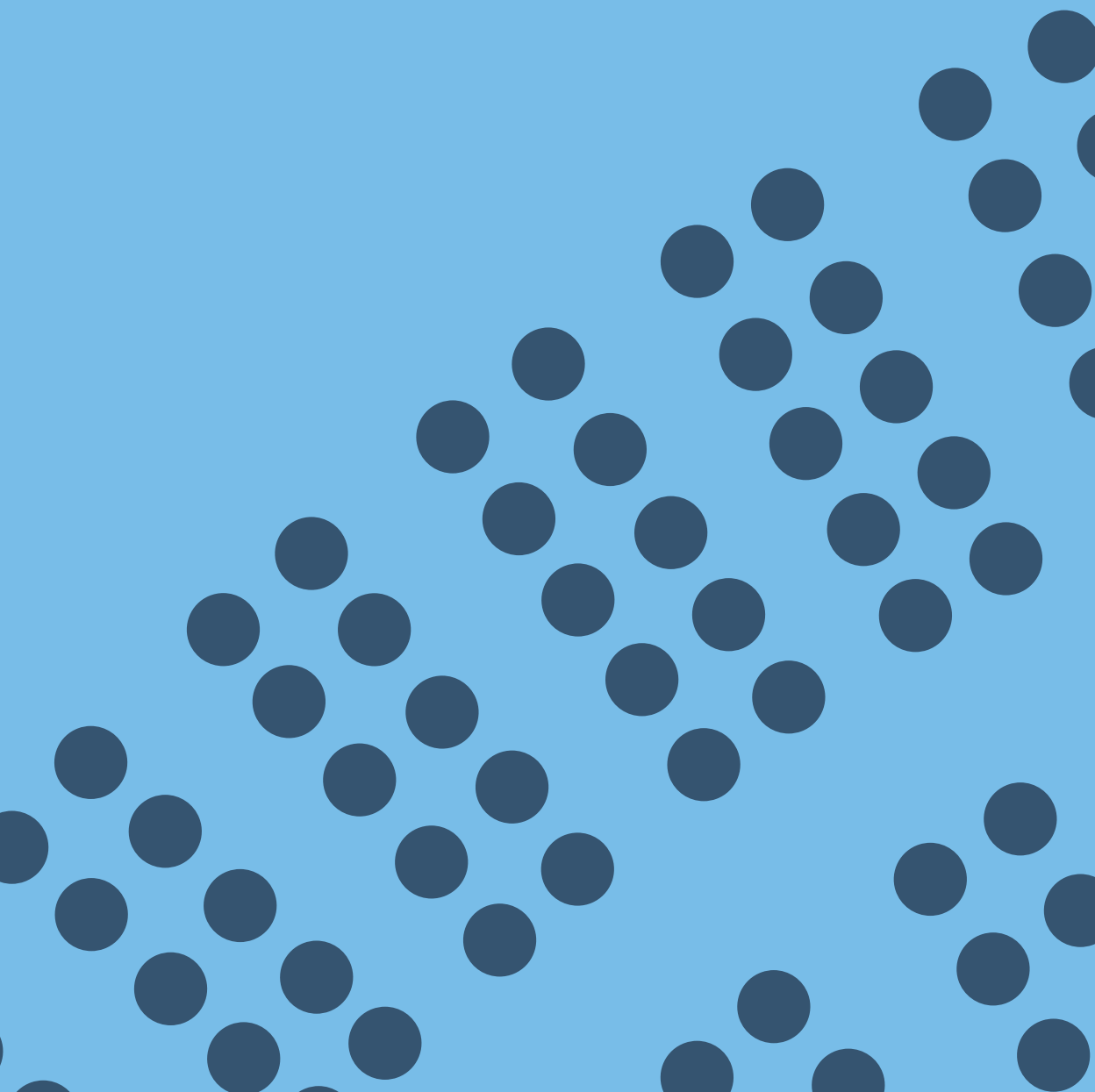


Offentligt sammanträde om det civila försvaret och transporter



Offentligt sammanträde om det civila försvaret och transporter

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-7915-131-7(tryck)
ISBN 978-91-7915-132-4 (pdf)
Tryck: Riksdagstryckeriet, Stockholm 2025

Förord

Transportinfrastruktur och transporter är mycket viktiga för samhällets beredskap och för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Fungerande civila transporter är en förutsättning för Försvarsmaktens och allierades mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Likaså utgör väl fungerande transporter en förutsättning för det civila försvaret under alla beredskapsnivåer, bl.a. för att klara samhällets försörjningsberedskap och förflyttning av människor. Mot denna bakgrund anordnade trafikutskottet ett offentligt sammanträde på området den 13 mars 2025.

Vid det offentliga sammanträdet medverkade

- Mikael Frisell, generaldirektör, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Mikael Granholm, generaldirektör, Försvarsmakten
- Roberto Maiorana, generaldirektör, Trafikverket
- Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör, Transportstyrelsen
- Joel Smith, stf. generaldirektör, Sjöfartsverket
- Ann Persson Grivas, generaldirektör, Luftfartsverket
- Tomas Arvidsson, ordförande BT POS Land, Transportindustriförbundet
- Selda Taner, strateg inom krisberedskap och civilt försvar, Sveriges Kommuner och Regioner
- Annarella Löfblad, branschexpert inom hållbarhet, tillgänglighet, trygghet, säkerhet, beredskap, Svensk Kollektivtrafik
- Lina Lagerroth, näringspolitisk expert, Tågföretagen
- Anders Hermansson, verkställande direktör, Svensk Sjöfart
- Ulric Långberg, samhällspolitisk chef, Sveriges Åkeriföretag
- Peter Larsson, verkställande direktör, Svenska Regionala Flygplatser

Utskottet bedömer att det som framfördes under det offentliga sammanträdet är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Av den orsaken publiceras här en utskrift från sammanträdet.

Innehållsförteckning

Förord 3

Program för trafikutskottets offentliga sammanträde om det civila
försvaret och transporter 5

Uppteckningar från det offentliga sammanträdet..... 7

Bilaga

Bilder från det offentliga sammanträdet 50

Program för trafikutskottets offentliga sammanträde om det civila försvaret och transporter

Datum och tid: Torsdagen den 13 mars 2025 kl. 8.45–12.00

Plats: Riksdagens förstakammarsal

- 8.45–8.50 *Inledning*
Ulrika Heie (C), trafikutskottets ordförande
- 8.50–9.10 *Översikt av arbetet med det civila försvaret*
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Mikael Frisell, generaldirektör

Försvarsmakten
Mikael Granholm, generaldirektör
- 9.10–10.00 *Arbetet på myndigheter inom beredskapssektor transporter*
Trafikverket
Roberto Maiorana, generaldirektör

Transportstyrelsen
Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör

Sjöfartsverket
Joel Smith, stf. generaldirektör

Luftfartsverket
Ann Persson Grivas, generaldirektör

Beredskapssektor transporter privat-offentlig samverkan (BT POS)
Tomas Arvidsson, Transportindustriförbundet, ordförande
BT POS Land
- 10.05–10.30 *Paus*
- 10.30–11.00 *Kortare inlägg från representanter för transportbranschen*
Sveriges Kommuner och Regioner
Selda Taner, strateg inom krisberedskap och civilt försvar

Svensk Kollektivtrafik
Annarella Löfblad, branschexpert inom hållbarhet, tillgänglighet, trygghet, säkerhet, beredskap

Tåg företagen

Lina Lagerroth, näringspolitisk expert

Svensk Sjöfart

Anders Hermansson, verkställande direktör

Sveriges Åkeriföretag

Ulric Långberg, samhällspolitisk chef

Svenska Regionala Flygplatser

Peter Larsson, verkställande direktör

11.00–11.55 *Frågestund*

11.55–12.00 *Avslutning*

Thomas Morell (SD), trafikutskottets vice ordförande

Uppteckningar från det offentliga sammanträdet

Ordföranden: Klockan är 8.45, och det är dags för mig att förklara trafikutskottets öppna sammanträde för öppnat.

Jag hoppas att vi ska få god möjlighet att få en bred palett av beskrivningar av det område som vi har som tema för den här dagen. Det finns dock många andra frågor som dockar i dessa frågor, så jag hoppas att vi också framöver får möjlighet att på olika sätt fortsätta det samtal och det kunskapsutbyte som vi startar här i dag.

Dagen är upplagd så att vi kommer att ha ett antal dragningar, och därefter blir det en kaffepaus. Sedan är det ytterligare ett antal dragningar, och därefter blir det en frågestund för ledamöterna innan vi skiljs åt klockan 12.

Vi håller alltså ett offentligt sammanträde om det civila försvaret och transporter, och det gör vi i en tid när vi kan se att den världsordning vi under många decennier sett vara rådande ställs på ända på olika sätt. Vi ser att hoten mot den liberala demokratin ökar i världen. Vi ser att alla människors lika rätt och värde på olika sätt ifrågasätts.

Det är otroligt viktigt att kommunikationer och transporter fungerar i ett samhälle; det blir själva blodomloppet. I det väldigt allvarliga, bekymmersamma säkerhetspolitiska läge som vi befinner oss i – om ni lyssnade på Ekot i dag på morgonen hörde ni oroande signaler – är det viktigt att vi stärker vårt totalförsvaret, där det civila försvaret ju är en otroligt viktig del.

Jag vill inledningsvis också säga att tiden då är en väldigt avgörande faktor. Det råder inte alldeles normala förhållanden som vi har vant oss vid att se dem, utan det är mycket som pockar på och som gör att vi kanske måste tänka på ett annat sätt. Vi måste skynda på våra processer, och därför tänker jag att det är viktigt att vi i dag lyfter upp de olika processer som är igång och som vi arbetar med och tittar på hur man kan utveckla dem tillsammans. Jag hoppas att alla ni som är med vid dagens sammanträde känner att ni har olika, viktiga roller framöver och att vi tillsammans skapar bästa möjliga förutsättningar för detta.

Det civila försvaret, med fungerande transporter, är en absolut förutsättning på alla beredskapsnivåer. Vi behöver klara vår försörjningsberedskap och försörjningsförmåga, och vi behöver förflytta människor och varor. Det är detta vi ska lyfta upp på bordet i dag och titta på de utmaningar som ligger framför oss.

Jag kan ta ett väldigt enkelt, nära exempel. Nu är det vår och det blir vårbruk, och i höst blir det så småningom skörd. Hur ska vi klara transporter av för oss viktiga livsmedel för att säkerställa att vi har möjlighet att klara oss själva under ett par veckors tid? Kommunikationen och transporterna av både gods och människor är otroligt centrala.

Därför vill jag än en gång säga hjärtligt välkomna hit! Jag ser verkligen fram emot den här möjligheten att diskutera ett antal aspekter kopplade till det civila försvaret och transporter.

Mikael Frisell, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB): Utskottsordförande, ledamöter och åhörare! Det känns jätteviktigt för mig att vara här i dag och få möjlighet att prata om det övergripande läget i det civila försvaret och vad vi har framför oss. Stort tack för inbjudan!

Jag tänkte inte lägga alltför mycket tid på den senaste tidens händelser i omvärlden, för ni är väl medvetna om läget. Men jag tycker att något behöver sägas.

Den amerikanska administrationens agerande, med ständigt nya utspel tätt följda av nya bud, innebär självklart att ovissheten och osäkerheten om frågor som Ukrainas framtid, Europas och vår säkerhet, Mellanöstern och internationell handel, för att nämna några, har ökat. Vi kan konstatera att det säkerhetspolitiska läget har blivit ännu mer osäkert och komplext.

Jag ska ta tillfället i akt att läsa innantill från Säkerhetspolisens redovisning, årsrapporten om lägesbilden, som kom i tisdags: "Säkerhetsläget är allvarligt och det finns risk för att det kan utvecklas i ytterligare negativ riktning. Konflikter kan bli till ringar på vattnet, de kan färdas i allt snabbare hastighet och vågorna kan träffa även Sverige i takt med att konflikterna i omvärlden blir fler."

Orden talar för sig själva. Som generaldirektör för MSB har jag bara ett övergripande budskap: Detta innebär inte en förändring av våra uppdrag inom det civila försvaret. Inriktningen kvarstår. Besluten ligger fast. Vi ska stärka totalförsvaret och det civila och militära försvaret skyndsamt – och nu ännu mer skyndsamt. Detta tycker jag att också utskottsordföranden påpekade på ett bra sätt.

Med detta sagt vill jag ändå kommentera två saker när det gäller utvecklingen.

För det första råder det inget tvivel om att Europa i allt högre grad själv behöver stå för sin säkerhet, och vi ser också att EU kliver fram. EU-kommissionen avsätter 800 miljarder euro för investeringar i försvar och säkerhet. Pengarna ska användas både för stöd till Ukraina och för satsningar i vår egen säkerhet. Det innebär en massiv ökning av EU:s försvarsutgifter.

Parallellt pågår inom EU ett arbete med att stärka den civila beredskapen utifrån den före detta finländske presidenten Niinistö's rapport. Jag var själv i mitten av februari nere på ett extrainkallat möte i Bryssel med mina generaldirektörskollegor i Europa för att diskutera EU:s beredskapsstrategi. Under våren kommer den gemensamma beredskapsstrategin att presenteras.

De nordiska och de baltiska länderna driver på hårt i detta arbete. Vi har också stöd från Tyskland, Polen och Rumänien, för att nämna några av dem som är väldigt framåtlutade i det här arbetet.

För det andra behöver, som jag sa, förmågeökningen i det svenska totalförsvaret, inte minst det civila försvaret, ske ännu mer skyndsamt än vad vi har pratat om tidigare. Det är glädjande att regeringen har aviserat att det kommer att komma ytterligare resurser. Inför Natotoppmötet i Haag i juni diskuteras – det vet ni kanske mer än jag om – nivåer på 3–5 procent av bnp. Statsministern har också uttryckt att det eventuellt kan bli ett nytt försvarsbeslut. Jag uppfattar också att det finns en bred politisk enighet om detta. Mer pengar till det civila försvaret är verkligen välkommet. Det tror jag att mina övriga kollegor i det civila försvaret också kommer att ge uttryck för.

I det civila försvaret vet vi vad vi ska göra. Vi behöver prioritera det som ger effekt snabbt ännu hårdare. Vi behöver fortsätta stärka samarbetet med våra nordiska grannar. Vi behöver stärka samarbetet med det militära försvaret, och vi behöver fortsätta öka stödet till Ukraina.

Jag upplever att förutsättningarna för en skyndsam utveckling finns på plats. Vi har totalförsvarsbeslutet för 2025–2030. Vi har regeringens inriktningsbeslut om totalförsvaret, det militära försvaret och det civila försvaret. Det är tydligt och riktar in vårt arbete. Vi har fått resurser till det civila försvaret. I år är det ett tillskott på 2 miljarder, vilket betyder sammanlagt 8,5 miljarder. Från 2028 omfattar den civila planeringsramen 15 miljarder årligen. Som jag sa tidigare är det troligt att det blir ytterligare satsningar framöver.

I detta sammanhang vill jag också lyfta fram MSB:s samlade förmågebedomning av det civila försvaret, som jag själv redovisade för ministern för civilt försvar den 25 februari. Den visar på en tydlig och stark utveckling av det civila försvaret under 2024. En jämförelse mellan 2024 och 2023 visar att det civila försvaret har genomfört mer än dubbelt så många förmågestärkande åtgärder under 2024 jämfört med 2023.

Vi ser också ett skifte i planeringen. Nu är det krigets krav som är den dimensionerande planeringsförsättningen. Det är ett ökat fokus på åtgärder som ger effekt ute i verksamheten och inte bara på nationella planeringspapper. Det är mycket bra; det stärker vår motståndskraft. Detta gäller samtliga delar av målet för civilt försvar och i samtliga sektorer, även om utvecklingen har skett i varierande grad.

Detta gäller självklart även transportsektorn. Där går utvecklingen framåt, och det sker en begränsad förmågeutveckling i rätt riktning. Samtidigt vet vi att hotbilden mot transportsektorn den senaste tiden blivit mer komplex och allvarlig. Såväl Försvarsmakten som Säkerhetspolisen ger allt skarpare budskap om risk för attentat mot kritisk infrastruktur. Transportsektorn är också en av de sex sektorer som är prioriterade av regeringen i budgeten. Från 2028 handlar det, om jag kommer ihåg rätt, om ytterligare 1 ½ miljard kronor årligen.

Jag vet att mycket arbete nu görs och har genomförts, och det kommer vi snart att få höra mer om från mina kollegor. Sammanfattningsvis ser vi en stark utveckling, men vi får inte nöja oss med detta. Det allvarliga läget flåsar oss i nacken. Vi behöver göra mer, och det ska vi göra.

Jag vill passa på att lyfta tre områden som jag ser som helt avgörande för att vi ska lyckas.

För det första behöver vi göra detta tillsammans inom det civila försvaret och tillsammans med det militära försvaret. Det civila försvaret består av många aktörer, såväl offentliga som privata, och vi behöver agera tillsammans. Hela det civila försvaret behöver arbeta mot gemensamma mål och med åtgärder som ger snabb effekt och stöder förmågehöjningen ute i verksamheten. Såväl Forsvarsberedningen som regeringen har konstaterat att det också finns ett behov av att samla, leda och utveckla arbetet för att få till en effektiv, snabb upprustning och en samordnad utveckling.

Utifrån detta har MSB en nyckelroll. Regeringen har pekat ut MSB som en toppnod i det civila försvaret, och jag vill understryka att det är med stor ödmjukhet och respekt vi nu tar oss an och förbereder oss för den uppgiften. Vi kan bara lyckas om vi jobbar tillsammans.

I försvarsbeslutet konstateras att det är det militära och det civila försvaret som tillsammans ger ett starkt avskräckande totalförsvaret. Forsvarsmakten och MSB har i uppdrag att främja och utveckla en samordnad planering inom totalförsvaret och ta fram gemensamma utgångspunkter som stöd för beredskapsmyndigheternas planering. Stödet ska komplettera och konkretisera regeringens inriktande planeringsföresättningar. Detta arbete pågår – vi ska vara klara i september. Inriktningen är också att det ska vara ett öppet underlag som samtliga aktörer i totalförsvaret kan nyttja.

För det andra krävs ett aktivt och modigt ledarskap. Jag ser det så här: Vi behöver vara proaktiva och våga, inte vänta eller peka på någon annan. Vi behöver vara handlingskraftiga och bygga system som uppmuntrar till initiativ, med tydliga mål. Det handlar om att våga ta initiativ, lösa problem och driva saker framåt i stället för att tveka eller fastna i passivitet. Viljan att göra rätt behöver vara större än rädslan för att göra fel. Jag är väldigt stolt över att hela det civila försvaret har anammat den approachen. Detta är helt centralt för att vi ska få en snabb förmågeutveckling; det kräver denna kulturförändring och detta förändrade mindset.

Ni vet att 53 beredskapsmyndigheter i regleringsbrevet har fått i uppdrag att stärka vår proaktivitet och handlingskraft. En av dessa är självklart MSB, och vi har även fått i uppgift att stötta övriga myndigheter i detta arbete. Det arbetet har också påbörjats.

Mitt tredje och sista område, helt kort, är försörjningsberedskap eftersom det är en central fråga och transportsektorn är helt avgörande för att säkerställa vårt lands försörjning av varor och tjänster – utan transporter, ingen försörjning.

I Regeringskansliet pågår arbetet med att bygga upp en struktur, en modell, för försörjningsberedskapen. Där förväntas MSB få ansvar för den nationella samordningen av försörjningsberedskapen, vilket vi nu självklart förbereder. Vårt fokus ligger inte minst på att inkludera näringslivet och få till ett strukturerat, nära och konkret samarbete. Detta är helt avgörande om vi ska lyckas.

Avslutningsvis: Ett starkt civilt försvar bygger på att samhället fungerar i vardagen. Finansieringen av det civila försvaret handlar dock om att hantera konsekvenserna av ett väpnat angrepp och krig, inte om att kompensera för tidigare underhållsskulder eller andra brister inom samhällsviktig verksamhet. De resurser som kommer till det civila försvaret är en mycket liten del av vår samlade motståndskraft. Vi måste se totalförsvar och planering inför höjd beredskap som en naturlig del av vardagen inom flera verksamhetsområden. Målet måste vara att all samhällsviktig verksamhet och allt beslutsfattande beaktar totalförsvarets krav. För det behöver vi alla kliva fram.

Mikael Granholm, Försvarsmakten: Fru ordförande! Tack för möjligheten att medverka i trafikutskottets öppna sammanträde!

Riksdagsledamöter, generaldirektörer och transportvänner! Vi lever i oroliga tider och behöver ta höjd för att vi kommer att göra det under överskådlig tid.

Sedan den 1 januari är vi inne i den första försvarsbeslutsperioden som allierade. Sedan förra våren är Försvarsmaktens huvuduppgift att försvara Sverige och allierade stater mot väpnat angrepp med utgångspunkt i det kollektiva försvaret inom Nato. Det är totalförsvarets samlade förmåga som utgör den krigsavhållande effekten och, om det värsta händer, vår försvarsförmåga.

Vi har lärt oss och lär oss fortfarande mycket av Ukraina. Men den kanske viktigaste lärdomen är att om samhället fungerar i så stor utsträckning som möjligt, även under höjd beredskap och krig, förblir motståndskraften stor. Det är självklart också viktigt för att vi i Försvarsmakten ska kunna utföra vår huvuduppgift.

Försvarsmakten har dels ett indirekt behov av civilt stöd, dels ett direkt behov av exempelvis det som kommer att diskuteras under dagens sammanträde, transportkapacitet och transportinfrastruktur, men också till exempel drivmedel, läkemedel, livsmedel och en rad andra resurser i samhället.

Det indirekta stödet handlar som sagt om att samhället ska fungera i så stor utsträckning som möjligt. Det direkta stödet omfattar, nu när vi är allierade, inte enbart höjd beredskap och krig. Sverige förväntas delta aktivt i Natos aktiviteter och operationer även i fredstid, i den utsträckning som aktuell situation kräver. Vi ska göra så pass mycket i fredstid och ha så stor reell försvarsförmåga att vi avskräcker en motståndare från att angripa oss militärt. Vi ska helt enkelt göra klart för en motståndare att det är för svårt och för dyrt och tar för lång tid att ge sig på oss militärt. Samtidigt vidtar vi naturligtvis åtgärder för att enskilt och tillsammans med allierade kunna gå till försvar.

När en motståndare värderar vår förmåga ingår de komponenter som är avgörande för totalförsvaret. Där utgör transportkapacitet och transportinfrastruktur en mycket viktig del.

En nyckel till framgång, för att koppla till det som generaldirektören för MSB nyss anförde, är att ta sin utgångspunkt i att det civila försvaret är hela samhället. De resurser som finns i kommuner, regioner, näringsliv och andra

statliga myndigheter är mycket större än de resurser som finns i det militära försvaret. Dessa resurser kan ge en stark motståndskraft om totalförsvarsperspektivet har funnits med vid planering och beslutsfattande i alla de verksamheterna. Detta gäller inte minst transportinfrastrukturen och planeringen av den.

Ett annat område som berör hela samhället, inklusive transportsektorn, är värdlandsstöd. Nato definierar värdlandsstöd som det civila och militära stöd som ges i fred, kriser och konflikter från ett värdland till allierade stater och organisationer som uppehåller sig på, verkar från eller transporterar sig genom värdlandets territorium. Det handlar om stora volymer materiel och många människor som ska kunna transporteras.

Försvarsmakten konkretiserar successivt de militära behoven av stöd i värdlandsstödsarbetet – både våra och våra allierades behov. Det arbete som generaldirektören för MSB nyss nämnde utgör på den övergripande nivån en viktig del i detta.

Avslutningsvis: De kraftfulla steg som tas för att stärka Sveriges försvarsförmåga ökar vår säkerhet och blir en del av Natos samlade förmåga. Viktigast för Försvarsmakten är att fullgöra våra uppgifter här och nu och att växa så att vi blir större, starkare och mer uthålliga.

Förstärkningen av totalförsvaret behöver ske omedelbart och över tid. Totalförsvarsperspektivet bör vara en del av samhällsutvecklingen. Som grund för denna utveckling är väl fungerande och fördjupade samarbeten med aktörer inom de viktigaste samhällsfunktionerna avgörande. Transportområdet är helt centralt för vår samlade förmåga.

Jag tackar för uppmärksamheten och välkomnar sedan under frågestunden frågor till mig och till Stig-Olof Krohné, som är ställföreträdande chef för stödenheten vid Försvarsstaben med ansvar för bland annat militär rörlighet.

Ordföranden: Då har vi haft den inledande delen som handlade om att sätta bilden när det gäller det civila försvaret. Det är dags att gå över till arbetet på myndigheterna inom beredskapssektorn transporter.

Roberto Maiorana, Trafikverket: Fru ordförande! Tack så mycket, ledamöter och trafikutskottet, för att jag får vara här i dag! Detta är ett viktigt tillfälle att berätta om det arbete som sker.

Sverige står inför utmanande tider – det har vi fått höra inte minst generaldirektörerna för MSB och Försvarsmakten beskriva. Transportsektorns beredskap och samarbete är avgörande för att säkerställa landets motståndskraft och totalförsvaret. Med det nuvarande omvärldsläget och Sveriges Natomedlemskap är det viktigare än någonsin att vi har en robust transportinfrastruktur som stöder både det civila och det militära försvaret.

Svensk infrastruktur och svenska transporter på land, till sjöss och i luften är centrala för att möjliggöra Natos förmåga att verka i Nordeuropa. Militär rörlighet ska ha goda förutsättningar även i fredstid. Natos krav på andra civila

sektorer medför indirekt krav på vår sektor då de är transportberoende. Nato-medlemskapet ställer alltså nya krav även på Trafikverket, bland annat genom att Sverige bidragit till ett militärstrategiskt sammanhängande område som förbinder östliga Europa eller EU och Natoländerna med Atlanten.

Transportsektorn är en grundläggande del av Sveriges totalförsvär. Sverige får aldrig stanna. Det innebär att vårt transportsystem måste vara både robust och flexibelt för att kunna möta alla krav som kan ställas på höjd beredskap i krig. De senaste åren har civil beredskap prioriterats, och detta arbete har integrerats alltmer i Trafikverkets kärnverksamhet. Inriktningen för det civila försvaret under perioden 2025–2030 innefattar både nya mål för totalförsvaret och mål för det civila försvaret. Det Trafikverket gör ska bidra till dessa mål.

Målet för det civila försvaret ska vara att ha förmågan att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt. Målen ska bidra till det militära försvarets förmåga, skydda civilbefolkningen och upprätthålla försvarsviljan och samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar.

Regeringen pekar ut sju särskilt prioriterade uppgifter, där Trafikverket redan gör mycket. Det handlar om åtgärder som snabbt ger störst effekt och därmed också en höjd förmåga när det gäller de viktigaste samhällsfunktionerna. Detta ska nu prioriteras. Jag kommer att redogöra för de sju prioriterade uppgifterna och de åtgärder Trafikverket har vidtagit så här långt.

Den första uppgiften är Natomedlemskapet och de nya krav som ställs på Trafikverket. Vi genomför övning och utbildning samt åtgärder kopplade till informationssäkerhet och informationshantering. Vi ser över lokaler, rapportering och integrering av Natos responsåtgärder, civila förmågekrav, resiliensmålsättningar samt nordiskt samarbete kring transportberedskap.

Transportsystemet i Norden har blivit ännu viktigare och möter gränsöverskridande behov när det gäller civil och militär rörlighet, folkförsörjning och handel genom att ha tillräcklig kapacitet, robusthet och redundans. Därför tar Trafikverket initiativ för att leda samarbeten för transportberedskap i Norden och övriga Östersjöområdet.

Den andra uppgiften är att hantera de initiala konsekvenserna av ett krig. Vi utbildar och övar en krigsorganisation samt ser över vår ledningsförmåga och våra ledningsplatser. Det gäller militär rörlighet, bland annat en nordisk avsiktsförklaring, samt förmåga att tillhandahålla värdlandsstöd. Vi stärker förmågan att ta fram lägesbilder.

Den tredje uppgiften gäller försörjningsberedskap och försörjningsanalys för beredskapsmyndigheter och beredskapssektor. Vi tecknar basunderhållskontrakt, och vi identifierar samhällsviktiga företag.

Den fjärde uppgiften är ett uppdrag kopplat till robust ledningsförmåga, där vi arbetar med krigsorganisation, teknik, ledningsplatser, krigsplacering, övning och alternativ drift för väg och järnväg.

Den femte uppgiften är en långsiktig förmågeutveckling som bedrivs genom omvärldsanalys, forskning och sektorsstudier inom ramen för MSB:s civila perspektivstudie.

Den sjätte uppgiften är att bidra till Försvarsmaktens behov. Detta sker med planeringsunderlag och samverkansfunktion för Försvarsmaktens behov av transportinfrastruktur (SAFT). Där skapar vi förutsättningar för militär rörlighet.

Den sjunde och sista uppgiften är en planeringsprocess för förmågeutveckling, som vi kunde höra generaldirektören för MSB kommentera. Vi integrerar vår beredskapsplanering såväl internt som inom sektorsansvaret, i linje med MSB:s förmågeanvändande och förmågeskapande modell för förberedande planering och responsplanering samt förmågeplanering respektive förmågeutveckling.

Jag vill nämna finansiering. Som Försvarsmakten och MSB anförde finns medel avsatta i nationell plan för vidmakthållande för civil beredskap. I nuvarande plan finns det 3 miljarder för perioden 22–23, och i inriktningsplaneringen för 26–37, som blir kommande nationella plan, finns 3,6 miljarder. Vi har en bra plan för att använda pengarna i beredskapssyfte. Endast särskilt utpekade åtgärder i nationell plan får finansieras med medel kopplat till vidmakthållande från 2026. Det handlar exempelvis om cyber, nätsäkerhet, trafikcentraler och kritiska broar och tunnlar.

Utöver Trafikverkets medel ser vi även möjligheter att söka medel i Europa genom Nato Security Investment Program och även Connecting Europe Facility (CEF) – Fonden för ett sammanlänkat Europa.

För att möta de utmaningar vi står inför krävs samverkan. Vi har hört Mikael Frisell lyfta upp det, och vi tror att det är viktigt. Det krävs samverkan mellan alla aktörer inom transportsektorn och andra samhällsviktiga sektorer. Trafikverket har ett sektorsansvar, och vi arbetar för att öka förmågan i transportsektorn tillsammans med våra beredskapsmyndigheter inom transportsektorn. Vi gör det genom samplanering och samarbete. Där har vi också etablerat det vi kallar BT POS – jag är säker på att ni kommer att få höra mer om det senare i dag – beredskapssektor transporter privat-offentlig samverkan. Det är en viktig struktur för att engagera alla aktörer, så att de bidrar utifrån sina möjligheter.

Den nya regionala indelningen av Trafikverket, som vi tog i bruk för lite drygt ett år sedan, är anpassad efter Sveriges civilområden. Den skapar bättre förutsättningar för samverkan på regional nivå och stärker vårt totalförsvar.

Vi utför även internationellt samarbete, speciellt inom Norden. Det blir också allt viktigare för ett robust transportsystem.

För att möta framtida krav och utmaningar behöver vi öka takten och förmågan inom transportsektorn. Det handlar om att investera i infrastruktur som stöder totalförsvaret, beakta beredskapsperspektivet i planeringen, se till att det finns tillgång till personal och resurser samt utveckla vår förmåga att agera snabbt i krissituationer.

Genom att vidta åtgärder för att utveckla och stärka det civila försvaret och fokusera på samordning och proaktivitet kan vi skapa en transportsektor som inte bara möter dagens krav utan också är redo för framtiden. Proaktivitet och handlingskraft vid kris eller krig utöver krav som ställs i beredskapsförord-

ningen ska vi säkerställa genom att utbilda och öva personal samt stärka en kultur och ett arbetssätt som utgår från de krav som ett krig ställer.

Vi vidtar åtgärder för ett förstärkt skydd av den statliga infrastrukturen, som väganläggningar, bangårdar och samhällsviktiga anläggningar för järnvägen, samt åtgärder för att vidmakthålla och reparera transportinfrastruktur vid höjd beredskap och krig. Trafikverket har fått flera regeringsuppdrag för att utföra det jobbet i samarbete med Finland, Norge, Danmark och i förekommande fall Island om beredskap och totalförsvar för transportområdet. Vi ska föreslå åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet. Vi tar också tillsammans med Transportstyrelsen fram underlag för ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd.

Vi är redo att under 2025 utreda behov av personalförsörjning och civilplikt inom transportområdet och att samordna internationellt samarbete för civilt försvar och militär rörlighet, framför allt kopplat till Natomedlemskap och samarbete för nordisk transportberedskap.

Andra uppgifter vi jobbar med är att skydda och upprätthålla samhällsviktig säkerhetskänslig och totalförsvarsviktig verksamhet. Vi ska säkerställa ett robust it-landskap, stärka säkerhetskompetens och säkerhetsmedvetenhet, stärka händelse- och incidentrapporteringen och stärka personalsäkerheten och öka medarbetarskyddet.

Transportsektorns beredskap och samverkan är avgörande för Sveriges totalförsvar. Genom att fortsätta arbeta tillsammans, investera i infrastruktur och öka vår förmåga säkerställer vi att Sverige aldrig stannar, oavsett vilka utmaningar vi står inför.

Jonas Bjelfvenstam, Transportstyrelsen: Fru ordförande, ärade ledamöter, mina damer och herrar! Även jag vill tacka för möjligheten att bidra till och ta del av dagens viktiga kunskaps- och erfarenhetsutbyte om transportsektorns beredskapsarbete.

I och med vårt Natointräde är Sveriges roll som transiterings- och baseringsland tydligt identifierat. Därmed understryks än en gång och ytterligare transportsektorns strategiska betydelse.

Hotbilder och möjligheter påverkar inte bara transportsektorn utan också Sveriges säkerhet och beredskap i stort. Den nordiska mobilitetskorridoren, militär rörlighet över våra gränser och behovet av värdlandsstöd, som vi nyss hörde om, är viktiga begrepp för att förstå vår roll i den nya ordningen. Men vi ska såklart inte glömma vårt redan omfattande uppdrag för att stärka vår resiliens och kunna motstå händelser under hela hotskalan även i fredstid.

Transportstyrelsen spelar en roll när det gäller att agera förutsättningsskapande för att säkra och stärka det trafikslagsövergripande flödet av transporter med hjälp av de ansvarsområden vi har enligt instruktion: registerhållning, regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn.

Transportstyrelsen äger och förvaltar också vägtrafikregistret, som bidrar till tryggare och effektivare transporter genom att säkerställa korrekt informa-

tion om fordon och förare. Registret stöder samhällsplanering, trafiksäkerhet och miljöarbete samtidigt som det underlättar administration för såväl privatpersoner som offentliga aktörer och företag. VTR, vägtrafikregistret, är också källan för eventuella uttag av fordon för förfogande.

På Transportstyrelsen är vi mitt uppe i det största utvecklingsuppdraget i myndighetens historia. Det handlar om att bygga ett nytt modernt och robust vägtrafikregister. För vårt vidkommande är uppgiften att värna, vårda och hålla VTR aktuellt kanske en av de viktigaste samhällskritiska uppgifterna vi har på Transportstyrelsen.

Den uppgiften hör förmodligen till de mest framträdande delarna i vårt arbete för att stärka transportsektorns del i totalförsvaret tillsammans med det tillsynsarbete och de uppgifter som åligger oss: att genomföra tillsyn över verksamhetsutövare i transportsektorn enligt kraven i NIS-regleringen eller när det gäller de företag och verksamhetsutövare på transportområdet som bedriver säkerhetskänslig verksamhet.

I myndigheten arbetar vi förstås också för att bli en god del av totalförsvaret. En viktig uppgift är att stärka en robust intern it-drift. Det innebär att vi skyddar våra register mot alla typer av hot. Det innebär att vi investerar i certifierat skyddade it-utrymmen för backup av våra informationstillgångar. Och det innebär förstärkt fysiskt skydd vid våra verksamhetsorter.

Det handlar även om att etablera robusta ledningsplatser med säker elförsörjning med kyl- och sambandssystem. Och det handlar om att etablera så kallade lokala trygghetspunkter och att säkerställa myndighetens försörjningsberedskap.

För att fortsätta detta arbete är finansiering förstås en viktig del; generaldirektören för Trafikverket och flera andra var inne på det lite grann. I budgetunderlag och andra sammanhang är det viktigt för oss att försöka peka på de behov som finns för ändamålet. Som de flesta är medvetna om kommer säkerhet nämligen med en prislapp.

Vi deltar också i arbetet med att stärka Sveriges civila beredskap genom vår samverkan med andra myndigheter, organisationer och näringslivet i ett antal olika samverkansforum. Vi är aktivt involverade i beredskapssektor transporter, under Trafikverkets utmärkta samordning, på flera nivåer, från generaldirektör till handläggarnivå. Och vi deltar i de svenska arbetsgrupperna inom Nato. Vi deltar på nordisk nivå. Och vi är förstås aktiva i BT POS, som Roberto nyss beskrev, där vi är ordförande för Sjöfartsskyddskommittén.

Vårt samarbete med Nato inkluderar deltagande i Resilienskommitténs planeringsgrupp för transporter, där vi deltar i ett antal undergrupper tvärs över de olika trafikslagen. Vi deltar i Chefsmöte civil beredskap, som inkluderar alla myndighetschefer inom Beredskapssverige. Och vi deltar i Samverkansrådet mot terrorism, där vi samverkar med 16 andra myndigheter under ledning av Säpo.

Under ledning av MSB deltar vi och Trafikverket tillsammans med åtta andra myndigheter i Nationellt forum för sprängämnessäkerhet, för att före-

bygga och förhindra illegala sprängningar. Och vi samverkar med Försvarsmakten rörande DCA-avtalets tillämpning i vårt land.

På myndigheten investerar vi förstås i fortbildning och utbildning av vår personal för att säkerställa och höja vår interna beredskap. Vi har en organisation som kan aktiveras för olika behov under hela hotskalan. I den takt vår ekonomi tillåter kommer vi också att anpassa regelutvecklingen för hela hotskalans behov samt för att ytterligare öka myndighetens förmåga inom cybersäkerhet.

Det är förstås även en viktig uppgift att analysera tidigare kriser och dra lärdomar för att förbättra myndighetens arbete framåt och därmed bidra till en mer robust beredskap. Vi fick i närtid inrymma 1 000 medarbetare på vårt lokalkontor, vårt största kontor, i Örebro. Det ligger i omedelbar anslutning till området i närheten av Risbergska skolan, där de tragiska dödsskjutningarna ägde rum för några veckor sedan. Den interna hanteringen kopplat till det är nu utvärderad, och vi kommer att inarbeta lärdomar från detta i vårt framtida arbete med beredskap.

Vi har också en pågående övningsserie som fokuserar på vår interna ledningsförmåga under hela hotskalan. Därutöver deltar vi i övningar som erbjuds både nationellt och inom sektorn.

För att sammanfatta: Transportstyrelsen kan och vill bidra till att säkra och stärka Sveriges transportflöden och beredskap. Genom våra insatser inom registerhållning, regelgivning, tillsyn och tillståndsprövning fortsätter vi att arbeta för att möta de utmaningar och möjligheter som ligger framför oss.

Det är en tid av förändring och anpassning då vårt nära samarbete med andra myndigheter, branscher och internationella partner blir allt viktigare. Tillsammans – som generaldirektören för MSB inledde med att säga – vill vi fortsätta vårt gemensamma arbete för att stärka vår beredskap och skapa en tryggare framtid för alla medborgare i vårt land.

Tack för uppmärksamheten!

Joel Smith, Sjöfartsverket: Tack till hela trafikutskottet för att vi får komma hit och tala! Det är värt mycket för oss också.

Allt som vi på Sjöfartsverket gör, det vill säga tillhandahålla lotsning och säkra farleder, isbrytning, sjömätning och sjö- och flygräddning, gör vi för att säkra Sveriges försörjning och vårt behov av transporter. Som ni vet är Sverige helt beroende av sjötransporter för försörjning och för tillväxt. Ett stopp i sjöfarten skulle inte bara innebära att man får vänta längre på utemöbler och skor från Asien. Det här handlar om försörjningskedjor till industrin, försörjning av drivmedel och ett flöde som inte får stoppas. Det flödet hjälper vi till att upprätthålla. Det är väldigt tydligt för oss att alla sektorer är beroende av transporter, precis som vi är beroende av de sektorerna.

Vårt beredskapsarbete syftar i stort till att vi ska göra samma sak i kris och i krig som vi gör i dag, men naturligtvis med ett par alternativa planer i

bakfickan. Det sker en ständig uppbyggnad av vår kris- och krigsorganisation inom Sjöfartsverket, så att vi kan bedriva vår verksamhet genom hela hotskalan.

Vi arbetar precis som de andra myndigheterna för att nå det så kallade 90-dagarsmålet, så att vi har den uthållighet som behövs för den verksamhet som vi har identifierat som krigsviktig. Det är klart att vi kanske slutar lite med det som är mest byråkratiskt för att omfördela personalen och jobba där det verkligen behövs.

Beredskap, redundans och stärkt förmåga är dimensionerande i vårt utvecklingsarbete i dag. Så har det inte alltid varit. De extra anslagsmedel som vi får är alltså helt avgörande för verket och vår förmåga. Samtliga av våra infrastrukturprojekt har mer eller mindre bäring på beredskap. Vi gör dem för att öka säkerheten i farlederna, för att trygga försörjningen och för att stärka Sverige som nation. Några projekt, till exempel åtgärder i farleden in till Landskrona eller en reservhamn på Gotland ifall Visby inte skulle gå att använda, är helt drivna av behovet av redundans i transportsystemet.

Vi har också en god dialog med andra myndigheter för att identifiera åtgärder som rör till exempel världsstöd eller andra åtaganden inom Nato.

Inom myndigheten stärker vi naturligtvis också vår fysiska säkerhet, tillträdesskydd, cybersäkerhet och inte minst reservkraft så att vi kan bedriva vår verksamhet i händelse av långvariga strömavbrott.

Vi arbetar sedan länge med Försvarmakten och gör åtgärder inom både sjömätning och farleder för att kunna stärka även marinens förmåga att operera och skydda landet. Genom att stärka vår egen förmåga stärker vi alltså också våra samarbetspartners förmåga.

Behovet av arbete till följd av Natomedlemskapet har blivit väldigt tydligt för oss. Det har ökat, både i form av att hantera Natoinformation och att beredskapsplanera som allierad. Vi har i dag ganska stor insikt om att Natomedlemskapet kommer att innebära nya rutiner och arbetssätt för oss, inte minst inom sjödomänen. Och det har varit ganska mycket fokus på sjödomänen den senaste tiden med sabotage på undervattensinfrastruktur, ryska forskningsfartyg som är i närheten, skuggflottan som vi faktiskt stöter på varje dag och fartyget Ruby, som hade kunnat vara en typ av hybridhot.

Samtidigt har vi en väldigt svår ekonomisk situation. Sjöfartsverket har en omsättning på 3 miljarder. Vi hade 2024 en förlust på 600 miljoner kronor. Det håller inte i längden. Därför behöver vi göra saker så att vår verksamhet hamnar på en nivå där vi kan göra det vi har råd med. Tidigare har vi gjort vårt uppdrag ändå och gått med förlust, men nu behöver vi göra den justeringen.

Här blir vår beredskap påverkad. Vi planerar att stänga två av fem helikopterbaser. Det gör att det tar längre tid att bli räddad, och vi kan inte riktigt uppfylla Försvarmaktens krav för incidentberedskap. Vi drar ned på isbrytarförmågan genom att lägga en isbrytare vid kaj. Vi avyttrar två arbetsfartyg, eventuellt de två arbetsfartyg som var på en insats vid Öresundsbron i helgen, där en av våra fyror blev nedseglad av en pråm. Allt säkrades på några timmar på grund av den beredskap vi har i dag men kanske inte kommer att ha i morgon.

Vi behöver således ökad finansiering för att klara den här beredskapen. En del av våra anslag har, som många av er vet, inte räknats upp sedan 1995, och det saknas stadigt 250 miljoner i årliga anslag. Vi är väldigt tacksamma över de totalförsvarsmedel vi får. De har gjort stor nytta, och vi har en väldigt god dialog med regeringen i frågan. Men våra ordinarie anslag behöver åtminstone indexeras.

Vi har möjligheten att se till att farlederna är öppna. Vi ser till att isbrytning sker. Vi levererar sjötrafikinformation. Vi samarbetar med andra myndigheter. Vi gör allt vi kan för att rädda de liv som riskerar att förolyckas vid incidenter. Vi har kompetent personal. Men allt är beroende av att vi har en ekonomi som gör att vi klarar att upprätthålla denna höga standard.

Ann Persson Grivas, Luftfartsverket (LFV): Tack, fru ordförande och hela utskottet, för inbjudan att få tala här i dag!

Jag tänker börja med en kort presentation av LFV och sedan gå in på vårt totalförsvarsarbete.

År 1947 bildades LFV, men 2010 kom en avreglering. Då separerade man LFV och bildade Swedavia, som hanterar flygplatser, och LFV, som bedriver flygtrafiktjänst.

Förenklat handlar flygtrafiktjänst om att vi har flygledare och infrastruktur, framför allt väldigt mycket infrastruktur när det gäller radio och radar som är de instrument vi använder när vi arbetar. Vi har två huvuduppgifter. Vi ska bedriva flygtrafiktjänst och utveckla infrastruktur och tjänster för obemannad luftfart. Det kan vara drönare och andra luftfarkoster.

När det gäller flygtrafiktjänst är vi styrda av ett europeiskt regelverk som styr den civila luftfarten. Det handlar om att separera luftfarkoster i luftrummet, det vill säga se till att säkerheten är mycket hög så att det inte kan ske några tillbud eller olyckor i luften. Man delar in luften i lite olika luftrumspaket. Kontrollerad luft är bland annat överflygande trafik. Över 2 900 meters höjd flyger en mängd flygplan över vårt luftrum. Vi är ensamt ansvariga för att hantera den trafiken i Sverige.

Till och från statliga flygplatser, det vill säga Swedavias flygplatser, finns något som heter torntjänster. Det är 15 platser vi levererar flygtrafiktjänst till. Det är både Swedavia och Försvarsmakten. Vid regionala och kommunala flygplatser är det konkurrensutsättning som gäller. I dag har LFV bara ett kontrakt för en av flygplatserna, Halmstad, och det har vi till och med det här årets slut.

I fråga om informationstjänster levererar vi olika typer av information, även till brukare i okontrollerad luft.

När det gäller obemannad luftfart tillhandahåller vi tjänster för den. Just nu pågår upphandling av ett system där drönpiloter kommer att kunna anmäla sina flygningar, så att det kan ses på olika radarskärmar eller andra typer av infrastrukturlösningar som vi kommer att ha.

Men en stor del av vår uppgift är naturligtvis att underhålla och utveckla vår infrastruktur. Som tidigare nämnts består den av väldigt mycket radio- och radarsystem och andra tekniska system.

Vi finansieras inte genom statsbudgeten utan av kommersiella intäkter. De utgör ungefär 85 procent av vår finansiering. Det är ett europeiskt avgiftssystem där flygbolagen betalar för det man har flugit i lufterummet. När det gäller torntjänst, det vill säga det vi levererar till Swedavia och Försvarsmakten, har vi avtalskonstruktioner för tjänster man beställer från LFV.

Anslagsmässigt har vi anslag för ungefär 15 procent. Vi har sedan 2018 ett anslag för infrastruktur för flygtrafiktjänst. Syftet är att ytterligare förstärka kontinuiteten och tillgängligheten inom flygtrafiktjänstområdet, skapa ytterligare robusthet och redundans och även motivera krav på höjd beredskap, som har ställts kontinuerligt och framför allt i detta omvärldsläge, samt krav på både beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Vi har också ett annat anslag för civilt försvar och uppbyggnaden av detta och anslag för att finansiera uppbyggnaden av den obemannade luftfarten. Det är drygt 500 miljoner i anslagstilldelning.

Då går jag över till hur det fungerar och vad vi gör i civil beredskap. I Sverige har vi ett unikt system. Vi har sedan 1978 en civil-militär integration av flygtrafiktjänsten. Vi är, mig veterligen, det enda landet som har den lösningen. Det har tjänat oss väldigt väl. LFV är Försvarsmaktens leverantör av flygtrafiktjänst. Försvarsmakten har alltså inga egna flygledare. Det är flygledare som är anställda av LFV men som är reservofficerare och ingår i Försvarsmaktens krigsorganisation. Vi fick 2008 en ändring i vår instruktion: att vårt uppdrag gäller även i krig. Då följer alltså våra reservofficerare med Försvarsmakten i utlandsmissioner och liknande.

När det gäller totalförsvaret är utgångspunkten återigen det europeiska systemet. Det finansieras genom avgifter, inte genom statsbudgeten. Vi är en beredskapsmyndighet. Vi var tidigt ute med att återuppta totalförvarsplaneringen, redan 2015. Vi har kommit ganska långt. Det har varit ett väldigt intensivt arbete sedan 2018, när vi fick ytterligare anslag för att förstärka infrastrukturen.

Vi har vidtagit en mängd olika förmågehöjande åtgärder. Vi har stärkt vårt säkerhetsskydd. Det handlar om såväl lokaler som system och personal. Vi har anställt egna skyddsvakter och utbildar skyddsvakter för att skydda våra skyddsobjekt. Vi ser kontinuerligt över vårt arbetssätt. Vi har, vad tiden lider, utvecklat allt robustare sätt att leverera tjänst i olika situationer. Det gäller ytterst i kris och krig också för vår del. Vi har vidare utvecklat olika typer av kontinuitetslösningar och gjort investeringar i infrastruktur. Som jag nämnde tidigare har vi fått kraftiga anslagsökningar i budgeten, och det har medfört en kraftigare förmågehöjning hos oss.

Vi bygger lager. Det kan gälla för allt från reservdelar till teknisk infrastruktur och förnödenheter.

Vi har naturligtvis en löpande samverkan med Försvarsmakten, inte minst i fråga om ytterligare förmågehöjning.

Vi tar därtill in drift och underhåll av vår luftinfrastruktur till myndigheten för att ha det i egen regi. År 2020 köpte LfV drifts- och underhållsverksamheten från Eltel och bildade ett dotterbolag. Detta dotterbolag inkorporerar vi nu i LfV. Arbetet med en övergång av verksamheten från bolaget in i myndigheten pågår för fullt. Det öppnar upp för ytterligare myndighetssamverkan, till exempel med MSB när det gäller drift och underhåll av Rakel.

Vi har beredskapsordrar för respektive verksamhetsdel inom hela LfV, och vi övar kris- och krigsorganisationen regelbundet för att vara redo.

Vi har naturligtvis också en mängd externa samarbeten och beroenden. Med hänsyn till vår roll gentemot Försvarsmakten har vi sedan länge löpande samverkan med Försvarsmakten på olika nivåer, såväl taktisk som operativ och strategisk. Det gäller både i operationer, inklusive övningar, och inom utveckling av Försvarsmaktens förmåga. Vi bistår Försvarsmakten, det vill säga flygvapnet, med att utveckla dess förmåga i vissa avseenden, och vi anpassar oss också till de krav som kommer i och med Natomedlemskapet. Det kan till exempel gälla hantering av Natoflygningar.

Vi deltar aktivt i de forum som har nämnts här i dag, exempelvis BT, BT POS och olika samverkansdelar, i uppbyggnaden av totalförsvaret. Vi upplever kanske inte att det största fokuset ligger på lufttransporter; det är väldigt viktigt med järnväg och väg i totalförvarsarbetet.

Vi tycker att det behövs en större förståelse för LfV:s uppdrag. Vi hanterar inga flygplatser, men vi får väldigt många flygplatsfrågor som egentligen borde riktas till Swedavia.

Vi har som sagt monopol på den överflygande trafiken, och där samverkar vi med Försvarsmakten om ytterligare förstärkt förmåga. Vad gäller torntjänst är ju den konkurrensutsatt på den svenska marknaden.

Vi anpassar oss till Försvarsmaktens behov av militära flygplatser, det vill säga vi uppfyller den kravställan som Försvarsmakten har på oss. Swedavias flygplatser avgörs av styrningen av Swedavia. Det är inget som vi styr över, utan det krävs en fungerande flygplats för att vi ska kunna leverera flygtrafiktjänst.

De regionala och kommunala tornen finns på en konkurrensutsatt marknad. Där har vi i dag uppdrag endast på en av dessa flygplatser.

När det gäller världandsstödet ser vi också att det kommer att finnas ett behov när det gäller flygande trafik för detta.

Det var lite kort om vårt totalförvarsarbete. Jag tackar för uppmärksamheten och för att jag fick komma hit.

Ordföranden: Siste talare under det här passet före pausen är Tomas Arvidsson, som är ordförande för BT POS Land. BT POS har nämnts av flera generaldirektörer här. Förkortningen står för beredskapssektor transporter privat-offentlig samverkan.

Tomas Arvidsson, Transportindustriförbundet: Fru ordförande! Ärade riksdagsledamöter, vänner och kollegor! Kära åhörare! BT POS startade inte i går, utan vi är inne på vårt andra verksamhetsår. Jag vill redan från början lyfta fram att vårt ursprung ligger längre tillbaka än så. En förutseende myndighet inrättade, innan den fick sitt sektorsansvar, föregångaren TP SAMS, transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar. För det är vi mycket tacksamma, bland annat gentemot generaldirektören för Trafikverket.

Det är värt att nämna att transportsektorns beredskapsförmåga eller försvarsförmåga, eller bidrag i detta, inte mäts i myndigheternas styrkort. Den mäts heller inte i absorptionen av regleringsbrev, utan den mäts i den förmåga som här och nu finns i transportsektorn. Därför är den första linjen för detta, fru ordförande, en välmående transportsektor med stabila planeringsföretag och rekorderliga och gagneliga regelverk. Där har ni att i ökad omfattning samverka med andra utskott för att skapa just stabila förutsättningar.

Den andra linjen är en sense of urgency. Jag noterade ”vårt” statsråd i samband med att vi i BT POS hade ett stormöte i förrgår med drygt 100 deltagare från hela sektorn. Där deltog inte bara myndigheter och organisationer utan också företag, även statliga företag. Här är det fara i dröjsmål. Det är här och nu som vi snabbt måste inte bara återta utan också skapa nya förmågor, för vår sektor är i ständig förändring och ständig utveckling.

Sverige har tidigare ansetts höra till topp tre inom logistik och transporter. Vi är inte där riktigt nu, utan vi har lite återhämtnings kvar även på den fronten. Mantrat är inte bara ”fara i dröjsmål” utan även det som Nato ställer som krav. Och det är inte myndigheterna som har gått med i Nato; det är hela nationen, inklusive näringslivet. Där är i dag sentensen fight tonight.

Här vill jag särskilt påpeka att vi måste återta det som var en stor och framgångsrik sak i det gamla totalförsvaret – jag är en fossil rest från det – nämligen att öva tillsammans och öva tillsammans mer och oftare och med högre interaktion.

Jag visar nu en klassisk myndighetsbild med beställare och uppdragsgivare och hur det så småningom rinner nedåt. Vår struktur och målsättning inom BT POS är naturligtvis att allt sker tillsammans. Vi har alla transportmyndigheter ombord, men vi har också andra myndigheter närvarande som är kritiska för transportsektorns förmåga, till exempel Energimyndigheten och MSB.

Jag vill särskilt framhålla att ett syfte med detta är att återskapa något viktigt och något jag tycker är en grundbult i det gamla totalförsvaret, nämligen tilliten. Här vill jag lyfta fram Försvarsmakten, som har gjort en oerhörd positionsflyttning när det gäller tilliten gentemot transportsektorn. Vi är i högsta grad integrerade på djupet. Jag tror att detta kan tjäna som ett föredöme, inte bara bland transportmyndigheterna utan i hela myndighetssfären.

När vi jobbar gör vi det i huvudsak i tre delar: land, sjö och luft. Nej, vi har inte glömt hänggrännorna. Hela vår existens är hänggrännor. Vi skapar efter hand också fokusgrupper där vi lyfter olika frågor, men inte för att förvalta dem, för det måste göras i linjen, i företagen eller där det ska utföras. I dem är det både

högt och lågt. Jag vill exempelvis lyfta fram sådant som att förstärka Försvarsmaktens arbete med militär rörlighet, som är en mycket viktig fråga.

Transportprioritering i fred är också en mycket viktig fråga. Om transport- och logistiksektorn ska lyckas uppnå deterrence, avskräckning, gör vi det i första rummet i fredssammanhang. Där har vi de förutsättningar som finns för handen. Vi har konstaterat att det inte duger att gå till regeringen som går till riksdagen och säger att vi behöver ny lagstiftning. Det tar för lång tid. I stället tittar vi nu inom transportprioriteringen på om vi kan uppnå en lösning som är godtagbar, till exempel genom frivilligavtal med statligt ställt skydd i botten. Det ska bli intressant att följa det.

Det är också viktigt att vi har utvecklingsområden. Vi behöver till exempel öka BT POS förmåga att samverka med andra privat-offentliga samverkansstrukturer i andra sektorer. Vi är beroende av inte minst energi och bank och finans.

Jag vill säga ytterligare en sak. Tiden då myndigheter pratade med myndigheter och myndigheters likar om näringslivet och dess förmåga, väl och ve är förbi. Näringslivet måste vara med vid bordet från första minut, annars kommer det inte att bli någon verklig förmåga. ”Vila sig i form” – den tiden är också förbi. Man får vila i steget.

Om vi gör detta mer och oftare kommer vi också att lyckas. Det är jag övertygad om, nu när vi är inne på BT POS andra år. Vi kommer att förädla tilliten. Vi lämnar dessutom den dagliga, gnälliga lunken med allehanda problem, som vi är så vana vid, och bygger tilliten från grunden till en ökad förmåga. Det vill dock till att de resurser vi har fredas. Jag ser med viss oro att några av våra myndigheter har en besvärlig situation. Det måste lösas i närtid. Annars kommer det att få en direkt negativ effekt på vår beredskapsförmåga.

Jag har nämnt att det finns glädjeämnen. Men finns det något som skaver, fru ordförande? Ja, det finns saker som skaver, och vi är 24:7:365 beredda att till utskottet i annan ordning redogöra för dessa.

Med detta tackar jag för mig.

Ordföranden: Varmt tack, Tomas Arvidsson!

Det här är trafikutskottets öppna sammanträde, men jag borde inledningsvis sagt att också större delen av försvarsutskottet finns på plats. Varmt tack till er för att ni också deltar i detta viktiga sammanträde! På detta sätt visar vi hur ett par utskott tillsammans kan ta sig an viktiga transportfrågor ur aspekten civil beredskap.

Seminarier sänds på webben. Det finns tillgängligt i efterhand så att ni kan dela det med kollegor och vänner. Det görs dessutom stenografiska uppteckningar, så allt som är sagt kommer att dokumenteras. Det finns alltså möjlighet att ta del också av det.

Det är nu dags att ta en kaffepaus. Då finns möjlighet för alla i salen att använda tiden till att diskutera olika frågor lite mer bilateralt. Mot slutet av seminariet följer även en halvtimme med frågestund.

Ordföranden: Då återupptar vi vårt sammanträde. Nu blir det nästa fas. Vi har sex talare som kommer att ge oss viktiga inspel. Det kommer att handla om det som Tomas Arvidsson nämnde i sin avslutning om näringslivets roll, men det kommer också att handla om Sveriges Kommuner och Regioner och inte minst om regionernas ansvar för kollektivtrafiken med mera. Detta pass kommer att pågå under ungefär en halvtimme. Därefter blir det dags för ledamöternas frågestund.

Selda Taner, Sveriges Kommuner och Regioner: Ärade ledamöter i trafikutskottet och alla åhörare! Tack för möjligheten att komma hit och tala om en av de mest avgörande frågorna för Sveriges motståndskraft, nämligen transportsektorns beredskap och det civila försvaret!

I en tid av ökade säkerhetspolitiska utmaningar måste vi säkerställa att samhället kan fungera även under kriser och krig. En nyckelfaktor i det arbetet är samplanering mellan statliga myndigheter och våra medlemmar, som är kommuner och regioner.

Transportsektorn är samhällets blodomlopp. Den möjliggör för människor att ta sig till arbete, sjukvård och andra samhällsviktiga verksamheter. Ett robust och motståndskraftigt transportsystem är avgörande för att säkerställa att samhället fortsätter att fungera under alla omständigheter. Om transporterna stannar, stannar samhället. Därför måste vi planera inte bara för fredstida kriser utan också för situationer där landet utsätts för påfrestningar som vi inte sett på länge.

Trafikverket har ett tydligt ansvar enligt förordningen om statliga myndigheters beredskap. Myndigheten ska samordna beredskapsarbetet inom sektorn och säkerställa att statliga och privata men också andra aktörer ska ha förmågan att hantera hot, risker och kriser. För att detta ska fungera krävs en tydlig samordning mellan Trafikverket och våra medlemmar men också med övriga aktörer som länsstyrelser och civo. Det behöver också tydliggöras klart definierade roller och mandat för samtliga aktörer.

Kommuners och regioners strategiska betydelse och utsatthet måste beaktas som en central pusselbit i Sveriges försvar. Det är också avgörande hur statsbidrag ska fördelas.

Bjud in kommuner och regioner, så att vi genom vår kunskap kan bidra med lokala och regionala förutsättningar och kunskap! Det är ett budskap från mig här i dag. Det är endast på det sättet som vi kan planera tillsammans för att anpassa vår beredskapsplanering utifrån verkliga förutsättningar som är genomförbara och undvika onödiga revideringar.

För att transporter ska fungera under kriser måste hela kedjan av aktörer vara involverade. Den måste vara stark, den måste vara tydlig och den måste fungera i skarpt läge. Det räcker inte att staten har planer – kommuner och regioner måste vara en integrerad del i det arbetet. Tyvärr ser vi i dag brister i samverkan mellan nivåerna, där kommuner och regioner saknar insyn i det

statliga beredskapsarbetet. Detta i sin tur skapar osäkerhet, och det har vi inte råd med i en kris.

Samhällets motståndskraft bygger på samverkan, tillit och tydliga roller. Här ser SKR ett behov av en tydligare dialog mellan Försvarsmakten och våra medlemmar. Våra medlemmar måste finnas representerade i arbetet, både i civilområdenas uppdrag men också i sektorsmyndigheternas forum. Statliga myndigheter kan inte agera utan lokal och regional medverkan.

Finansieringsfrågan har nämnts här tidigare. Här åberopar vi också finansieringsprincipen, som bör tolkas till kommunernas fördel för att de ska få ekonomisk kompensation för statens totalförsvarskrav. Det finns också en förväntan som jag kan nämna, nämligen att kommuner och regioner inte kan förväntas bära kostnaderna för de statliga och militära behoven utan ersättning. Ett starkt civilt försvar kan inte byggas enbart på central nivå. Det måste vila på samplanering mellan aktörer. Sverige har en stark tradition av att samarbeta, och vi har alla möjligheter att skapa en transportsektor som står stabil även i de svåraste tiderna.

Mitt viktigaste budskap här är att staten behöver bjuda in för att ta till vara lokala och regionala perspektiv. Medskicket är att allt behöver fungera tillsammans – från infrastruktur till personal, kommunikation och resurser. Krisberedskap och civilt försvar i transportsektorn är en kedja där varje länk måste hålla.

Jag hoppas att trafikutskottet fortsätter att driva denna fråga och ser till att beredskap och samverkan prioriteras på alla nivåer. Endast genom att planera tillsammans kan vi stå starka tillsammans.

Ordföranden: Tack så mycket! Då går vi över till Svensk Kollektivtrafik och välkomnar Annarella Löfblad, branschexpert inom hållbarhet, tillgänglighet, trygghet, säkerhet och beredskap.

Annarella Löfblad, Svensk Kollektivtrafik: Hej och god förmiddag! Tack för inbjudan! Att kollektivtrafik ska rulla oavsett olika nivåer av samhällsstörningar tror jag att vi är ganska många som håller med om. Att vi ska kunna ta oss till arbete och skola hör till kollektivtrafikens grunduppdrag. Det är nödvändigt för att vi ska kunna upprätthålla samhällsviktiga och samhällskritiska verksamheter.

Detta betyder inte att vi i alla samhällsstörningsnivåer kan köra på samma nivå och omfattning som i ordinarie fall. Men kollektivtrafiken ska vara ändamålsenlig, relevant och robust oavsett läge.

För att kunna göra detta behöver man alltså lite tydlighet om vad ens uppdrag är. Jag tog upp kollektivtrafikens grunduppdrag, som är att se till att folk faktiskt kommer till skola och jobb, så att samhället rullar och vi har en typ av normalitet i vår vardag.

Det finns ökade anspråk från olika håll på kollektivtrafikens resurser och kapacitet. De kan komma i olika form och från olika håll. Det kan vara anspråk

på sjuktransporter inom ett län, över länsgränser eller till och med på nationella nivåer. Det kan vara fråga om storskalig utrymning, där man behöver en stor kapacitet för att flytta många människor på kort tid.

Vi pratar mer och mer om vårdlandsstöd. Det finns olika transportbehov inom vårdlandsstöd. Även Försvarsmakten kan ha behov av kollektivtrafikens kapacitet och resurser. Då ska man se till allt detta kontra kollektivtrafikens grunduppdrag att faktiskt rulla i alla lägen och se till att folk kommer till skola och arbete.

Om vi dessutom lägger till att saker och ting inte riktigt funkar som de annars gör, alltså att det råder en bristsituation som föranleder att vi måste köra med reducerad trafik, hur ska vi då prioritera? Vad jag eftersöker här är att det ska finnas ett reglerat ansvar. Detta finns inte i dag när det gäller kollektivtrafikens uppdrag och hur vi ska prioritera mellan grunduppdrag och övriga anspråk.

Transportprioritering har nämnts här tidigare. Jag tänkte att jag ska ta upp det också. Det finns en stor sannolikhet för att vi hamnar i en situation där vi är många som vill utnyttja samma kapacitet. Detta kanske är mest tydligt när det gäller järnvägen, där kapaciteten är begränsad. Då kommer vi att behöva prioritera, och det är väldigt viktigt att vi på förhand vet hur detta ska göras – att vi har principer och processer för att göra detta, så att vi inte behöver lösa allting i stunden. Det behövs tydliga förutsättningar för hur man ska planera för kollektivtrafiken.

I förslaget om LKRB, som kom alldeles nyligen, lyfte man fram frågan om ödrift, vilket vi tycker är en väldigt bra utgångspunkt när man ska starta dimensionering för vad man ska göra när saker och ting inte riktigt funkar som de brukar. Men detta är en enorm utmaning. Även om vi bara tittar på depåer handlar det också om sådant som el, reservkraft, drivmedel, vattenförsörjning, kommunikation och fiber.

Detta är en otroligt stor uppgift. Den är viktig, men den kommer att kosta, och den är väldigt svårlost på många platser.

Jag säger som ett medskick att detta inte är lätt, men det måste göras. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har satt igång arbetet med de här frågorna. Ett förtydligt ansvar om uppdrag, finansiering och förutsättningar ger bättre förutsättningar att jobba effektivt och sammanhållet för totalförsvaret. Det är mitt medskick i dag.

Hjälp oss med tydligheten och ansvarsförhållandena här, så ser vi fram emot att jobba vidare med detta framåt.

Ordföranden: Tack så mycket! Då är det dags för de fyra trafikslagen, om man får uttrycka sig så. Vi diskuterar många gånger transporteffektivitet. Inte minst i tider av kris och krig är detta viktigt.

Nästa talare är Lina Lagerroth från Tåg företagen, som är näringspolitisk expert.

Lina Lagerroth, Tåg företagen: Tåg företagen och våra medlemmar tackar för att vi får komma hit och ge vår bild av vad som behöver göras och vad som är gjort hittills.

Vi har pratat mycket om att järnvägarna är viktiga. Det har vi vetat sedan dag ett. Det ser vi också i Ukraina, där transporter på järnväg både räddar liv och bistår med försvaret.

Vi vet också att vi i Sverige har en järnväg som är gammal. Äntligen börjar vi jobba av vår underhållsskuld, men det innebär också att vi under de närmaste tio åren kommer att ha en minskad tillgänglighet. Vi står alltså redan nu inför behovet av att prioritera vilka transporter som ska gå, utan att vi tar hänsyn till det vi diskuterar här i dag.

Det är oerhört viktigt att vi börjar titta på vad som är viktigt och i vilket läge. Att säga att allting ska fungera som det gör i fredstid är inte rimligt. Det är inte rimligt att tro att vi kan bygga upp någonting snabbt, tillförlitligt och robust när det verkligen behövs.

Vi är 50 aktörer på järnvägsområdet. Vi är del av ett system där vi inte själva bara kan sätta ned ett tåg någonstans och köra det. Vi är starkt beroende av Trafikverkets planering. Vi är också starkt beroende av det underhåll som ska göras på järnvägen.

För att vi ska kunna göra vår planering behöver vi förstå hur vi ska kunna föra fram tåg i de olika lägena. Vi behöver förstå vilken återställningsförmåga som gäller vid olika störningar. Detta är någonting som vi ser redan i dag. Det är alltså något som vi kommer att kunna dra nytta av redan i fredstid om vi börjar få ordning på återställningsförmågorna och kan planera därefter. Vi behöver också förstå under vilka lagar och regler som våra fordon kan framföras av våra förare. Där anser vi att Transportstyrelsen har ett stort jobb att göra när det gäller att se över vilka lättnader som kan tänkas komma när vi behöver springa snabbare än i dag.

Vi har god erfarenhet av att ställa om. Vi gjorde det under coronapandemin. Jag tycker att mina medlemmar tog ett stort samhällsansvar genom att kontakta oss på kansliet och fråga: ”Vad är det jag ska köra om det är så att mina förare faktiskt kommer att vara sjuka? Vad är viktigt för Sverige?”

Den frågan är fortfarande obesvarad. För att kunna svara på den behöver vi alla titta på och – som vi hörde från både Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Regioner – förstå vilket ansvar respektive aktör har. Vi behöver också förstå vilken uppgift vi har i det ansvaret. Om vi till exempel ska köra sjukvårdstransporter behöver vi bygga om fordon. Då behöver vi pengar och finansiering. Vi tror att detta kan stipuleras i avtalen så att det blir tydligt och så att vi har en tillförlitlighet i det som ska göras.

Vi tror också att vi behöver titta på planerna ur ett nationellt perspektiv. Vi tror inte att hela Sverige kommer att hotas samtidigt. Vi tror alltså att vi kommer att behöva flytta förmågor från regionala ställen till andra regionala ställen. Därför är det viktigt att vi inte bara planerar utifrån ett regionalt perspektiv utan också från ett nationellt perspektiv.

Vi behöver också förstå det som Svensk Kollektivtrafik var inne på: vad det är som vi faktiskt ska köra. Att Stockholms tunnelbana ska gå med samma frekvens när det är dåligt på riktigt tror jag inte, och jag tror inte att någon annan tror det heller. Vi måste därför våga sätta det i skrift.

Vi ser redan i dag att vi genom Natointrädet kommer att ha en hel del övningar i Sverige. Vi vet att det kommer att komma militära transporter som ska föras fram i fredstid, och då vet vi att Sveriges transporter, som vi behöver eftersom Sverige som inte får stanna, kommer att behöva stå tillbaka. Där behöver vi göra en prioritering.

Vi behöver också göra spelplanen tydlig för de kommersiella aktörer som verkar och som ser till att vårt gods och våra resenärer kommer fram på svensk järnväg. Bjud in oss så ska vi se till att vi bistår så gott vi kan i att bygga Sveriges totalförsvar!

Anders Hermansson, Svensk Sjöfart: Fru ordförande, riksdagsledamöter, mina damer och herrar! Tack för möjligheten att komma hit!

Som nämnts tidigare här är Sveriges ekonomi oerhört beroende av handel och sjöfart. Med hänsyn till vårt geografiska läge är sjöfarten helt avgörande för denna handel. Det gäller i fred, men det gäller också i orostider. För detta är sjöfarten helt instrumentell.

Sjöfarten har dock under längre tid mött det förändrade omvärldsläget, inte från sidolinjen utan direkt. Händelseutvecklingen påverkar inte bara säkerheten direkt för våra fartyg och våra besättningar, utan det påverkar också Sveriges handel. Det såg vi så sent som när hutumilisen i Jemen attackerade civila handelsfartyg på väg in och ut ur Röda havet, vilket direkt påverkade svenska varor och produkter som låg på dessa fartyg.

Vilken roll har då sjöfarten i beredskapen? Inledningsvis vill jag verkligen understryka att även om vi inom sjöfarten gärna transporterar gods till och från hamnar är det helheten i transportsystemet som är helt avgörande, oavsett om vi talar om Sveriges konkurrenskraft eller om Sveriges beredskap. Sverige behöver helt enkelt resilienta transporter nationellt och internationellt.

För att vi ska kunna upprätthålla de mest kritiska transporterna till och från vårt land är sjöfarten helt avgörande. Om vi ska klara av detta måste vi ha fartyg, personal och rederier som kan driva dessa fartyg. Att vi har en tillräckligt stor egen handelsflotta i Sverige är avgörande för att vi ska veta att den finns där den dagen vi behöver den.

Vad gör vi konkret? Jo, vi utgår från den relativt höga grundberedskap som sjöfarten faktiskt har. Vi är redan i dag påverkade utanför Sveriges gränser. Vi från Svensk Sjöfart arbetar aktivt, bland annat tillsammans med Försvarsmakten, för att ta fram svenska standardavtal, som har använts för att upphandla en svensk beredskapsflotta, som faktiskt finns tillgänglig i dag.

Ett arbete med fartygsuttagning har påbörjats. Verksamheten övas, och under sensommaren kommer en större övning att göras i samband med Donsö Shipping Meet. Utöver detta är personal viktig och naturligtvis också frågor

kopplade till detta, såsom krigsplacering och civilplikt. Detta är ett exempel på områden där vi bidrar direkt redan i dag. Vi verkar också inom BT POS tillsammans med alla andra inom sjöfartsområdet. Jag vill särskilt lyfta fram hamnar, skärgårdsredare, varv med flera.

För att Sverige ska ha tillgång till den kapacitet vi behöver i händelse av att vi drabbas av krig är konkurrenskraftiga näringsvillkor helt grundläggande. Här kan vi i Sverige inte nöja oss med det svenska lagom. Det är kanske till och med vår allra största fiende, för tredje bäst i Norden är faktiskt ingen merit. Vi måste ha högre ambitioner än så för att kunna konkurrera.

Goda konkurrensvillkor bygger helt enkelt en stark beredskap. Vi ser att positiva saker händer för sjöfarten. Exempelvis ligger nu på riksdagens bord ett förslag till slopad stämpelskatt för fartyg. Vi ser också fram emot mer konkurrenskraftiga förslag, bland annat avseende tonnageskatten.

Som nämnts tidigare måste vi också ha moderna regelverk. Det är helt avgörande för funktionen och för att rederierna ska kunna utveckla sin verksamhet, oavsett om de kör långt borta eller här hemma i Sverige.

En annat helt avgörande del är tillgången till personal. Här behövs fortsatt arbete för att utveckla utbildningsmodellen. Vi måste ta vara på dem som vi en gång har utbildat och låta dem som är utbildade sjöbefäl reaktivera sina certifikat och behörigheter. Vi har föreslagit att Chalmers och Linnéuniversitetet ska få detta uppdrag. Det kan snabbt tillgängliggöra kompetens i stället för att tio år ska läggas på att utbilda en ny sjökapten.

Det finns också andra viktiga delar som jag vill lyfta fram. Sjöfarten är helt beroende av att det finns varvskapacitet, underleverantörer och fungerande hamnar. Dessutom behöver vi skydd, inte om det händer något utan faktiskt redan i dag. Därför är det angeläget att det finns tillräckligt med nationella resurser, både i närområdet och gemensamt med andra länder längre bort. En svensk marin med tillräcklig förmåga är helt avgörande för vårt skydd i dag.

Slutligen: Sjöfart är transport. Vi är en integrerad del av utrikeshandeln, och därför bör man överväga att inrätta en beredskapssektor för utrikeshandeln.

Avslutningsvis vill jag tacka alla som jobbar med det här tillsammans med oss. Jag vet att vi kan mer tillsammans.

Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag: Jag tackar utskotten och ordförandena för att vi har fått komma hit. Tack också till kollegor och vänner i transportsektorn! Det är lätt hänt att man säger en massa saker som många kloka andra personer redan har sagt här, men vi tror att vi sitter på många av lösningarna.

Det finns en viss skillnad, upplever jag, mellan myndigheternas sätt att beskriva hur vi ska göra det här och hur vi i näringslivet redan gör det. Jag tror att vi behöver närma oss det som Tomas Arvidsson var inne på – vi är ju up and running. Vi behöver få er förståelse och ett visst mått av förenkling så att vi kan fortsätta att göra det vi gör i den omfattning som vi tillsammans ser inför framtiden. Där tror jag finns en del saker.

Jag vill understryka att vi jobbar nära myndigheter. Närmast oss är Trafikverket och Transportstyrelsen, där vi redan i dag försöker få systemet att fungera bra i civil mening, i allt från lagstiftning till annat. Det betyder vi naturligtvis måste ta med oss den del vi gör där och föra den vidare.

Det finns en rad saker som vi har att stängas med och som vi behöver adressera. Det som nu visas på skärmen är bara ett axplock. Vi måste ändra på lagstiftningen, och vi måste se till att vi har en gråzonsskala som avgör när vi får sluta med en del saker och börja med andra saker.

Det här är ingen raketforskning, men vi ser ibland att lagstödet och mandatet saknas. Det måste vi ringa in tillsammans med myndigheterna så att vi har vi det klart när det väl finns ett kännetecken på vad som ligger i vägen. Jag tror att den största utmaning som vi från näringslivet ser är att dessa saker stökar redan i dag och kanske gör det ännu mer i en krissituation.

Det är drivmedel och ny teknik, och digitaliseringen går rasande fort. Det kan hända att vi, med Försvarsmakten i bakhuvudet, får höra: Hur klarar ni att köra utan digitalt stöd? Det är en mycket bra fråga. Vi är oftast väldigt regionala och lokala. Vi klarar det, men vi behöver adressera dessa saker så att vi får dem med oss.

Vi har varit med förr. Sveriges Åkeriföretag har funnits som organisation sedan 1917. Det har varit två världskrig, och under andra världskriget organiserade man sig inom SLF, Sveriges Lastbilägares Förbund, som vi hette då. Vi har bytt namn, men vi är samma organisation. Det man såg var att vi behövde komma ned i kapilläerna. Det är min spaning – att vi är kvar i kapilläerna, med en fullt fungerande verksamhet.

På skärmen visas hur det ser ut i dag. I allt väsentligt är hela organisationen intakt. Mitt råd till myndigheterna är att ni inte ska försöka anpassa näringslivet till er eller till Försvarsmaktens behov, utan jag tror att ni ska komma till oss. Boka på! Vi är vana att få bokningar. Vad är det ni gör, frågar myndigheten oss. Vi kör, säger vi. Vem betalar, frågar myndigheten. Det gör den som vill ha något kört, svarar vi.

I klartext: Bring it on! Beställ transporter av oss så långt det bara är möjligt. Och, så långt det bara är möjligt: Låt bli att ta våra fordon! Då klarar vi det här. Vi är ett system som fungerar i det civila ihop med myndigheterna i dag, och om det skulle bli en kris eller en prioritering är det klart att vi så långt det är möjligt kan ta det också. Men så fort man tar våra lastbilar eller något är vi chanslösa.

Jag vill vända på perspektivet. Vi i näringslivet, vare sig det handlar om sjöfart, järnväg eller flyg, är up and running. Vi kan ju det här. Ursäkta att jag går emot hela Jantelagen, men jag tror att hela systemet behöver få ett nytt perspektiv. Vi klarar långt mer än vi tror. Vi är redo, men man måste förstå att vi gör det här på en rent affärsmässig basis. Betalar ni så kör vi.

Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser: Fru ordförande, kära ledamöter, deltagare och åhörare! Stort tack för att jag har fått möjlighet att medverka vid detta offentliga sammanträde i ett viktigt ämne, i en ytterst utsatt tid!

Jag kommer att kort beskriva flygbranschen och våra flygplatsernas mycket utsatta läge och därefter vårt arbete som rör det civila försvaret. Det första riskerar nämligen att sätta begränsningar för det sista.

Utskottet är väl förtroget med de ekonomiska utmaningar som våra flygplatser lever under. Där kan noteras att förra årets samlade underskott blev det största någonsin: 700 miljoner kronor. För några år sedan låg underskottet på 400 miljoner kronor.

För enskilda kommuner är driften av en flygplats ofta den enskilt största utgift som kommunen har. När utgifterna ständigt ökar blir det en omslagspunkt för hur länge kommunerna orkar med detta själva. Som en effekt av detta har vi i dag sex flygplatser som helt och hållet saknar reguljärtrafik i Sverige.

Orsaken till det minskade flygandet ser vi bara i Sverige. I omvärlden och Europa ökar flygandet. Den enda faktor man kan se som inte syns i omvärlden är det som vi populärt kallar flygskammen och dess effekter. Det finns heller inget som nu talar för att flygandet kommer att öka för de mindre flyglinjer som jag pratar om eller representerar. Därför ser vi lite mörkt på utsikterna att öka intäkterna för flygplatserna.

Det här blir förstås extra allvarligt när flygplatserna får allt fler samhällsnyttiga uppdrag, allt från ambulansflygningar och brandspaning till kraftledningsinspektioner och, inte minst, den ökade övningsverksamhet som Försvarsmakten är väldigt beroende av.

Vi sätter nu mycket hopp till regeringens kommande flygplatsutredning, som ska inkludera både Brommas framtid, det statliga basutbudet och frågor som rör våra flygplatser. Det är helt avgörande att staten nu verkligen bestämmer sig. Vill man ha kvar våra flygplatser och nyttja dem som man gör i dag måste det till finansiering. Man kan antingen fortsätta att öka det driftsbidrag som finns, eller också kan man förstatliga. Det är de alternativ som finns.

Likasa måste man inkludera flygplatsernas betydelse när det gäller vårt bidrag till totalförsvaret. I dag är 17 av våra 33 flygplatser beredskapsflygplatser. Vi har yrkat på att alla borde vara beredskapsflygplatser. Försvarsmakten yrkar på att man måste ladda själva begreppet och ange vad en beredskapsflygplats är och vad den har för mandat och uppdrag i händelse av höjd beredskap och ytterst krig. Det är inte utklarat i dag.

Det blir därför märkligt när en flygplats som exempelvis Säve, med sitt unika underjordiska bergtrum, inte är en beredskapsflygplats. Det är heller inte Ljungbyhed, som är landets enda flygplats med parallella banor, eller Norrköping, som ligger i princip bredvid en av landets största djuphamnar och längs med både Sveriges största motorväg och stambanan.

Sammantaget gör detta att vi nu är i ett läge där vi har enskilda flygplatsägare som överväger nedläggning av flygplatser av ekonomiska skäl samtidigt

som Försvarsmakten är där och krigsplanlägger. Jag tror att utskottet delar vår uppfattning att vi nog inte kan ha det så här.

Bara några ord om BT POS, som flera, inte minst Tomas, har beskrivit här. Jag har förmånen att vara ordförande i BT POS luftfartsgrupp. Det är en utomordentlig funktion för samverkan mellan det privata och det offentliga när det gäller luftfartens beredskapsarbete.

Trafikverket har varit mycket tillmötesgående för att förstärka organisationen och lyssnar verkligen in näringslivets synpunkter. Samtidigt kan man säga att vårt mandat är begränsat. Vid enskilda tillfällen, när det verkligen ställs på sin spets och det kommer förslag som myndigheterna kanske inte har mandat att genomföra, blir det tyvärr ofta stopp i verksamheten. Det tar lång tid, och vi får gå omvägar för att försöka lösa problemen. Med detta vill jag säga att det inte är ett BT POS-problem, utan det är nog en effekt av vår svenska förvaltningsmodell.

Upplyftande nog träffade vi i förrgår Charlotte Petri Gornitzka, som fått regeringens uppdrag att som nationell rådgivare komma med förslag för att skynda på, effektivisera och tydliggöra arbetet med det civila försvaret. Det är vällovligt, men jag tror att tiden är mogen för att gå ännu längre. Uppbyggnaden av det civila försvaret, inte bara för transporter, kräver kanske någon form av överordnad funktion med beslutsrätt.

Arvet från kriser likt tsunamin, branden i Västmanland 2014 eller, som nu, kriget i Ukraina ger vid handen att det kan behövas någon form av överordnad funktion i enskilda lägen. Idén om utpekad föreskriftsrätt är ett sätt, och idén om en särskilt utsedd landshövding är ett annat som kom bland annat efter erfarenheterna från tsunamin. Idén att lyfta ut några lagrum av de batterier av lagstiftningar som är väl fungerande men som bara får tillämpas först vid höjd beredskap skulle kunna vara ett tredje sätt.

Kanske är Sverige moget för en landshövding i beredskap, med föreskriftsrätt och med stöd av lagstiftning och höjd beredskap. Jag hoppas avslutningsvis att den efterföljande frågestunden kan ge lite mer utrymme för den typen av resonemang.

Tack för uppmärksamheten!

Ordföranden: Varmt tack för alla inspel som ni talare har gett både trafikutskottet och försvarsutskottet!

Vi går nu över till den sista delen av detta öppna sammanträde. Här finns möjlighet för ledamöterna att ställa frågor. Jag vill uppmana er att vara kortfattade och tydliga i era frågor och gärna ange vem som ni vill ska svara. Detta underlättar och ger möjlighet för talarna att förbereda svar. Det finns också andra aktörer i salen som man kan ställa en fråga till i det här läget. Partierna får börja ställa frågor i storleksordning.

Mattias Ottosson (S): Ordförande! Stort tack till alla myndigheter och branschorganisationer, som jag tycker har gett väldigt bra dragningar.

Jag tänkte uppehålla mig lite vid sjöfarten, som på ett sätt är basen i svensk transportpolitik. Det är där den stora delen av vår export och import ligger. Vi har nästan samma siffror som Storbritannien och Irland, vilket betyder att det är viktigt, och jag tror att det kommer att vara oerhört viktigt i tider av kris och ofred.

Jag ska inte ställa en massa frågor, utan jag ska försöka konkretisera. Det jag egentligen vill beröra är det som handlar om flyg- och sjöräddningen och de problem som vi har haft nu och som vi ser framför oss.

Jag har själv förespråkade att vi borde gå från fem till sex baser så att vi har permanent bemanning i norra Norrland, men nu är risken att vi går från fem till tre. I min värld innebär det att till exempel Kristianstad och Norrtälje skulle behöva stänga, vilket betyder att vi inte skulle ha flyg- och sjöräddning med helikopter i Stockholms skärgård och Öresundsområdet eller i alla fall får en längre insatsid. Det är ganska allvarligt.

Min fråga vill jag rikta först och främst till Försvarsmakten. Hur påverkar detta er möjlighet att öva och vara verksamma i dessa områden? Jag vill ställa samma fråga till Svensk Sjöfart, som är ute och seglar på haven, men också till flygorganisationerna. Vad innebär det här för er när det inträffar?

Mikael Granholm, Försvarsmakten: Vi har ett mycket nära samarbete med Sjöfartsverket, och Sjöfartsverket bedriver verksamhet som är väldigt viktig för oss. Det korta svaret är att om Sjöfartsverket drar ned på sådan verksamhet som stöder vår verksamhet har det en negativ inverkan på vår verksamhet. Jag vet dock inte exakt hur det hela kommer att landa, men det är det självklara svaret från oss.

Anders Hermansson, Svensk Sjöfart: Tack för frågan! Det är precis som för Försvarsmakten. Om verksamheter försvinner och det leder till längre insattider kan det naturligtvis riskera livet på personer som hamnat i vattnet och som behöver räddas. Det gäller även personer som drabbas av sjukdomstillstånd och som bor på fartyg, där helikoptrarna är helt nödvändiga för att kunna evakuera passagerare eller besättningsmän. Så ja, det är väldigt negativt för sjöfarten.

Ordföranden: Jag uppfattar att ledamoten också vände sig till någon av företrädarna för luftfarten, antingen Luftfartsverket eller Svenska Regionala Flygplatser. Det verkar dock inte vara någon som vill beröra förmågan till räddningsinsatser just nu, så vi kan vänta med det.

Angelica Lundberg (SD): Fru ordförande! Tack, alla talare, för era dragningar här i dag!

Flygplatserna är en viktig del av den lokala, regionala och nationella beredskapen, men i och med inträdet i Nato och även i viss mån den internationella

beredskapen är många av Sveriges flygplatser, precis som SRF nyss redogjorde för, beredskapsflygplatser som ska tillgodose samhällsviktig luftfart.

Det kan handla om brandflyg, ambulansflyg och polisflyg, men även MSB, Kriminalvården och försvaret, för att nämna några, utnyttjar dessa flygplatser, som ska kunna ta emot den samhällsviktiga luftfarten dygnet runt.

För att kunna upprätthålla denna beredskap till en rimlig kostnad och för att bibehålla kompetensen krävs att flygplatserna trafikerats av reguljärflyg. Samtidigt har många av de kommuner och regioner som äger flygplatser resepolicyer som i praktiken hindrar de egna användarna från att använda sin flygplats. Då och då höjs även röster för att lägga ned flygplatser. Detta är mycket oroväckande ur ett beredskapsperspektiv.

Jag vill därför fråga Sveriges Kommuner och Regioner: Vad anser ni att politiken på lokal och nationell nivå bör göra för att säkerställa beredskapen för den samhällskritiska flyginfrastrukturen så att den inte motverkas av sina egna ägare eller i värsta fall till och med läggs ned?

Ordföranden: Det var Sveriges Kommuner och Regioner och möjligtvis Svenska Regionala Flygplatser som adresserades i frågan.

Selda Taner, Sveriges Kommuner och Regioner: Jag skulle gärna vilja lämna över frågan till Peter att besvara.

Peter Larsson, Sveriges regionala flygplatser: Jag tackar för den möjligheten.

Vi har en väldigt god dialog med Sveriges Kommuner och Regioner i dessa frågor och får mycket input vid sidan av. Jag tror att vi är väldigt samspelade, men som jag framförde i mitt anförande har vi nu en omslagspunkt. Det enkla svaret är mer resurser.

Alla vi här som inte är statliga aktörer är intresserade av mer skattepengar, mer resurser och mer stöd. I vårt fall är det lite unikt genom den uppdelning som finns i Sverige mellan kommunala flygplatser, som inte har förmåga eller förutsättningar att driva verksamheten med vinst, och statliga flygplatser, med Arlanda i spetsen, som går med vinst. Alla våra flygplatser bidrar med intäkter till Arlanda.

Denna konstiga, vågar jag säga, ordning finns inte i våra grannländer. Den finns inte i Norge eller i Finland, utan där säkerställer staten all infrastruktur på flygplatsområdet. Det är väl dit vi långsamt håller på att gå, om inte enskilda kommuner tar beslut om att lägga ned flygplatser.

Det enkla svaret är någon form av ökat stöd. Vi har ett system med driftsbidrag som regeringen har börjat öka. Det skulle man kunna öka upp till de 75 procent som är utpekade i gällande förordning. Alternativet är förstärkande.

Sten Bergheden (M): Min fråga riktar sig framför allt till myndigheten och verken. Vi får se vem som är bäst lämpad att svara.

Ni har redovisat en mängd nya uppdrag här. Världsläget innebär att situationen är brådskande och att saker behöver ske med en viss hastighet. Hur säkerställer ni att de beslut som tas inom myndigheterna verkligen landar ute i organisationen, längst ned, så att det blir verkstad? Och hur säkerställer ni att det kommer att fungera i skarpt läge med övningar och annat?

Den andra frågan handlar om nya pengar och nya uppdrag. För varje krona som nu landar hos myndigheter och verk: Hur mycket kommer vi att få ut av den kronan längst ned i verksamheten, och vad kommer att finnas kvar inne i själva verken och myndigheterna?

Ordföranden: Frågan riktade sig till ett antal myndigheter.

Mikael Frisell, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB): Jag kan börja. Det är en jättebra fråga som ledamoten ställer. Jag sa samma sak i mitt anförande. Vi måste få effekt av de pengar vi satsar. Det innebär att vi måste få effekt ute i verksamheten och inte bara på nationella planeringspapper. Där raljerade jag nästan.

Jag leder det civila beredskapsrådet. Jag pratar med tio sektorsansvariga myndighetschefer och sex civilområden. Det möte vi ska ha i maj kommer att kretsa kring förmågebedömning, de sårbarheter vi har identifierat och vad vi behöver göra framåt. Där kommer vi att ha en diskussion där vi säger okej till att satsa på det här om vi får pengarna, och så får vi myndigheter tillsammans se till att det blir effekt ute i verksamheten.

Det andra som jag som generaldirektör för MSB gör är att vara noga med att vi håller oss till den civila ledningskedjan, men jag har en särskild dialog pågående med SKR. I februari har jag två gånger pratat med 290 kommuner och också varit med i ett nätverk och pratat med de valda kommunerna och regionerna så att vi hittar samarbetsmöjligheter mellan SKR och länsstyrelserna och får en effekt ute i verksamheten.

I grunden måste vi följa den civila ledningskedjan. Annars kommer det inte att fungera när det verkligen behöver fungera. Jag svarar kanske inte fullt ut på ledamotens fråga, men den finns på agendan. Vi ska göra allt vi kan från MSB:s räkning tillsammans med de andra myndigheterna och civilområdena så att det blir så som beskrevs – att vi får effekt längst ned i verksamheten.

Mattias Dejke, Trafikverket: Fru ordförande, ledamöter och åhörare! Jag är ställföreträdare för Roberto Maiorana.

Jag krokarm och instämmer i det som MSB-chefen sa. Vi är också med i de strukturerna och har, som har framkommit här i dag, också en central roll i vårt ansvar som sektorsansvarig myndighet. Men jag tänker så här: Skyndsamheten finns väl i frågan. Exempel på det, då, för det handlar väl ytterst om att vi konkretiserar det. Vad gör vi? Jo, vi har varit inne på att öva.

Det är en jätteviktig fråga, för genom att öva ser vi till att det händer på riktigt där ute.

Jag tror också att den regionala utvecklingen och den tillsammans med näringslivet är jättecentral. Vi får inte fastna i det nationella pappersskrivandet, utan det måste övas och göras tillsammans där ute.

Frågan om att klara det i skarpt läge är väldigt relevant. Ett perspektiv som vi har snuddat vid i dag men som jag tycker är väldigt återkommande är att det vi pratar om är en förmåga som vi behöver kunna använda före beslut om höjd beredskap för krig så att vi inte tror att det är då allting händer.

Då är vi, som många näringslivsföreträdare har pratat om, inne på avtal och de normala relationerna. Vår generaldirektör var inne på att se över basunderhållskontrakten så att vi faktiskt klarar andra påfrestningar än vi haft historiskt sett. Vi får kanske också fundera på om vi kan göra på ett annorlunda sätt.

Joel Smith, Sjöfartsverket: Jag ger gärna exempel på hur vi jobbar med medlen som vi får.

Att vi övar är naturligtvis en väldigt viktig del. Vi har inte bara en central stab som fördelar de här pengarna och leder arbetet, utan vi har också beredskapssamordnare ute i verksamheterna som kommer från verksamheterna och kan verksamheten och vet var vi har behov. Sedan samordnas de.

Vi rapporterar också detta till regeringen. Det är i och för sig bara text vi rapporterar, men bakom den texten ligger det väldigt mycket verkstad.

Jonas Bjelfvenstam, Transportstyrelsen: Låt mig också bara fylla på.

Från vår sida satsas väldigt mycket kraft och riksdagens pengar på insatser för att stärka robusthet i myndigheten, inte minst på it-sidan men också kring sådant som handlar om ledningsplatser, säkra samband och annat som inte kommer alldeles gratis för oss.

Sedan vill jag instämma i behovet av att öva och öva tillsammans i större utsträckning än vi kan göra.

Utbildningsinsatser är annat som vi arbetar med och kommer att fortsätta arbeta med.

Samverkan har vi pratat om hela dagen hittills. Det är väldigt bra; det funkar bra. Men för att höja ett litet varningens finger: Det är väldigt mycket möten i slutändan, och vi ska ju faktiskt göra skillnad. Vi ska göra verkstad. Inte minst Natointrädet har faktiskt gett oss många nya sammanträdestillfällen. Nu måste vi också bygga totalförsvaret.

Ann Persson Grivas, Luftfartsverket: Precis som jag sa i mitt anförande har vi byggt förmåga i form av infrastruktur, som ju är tangible assets som det heter, men också och framför allt genom att öva och öva och utveckla och bygga robusthet.

Det är också väldigt viktigt att förstå olika kravbilder och att det är tydlig kravställning så att man inte utvecklas i fel riktning. Det tror jag är ett område som kan utvecklas mer.

Malin Östh (V): Tack för väldigt intressanta föredragningar!

Jag skulle vilja ställa en fråga om järnvägen och järnvägens robusthet.

Vi vet hur det ser ut i dag: Vi har stor kapacitetsbrist och en stor underhållsskuld som också har ökat med en mycket brant kurva. För några år sedan var den 36 miljarder, och nu uppgår den till 91 miljarder.

Kapacitetsbrist och underhållsskuld är två problem som förstärker varandra, så min enkla fråga är hur vi skyndsamt säkrar en järnväg som fungerar i kris och krig när vi har så stora problem i dag.

Anna Lühr, Trafikverket: Det är en oerhört angelägen fråga för oss. Vi utvecklar hela tiden vårt järnvägsunderhåll för att på ett bättre och mer effektivt sätt kunna möta de krav som finns. Det är ett löpande arbete som pågår.

Bara häromdagen hade vi möjligheten att visa på att trenden går åt rätt håll – att vi nu faktiskt betar av det underhåll som ligger. Förutsättningarna för det är att det satsas mer medel på att säkerställa att vi får ett skyndsamt underhåll att fungera.

Precis som Lina Lagerroth sa om förutsättningarna för järnvägen och vad vi har för utmaningar är det någonting som måste göras tillsammans när det gäller förutsättningarna för att jobba för ett effektivt underhåll, skapa skyndsamhet och titta på hur operatörernas förutsättningar fungerar i järnvägssystemet. Det görs väldigt mycket insatser på den sidan, men jag skulle säga att det är ett alldeles eget möte och ett eget seminarium.

Tomas Arvidsson, Transportindustriförbundet: Jag vill lyfta fram en dimension i det här, och det är människorna – alltså de ute i kapilläerna, som någon uttryckte det, som faktiskt ska verkställa det vi vill uppnå. Där är det viktigt att vi får långsiktiga och stabila förutsättningar för att kunna utföra arbetet.

Det bygger också på att man får förutsättningar för kompetensutveckling och att utbilda nya människor som ska in i systemet som bygger robustheten och resiliensen långsiktigt. Det här kan inte ”knäppas” i samma takt som man kan utfärda regleringsbrev eller lägga fram budgetpropositioner, och det är oerhört viktigt.

Det handlar naturligtvis också om att se över de medel som allokeras, lite som ledamoten Bergheden var inne på här. Använder vi pengarna på ett korrekt sätt?

Jag ser med oro, trots att jag är ”landmänniska”, en underfinansiering av Sjöfartsverket som kommer att tränga ut andra behov av transporter på landbacken, där vi alla redan nu är i ett ansträngt läge med hänsyn till återhämtningen av underhållsskulden på vägsidan och till viss del på järnvägssidan.

Det hänger ihop, och då är mitt budskap mycket tydligt: Att inte göra någonting är inte gratis. Det får konsekvenser för svensk konkurrenskraft och sysselsättning, och vi behöver konkurrenskraften ännu mer i dag än i går.

Lina Lagerroth, Tåg företagen: Jag håller med båda föregående talare, men jag tänker också att det här är någonting som vi måste lösa.

Vi behöver renovera vår järnväg. Den går sönder varje dag. Vi behöver fortsätta transportera både människor och gods på järnvägen.

Det vi behöver göra när det gäller kapacitetsbristen är att titta på våra riskanalyser och sårbarhetsanalyser och förstå vilka konsekvenser det här får och hur vi på bästa möjliga sätt lägger det pussel som behöver läggas.

Vi kan inte heller duka för att transporter som är planerade att gå på järnväg men av olika skäl inte kan gå på järnväg behöver kompenseras för. Det är kommersiella bolag som gör sina affärer genom att planera transporterna, och får de inte fram dem behöver de få kompensation för de alternativa transporterna.

Daniel Bäckström (C): Stort tack till samtliga föredragande för mycket viktig information!

Jag vill beröra de underrättelserapporter som kommit från Sveriges militära underrättelsetjänst den senaste månaden och även flera andra nordiska länders underrättelserapporter som pekar i samma riktning.

De säger att om USA:s stöd vacklar när det handlar om stödet till Ukraina men också övriga samarbeten i den europeiska kontexten och det blir någon form av minskad väpnad aktivitet i Ukraina finns det tecken på att vi måste förhålla oss till att Ryssland snabbt kan omdisponera sina trupper till vårt område och till Östersjön.

Vi har också tagit del av bland annat Danmarks underrättelser om att vi inom två år kan se att Ryssland kan agera mot flera länder vid Östersjön med riktade väpnade angrepp.

Då är tvåårsperspektivet utifrån de pågående processer som nu genomförs för att stärka vår samlade totalförsvarsförmåga oerhört viktigt att fundera över. Jag tänker på investeringar i infrastruktur. Jag tänker på förmågeökningar så att logistiken funkar både civilt och militärt över hela landet men också i ett nordiskt perspektiv. Jag tänker också på genomförandet – att processer som normalt kan ta fyra, fem, sex, sju, åtta eller tio år i olika investeringar måste ske väldigt skyndsamt.

Vilka åtgärder och vilka perspektiv har MSB och Försvarsmakten kopplat till helhetsbilden för genomförande, och hur värderas de här rapporterna om tvåårsperspektivet? Det behövs ju betydligt mycket skarpare planering om det blir så att de här scenarierna träder in och vi har väpnad konflikt i Östersjöområdet om två år.

Mikael Frisell, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB): Tack, Daniel, för en väldigt relevant och viktig fråga!

Det enkla svaret är att vi har tagit till oss det här och prioriterar alla åtgärder i det civila försvaret som får snabb effekt. Vi diskuterar just det: Om vi satsar där, får vi den effekten snabbt, inom ett till två år, eller om fem till tio år? Är svaret fem till tio år lägger vi pengarna på fel ställe. Då prioriterar vi om för att få snabb effekt med hänsyn till den under rättelsebedömning som just nu finns.

Mikael Granholm, Försvarsmakten: Det vi ska göra i den här situationen är att varje dag utföra våra uppdrag här och nu och bli större, starkare och mer ut hålliga så fort det går.

Jag skulle vilja påstå att vi har åstadkommit en mycket stor tempohöjning från den tid då vi låg på en relativt platt anslagskurva till att vi nu växer väldigt snabbt. Vi har på tre år i princip fördubblat de medel vi lägger på verksamhet och materielanskaffning, och vi kommer att göra ytterligare tempoökningar i takt med att vi ska växa ännu mer.

Det är det bästa sättet för oss att bidra till svenska folkets men också till Natos samlade förmåga.

Mattias Dejde, Trafikverket: För oss som sektorsansvarig myndighet i en sådan här fråga är tidsaspekten i sig det som det handlar om när vi pratar skyndsamhet.

Jag fick frågan tidigare i veckan. Vi hade ett stormöte om BT POS, som många varit inne på och som är en del av vårt ansvar. Men vad innebär det? Jo, vi måste hålla fokus. Vi måste göra det vi ska göra här och nu. MSB och Försvarsmakten är inne på det. Men jag märker ju att då tenderar vi att bli lite försiktiga och fundera.

Här och nu handlar det om att leverera; det tror jag är jätteviktigt att hålla fokus på. Det handlar om allt från att öva till krigsplaceringar och att träna ledningsförmåga och allt vad det kan vara.

Tomas Arvidsson, Transportindustriförbundet: Inkallelsen till övningar kommer att returneras med mottagningsbeviset väldigt fort. Vi har väntat sedan 2017, så vi är lite luttrade, men vi kan bara bli bättre.

Jag vill nog säga att allt inte handlar om mer pengar, även om det naturligtvis är prekärt i vissa sammanhang. Det krävs också ett tydligt visat ledarskap.

Anders Hermansson, Svensk Sjöfart: Jag kan verkligen instämma i det. Det sker många bra saker just nu, men det går alldeles för långsamt.

Även om myndigheterna blir redo handlar det om att när vi har fått förut-sättningar att göra det som myndigheterna önskar behöver vi också tid att växa in i den kostymen. Vill man ha det här stödet som de olika transportbranscher-

na kan leverera behöver det gå mycket fortare om vi ska hinna växla upp, så tid är en bristvara här.

Magnus Jacobsson (KD): Fru ordförande! Jag tackar för bra föredragningar. Under de senaste två åren har jag sju, åtta gånger fått förmånen att åka till Ukraina och träffa militärer, politiker och deras motsvarighet till Svenska kraftnät.

Det som är fascinerande där är den otroliga robusthet som de har klarat av.

Men det är en sak som jag har sett här i Sverige och funderar över. Min fråga går till MSB och handlar om bredband.

Ingenting i vårt samhälle i dag fungerar om inte svartfibersystemet fungerar. I Sverige har Trafikverket en del, Svenska kraftnät en del, Teracom en del och Telia en del. Nu pratar jag om bassystemet. I alla andra trafikslag har vi Trafikverket eller Sjöfartsverket, och vi har Svenska kraftnät för kraftnätet. Men det finns egentligen ingen operatör som har ansvaret för svartfiberbasen.

PTS har ett uppdrag att granska hur det är men egentligen inte att säga vad man bör göra om man gör det enkelt för sig. Då uppstår min fråga: Hur säkerställer vi att basnätet fungerar? Utan det kan vi ju varken flyga, köra tåg eller något annat.

Mikael Frisell, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB): Det är en jättebra fråga. MSB är inte rätt myndighet att svara på alla delar av den, men jag kan svara att det är en bra dialog inom sektorn för elektronisk kommunikation och post med PTS. PTS sitter inte på alla lösningar.

Vi har dialog med de kommersiella aktörerna. Vi har bland annat ett uppdrag där vi ska bygga Rakel generation 2. Då blir den här frågan helt central.

Vi har också uppgiften på MSB med etermediaberedskap. Går det inte att sända digitalt är det marknätet som gäller. Där lägger vi pengar och diskuterar med public service, Sveriges Television och Sveriges Radio.

Vi är alltså på frågan. Men din frågeställning är mycket bredare än vad jag kan ge svar på, så jag stannar där.

Mattias Dejke, Trafikverket: Jag fortsätter på det temat. Det är ju en annan sektor vi pratar om, sektorn för elektronisk kommunikation och post. Men där är även Trafikverket en beredskapsmyndighet, så vi har såklart också väldigt många aktier i den frågan.

Det är en angelägen fråga, och vi ingår i och har en stor och god dialog i de frågorna. Men jag tänker att vi får återkomma i de delarna i ett annat sammanhang.

Lina Lagerroth, Tågforetagen: Jag vill lägga till att på järnvägen är det som små städer som transporteras runt omkring i Sverige. Även längs järnvägen behöver uppkopplingen fungera, och det är ett arbete som vi har bedrivit länge

och försökt få någon att ansvara för. Men i de tider som vi pratar om skulle kunna inträffa blir det ännu viktigare att vi når ut, och det vi kan se i Ukraina är att de använder Whatsapp. Det är vitalt att vi kommer åt våra medborgare även längs med järnvägen. Det är stora numerärer som förflyttas.

Linus Lakso (MP): Ordförande! Jag vill tacka alla som har kommit hit till riksdagen för att prata om detta otroligt viktiga ämne. Det är ju ett väldigt allvarligt läge vi befinner oss i med ett krig i vår närhet. Jag tror inte att alla tänker på att det är närmare till Ukraina än till Frankrike från Sverige.

Jag vill först beröra järnvägen. Den har redan berörts en del, men det är ju ett faktum att vi inte investerar tillräckligt i vår järnväg och inte underhåller den tillräckligt. Regeringens plan nu är ju att bara återta 10–15 procent av underhållet till 2037, så vi skjuter underhållsskulden framför oss.

Vi har ju flera aktörer på järnvägen här. Jag skulle vilja höra till exempel SJ:s syn på hur den bristande hanteringen av järnvägen påverkar möjligheterna i ett beredskapsläge och vad som behöver göras för att få bättre robusthet snabbt. Det kan även andra aktörer beröra.

Jag vill också ta upp en fråga som jag tycker går lite under radarn när vi pratar beredskap, och det är frågan om vårt beroende av importerade bränslen. I princip hela transportsektorn men även försvaret och jordbruket för att kunna producera mat är helt beroende av att en import funkar, och det är ju inte helt säkert att den gör det i krigstider.

Det här kan ju beröra många aktörer, så den som vill och känner sig manad får svara. Vad händer om vi får de här försörjningslinjerna avskurna, och vad kan vi göra för att minska den sårbarheten?

Ordföranden: Det var två frågor. Den om järnvägen ställdes till SJ.

Pär Helgesson, SJ: Jag tror att kombinationen av att på en hårt sliten järnväg med en rekordhög underhållsskuld släppa på fler tåg än systemet är konstruerat för är en ganska giftig cocktail. Det upplever alla som reser med oss eller med andra aktörer eller försöker skicka gods på järnväg dagligen, så det gör ont. Det gör väldigt ont.

Man har då uttryckt ambitionsnivån att om tolv år har man kanske planat ut tillväxten på underhållsskulden och kommit ikapp lite. Det är ingen offensiv ambition i våra ögon. Vi är väldigt oroliga för den framtiden. Inte minst påverkar det företags förmåga att rekrytera, människors benägenhet att pendla till jobbet för att de inte litar på att få ihop arbete och fritid och i förlängningen investeringsviljan hos företag och att de vill fortsätta satsa i Sverige. Det är alltså en ganska substantiell fråga för vår framtid, skulle jag vilja hävda.

Lösningen är givetvis delvis mer resurser men minst lika mycket att faktiskt använda dem effektivare. Vi måste mycket snabbare få underhållsarbete gjort och även bygga ny kapacitet. Men i väntan på att ny kapacitet kommer på plats

har vi faktiskt ett enkelt val. Vi måste dra ned på trafiken på spåren så att vi kan ha en robustare trafik och skapa utrymme för underhåll. Vi önsketänker lite nu, är min uppfattning.

Det gör ont, men vi kan åtgärda det här mycket snabbare om vi bara bestämmer oss. Det finns goda internationella exempel på det.

Anna Lühr, Trafikverket: Tack, Linus, för frågan!

Att vi har en gammal och sliten anläggning i järnvägssystemet är vi nog alla väl medvetna om. Vi håller i mycket och mycket med Pär – det är en anläggning där det gör ont. Vi ska ha trafik som går på spåren samtidigt som vi behöver göra effektiva och omfattande åtgärder för att faktiskt skapa förutsättningar för att komma åt det eftersatta underhållet. Därom råder det inget tvivel, och det är precis det vi jobbar med.

Om vi då tittar på den förutsättningen och sätter ihop den med det civila försvaret vill jag gärna släppa in min kollega Mattias.

Mattias Deike, Trafikverket: Då kommer vi in på beredskapsfrågan. Där gör vi en hel del redan i dag. Vi brukar prata om trimningsåtgärder och vidmakthållandeåtgärder i den befintliga anläggningen. Det är här vi försöker att se, också i det befintliga arbetet, vad som är mest samhällskritiskt och vad de militära behoven är. Vi försöker också lägga resurser och åtgärda här och nu, och där sker väldigt mycket redan i dag.

Mikael Frisell, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB): Jag kan kanske inte ge ett fullständigt svar kopplat till bränslefrågan. Det är ju Energimyndigheten som jobbar med den sektorn. Men du har helt rätt – detta med importerade bränslen är viktigt.

Det vi får tänka på i ett framtida krig är att vi inte står ensamma. Vi har allierade. Det är det första vi ska tänka på. Vad innebär det kopplat till våra försörjningskedjor? Försörjningskedjorna är självklart utmanade och känsliga, men vi står inte ensamma. Det är det ena jag vill säga.

Det andra är att vi tillsammans med Energimyndigheten just nu jobbar med riksintresseanspråken kopplade till drivmedelsanläggningarna som finns i Sverige. Det löser inte importen, men att vi åtminstone har drivmedelsanläggningar så att vi kan lagra tillräckligt med drivmedel är en bra början.

Helena Gellerman (L): Jag vill också tacka för väldigt bra föredragningar. Jag tycker att det har gett överblick över att det finns ett nödvändigt snabbt agerande som krävs för att vi ska kunna göra en stor omställning på kanske två år.

Mina frågor berör elektrifiering av transporter och är riktade främst till Mikael Frisell från MSB och Mikael Granholm från Försvarsmakten men även till aktörer inom de olika transportslagen.

Hur ser ni på helt elektrifierade transporter ur ett totalförsvarsperspektiv? Jag tänker på både elbilar, elfartyg och elflygplan. Är elektrobränslen för sjöfart och flyg en fördel eller en nackdel? Finns det en gräns för hur stor del av fordonsflottan som kan vara elektrifierad för att fortsatt ha en riskfördelning vid minskad tillgång på bränsle eller längre elavbrott för att klara våra transporter i kris och krig? Vilken vikt har inhemsk produktion av bio- och elektrobränslen och ödrift för elektrifiering av transporterna?

Mikael Granholm, Försvarsmakten: Det där är ju en central fråga. Den har också en tidsaspekt i fråga om vad som gäller nu och under överskådlig tid och vad vi hoppas kan gälla i framtiden.

Här och nu är det så att vi behöver traditionella drivmedel. De går att lagra på ett annat sätt än alternativen, och vi kan inte vara helt beroende av tillgång till el.

Å andra sidan: Om övriga samhället ställer om i allt högre takt har vi kanske inte kvar en infrastruktur för fossila drivmedel på lång sikt. Därför behöver försvarsindustri och försvarsmakter inte bara i Sverige utan också i andra länder ställa om här. Men som det är nu är vi av lagringsskäl och driftssäkerhetsskäl nödgade att ha egen lagring av fossila bränslen.

Mikael Frisell, Myndigheten för säkerhet och beredskap (MSB): Jag säger egentligen exakt samma som Mikael Granholm från Försvarsmakten sa: Just nu lägger vi fokus på skyndsam effekt och använder pengar så att vi får den här snabba effekten. Då är inte det här den viktigaste frågan vi funderar på just nu. Däremot följer vi självklart teknikutvecklingen i samhället i övrigt vad gäller näringsliv och hur det här utvecklas.

Det är en fråga som måste hanteras på sikt, det här med elektrifiering. Där har jag också goda erfarenheter från mitt tidigare jobb på Försvarets materielverk, där vi diskuterade anskaffning av tunga fordon och hur vi ser på vilket bränsle vi ska ha framöver. Men för MSB:s del är det just nu fokus på snabb effekt, och sedan följer vi teknikutvecklingsfrågan i samhället.

Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag: Det är lätt gjort att hamna i gammal teknik och kedja fast sig vid de lösningar som vi känner till.

För att vända på det ser vi i svensk åkerinäring att el och biogas är två inhemska bränslen. Vi tror att vi är jättesårbara med gamla bränslen som måste köpas in. Bryts det, som vi hörde här i en fråga, är vi jättesårbara.

Jag tror att vi måste flytta fram positionerna och tänka på hur vi producerar ännu mer biogas och el och gör den flyttbar så att vi kan fortsätta ha autonoma fordon. Det är nog det vi behöver göra ganska fort, för el och biogas kan vi som sagt göra i Sverige – i viss mån även HVO. Jag tror att det måste vara vår ledstjärna att göra de nya bränslena autonoma.

Peter Larsson, Sveriges regionala flygplatser: För flygets del kan man säga att när det gäller elområdet ligger vi fortfarande i startgroparna.

Ledamoten är ju väl insatt. Jag har följt den utveckling som sker just i Göteborgsområdet med Otto Aerospace, som utvecklar elflyg. Men det är i mindre skala, och i beredskapssammanhang är det kanske inte det som är det nära förestående.

Det finns även vätgasutveckling, men en lågt hängande frukt är faktiskt fossilfritt flygbränsle. Det finns ju flera bolag i Sverige som håller på och utvecklar det här, och det finns beräkningar att vi skulle kunna bli i princip självförsörjande på sikt med bara några få produktionsanläggningar. Utifrån ett miljöperspektiv och utifrån ett beredskapsperspektiv är det ju välkommet.

Lina Lagerroth, Tåg företagen: Vi är ju till stor del elektrifierade i vår bransch, och vi jobbar hårt med att sälja de diesellok som vi har kvar. Är det så att vi ska behålla våra diesellok behöver vi säkerställa att det finns finansiering att behålla dem. Det är återigen en finansieringsfråga och en avtalsfråga.

Vi tittar på Ukraina som ett exempel och ser hur duktiga de har varit på att kasta runt sina fordon beroende på vilket drivmedel de framförs på och vilken brist det är i de olika delarna av landet. Vi i Sverige behöver nog också ha en plan för vad vi ska hålla i framtiden.

Det finns även fordon som klarar att gå både på el och på diesel eller annat, men det är också en investeringsfråga. Finansiering är tyvärr alltid frågan i de här frågorna. Det finns alltså alternativ, men vi behöver veta vilka alternativ vi ska ombesörja.

Anders Hermansson, Svensk Sjöfart: Inom sjöfarten använder nästan alla nya fartyg batterier för energioptimering och till viss del framdrift, så vi använder det ganska mycket.

Diversifiering är viktigt och någonting vi ser att vi kommer att göra i vilket fall. Den stora utmaningen är att få fram de nya bränslena, vad vi än ska köra på, i tillräckligt stora volymer till ett tillräckligt bra pris. Vi ser att mycket av det här nu utvecklas som drop-in-bränsle, det vill säga att man kan blanda det med det fossila och successivt gå över. Det skapar förmodligen en ökad redundans.

Minst lika viktigt kommer det att vara att distribuera de här bränslena både i hamnar och till olika delar av landet. Det kommer nämligen att vara en del flytande bränslen, även om det blir hållbara sådana framåt.

Ordföranden: Nu har vi gått igenom alla partier men har fortfarande lite tid kvar för frågor. Vi kommer därför att börja om med partierna i storleksordning. Eftersom vi nu bara har en kort stund kvar: Ställ gärna korta frågor och ge korta svar! Då hinner ett antal ytterligare ledamöter ställa sina frågor.

Fredrik Stenberg (S): Fru ordförande! Jag har en fråga till Trafikverket. Den kan sammanfattas så här: Är det inte läge att i närtid ompröva järnvägsunderhållets organisation för att stärka järnvägsnätet?

Anna Lihl, Trafikverket: Vilken spännande och kort fråga! Jag vet inte hur jag ska kunna ge ett kort och snabbt svar på den.

Trafikverket genomgår nu en väldigt stor förändring där vi tittar på att skapa förutsättningar för systemansvar, att vara tydliga med järnvägsfrågor och vägfrågor samt att skapa förutsättningar för att bygga en organisation som i ännu större omfattning skapar förutsättningar för just det effektiva underhållet. Vi är nämligen väl medvetna om att det behöver göras insatser för att förbättra den verksamhet vi bedriver.

Angelica Lundberg (SD): Fru ordförande! Som jag var inne på i min förra fråga höjs ju då och då politiska röster för att lägga ned våra viktiga flygplatser, såväl statligt ägda som icke-statligt ägda. Det skulle ha en väldigt stor negativ påverkan på vårt totalförsvar. Vi behöver flyget för att transportera människor och varor samt förflytta trupper och materiel. Vi behöver kunna använda det samhällsviktiga flyget.

Min förra fråga till SKR var hur man från SKR:s sida arbetar med de kommunala och regionala ägarna för att främja den långsiktighet vi behöver för den robusta beredskapen i den viktiga flyginfrastrukturen.

En kort andra fråga till Försvarsmakten är: Hur viktiga är flygplatser för er för att försvaret ska kunna öva och skapa den avskräckande effekt som behövs för att förhindra att vi över huvud taget hamnar i krig?

Mikael Granholm, Försvarsmakten: Det korta svaret är att flygplatserna är viktiga för Försvarsmakten, både i vår krigsplanering och för övandet.

Selda Taner, Sveriges Kommuner och Regioner: Precis som Peter Larsson förklarade här bevakar vi ju våra medlemmars intressen vad gäller de regionala flygplatserna och lyssnar på deras behov. Jag kan bara instämma i det som Peter Larsson sa, det vill säga att det finns ett tydligt finansieringsbehov. Där behöver man komma till skott.

Ann-Sofie Lifvenhage (M): Frivilligorganisationer finns ju och stärker vår försvarsförmåga, bland annat inom flyg, radio och båt. Hur kommer det sig att det inte finns någon frivilligorganisation för tåg? Behövs det inte, eller är det någonting som ligger i pipelinen att dra igång för att vi ska kunna rusta oss så väl vi kan för framtiden?

Mattias Dejke, Trafikverket: Jag kan svara utifrån vårt uppdrag som sektorsansvarig myndighet.

Här är vi egentligen lite inne på det arbete som vi har gjort internt under det senaste året – kanske ett och ett halvt – och där frivilligfrågan finns med på agendan. Historiskt har det funnits. Vi har också en tradition där det finns en hel del kopplat till radiosidan, där vi i dag har kontakter – och även har vissa frivilliga som jobbar med den delen i vår beredskapsorganisation. Men här finns utvecklingspotential.

Vi tänker alltså avisera den frågan och titta både på ledningsförmåga och om vi kanske kan använda det i anläggningen och i den kompetensdelen. Den finns alltså med på agendan och är en av de prioriterade frågor vi tar oss an när vi nu går vidare.

Tomas Arvidsson, Transportindustriförbundet: Jag nämnde ju att jag är en fossil rest från en tid som flytt. Jag är en av dem som i slutet av 80-talet var väldigt angelägen om att man skulle skapa en frivillig försvarsorganisation inom järnvägsområdet.

Det föll på två saker: Den ena var totalförsvarets begynnande nedmontering, och den andra var omstruktureringen inom sektorn. Men framför allt handlade det om en generell fråga, nämligen regelutvecklingen, som redan då började accelerera. Där har vi inte sett någon avtrappningstakt, trots intentioner från EU och trots behovet av enkla, resilienta system.

Det är alltså i grunden en ganska komplex fråga, men den går att omhänderta. Som jag uttryckte är det viktigt med människorna i systemet – men också att ha vägar för frivilligheten in. Det ser vi inte minst i Ukraina, där frivilliga insatser för reparation av infrastrukturen är en vital del.

Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser: Tro det eller ej; det finns faktiskt en anknytning till flyget i den här frågan. Jag skulle bara vilja tillägga att det i Försvarsmaktens underlag till regeringen om militär rörlighet faktiskt finns ett förslag om att inrätta en frivillig järnvägskår. Det finns också en utläggning om hur det skulle kunna gå till.

När det gäller ledamoten Lundbergs fråga känner jag att den hängde lite i luften. Jag vill betona att det nämnda dokumentet om militär rörlighet som Försvarsmakten nyligen lämnade till regeringen förtjänstfullt beskriver just det som ledamoten tar upp om flygplatsernas betydelse.

Hanna Gunnarsson (V): Stort tack till trafikutskottet för det här öppna sammanträdet! Jag tycker att det är jättebra att vi alla, inte bara vi som sitter i försvarsutskottet, tar det gemensamma ansvar för totalförsvaret som vi ska ta.

Jag tror att det var Svensk Kollektivtrafik som pratade lite om ytterligare behov av hjälp med styrning och prioritering. Jag skulle vilja veta lite vad ni upplever är oklart i det uppdrag ni behöver ha ur ett totalförsvarsperspektiv.

Annarella Löfblad, Svensk Kollektivtrafik: Tack för frågan! Kollektivtrafiken regleras i dag i kollektivtrafiklagen, järnvägslagen och lite andra lagstiftningar. Kollektivtrafiklagen berör inte alls de scenarier vi pratar om i dag – kris, krigssituationer och liknande – utan där beskrivs kollektivtrafikens grunduppdrag. Det står heller ingenting där om att kollektivtrafiken ska ombesörja utrymningar, sjukvårdstransporter och liknande.

Självklart finns de resurserna, men vi måste veta om det är det som önskas. Om vi behöver prioritera behöver vi också lite hjälp med hur vi ska prioritera. Vi kan planera för vårt grunduppdrag; det är inget problem. Men om det finns övriga anspråk på våra resurser behöver vi veta hur vi ska hantera dem.

Jag hoppas att det blev lite tydligare. Jag fick en tumme upp till svar – bra!

Ordföranden: Jag har en gentleman här som vill svara på den förra frågan, vilket jag ger honom utrymme att göra.

Curt-Ove Jakobsson, Frivilliga Automobilkåren: Frivilliga Automobilkårenas Riksförbund är en av de 18 frivilliga försvarsorganisationer som nyss nämndes. Vi har bland annat 150 bandvagnsförare som kör åt Trafikverket, vilket man kanske bör upplysa om.

Vi skulle självklart gärna utöka vår verksamhet tillsammans med de andra 17 frivilliga försvarsorganisationerna för att bidra till annan transportverksamhet – även med tåg. Det har varit uppe för diskussion, och vi är beredda att ta det uppdraget om MSB är intresserade av att ge oss det uppdraget.

Anders Karlsson (C): Fru ordförande! Jag tänkte fortsätta lite på det spår vi har varit inne på, nämligen järnvägunderhållet. Det har både Malin, Linus och Fredrik varit inne på.

Min fråga går till Trafikverket. Den underhållsskuld på 91 miljarder som vi i dag har ligger under två planeringsperioder, det vill säga tolv år. Det ligger 10–15 procent på den första planeringsperioden, och vi hör Trafikverket här prata om en omorganisation. Är det realistiskt att tro att man kommer att klara av det här under de två perioderna? Kan man hantera det annorlunda?

Som opposition får vi ofta svaret att Trafikverket inte har en organisation som klarar att hantera mer pengar till underhåll. Det är därför vi återkommer till den här frågan, och det är därför den är så viktig för oss i politiken.

Anna Lühr, Trafikverket: Tack för frågan! Naturligtvis finns det utmaningar i detta, men skälet till att de här medlen blir svåra att omsätta i järnvägssystemet är snarare det som Pär från SJ var inne på: Det handlar om ett system där det går trafik samtidigt som vi behöver vidta stora och omfattande underhållsåtgärder.

Att vi hela tiden behöver utveckla vår verksamhet, att vi hela tiden behöver skapa förutsättningar för ett så effektivt underhåll som möjligt och att vi behöver samarbeta i järnvägsbranschen för att hitta rätt förutsättningar för att göra det tror vi är de absolut viktigaste delarna för att få medlen att verkligen bli till kronor som gör nytta i det järnvägssystem vi faktiskt har – det är det första och mest prioriterade för oss i vår verksamhet.

Ordföranden: Då har vi tagit oss igenom ett antal frågor och fått många bra svar – stort tack för det! Jag känner att man nu har en ännu större lust att diskutera. Det är väl bra att vi kommer att mötas i de här viktiga frågorna på olika sätt framöver. Det här är en viktig bas för arbetet för oss i trafikutskottet, och vi ser fram emot en fortsättning.

Vi har pratat mycket om möjligheten att göra saker tillsammans, och vi har pratat om robusthet och tillit. Civilsamhället har nämnts som en viktig del, och där är vi ju alla – oavsett våra olika roller – en viktig del.

Jag har haft möjligheten att bredvid mig ha både min vice ordförande Thomas Morell och kanslichef Mattias Revelius, som har hjälpt mig att hålla i det här sammanträdet. Det har förekommit en massa ord på t, som tillit, tillsammans och träna. Jag ska nu lämna över till Thomas Morell, vars namn också börjar på t, att avsluta sammanträdet.

Vice ordföranden: Tackar så mycket! Ska man dra slutsatsen att bokstaven t är en bärande bokstav i hela resonemanget?

Tack så mycket för en fantastiskt intressant förmiddag! Det värmer en gammal motorinstruktör och kårchef inom FAK att den första bilden som visades i dag föreställde Bandvagn 206, detta underbara fordon som kan användas för att göra stora insatser för människor i nöd, bland annat när det har snöat väldigt mycket, när det har varit skogsbränder eller vad det nu kan vara.

Precis som Curt-Ove sa har vi ett stort antal utbildade förare som kör åt bland annat Trafikverket och Svenska Kraftnät, och jag hade förmånen att vara kårchef när vi körde de första utbildningsinsatserna där. För er som inte har kört Bandvagn 206: Det är en fantastisk maskin! Om ni får möjlighet att köra den – gör det! Då förstår ni hur viktig den är i arbetet med vårt totalförsvär, med att skydda vårt samhälle och med att stötta när det verkligen är ett krisläge.

Jag har gjort några noteringar under dagen som jag bara vill nämna.

Att det är viktigt att vi har en robust infrastruktur kan vi väl vara överens om allihop. Vi måste ha en infrastruktur som funkar oavsett om det är fredstid eller krisläge. Att Sverige aldrig får stanna var en annan sak jag fäste blicken på.

Samtliga trafikslag behövs. Vi behöver sjöfarten, järnvägen, vägarna och luften. De här kan inte konkurrera med varandra på något sätt, utan de ska samverka både i det civila samhället och i Försvarsmakten.

Vi ska skapa förutsättningar för en väl fungerande transportsektor, och det är viktigt att återskapa tilliten till transportsektorn. Det är oerhört viktigt. Vi har pratat om det här med underhållsskulder både på väg och järnväg och att människor tappar tilltron till att det verkligen fungerar.

Vi ska säkerställa personal och tillgången till förare. Här behöver vi nog tänka till lite grann, och det är ett budskap till er alla: Vi måste få ut förare och personal som kan säkerställa att vår infrastruktur funkar – det gäller både på järnvägssidan, på vägsidan och var det nu kan vara – och de måste få repetera och ha övningstillfällen. Att det är viktigt att vi övar tillsammans har nämligen också varit uppe på tapeten i dag. Jag kan säga att de övningar som vi gjorde och som var samordnade gav oerhört mycket. Man var mer på tårna om det var någonting som hände. Det är alltså ett budskap: Vi måste få fram manskap, vi måste få fram utrustning och vi måste öva så att vi får det här att fungera.

Sedan hade Tomas en jättebra kommentar som jag skrev ned: Att inte göra någonting är inte gratis. Det är så sant. Nu tar vi avstamp i den här dagen och ser till att bygga upp ett bra totalförsvar på både den civila och den militära sidan. Jag tycker att dagen har varit fantastiskt givande. Vi har en samsyn i att det här ska göras.

Jag vill framföra ett tack dels till er som har varit här som talare, dels till de ledamöter som har varit med och deltagit i diskussionen. Jag vill tacka tv-tittare som har tittat på SVT Forum, Ulrika som har gjort ett bra arbete som ordförande och vår kanslichef Mattias som har stöttat. Jag vill även tacka den kanslipersonal som har hjälpt till så att vi har kunnat fika och vara trygga och lugna i den här lokalen. Ett stort tack till er allihop!

Ordföranden: Därmed förklarar jag sammanträdet avslutat.

BILAGA
Bilder från det offentliga sammanträdet

Bilder som visades av Tomas Arvidsson,
Transportindustriförbundet





4

TRAFIKVERKET

Exempel på aktuella arbeten och frågor för BT POS

- Planering och genomförande av övningar i privat-offentlig regi under 2025
- Involvering av näringslivet i arbetet med försörjningsanalyser
- Bidra till Försvarsmaktens arbete med stärkt militär rörlighet
- Utveckling av det nordiska samarbetet
- Utveckling av samplanering med andra sektorsers POS
- Risker, händelser och skeenden med (möjlig eller faktisk) påverkan på transportsektorn följs och rapporteras löpande.
- Exempel särskilda fokusgrupper inom ramen för BT POS:
 - Säkerställande av luftfartygskapacitet, Transportprioritering i fred, Sjöfartsskyddskommittén, Informationshantering vid snabba händelseförlopp, Personal- och förarbrist, Övning och utbildning
- Med mera

Bilder som visades av Annarella Löfblad, Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik

Annarella Löfblad
Branschestyrelsen Hållbarhet, Trygghet, Säkerhet, Beredskap, Tillgänglighet



Tydlighet behövs

Reglerat ansvar behövs

- Kollektivtrafikens grunduppdrag *kontra*
- Övriga anspråk: sjuktransporter, utrymning, VLS, Försvarsmakten
- Särskilt under bristsituationer där reduktioner behövs

Transportprioritering

- Kommer behövas, särskilt på järnväg
- Behövs tydliggörande kring hur detta görs, på vilket sätt och av vem

Ödrift

- Komplicerad och kostsamt





Bilder som visades av Lina Lagerroth, Tågföretagen

Det civila försvaret - Tågföretagen

- **Kapacitetstutmaningar** – Infrastrukturen ger förutsättningar för kommersiell järnvägstrafik → Tillgängligheten kommer att minska de kommande 10 åren i takt med att underhållsbehoven ökar
- **Civila och militära transporter ska samsas på infrastrukturen** → kan vi komma i lägen där det hindrar civila transporter samt evakuering vid ökad beredskap?
- **Drygt 50 aktörer** (offentligt och privat ägda) verkar på järnvägen genom att lönsamt transportera.
 - Förtydliga respektive aktörs roll i totalförsvaret
 - Detta ansvar bör regleras genom avtal mellan operatör och den offentliga beställare som är i behov av transporter
- **Vad är vår uppgift och vad är inte vår uppgift?**
 - Vad är samhällsviktigt? Dimensionering? Geografiskt?
 - Inväntar Civo:s arbete för att förstå vilka förväntningar som finns
 - Prioriteringskriterier – vilka transporter är samhällsviktiga vid vilka scenarios?
 - Kollektivtrafiken och godstrafiken ska fungera även i kris och krig – vilken nivå förväntas?
 - Vår förmåga påverkas av hur Trafikverket planerar och utför sitt underhåll men även vilka regelverk som ska tillämpas
- **I vilken miljö ska vi vara beredda att agera?**
 - Förutsättningar för säker kommunikation saknas mellan näringsliv, civila och militära aktörer.
 - Digitalisering – är en möjliggörare i fredstid men försvårar robusthet i störda lägen
 - Off-grid – lok utan behov av kontaktledning är bristvara. Saknar styrning och incitament, och står i direkt konflikt med lönsamhet och hållbarhetsmål.
 - Behov av ekonomiskt stöd från beredskapssektorn för kontinuitetshöjande åtgärder.
- **"Undanträngningseffekter"** – Regelverk saknas - hur kompenseras aktörerna som får stå tillbaka?

✶ | Tågföretagen

Bilder som visades av Anders Hermansson, Svensk Sjöfart





Sjöfarten är avgörande för Sverige

- Sverige är transportmässigt en ö
- Sjöfarten avgörande för:
 - ✓ Sveriges import och export
 - ✓ Försörjningsberedskap
 - ✓ Militär mobilitet
- Handel – Sveriges livsnerv
 - Sveriges ekonomi är djupt integrerad i EU:s inre marknad och i den globala ekonomin.
 - Handel är dessutom en livlina vid kris och krig.

80-90%av
allt gods går
via sjöfarten

Ca 165
miljoner ton
gods per år

Ca 30 miljoner
passagerare
årligen

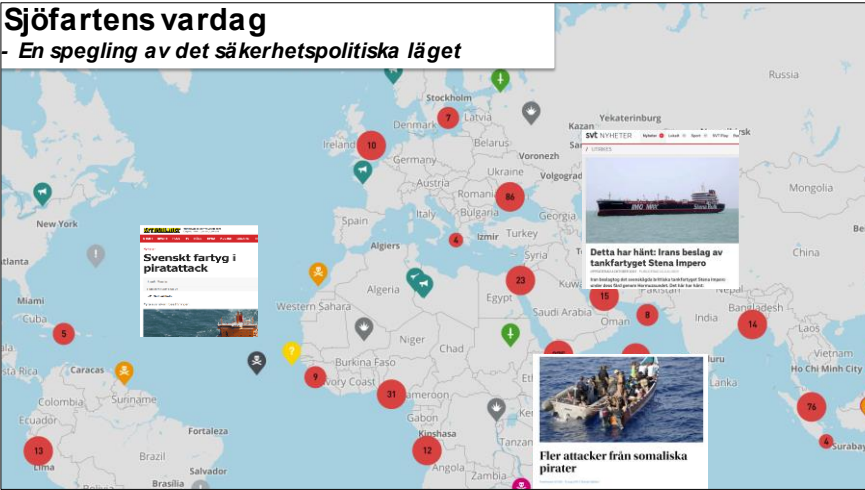
Dagens Nyheter

Debatt: "Internationell handel en livlina för Sverige vid kris och krig"



Sjöfartens vardag

- En spegling av det säkerhetspolitiska läget



54



Sjöfartens roll inom försvar och beredskap

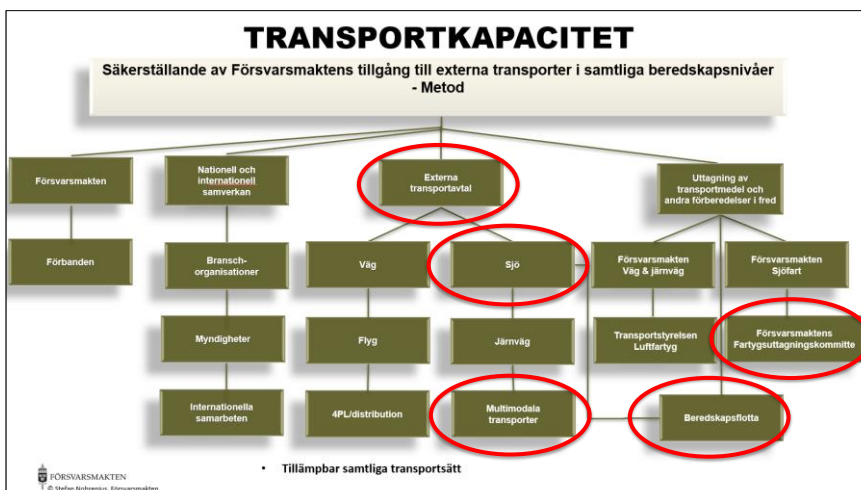
En del av transportkedjan och samverkan med andra aktörer är avgörande för att bygga resiliens



Hur arbetar sjöfarten med beredskap?

- Bygger vidare på "vår vardag"
- Svenska standardavtal
- Upphandlad beredskapsflotta och fartygsuttagning
- Bemanning och tillgång till personal:
 - Utvecklat utbildningsystem
 - Förslag för reaktivering av sjöbefäl
 - Krigsplacering
- Cybersäkerhet – (NORMA CYBER)





Vad behövs ytterligare?

Säkerställ:

- Konkurrenskraftiga näringsvillkor för svenska rederier
- Moderna regelverk = förutsättningar att flagga in fler fartyg
- Utbildning och reaktivering för sjöbefäl

...men också:

- Information till fartyg
- Tillgång till fasta och flytande varvsresurser
- Inrätta beredskapssektorn för utrikeshandel

Bilder som visades av Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Ny teknik och omställning

- Moderna lastbilsars komplexitet gör att man bör tänka "användande" hellre än enskilt fordon. Förarna är viktigt att de förblir förare och inte tas ut till annat.
- Drivmedel/energi och helt nya typer av drivlinor en utmaning vid samhällsstörningar och geopolitisk instabilitet.
- Transporteffektiv väginfrastruktur.

Exempel på lagstiftning som behöver hanteras

- Kör- och vilotider när Försvarsmakten trafikleder och gråzonslägen
- YKB-fortbildningskrav (finns ca 600 000 c-behöriga men endast ca 125 000 ykb-godkända)
- AD-Blue (vid brist programmera av?)
- Uppkopplade och positionerade lastbilar (koppla ifrån?)
 - Färdskrivare
 - Fordon



2025-06-14 3

Åkeriorganisation "läns-LBC" från 1943

Branschorganisationen Sveriges Lastbilsägares Förbund SLF (idag Sveriges Åkeriförbundet) organiserade de lokala åkericentralerna under gemensam "Läns-LBC" som övergripande avtalspart till Försvarsmakten.

Avrop under "hängavtalsformer" i de olika delarna av länet efter behov.

Upplägget lika i alla de olika länen.





2025-06-14 3

Åkeriorganisation 2025 i Försvarsmaktens indelning

- Gamla grundstrukturen finns kvar.
- Stora möjligheter till "regions-LBC samordning" även idag (även för specialföretag)
- Så finns i varje region
- Klokt att använda åkerinäringen så intakt det går så länge som möjligt.
- Nordiskt samarbete i NLA



Bilder som visades av Peter Larsson, Svenska Regionala Flygplatser

Svenska regionala flygplatser



33 flygplatser ägs och drivs av kommuner och regioner, några privat

Svagaste flygmarknaden i Europa

Enskilda flygplatser överväger nedläggning

Regeringen aviserar ny flygplatsutredning

Förstatligande?

Civildörsvarsfrågor



17 av 33 är beredskapsflygplatser

Försvarsmakten krigsplanerar på flygplatser som är nedläggningshotade

VD SRF är ordförande i BT POS Luft

BT POS mycket bra samverkan men saknar beslutsförmåga

Det civila försvaret behöver en överordnad funktion med beslutsrätt

2022/23:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 20 oktober 2022
2022/23:RFR2	FINANSUTSKOTTET Översikt med internationella exempel på uppföljning och utvärdering av centralbanker
2022/23:RFR3	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet i svensk ekonomi i ljuset av hög inflation och högre räntor
2022/23:RFR4	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Riksbankens årsredovisning 2022 och det senaste penningpolitiska beslutet från februari 2023
2022/23:RFR5	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av penningpolitiken 2022
2022/23:RFR6	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport, Svensk finanspolitik 2023
2022/23:RFR7	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om penningpolitiken 2022

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2023/24
2023/24:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 17 oktober 2023	
2023/24:RFR2	SOCIALUTSKOTTET Offentlig utfrågning om nationell högspecialiserad vård	
2023/24:RFR3	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde om vårdnad, boende och umgänge vid våld i familjen.	
2023/24:RFR4	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga sammanträde om energilagring	
2023/24:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Offentligt sammanträde om artificiell intelligens (AI)	
2023/24:RFR6	SOCIALUTSKOTTET Offentligt sammanträde om reformen av EU:s läkemedelslagstiftning	
2023/24:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Planera laddinfrastruktur för vägtrafik – en kunskapsöversikt	
2023/24:RFR8	FINANSUTSKOTTET Den demokratiska granskningen av centralbanker – En forskningsöversikt	
2023/24:RFR9	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde – Hur säkerställer vi ett bostadsbyggande som möter behov och efterfrågan i hela landet?	
2023/24:RFR10	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om finansiell stabilitet i en osäker omvärld – hur påverkas Sverige?	
2023/24: RFR11	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Utvärdering av förädlingsindustrin och detaljhandeln för livsmedel	
2023/24: RFR12	TRAFIKUTSKOTTET Offentligt sammanträde om trafikens elektrifiering	
2023/24: RFR13	FINANSUTSKOTTET Riksbankens årsredovisning 2023 och den aktuella penningpolitiken	
2023/24: RFR14	SOCIALUTSKOTTET Offentligt sammanträde om civilt försvar och krisberedskap inom hälso- och sjukvården	
2023/24:RFR15	FINANSUTSKOTTET Svensk penningpolitik 2023	
2023/24:RFR16	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga sammanträde om en forsknings- och innovationspolitik för ett konkurrenskraftigt näringsliv	
2023/24:RFR17	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Finanspolitiska rådets rapport, Svensk finanspolitik 2024	

2023/24:RFR18	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2023
2023/24:RFR19	CIVILUTSKOTTET Offentligt sammanträde om överskuldsättning

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2024/25
2024/25:RFR1	SOCIALFÖRSÅKRINGSUTSKOTTET Arbetslivsinriktad rehabilitering för sjukskrivna med stressrelaterad ohälsa – en utvärdering	
2024/25:RFR2	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Riksbankens direktion om penningpolitiken 2024	
2024/25:RFR3	FÖRSVARSKOTTET Uppföljning av det civila försvaret – erfarenheter från tre beredskapssektorer	
2024/25:RFR4	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga sammanträde om finansiering av ny kämkraft	
2024/25:RFR5	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga sammanträde om företag som brottsverktyg	
2024/25:RFR6	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga sammanträde om civilt försvar	
2024/25:RFR7	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde med utfrågning av Finansiella stabilitetsrådet	
2024/25:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Arbetsmarknadsutskottets offentliga sammanträde om läget på arbetsmarknaden och arbetslösheten	
2024/25:RFR9	FINANSUTSKOTTET Offentligt sammanträde om Riksbankens årsredovisning 2024 och den aktuella penningpolitiken	

**SVERIGES
RIKSDAG **

Beställningar: Riksdagens tryckeriexpedition, 100 12 Stockholm
telefon: 08-786 58 10, e-post: order.riksdagstryck@riksdagen.se
Tidigare utgivna rapporter: www.riksdagen.se under Dokument & lagar