

Försvarmakten
fst-stod-log-funk-tp@mil.se

Remiss av Försvarmaktens svar till Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024-2026 - FM2024-19095:1

Tågforetagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågforetagen har tagit del av Försvarmaktens svar till Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024-2026 (FM2024-19095:1)

Tågforetagens yttrande

Tågforetagen konstaterar att svarstiden varit väldigt kort samt att den legat under jul och nyår vilket har gjort svarstiden väldigt begränsad och försvårat tillgång till relevant expertis för dessa frågor. Vi ser därför fram emot att bistå vid eventuella frågor samt ser fram emot svar på de frågor som vi adresserat.

Tågforetagen välkomnar Försvarmaktens svar till Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024-2026 och anser att utredning av och förtydliganden inom nämnda områden är välkommet. Dock ser vi några områden som vi anser behöver adresseras.

Nuvarande lagstiftning

Tågforetagen och dess medlemmar har konstaterat att dagens lagstiftning inte stödjer det nya läget vi befinner oss i samt de krav som åligger oss i och med vårt medlemskap i NATO. Befintlig lagstiftning vilar på att Sverige måste befinna sig i ett krigstillstånd eller förhöjd beredskap medan vi ser att det transportbehov som adresseras behöver utföras i ett normalt tillstånd. Utgångspunkten behöver därför vara att säkerställa att de processer och regler om stas fram ska fungera för flertalet nivåer av beredskap så som normal operativ beredskap, kris, förhöjd beredskap och krig.

Svar på de tre adresserade frågorna:

1. Finns det ytterligare tilläggsupdrag från regeringen till myndighet som bör framgå av Försvarmaktens svar?

- a. Järnvägens funktion bygger på ett systemtänk där många aktörer påverkar eller påverkas av andra. Den nuvarande säkerhetsskyddslagen började gälla i en kraftigt omarbetad version 2018 och ställer krav på att verksamhetsutövarna inom järnvägssystemet, på samma sätt som andra verksamhetsutövare i Sverige, tar ställning

till lagens tillämplighet i egen verksamhet och vid behov vidtar säkerhetshetskyddsåtgärder. Tåg företagen menar på att detta systemtänk måste tillämpas även när det gäller säkerhetsskyddet inom järnvägssystemet i syfte att erhålla ett fullgott skydd. Tåg företagen föreslår därför att Transportstyrelsen eller Trafikverket erhåller uppdrag att, i nära samverkan med järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt andra berörda inom järnvägssystemet, harmonisera tillämpningen av säkerhetsskyddslagen. Detta inkluderar, men är inte begränsat till, harmonisering av värdering av skyddsvärden. Tåg företagen föreslår att Transportstyrelsen och Trafikverket erhåller uppdrag att, i nära samverkan med järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt andra berörda inom järnvägssystemet, identifiera behov av författningsändringar, andra regelförändringar och behov av utveckling av särskilda förfaranden för att möjliggöra järnvägstrafik under störda förhållanden. Detta gäller redan i grundberedskap, d.v.s. då höjd beredskap ej är aktiverad.

- b. Utveckling av ett tydligt lagstadgat prioriteringssystem mellan ”civila” och militära transporter (bl a i händelse av höjd beredskap), där ekonomisk kompensation garanteras för eventuella störningar i den övriga trafiken. I det sammanhanget bör man förtydliga juridiska riktlinjer för hur prioritering av militär rörlighet ska ske i samverkan med kommersiella aktörer.
- c. Hur kan internationell trafik på järnväg för militärt materiel underlättas – operativt och kommersiellt - inom NATO? Vilka är de största utmaningarna och hur kan de undanröjas?
 - Exempelvis, gällande gränsövergången Haparanda – Torneå bör Försvarsmakten driva ett arbete för att underlätta och säkerställa infrastruktur, samt resurser för överföring av fordon och materiel (vagn till vagn, vagn till väg).
 - Exempelvis, gällande överfart mellan Sverige och kontinenten bör man säkerställa framtida färjekapacitet för järnvägsvagnar med militärt materiel som komplement/alternativ till broarna via DK.
 - Exempelvis, se över och utveckla regelverket gällande vissa typer av Farligt Gods transporter för militärt materiel över broarna i DK med fokus på att mildra nuvarande begränsningar.
- d. Utred vilka faktiska behov som föreligger kring vagnkapacitet – specialvagnar, standardvagnar och personvagnar – som ska kunna användas för militära transporter inom NATO. För de behov som identifieras, hur ska investeringar eller motsvarande säkerställas?
- e. Färdigställ utredning(ar) gällande behov av effektiva och säkra lastnings- och lossningsplatser för militärt materiel med fokus på SE men även i övriga NATO, och där i synnerhet NO, FI och DK.
 - Fordon (väg- och bandfordon)
 - Containers

- Materiel direkt till/från järnvägsvagnar där platserna har väder- och insynsskydd

I detta sammanhang måste man också säkerställa en klar bild av nuläge gällande sådana möjliga lastnings- och lossningsplatser.

- f. Hur kan man sätta högre krav på Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare (inom NATO) gällande förmåga att på snabbare sätt handlägga specialtransporttillstånd (överskjutande lastprofiler, tungvillkor etc.)?
- g. Försäkringsvillkor för dessa typer av transporter bör utredas då de ses som särskilt utsatta och riskfyllda.
- h. Lastsäkring för Förvarsmaktens transporter och i synnerhet för intermodala lastbärare bör adresseras, trafikslagsövergripande.

Förvarsmakten bör även adressera frågan om ersättning för den tid som läggs ned för detta arbete från de parter som inte är del av en myndighet. En sådan modell möjliggör även en god framdrift med att säkra upp de resurser som krävs från näringslivets sida.

2. Finns förslag på tillförsel av ekonomiska medel eller ändring av administrativt regelverk från regeringen?

Se punkt 1 ovan samt svar i bifogad tabellsammanställning under punkt 4.

Alla åtgärder som innebär förändringar i verksamheten, såsom prioritering av militära transporter, förändringar i tidtabeller och särskilda krav gällande säkerhet och skydd, bör kunna finansieras genom statliga medel. Därför bör Regeringen säkerställa att ekonomiska resurser avsätts för att täcka kostnader vid militär prioritering och allokering av transportkapacitet, samt särskilda säkerhets- och skydds krav. Detta ska kunna regleras i särskilda avtal. Till detta bör man även se över hur de som blir av med tåglägen ska kompenseras.

3. Finns förslag på lagändringar?

Se punkt 1b ovan.

- Inte behöva transportera fysiska tull- och diplomatdokument eller liknande inom NATO (som med nuvarande regler ska lämnas över fysiskt mellan olika järnvägsoperatörer i internationell trafik)
- Inte behöva påföra s.k. ”Muster U dokument” på lastbärare/vagnar som kräver specialtransporttillstånd i internationell trafik. Denna information kan istället överföras elektroniskt mellan operatörerna.
- Att det ska vara tillåtet att – eventuellt efter myndighetsgodkännande – överallt i Europa framföra vagnar med gjutjärnsbromsar för militär materiel. Det bör gälla –om och när – det föreligger brist på vagnar med kompositbromsblock eller skivbromsar.

Stockholm den 8 januari 2025

Gustaf Engstrand

Näringspolitisk chef

Lina Lagerroth

Näringspolitisk expert