

Diarienummer
TRV 2019/82474
SjöV 19-03240
TSG 2019-5238
LFV D-2019-182387

Datum
2020-02-19

Ert ärendenummer
Ju2019/02477/SSK

Infrastrukturdepartementet
i.registrator@regeringskansliet.se

Redovisning av regeringsuppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret.

Gemensamt svar för transportområdet: Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket.

Dokumenttitel: **Redovisning av regeringsuppdrag till
bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med
underlag för den fortsatta inriktningen av det civila
försvaret.**

Författare: Emil Fastén, avdelningen för samhällsskydd och beredskap, verksamhetsområde
Planering, Trafikverket

Dokumentdatum: 2020-02-19

Version: 1.0

Kontaktpersoner: Trafikverket Emil Fastén, Transportstyrelsen Ann-Sofi Lorefält, LFV Liselotte
Oberger och Sjöfartsverket Christian Jälmestedt,

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 78170 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Diarienummer
TRV 2019/82474
Sjöv 19-03240
TSG 2019-5238
LFV Ä-2019-010672

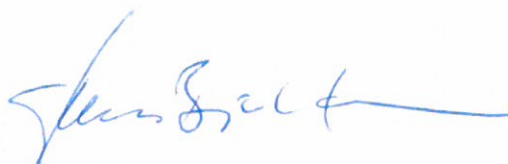
Datum
2020-02-19

Ert ärendenummer
Ju2019/02477/SSK

Gemensamt svar för transportområdet: Trafikverket, Transportstyrelsen,
Luftfartsverket och Sjöfartsverket



Lena Erixon
Generaldirektör
Trafikverket



Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör
Transportstyrelsen



Ann Persson Grivas
Generaldirektör
Luftfartsverket



Katarina Norén
Generaldirektör
Sjöfartsverket



Innehåll

1. BAKGRUND.....	7
1.1. Metod	8
1.2. Läsanvisning	8
2. TRANSPORTMYNDIGHETSGEMENSAM REDOVISNING	8
2.1. Ansvar, ledning och samordning inom transportområdet	9
2.2. Finansiering av beredskapsplanering.....	10
2.3. Informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd.....	10
2.4. Gråzon.....	11
2.5. Prioritering	11
3. TRAFIKVERKET	13
3.1. Sammanfattning.....	13
3.2. Prioriterade åtgärder.....	15
3.3. Identifierade åtgärdsbehov	15
3.4. Långsiktiga systemövergripande åtgärder	16
3.4.1. Tydligare ansvarsfördelning mellan myndigheter inom transportområdet	16
3.4.2. Beredskapsplaneringen bör integreras i nationell transportplan	17
3.4.3. Prioritering mellan transportbehov på nationell nivå.....	18
3.4.4. Regionala kollektivtrafikmyndigheters beredskapsplanering.....	19
3.4.5. Förmåga att bedriva viss tågtrafik under mycket störda förhållanden.....	20
3.5. Tidskritiska åtgärdsbehov.....	20
3.5.1. Informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd	20
3.5.2. Säkerhetsklassificering och skydd av kritisk anläggning	21
3.5.3. Skyddade trafikcentraler.....	22
3.5.4. Skydd för ledningsplatser, kontorslokaler och personal.....	23
3.6. Beredskapsresurser	23
3.6.1. Tillgång till förstärkningsresurser.....	23
3.6.2. Nybyggnations-, reparations- och röjningsberedskap	24
4. TRANSPORTSTYRELSEN.....	26
4.1. Sammanfattning.....	26
4.2. Inledning	26

4.3.	Behov och medskick	27
4.3.1.	Långsiktig planeringshorisont	27
4.3.2.	Mandat avseende reglering	27
4.4.	Åtgärdsförslag	28
4.4.1.	Information- och cybersäkerhet	28
4.4.2.	Säkerhetsskydd	28
4.4.3.	Säkra och robusta kommunikationer	29
4.4.4.	Beredskapsplanering och krigsorganisation	29
4.4.5.	Samverkan med andra	30
4.4.5.1.	Precisering av andra myndigheters behov	30
4.4.6.	Ledning och styrning	31
4.4.6.1.	Ansvarsprincipen	31
4.4.6.2.	Ledning av nationella nivå	31
4.4.6.3.	Alternativa eller skyddade ledningsplatser	31
4.4.7.	Ytterligare tillägg	32
4.4.7.1.	Luftfartygsregistret	32
4.4.7.2.	Järnvägsregistret	32
4.5.	Kostnadsberäkning	32
5.	SJÖFARTSVERKET	34
5.1.	Inledning	34
5.2.	Metodik	34
5.3.	Redovisning av identifierade åtgärdsförslag i av regeringen utpekat underlag, beredningen, FM och MSB	34
5.3.1.	Samordning FM, KBV och SjöV	34
5.3.2.	Territoriell indelning, regioner	35
5.3.3.	Uthållighet 90 dagar	35
5.3.4.	Minröjning	36
5.3.5.	Civilplikt	37
5.3.6.	K-företag	37
5.3.7.	Strategisk inriktningsprocess	37
5.3.8.	Utvärderingsmyndighet	38
5.3.9.	Ledningsförhållanden	38
5.3.10.	Prioriteringsgrunder	39
5.3.11.	Drivmedelsförsörjning	39
5.3.12.	Identifiering av kritisk infrastruktur	40
5.3.13.	Prioritering transportresurser	40
5.3.14.	Reparationsberedskap	40
5.3.15.	Ledningsförhållanden FM/Civil sjukvård	41
5.3.16.	MSB prioriteringsförslag till regeringen	41
5.4.	Slutsats	41
5.4.1.	Prioritering av åtgärder	43
6.	LUFTFARTSVERKET	45

1. Bakgrund

Den 11 juli 2019 gav regeringen i uppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret (Ju2019/02477/SSK).

Detta dokument redovisar ett samlat svar för transportområdet, och har gemensamt tagits fram av Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Dokumentet har signerats av berörda generaldirektörer, vilket innebär att de ställer sig bakom den gemensamma slutsatsen i avsnitt 2 och den egna myndighetens avsnitt.

Redovisningen omfattar i första hand transportinfrastrukturen, då myndigheterna saknar eller har ett begränsat inflytande över operatörer och transportnoder såsom järnvägsstationer, hamnar och flygplatser.

I uppdraget uppdras transportmyndigheterna att analysera de behov och åtgärdsförslag avseende inriktning för det civila försvaret som Försvarsberedningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Försvarmakten redovisat för transportområdet.

I uppdraget ingår det att, där det är möjligt, beräkna och redovisa kostnadsbedömningar för respektive föreslagna åtgärd. Flera av åtgärdsförslagen är dock av sådan karaktär att det är svårt att beräkna kostnader utan större föregående utredningsinsatser.

Transportmyndigheterna har i denna redovisning valt att redovisa behov och förslag inom vissa utpekade områden i uppdraget. Delar av de analyser som ligger till grund för redovisningen är sekretessbelagda.

Uppdraget ska redovisas till Infrastrukturdepartementet senast den 2 mars 2020.

Myndigheterna ska tillsammans för de redovisade åtgärdsförslagen:

- Analysera genomförbarhet.
- Analysera konsekvenser.
- Föreslå prioritering.
- Om möjligt, beräkna och redovisa kostnadsbedömningar.
- Bedöma i vilken utsträckning respektive åtgärdsförslag är ekonomiskt skalbart.
- Beakta kritiska beroenden som kan finnas inom och mellan olika verksamheter.

1.1. Metod

Transportmyndigheterna har tillsatt en myndighetsövergripande arbetsgrupp för uppdragets genomförande. Arbetsgruppen har analyserat de underlag som uppdraget omfattar och tagit fram ett gemensamt svar.

Underlag som ligger till grund för redovisningen:

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Försvarsmaktens planeringsanvisningar gällande antaganden om angreppets karaktär, planeringsförutsättningar avseende uthållighet och geografiska områden i Sverige av särskild militär betydelse, Ju2019/00312/SSK.
- Metodstöd som MSB tillhandahåller (mall programplan).
- Förvarsberedningens slutrapport Värnkraft – Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret 2021-2025, Ds 2019:8.
- Förvarsberedningens delrapport Motståndskraft – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021-2025, Ds 2017:66.
- MSB:s och Försvarsmaktens redovisning av regeringsuppdraget att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret, Fö2019/00198/MFI.

1.2. Läsanvisning

Kapitel två redovisar de slutsatser och prioriteringar som myndigheterna valt att gemensamt lyfta fram. Kapitel tre till sex innehåller en fördjupad redovisning uppdelad per myndighet. En del åtgärdsbehov som redovisas per myndighet, återfinns inte i den gemensamma delen – det betyder inte att de är oviktiga. De har emellertid inte varit avgörande för det *gemensamma* arbetet inom transportområdet.

2. Transportmyndighetsgemensam redovisning

Totalförsvaret är den samlade motståndskraften som produceras av det civila och det militära försvaret. Parallellitet i utvecklingen av det civila och militära försvaret är därför viktig. De bevakningsansvariga transportmyndigheternas arbete att skapa förmåga inom det civila försvaret har påbörjats i enlighet med regleringsbrev och regeringsuppdrag. Målet är att skapa förutsättningar för ett fungerande transportsystem under kris och höjd beredskap och ytterst i krig, i enlighet med myndigheternas uppdrag.

En grundläggande funktionalitet inom transportsektorn under kriser och ytterst i krig är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga sektors funktionalitet ska kunna upprätthållas.

Arbetet att återuppta totalförsvarsförmåga är en tidskrävande uppgift som behöver integreras i myndigheternas ordinarie verksamhet. Transportmyndigheterna bedömer att det kommer att krävas stora investeringar för att möjliggöra både anpassning av

existerande infrastruktur och för nybyggnationer för att öka robustheten och beredskapen för krigsförhållanden.

Det är av yttersta vikt att det kommande försvarsbeslutet ger de civila myndigheterna reella förutsättningar att genomföra de åtgärder som behövs för att ha möjlighet att genomföra totalförsvarsplaneringen. En grundläggande förutsättning för beredskapsplanering är resurser för att vidta nödvändiga åtgärder för ledning av egen myndighet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd. Detta förutsätter att det tas fram en nationell övergripande inriktning och ambitionsnivå för det civila försvaret. Det är också nödvändigt att systemövergripande organisatoriska och rättsliga förutsättningar för t.ex. planering och prioritering inom totalförsvaret tas fram.

2.1. Ansvar, ledning och samordning inom transportområdet

Transportmyndigheterna stödjer Försvarsberedningens slutsats att ledningsstrukturen inom det civila försvaret på central myndighetsnivå behöver förtydligas och stärkas. Myndigheterna anser att det är viktigt med en översyn av mandat och uppgifter för bevakningsansvariga myndigheter, liksom en översyn av strukturer och ansvar gällande beredskapsplanering i samhället i stort.

En nationell struktur för totalförsvarsplanering är en förutsättning för att myndigheternas arbete ska utvecklas i en gemensam riktning och uppnå förväntade förmågor. För att samhället ska nå målen tillsammans så krävs en systemövergripande styrning från regeringen, med stöd från MSB och Försvarsmakten, i syfte att skapa gemensamma lösningar för ökad samhällsekonomisk nytta.

Inom transportområdet står näringslivet för transportresurserna och till viss del även för infrastrukturen. Därför är det viktigt att näringslivet inkluderas i totalförsvarsplaneringen och att det skapas en struktur för samverkan mellan näringslivet och myndigheterna. Det finns exempelvis ett behov av att kunna krigsplacera personal och resurser i samhällsviktig verksamhet. Frågan bör lyftas om det ska finnas en ansvarig myndighet för att identifiera en grundnivå hos det svenska näringslivet under höjd beredskap, vilket i sådana fall bör vara reglerat redan vid grundberedskap.

För en effektiv beredskapsplanering krävs en bedömning av behov och förväntningar på transportinfrastrukturen för samhällsviktig verksamhet. En nationell bedömning och prioritering av transportbehov och därmed kravbild på infrastruktur efterfrågas av transportmyndigheterna.

Som medlem i EU omfattas Sverige av EU:s legala struktur. EU-förordningar är bindande för Sverige och har företräde framför svensk rätt. I vissa fall kan regelutvecklingen och de medel som nyttjas för att driva fastslagen EU-inriktning ligga i konflikt med nationella krav på säkerhetsskydd och totalförsvarsförmåga. Exempel kan vara finansieringsmodeller, krav på informationsutbyte, konkurrensstrategier eller inriktning för teknisk utveckling och harmonisering.

I kris och i krig ska transportsektorn kunna uppfylla det behov av transporter som finns i samhället. I en situation när det bedöms att den nationella säkerheten riskeras om gällande regelverk följs, behövs det mandat och system för att bevilja avsteg och dispenser från gällande internationella och nationella regelverk.

Transportmyndigheterna föreslår att Transportstyrelsen ges mandat att bevilja undantag från reglering inom transportområdet utifrån en nationell struktur och metodik för hantering av avsteg och dispenser vid kris och höjd beredskap.

Myndigheterna saknar idag ett utpekat ansvar för myndighetsövergripande strukturer och samverkan gällande t.ex. avtal, offentlig upphandling, säkra kommunikationer, alternativa betalningssystem, skydd och bevakning. En sådan struktur skulle undvika dubbelarbete och att det byggs upp separata system som inte fungerar tillsammans.

Förmågan att identifiera och möta informationspåverkan kommer att vara en av de viktigaste förmågorna i en eskalerande gråzonsproblematik. En motståndares försök att destabilisera vårt samhälle, det offentliga samtalet och ytterst vår motståndskraft och försvarsvilja kommer till stor del att ske på inom kommunikationsområdet. Transportmyndigheterna vill lyfta vikten av ett nationellt samordnat arbete med att utveckla förmåga att identifiera och möta informationspåverkan.

2.2. Finansiering av beredskapsplanering

Att återuppta totalförsvarsförmåga är en långsiktig uppgift som kräver tid, resurser och stabila planeringsförutsättningar. Det arbete som görs för att bygga upp totalförsvarsförmågan kräver löpande förvaltning för att fortsätta att fungera och inte tappa i förmåga. För detta krävs en långsiktig och förutsebar finansiering.

Sjöfartsverket och Luftfartsverket är affärsverk, vilket innebär att de är bemyndigade att ta ut avgifter för att finansiera sin verksamhet. Verken agerar också i en internationell kontext, där åtgärder som syftar till nationell säkerhet inte kan finansieras via avgifter, utan kräver separata anslag.

2.3. Informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd

Det finns ett behov av ett utökat säkerhetsskydd hos myndigheterna. Detta omfattar personsäkerhet, inklusive en inarbetad säkerhetskultur, fysisk säkerhet och informationssäkerhet för säkerhetsklassificerad information och verksamhet.

Informations- och cybersäkerhet växer kraftigt i betydelse och det kommer att krävas stora förändringar av IT-arkitektur och IT-infrastruktur de kommande åren. Det handlar

om att säkerställa en systematisk och samlad ansats i arbetet och att öka säkerheten i nätverk, produkter och system för samhällsviktig verksamhet. Det innebär också att vi måste stärka förmågorna att förebygga, upptäcka och hantera cyberattacker, kunna identifiera och bemöta påverkansoperationer och hantera IT-incidenter. En del i att kunna åstadkomma detta är att skapa en separat IT-infrastruktur, där de operativa IT-miljöerna skiljs från de administrativa. Det behövs också ett stärkt fysiskt säkerhets-skydd kopplat till bland annat IT-infrastrukturen. Vidare behövs det en minskad samlokalisering av IT-infrastrukturen och en ökad redundans för att höja motståndskraften mot cybertekniska hot.

Möjligheten till kommunikation i samhället är en grundförutsättning både för att kunna genomföra planering och för att kunna hantera en samhällsstörning. Under planeringsskedet är det absolut nödvändigt med en fungerande förmåga att dela och hantera säkerhetsskyddsklassificerad information inom och mellan myndigheterna och andra berörda aktörer som deltar i arbetet. Under en situation med samhällsstörningar eller höjd beredskap krävs det dessutom en hög robusthet för att kunna ha fortsatt kommunikation även vid till exempel el- och telestörningar.

2.4. Gråzon

Enligt Förvarsberedningens anvisningar ska utvecklingen av totalförsvaret utgå från behoven vid höjd beredskap och ytterst krig, men även kunna hantera situationer i så kallad gråzon. Det hotkomplex som gråzonen utgör ställer nya krav på samhällets olika aktörer, såväl offentliga som privata. Dimensionering mot väpnat angrepp ger en förstärkt förmåga även i övriga beredskapslägen. Gråzonsproblematiken, som kan vara utdragen i tid, har dock i vissa avseenden begränsande förutsättningar. Detta kommer av exempelvis fredstida nationell och internationell lagstiftning såsom arbetstidslagar. Medborgarna förväntar sig att samhället fungerar som vanligt, samtidigt som man kan förvänta sig ökad kriminalitet, sabotage och störningar i olika vitala system utan att en tydlig fiende är utpekad. Detta kommer ge ökade utmaningar för samhällsaktörerna att tillgodose medborgarnas förväntningar. Det är viktigt att totalförvarsplaneringen dimensioneras för att kunna möta även gråzonsproblematik. Detta trots att åtgärder kopplade till gråzon inte nödvändigtvis kan likställas med åtgärder för höjd beredskap. En hög robusthet i fredstid förstärker tröskeleffekten.

2.5. Prioritering

Transportmyndigheterna har gemensamt enats om att följande åtgärdsbehov är de högst prioriterade för inriktningen av det civila försvaret för transportsektorn:

- Behov av långsiktig och förutsebar anslagsfinansiering inom området civilt försvar i syfte att kunna genomföra nödvändiga investeringar och förvalta uppnådd förmåga.

- Behov av tydligare roller och ansvarsfördelning för transportmyndigheterna, samt mellan den nationella ledningen, geografiskt områdesansvariga myndigheter och transportmyndigheterna.
- Behov av förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem, som bygger på nationella samordnade lösningar.

3. Trafikverket

3.1. Sammanfattning

Totalförsvaret är den samlade motståndskraften som produceras av det civila och det militära försvaret. Parallellitet i utvecklingen av det militära och civila försvaret är därför viktig. Det kommande försvarspolitiska inriktningsbeslutet behöver göra det möjligt för det civila försvaret att utvecklas så att totalförsvaret som helhet kan utvecklas och att de insatser som nu görs inom det militära försvaret får avsedd effekt.

Flera utredningar som rör det civila försvaret pågår för närvarande. Oaktat dessa, är det viktigt att det civila försvaret i totalförsvarsbeslutet ges ekonomiska ramar och övergripande inriktning för att kunna ta de steg som behövs i väntan på att utredningarna slutförs. Hur mycket som återuppbyggnaden av det civila försvaret kommer att kosta är ytterst beroende av ambitionsnivå, samt graden av styrning på myndigheter att samordna kostnadsdrivande lösningar, avseende exempelvis ledningsplatser och säker drift av informationssystem.

Trafikverket är en bevakningsansvarig myndighet och har ålagts att återuppta planeringen för att kunna anpassa verksamheten inför en förändrad säkerhetspolitisk situation. Detta omfattar investeringar, upprättande av ny verksamhet, utökad omvärldsbevakning, samverkan, uttagning av nyckelpersonal, materiel och fordon, utbildning och övning m.m. Myndigheten ska vidare enligt förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap, för anvisade medel, anskaffa de förnödenheter och den utrustning som behövs för att klara sina uppgifter vid höjd beredskap. Trafikverket fick 2017 ett avsevärt utökat uppdrag i sin instruktion att samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. Trafikverket har i detta arbete en utpekad roll att bedriva omvärldsbevakning och analys samt stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.

Trafikverket finansierar idag verksamhet kopplad till krisberedskap och höjd beredskap med motsvarande 100 miljoner kronor årligen för att hålla en grundläggande förmåga. Det arbete som behöver göras för att upprätta en god förmåga i Trafikverket kopplat till totalförsvarsplaneringen kräver dock omfattande resurser. De 13 miljoner som sedan 2018 har anvisats Trafikverket för åtgärder kopplat till civilt försvar har givit förutsättningar för att påbörja arbetet med att ta fram en ledningsstruktur för Trafikverkets krigsorganisation. Detta är grundläggande för att i nästa steg kunna

påbörja det reella förmågeskapande arbetet inom Trafikverkets bevaknings- och samordningsansvar. Utan ytterligare särskilt anvisade medel för höjd beredskap kommer de förmågehöjande åtgärder som behöver vidtas inte att realiseras inom en överskådlig tid. Exempelvis kommer förmågan att möta Försvarmaktens behov av försörjning av kritiska förnödenheter, egendom och tjänster att ske långsammare än vad som behövs. Trafikverkets möjligheter till samverkan som möter de höga krav på sekretess och robusthet som ställs vid höjd beredskap kommer att begränsas. Vidare kommer förmågan att kunna verka från alternativ eller skyddad ledningsplats inte att kunna etableras till fullo.

En stegvis ökad tilldelning av medel behövs, som medger att Trafikverkets förmåga kan utvecklas i takt med myndighetens egna resurs- och kunskapsuppbyggnad och i takt med utvecklingen av totalförsvaret som helhet. Trafikverket har i budgetunderlaget äskat 98 miljoner, 108 miljoner respektive 108 miljoner för beredskapsplanering och samordning för nästkommande 3-årsperiod. Detta omfattar inte kostnader rörande investeringar och underhållsåtgärder i infrastrukturen.

Trafikverket ansvarar för infrastrukturen för det statliga väg- och järnvägsnätet, vilket omfattar underhåll och utveckling av infrastrukturen. Fokus i detta arbete är 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.

Kostnaden för vidmakthållande av det statliga väg- och järnvägsnätet är planerad till 289 miljarder för innestående planperiod (2018-2029). Kommande planperiod behöver även omfatta totalförsvarets behov på transportområdet.

För att kunna göra en sammanhållen planering för investeringar och vidmakthållande av infrastrukturen i den nationella planen och i beredskapsplaneringen behöver Trafikverket utgå från de sammantagna behoven av transporter för viktiga samhällsfunktioner och verksamheter. Det totalförsvarsgemensamma arbetet med att definiera behov behöver därför fortsätta. Trafikverket anser att det finns en samsyn mellan transportmyndigheterna om vad som behövs både på kort som på lång sikt inom beredskapsområdet för att skapa en hållbar beredskapsplanering.

Trafikverket är en av de centrala myndigheter som har regional närvaro med regionala planeringsregioner. Om totalförsvareffekt ska uppnås, behöver respektive region höja sin förmåga i form av utbildning, bemanning och anskaffning av utrustning och lokaler. Regional förmåga är helt avgörande i det civila försvaret.

Under kris och höjd beredskap kommer det att finnas behov av att prioritera transportresurser. Sådana prioriteringar innebär att avvägningar mellan olika samhälleliga behov behöver göras. Trafikverket anser att prioriteringen behöver genomföras på såväl regional nivå som på nationell nivå. På nationell nivå bedömer Trafikverket att MSB bör vara sammanhållande för arbetet med att ta fram en samlad behovsbild och utifrån den utarbeta prioriteringsgrunder för samhällets resurser.

Näringslivet spelar en avgörande roll för samhällets robusthet och försvarsförmåga, när verksamheten i offentlig sektor inte räcker till. Idag utförs samhällsviktig verksamhet som tidigare drevs i offentlig regi i många fall av privata företag. Beslut om näringslivets roll i totalförsvaret måste tas fram så att planeringen kan fortgå på ett tillämdamålsenligt vis.

Trafikverkets redovisning baseras på samma underlag som den myndighetsgemensamma redovisningen. Flera av åtgärdsförslagen är av sådan karaktär att det är svårt att beräkna kostnader utan större föregående utredningsinsatser.

3.2. Prioriterade åtgärder

Trafikverket vill lyfta följande åtgärdsbehov som de högst prioriterade för den fortsatta utvecklingen av det civila försvaret och för det fortsatta arbetet inom den egna myndigheten.

- Ange en övergripande inriktning och ambitionsnivå för det civila försvaret i det kommande försvarspolitiska inriktningsbeslutet.
- Besluta om långsiktiga ekonomiska ramar för civilt försvar.
- Förtydliga ansvarsfördelningen mellan den nationella ledningen, geografiskt områdesansvariga myndigheter och transportmyndigheterna.
- Utveckla och anpassa säkerhetsskydd och informationssäkerhet för att åstadkomma en robust hantering av skyddsvärda uppgifter.
- Anskaffa säkra kommunikationssystem, som bygger på nationella, samordnade lösningar. Behovet är aktuellt både i totalförvarsplaneringen och under höjd beredskap.

3.3. Identifierade åtgärdsbehov

Det förberedande arbetet för att etablera totalförvarsplaneringen har påbörjats. Trafikverket konstaterar att det som nu behövs är beslut om, och preciseringar av, de mål, prioriteringar och behov som framarbetats för det civila försvaret. Detta behöver finnas på plats för att transportmyndigheterna ska kunna genomföra en sammanhållen totalförvarsplanering.

För att få effekt i arbetet med höjd beredskap krävs att arbetet integreras i Trafikverks organisation och processer. Detta innebär utvecklingsinsatser och nysatser, både

på nationell och på regional nivå inom myndigheten. Målet är att totalförvarsplaneringen blir en integrerad del av myndighetens arbete, med en sammanhållen planering för transportområdet.

Åtgärdsbehoven är indelade i två områden; tidskritiska och långsiktiga. De tidskritiska åtgärderna bör genomföras omgående. De mer långsiktiga systemövergripande åtgärderna berör åtgärder där systemändringar behövs för att beredskapsplaneringen ska nå en större samlad effekt i samhället.

3.4. Långsiktiga systemövergripande åtgärder

3.4.1. Tydligare ansvarsfördelning mellan myndigheter inom transportområdet

Trafikverkets ansvar att samordna och utveckla

Sedan den 1 augusti 2017 har Trafikverket enligt förordningen (2010:185) med instruktion till Trafikverket i uppgift att, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.

Beslutet föregicks av en utredning som genomfördes av transportmyndigheterna gemensamt. Den visade på en rad brister i ansvarsfördelningen mot bakgrund av att det för transportsektorn bland annat saknades en myndighet med ansvar för en samlad och övergripande planering för krisberedskap och det civila försvaret. I arbetet föreslogs att Trafikverket skulle ges detta samlade ansvar.

Den uppgift som Trafikverket nu har i sin instruktion möter i stora delar upp mot det behov som beskrivs av transportmyndigheterna, gällande samordning av planeringen för krisberedskap och planering inför höjd beredskap. Trafikverket anser dock att frågan om ansvar under höjd beredskap inte omfattas. Regeringen behöver besluta hur totalförvarsaktörer ska samverka under höjd beredskap. Trafikverket anser att ett för totalförsvaret systemövergripande beslut behövs så att likvärdighet i planering och hantering för samtliga samhällssektorer inom totalförsvaret omfattas. Samtidigt behöver det geografiska områdesansvaret och ett återinfört sektorsansvar kunna verka ömsesidigt förstärkande.

Samverkan bygger på ömsesidighet och gemensam förståelse. Ansvaret att samverka inom transportområdet är gemensamt för transportmyndigheterna. Därför anser Trafikverket att det uppdrag som Trafikverket har att *utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet* behöver återspeglas med ett samverkansansvar för övriga transportmyndigheter.

Åtgärdsbehov

- Ledningsstrukturen inom det civila försvaret på central myndighetsnivå behöver förtydligas och stärkas.
- Transportmyndigheternas ömsesidiga ansvar och uppgifter inom ramen för beredskapsplaneringen behöver förtydligas. Därför anser Trafikverket att det uppdrag som Trafikverket har att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet behöver återspeglas med ett samverkansansvar för övriga transportmyndigheter.
- Regeringen behöver besluta hur totalförvarsaktörer ska samverka under höjd beredskap. Trafikverket anser att ett systemövergripande beslut behövs så att alla samhällssektorer inom totalförsvaret omfattas.

3.4.2. Beredskapsplaneringen bör integreras i nationell transportplan

Planering för höjd beredskap är en ny uppgift för Trafikverket. Trafikverket kan konstatera att redan genomförda åtgärder och pågående arbete för att stärka robustheten i systemet även bidrar till totalförsvaret och förmågan att hantera fredstida samhällsstörningar. Att planera för en situation där en kvalificerad motståndare systematiskt angriper utvalda delar av infrastrukturen inom ramen för ett väpnat angrepp eller i det dolda, ställer dock nya krav på Trafikverkets planering. Det påverkar också de anpassningar som krävs av anläggningen och myndighetens förvaltning.

Åtgärder av beredskapskaraktär är redan idag en del i den nationella transportplanen¹, men har inte en tydlig omfattning och integrering med övriga områden vad gäller innehåll eller ambitionsnivå. För ett prioriterat område som är i en uppbyggnadsfas finns fördelar med att ett särskilt anslag vid tilldelning av medel. Precis som varit fallet för andra utvecklingsområden inom planeringen, så som trafiksäkerhet varit tidigare och som miljöhänsyn är idag, behövs det därför ett särskilt anslag för att tydliggöra statens ambitionsnivå för den förmågeutveckling som Trafikverket ska åstadkomma. På sikt bör anslaget bli en integrerad del i den ordinarie anslagsstrukturen för myndigheten.

Beredskapsplanering för transportsektorn behöver även omfatta planering för mottagande av internationellt civilt och militärt stöd till Sverige, så kallat värdlandsstöd. Detta arbete behöver samordnas mellan flera aktörer både på regional

¹ Den nationella planen innehåller bland annat större investeringsåtgärder (över 100 mnkr) för järnväg, väg och sjöfart och vidmakthållandeåtgärder för väg och järnväg samt trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur (investeringar under 100 mnkr).

och på nationell nivå, eftersom förberedelser för att kunna ta emot värdlandsstöd kan påverka planeringen av transportinfrastrukturen.

Planeringsprocesserna för försvarsbeslut och processen för den nationella transportplanen i dagsläget inte tidsmässigt synkroniserade, vilket försvårar nödvändiga och aktuella ändringsbehov i utförandet.

Åtgärdsbehov

- Regeringen bör fastslå en ekonomisk ram för beredskapsplanering och efterföljande åtgärder.
- Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en modell för att integrera planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap samt höjd beredskap i samma process som övrig långsiktig planering för transportområdet.
- Regeringen bör utreda möjligheten att anpassa planeringsprocesserna för försvarsbeslut och nationell transportplan så att de blir tidsmässigt synkroniserade.

3.4.3. Prioritering mellan transportbehov på nationell nivå

Målet med beredskapsplaneringen inom transportområdet är att säkerställa de gods- och persontransporter som är nödvändiga för att möta målen för det civila försvaret inom ramen för totalförsvaret. I Trafikverkets ansvar ligger att genomföra övergripande planering och samordning inom transportområdet, över hela hotskalan.

Vad gäller prioriteringar av transporter under höjd beredskap är koordinering mellan olika samhällssektorer transportbehov viktig. Det saknas idag prioriteringsgrunder i planeringsinriktningen gällande exempelvis varor. Det saknas också ett stöd i hur prioritering ska ske i förhållande till det civila försvarets tre mål.²

Förmåga att prioritera har en nationell dimension där nationella, regionala och lokala myndigheter, samt näringslivet är beroende av varandra och där privata aktörer till stor del bedriver samhällsviktig verksamhet på och i anslutning till transportinfrastrukturen. I så väl planeringsarbetet som vid samhällsstörningar har det blivit tydligt att funktionalitet i infrastruktur, och prioritering av gods- och persontrafik, behöver hanteras i samverkan. Ansvarsfördelningen för leveranser inom dessa två områden är fördelade på flera aktörer.

En tydlig och sammanhållen rättslig grund för prioritering av transporter saknas, även om delar kan återfinnas i krigshandelslagen, förfogandelagen och kravet på enskilda näringsidkare att delta i totalförvarsplaneringen. Avsaknaden av en sammanhållen rättslig grund skapar osäkerhet speciellt när samhällets resurser kan behöva prioriteras och krigshandelslagen och förfogandelagen inte är aktiverade.

² Värna civilbefolkningen, Säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna, Bidra till Försvarsmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld.

Vid prioriteringar av transporter är det avgörande att ha vetskap om vad som finns i varje transportörs last, oaktat trafikslag och lastbärare, samt om det rör sig om gods eller persontrafik. Dessa uppgifter finns i mycket liten omfattning hos myndigheter idag, utan hanteras av marknaden. Trafikverket kontrollerar inte heller några egna transportresurser och ser därför svårigheter med att vid en samhällsstörning eller vid höjd beredskap kunna överta logistikföretagens eller transportörens resurser och arbetsuppgifter. Trafikverket har en begränsad möjlighet att prioritera hur transportsystemet, inklusive omlastningsnoder ska användas.

Åtgärdsbehov

- MSB bör utifrån sitt samordningsuppdrag inom det civila försvaret, ges en central roll i att sammanställa samhällets samlade transportbehov och ta fram övergripande anvisningar för prioriteringar.

3.4.4. Regionala kollektivtrafikmyndigheters beredskapsplanering

Vid storskalig evakuering finns stora behov av transportkapacitet. I detta sammanhang har kollektivtrafikmyndigheternas resurser stor betydelse. Planeringen av resurserna ställer krav på samordning mellan geografiskt områdesansvariga myndigheter och andra aktörer, både vid planering och hantering.

Regionerna och kommunerna ansvarar för beredskapsplanering rörande den upphandlade kollektivtrafiktrafiken enligt lagen (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap. I dag finns inget samlat ansvarsutövande gällande beredskapsfrågor inom den upphandlade kollektivtrafiken.

I dag är statens möjlighet att påverka utformningen av den upphandlade kollektivtrafiken liten. Det finns ingen central förvaltningsmyndighet som har det samlade planeringsansvaret och därmed saknar transportmyndigheterna möjlighet att driva, följa upp och analysera frågor rörande den offentligt upphandlade regionala kollektivtrafikens förmåga inom krisberedskap och höjd beredskap. Trafikverket anser att kollektivtrafikmyndigheterna ska ha detta ansvar, inom ramen för totalförsvaret.

Åtgärdsbehov

- Regeringen bör tydliggöra kollektivtrafikmyndigheternas ansvar för den upphandlade kollektivtrafiken vid höjd beredskap.

- Kollektivtrafikmyndigheterna bör inom ramen för detta ansvar samråda med Trafikverket gällande behov av transportinfrastruktur för sin förmåga gällande evakuering vid samhällsstörningar och höjd beredskap.

3.4.5. Förmåga att bedriva viss tågtrafik under mycket störda förhållanden

Järnvägens styrka och fördel är att transportera stora volymer över längre avstånd. Under höjd beredskap skulle det exempelvis kunna röra sig om militära förbandstransporter, omfördelningstransporter inom sjukvården samt drivmedels- och förnödenhetstransporter. Under mycket störda förhållanden kommer dock transporter i huvudsak ske på vägnätet. Detta på grund av att störningar och avbrott i el- och telekommunikation kraftigt försvårar järnvägstrafik.

För att kunna nyttja järnvägen under sådana förhållanden som kan antas råda vid höjd beredskap kommer helt andra driftsformer än de som gäller under fredstida förhållanden att krävas. Det förutsätter i förväg framtagna metoder och procedurer samt tekniska anpassningar på i förväg utpekade punkter i järnvägsanläggningen. För att säkerställa förmågan att verka under dessa förhållanden kommer det att krävas omfattande insatser i form av löpande utbildning och övning för samtliga aktörer inom järnvägen. Trafikverket bör leda utvecklingsarbetet av förmågan att kunna hantera vitala processer via manuella rutiner. Driftformen skulle även innebära andra åtgärder kopplat till exempelvis eldriftledning och alternativa sambandsmedel.

Åtgärdsbehov

- Transportstyrelsen och Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda behovet av ny eller förändrad lagstiftning gällande alternativa driftformer för järnvägstrafik.
- Trafikverket bör ges i uppdrag att analysera järnvägssektorns behov av förmågor, såsom exempelvis förändringar i järnvägsinfrastrukturen och alternativa driftformer.

3.5. Tidskritiska åtgärdsbehov

3.5.1. Informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd

Informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd är en förutsättning för ett fortsatt utvecklingsarbete inom totalförsvarsplaneringen. Tillsammans är de avgörande för att en rad åtgärder ska kunna genomföras utan att Sveriges skyddsvärden röjs. Digitaliseringen gör administrativa IT-miljöer allt mer nåbara och sammankopplade med omgivningen. Andra aktörer ska, enligt visionen med öppen data, kunna skapa innovativa digitala lösningar med Trafikverkets information. De möjligheter detta skapar behöver balanseras med betydande krav på säkra system.

De åtgärdsbehov som Trafikverket identifierat tar sin utgångspunkt i den informations- och cybersäkerhetshandlingsplan för åren 2019-2022 som MSB, Försvarets radioanstalt (FRA), Försvarets materielverk (FMV), Försvarmakten, Post- och telestyrelsen (PTS), Polismyndigheten och Säkerhetspolisen tagit fram.

Åtgärdsbehov

- MSB bör utifrån sitt samordningsuppdrag inom det civila försvaret, sammanställa krav för myndighetsgemensamma lösningar inom informationssäkerhet och säkra kommunikationer.
- Regeringen behöver besluta om hur säkra kommunikationslösningar för ledning och samverkan mellan samhällsviktiga aktörer ska tillgängliggöras.

Kostnadsuppskattning

Vid en *hög* ambitionsnivå har Trafikverket en robust förmåga att under en allvarlig störning bedriva ledning, samhällskommunikation, trafikledning och trafikinformation samt annan operativ verksamhet. Vid en *god* ambitionsnivå är denna förmåga reducerad. För båda nivåerna krävs stora förändringar av IT-arkitektur och IT-infrastruktur, om än något mindre för ambitionsnivå god. Endast de kostnader och åtgärder som relaterar till förbättrad teknik, organisation, dokumentation och arbetssätt ingår i kostnadsuppskattningen. Kostnaderna härrör huvudsakligen från de satsningar på en separerad IT-infrastruktur som skulle krävas för att operativa IT-miljöer ska kunna skyddas från de administrativa IT-miljöerna. Kostnader drivs också av en minskad samlokalisering av IT-infrastrukturen och ökad redundans för att höja motståndskraften mot cybertekniska hot.

- För en *hög* ambitionsnivå inom informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd, bedömer Trafikverket att cirka 1300 miljoner kronor/år.
- För en *god* ambitionsnivå inom informationssäkerhet, säkra kommunikationer och säkerhetsskydd bedömer Trafikverket att drygt 600 miljoner kronor/år.

3.5.2. Säkerhetsklassificering och skydd av kritisk anläggning

Trafikverket är en nationell myndighet med ett stort antal byggnader och anläggningar. På grund av en ökad hotbild i samhället, där gapet mellan hot och skydd växer, är det viktigt att Trafikverket har kunskap om kritiska anläggningsdelar där avbrott skulle få allvarliga konsekvenser.

Trafikverket konstaterade för några år sedan att det saknas ett systematiskt och riskbaserat arbete avseende bedömning av skyddsbehov mot exempelvis kriminalitet, obehörigt tillträde, sabotage och andra brott som kan orsaka stor skada. Med anledning av detta påbörjade Trafikverket, projektet *Säkerhetsklassificering av anläggning*, som avslutades vid årsskiftet 2019-2020. Syftet var att ta fram en metodik för hur olika anläggningsdelars betydelse för väg- och järnvägssystemet ska bedömas, för att sedan kunna identifiera vilket skydd dessa behöver.

Kunskapen om kritiska anläggningsdelar, kan även användas vid planering och prioritering av robusthetshöjande åtgärder i infrastrukturen, till exempel förstärkning av broars bärighet. Den kan även användas för prioritering av underhållsåtgärder för att säkerställa funktionaliteten i kritiska anläggningar.

Kostnadsuppskattning

Det är angeläget att Trafikverket kan hålla en hög takt avseende skydd av kritisk anläggning då behoven ställs i relation till det förändrade omvärldsläget och därmed en förändrad hotbild.

- För en god ambitionsnivå avseende säkerhetsklassificering och skydd av kritisk anläggning bedömer Trafikverket att cirka 900 miljoner kronor behöver skjutas till över en 12-årsperiod.

3.5.3. Skyddade trafikcentraler

I regeringens nationella säkerhetsstrategi tydliggörs att upprätthållande av fungerande väg- och järnvägstrafik är kritiskt för samhällets funktionalitet. I den pågående uppbyggnaden av totalförsvaret har trafikcentralerna därför en viktig funktion att fylla. För att kunna möta både den nuvarande och en framtida ökad hotbild i samhället, samt för att reducera risken för störningar i väg- och järnvägstrafiken, anger regeringen att byggnaderna där trafikledning sker bör ha ett högre säkerhetsskydd.³

Trafikledningen av statens vägar och järnvägar utgör en samhällskritisk funktion och skyddet mot sabotage, spioneri och terrorism riktad mot denna verksamhet behöver stärkas. En god ambitionsnivå inkluderar ett upprättat, alternativt utökat områdesskydd, skalskydd, samt inre zonskydd. Vidare behöver kamerabevakning, inpasseringssystem, nyttjande av skyddsvakter samt eventuellt inrättande av krisledningsrum på utpekade trafikledningscentraler genomföras.

Kostnadsuppskattning

- För en god ambitionsnivå avseende skyddade trafikcentraler bedömer Trafikverket att cirka 1000 miljoner kronor behöver skjutas till över en 12-årsperiod.

³ Budgetproposition för 2018, (2018/19:1)

3.5.4. Skydd för ledningsplatser, kontorslokaler och personal

Arbetet med beredskapsplanering, utveckling och förvaltning, sker till största del i Trafikverkets kontorslokaler över landet. Därför behöver även skyddet för dessa ses över för att de krav som gråzon och höjd beredskap ställer ska kunna mötas.

Trafikverket arbetar redan idag med att vidta både långsiktiga och kortsiktiga åtgärder för att stärka det fysiska skyddet i och omkring Trafikverkets kontorslokaler. Kortsiktigt inventeras verksamhetens behov och säkerhetshöjande åtgärder sätts in. Långsiktigt tas styrande dokument fram som anger en mininivå för det fysiska skyddet. De styrande dokumenten reglerar allt från inpasseringsrutiner och besökshantering till utformning av dedikerade arbetsytor för hantering av säkerhetsskyddsklassad information. De styrande dokumenten sätter ramarna vid kommande nyetableringar eller ombyggnationer i befintliga kontorslokaler.

Detta arbete behöver dock en ambitionsnivåhöjning och finansiering för att möta hotnivån för höjd beredskap. Då Trafikverket är en nationell myndighet med regional och lokal närvaro, behövs detta skydd på en rad olika platser över hela landet.

Arbetet för att öka skyddet för ledningsplatser, kontorslokaler och personal inkluderar en inventering av skyddsbehov, samt åtgärder såsom exempelvis upprättande av, alternativt utökat områdesskydd, skalskydd, samt i en del fall ett inre zonskydd. Det skulle även kunna inkludera kamerabevakning, inpasseringssystem, samt anlitande av skyddsvakter. Ledningsplatserna och en del kontorslokaler behöver också utrustas med sambands- och kommunikationsutrustning som möter de krav på signalskydd och robusthet som ställs för höjd beredskap.

Arbetet behöver även omfatta alternativa eller rörliga ledningsplatser, som i sig behöver planeras, anskaffas och förvaltas. Detta kommer att kräva utredning och innebära ökade kostnader både under en utvecklingsfas och i en förvaltningsfas. Trafikverket anser att det behöver finnas nationell samordning gällande planering och nyttjande av sådana anläggningar.

Kostnadsuppskattning

- För en god ambitionsnivå avseende ett ökat skydd för ledningsplatser, kontorslokaler och personal bedömer Trafikverket att cirka 210 miljoner kronor behöver skjutas till över en 12-årsperiod.⁴

3.6. Beredskapsresurser

3.6.1. Tillgång till förstärkningsresurser

Trafikverket förfogar idag över en relativt stor mängd förstärkningsresurser, exempelvis bromateriel och reservfärjor. I händelse av samhällsstörning eller höjd

⁴ Kostnadsuppskattningen innefattar inte alternativa eller rörliga ledningsplatser.

beredskap, kan färjor rekvireras för att assistera både person- och fordonstransporter och för att säkerställa en sammanhållen infrastruktur.

Vid ett större haveri på en färjeled har Trafikverket möjlighet att omfördela fartygsresurser mellan lederna enligt en i förväg definierad kontinuitetsplan. Trafikverket förfogar över beredskapsmateriel i form av flytande pontoner, samt drivenheter till dessa. I de händelser en färjeled behöver etableras där färjelägen saknas, finns möjlighet att konstruera och etablera tillfälliga färjelägen för att möjliggöra angöring med frigående färja.

Trafikverket behöver i ett längre perspektiv väga in behovet för totalförsvaret vid anskaffning av färjor, samt reservmaterial. En ökad samordning med Försvarsmakten gällande anskaffning och samnyttjande av ny materiel förmodas minska de sammantagna kostnaderna. Det finns även behov av att utveckla och bygga upp specialistkompetens såsom t.ex. montageledare.

3.6.2. Nybyggnations-, reparations- och röjningsberedskap

Nybyggnations-, reparations- och röjningsberedskap är avgörande delar i uppbyggnaden av Trafikverkets förmåga att vid samhällsstörningar och höjd beredskap kunna reparera och vidmakthålla en fungerande transportinfrastruktur. Detta arbete behöver utgå från de krav som totalförsvaret har beträffande en funktionell och redundant infrastruktur för transporter och behöver göras tillsammans med Trafikverkets entreprenörer. Den förmåga som måste utvecklas hos entreprenörer, såsom krigsmässiga reparationer och en anpassning av tillfällig anläggningsstandard, kommer att ge en ökad kostnad i de avtal vi har idag.

Idag upphandlas väg- och järnvägsarbeten med stöd av lagen (2016:1145) om offentlig upphandling. Detta innebär en avtalslängd på 4-7 år inom olika entreprenadgrenar, varav en del med helt eller delvis utländska intressen och ägare. Detta försvårar en långsiktig och väl fungerande beredskapsplanering.

Trafikverket vill lyfta fram Försvarsberedningen slutsats om att samhället är beroende av de varor och tjänster som näringslivet tillhandahåller. Näringslivet är av avgörande betydelse för leveranser inom totalförsvaret. Det finns i dag inga tydliga krav på näringslivsaktörer avseende medverkan, förmåga eller beredskap under samhällsstörning. Däremot finns det krav kopplat till höjd beredskap, exempelvis förfogandelagen (1978:262). Medverkan från näringslivet sker på frivillig basis, men det saknas bindande åtaganden och incitament för deltagande. Beslut om hur näringslivet ska kunna ta en aktiv och långsiktig del i totalförsvaret behöver fattas.

Bevakningsansvariga myndigheter ska också planera hur egendom som huvudsakligen används inom myndighetens verksamhetsområde ska undanföras, alternativt förstöras. Försvarsmakten ska efter hörande av berörda myndigheter planlägga förstöring av fasta installationer som huvudsakligen används för transportområdet. Detta är en förmåga som inte finns på Trafikverket idag och som måste etableras. För att bygga förmågan krävs bland annat samverkan, utbildningsinsatser och anskaffning av materiel.

Trafikverket har till uppgift att samordna och föreslå uttag för hela det civila försvaret, som Försvarsmakten i sin tur beslutar om. Myndigheter med behov av att säkerställa tillgång på fordon ska anmäla sitt behov av spårbundna och andra fordon till Trafikverket. Trafikverket behöver utveckla former och rutiner för detta uppdrag och anskaffa IT-stöd.

Åtgärdsbehov

- Lagstiftning inom området behöver ses över för att möjliggöra längre avtalsformer i syfte att kunna kräva ställa förmågor såsom uthållighet och säker materielförsörjning.
- Utred vad som krävs för att återetablera förmågan till undanförsel och förstöring.

Beslut i detta ärende har fattats av Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit beredskapsplanerare Emil Fastén, avdelningen för samhällsskydd och beredskap, verksamhetsområde Planering. I den slutliga handläggningen har Minna Nyman, avdelningschef för samhällsskydd och beredskap deltagit. Samråd har skett med Stefan Engdahl, chef för verksamhetsområde Planering.



Postadress: Röda vägen 1, 78170 Borlänge.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se