Ärendenummer
TRV 2021/25330

Dokumentdatum
2021-04-06

Infrastrukturdepartementet

Överlämning underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag.

Transportmyndigheterna har i regeringsbeslut I2021/00673 den 2021-02-25 fått i uppdrag att i en gemensam rapport redovisa förslag på hur anslagsmedel för 2022-2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet.

Härmed överlämnar Trafikverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen gemensamt svar på uppdraget genom rapporten ”Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet” - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag (TRV 2021/25330).

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Beredskapsplanerare Emil Fastén, Samhällsskydd och beredskap. I den slutliga handläggningen har avdelningschef Minna Nyman, samhällsskydd och beredskap och verksamhetsområdeschef Stefan Engdal verksamhetsområde Planering deltagit.

Lena Erixon
Generaldirektör

TMALL 0423 PM 2.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

TRANSPORT STYRELSEN

Missiv

Datum
2021-04-06

Dnr/Beteckning
TSG 2021-2277

Ert datum
2021-02-25

Er beteckning
I2021/00673

Redovisning av underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet

Transportmyndigheterna har i regeringsbeslut I2021/00673 fått i uppdrag att i en gemensam rapport redovisa förslag på hur anslagsmedel för 2022-2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet.

Rapporten *Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag,* TSG 2021-2277, redovisar Transportstyrelsens, Trafikverkets, Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets gemensamma svar på detta uppdrag.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog säkerhetschef Peter Gustavsson och utredaren Thomas Simonsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

SJÖFARTSVERKET

MISSIV

Säkerhet och beredskap
Handläggare, direkttelefon
Christian Jälmestedt, 010-478 48 00

Datum
2021-04-06

Dnr:
21-01288

Överlämning - Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag

Transportmyndigheterna har i regeringsbeslut I2021/00673 fått i uppdrag att i en gemensam rapport redovisa förslag på hur anslagsmedel för 2022-2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet.

Rapporten "Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag" (Sjöfartsverkets ärendenummer 21-01288) redovisar Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Trafikverkets och Transportstyrelsens gemensamma svar på detta uppdrag.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektör Katarina Norén, har chef styrning och planering, Magnus Stephansson, säkerhetschef, Cay Pettersson samordnare för civilt försvar, Christian Jälmestedt deltagit, den senare föredragande

Katarina Norén
Generaldirektör

2021-04-06

Regeringskansliet/Infrastrukturdepartementet, via Trafikverket

Dokumentnummer
D-2021-239570
Ärendenummer

Ert datum

Er beteckning

Handläggare
Oberger, Liselotte
011-192463T
011-19 25 75F
Liselotte.Oberger@lfv.se

Sekretess
Offentlig information

Överlämning Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag

Transportmyndigheterna har i regeringsbeslut I2021/00673 fått i uppdrag att i en gemensam rapport redovisa förslag på hur anslagsmedel för 2022-2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet.

Rapporten ”Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regerings-uppdrag” (LFVs dokumentnummer D-2021-238843) redovisar Luftfartsverkets, Sjöfartsverkets, Trafikverkets och Transportstyrelsens gemensamma svar på detta uppdrag.

Rapporten är beslutad av generaldirektör Ann Persson Grivas efter föredragning av chef Beredskap och Säkerhet, Marianne Sahlin-Karlsson. I ärendet har även totalförsvarssamordnare Liselotte Oberger deltagit.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör
Luftfartsverket
Tel 011 – 19 20 00
lfv@lfv.se

Bilagor

1. D-2021-238843 Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet - Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag

Datum
2021-04-06

Dnr/Beteckning
TRV 2021/25330
TSG 2021-2277
LFV D-2021-238843
SjöV 21-01288

Ert datum
2021-02-25

Er beteckning
I2021/00673

Underlag för fortsatt utveckling av det civila försvaret och krisberedskap avseende transportområdet

Transportmyndigheternas samlade svar på regeringsuppdrag

Sammanfattning

Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket föreslår, som svar på regeringens uppdrag hur anslagsmedel för 2022-2025 bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet, följande:

	2022	2023	2024	2025
Trafikverket	68	130	189	224
Transportstyrelsen	34	38	48	53
Luftfartsverket	34	54	74	101
Sjöfartsverket	34	49	59	62
Totalt tilldelat anslag	**170**	**270**	**370**	**440**

Tabell i. Fördelningsförslag för 2022-2023 och preliminärt fördelningsförslag för 2024-2025 för respektive myndighet och år samt andel av det totala anslaget till transportområdet

Transportmyndigheterna ser positivt på förutsägbar finansiering för de kommande fyra åren. Det finns likväl en differens mellan de behov av åtgärder som myndigheterna ser behov av att genomföra inom perioden för att nå målen inom totalförsvaret och den för perioden anslagna ekonomiska ramen. Det finns därmed en risk att otillräcklig finansiering i nuvarande period påverkar förmågeutvecklingen även inom kommande totalförsvars-perioder Med anslag som inte täcker behovet blir takten för att stärka förmågan, skyddet och robustheten reducerad.

Identifierade behov av åtgärder för perioden 2024-2025 är osäker. Därför lämnas ett preliminärt fördelningsförslag med möjlighet till omfördelning via justerat förslag senast i mars 2023. För en effektiv planeringsprocess krävs förutsägbarhet avseende finansieringen. Myndigheterna önskar därför att tilldelning av anslag tydliggörs senast 6 månader innan aktuellt år.

I rapporten redogörs för de förutsättningar som finns såväl inom transport-området som för respektive myndighet. När transportmyndigheterna arbetar med civilt försvar till nytta för transportområdet som helhet, ligger åtgärder-na inom de respektive myndigheternas uppdrag. Arbete behöver därutöver exempelvis utföras inom näringslivet, såsom åtgärder inom flygplatser, hamnar, kollektivtrafik etc., vilket inte hanteras av myndigheterna i detta uppdrag.

Transportmyndigheternas rådighet över transportområdet som helhet är därmed begränsad och det föreligger ett behov av en fortsatt utveckling av struktur, ansvar och roller. Denna utveckling kommer att påbörjas inom samverkan mellan transportmyndigheterna och syftar ytterst till att stärka den samlade förmågan inom transportområdet som en del av totalförsvaret.

Redovisningen innehåller inga uppgifter som faller inom sekretess.

Innehåll

1 INLEDNING 4

1.1 Uppdraget 4
1.2 Disposition 5

2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRANSPORTMYNDIGHETERNA OCH TRANSPORTOMRÅDET SOM HELHET 6

2.1 Olika finansierings- och styrningsmodeller 6
2.2 Myndigheternas ansvarsområden 7
2.3 Strukturella utmaningar inom transportområdet som helhet 7
2.4 Frågor och områden där våra myndigheter kan utveckla samverkan 8
2.5 Frågor och områden där det finns behov av regeringsbeslut 8

3 GRUNDLÄGGANDE ÖVERENSKOMMELSER 10

3.1 Gemensam tolkning av anslagsmedlens syfte och användningsområde 10
3.2 Typkostnader inom respektive redovisningskategori 10
3.3 Prioriteringar inom transportområdet 11
3.4 Modell för fördelning av medel 11

4 MYNDIGHETSVIS REDOGÖRELSE FÖR ANSLAGSBEHOV FÖR KRISBEREDSKAP OCH CIVILT FÖRSVAR ÖVER PERIODEN 13

4.1 Samlade behov 13
4.2 Trafikverket 13
4.3 Transportstyrelsen 15
4.4 Luftfartsverket 17
4.5 Sjöfartsverket 19

5 EKONOMISK FÖRDELNING MELLAN MYNDIGHETERNA 21

5.1 Arbetsprocess 21
5.2 Förslag på fördelning år 2022-2025 21
5.3 Konsekvenser för transportområdet som helhet 22

1 Inledning

Transportmyndigheterna ska i enlighet med Regeringsbeslut I2021/00673 i en gemensam rapport redovisa förslag på hur anslagsmedlen bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet. Detta dokument redovisar Luftfartsverkets, Sjöfartsverkets, Trafikverkets och Transportstyrelsens gemensamma svar på detta uppdrag.

1.1 Uppdraget

Regeringen uppdrar, mot bakgrund av propositionen Totalförsvaret 2021 – 2025 (prop. 2020/21:30), åt Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen att senast den 8 april 2021 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) redovisa de åtgärder avseende transportområdet som myndigheterna, inom ramen för de anslagsmedel som anges i prop. 2020/21:30, avser genomföra för att vidareutveckla det civila försvaret och förmågan att hantera situationer som höjd beredskap och ytterst krig.

Transportmyndigheterna ska i en gemensam rapport redovisa hur medlen bör fördelas mellan myndigheterna för att uppnå störst nytta för det civila försvaret avseende transportområdet som helhet.

Redovisningen ska, mot bakgrund av propositionen Totalförsvaret 2021 – 2025 (prop. 2020/21:30) och regeringens beslut om anvisningar för det civila försvaret för försvarsbeslutsperioden 2021 - 2025 (Ju2020/04658), omfatta följande:

- Prioriterade åtgärder och beräknade kostnader för dessa för respektive år under perioden 2022-2025 med utgångspunkt från de anslagsmedel för transportområdet som följer av riksdagens beslut med anledning av den nämnda propositionen.
- Beräknade kostnader för planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning samt för investeringar och drift.
- Förslag om frågor och områden där myndigheterna skulle kunna utveckla sin samverkan och där det finns behov av regeringsbeslut.

Enligt regeringens proposition Totalförsvar 2021-2025 har riksdagen avsatt särskilda anslagsmedel för fortsatt utveckling av det civila försvaret. När det gäller transportområdet uppgår dessa anslagsmedel till:

- 120 miljoner kronor 2021,
- 170 miljoner kronor 2022,
- 270 miljoner kronor 2023,
- 370 miljoner kronor 2024 och,
- 440 miljoner kronor 2025.

1.2 Disposition

I avsnitt två redovisas myndigheternas ansvar inom transportområdet som helhet och det redogörs för våra olika finansierings- och styrningsmodeller. I kapitlet ingår förslag på frågor och områden där det finns behov av samverkan mellan transportmyndigheterna eller regeringsbeslut.

Avsnitt tre utgörs av transportmyndigheternas överenskommelser om grundförutsättningar för uppdragets genomförande. I kapitlet definieras den gemensamma tolkningen av syftet med anslagsmedlen och för vilken verksamhet de ska användas. Det har varit angeläget att fastslå vilken verksamhet och vilka åtgärder som ingår i de olika redovisningskategorierna *Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning* och *Investering och drift*.

I avsnitt tre redogörs även för de prioriteringar som transportmyndigheterna gemensamt gör för den fortsatta uppbyggnaden. Prioriteringarna ger genomslag både i myndigheternas arbete och för transportområdet som helhet. Den redovisade prioriteringen ska förstås som en kedja där den första skapar förutsättningar för den andra och så vidare.

Slutligen redogörs i avsnitt tre för en modell för fördelning av medel inom transportområdet. Denna modell utgör grund även för fortsatta uppdrag att söka finna en fördelning av medel inom området.

Avsnitt fyra vigs åt respektive myndighets redogörelse identifierade och kostnadsberäknade åtgärdsbehov. Här redovisas de behov som finns inom respektive myndighet för åren 2022-2025, samt vilka behov som kvarstår efter 2025, förutsatt att identifierade behov i totalförsvarsperioden åtgärdas.

I avsnitt fem svarar transportmyndigheterna på regeringens uppdrag om ett förslag på fördelning mellan de fyra transportmyndigheterna. Då medlen inte täcker behoven redovisas även en konsekvensbeskrivning av underfinansieringen.

2 Förutsättningar för transportmyndigheterna och transportområdet som helhet

Totalförsvaret är den samlade motståndskraften som produceras av det civila och det militära försvaret. Samtidig utveckling inom det civila och militära försvaret är därför viktig. De bevakningsansvariga transportmyndigheternas arbete att skapa förmåga inom det civila försvaret är pågående i enlighet med regleringsbrev och regeringens anvisningar.

En grundläggande funktionalitet inom transportsektorn under kriser och ytterst i krig är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga sektorers funktionalitet ska kunna upprätthållas. Transportmyndigheterna arbetar tillsammans och enskilt, i enlighet med respektive myndighets uppdrag, för att skapa förutsättningar för ett fungerande transportsystem under vardag, kris, höjd beredskap och ytterst i krig.

2.1 Olika finansierings- och styrningsmodeller

De fyra transportmyndigheterna har olika förutsättningar vad avser finansierings- och styrningsmodeller vilket påverkar förmågeutvecklingen inom civilt försvar inom myndigheternas ansvarsområden och inom transportområdet som helhet.

Trafikverket och Transportstyrelsen är förvaltningsmyndigheter medan Sjöfartsverket och Luftfartsverket är affärsverk som till största delen är självfinansierande genom de avgifter de tar ut från luft- och sjöfarten. Störningar i trafikflöden inom sjö- och luftfart leder till minskade intäkter. De olika finansieringsmodellerna skapar särskilda utmaningar i arbetet med civilt försvar och utvecklingen inom transportområdet som helhet.

Luftfartsverket styrs av EU-förordningar[1] som gör att kostnader för civilt försvar inte kan finansieras via intäkter. Motsvarande regleringar finns för Sjöfartsverket nationellt. Utifrån Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets förutsättningar som affärsverk är en långsiktig och förutsägbar finansiering genom anslag avgörande.

Luftfartsverket verkar därutöver i delar på en konkurrensutsatt marknad. En ökad robusthet för Luftfartsverket i stort, måste ske i överrensstämmelse med konkurrenslagstiftningen.

Vidare strävar EU mot att centralisera vissa tjänster och informationslagring inom Europa samt mot att öka möjligheten för konkurrens och privatisering. Denna utveckling står i vissa fall i motsats till åtgärder för ökad förmåga inom civilt försvar och kan ge ökade nationella kostnader för ökad redundans.

Ett motsatsförhållande föreligger också avseende högt prioriterade ekonomiska mål och miljömål både nationellt och på EU-nivå.

[1] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (Text av betydelse för EES.)

Myndigheternas förutsättningar för att bidra till målen för civilt försvar är sammanfattningsvis därmed i vissa avseenden inte lika.

2.2 Myndigheternas ansvarsområden

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för de olika trafikslagen samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Transportstyrelsen prövar och ger tillstånd, utfärdar regler och utövar tillsyn inom transportområdet inklusive de övriga transportmyndigheterna. Transportstyrelsen håller register med grunddata över bl.a. fordon och fartyg samt utfärdar förarbehörigheter.

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst vilken är integrerad för civil och militär luftfart.

Sjöfartsverket svarar för att upprätthålla sjövägarna och de stödfunktioner som finns för sjöfarten som lotsning, sjögeografisk information och sjö- och flygräddning.

2.3 Strukturella utmaningar inom transportområdet som helhet

Transportmyndigheternas uppdrag innebär rådighet och ansvar över endast en del av transportområdet som helhet och ansvarar endast för vissa delar av transportinfrastrukturen i Sverige. Andra delar hanteras av statliga, kommunala eller privata aktörer. Idag har transportmyndigheterna ett begränsat inflytande över t.ex. operatörer och transportnoder såsom järnvägsstationer, hamnar eller flygplatser. Rådigheten över transportområdet som helhet är begränsad.

I stort är transportmyndigheterna positiva till betänkandet *Struktur för ökad motståndskraft*[2]. Utan att föregå respektive myndighets remissvar kan transportmyndigheterna se att det även efter en sådan reform kommer att finnas ett behov av att fortsatt arbeta med att utveckla förutsättningarna för styrning inom transportområdet som helhet. Betänkandet lyfter även fram frågor om ansvarsprincipen. Tillsammans med utvecklingen av det civila försvarets strukturer och ansvarsfördelning, kan det komma att innebära nödvändig utveckling och justering av den nuvarande ansvarsfördelningen i vardagen. Det är rimligt att den fredstida myndighetsstrukturen behöver anpassas till ansvarsförhållanden som behöver råda i kris och krig. Det vill säga - det ansvar som en aktör *behöver* ha i krig behöver denna också ha i vardagen.

[2] Utredningen om ansvar, ledning och samordning inom civilt försvar (Ju 2018:05)

2.4 Frågor och områden där våra myndigheter kan utveckla samverkan

Utveckla ekonomiskt likhet mellan transportmyndigheterna
Inom sektorn finns ett behov av att ensa ekonomiska begrepp, definitioner och eventuellt styrmodell. Enhetlig hantering av investeringar kontra inköp, avskrivningar, ränteuppräkning, beräkning av årsarbetskostnader etc. krävs för att effektivt och över tid kunna samverka i ekonomiska frågor och anslagsfördelning.

Tydliggöra *transportområdet som helhet* inom totalförsvaret
Ingen transportmyndighet har idag rådighet över ett enskilt transportslag (väg, järnväg, luftfart eller sjöfart) som helhet i vardag, kris och krig. Inte heller Sveriges myndigheter tillsammans har rådighet över transportområdet som helhet. Länsstyrelser, regioner och kommuner är exempel på aktörer som med sina respektive ansvar i praktiken utgör en del av transportområdet som helhet. Inom näringslivet finns huvuddelen av operatörerna. Värdekedjorna är nationella, europeiska och globala. Transportområdet i Sverige har kopplingar direkt till olika institutioner inom EU och genom olika samarbeten till Nato. Funktionssättet för denna samling av aktörer behöver redas ut för att fungera i kris och krig.

Det är viktigt att beskriva hur transportområdet som helhet ska struktureras och fungera inkluderat de olika aktörernas ansvar. Näringslivets involvering i planeringen är nödvändig. Det är därför angeläget att finna hur detta arbete ska organiseras och uppnå operativ effekt. Att arbeta fram en målbild för transportområdets funktionssätt är avgörande för det fortsatta arbetet. Utifrån en målbild kan aktörerna utveckla den civila försvarsförmågan inom sina respektive ansvar.

Vi kan konstatera att vissa av dessa frågor kommer att kunna lösas utifrån de förslag som finns inom betänkandet *Struktur för ökad motståndskraft*. Det finns även frågor som transportmyndigheternas kommer att kunna utveckla vidare utifrån betänkandet. Frågor om utveckling av befintliga strukturer och ansvar och roller, däribland näringslivets och de offentliga aktörerna, behöver hanteras på systemnivå för hela beredskapssystemet.

2.5 Frågor och områden där det finns behov av regeringsbeslut

Styrning för transportbranschen utanför myndigheternas ansvarsområde
Arbetet med civilt försvar inom transportmyndigheterna sker inom ramen för myndigheternas egen verksamhet enligt instruktion och regleringsbrev. Motsvarande arbete behöver utföras inom övriga delar av transportområdet, exempelvis åtgärder inom drift och skydd. Därför behövs ytterligare styrningar från regeringen till både myndigheterna och andra aktörer för att en effekt ska kunna uppnås i hela transportområdet.

Målkonflikter

Inom civilt försvar finns ibland motsatsförhållanden mellan målen för t.ex. miljö- och kostnadseffektivitet samt de av riksdagen fastslagna transportpolitiska målen. Dessa planeringsgrunder sammanfaller inte alltid med de krav som beredskapsplaneringen för totalförsvaret medför på infrastrukturen och på utförarna.

Underlätta för omfördelning av medel under innevarande budgetår

Transportmyndigheterna föreslår avstämningspunkter i sin fördelningsmodell för att möjliggöra en omfördelning av medel mellan myndigheterna under tilldelningsåret.

Vi har sett att genomförandetiderna kan bli långa med säkerhetsskyddade upphandlingar, överklagandetider och praktiska genomförande som alltid kan drabbas av förseningar. En sådan omfördelningshantering i tilldelningsbeslutet skulle underlätta arbetet och tilldelade medel skulle komma till effektivare användning. Transportmyndigheterna ser därför behov av att en omfördelning av medel kan ske snarast efter lämnat förslag, för att inte tappa tid i genomförandeprocessen.

Inriktning av statlig it-drift

It-drift i en komplex hotmiljö är kostnadsdrivande. Det finns ingen nationell inriktning vad avser säker och robust it-drift. Det leder till att varje myndighet behöver finna sin egen väga och samarbeten En beslutad inriktning för statens gemensamma it-drift skulle utgöra viktig inriktning för respektive myndighets planering.

Exempel på sådana samarbeten är Program 2032 (säker och robust it-drift)[3] och Samordnad statlig it-drift (SITSAM)[4]. Samarbetena har uppstått bland myndigheter som insett behovet av gemensamma lösningar inom it-drift av kostnads- och effektivitetsskäl. Detta är lösningar som med rätt förutsättningar kan utvecklas till nationella projekt.

[3] TSG 2020-10848 IT-samverkan - Program 2032

[4] Se Försäkringskassan, https://www.forsakringskassan.se/myndigheter/samarbeten-och-samarbetspartner/samordnad-och-saker-statlig-it-drift

3 Grundläggande överenskommelser

3.1 Gemensam tolkning av anslagsmedlens syfte och användningsområde

Anslagsmedlen syftar till att höja förmågan kopplat till civilt försvar inom respektive myndighet och transportområdet som helhet.

Medlen ska användas för investeringar och åtgärder som höjer myndigheternas robusthet, skydd och förmåga att fortsatt leverera sitt uppdrag under vardag, kris och ytterst krig.

Redovisade behov av medel motiveras väsentligen av befintlig och utökad kravställning inom målen för civilt och militärt försvar.

Vissa kostnader för utveckling av säker och robust it-drift kan eventuellt omhändertas inom samarbetsprojektet Samordnad statlig it-drift (SITSAM). Utvecklingen inom detta område kommer klarna framöver. Investeringskostnader kopplat till it-drift kan därför påverkas i endera högre eller lägre riktningen beroende på hur utvecklingen inom statlig it-drift fortgår.

De redovisade behoven har inte tagit hänsyn till avskrivningskostnader. Om hänsyn ska tas till avskrivningskostnader kommer dessa kostnader att sträcka sig flera år framåt och variera i varje enskilt fall. Samtliga investeringskostnader är därför beräknade som direktinvesteringar.

Vi räknar inte med årlig uppräkning då det anses rymmas inom felmarginalen för varje uppskattad kostnad. Det innebär att den normala kostnadsökningen inom drift och personal inte ingår i beräkningen.

3.2 Typkostnader inom respektive redovisningskategori

Regeringen anger att beräknade kostnader ska redovisas för planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning samt för investeringar och drift. Nedan redovisas vilka typkostnader som ingår i respektive angiven redovisningskategori.

Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning

Detta område avser organisation, verksamhet och personal med uppgift att utreda, samordna, styra och samverka för planering och beredning för civilt försvar, i alla relevanta delar av organisationen.

I denna redovisningskategori ingår även utökade kostnader för krigsorganisation och krigsplacering, ökad personell redundans och motståndskraft inom beredskap och nyckelkompetenser samt utbildning och övning.

Investering

Detta område avser investeringar inom robusthets- och förmågehöjande åtgärder såsom förstärkt skydd, säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem, säkerhetshöjande åtgärder i kritiska anläggningar. Kostnader för transportinfrastruktur ingår inte i denna fördelning utan omhändertas i ordinarie planering.

Drift

Detta område avser drift inom robusthets- och förmågehöjande åtgärder såsom underhåll och förvaltning av operativa metoder, system, anläggningar och materiel, inklusive personalkostnader.

3.3 Prioriteringar inom transportområdet

Transportmyndigheterna har gemensamt kommit överens om nedanstående prioritering vid fördelning av givna anslagsmedel:

1. Stärka myndigheternas grundläggande analys- och planerings-förmåga.
2. Öka myndigheternas robusthet och förmåga i samhällsviktiga verksamhet och i stödet till Försvarsmakten.
3. Utveckla transportområdet som helhet och öka den samlade förmågan.

Uppbyggnaden behöver ske enligt prioriteringarna ovan. Först behöver personal och organisation komma på plats följt av att olika åtgärder identifieras och investeringar genomförs. Därefter möjliggörs förstärkningar inom transportområdet som helhet.

3.4 Modell för fördelning av medel

Utgångspunkten är att tilldelade medel under 2021 behålls över perioden 2022-2025. Överskjutande del fördelas via följande vägledande principer.

Vägledande principer

- Transportområdets förmåga och robusthet som helhet ska över tid öka
- Finansieringen ska vara förutsägbar
- Etablerade förvaltningskostnader[5] ska behållas över tid
- Fördelning sker efter störst nytta för transportområdet som helhet
- Tilldelning viktas mot enskilda myndigheters behov
- En stor tilldelning till en enskild myndighet ska särskilt motiveras
- Överenskomna prioriteringar ger genomslag i fördelning
- Tilldelade medel ska kunna nyttjas under angivet år

Ovanstående principer utgör en övergripande överenskommelse mellan transportmyndigheterna vilka även kan utgöra grund vid eventuella kommande motsvarande regeringsuppdrag.

Nedanstående principer är överenskomna med syfte att nå ett gemensamt förslag på fördelning i detta regeringsuppdrag.

[5] Med *förvaltningskostnader* avses kostnader för planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning samt drift. Med *etablerade* avses kostnader som är en följd av beslutade och genomförda åtgärder utförda enligt plan med stöd av tilldelade anslag 2021-2025 för civilt försvar.

- Alla myndigheter ska ha möjlighet till utveckling av verksamheten jämfört med 2021 där behov så finns
- Alla identifierade behov kommer inte kunna tillgodoses inom given ekonomisk ram

Förslag på fastställd fördelning för 2022-2023 samt – prognos för 2024-2025
I redovisningen av förslag på tilldelning finns ett säkrare kostnadsunderlag för åren 2022-2023.

För åren 2024-2025 är kostnadsunderlaget osäkrare vilket gör att vi ger ett preliminärt förslag utifrån en prognos baserat på kostnader som kan identifieras redan nu. Förstärkningar inom planeringsförmågan under första perioden kommer att leda till en klarare kostnadsbild för den andra perioden. Därför bör myndigheterna ges i uppdrag att rapportera förslag till justering för perioden 2024-2025 senast i mars 2023.

Årlig omfördelning behöver kunna genomföras mellan myndigheterna för det fall att en myndighet bedömer att tilldelade medel inte kommer att kunna nyttjas inom budgetåret. Detta bör regleras i tilldelningsbeslutet så att översyn och omfördelning kan ske mellan myndigheterna själva för att tilldelade medel ska uppnå effekt inom transportområdet under budgetåret. Översynen bör baseras på de olika myndigheternas utkomst och identifierade ökade behov hos någon av myndigheterna. Översynen bör ske i samverkan senast under första kvartalet årligen med start 2022.

4 Myndighetsvis redogörelse för anslagsbehov för krisberedskap och civilt försvar över perioden

Delar av de analyser som ligger till grund för redovisningen är sekretessbelagda och redovisas därför inte här.

4.1 Samlade behov

Transportmyndigheternas samlade identifierade och kostnadsberäknade behov uppgår till 4,4 miljarder kronor 2022-2025.

	2022 (mkr)	2023 (mkr)	2024 (mkr)	2025 (mkr)
Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning	216	242	266	280
Investering	294	490	354	1286
Drift	195	226	275	285
Totalt	**705**	**957**	**895**	**1848**
Anslagen ekonomisk ram	170	270	370	440

Tabell 1 Transportmyndigheternas samlade ekonomiska behov inom civilt försvar 2022-2025

4.2 Trafikverket

Perioden 2022-2025

Trafikverkets organisation arbetar aktivt med planering, utredningar och organisatorisk uppbyggnad av verksamheten för att kunna nå målen i det civila försvaret. Trafikverket har arbetat vidare på det underlag som lämnats till regeringen.[6]

Nedan finns exempel på verksamhet och satsningar som kommer att genomföras under perioden 2022-2025.

Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning

- Grundläggande bemanning för att driva och utveckla beredskapsområdet, Trafikverket beräknar att en fullt utbyggd grundorganisation för arbete inom beredskap och civilt försvar omfattar 70 årsarbetskrafter. Trafikverket beräknar att behöva nyanställa ca 30 årsarbetskrafter under perioden.
- Grundläggande skyddsförmåga, säkerhetsskydd, informationssäkerhet, säkerhetsprövning.
- Utbildning och övning inom beredskap och civilt försvar.

[6] Tidigare redovisningar och regeringsuppdrag:
- Redovisning av regeringsuppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret, TRV 2019/82474
- Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037, TRV 2020/73376

- Planering inför företagsplanläggning och kontraktering av företag.
- Utredningar, implementering, kunskapsinhämtning så som, utredningar för att stärka robusthet och redundans i system för samhällskritiska transporter och analys transportbehovet för olika beredskapslägen, identifiering av strategiska rutter och fartyg och säkrakommunikationer.

Investering och drift (underhåll)

- Drift och underhåll av förstärkningsmateriel för Fordonsresurser
- Förbättra robusthet och aktionstid på strategiska fartyg samt bygga upp lager av strategiska reservdelar, ex vis propelleraggregat.
- Förrådshållning och underhåll av specifika resurser exempelvis till järnvägen och fartyg.
- Alternativa ledningsplatser för trafikcentraler.
- Säkerhetsskyddshöjande åtgärder med koppling till befintliga säkerhetsskyddsanalyser, samt höjning av det fysiska skyddet samt öka trygghet på strategiska utpekade platser.
- Investeringar för att skapa redundant ledningsförmåga (nationellt, regionalt). Omfattar bl.a. ledningsplatser och ledningssystem.
- Investeringar för stärkt cyberförsvar och säkerhetsskydd samt stärkt leveransförmåga i kritiska transport- och kommunikationssystem.

	2022 (mkr)	2023 (mkr)	2024 (mkr)	2025 (mkr)
Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning	110	117	136	140
Investering	206	340	218	198
Drift	122	138	182	184
Totalt	**438**	**595**	**536**	**522**

Tabell 2 Trafikverkets ekonomiska behov inom civilt försvar 2022-2025

Kvarvarande anslagsbehov efter 2025

Efter perioden 2021 - 2025 kommer Trafikverket att ha fortsatt stora behov av finansiering av den verksamhet som nu byggs upp på bredfront i myndigheten. Trafikverket vill särskilt hänvisa till det inriktningsunderlag[7] som Trafikverket redovisade för regeringen hösten 2020.

[7] Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022−2033 och 2022−2037, TRV 2020/73376

4.3 Transportstyrelsen

Perioden 2022-2025

Transportstyrelsen arbetar för att skapa robusta och säkra förutsättningar för alla delar av verksamheten att kunna upprätthålla leveranser inom Transportstyrelsens uppdrag.

Transportstyrelsens verksamhet möter verksamhetsutövare inom samtliga trafikslag och handlägger frågor från alla branscher inom luft- och sjöfart, vägtrafik och järnväg samt registerhållning av grunddata.

Regler som utfärdas gäller för transportområdet som helhet i vardag, kris och i krig. De totalförsvarsmedel som Transportstyrelsen redovisar behov av baseras på beräkningar som möjliggör för vår verksamhet, att på ett grundläggande sätt, ur ett totalförsvarsperspektiv, möta alla delar av transportbranschen.

Tilldelade medel inom civilt försvar planeras uteslutande att användas för att möta den ökande kravställningen inom målen för civilt och militärt försvar. Totalförsvarsmedlen utgör förutsättningen för den ökade robusthet, skydd och leveranssäkerhet som myndigheten behöver etablera och är en förutsättning för vårt ansvar inom totalförsvaret.

Utifrån nyligen uppstartade samarbeten med andra myndigheter utanför transportområdet planerar Transportstyrelsen att samordna it-drift och därmed nå kostnadseffektiva lösningar som även innebär ökat skydd och robusthet. Vi har gjort bedömningen att vi som enskild myndighet inte själva kommer kunna erhålla finansiering för ett sådant projekt. En säker och robust it-drift som svarar mot behoven inom totalförsvaret kommer behöva finansieras och genomföras gemensamt mellan flera aktörer inom staten.

Grundläggande analys- och planeringsförmåga civilt försvar

- Grundläggande bemanning på våra största verksamhetsorter för att utveckla beredskapsområdet inom alla verksamhetsdelar: central ledning och styrning, luftfart, sjöfart, vägtrafik och järnvägstrafik samt registerhållningen. Dessa ska jobba inom beredskapsplanering, kontinuitetshantering, ledningsstöd/stab, säkerhetsprövningar och signalskydd.
- Personalkostnader för deltagande i Program 2032 och Samordnad statlig it-drift (SITSAM).
- Grundläggande breddutbildning, relevanta vidareutbildningar (exempelvis stabsmetodik- och stabschefsutbildningar samt beredskapsutbildningar för jurister)
- Övningar, däribland lokala, sektorsvisa och nationella.

Transportstyrelsen beräknar att detta omfattar ytterligare 15 årsarbetskrafter inom civilt försvar.

Robusthetshöjande åtgärder

- Förbättrad grundläggande säkerhetsskyddsförmåga avseende lokaler för signalskydd, säkerhetsskydd och ledningsstöd/stab, 20 miljoner.
- Reservkraftsförmåga för prioriterade orter, 12 miljoner
- Åtgärder för att förstärka och säkra kommunikation inom myndigheten och med andra myndigheter, 9 miljoner.

Krigsorganisation

Transportstyrelsen söker efterleva ansvars-, närhets- och likhetsprincipen, vilket får som konsekvens att ordinarie organisation behöver anpassas efter rådande komplexa hotbild. I praktiken innebär detta att vi söker inarbeta totalförsvarsbehoven i ordinarie organisation och ledningssystem. Tidigare har ordinarie verksamhet vis à vis beredskapsplanering och krisorganisation hanterats parallellt.

Transportstyrelsen strävar efter att utveckla *ett* system som oavsett omvärldsläge eller händelse är anpassningsbart med förmåga att prioritera personal och resurser till de viktigaste uppgifterna efterhand. Detta gör att kostnaderna för krigsorganisation potentiellt kan hållas nere. Istället uppstår ett behov av personell redundans inom nyckelroller. Vilket behov som finns för personell redundans är ännu ej klarlagt utan något vi behöver återkomma med.

Uppgifter för ökad förmåga inför och vid höjd beredskap

- Utveckling och vidmakthållande av kontinuitetsplaner inför samhällsstörningar för att säkerställa ökad förmåga.
- Utveckling av alternativ/skyddad ledningsplats för myndighetens ledning.
- Utveckling och förberedelse för uthållighet, inklusive t.ex. förnödenheter och kritisk materiel.

Avgränsningar

Transportstyrelsen bedriver ett utvecklingsprojekt för vägtrafikregistret (VTR) som kommer att bli kostnadsdrivande. Kostnader för totalförsvarsanpassning för VTR är inte medtagna i denna redovisning.

Transportstyrelsen är engagerad i Program 2032 för en säker och robust it-drift och redovisar därför inte här dessa kostnader. Om detta it-driftssamarbete inte fullföljs kommer Transportstyrelsen att behöva skapa ökad robusthet på egen hand, något som inte tagits hänsyn till i denna redovisning.

	2022 (mkr)	2023 (mkr)	2024 (mkr)	2025 (mkr)
Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning	**33,5**	**33,5**	**33,5**	**33,5**
Investering	7	14	13	8,5
Drift	0	1	1	1
Totalt	**40,5**	**48,5**	**47,5**	**43**

Tabell 3 Transportstyrelsens ekonomiska behov inom civilt försvar 2022-2025

Kvarvarande anslagsbehov efter 2025
Kvarstående förvaltningskostnader efter 2025 inom *planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning* (33,5 milj) och *drift* (1 milj) är 34,5 miljoner årligen.

För perioden 2026-2035 ingår i prognosen att flera tekniska system och lösningar kommer att behöva uppdateras eller bytas ut när utvecklingen i totalförsvaret tagit steg framåt, delvis som en effekt av ökat samarbete och samordning inom transportområdet som helhet och därmed nya kunskaper vilket kräver nya investeringar.

4.4 Luftfartsverket

Perioden 2022-2025
Luftfartsverket arbetar kontinuerligt med beredskapshöjande åtgärder. Luftfartsverkets verksamhet, flygtrafiktjänst, är civil-militärt integrerad. Med det menas att Försvarsmaktens behov av flygtrafiktjänst, i alla beredskapsskeden, förväntas tillgodoses av Luftfartsverket. Det innebär i sin tur att denna lösning, civil-militärt integrerad flygtrafiktjänst, i alla delar måste dimensioneras så att både det civila försvarets och det militära försvarets behov och krav uppfylls.

Nedanstående åtgärder är exempel på prioriterade åtgärder för Luftfartsverkets fortsatta arbete för att kunna nå målen i det civila försvaret.

Grundläggande analys- och planeringsförmåga civilt försvar

- Grundläggande bemanning för att driva och utveckla beredskapsområdet, inklusive totalförsvar, säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säker kommunikation. Luftfartsverket har de senaste åren förstärkt sin organisation och planerar att ytterligare förstärka med samordnande personal inom enheten Beredskap & Säkerhet samt personal i linjeverksamheten för att stärka organisationens operativa beredskapsarbete. LFV beräknar att behöva anställa 5 årsarbetare inom civilt försvar och 7 inom säkerhetsskydd, informationssäkerhet och signalskydd.

- Grundläggande utbildning, vidareutbildning och övningar inom civilt försvar, säkerhetsskydd, informationssäkerhet och signalskydd för anställda inom Luftfartsverket och dess dotterbolag

Robusthetshöjande åtgärder

- Förbättrad grundläggande skyddsförmåga gällande fysisk säkerhet med bland annat förbättrad bevakningstjänst, larm och övervakningsfunktioner och andra säkerhetshöjande åtgärder med koppling till genomförda säkerhetsskyddsanalyser.
- Ökad rådighet över säkerhetskänsliga verksamheter så att krav på säkerhetsskyddsklassificerad information möter alla krav på konfidentialitet, riktighet och tillgänglighet
- Åtgärder inom förstärkt säker kommunikation och samband inom myndigheten för ökad operativ förmåga och motståndskraft för flygtrafiktjänst (se avgränsning nedan).

Krigsorganisation

- Åtgärder för utveckling och upprätthållande av kris- och krigsorganisation och krigsplacering
- Övning och utbildning totalförsvar och krigsorganisation.
- Resursförstärkning och kompetensupprätthållande för redundans av nyckelpersoner och kritiska funktioner för att upprätthålla en grundläggande samhällsfunktionalitet i samband med situationer med samhällsstörningar och därav uppkomna personalbrister.

Uppgifter för ökad förmåga inför och vid höjd beredskap

- Utveckling och vidmakthållande av beredskapsplaner (inför och under samhällsstörning
- Utveckling av alternativ/skyddad ledningsplats för myndighetens ledning.
- Utveckling och beredning för uthållighet, inklusive t.ex. förnödenheter, reservdelsförsörjning och företagsplanläggning

Avgränsningar

LFV har ett pågående program RF – Robust Flygtrafiktjänst som utförs inom ramen för separat anslag. Dessa aktiviteter är inte inkluderade i denna redovisning. Det innebär att vissa aktiviteter i syfte att stärka Luftfartsverkets kommunikationsnät m.m. inte ingår i denna redovisning.

Aktiviteter som krävs i näringslivet hos parter som Luftfartsverket är beroende av för sin tjänst är inte medtagna i denna redovisning (t.ex. flygplatser eller Telia).

	2022 (mkr)	2023 (mkr)	2024 (mkr)	2025 (mkr)
Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning	50	67	76	85
Investering	43	79	91	86
Drift	60	76	83	90
Totalt	**153**	**222**	**250**	**261**

Tabell 4 Luftfartsverkets ekonomiska behov inom civilt försvar 2022-2025

Kvarvarande anslagsbehov efter 2025

Luftfartsverket har i sin analys identifierat åtgärder vars kostnader överstiger den tilldelning som föreslås. Prioritering kommer att ske utifrån de medel som tilldelas.

Utöver det identifierade behovet perioden 2022-2025 har Luftfartsverket i dagsläget också identifierat ett antal investeringsåtgärder där merparten av investerings- och driftskostnaden hamnar under perioden 2026 och framåt, samt investeringsåtgärder som planeras påbörjas först efter år 2025.

Det tar tid att utveckla en krigsorganisation. Efterhand som vi utvecklar, övar och lär oss, samtidigt som förutsättningarna utvecklas, kommer de identifierade behoven av åtgärder att behöva ses över och eventuellt revideras (både i omfattning och prioritering).

Drift- förvaltnings- och personalkostnader för genomförda åtgärder kommer årligen att öka, utifrån tekniska livslängder och årliga uppskrivningar av kostnader.

4.5 Sjöfartsverket

Perioden 2022-2025

Sjöfartsverket har påbörjat stärkandet av förmågan inom myndigheten både avseende planeringsarbetet och den operativa verksamheten. Utvecklingen av planeringsarbetet, krigsorganisationen gör att åtgärdsbehovet i många verksamhetsdelar växer. Samtidigt finns det områden där vi inte riktigt har behovens omfattning klar för oss ännu. Det föreligger vissa otydligheter i målbilden som gör att bedömningen av åtgärdsbehoven och kostnader på längre sikt blir osäkra.

De behov som här tas upp är i stort de behov som tidigare tagits upp i särskild redovisning kopplat till tre-årsplanen 2020.

De stora investeringar som ligger på år 2025 avser åtgärder som beroende på möjligheter att samverka med andra aktörer kan bli mindre men också större. Det finns andra områden i samverkan när det gäller bland annat IT-drift som skulle kunna var till fördel även för Sjöfartsverket men tidshorisonten för det arbetet ligger på längre sikt bortom 2025 och mer mot 2030-2035

Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning

- Utökade personella resurser i både i planeringsarbetet centralt och ute i verksamheterna.
- Kopplat till utvecklingen av verksamheten kommer övning och utbildning inom olika behöva ökas
- Stärkt förmåga avseende informationssäkerhet och cybersäkerhet
- Förstudier inför olika åtgärder och projekt
- Utökat analysarbete

Investering och drift

- Utökade lokaler, avlyssningsskyddade utrymmen, förråd och liknande
- Säkra lokaler och utökad robusthet avseende helikoptrar och fartyg
- Stärkt fysisk säkerhet vid våra anläggningar
- Säkra kommunikationer

Flera åtgärder är beroende av att andra åtgärder utförs i en viss ordning för att uppnå effekt. Vissa investeringar kräver full finansiering för att kunna genomföras särskilt de stora investeringarna 2025, det går inte att bara bygga en halv anläggning.

	2022 (mkr)	2023 (mkr)	2024 (mkr)	2025 (mkr)
Planering, organisatorisk uppbyggnad och utredning	23,0	23,8	21,0	21,3
Investering	37,4	56,9	31,8	990,6
Drift	12,7	9,9	8,4	9,4
Totalt	**73,1**	**90,6**	**61,2**	**1021,3**

Tabell 5 Sjöfartsverkets ekonomiska behov inom civilt försvar 2022-2025

Kvarvarande anslagsbehov efter 2025

Prioritering kommer att ske utifrån den tilldelning Sjöfartsverket erhåller. Det ska dock framhållas att det tar tid att utveckla en krigsorganisation och efterhand som vi bygger förmåga, övar och lär oss kommer behoven av olika åtgärder att öka och säkert också förändringar i befintliga delar.

Den fasta kostnaden för de åtgärder vi genomför kommer att öka och på sikt kommer även utrustning behöva bytas ut då en del utrustning, framför allt teknisk sådan, har relativt kort livslängd.

När det gäller de stora investeringarna kommer behovet att kvarstå men olika samverkanslösningar kan både minska och öka beroende på hur, när och var en sådan lösning blir verklighet.

5 Ekonomisk fördelning mellan myndigheterna

Transportmyndigheterna har fått i uppdrag att föreslå en fördelning av tilldelade medel för transportområdet för åren 2022-2025.

5.1 Arbetsprocess

Transportmyndigheterna har i stort följt följande arbetsprocess:

- Identifiering av uppdrag, arbetsmetodik och förutsättningar
- Överenskommelse om grundläggande principer och prioriteringar
- Redovisning av myndigheternas egna identifierade åtgärdsbehov och kostnadsuppskattningar
- Överenskommelse av förslag på fördelning av anslagsmedlen.
- Redovisning av konsekvenser från att identifierat behov inte uppfylls i och med tilldelat anslag
- Förankring inom respektive organisation och överenskommelse om resultat

5.2 Förslag på fördelning år 2022-2025

Nedan redovisas myndigheternas förslag på fördelning utifrån given ekonomisk ram. I enlighet med avsnitt 3.4 presenteras *förslag* på fördelning för åren 2022-2023, medan det för åren 2024-2025 presenteras ett preliminärt förslag för fördelning baserad på en *prognos*. Förslag på justerad fördelning ges senast i mars 2023.

Då tilldelade anslag underskrider myndigheternas identifierade behov har ansatsen varit att alla myndigheter ska få en tilldelning som i någon mån motsvarar andel av behovet. Alla myndigheter ska samtidigt ha möjlighet att utveckla sitt totalförsvarsarbete och därmed minskas inget anslag från år till år. Förslaget bygger därför på en rimlighetsbedömning utifrån en procentandel av myndigheternas behov och tilldelad ekonomisk ram med vägledning utifrån de principer som beskrivs i avsnitt 3.4.

Följande är transportmyndigheternas förslag på fördelning:

	Fördelningsförslag				Preliminärt fördelningsförslag			
	2022		**2023**		**2024**		**2025**	
	(mkr)	%	(mkr)	%	(mkr)	%	(mkr)	%
Trafikverket	68	*40 %*	130	*47 %*	189	*51 %*	224	*51 %*
Transportstyrelsen	34	*20 %*	38	*14 %*	48	*13 %*	53	*12 %*
Luftfartsverket	34	*20 %*	54	*20 %*	74	*20 %*	101	*23 %*
Sjöfartsverket	34	*20 %*	49	*18 %*	59	*16 %*	62	*14 %*
	170		270		370		440	

Tabell 6 Fördelningsförslag för 2022-2023 och preliminärt fördelningsförslag för 2024-2025 för respektive myndighet och år samt andel av det totala anslaget till transportområdet.

För en effektiv planeringsprocess krävs förutsägbarhet avseende finansieringen. Myndigheterna önskar därför att tilldelning av anslag tydliggörs senast 6 månader innan aktuellt år.

5.3 Konsekvenser för transportområdet som helhet

Transportmyndigheterna ser positivt på förutsägbar finansiering de närmaste fyra åren. Samtidigt finns det en risk att otillräcklig finansiering i nuvarande period kan leda till konsekvenser för den samlade totalförsvarsförmågan som är mer långtgående än avgränsat till perioden 2022-2025. Med anslag som inte täcker behovet blir takten för att stärka förmågan, skyddet och robustheten reducerad.

Planeringsperiod 2021-2025

Bevakningsansvariga myndigheter fick 2015 i uppdrag att återuppta sin totalförsvarsplanering. De senaste åren, och speciellt med tanke på propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30), har målen för civilt försvar utökats i omfattning. Under perioden har också kravet på samverkan inom transportområdet ökat, där Trafikverket 2017 fick en samordnande roll.[8]

De anslag som nu tilldelas transportområdet ger ett positivt bidrag till de behov som tydliggjorts sedan beslutet om återupptagen totalförsvarsplanering fattades 2015. De medel som tillförs möter dock inte transportmyndigheternas identifierade behov som återfinns i avsnitt 4.

Transportmyndigheternas åtgärder kopplat till civilt försvar ger förutsättningar för att *påbörja* arbetet med att ta fram och utveckla respektive myndighets beredskaps- och krigsorganisationer. Det är grunden för att i nästa steg kunna etablera de reella förmågorna som förutsätter myndigheternas robusthet och förmåga. Transportmyndigheternas arbete de närmaste åren kommer därför att fokusera på att öka den grundläggande planerings- och analysförmågan genom att investera i personal, organisationsutveckling och förstärkt skydd för verksamheten.

Samtidiga åtgärder och investeringar är dock en förutsättning för att successivt, och inom rimlig tid öka myndigheternas förmåga och robusthet.

Ett antal av de identifierade behoven av investeringar för att möta det civila försvarets mål kommer i ett flertal fall att skjutas framåt i tiden eller helt prioriteras bort då anslagen inte täcker in hela behovet. Effekten blir att kravställd robusthet och förmåga inte kommer nå önskvärd nivå. Exempel på sådana åtgärder är åtgärder för att öka uthållighet i händelse av samhällsstörningar vilket t.ex. innebär uteblivna anskaffningar av reservkraft, drivmedelsdepåer, reservdelslager och liknande, vilket också kan påverka stödet till Försvarsmakten.

[8] 3 a § i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Planeringsperioden 2026 och framåt

Investeringsbehovet kommer inte vara tillgodosett 2025. Tvärtom kommer investeringsbehovet förmodligen att öka efter att den grundläggande planeringsförmågan och organisation för beredskapsplanering stärkts.

Utan fortsatt särskilt anvisade medel för civilt försvar efter aktuell planeringsperiod 2021-2025 kommer de förmågehöjande åtgärder som behöver vidtas inte att realiseras inom en överskådlig tid om inte ytterligare anslag tillförs. Med minskat eller bibehållet anslag bedöms effekten av vidtagna åtgärder att succesivt minska för att slutligen upphöra.

Krigsorganisationen behöver fortsatt utvecklas och prövas i övningar både inom myndigheterna och mellan oss. På sikt behöver även övningar ske inom och mellan de olika samhällsviktiga områdena (blivande beredskapssektorerna och för totalförsvaret som helhet) vilket kommer att kräva fortsatta anslagsmedel. Ökad involvering av näringslivet tillsammans med fortsatt övergripande arbete för hela transportsektorn som helhet kommer att kräva insatser.

En stegvis ökad tilldelning av medel för respektive myndighet behövs för att medge transportmyndigheternas förmågeökning i takt med myndigheternas egna resurs- och kunskapsuppbyggnad och även i takt med utvecklingen av totalförsvaret som helhet. Finansiering av löpande driftskostnader bör säkras innan investering genomförs, och kostnad för drift och personal ökar årligen.

Det är av stor vikt att både finansiering och styrning från regeringen hålls samman för samtliga myndigheter för att undvika felsatsningar inom vissa områden. Inom områden som it-infrastruktur, ledningsplatser, säkra kommunikationer och liknande där alla myndigheter har ett behov behöver detta samordnas på ett bättre sätt för gemensamma, mer effektiva och hållbara lösningar. Om myndigheterna själva får hitta egna lösningar riskerar dessa lösningar bli kostnadsineffektiva.

Slutligen bygger nuvarande arbete med civilt försvar på nuvarande situation och de nya målen för civilt försvar. Under perioden kommer förtydliganden och styrningar från regering och MSB att tillföras, vilket kan kräva omprioriteringar och förändrat behov.