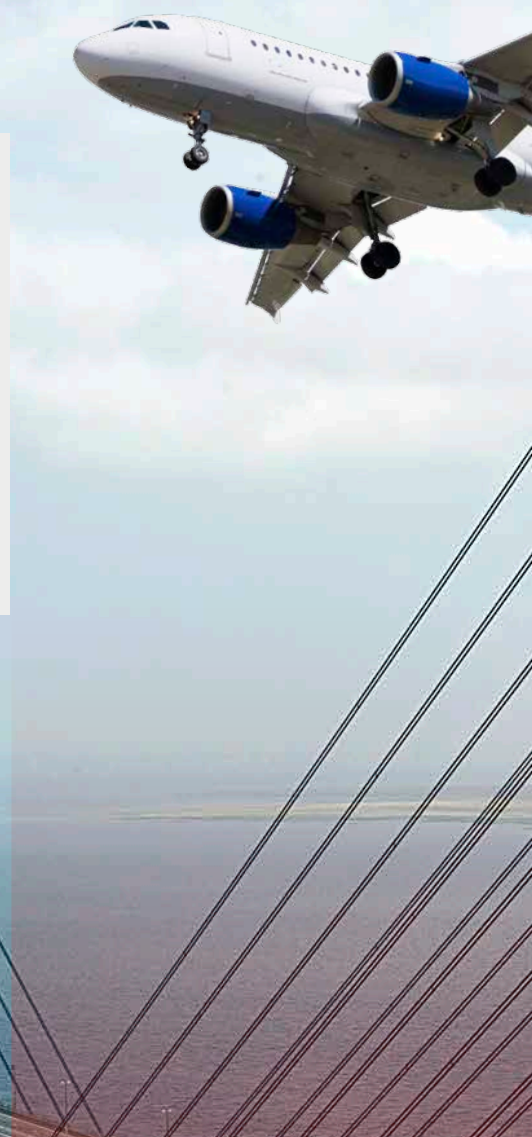


Att hantera kriser i ett gränslöst Norden



*Rapport från Nordisk
trafiksamverkan inom
krisberedskapen 2014*



TRAFIKVERKET

Denna skrift är en sammanfattning av vad som sades och gjordes på konferensen "Nordisk trafiksamverkan inom krisberedskapen" på Norra Latin i Stockholm den 4-5 november.

Arrangörer var Energimyndigheten, LFV, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Trafikverket.

Skriften har producerats av Abeba + RÖD i Växjö, www.abebarod.se.

Foto: Lars Edqvist och Sara Norrby Wallin med flera där annat ej anges.

Omslagsfoto: Örsundsbron och Shutterstock.



Första steget på vägen mot samarbete om krisberedskap inom transportsektorn

Syftet med konferensen Nordisk trafiksamverkan inom krisberedskapen är att underlätta samverkan vid allvarliga händelser och kriser.

DETTA SKA SKE genom att

- öka kunskapen om det nordiska samarbetets förutsättningar och utmaningar
- öka kunskapen om trafikmyndigheternas roller, ansvar, arbetssätt och resurser inom krisberedskapen
- etablera kontakter och nätverk.

DETTA VAR FÖRSTA gången en sådan konferens ordnades, men sannolikt inte sista gången.

– Vår uppgift slutar när samhällets behov av transporter är tillgodosedda vid en kris och vid höjd beredskap och det kommer troligen aldrig att inträffa, konstaterar Urban Bergström, ordförande för svenska Samverkansområdet Transporter, SOTP, i sitt inledningsanförande.

INOM SOTP PÅGÅR en rad projekt som rör bland annat privat-offentlig samverkan.

– När alltmer offentlig verksamhet sker i privat regi ökar behovet av samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Och allt fler företag har verksamhet i flera nordiska länder. Det gör att behovet av ett mer organiserat nordiskt samarbete ökar, säger Urban Bergström.

Den här konferensen ska vara en start för arbetet att bygga nätverk med branschorganisation och det offentliga för att förebygga kriser och minska konsekvenserna av kriser.

Hur snart nästa möte med aktörerna i Norden kommer ske återstår att se. Klart är att detta var det första men jag hoppas inte det sista mötet för att bygga nordiska nätverk.

Samverkansområdet Transporter, SOTP

I Samverkansområdet Transporter ingår Energimyndigheten, LfV, Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Därutöver ingår representanter för Försvarsmakten, länsstyrelser, landstinget och kommuner. Ett samarbete finns också med Transportindustriförbundet och Sveriges Åkeriföretag.

SOTP arbetar för att främja en helhetssyn i planeringen för att tillgodose samhällets behov av transporter vid en kris.

Ordförande är Urban Bergström, Energimyndigheten.

Förbered det oväntade – öva på en zombieattack

Sluta planera, börja förbereda.

Det är ett budskap från forskaren Rasmus Dahlberg.

– Använd en zombieinvasion som scenario för en krisövning. Det skulle kunna ge den osäkerhet som kännetecknar de flesta stora katastrofer, säger han.

RASMUS DAHLBERG ÄR knuten till Copenhagen Center for Disaster Research, men arbetar också som konsult och skriver skönlitterära böcker med katastroftema.

Hur kan begreppet katastrof definieras? Är det när samhällets resurser inte räcker till, när vi upplever brist på kontroll eller när många människor dör? Hur många i så fall?

– Ett sätt att definiera katastrof är en händelse som faktiskt sker, som präglas av oförutsägbarhet och som leder till bestående förändring – och ofta ger anledning till efterklokhet, säger Rasmus Dahlberg.

ÄR 1755 DRABBADES Lissabon av en kraftig jordbävning som orsakade stor förödelse också på andra platser. Men händelserna förändrade inte bara den fysiska världen.

– I efterdyningarna av jordbävningen gjordes en koordinerad insats och en aktiv analys, inte bara en hänvisning till Guds vilja, säger Rasmus Dahlberg. Det var ett nytt förhållningssätt som byggde på den vetenskapliga revolutionen under 1500- och 1600-talen.

FORSKAREN Pierre Simon Marquis de Laplace var samtida med Lissabon-katastrofen. Han beskrev universums tillstånd som ”en verkan av historien och orsaken till framtiden”. I hans teori ingick övertygelsen om att vi skulle kunna förutsäga allt, om vi

bara var tillräckligt kunniga och grundliga i vårt analysarbete.

– Men, fortsätter Rasmus Dahlberg, de senaste 200 åren har vi inte gjort annat än komplicerat världen vi lever i. Typiskt för ett komplext system är att det har många ömsesidiga kopplingar och beroenden i olika riktningar. Det präglas av resursbrist och konkurrens och av att många aktörer agerar utifrån sin lokala kunskap, som inte täcker helheten.

KOMPLEXITET LEDER TILL oförutsägbarhet. En viss händelse kan få olika följder vid olika tillfällen och nya lösningar och strukturer framträder utan att någon medvetet har skapat dem.

– Internet är en bra illustration av vår komplexa värld, säger Rasmus Dahlberg. Ingen äger det, ingen kontrollerar det och ingen har den fulla kunskapen om det. Internet är något av en ”black box” – vi vet inte fullt ut hur det fungerar, bara att det gör det.

Den teknologiska utvecklingen har ironiskt nog lett till ett samhälle där de tekniska maskinmetaforerna inte fungerar längre. De förutsägbara kopplingarna mellan orsak och verkan blir färre. Bilden av samhället som ett ekosystem eller en organism stämmer bättre, enligt Rasmus Dahlberg.

HUR PÅVERKAR DÅ samhällsutvecklingen vilka katastrofer vi drabbas av? Rasmus Dahlberg



Rasmus Dahlberg är forskare på Copenhagen Center for Disaster Research och skriver skönlitterära böcker med katastroftema.



Att använda en zombieattack som scenario för en krisövning kan ge den överraskningseffekt som kännetecknar de flesta större katastrofer, säger Rasmus Dahlberg.

FOTON: SHUTTERSTOCK

hänvisar till Charles Perrow, som i sin bok *The Next Catastrophe* beskriver koncentration som en viktig faktor bakom stora katastrofer: koncentration av energi, människor och makt.

– Numera kan ett kryssningsfartyg rymma 8000 personer. Våra säkerhetssystem blir allt bättre, men konsekvenserna om något fallerar blir samtidigt större. Charles Perrow förordar därför lägre koncentration och centralisering som ett sätt att minska risken för stora katastrofer.

– Flera mindre katastrofer är på ett sätt bättre för oss, menar Rasmus Dahlberg. De håller oss vakna. En annan positiv sida av katastrofer är att de ofta bidrar till samhällsutvecklingen; mindre än 48 timmar efter Titanic-katastrofen hade lagstiftningen

skärpts om antal livbåtar på fartyg.

RASMUS DAHLBERG SER just resiliens som ett sätt att förebygga katastrofer och minska deras effekt. Ett resilient system har förmåga att klara av förändringar bland annat genom att lära sig av dem och successivt förändra sig själv.

- IBLAND HAR JAG föreslagit att man borde använda en zombieinvasion som scenario för en krisövning. Det kan låta som ett dåligt skämt, men jag tror att det kan vara ett sätt att faktiskt skapa den osäkerhet och överraskningseffekt som kännetecknar de flesta stora katastrofer.

– Historien är full av händelser som aldrig hade hänt tidigare. Det lär framtiden också vara.

Boktips om katastrofer och komplexitet

100 års katastrofer, Rasmus Dahlberg

The Next Catastrophe, Charles Perrow

The Social Roots of Risk, Kathleen Tierney

Resilience: The Governance of Complexity, David Chandler



Kartläggning av Nordens transportsektor

Det finns stora likheter i principer och strukturer - men också skillnader i arbetssätt och annat. Elin Hedlund från Combitech har skrivit en rapport som kartlägger roller och ansvar inom de nordiska länderna och som ger en översiktlig bild över ländernas krisberedskap.

RAPPORTEN HAR BESTÄLLTS av Samverkansområdet transporter. Den är ett led i strävan att fördjupa samverkan mellan länderna när det gäller samhällsviktiga transporter och krisberedskap. Tanken är att kunskap om hur transportsektorn är organiserad i grannländerna ska underlätta förståelse och kontakter - och därmed samverkan.

I VARJE NORDISKT land finns ett departement som har huvudansvaret för transportsektorn. I Sverige är det näringsdepartementet, i Norge samferdselsdepartementet och i Finland kommunikationsministeriet. Den danska transportsektorn hanteras av transportministeriet, förutom sjöfarten som ligger

under ministeriet för ekonomi och tillväxt.

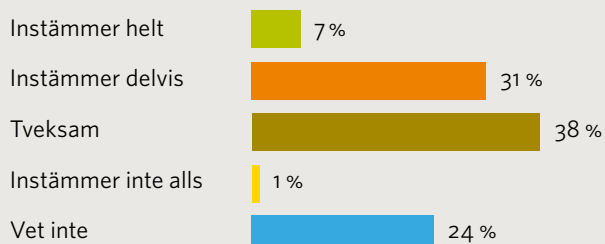
- Under de senaste åren har det skett omfattande myndighetsreformer i alla de studerade länderna, berättar Elin Hedlund från Combitech som har skrivit rapporten. Tydligare ansvars- och rollfördelning, begränsning av statens roll och bolagisering av rena produktionsuppdrag är gemensamma trender.

DET FINNS EXEMPELVIS ett statligt bolag per land inom flygsektorn. Uppdragen varierar bolagen emellan, men rör sådant som drift av statliga flygplatser och flygtrafikledning. I Finland finns två bolag med koppling till sjöfart: Meritaito Ab med ansvar för farledsskötsel och Arctia Shipping Ab som bland annat levererar tjänster inom isbrytning och oljesanering.

NIVÅN UNDER departementen består av verk och myndigheter. I Norge och Danmark finns en större specialisering i olika trafikslag. Norge har exempelvis Statens vegvesen, Jernbaneverket och Kystverket, och därtill en tillsynsmyndighet vardera för luftfart, väg och järnväg. Finland och Sverige har i större

Mentometerfråga

Den nordiska trafiksamverkan inom krisberedskapen är god?





FOTON: SHUTTERSTOCK



utsträckning samlat flera trafikslag i gemensamma myndigheter, som exempelvis den svenska Transportstyrelsen. Den är tillsynsmyndighet för samtliga fyra trafikslag, med uppgifter som registerhållning, regelverk, tillstånd och uppföljning.

NÄR DET GÄLLER beredskapsarbetet har varje land slagit fast ett antal principer för hur det ska fungera. Likhetsprincipen gäller i alla fyra länderna och innebär att verksamheten under en kris ska bedrivas på samma sätt som under normala förhållanden – så långt det är möjligt. Begreppen ansvarsprincip och sektorsansvar

handlar om att den som ansvarar för en verksamhet till vardags gör det också i ett krisläge. Närhetsprincipen som tillämpas i Sverige, Norge och Danmark innebär att en kris i största möjliga utsträckning ska hanteras där den inträffar och av de organisationer den berör.

NORGE OCH DANMARK LYFTER fram aktörernas ansvar att samverka genom att formulera varsin särskild princip för det. I Danmark tillkommer handlingsprincipen, som förordar en överdimensionerad krisinsats som sedan kan skalas ned framför en lägre insats som kan visa sig otillräcklig.

TRE AV DE nordiska länderna har samordnade myndigheter för krisberedskap: Sverige med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Norge med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) och Danmark med sin Beredskapsstyrelse.

I Finland finns istället Försörjningsberedskapscentralen. Den har ett ansvar för landets försörjning vid undantagstillstånd eller allvarliga störningar, men arbetar inte generellt med att stödja eller koordinera landets krishantering och beredskap.

Nordisk krisberedskap – lika och olika

Elin Hedlund, vilka likheter och skillnader har du hittat i de nordiska ländernas krisberedskap inom transportsektorn?

– I rapporten beskriver jag de styrande principer som finns formulerade för ländernas krisberedskap. De är lika i sina formuleringar men trots det ser vi tydliga skillnader i ländernas krisberedskaps- och krishanteringsstrukturer, vilket så klart är mycket intressant.

– Sverige och Finland har till exempel en krishanteringsmodell som präglas av samverkan, där ingen organisation eller myndighet är hierarkiskt överordnad någon annan. I Finlands beredskapsplanering är risken för ofred mer närvarande än hos de övriga länderna.

– I Norge kan ett visst departement utses till ledardepartement vid en allvarlig händelse, vanligtvis samferdseldepartementet när det gäller transportfrågor. Danmark har den mest strukturerade operativa krisorganisationen med fyra nivåer från nationell till lokal.

Vad skulle du föreslå att man går vidare med?

– Det vore väldigt intressant att göra en samnordisk risk- och sårbarhetsanalys inom något transportslag, till exempel tåg. Hur kuggar våra olika organisationer och strukturer i varandra i en krissituation? Vilket språk ska vi tala oss emellan? Här finns många intressanta frågor att ställa och lärdomar att få.



Om rapporten

Producerad av Combitech

Uppdragsgivare: Samverkansområde transporter (SOTP).

Utgivare: Trafikverket

Finns i två versioner. Utöver den kortare som delades ut vid konferensen finns en längre med större fördjupning.

Rapporterna kan hämtas på adressen <http://www.msb.se/SOTP>, klicka på Dokumentation Nordisk trafiksamverkan inom krisberedskapen

Effektiviteten är resiliensens fiende

Allt kommer att bli värre. Forskaren Tomas Ries från Försvarshögskolan börjar sin föreläsning om global säkerhet med att konstatera att vi har många problem att lösa. När det mesta i samhället blir billigare och snabbare gör det oss också mer sårbara för kriser.



Tomas Ries från Försvarshögskolan.

TOMAS RIES KONSTATAR först att det är farligt om samhället skulle vara helt säkert. Då skulle det stagnera. Men det finns ändå all anledning att förbereda sig för att vara så förberedd som möjligt. Tomas Ries pekar på några globala tendenser som kan påverka säkerheten:

- De 20 procent rikaste i världen blir lite fattigare.
- 20 procent blir mycket rikare. Det gäller länder som Brasilien, Indien, Kina och Turkiet.
- I 20 procent stagnerar utvecklingen och det leder till frustration.
- Samtidigt fortsätter 40 procent att vara extremt fattiga. Totalt leder detta till social turbulens.

ANDRA TENDENSER SOM Tomas Ries ser är att den organiserade brottsligheten växer och att vi får mer okontrollerad migration.

– För några år sedan trodde vi att diktaturernas tid var förbi, men nu ser vi istället diktaturer som blir starkare. Krigsrisker ökar, säger han.

Även globala privata företag som Walmart stärker sin makt över människor i hela världen.

Miljarder kunder kan vara beroende av en telefonoperatör. Vårt databeroende samhälle kan bli utsatta för svåra konsekvenser av designmissar. Risken för pandemier ökar när vi reser allt mer.

Vi ser också ökande problem i naturen, en följd av människornas bristande kunskap om ekologi.

De okontrollerade flyktingströmmarna växer som en följd av krig och vi ser nu hur det leder till reaktioner och ökad spänning i de länder de kommer till.

– En annan stor risk är att människor blir rädda för smittor till exempel och stänger gränser. Även om det aldrig blir som vi tror är läget dystert. Hur skyddar vi våra vitala transportflöden i denna sårbara värld, undrar Tomas Ries.

DET BEHÖVS gränsöverskridande samarbeten för att hantera alla de hot vi ser idag. Och hot av skilda slag kan stoppa vitala transportflöden.

– Nu ser vi till exempel hur många flygplan slutar trafikera de västafrikanska länder som har drabbats av ebola-smittan. Det slår stenhårt mot människornas möjlighet att få mat. Att gränser stängs av olika skäl blir naturligtvis ett svårt hot mot människor som är beroende av en global ekonomi, säger Tomas Fries.

KLIMATHOTEN MED översvämningar och stora skogsbränder som

Så möts hot

Kända hot – planering.
Övriga hot – agility.
Okända hot – resiliens.



När länder stänger sina gränser och flygbolag slutar trafikera länder med ebolasmitta kan smittan hota den globala ekonomin.

FOTO: NY TIMES / TT

följd kan också leda till att vitala transporter slås ut.

För att klara sig i den globala utvecklingen är det en fördel att ha snabba reflexer.

– De anpassningsbara överlever, konstaterar Tomas Ries.

Kan inte FN skydda oss från globalt elände?

– Vi har FN med sina fel och brister. FN kan inte hindra så mycket utan är mer med och lindrar efter en kris.

ALLT OFTARE ANVÄNDS begreppet resiliens. Det är vår förmåga att klara kriser och att återhämta sig.

– Den effektivitet vi har byggt upp i samhället är resiliensens fiende. När allt ska gå snabbare och bli billigare finns inga reserver att ta till när det händer något oförutsett. Och ju mer komplext samhället blir desto mindre anpassningsbart är det, konstaterar Tomas Ries.

Det här är frågor som han anser att vi bör fundera mer över.

– Vi bör prata om de här

frågorna på ett sakligt sätt och tänka efter hur vi kan klara även de oväntade, säger han.

Vilket är det allvarligaste hotet?

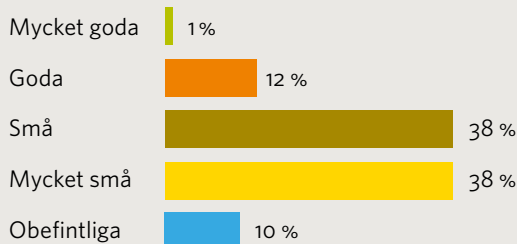
– Det största hotet är ett ekologiskt sammanbrott. För att hindra det måste vi i högre grad reglera hur vi lever, säger Tomas Ries.

Och hur säkrar vi framtiden mot andra hot?

– Genom decentralisering och nätverk. Om vitala organ sprids ut och kopplas ihop minskar sårbarheten.

Mentometerfråga

Hur bedömer du dina kunskaper om de nordiska trafikmyndigheternas roller och ansvar?



Nordisk samverkan och solidaritet inom krisberedskapen

- Den nordiska samverkan inom krisberedskap utvecklas hela tiden. Ni kan hjälpa till genom att hitta och undanröja hinder inom era trafikslag, uppmanar Jessika Bohr från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

DEN FÖRSTA HAGADECLARATIONEN antogs 2009 av Norge, Danmark, Sverige, Finland och Island. Bland argumenten för det utökade samarbetet finns de nordiska ländernas likheter, närhet och sammankopplade infrastruktur. Tanken är att identifiera ett antal områden att samarbeta inom och på så sätt minska dubbelarbetet och använda varje lands begränsade resurser mer effektivt.

DEKLARATIONEN HAR LETT till samarbete om övningar, utbildning, forskning och utökad samverkan inom räddningstjänsten. Nya samarbetsområden har lagts till och andra har blivit löpande samarbete i vardagen.

TVÅ ÅR senare, år 2011, antog de nordiska utrikesministrarna en

solidaritetsförklaring om samarbete kring utrikes- och säkerhetspolitiska frågor. Om ett av de nordiska länderna drabbas av exempelvis naturkatastrof eller terrorangrepp, ska de övriga länderna vara beredda att hjälpa till.



NÄSTA STEG I samarbetet togs 2013 då Haga II antogs, med visionen "ett robust Norden utan gränser när det gäller förmåga att förebygga, hantera, återhämta sig och lära från olyckor och kriser". Bland målen finns ett stärkt erfarenhets- och kunskapsutbyte, före, under och efter kriser, och högre kostnadseffektivitet i beredskapsarbetet.

SOM EN DEL i Haga II-arbetet har de nordiska ländernas

Värdlandsstöd – förmågan att ta emot hjälp

Att erbjudas hjälp är en sak – att kunna ta emot den är en annan, minst lika viktig. Den förmågan uppmärksammas nu allt mer och har till och med fått ett namn: värdlandsstöd.

TONJE JENSSEN ESPELAND från Direktoratet för samfunnssikkerhet og beredskap konstaterar att värdlandsstödet lyfts fram alltmer, bland annat i det nordiska samarbetet kring krisberedskap.

Ordet värdlandsstöd är en översättning av Host Nation Support (HNS). Det var från början en militär term som framför allt kopplades till behovet av fungerande logistik när hjälp utifrån ska tas emot. Betydelsen har sedan breddats till att omfatta också regelverk, kompetens, resurser och andra faktorer som påverkar förmågan att ta emot hjälp utifrån i ett krisläge.

– Röda korset, EU och FN är några av de internationella organisationer som har fört över tankegångarna om värdlandsstöd till civila sammanhang, säger Tonje Jensen Espeland. De har färdiga koncept att arbeta efter, vilket ger rekommendationer om hur myndigheter kan förbereda sig för att ta emot internationell hjälp.

– De senaste åren har det blivit tydligt att också starka länder med goda krishanteringssystem kan få problem med att ta emot stöd när en kris drabbar dem själva. Exempel på det såg vi i samband med orkanen Katrina och under Fukushima-katastrofen.





I EU:s riktlinjer för värdlandsstöd ingår att gränsövergångar, som hamnar, vägar, järnvägar och flygplatser, ska kartläggas och dokumenteras.

FOTO: RONNY ÖSTLING

pågående samarbeten samlats i en gemensam rapport som också har lett till förslag till nya samarbetsområden. Ett huvudspår i den nya inriktningen är att stärka värdlandsstödet, det vill säga att effektivt kunna ta emot hjälp från andra länder vid en allvarlig händelse. (Se separat artikel med tema värdlandsstöd.) En annan del är att bli bättre

på att genomföra samordnade räddningsinsatser.

– Ett område med koppling till värdlandsstöd som verkligen berör transportsektorn är den kartläggning av gränsövergångar som rekommenderas i EU:s riktlinjer för värdlandsstöd, säger Jessika Bohr. Diskussioner om hur detta bör genomföras ska så småningom påbörjas.

I JUNI 2014 gav Norge ut sina första nationella riktlinjer för värdlandsstöd. Där beskrivs systemet för värdlandsstöd, de resurser som kan användas vid en större händelse och de kommunikationskanaler som gäller. De norska riktlinjerna utgår från EU:s riktlinjer och kommer att revideras med jämna mellanrum.

VÄRDLANDSSTÖD KOMMER IN i många olika situationer. För Norges del kan det gälla rutinerna för att ta emot stöd från Nato-länder och andra allierade, men också hanteringen av mer avgränsade

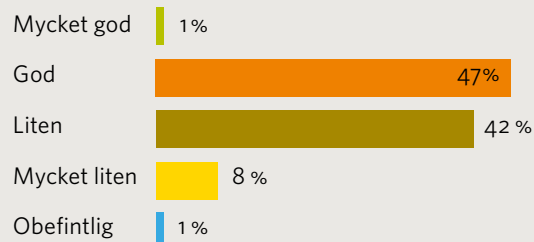
situationer där specialkompetens från annat land anlitas vid en allvarlig händelse.

– Vi har tagit hjälp av franskt brandflyg vid skogsbrand och brittiska grottdykare i samband med en dykolycka, säger Tonje Jenssen Espeland.

– I våra riktlinjer finns exempelvis mottagnings- och avresecentrum med, berättar Tonje Jenssen Espeland. De upprättas för att vi ska kunna hålla god ordning på individer och utrustning som kommer in i landet. Som värdland har vi ett ansvar för säkerheten för de personer som kommer hit och bistår oss.

Mentometerfråga

Hur god förmåga har de nordiska länderna att i samverkan hantera gränsöverskridande störningar i transportsystemet? Förmågan är ...



Europa är beroende av rysk energi -

Transporterna i Norden och övriga Europa är i olika hög grad påverkade av världsmarknaden för olja. Finland och Sverige är i hög grad beroende av rysk olja. Danmark och Norge klarar än så länge bra själva.

DET ÄR OROLIGT i Ukraina och EU:s relation till Ryssland har varit bättre. Att Ryssland skulle börja skruva på kranarna på de pipelines som går västerut är inte något osannolikt scenario. Minst lika oroligt är det kring oljekällorna i norra Irak.

– Produktionen av olja i norra Irak ligger just nu nere. Det har ännu inte så långre lett till stigande priser, men det är inget osannolikt scenario. Särskilt om OPEC bestämmer sig för att börja skruva på kranarna, säger Urban Bergström, Energimyndigheten.



olja kris och hålla varandra informerade.

IEA arbetar tillsammans för att trygga energisäkerhet, ekonomisk utveckling, miljömedvetande och ett globalt engagemang.

– Länderna i IEA har förbundit sig att ha beredskapslager av råolja eller oljeprodukter för att klara minst 90 dagar utifrån importen året innan. Det finns dock länder som har betydligt större lager, berättar Urban Bergström. Finland har lager som motsvarar 248 dagar. Sveriges beredskapslager av råolja motsvarar 127 dagar. Lägst i IEA ligger Australien som bara klarar 52 dagar.

INTERNATIONAL ENERGY Agency, IEA, är ett gemensamt energiforum för 29 länder, däribland Finland, Sverige, Danmark och Norge. Organisationen bildades 1973 som ett resultat av oljekrisen 1972/1973.

Länderna i IEA har förbundit sig både att samarbeta i en

KONSUMTIONEN AV OLJA ser olika ut i de nordiska länderna. I Sverige används till exempel nästan ingen olja till att värma bostäder.

Energimixen ser också mycket olika ut i de nordiska länderna:

I **Danmark** är fortfarande olja en dominerande energikälla, men

Energijämförelse

DANMARK

Olja står för 36 procent av energianvändningen.

Den egna produktionen var 201 000 fat per dag 2012.

Efterfrågan på olja var 160 000 fat per dag 2012.

Idag är Danmark självförsörjande men produktionen sjunker och redan 2018 väntas Danmark behöva importera 5 procent av sin förbrukning.

Danmark har en lagringskapacitet på drygt 49 miljoner fat.

Högst 10 procent av Danmarks beredskapslager får finnas i andra länder.

FINLAND

Olja står för 25 procent av energianvändningen.

Efterfrågan på olja var 197 000 fat per dag 2012.

2018 väntas efterfrågan vara 179 000 fat per dag.

Oljan som konsumeras i Finland kommer till 89 procent från Ryssland och till 11 procent från Norge.

Finlands sammanlagda lagringskapacitet är 63 miljoner fat. Finland har bilaterala avtal med Sverige, Danmark, Estland och Lettland.

SVERIGE

Olja står för 26 procent av energianvändningen.

Efterfrågan på olja var 310 000 fat per dag 2012.

2018 väntas efterfrågan vara 287 000 fat per dag.

Den mesta olja som konsumeras i Sverige kommer från Ryssland, 42 procent, Norge, 25 procent, och Danmark, 15 procent.

Sveriges samlade lagerkapacitet för olja motsvarar 96 miljoner fat. Sverige har bilaterala avtal med Danmark, Estland, Finland, Irland, Nederländerna och Storbritannien.

men vi kan hjälpa varandra i kris

vindkraften är betydande liksom naturgasen. Beroendet av kol minskar kraftigt och kärnkraft förekommer inte.

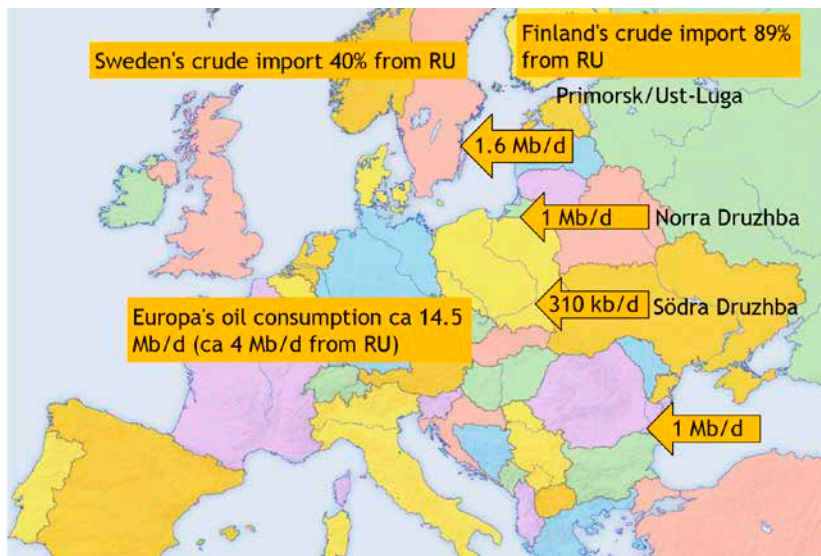
I **Finland** är vattenkraft och olja de dominerande energikällorna men en hel del energi från kärnkraft, naturgas och kol konsumeras också.

I **Norge** står vattenkraft och olja för den största delen. En mindre del av energin kommer från naturgas och inget från kärnkraft.

I **Sverige** kommer ungefär en tredjedel från vatten och vind, en tredjedel från kärnkraft och en tredjedel från fossila källor.

I **DE FLESTA** länderna minskar konsumtionen av olja, men Norge går emot den och väntas använda mer olja 2018, trots att produktionen sjunker.

Trots att det finns en rad konflikthärdar nära oljefält, så har priserna rört sig neråt den senaste tiden. Men det kan ändras. Kapaciteten i de europeiska raffinaderierna är god, men den



En stor del av Nordens drivmedelsförsörjning kommer österifrån.

hotas av hårdare konkurrens från Ryssland, Mellanöstern och övriga Asien.

Vad är då de största hoten mot drivmedelsförsörjningen?

– Det är konflikter och klimatförändringar. Men det kommer alltmer biodrivmedel. Idag har vi en inblandning på drygt 10 procent förnybart i de fossila bränslena. Det kommer sannolikt öka till 20 procent inom några år, men det kommer ändå bli svårt att ersätta ett stort oljebortfall, säger Urban Bergström.

Kan utvinning av oljeskiffer vara ett sätt att öka oljeproduktionen i världen?

– Bara kortsiktigt. Miljökonsekvenserna är för stora. Brytningen förstör vattnet och det är inte hållbart i längden, anser Urban Bergström.

Han ser däremot goda möjligheter att öka produktionen av vindkraft, som dock måste balanseras mot andra energikällor när det inte blåser. Det finns också goda möjligheter att utvinna mer solenergi om de administrativa hindren kan övervinnas.

NORGE

Norge producerade nästan 1,91 miljoner fat per dag 2012. 75 procent av det gick på export.

Produktionen väntas sjunka till 1,75 miljoner fat 2018.

Efterfrågan på olja var 218 000 fat per dag 2012 och väntas öka till 253 000 fat per dag 2018.

Norge har omkring 50 oljedepåer. Alla ägs av bränslebolag.

Forskning och utvecklingsprojekt

FOI arbetar alltmer med civil säkerhet - i synnerhet i EU-finansierade forskningsprojekt i samverkan med 10 till 20 europeiska partners. Och det finns goda möjligheter att påverka forskningen.

- De som har förslag på projekt är välkomna att kontakta oss, säger Sören Jägerhök, forskare på FOI.



DET PÅGÅR JUST nu på FOI en rad projekt som har som syfte att hindra att kriser uppstår. Sören Jägerhök berättar här om några av dessa.

SAFEPOST

SAFEPOST är ett projekt som startade 2012. Projektet handlar om att öka säkerheten i hanteringen av post för att upptäcka exempelvis smuggling av droger, explosiva ämnen och andra farliga substanser. Inom ramen för projektet ska säkerhetsrelaterad information utbytas mellan postoperatörer genom gemensamma datorsystem och tekniker. Förhoppningen är att förhindra allvarliga incidenter som exempelvis i USA 2001 när sporer innehållande mjältbrand spreds i brev och orsakade flera

sjukdomsfall och några dödsfall. EU-bidraget till budgeten för projektet är 10 miljoner euro.

FLYGFRAKTSPROBLEM

I projektet Eurosky arbetar man med att förbättra säkerheten i hanteringen av flygfrakt. Arbetet handlar om att ta fram metoder och tekniska verktyg för att identifiera fraktförsändelser med farligt innehåll, till exempel explosiva eller radioaktiva ämnen. Ju tidigare i transportkedjan man kan hitta och ta hand om det farliga godset desto mindre blir riskerna för personal och flygpassagerare.

CONTAIN

Människosmugglare, knarklangare, piratkopierare och terrorister. Alla kan de ha anledning att använda containrar för otillåtna ändamål.

Sensorer upptäcker hot

Arena är ett koncept på ett sensorbaserat system för att upptäcka och känna igen hot och larma så att hotet inte verkställs.

- Vi försöker arbeta med enkel och billig utrustning med hjälp av komponenter som kan användas brett på såväl lastbilar som fartyg, säger Åsa Waern, forskare på FOI.

ARENA ÄR ETT EU-projekt som har pågått sedan 2011. Resultatet presenterades tidigare under 2014. Budgeten har varit 4,8 miljoner euro.

- Systemet ska kunna fungera i en rad olika miljöer och kunna larma en lastbilsförare, en lokförare, en sjökaptan eller någon annan ansvarig exempelvis via en mobiltelefon. Det ska också kunna kopplas till till exempel en startmotor så att fordonet inte kan startas om systemet inte känner igen



föraren, berättar Åsa Waern.

En sjökaptan ska också kunna upptäcka pirater i tillräckligt god tid för att kunna vidta åtgärder. Exempel på sådan åtgärd är att skapa vågor som gör att piraterna inte kan borda fartyget.

ARENAS KONCEPT bygger på avancerad databehandling. Processen har tre faser: att upptäcka objektet som rör sig, att kolla av platsen och att analysera händelsekedjan. Det ska kunna fungera väderberoende.

som kan hindra att kriser uppstår

Det behövs bättre metoder att kontrollera vad som döljer sig i containrar, exempelvis röntgen-scanning, och bättre metoder att peka ut vilka containrar som bör inspekteras – eftersom en obligatorisk scanning av alla containrar kan bli så dyr att världshandeln påverkas.

Lösningar kan vara informationsutbyte samt att automatiskt upptäcka till exempel trasiga lås och plomberingar och att automatiskt försäkra sig om att tomma containrar verkligen är tomma.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiksäkerhet handlar här om masstransporter i tätort. Under 2000-talet har kollektivtrafiken i London och Madrid drabbats av allvarliga terroristattacker. Tätorternas kollektivtrafik drabbas också av andra problem som klotter och skadegörelse.

Projektet SECUR-ED har tagit fram och provat en rad lösningar. Många av dem går ut på att upptäcka hot innan en kris uppstår. Det handlar ofta om ny teknik för övervakning och larm, men också om förbättrad träning och procedurer för att hantera och ta beslut vid hot eller allvarliga händelser.

SECURITY UPGRADE FOR PORTS

Ett projekt för att förbättra säkerheten i hamnar har fått 10 miljoner euro under perioden 2010-2014 från EU.

Där handlar det om skydd såväl mot terrorister och fripassagerare som stölder och smuggling. Sensorer används för att upptäcka intrång på hamnområdet även under vattenytan och ett högtalarsystem under vattnet ska kunna avskräcka genom att tala om för dykarna att de är upptäckta.

FOI

FOI är ett forskningsinstitut inom försvar och säkerhet. Institutet har cirka 1 000 anställda. FOI finansieras genom uppdrag. Stora uppdragsgivare är Försvarsmakten och Försvarets materielverk. Cirka 18 procent av intäkterna kommer från anslag från regeringen. En rad projekt finansieras också av EU.

En svårighet är att skilja potentiella hot från ett normalt beteende nära exempelvis en parkerad lastbil eller ett tåg på en station.

Hur går systemen att kombinera med skyddet för den personliga integriteten?

– Systemet fungerar så att det bara skickar bilder om analysen säger att det verkligen är ett hot, säger Åsa Waern.

Arenasystemet installerat på en lastbil demonstrerades i våras i Paris. Resultatet var lovande, men det behöver utvecklas ytterligare för att skapa prototyper för mer specificerade användningsområden.

Läs mer på www.arena-fp7.eu



Arenasystemet med ett antal sensorer på en lastbil testas i Paris.

Regeringens uppgifter vid krishantering



FOTO: MARTINA HUBER/REGERINGSKANSLIET

Regeringen har ett övergripande ansvar för att vi Sverige är förberedda för kriser. En viktig del av det arbetet sker genom departementen och kansliet för krishantering.

– Uppgifterna är bland annat att samordna krishanteringen inom regeringskansliet samt att utveckla både arbetsformer och krishanteringsförmågan, säger Håkan Jakobsson, departementssekreterare här.

VID EN KRIS som har betydelse för Sverige, svenskar eller svenska intressen har regeringen tre huvuduppgifter:

- att säkerställa en effektiv krishantering
- att kommunicera med allmänhet och medier
- att ha internationella kontakter.

REGERINGEN HAR ett geografiskt ansvar för krishanteringen i samhället på nationell nivå medan länsstyrelserna har ansvaret regionalt och kommunerna på lokalnivå.

– Regeringens nationella områdesansvar avser i första hand strategiska frågor. Ansvaret för operativa åtgärder ligger

på myndigheter, säger Håkan Jakobsson.

DE TRE grundprinciperna för krishanteringen är

- ansvarsprincipen
- närhetsprincipen
- likhetsprincipen.

– Det är departementscheferna som med stöd av statssekreterarna har ett ansvar för

krishanteringen inom departementets verksamhetsområde före, under och efter en kris, berättar Håkan Jakobsson.

Förberedelser innebär bland annat att identifiera behov och utveckla förmågan. Det betyder till exempel utbildningar, övningar och uppföljningar av händelser.

Regeringskansliet arbetar också med omvärldsbevakning, kommunikation och initierar krishantering.

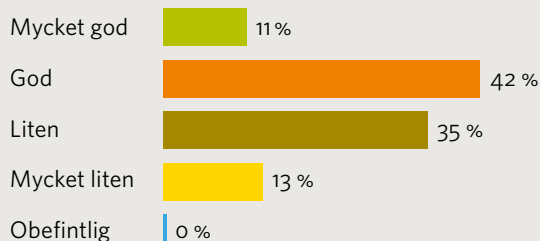
ANSVARET FÖR krishanteringsfrågor inordnas under inrikesministern men liksom för andra frågor så ligger det övergripande ansvaret på statsministern.

– Gruppen för strategisk samordning består av statssekreterare vid berörda departement. Cheftjänstemannen för



Mentometerfråga

Hur bedömer du din organisations kunskapsnivå och kompetens för att kunna samverka gränsöverskridande under en störning i transportsystemet?



transporter

krishantering ansvarar för utveckling, samordning och uppföljning av krishantering i regeringskansliet. Kansliet för krishantering är ett stöd i detta arbete, berättar Håkan Jakobsson.

KANSLIET FÖR krishantering har bland annat i uppgift att utbilda, öva, ta vara på erfarenheter och följa upp. Det ska utveckla arbetsformer och krishanteringsförmågan. Det ska samordna regeringskansliets krishantering och upprätta en samlad lägesbild för regeringskansliet och för regeringens behov.

Ansvar för kriser på transportområdet ligger på Näringsdepartementet. Ansvarigt statsråd är Anna Johansson.

– Våra verktyg i krishantering är främst myndigheterna, berättar Ragnvald Paulsson, som är departementsråd och stabschef på Transportenheten i Näringsdepartementet.

– Vi har en hel del samarbete med övriga nordiska länder på transport- och infrastrukturområdet. Det gäller till exempel Öresundsförbindelsen, Svinesundsförbindelsen och Ofotenbanan.

Även när det gäller sjö- och flygräddningen och isbrytningen sker ett samarbete i Norden.

Genom att samarbetet sker på olika nivåer finns användbara kontaktvägar för krislägen.

Läs mer på www.regeringen.se/

Exempel på kriser som hanterats på regeringsnivå

Ebolautbrott 2014

Skogsbrand i Västmanland 2014

Evakueringen från Libyen 2011

Askmolnet 2010

Influensautbrott 2009



Kathrine Idås, Kystverket, Norge

Vad tar du med dig hem från konferensen?

Jag tar med mig viktig information om hur Nordens transportsektor är uppbyggd och hur ansvar och roller är fördelade på olika aktörer. Jag tar också med mig väldigt intressanta perspektiv på globala samband inom det här området.

Vilken nytta kan din organisation ha av ett utökat nordiskt samarbete?

Kystverket ingår redan i nordiska samarbeten på en rad områden. Med krishantering som utgångspunkt har vi mycket att lära av varandras erfarenheter. Det är viktigt med erfarenhetsutbyte och gemensam planering för framtida kriser så långt det är möjligt.



Raija Viljanen, Försörjningsberedskapscentralen, Finland

Vad tar du med dig hem från konferensen?

En större kunskap om andra länders upplägg. Flera av presentationerna var intressanta, inte minst Tomas Ries och hans föredrag om global säkerhet.

Vilken nytta kan din organisation ha av ett utökat nordiskt samarbete?

Det kommer jag att veta mer om när jag har hunnit smälta konferensens innehåll lite mer. Men jag ser möjligheter till större samordning om system, organisation och resurser. Erfarenhetsutbyte kring händelser och sätt att arbeta skulle också vara värdefullt.



Anders Dahl, Sjöfartsverket, Sverige

Vad tar du med dig hem från konferensen?

Ett utvidgat nätverk och större kunskaper om hur de andra nordiska länderna är organiserade när det gäller krisberedskap och trafik.

Vilken nytta kan din organisation ha av ett utökat nordiskt samarbete?

Vi skulle kunna samutnyttja våra resurser ännu bättre över nationsgränserna. Här på konferensen blir det också väldigt tydligt att viljan till samverkan verkligen finns i alla länder och på olika nivåer. Vetskapen om det tror jag kan öka chansen att vi tar kontakt med varandra den där extra gången som kanske kan förebygga en kritisk händelse.



Asgeir Hagen, Avinor AS, Norge

Vad tar du med dig hem från konferensen?

Nätverket och intrycken från andras tankar. Utbytet är värdefullt, det blir en plattform för samarbete framöver.

Vilken nytta kan din organisation ha av ett utökat nordiskt samarbete?

Luftfarten är ju av tradition väldigt internationell, så kanske har vi bättre förutsättningar för samarbete än andra trafikslag? Vi skulle kunna ha fler gemensamma övningar, jämföra med varandra, ta vara på best practice och ta del av utvärderingar av olika händelser.



Workshops

Nordiskt samarbete i vardagen gynnar beredskapen i krislägen

Hur kan vi dra nytta av varandras erfarenheter? Och hur kan vi gemensamt utveckla vår nordiska krisberedskap? De frågorna diskuterades i fyra workshoppar. Många enades om att samarbete i vardagen gynnar den gemensamma krisberedskapen. Vi är beroende av varandra. Alla sitter bildligt talat i samma båt. Eller bil. Eller flygplan. Eller tåg.

DELTAGARNA I FLERA av workshoppar med deltagare från järnväg, väg, flyg och fartyg föreslog också att medverkan i varandras övningar kunde gynna beredskapen. Kriskommunikation nämndes som ett område där gemensamma övningar behövs.

Många betonade också vikten av personliga möten för att bygga upp nätverk för erfarenhetsutbyte mellan länderna och trafikslagen. Kontaktlistor efterfrågades.

Regelbundna operativa avstämningar förespråkades liksom större konferenser varje eller vartannat år. Enkla kontaktvägar via telefon och mail förespråkades. Tätare kontakter gör också att språket blir ett allt mindre problem i kommunikationen.

Mer kontakt är också ett sätt att bredda och fördjupa kompetensen. Samtidigt är det viktigt att utbytet sker på rätt nivå.

GODA EXEMPEL diskuterades också. Det samarbete som idag finns mellan Sverige och Danmark togs upp som ett föredöme.

Även dåliga exempel togs upp. Ett exempel var den höjda terrorberedskapen i Norge sommaren 2014. Krisorganisationerna i de övriga nordiska länderna visste då bara det de hade läst och hört i medierna om vad som hände.

Det förekom också mycket konkreta förslag. Ett var att undersöka möjligheten att via Sjöfartsverket få loss färjekapacitet för transport av gods vid ett avbrott av Öresundsförbindelsen. Ett annat förslag var att jämföra beredskapsplaner för att kunna lära sig av de bästa.

PRIORITERINGSFRÅGOR i en kris diskuterades. Vem avgör vem som får företräde i en svår diskussion. Vi är så beroende av varandra att detta är frågor som vi måste enas om.

Transportbranschen är i ständig förändring. Det innebär att både kunskaper och kontakter är färskvara.

En sak var nästan alla överens om: resan mot mer samarbete har börjat.

Fungerande tunnlar förutsättning på Färöarna

En fungerande tunnelsäkerhet är en förutsättning för att transport-systemet på Färöarna ska fungera.

- Våra gamla tunnlar är smala och dyra att bredda. Olyckor i tunnlar slår hårt mot våra transporter, säger Heini Eysturoy, chef för infrastrukturdivisionen på Landsverk.

FÄRÖARNA ÄR ETT bergigt landskap och tunnlar går både mellan öar under vatten och genom bergen. Tunnelsystemet började byggas ut på allvar på 1960-talet. De äldsta tunnlar är mycket smala och låga med bara en körbana och mötesplatser.

- Det gör inte minst räddningsarbetet svårt om det händer olyckor i tunnlar. Dessutom är det ofta dåligt ljus i tunnlar, berättar Heini Eysturoy.

Nya tunnlar byggs enligt norsk standard och innebär inte alls samma problem. Men att bygga nya tunnlar är dyrt, cirka 60 000 danska kronor per meter.

- Vi har övervägt att införa ett system med trafikljus och enkelriktning i tunnlar, men befolkningen accepterar inte att vänta.

ÄVEN OM FÄRÖARNA har lite annorlunda infrastruktur tycker Heini Eysturoy att det har varit väldigt spännande att delta i



Nordisk trafiksamverkan.

- Vi har trots allt ungefär samma utmaningar i som de andra länderna i Norden. Så det är viktigt för oss att samarbeta i säkerhetsfrågor. Det är viktigt att diskutera utifrån alla trafikslag, anser Heini Eysturoy.

Han skulle gärna se att nordiska möten om krisberedskap inom transporter sätts i system och genomförs regelbundet.

- Här har vi kunnat börja bygga upp ett kontaktnät som vi kan återvända till när det uppstår behov av ny kunskap, säger han.

Rustar mot klimatproblem

Dansk järnväg har inte haft några svåra olyckor på länge. Men det finns ändå att göra.

- Nu rustar vi oss mot problem som en följd av klimatförändringar, säger Ole Christensen, myndighetschef på Banedanmark.

Det har inte inträffat någon svår olycka inom dansk järnväg under hela den tid som Ole Christensen har arbetat här. Är det inte risk att man slår sig till ro i det läget?

- Det är genom bra styrning som vi har bra säkerhet. Det är därför det går längre och längre mellan tillbud. Vi inser också att vi har nya utmaningar att möta och då går det inte slå sig till ro, säger han.

Nu förbereder man sig för att kunna möta resultaten av klimatförändringar som ökad nederbörd, stormar och orkaner. Nya utmaningar kräver nya sätt att arbeta.

- Det är värdefullt att komma samman och lära känna varandra både mellan trafikslagen och länderna. Konferensen har skapat kontakter som vi kommer att ha nytta av senare.

- Konferensen har gett mig större kunskaper. Och tankar på när och hur vi ska organisera nästa nordiska trafikkonferens.

- Jag behöver förstå hur de andra ländernas järnvägar fungerar och kunna lära mig av det.





Nya och gamla medier behövs för att nå ut till medborgarna

I östra Norge regnar det mycket och det är inte helt ovanligt att vägar rasar.

- För att nå ut till allmänheten och varna om att vägar är avstängd är vi beroende av både gamla och nya medier, säger Turid Stubø Johnsen, Statens vegvesen Region øst.

ATT ALLMÄNHETEN VET vad som händer så att de kan agera på rätt sätt när vägar är avstängda är en viktig del av krisberedskapen.

Därför har Statens vegvesen professionella tjänstemän som har som uppgift att nå ut via medier. Eftersom allmänheten har så olika medievanor gäller det att sprida sina budskap både via traditionella medier och nya sociala medier.

- Vi vet att många följer sociala medier och därför är det en viktig väg för vår kommunikation. Men vi vet också att inte alla är uppkopplade till internet lika ofta. Det är därför särskilt viktigt med god kontakt med exempelvis radion för att nå ut till exempel till bilister ute på vägarna, säger Turid Stubø Johnsen.

Det gäller att arbeta upp kontakterna med medierna i god tid innan något händer för att veta med vem och hur man tar kontakt

i en kris. När det händer något på vägnätet i Oslo och på centrala stråk behövs mycket mer kommunikationsresurser än om det händer något på landsorten långt från de rikstäckande medierna.

DET FINNS LIKHETER och olikheter mellan krishantering i de olika nordiska länderna.

Vad tar du med dig hem till Norge från den här konferensen?

- Jag tycker att det är nyttigt att få bättre kunskap om hur de olika länderna lägger upp sin krishantering.

Jag tar också med mig många nyttiga kontakter som kan komma till god nytta i framtiden.

Vad har din organisation att vinna på ett utvecklat samarbete inom Norden?

- Vi har fler och dela erfarenheter och bygga upp kunskap tillsammans med. Vi kan bistå varandra över landsgränserna när en kris drabbar grannen.



Marint samarbete i Finland

I år 20-årsjubilerar ett prisbelönt samarbete mellan fyra finska marina myndigheter. Vid konferensens workshop om sjöfart beskrevs samarbetet av Thomas Erlund från finska Trafikverket.

METO-SAMARBETET tillkom 1994 efter ett regeringsbeslut året dessförinnan. Uppdraget var att skapa ett närmare och mer kostnadseffektivt samarbete inom den marina sektorn.

– Fyra myndigheter ingår i samarbetet, berättar Thomas Erlund: marinen, gränsbevakningsväsendet, trafiksäkerhetsverket och trafikverket.

METO HAR EN nationell ledningsgrupp med ledande representanter från de deltagande myndigheterna. Där beslutas om uppdrag till Metos samsarbetsgrupper och om hur den gemensamma

verksamheten ska organiseras.

– Genom Meto har vi bland annat beslutat om en gemensam 90-meters radiomast som var och en sedan kan använda

för sina behov, fortsätter Thomas Erlund. Vi har 92 gemensamma radarstationer och bygger de lägesbilder varje myndighet behöver på underlag från gemensamma sensorer.

År 2008 kom en rapport som konstaterade att samarbetet dittills hade sparat upp emot 50 miljoner euro, jämfört med om varje aktör själv skulle ha skaffat samma kapacitet. Ett år tidigare, 2007, mottog Meto den finska sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday.



Flexibel postvardag blir en styrka vid störningar

PostNord är varje dag beroende av att vägar, järnvägar, båttrafik och flyg fungerar. De levererar varje år cirka 6 miljarder försändelser inom Norden.

– Vår flexibilitet att lösa vardagsproblem gör oss också väl förberedda för att hantera större störningar, säger Niklas Henningsson, Senior advisor för kris- och kontinuitetsfrågor på PostNord.

POSTNORD ÄR BEROENDE av att alla led i transportkedjorna fungerar. De flesta försändelser är beroende av att flera trafikslag fungerar som de ska. Ändå känner inte Niklas Henningsson någon jättestor otrygghet.

– Vi är väl rustade för att hantera både mindre och större störningar. I en verksamhet som vår uppstår mindre problem med olika transporter dagligen och vi har genom detta utvecklat en god flexibilitet. Denna kunskap har vi sedan byggt på med planer för hur vi skall hantera större störningar, berättar Niklas Henningsson.

NORDEN ÄR DEN naturliga hemmarknaden för PostNord. Därför är det naturligt att koncernen är representerad på konferensen.

– För oss är det bra med en ökad samverkan. Därför vill vi knyta kontakter i alla nordiska länder och inom alla trafikslag. Vi kan förbereda oss bättre gemensamt än var och en för sig.

Och det har fungerat. Niklas Henningsson har knutit många nyttiga kontakter under konferensen, kontakter som fler inom PostNord kan ha nytta av.

Är det något du har saknat under konferensen?

– Det vore intressant om vi kunde dela med oss av mer konkreta exempel. Men det får väl bli på nästa nordiska transportkonferens.



"Vi samarbetar redan nu"

Det finns mer att göra inom området kris och beredskap, det ansåg deltagarna i konferensens workshop om sjöfart. Men redan nu samarbetar de nordiska länderna en hel del, och organiserar sig ganska likartat.



Kerstin Hansdotter Sköld från svenska Sjöfartsverket ledde workshopen där representanter från Finland, Norge och Sverige deltog.

UNDER WORKSHOPEN nämndes flera nordiska samarbeten inom sjöfarten som goda exempel. Ett av dem är Sound VTS (Vessel Traffic Service); en central för övervakning av sjötrafiken i Öresund, bemannad av dansk och svensk personal i gemensamma lokaler. Ett annat är det svensk-finska samarbetet om isbrytning i Östersjön, som är över 50 år gammalt.

I dagarna undertecknas ett nytt avtal mellan Sverige och Finland som innebär att bevakningen av Norra Kvarnen och Ålands hav delas upp så ändamålsenligt som möjligt, istället för att strikt följa nationsgränserna.

DISKUSSIONERNA UNDER workshopen berörde också hur förhållandena inom respektive land påverkar hur man hanterar beredskapsfrågor. I Norge har

oljeindustrin och andra stora företag ett tydligt medansvar för krisberedskap inom sin verksamhet. Landets samferdselsdepartement ansvarar för såväl trafik som post- och telekommunikation, och gör bland annat risk- och sårbarhetsanalyser. Det innebär ett mer verksamhetsnära arbetssätt än hos motsvarande departement i de övriga länderna.

FÖR ATT KUNNA samverka i kris behövs kunskap om varandra och samarbete i vardagen. Som ett komplement till de befintliga samarbetena föreslog workshopens deltagare fler gemensamma övningar, gärna med flera trafikslag inblandade. Nordiska risk- och sårbarhetsanalyser med efterföljande kontinuitetsplaner föreslogs också som ett sätt att öka medvetenheten om risker och möjliga samarbetsområden.

"Vi måste känna till rollerna"

Peder Beausang är Corporate Crisis Manager på Swedavia. Det innebär att han arbetar övergripande med krishantering på koncernnivå och på företagets tio flygplatser. Han känner sig trygg i att organisationen fungerar i en kris.

- Samverkan både internt och externt vid en kris är mycket viktigt. Det är många aktörer inblandade vid en kris på en flygplats så det gäller att känna till sin egen och andras roller, säger han.

SWEDAVIA AB ÄR ett statligt ägt bolag som äger och driver tio flygplatser i Sverige. Ett av Swedavias uppdrag är att möjliggöra tillgänglighet, att kunna ta sig inom, men också och till och från Sverige smidigt.

- Det är intressant att delta i möten om krisberedskap inom transportsektorn. Vi som är aktörer i detta har stora likheter, men också stora olikheter. På plats är både myndigheter och bolag. Vi sitter alla i samma båt om något händer, säger Peder Beausang.

EN AKTUELL FRÅGA inom transportsektorn och inom flyget är ebolautbrottet i Afrika.

- Swedavia med berörda aktörer har bra rutiner att hantera

det. Men krishantering handlar egentligen om att hantera osäkerheter, eftersom det är omöjligt att på förhand veta vad som kommer att inträffa. Tsunamin 2004, askmolnshändelsen 2010 och Fukushima 2011 är exempel på det.

- **VI ARBETAR I** en komplex miljö och har hög kompetens när det gäller logistik, säger Peder Beausang.

Han skulle gärna se att det ordnas fler möten om nordisk transportsäkerhet. En gång per år eller vartannat år anser han är lagom.

- Det är intressant och lärorikt att veta hur kollegorna arbetar med liknande frågor och utbyta idéer.



TRANSPORT
STYRELSEN



Energimyndigheten



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap



SJÖFARTSVERKET



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se