt att arbeta med både olycksförebyggande åtgärder som leder till minskad sannolikhet för olycka, och skadebegränsande åtgärder som leder till minskade konsekvenser. Riskhanteringsprocessen ska alltid ta hänsyn till ett projekts särskilda egenskaper samt lokala förutsättningarna, t.ex. vilka skyddsobjekt finns i närheten, samhällsviktig verksamhet som kan påverkas, övriga riskkällor etc. I riskanalyser kan både kvantitativa och kvalitativa metoder vara lämpliga och olika åtgärdsalternativ vad gäller markanvändandet, skyddsavstånd, skydd eller konsekvensreduceringsåtgärder ska kunna tillämpas i olika sammanhang. Viktigt är att val av åtgärder utgår från en helhetsbild av riskerna, från samtliga riskkällor, och ger effekt över tid.

MSB vill vidare uppmärksamma om artikel 13 i Seveso direktivet som kräver att strategier för markanvändning ska beakta behovet av att, på lång sikt, upprätthålla tillbörliga säkerhetsavstånd mellan verksamheter som omfattas av direktivet och bostadsområden, byggnader och områden som används av allmänheten, rekreationsområden och, så långt det är möjligt, större trafikleder.

## 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder för digitalisering

MSB anser att Trafikverket även bör inkludera robusthet och tillgänglighetsperspektivet i de it-tjänster som myndigheten tillhandahåller till andra myndigheter. MSB menar även att Trafikverkets strategier och långsiktiga planer bör innefatta att de ska bidra till statens säkra kommunikationer.

### 3.4.1. Tillgång till data och behov av standardisering

MSB instämmer om vikten av standardiserade data och utbyte av dessa för den fortsatta digitaliseringen. MSB ser positivt på att Trafikverket och trafikdomänen ansluter sig till DIGG:s ramverk för nationella grunddata.

MSB vill särskilt lyfta vikten av att ett anpassat och dimensionerat informationssäkerhetsarbete följer denna utveckling. Om Trafikverket blir grunddatadomänansvariga, så som kommande ramverk definierar rollen, behöver särskilt tid och kompetens avsättas för en utökad samverkan inom informationssäkerhetsområdet. Ökad samverkan kan antas behöva ske med såväl producenter av grunddata som konsumenter av den samma och övriga grunddatadomänansvariga (angivna i ramverket).

#### Myndigheten för samhällskydd och beredskap

Det är också viktigt att tid resurser avsätts för att hantera eventuella behov av samverkan med DIGG och de andra myndigheter som parallellt arbetar för att ta fram en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte, där (nationella) grunddata utgör en delkomponent.

### 3.4.2 It- och kommunikationsinfrastruktur

Trafikverket framhåller att det behövs investeringar i it- och kommunikationsinfrastrukturen för att möjliggöra uppkoppling av transportinfrastrukturen för samtliga trafikslag. MSB tillstyrker det och anser att det bör vara staten som styr och har rådighet över it- och kommunikationsinfrastrukturen för att kunna säkerställa tillgänglighet, robusthet och kapacitet. MSB vill även framhålla vikten av ett systematiskt och riskbaserat informations- och cybersäkerhetsarbete kopplat till utvecklingen inom IKT-området av infrastrukturen samt att kostnader för detta över tid tas med i investeringsberäkningarna.

### 3.4.3. Juridiska aspekter

Generellt sett anser MSB att det är önskvärt med en proaktivitet avseende den rättsliga regleringen av områden som är under förändring.

## 3.8. Ökad internationalisering

I rapporten lyfts att Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller TEN-T förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. MSB vill uppmärksamma att hänsyn till klimatförändring, miljöolyckor och naturkatastrofer är centrala delar av TEN-T förordningen. Vidare anser MSB att flera av principerna i TEN-T är tillämpliga för infrastrukturplanering generellt och kan beaktas i inriktningen för transportinfrastrukturplaneringen.

Enligt förordningen ska TEN-T nätet:

- Upprätthålla rörlighet också vid naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor och att säkerställa tillgänglighet för utrycknings- och räddningstjänsten (artikel 4).
- Beakta transportinfrastrukturens sårbarhet med hänsyn till klimatförändringar samt naturkatastrofer eller katastrofer som orsakas av människor för att hantera dessa utmaningar (artikel 5).
- Öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om säkerhet, effektivitet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, bland annat äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning, och kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet (artikel 10).
- Förbättra säkerheten vid järnvägsplankorsningar (artikel 13).
- Under infrastrukturplaneringen ta vederbörlig hänsyn till behovet av att förbättra motståndskraften mot klimatförändringar och miljökatastrofer (artikel 35).

### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

- Genomföra miljöbedömningar av planer och projekt i enlighet med unionens miljölagstiftning, bland annat direktiven 92/43/EEG, 2000/60/EG, 2001/42/EG, 2009/147/EG och 2011/92/EU (artikel 36).

### 3.8.1 Det transeuropeiska transportnätet - TEN-T

I kapitel 3.8.1 nämns rastplatser längs motorvägar. MSB vill här understryka vikten av att uppställningsplatser (rastplatser och parkeringsplatser) beaktas i detta uppdrag, och då även möjlighet till uppställning längs vägar som inte utgör motorväg. Trafikverkets *"Uppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas"*, har en stark koppling till uppdraget att ta fram inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen eftersom detta ska utgöra ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen. Vad beträffar transporter av farligt gods deltar MSB som samrådspart i det uppdrag gällande uppställningsplatser som nämns ovan. Ur såväl olyckssynpunkt som ur brottskyddssynpunkt finns ett mycket stort behov av tillgång på säkra uppställningsplatser för farligt godstransporter.

### 6.2.1 Forskning och innovation

MSB anser att ett av de forskningsområden som bör ha starkt fokus är informations- och cybersäkerhet för transportsektorn som en konsekvens av den långtgående digitalisering som pågår.

### Klimatanpassning (kapitel 2.4.2, 6.2.2, 6.2.4, 6.2.6)

Målet för klimatanpassning är att utveckla ett långsiktigt, hållbart och robust samhälle som aktivt möter klimatförändringar genom att minska sårbarheter och ta tillvara möjligheter. Klimatanpassning är särskilt viktigt vid investeringar som har lång livslängd inom sektorer som bedöms som sårbara och kritiska.

En klimatanpassad infrastruktur innebär en säkrare, mer tillförlitligt och robust transportsystem men ger också fördelar i förlängd livslängd och minskade kostnader för reparation, underhåll och återställning eller ersättning av skadade anläggningar. MSB delar slutsatsen i rapporten att om infrastrukturen inte anpassas i tillräcklig omfattning riskerar funktionaliteten att försämrats och kostnaderna för akuta åtgärder att öka (s. 25).

MSB anser att det är svårt att utläsa från inriktningsunderlaget i vilken utsträckning de förslagna inriktningarna kommer att bidra till de mål, eller uppfylla de krav, som gäller för klimatanpassning. Klart är att en mängd åtgärder som ryms under kapitlen 6.2.2 Vidmakthållande, 6.2.4 Trimnings- och miljöåtgärder och även 6.2.6 Namngivna investeringar i fastställd nationell plan, är av stor betydelse för klimatanpassning av transportsystemet.

MSB vill understryka att de åtgärder och omfattande investeringar som behandlas i inriktningsunderlaget utgör en betydande del av de statliga insatserna för klimatanpassning, och är av stor vikt för att hantera riskerna och minimera de negativa effekterna av klimatförändringar.

#### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap



## Nationella och internationella mål (kapitel 2.2, 7.2.4)

Rapporten beskriver mål för transportsystemet (kapitel 2.2) och kort nämna även målkonflikter och målsynergier (kapitel 7.2.4). MSB vill lyfta att inriktningsunderlaget berör flera mål inom MSB:s verksamhetsområden som inte framgår tydligt av de transportpolitiska mål eller Trafikverkets rapport Tillgänglighet i ett hållbart samhälle - Målbild 2030 (2019:187). Regeringens mål för krisberedskap samt Nationell strategi för klimatanpassning Prop. 2017/18:163 nämns ovan men i sammanhanget vill MSB även hänvisa till Sendairamverket och Agenda 2030 mål som Sverige har undertecknat.

Sendairamverket för katastrofriskreducering 2015–2030 antogs vid FN:s tredje världskonferens i Sendai, Japan 2015. Sendairamverket har fyra särskilda fokusområden som syftar till att 1. utveckla förståelsen för och bedömningen av risker, 2. stärka förmåga för katastrofriskreducering, 3. investera i förebyggande åtgärder för att skapa resiliens och 4. stärka beredskapen och återuppbyggnaden efter en katastrof. Målsättningarna för Sendairamverket är bland annat att väsentligt minska dödligheten och antalet personer som påverkas negativt av katastrofer, minska ekonomiska förluster och skador på kritisk infrastruktur, öka antalet nationella och lokala strategier för katastrofriskreducering, samt öka användningen av system för tidig varning och krisinformation.

Agenda 2030 Mål 11: Hållbara städer och samhällen syftar till att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Delmålen 11.B och 11.5 är särskilt betydelse för infrastrukturplanering. Mål 6: Säkerställa tillgång till och hållbar vatten- och sanitetsförvaltning bedöms också relevant för infrastrukturplanering.

MSB anser att de målsättningar som beskrivs ovan är högst relevant för transportinfrastrukturplanering och bör tas i beaktande. Vad gäller Sendairamverket finns det vissa åtagande som berör transportinfrastruktur som har skrivits in i EU-direktiv och sedan införlivats i Svensk lagstiftning.

## Green deal (kapitel 2.2, 3.8)

I inriktningsunderlaget (s. 22, 63) nämns den europeiska gröna given (The European Green Deal). MSB vill lyfta att enligt EU kommer klimat- och miljörisker att hanteras och integreras i det finansiella systemet samt EU:s tillsynsregelverk. EU kommer att undersöka hur det finansiella systemet kan bidra till att öka motståndskraften mot klimat- och miljörisker, särskilt när det gäller fysiska risker och skador som uppstår vid naturkatastrofer.

## Elektrifiering (kapitel 2.4.7, 3.1.2, 3.7)

Trafikverket önskar gå vidare med pilotsträckor för elväg. Elvägar, både konduktiva och induktiva, riskerar att allvarligt påverka samhällsviktig radiokommunikation. MSB anser att Trafikverket i detta arbete bör beakta Försvarets materielverks (FMV) rapport Elektrifiering av vägar och eventuell elektromagnetisk påverkan på svensk försvarsförmåga (LedM Trans 20FMV5518-5:1), bilaga i försvarsmaktens utredning av elektromagnetiska störningars försvårande för totalförsvarets intressen eller anläggningar (FM2020-22728:6), i syfte att minimera eller helt eliminera sådan påverkan.

### Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB vill vidare nämna att det inom området transport av farligt gods, pågår ett internationellt arbete vad gäller säkerhetsaspekter kopplat till elfordon (BEV) och vätagasfordon (HFCV), och huruvida denna typ av fordon är lämpliga för transport av farligt gods. Arbetet har precis inletts och det är därför för tidigt att säga i vilken mån säkerheten skulle kunna påverkas.

### **Sjöfart (kapitel 3.2.3, 3.8.1, 6.2.7.5)**

Rapporten beskriver ett antal satsningar på sjöfart och hamnar med syftet att överföra mer transporter från väg till sjöfart. MSB är positiva till utvecklingen överlag men det är viktigt att poängtera att man samtidigt överför olycksrisker från väg till sjöfart. MSB saknar ett resonemang om risker kopplat till ökad sjöfart.

När kustnära sjöfart ökar behöver också förmågan att hantera olyckor hänga med, annars ökar risken för allvarliga konsekvenser av fartygsolyckor. MSB och andra aktörer som bidrar till den samlade förmågan att bekämpa oljeutsläpp (Kustbevakningen, regionerna, frivilligorganisationer, hamnar m.fl.) kan därför behöva se över hur befintliga resurser dimensioneras och placeras utmed kusterna för att möjliggöra omhändertagande av utsläpp innan de når stränderna.

Överföringen av transporter från land till sjö anses påverka risken för oljeutsläpp negativt, även om infrastrukturen förbättras och säkerhetshöjande åtgärder införs, eftersom olycksrisken korrelerar med sjötrafikens omfattning och karaktär. Särskilt inre vattenvägar och sjöfarten i de stora insjöarna (dricksvatten) utgör en särskild utmaning för svenskt oljeskadeskydd. MSB har 2016 tagit fram en rapport om riskbild för oljeolyckor.<sup>1</sup>

### **Digitalisering (kapitel 3.3, 3.4, 6.2.1.1)**

Digitalisering är genomgående för trafiknätets framtida utveckling, med Intelligent Transport System (ITS), autonoma fordon på väg och vatten, fjärrstyrning av flygplatser mm. MSB anser att ur ett totalförsvarsperspektiv är det av vikt att cybersäkerhet tas i beaktande tidigt i allt arbete med digitalisering.

Samhällskonsekvenser för det fall att digitala stödsystem skulle sluta fungera i ett läge där samhällsaktörer gjort sig beroende av dessa måste även beaktas och hanteras. MSB menar att även riskanalyser bör ske, exempelvis för att beakta behov av reservförmåga till lokal ledning för det fall att telekommunikation ej längre kan upprätthållas med fjärrstyrd flygplats.

Digitalisering (och fjärrstyrning) är ofta beroende av möjlighet till trådlös kommunikation, denna kan påverkas av oavsiktliga störningar, som exempelvis de som identifierats från solenergianläggningar, men även av antagonistiska hot. Riskanalyser bör där så är lämpligt göras avseende elektromagnetiska hot. På samma sätt behöver eventuella it-säkerhetsrisker kopplat till exempelvis industriella kontroll- och styrsystem, internetexponering av system samt robusthet i kommunikationsinfrastrukturer och tjänster fortsatt arbetas med.

I samband med digitaliseringen ökar behovet av grunddata samt säker och robust hantering av dessa. Trafikverkets data samt hög aktualitet av denna spelar en viktig roll

<sup>1</sup> Riskbild för oljeolyckor till sjöss, MSB1643 – november 2020. <https://rib.msb.se/filer/pdf/29425.pdf>

inom navigering och positionering inom bland annat blåljusverksamhet och projektet kartor för krisberedskap. Standardisering och möjliggörande av utbyte av data bör hanteras myndighetsövergripande.

UNECE och Europeiska kommissionen driver arbete med en digitalisering av godsinformation kommer att förenkla för transportindustrin, men leder till frågeställningar för totalförsvaret då aggregerade mängder information om transporter av bl.a. farligt gods riskerar komma vara åtkomliga från internet.<sup>2 3</sup>

För att vidare underlätta multimodala transporter anser MSB att regelverk och tekniska lösningar bör utredas för hur de olika tillsynsmyndigheterna ska kunna samverka vad gäller informationsdelning, exempelvis rörande fordonsinspektioner.

### **Autonoma system (avseende kapitel 3.3.1, 6.2.7.5)**

Automatiserad och autonom sjöfart kommer att vara beroende av robusta positioneringssystem. Arbetet måste ta i beaktande, hot mot satellitbaserade positioneringssystem både från störsändare och från vilseledande sändare och eventuellt säkerställa tillgång till alternativa system.

-----

I detta ärende har tillförordnad avdelningschef Annika Elmgart beslutat. Astrid Tronarp har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschefen Henrik Moberg deltagit.

Annika Elmgart

Astrid Tronarp

---

<sup>2</sup> eFTI-förordningen (EU) 2020/1056. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056&from=EN>

<sup>3</sup> Guidelines for the use of 5.4.0.2 (use of electronic data exchange). [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR\\_Guidelines\\_Telematics\\_e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/guidelines/ADR_Guidelines_Telematics_e.pdf)