

Det handlar om att behärska flödena

*Inträdeshandling i KKrVA avd 2 den 5 oktober 2022
av Per Edling*

Résumé

In this article I will argue there are flows of goods, data, energy and people we must master in all stages of a conflict, by interrupting them or keeping them open. This is a task for the total defence. The military role is not only to cut off these flows, but to protect them. Supporting this development, our academy should contribute to a review of the relevant jurisdictions, an improvement of the level of coordination in the total defence, and shifting the organisation, procurement and education of the Swedish armed forces towards keeping the flows open.

HAVET ERBJUDER OSS människor många förmåner: mat, energi, rekreation samt, i fokus för denna artikel, transportleder. Syftet med en marin är att hålla krigets fasor borta från land och att ge en stats medborgare tillgång till alla dessa förmåner.¹ Genom sin marin får en stat möjlighet att utnyttja havet för sina egna syften och kan samtidigt förvägra motståndaren detta tillfälle. En del av denna strävan är att vinna kontrollen av de flöden som rinner fram på, under och över havets yta. Det finns flera historiska exempel på att om de flöden som gynnar en stats egna intressen kommer fram och motståndarens stryps så kommer den som behärskar sjövägarna att gå segrande ur kraftmätningen. Alla de ansträngningar som gjordes för att både upprätthålla och bryta den transatlantiska länken under de bägge världskrigen talar sitt tydliga språk.² Syftet med denna artikel är att belysa betydelsen av att Sverige i samtliga konfliktnivåer kan behärska de flöden som passerar över och förbi våra gränser.

Flödena till och från Sverige går till sjöss

Vårt närområde är ett bra exempel för att åskådliggöra flödenas betydelse. Östersjön är ett av världens mest trafikerade hav med ungefär 2 000 fartyg i konstant rörelse.³ Sjötrafiken är lika intensiv på Sveriges västkust. De allra flesta fartyg har helt goda uppsåt, men tillsammans bär de mycket stora ekonomiska värden. Dessutom rinner viktiga kommunikations- och energiflöden i kablar och rörledningar under vattenytan.

Även geografien i vårt närområde är intressant. Här finns många förträngningar som tvingar sjötrafiken till särskilda vägval. Lederna in till våra stora hamnar, Kattegatt, Öresund, Bälten och Ålands hav är några exempel. Större öar som Läsö, Bornholm och Gotland erbjuder framskjutna baseringsmöjligheter för långräckviddiga sensorer och vapen samtidigt som de kan vara replikpunkter. Det är en gammal sanning att

”A ship’s a fool to fight a fort”.⁴ Den som behärskar dessa olika terrängavsnitt kommer att kunna behärska, strypa eller öppna, de flöden som passerar förbi.

Varför är det då så viktigt att de flöden av varor, energi och data som dagligen importeras till och exporteras från vårt land får flyta ostört? Vi köper i stort sett allt drivmedel och ”varannan tugga mat”⁵ från utlandet. Dessutom är även de andra tuggorna i hög grad importberoende eftersom de kräver drivmedel, konstgödsel och reservdelar från utlandet.⁶ Vår högteknologiska industri har stora behov av insatsvaror.⁷ Många av de komponenter och råvaror som behövs för att bygga bilar, kullager och stridsflyg måste importeras. Industrierna har numera nästan inga lager, utan istället måste delarna komma fram ”just in time”. Ur ett ekonomiskt perspektiv är flödet av svenska varor och tjänster till kunder utomlands mycket viktigt, eftersom exporten har ett enormt värde. Utan denna handel med utlandet skulle vår industri gå miste om mer än 2 500 miljarder kronor årligen.⁸ Med tanke på att ungefär 90 procent av vår export går på köl⁹ lämnar just idag varor till ett värde av ca 5 miljarder kronor våra hamnar. Flödet av varor och tjänster över landets gränser är helt nödvändigt för det liv vi lever.

Att avgöra om ett flöde är positivt eller negativt

Vi gör stora ansträngningar för att flytta gods, tankar och människor. Över hela jordklotet rör sig dessa flöden i en aldrig sinande ström. Här i Europa är den fria rörligheten för personer, tjänster, varor och kapital till och med ett fundament i EU-samarbetet.¹⁰ Vissa flöden är konstruerade och kräver sjötransporter, järnvägar eller broar för att komma fram. Andra flöden är naturliga. Vattnet i älvar och floder rinner fram alldeles oavsett

om människan utnyttjar det eller inte. Ett flöde kan också vara en konsekvens eller ett spår av en förflyttning. Vandrande människor eller djur skapar vägar som andra följer. Arktis smälter, vilket öppnar sjövägar i de snart isfria farvattnen och leder till nya flöden. Kina, Ryssland och USA börjar redan agera allt mer aktivt norr om polcirkeln.¹¹

Det finns både positiva och negativa globala flöden.¹² Ofta gör vi det lite väl enkelt för oss när vi försöker skilja på vad som är bra och vad som är dåligt. Vi säger att flöden av legitima varor och tjänster är absolut bra samtidigt som vi menar att kriminella flöden av vapen och droger är lika dåligt. Ett flöde av varor och tjänster in ett land kan öka landets rikedom, men samtidigt kan samma flöde utarma ett annat land. Ett flöde av militära förnödenheter är positivt om den egna sidan förstärks, av t ex en allierad, men negativt om det är motståndaren som blir starkare. Det som är positivt för en part kan vara mycket negativt för en annan.

Sårbarhet

Förra året utsattes samhällsviktiga aktörer som Coop, SJ och Shell för IT-angrepp som gjorde att företagen fick hålla stängt. Ett krig pågår i Europa. Delar av flera europeiska länder är ockuperade av Ryssland. Rysslands president Vladimir Putin har beordrat partiell mobilisering. Sverige och Finland har ansökt om medlemskap i Nato. Arbetet med att integrera vårt land i försvarsalliansen har redan inletts. Säkerhetsläget i Europa utvecklas snabbt och oförutsägbart.

En omfattande säkerhetspolitisk kris eller ett krig i vårt närområde kommer att begränsa flödena. Fiberkablar lär utsättas för sabotage. Försäkringskostnaderna kommer att skjuta i höjden när hotet ökar, vilket snabbt gör det olönsamt att frakta visst gods. Utan tvekan går det att leva ut-

an många av de varor som vi importerar. Människan har under huvuddelen av sin tid här på jorden klarat sig utan både plastleksaker och nya TV-apparater. Vi klarar nog av en sänkning av vår levnadsstandard som ett strypt flöde leder till om Sverige skulle drabbas av en långvarig säkerhetspolitisk kris eller ett krig, men vårt importberoende av mat och drivmedel gör oss väldigt sårbara. Även vår krigsviktiga industri, om begreppet fortfarande används, behöver importerade insatsvaror för att kunna producera vapen, ammunition och matransoner. Låt oss inte heller glömma andra nationer som är beroende av våra hamnar och flöden. Norge förlitar sig på Göteborgs hamn för försörjning av landets södra delar. Även Finland och de baltiska länderna är beroende av lederna genom Östersjön ut i Västerhavet.

Dessutom bygger både vår svenska pre-Natostrategi och Natos kollektiva försvar på att vänner kommer till varandras hjälp i händelse av ett militärt angrepp. Understöd med luftburna sensorer och bekämpningsförmåga kan baseras i USA, Frankrike, Storbritannien eller något annat land, varifrån de försörjs. Om man däremot menar mekaniserade förband på svenskt territorium kommer dessa att behöva så stora volymer drivmedel, ammunition, reservdelar och andra förnödenheter att det inte finns något egentligt alternativ till omfattande sjötransporter. Detsamma gäller om en större sjöstyrka ska baseras i Sverige under längre tid.

Sjövägarna i vårt närområde leder som nämnts inte bara till Sverige. Ett starkare försvar av Baltikum kräver att fler Natoförband kommer på plats och att dessa kan försörjas. Nato har genom Polen landgräns till Litauen, men den är bara 100 km lång och korsas av ett fåtal vägar och av bara en järnväg. Med enkla medel kan en motståndare försvåra eller i alla fall fördröja Natos möjlighet att förstärka och försörja sina trupper i de baltiska staterna genom denna Suwalkikorridor.¹³

Nato kommer att behöva understödja sina trupper i Baltikum även sjövägen. Ingenstans mellan Storbritannien eller USA:s östkust och de baltiska hamnarna är farlederna så trånga som genom Östersjöinloppen. Det kommer att vara nödvändigt att hålla dem öppna om ett säkert flöde sjövägen till de baltiska staterna ska komma fram. På samma sätt kan man strypa flödena till och från öster genom att stänga in både Östersjömarinen och den ryska handelstrafiken alternativt hindra Rysslands övriga flottor från att förstärka i Östersjön.

Att behärska svenska flöden är en uppgift för Sverige

Det är således ur många perspektiv redan idag helt nödvändigt att behärska de flöden av varor, tjänster, data och energi som passerar förbi eller till och från Sverige. I händelse av en långvarig säkerhetspolitisk kris eller ett krig i Sverige eller i vårt närområde kommer denna kontroll att bli ännu viktigare. Förmågan att behärska flödena är krigsavgörande, i alla fall om striden blir utdragen och förs utan massförstörelsevapen.

Uppgiften att hålla igång flödet till och från svenska hamnar är en nationell fråga även i högre konfliktnivåer. Sjötrafikledning och lotsning måste fortsätta att fungera, och det finns ingen annan än Sjöfartsverket som kan lösa denna fråga. Våra svenska hamnar är i allmänhet ägda av privata företag. Ofta är hamnbolagen svenskägda, men det finns utländska intressen, bl a från Kina och Ryssland. Även hamnarna måste fortsätta att fungera, och det är bara hamnägarna som kan se till så att det blir fallet. Ingen kan ta över handelsfartygens roll, ett drygt hundratal är svenskflaggade. Inte heller tullens, polisens, åkeriernas, järnvägsoperatörernas eller Trafikverkets uppgifter i de fortsatta godstransporterna till konsumenterna längre in i landet kan lösas av någon annan

än alla dessa företag och organisationer. De måste fungera i alla lägen och således är de viktiga delar av totalförsvaret.

Att skydda flödena är, beroende på säkerhetsläget en militär eller polisiär uppgift, eller kanske ännu mer troligt en fråga som hamnar i gränslandet mellan flera myndigheters ansvar. Till sjöss spelar Kustbevakningen en viktig roll. Försvarsupplägget kommer att vara beroende av de hot som flödena utsätts för. Sannolikt kommer en motståndare att vilja förneka angrepp på obebärgat transporttonnage, varför anfall från konventionella förband är mindre troliga, med undantag av ubåtar. Att genom ett cyberangrepp sabotera rangeringen av gods i hamnen är en mycket effektiv åtgärd som kan initieras långt från svenskt territorium. I hamnområden och i skärgårdar kan infiltrerande grupper av ”gröna män” lägga ut olika former av undervattensladdningar eller orsaka skada genom välriktad eld från de öar som lederna passerar. Fritt till sjöss kan transportfartygen utsättas för bekämpning från attackflyg, ubåtar eller varför inte från mindre beväpnade och kanske till och med fjärrstyrda fartyg.

Över hela ytan, men sannolikt främst i hamnarna och i verkligt kanaliserande terräng, föreligger hot från långräckviddig bekämpning med kryssningsrobotar eller ballistiska missiler. Mindre beväpnade UAV:er är dessutom snart ett verkligt problem. Även om Nato lyckas låsa in den ryska Östersjöflottan i basområdena kring Kronstadt och Baltijsk, som ledamoten Tommy Åkesson var inne på under akademiens sammankomst i september, och ryssarna – odoktrinärt nog – avstår från att svara med kärnvapen, kvarstår alla dessa hot.

”Flödesskyddsoperation”

För att skydda flödena till sjöss genomförs en sjöfartsskyddsoperation vilken syftar till

att upprätthålla rörelsefriheten från sjön in till en eller flera hamnar. Upplägget framgår av taktikreglementet för marina operationer.¹⁴ En utpekad chef, t ex en chef för en sjöstridsflottilj, får uppgiften att skydda sjöfarten och tilldelas en för ändamålet sammansatt nationell eller multinationell sjöstyrka. Marinens förbandschefer och deras staber är vana vid att leda både svenska och utländska fartyg och förband tack vare det mångåriga övningsutbytet med andra länder.

I ett krisläge räcker det möjligen med att sjöstyrkan är på plats, men för att möta de problem som nyss redogjordes för behöver sjöstyrkan kunna hantera hot från alla dimensioner, varför såväl ytstrids- och minröjningsfartyg som amfibieförband krävs för att sjöstyrkechefen ska kunna lösa sin uppgift. Ubåtar kan ingå. Med hjälp av främst ytstridsfartyg etableras sjökontroll i området, vilket innebär att motståndarens styrkor på, över och under ytan drivs på flykten eller bekämpas. Vänligt sinnad sjötrafik släpps igenom och anvisas till utpekade sjövägar. Vissa fartyg kontrolleras fysiskt. Minröjningsfartygen söker efter minor eller andra undervattenshinder i farlederna in mot hamnarna. De röjer väg eller skapar kringgångsleder runt de upptäckta objekten. Amfibie-, säkerhets- eller lokalförsvarfsförband genomsöker intilliggande öar på jakt efter innästlande grupper. Sjöstyrkechefen kan beroende på rådande hot överväga att eskortera eller fjärrskydda handelstrafiken för att avskräcka sin motståndare från att våga ta chansen.¹⁵

Flödet behöver dessutom skyddas från luften, vilket är vårt flygvapens uppgift när verksamheten bedrivs i närområdet. Sjöstyrkans luftvärn integreras i det nationella luftförsvaret så att inte alla sensorer och vapen fokuseras mot ett fåtal mål, under det att andra mål kan slinka förbi opåverkade.¹⁶ Cyberförsvaret hanterar IT-attackerna.¹⁷

Korrekt information om lämpliga rutter måste komma fram till rederierna, men inte läcka till fienden. Kampen i informationsmiljön pågår redan. Väl i hamn måste flödet flyttas över till andra transportmedel, vilka också måste skyddas. Att se till så att flödena kommer fram blir således inte en uppgift bara för marinen, utan en operation för hela Försvarsmakten. Denna ”flödesskyddsoperation” är med andra ord ett bra exempel på en multidomänoperation, vilken syftar till att samordna militära aktiviteter, över alla domäner och miljöer, och icke-militära aktiviteter, för att göra det möjligt att skapa önskade effekter med tillräckligt hög hastighet.

Man kan med andra ord säga att en flödesskyddsoperation har två karaktärer. Den första är statisk och handlar om att med vapenmakt ta kontroll över vad som sker i det aktuella området. Den andra karaktären är dynamisk och är bunden till de objekt som styrkan är satt att skydda. Tillsammans skapar dessa ansträngningar en kanal som är fri från rörliga och fasta hinder där flödet flyter fram till sjöss och på land.

Svenska förutsättningar

Vilka förutsättningar har då dagens svenska försvarsmakt att säkerställa så att dessa flöden behärskas? Låt oss fokusera på väst- och sydkusten, eftersom det är här våra viktigaste hamnar ligger, och på de utgångsbaserade militära förbanden utmed kuststräckan från gränsen till Norge till Karlskrona.¹⁸ Förutom ett nyligen återinrättat amfibieregemente och röjdykare i Göteborg samt ubåtar, korvetter, minröjnings- och stödresurser i Karlskrona, finns ett luftvärnsregemente i Halmstad, ett pansarregemente utanför Lund, flygflottiljer i Såtenäs och i Ronneby samt tolv hemvärnsbataljoner i de berörda kustlänen, varav vissa med marin förmåga. Ytterligare korvetter, minröjningsfartyg och amfibieförband finns

på Berga utanför Stockholm. Det medges att det är en förenkling att använda olika förbands baseringsorter som utgångspunkt för var de kan sättas in, eftersom alla militära enheter kan flytta på sig.

Det är rimligt att den svenska marinen av idag med god uthållighet skulle kunna bedriva en sjöfartsskyddsoperation utanför t ex Göteborgs hamnar, under förutsättning att den får stöd med skydd och bevakning av armén och hemvärnet samt med luftförsvaret av flygvapnet och arméns luftvärn. På lite längre sikt kommer de luftvärnsrobotbestyckade korvetterna att kunna lösa en större del av luftförsvaret, men inte hela striden i denna domän.

Många fysiska förutsättningar finns redan på plats, men det är lätt hänt att diskussionen fastnar i resonemang om materiel och förbandsvolym. Krigföringsförmåga byggs dock upp även av konceptuella (t ex doktriner och reglementen) samt moraliska (t ex vilja och mod) faktorer. Under de senaste åren har Försvarsmaktens fokus på doktrin-, reglementes- och krigsplaneringsfrågor ökat avsevärt, vilket har inneburit att de konceptuella faktorerna stärkts. Exempelvis knyts nya reglementen för marin- och luftoperationer i stor utsträckning samman av ett träd av doktriner och handböcker. Tillsammans stödjer dessa instruktioner och tankar den bärande idén i doktrinen för gemensamma operationer om att en samordning av flera försvarsgrenars strid leder till större förmåga än summan av flera enskilda operationer.¹⁹ Om vi verkligen vill förstå gemensamma, och framför allt multidomänoperationer, måste vi lämna den traditionella synen på mark-, sjö- och luftkrigföring för att istället betrakta både problem och lösningar ur ett betydligt bredare perspektiv.

En annan påverkande konceptuell fråga är att anpassa det juridiska regelverket till de rådande och förväntade situationerna.

Exempelvis utvecklas såväl på finsk som på svensk sida lagstiftning som ska möjliggöra att de båda ländernas försvarsmakter ska få de legala förutsättningarna att stödja varandra i alla konfliktnivåer.²⁰ Vidare har den svenska terrorlagstiftningen skärpts successivt och Försvarsmaktens stöd till polisen reglerats i lag.²¹ Däremot finns det många återstående rättsliga problem att reda ut för att maximera effekten i totalförsvaret i det oklara rättsliga området mellan krig och fred före högsta beredskap. Detta legala ingenmansland kommer att utnyttjas av en motståndare. Dessutom kommer det förmodligen att råda oklarheter om vem som är vår motståndare. Det är svårt att veta om de plötsligt uppträdande ordningsvakterna eller motorcykelgänget vid bommen in till hamnen är engagerade av en annan stat eller av den lokala gangsterbossen. Vår motståndare kommer att vilja hålla oss i denna oklara situation – vi kallar ibland den för gråzon – så länge som möjligt.

Ledamoten Michael Claesson menar tillsammans med Zebulon Carlander att den i många avseenden oklara – gråa – zonen mellan krig och fred gör det problematiskt att ”på ett avvägt och effektivt sätt använda alla statens tillgängliga resurser och strategiska verkansmedel för att upptäcka, avvärja och försvara sig mot en bred paljett av hot.”²² Av denna anledning bör vårt rättsliga regelverk utvecklas så att totalförsvarets resurser kan nyttjas tillsammans och prioriteras mot rätt uppgift. Ett sådant upplägg behöver inte innebära att Försvarsmaktens personal ska börja agera poliser, men däremot måste myndighetens resurser kunna utnyttjas i större utsträckning utmed hela konfliktsskalan. Dessutom måste ansvar och uppgifter regleras.

En räddningsledare kan enligt lagen om skydd mot olyckor nyttja Försvarsmaktens personal och materiel för att lösa sin upp-

gift,²³ men ett svenskt örlogsfartyg får inte ingripa vid miljöbrott eller uppbringa ett handelsfartyg som misstänks för att ha krigskontraband eller annat smuggelgods ombord. Såvida det inte handlar om piratjakt utanför Afrikas horn eller om beredskapslagarna är aktiverade här hemma, vilket sker vid högsta beredskap i vårt samhälle när krigsfara är omedelbart förestående.²⁴ I ett sådant högt läge på konfliktsskalan är det alldeles för sent att med kraft börja agera mot de gröna män eller obemannade farkoster som fritt kan härja i det legala gränslandet mellan krig och fred. Hanteringen av dessa hot kräver breda möjligheter och att ansträngningarna kan kraftsamlas. Det juridiska regelverket måste helt enkelt hänga med i den utveckling som pågår.

Samarbetet mellan Försvarsmakten och Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Polismyndigheten, Tullverket m fl inblandade myndigheter inom totalförsvaret utvecklas hela tiden och i rätt riktning. Riksdagen har klargjort vilka som är sk beredskapsmyndigheter och vilka myndigheter som har utpekade sektorsansvar,²⁵ men samordningen ska ske med samverkan och det saknas fortfarande en civil befälhavare. Dessutom saknas i stor utsträckning en planering som inkluderar det i totalförsvars sammanhang mycket viktiga näringslivet. Utan hamn-, fiber-, och logistikhubbägare, teleoperatörer, redare eller åkare stannar flödena.

Våra förutsättningar att genomföra en omfattande flödesskyddsoperation liksom andra militära aktiviteter beror även på de moraliska faktorerna. Vilja, ledarskap och inlärningsförmåga är svåra att ta på, men ger sig tillkänna i form av stil, anda och förmåga att ta sig an nya och svåra uppgifter.²⁶ En av grundbultarna i vårt militära etos är att acceptera plikten att göra sitt yttersta för att försvara landet. Den doktrinära, kanske

lite högtravande, styrningen är: ”Vi bjuder alltid motstånd. Vi ger aldrig upp”.²⁷

Den svenska marina kulturen är i stor utsträckning uppbyggd kring det som påstås ha varit den engelske amiralen Sir John Fishers devis: ”slå först, slå hårt och fortsatt att slå”,²⁸ vilket innebär att stor del av det gemensamma tankegodset handlar om att på bästa sätt formera sig för att anfalla och slå fienden sönder och samman. Exempelvis arbetade ledamoten Jon Wikingsson, Fredrik Lindén och jag själv under vår tid som sjögående förbandschefer med att utveckla och beskriva hur den gemensamma sjömålsbekämpningen borde gå till på taktisk och stridsteknisk nivå.²⁹ Att flytta stora delar av marinen och flygvapnet bort från Östersjön för att genomföra en sjöfartsskyddsoperation i väster samtidigt som pressen från öster ökar är ur detta perspektiv i bästa fall djupt odoktrinärt. Det kan även uppfattas som ren feghet. Liknande resonemang förs i de andra försvarsgrenarna. I dessa frågor har den svenska officerskåren att själv utveckla sin syn på kärnan i sin egen profession och vilket bidrag som respektive försvarsgren ska lämna till de gemensamma operationerna.

Behovet av svensk förmåga att kunna genomföra långvariga flödesskyddsoperationer accentueras av att vi förväntar oss att en allierad kommer till vår hjälp i händelse av kris eller krig. Problemet är bara att det förmodligen kommer att dröja innan det finns resurser som räcker till för att stödja striderna i Sverige eller i södra Norden. Det finns rejäla förväntningar på att vi gör stora uppoffringar för att både försvara oss själva och för att se till så att hjälpen verkligen kommer fram. En sjöstyrkechef som närmar sig vår fennoskandinaviska halvö kommer att räkna med att vi behärskar hela vägen från det fria havet och in till hamnen. Det räcker inte att fokusera på minhotet i farleden eller sabotagegrupper i skärgården.

Avslutning

Den som kan behärska de flöden av varor, tjänster, idéer och människor som rinner fram över världen kommer både att kunna öka sitt eget välstånd och gå segrande ur en kraftmätning. För svenskt vidkommande, men även för de andra länderna i vårt närområde, är det av stor betydelse att Nordsjön, Västerhavet, Östersjöinloppen och Östersjön hålls öppna i alla konfliktnivåer. Försvarsmakten kommer att ha många och svåra uppgifter att lösa, vilket innebär att stora delar av sjö- och luftförsvaret kan behöva flyttas västerut och markstridsförbanden fokuseras mot att skydda flödena iland. Om så sker kommer förmodligen flödet av såväl civila som militära transporter till västkusthamnarna att kunna skyddas, men vad händer då i Östersjön? Ingen vet hur nästa väpnade konflikt kommer att se ut, men det finns mycket som talar för att vi har ett dilemma som måste hanteras. Egentligen är det inte så krångligt. Det handlar helt enkelt om vilka flöden som vi vill behärska.

Sammanfattning: Det finns flöden som vi måste kunna behärska i alla konfliktnivåer, genom att strypa eller hålla dem öppna. Att råda över dessa flöden är en fråga för stora delar av totalförsvaret. Det militära maktmedlets uppgift är inte bara att stoppa flödena, utan också att skydda dem. För att möjliggöra denna utveckling bör akademien bidra till att gråzonjuridiken överses, ökad grad av samordning i totalförsvaret, inklusive näringslivet och att Försvarsmakten organiseras, utrustas och utbildas även för att hålla flödena öppna.

Ledamoten Per Edling är kommandör och insatsstabens planeringschef. Han är ledamot av KKrVA och KÖMS.

Noter

1. Werin, Odd och Wedin, Lars: *Vår marin för ett tryggt Sverige och ett starkt Europa*, Kungl Krigsvetenskapsakademien, 2020, s 10.
2. *En marin för Sverige*, Kungl. Örlogsmannasällskapet, 2018, s 6-7.
3. *Minskad miljöbelastning från sjöfart i Östersjön, Baltic Sea 2020*, <https://balticsea2020.org/alla-projekt/overgodning/15-oevergoedning-avslutade-projekt/669-minskad-miljobelastning-fran-sjofart-i-ostersjon>, (2022-09-20).
4. Nelson, Christopher: "Fleet Tactics Returns – A Conversation With Authors Wayne Hughes and Bob Girrier", *Center for International Maritime Security*, 2018-07-30, <https://cimsec.org/fleet-tactics-returns-a-conversation-with-authors-wayne-hughes-and-bob-girrier/>, (2022-09-20).
5. *Statistik: Varannan tugga är importerad, Sveriges bönder*, <https://www.sverigesbonder.se/varannan-tugga-ar-importerad/>, (2022-09-20).
6. Oksanen, Patrik: "Öppna landskap kräver fria hav", *ATL*, 2021-11-08, <https://www.atl.nu/oppna-landskap-kraver-fria-hav>, (2022-09-20).
7. *Sveriges importörers importhandbok*, Svensk handel, s 3, https://www.svenskhandel.se/globalassets/_gammalt-innehall/sveriges-importorer/importhandboken.pdf, (2022-09-20).
8. *Sveriges export*, SCB, <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samballets-ekonomi/sveriges-export/>, (2022-09-20).
9. Op cit, *En marin för Sverige*, se not 2, s 3.
10. *Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna* (2010), C 83/391, EU, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0389:0403:sv:PDF>, (2021-11-17).
11. Granholm, Niklas: *Utvecklingen i Arktis – påverkan på och implikationer för Sverige*, FOI, 2019, s 2, <https://www.foi.se/rapportsammanfattning?reportNo=FOI%20Memo%206887>, (2021-11-16).
12. Carlsson, Viktor: *Positiva och negativa flöden – Säkerhetsaspekter av en globaliserad världsordning*, Lunds universitet, 2011 s 19, <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=2275630&fileId=2296849>, (2021-11-17).
13. Gummesson, Jonas: "Natos oro: Ryska Zapad kan hota stöd till Baltikum", *Svenska Dagbladet*, 2017-09-08, <https://www.svd.se/zapad-kan-hota-natos-stod-till-baltikum>, (2022-09-20).
14. *Reglemente för marina operationer del 1*, Försvarsmakten 2021, s 36.
15. *Ibid*, s 36-38.
16. *Reglemente för marina operationer del 2*, Försvarsmakten 2021, s 73.
17. *Cyberförsvar – Operationer i cyberdomänen till skydd och försvar av svenska intressen*, Försvarsmakten, <https://www.forsvarsmakten.se/sv/var-verksamhet/det-har-gor-forsvarsmakten/cyberforsvar/>, (2022-09-20).
18. *Organisation*, Försvarsmakten, <https://www.forsvarsmakten.se/sv/organisation/>, (2022-09-20).
19. *Doktrin för gemensamma operationer*, Försvarsmakten, 2020, s 38.
20. *Sverige: Lag (2020:782) om operativt militärt stöd mellan Sverige och Finland*. Finland: https://www.defmin.fi/sv/ansvarsomraden/internationalt_forsvarssamarbetet_forsvarssamarbetet_mellan_finland_och_sverige#c7c88a97, (2021-11-17).
21. *Stöd till samballet*, Försvarsmakten, <https://www.forsvarsmakten.se/sv/var-verksamhet/forsvarsmakten-i-sverige/stod-till-samballet/>, (2022-09-20).
22. Claesson, Michael och Carlander, Zebulon: *Vägal, Ekerlids*, Stockholm 2021, s 59.
23. *Lag (2003:778) om skydd mot olyckor*.
24. *Höjd beredskap och krig*, Krisinformation.se, <https://www.krisinformation.se/detta-gor-samballet/mer-om-sveriges-krisanteringssystem/civilt-forsvar/samballets-ansvar>, (2022-09-20).
25. *Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap*, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2022524-om-statliga-myndigheters_sfs-2022-524.
26. *Militärstrategisk doktrin*, Försvarsmakten, 2016, s 26.
27. Op cit, *Doktrin för gemensamma operationer*, se not 19, s 37.
28. Landquist, Daniel: *Några av sjöstrategiens grunder*, Marinlitteraturföreningen (nr 39), Stockholm 1939, s 128.
29. Edling, Per; Lindén, Fredrik och Wikingsson, Jon: "Gemensam sjömålsbekämpning – på riktigt", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 3 2021, s 360-370.