



Ebola, krig och skogsbränder hotar de globala transporterna

*Rapport från Mötesplats
Transporter 2014*



TRAFIKVERKET

Denna skrift är en sammanfattning av vad som sades och gjordes på Mötesplats Transporter i Malmö den 14 och 15 oktober 2014.

Arrangörer var SOTP-myndigheterna och Länsstyrelserna.

Projektledning: Combitech AB.

Mötesplatsen och projekt Beroendeanalys (s. 9) har finansierats med anslag 2:4 Krisberedskap.

Skriften har producerats av Abeba + RÖD i Växjö.

Foto: Lars Edqvist med flera där annat ej anges. Omslagsfoto: Shutterstock.



Höjd beredskap kräver mer samverkan

För att klara av en höjd beredskap i Sverige behöver vi mer samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv och frivilligorganisationer.

Det är budskapet från Urban Bergström, ordförande i Samverkansområde Transporter, SOTP.

- EN STOR UTMANING i arbetet med en god transportberedskap är att få med näringslivet i arbetet. I samband med den stora skogsbranden i Västmanland visade det sig att en stor del av framgången i arbetet med brandbekämpningen och att minska konsekvenserna hängde samman med personliga kontakter mellan människor i olika delar av samhället, säger Urban Bergström.

Han vill arbeta för en helhetsyn på krisberedskapen som innefattar en transportövergripande planering, där alla aktörer involveras. Alla blir alltmer beroende av varandra.

KRISBEREDSKAPEN MÅSTE också anpassas till en värld som hela tiden förändras.

- Vi måste alltmer anpassa oss till globala flöden. Fler svenska företag har sina huvudkontor utanför Sverige och vi är mer beroende av vår omvärld. Vi har också en alltmer komplicerad bild när det gäller beroenden, ansvar och roller mellan till exempel försvaret och det civila samhället, säger Urban Bergström.

Fler uppgifter som tidigare har drivits i offentlig regi har nu privatiserats och det komplicerar också arbetet med att klara transporterna i en kris.

VAD ÄR DÅ slutsatserna av Mötesplats Transporter 2014?

- En tydlig slutsats är att en höjd krisberedskap kräver mer samverkan. Vi måste bli mer flexibla för att klara allt mer komplicerade uppgifter. Samtidigt är det viktigt att kriser också innebär möjligheter, påpekar Urban Bergström.

- En viktig möjlighet är nu att skapa klara regler för samverkan. Vi inom offentlig sektor måste tydligt tala om för våra kollegor i näringslivet vad vi önskar och de måste tala om för oss vad de önskar.

Samverkansområde Transporter, SOTP

I Samverkansområde 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 tillgodose samhällets behov av transporter vid en kris.

Ordförande är Urban Bergström, Energimyndigheten.

När allt är billigare och snabbare blir världen allt mer sårbar

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 KONSTATAR först att det vore 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 av länderna 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 diktatorernas tid var förbi, men nu ser vi istället diktaturer som blir starkare. Krigsriskerna 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 utsatt 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.

Mentometerfråga

I vårt allt mer privatiserade samhälle, anser ni att ansvariga myndigheter har kontroll på kvalitet, resurser och ansvarsförhållanden?

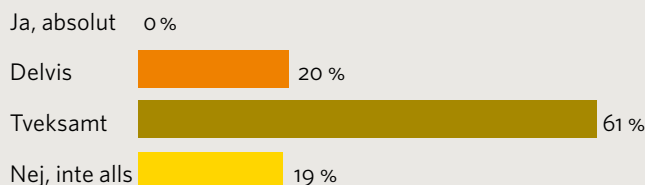




FOTO: NY TIMES / TT

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 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 Fries.

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 oss.

– Den effektivitet vi har byggt upp i samhället är resiliensens fiende. När allt går snabbare och blir 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.

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

Försvarshögskolan

Vid Försvarshögskolan bedrivs grundforskning och tillämpad forskning inom området samhällets skydd och säkerhet. Forskningen omfattar militära och civila aspekter av området. Den spänner från säkerhetspolitik och civil krishantering till krig, försvar och militära operationer.

2008 blev Försvarshögskolan statlig högskola. Det innebär att högskolan är öppen för fler – militära såväl som civila – att ta del av utbildningarna.



Johan Sandler och Nils Löwegren talar om vad ett ökat militärt hot i omvärlden kan betyda för Sverige.

Sverige är stort – försvarets resurser är små

Säkerhetsläget i vår del av världen har försämrats. Samtidigt har stora delar av den svenska försvarsförmågan avvecklats.

DET SAMLADE FÖRSVARET i Sverige omfattar all samhällsverksamhet som behövs.

– Vi ska värna om civilbefolkningen och säkerställa samhällets viktigaste funktioner. Dessutom ska vi bidra till att stödja Försvarsmakten, berättar Nils Löwegren på MSB, som arbetar med att utveckla planeringen för att stärka och utveckla det civila försvaret.

Målet är att stärka Sveriges försvarsförmåga i en osäker tid. **MYCKET AV DET** civila försvaret har avvecklats. Bergrum för olika funktioner har till exempel sålts ut. Men det finns fortfarande en del resurser kvar.

– Militära kriser har en rad särdrag. Det kan vara många simultana allvarliga händelser att ta ställning till. Vidare kommer åtgärder leda till motåtgärder från fienden. Därför ställs stora krav på ett samlat försvar, säger Nils Löwegren.

Även stora delar av det militära försvaret har avvecklats under de senaste 25 åren. Av det som en gång var ett invasionsförsvar med 800 000 man återstår idag ett insatsförsvar med cirka 50 000 personer.

– Vi ska försvara vår nationella säkerhet liksom svenska intressen utomlands. Den territoriella integriteten är kärnan i vår verksamhet. Sverige är stort men våra resurser är små, säger Johan Sandler, försvarsmakten.

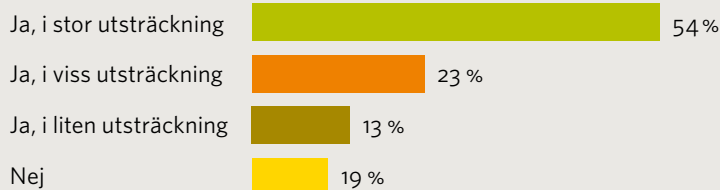
NU SKAPAS EN ny strategisk doktrin för försvaret av Sverige.

– Vi arbetar med att integrera civila element i försvaret av Sverige, inte minst när det gäller transporter och informationshantering, berättar Johan Sandler.

Ett problem även inom försvaret är att det snabbt kan uppstå brister på förnödenheter. Det

Mentometerfråga

Tror du att din organisation kommer att beröras av den kommande planeringen för civilt försvar?





Säkerhetsläget i Ukraina påverkar även Sverige.

FOTO: SERGEI SUPINSKY

innebär att man måste prioritera hårt i ett krisläge.

En annan förändring i krigssituationer gentemot förr är att idag vet motståndaren redan nästan allt genom tillgången till öppna källor på internet.

- GENOM DEN ÖKADE sårbarheten och nya hotbilder har behovet av samverkan mellan Försvarsmakten och det övriga samhället

ökat. Därför håller vi nu på att förstärka vår förmåga att stödja Försvarsmakten, säger Nils Löwegren.

Inom MSB byggs nu en ny kunskap upp för att kunna lösa regeringens uppdrag om ett starkare civilt försvar.

– Vi arbetar med att bygga upp gemensam grundsyn tillsammans med Försvarsmakten utifrån vad som är bäst för Sverige, berättar Nils Löwegren.

Försvarshögskolan

Försvarsmakten finns till för att skydda Sverige och försvara landets frihet.

Försvaret hjälper också till att skapa fred och säkerhet i länder där det finns krig och konflikter. Det svenska försvaret har omkring 200 personer på plats i länder som är drabbade av krig och konflikter.

Alla anställda inklusive hemvärnsavtal: 50 385
Civil personal: 5 365
Hemvärnets avtalspersonal: 20 596

MSB

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, är en statlig myndighet med uppgift är att utveckla samhällets förmåga att förebygga och hantera olyckor och kriser. Arbetet sker tillsammans med många andra – kommuner, landsting, myndigheter och organisationer.

MSB har exempelvis ansvar för civilt försvar med bland annat tillsyn av skyddsrum.

MSB har ungefär 850 anställda.

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

Att nätverk och samverkan behövs såväl inom organisationerna som mellan dem, näringslivet och branschorganisationerna. En insikt är att all samverkan måste ha ett tydligt syfte och att vi behöver bli bättre på att se utvecklingsmöjligheterna inom krisberedskapen. Det räcker inte att lösa de händelser som uppstår, vi måste bli bättre på att eliminera dem och förebygga konsekvenserna av dem. Det går inte att ha planer för allt som kan inträffa.

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

Alla exemplen kan leda till oerhörda konsekvenser för människors liv och hälsa, samhällets funktionalitet och demokratiska värden. För att hantera sådana händelser måste vi kraftsamla kring resiliens, det vill säga att bygga upp och utveckla förmåga att stå emot och snabbt återhämta sig oavsett om det gäller naturrelaterade risker, väpnat angrepp eller annat.



Eva Leth, Region Skåne.

Ett fungerande samhälle i en föränderlig värld

Anna Rinne på MSB har arbetat fram en nationell strategi för hur samhället ska motstå och återhämta sig från allvarliga störningar.

- Den ska omfatta både kända och okända hot och risker på såväl lokal, regional och central nivå. Och den ska omfatta både offentliga och privata aktörer, säger hon.

DET HANDLAR OM att genomföra en handlingsplan för att skydda samhällsviktig verksamhet. Visionen är ett fungerande samhälle i en föränderlig värld. Handlingsplanen ska vara genomförd år 2020.

- De åtgärder som behövs är att skapa grunder och regelverk, arbeta med forskning och utbildning och övningar, berättar Anna Rinne.

I handlingsplanen finns också ett antal aktiviteter som ska genomföras för att stödja arbetet. Den innebär bland annat om att utveckla samverkan för att stödja samhällsviktig verksamhet och att ta fram en vägledning för robusta upphandlingar.

VAD HAR DÅ gjorts och vad är på gång?

- Vi har tagit fram en vägledning för att identifiera samhällsviktig verksamhet. Och vi har en vägledning för kontinuitetshantering. Från årsskiftet finns det nya föreskrifter och rapporteringsverktyg för risk- och

sårbarhetsanalyser, säger Anna Rinne.

En del i kontinuitetshanteringen är att bedöma vad som är acceptabel avbrottstid.

- I vår vägledning har vi arbetat med tre tidsintervall - tre tim-

mar, ett dygn och en vecka. När det handlar om fara för liv och hälsa är det alltid tre timmar som gäller, berättar Anna Rinne.

Vid bedömningen utgår hon från listan över identifierade samhällsviktiga verksamheter och deras kritiska beroenden. Hon

gör en bedömning av konsekvenserna av avbrott eller allvarig störning och hur lång tid det tar för att dessa ska bli oacceptabla

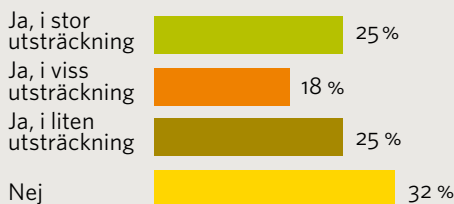
- Det gäller att reducera både avbrottstiden och effekterna av en händelse, säger hon.



Anna Rinne, MSB.

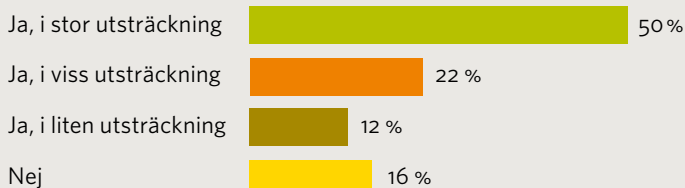
Mentometerfråga

Använder ni er av kontinuitetsplanering gällande krisberedskap inom er organisation?



Mentometerfråga

Har er organisation börjat identifiera samhällsviktig verksamhet?



Samhällssektorer med samhällsviktig verksamhet

- Energiförsörjning
- Finansiella tjänster
- Handel och industri
- Hälso- och sjukvård samt omsorg
- Information och kommunikation
- Kommunalteknisk försörjning
- Livsmedel
- Offentlig förvaltning - ledning
- Skydd och säkerhet
- Socialförsäkringar
- Transporter

Läs mer om arbetet på <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Samhallsviktig-verksamhet/>

En metod för robusthet i samhällsviktiga transporter

En enkel arbetsmetod utvecklas nu för länsstyrelser, regioner, landsting och kommuner att använda i arbetet med att höja robustheten i samhällsviktig verksamhet.

Målet är att genom ökad dialog och förståelse mellan beställare och utförare av samhällsviktiga transporter, identifiera konkreta åtgärder såsom att ha fler reservtankar, att utbilda chaufförer och att förbereda alternativa rutter.



BEROENDEANALYS FÖR ökad robusthet i samhällsviktiga transporter är ett projekt som drivs inom Samverkansområdet Transporter, SOTP, från 2013 till 2015 av bland andra projektledare Per Backlund, Trafikverket, med stöd av konsultföretaget 4C Strategies.

– Den metod vi tar fram ska kunna fungera på såväl regional som kommunal nivå, berättar Per Backlund.

Steg 1 i metoden är att välja ut ett antal samhällsviktiga verksamheter med kritiska transportberoenden. Steg 2 utgörs av en workshop med samhällsviktiga verksamheter som identifierar sina mest kritiska beroenden och därtill hörande transportörer och leverantörer. Dessa bjuds in till steg 3 som även det hålls i workshop-format och där beställare och utförare tillsammans identifierar konkreta åtgärder för att öka robustheten.

DETTA SÄTT ATT arbeta innebär en rad fördelar:

- Det är ett enkelt sätt att engagera samhällsviktig verksamhet

och dess leverantörer i robusthetshöjande arbete.

- Det är ett effektivt sätt för att skapa samverkan mellan offentlig och privat verksamhet.
- Det skapar en stärkt förståelse och stärkta relationer mellan aktörerna.
- Det ger ett underlag för konkreta åtgärder.



UNDER 2014 HAR en pilotstudie genomförts i Västra Götalandsregionen. I steg 1 träffades representanter från länsstyrelse och region och tre sektorer pekades ut som särskilt transportberoende: hälso- och sjukvård, kommunal teknisk försörjning samt transporter.

Samhällsviktiga verksamheter från dessa sektorer bjöds in till steg 2 där Sjukhusapoteket VGR, Regionservice VGR, Apoteket AB samt förvaltningen Kretslopp och vatten hörde till deltagarna.

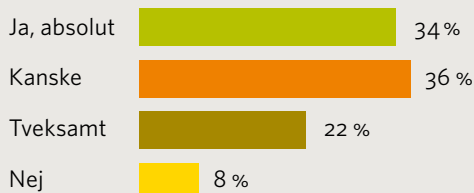
I sista steget fick dessa aktörer tillsammans med leverantörer identifiera lösningar för att stärka robustheten. Richard Hellberg berättar om konkreta åtgärder som kan bli en följd av projektet.

– Det handlar exempelvis om att höja beställningspunkten, att ha fler reservtankar, att ordna gemensamma övningar, att utbilda chaufförer och att förbereda alternativa rutter, säger han.

Nästa steg i projektet är att vidareutveckla metoden utifrån lärdomar från pilotstudien och därefter testa metoden skarpt i ett annat län. Därefter är ambitionen att metoden ska spridas bland alla Sveriges län, regioner och landsting samt på sikt även bland kommuner.

Mentometerfråga

Skulle ett beroendeanalys-verktyg underlätta för din organisations kontinuitets- och krisberedskapsplanering?





Frivilligorganisationerna – en outnyttjad resurs

De frivilliga försvarsorganisationerna är tillsammans en kraftfull resurs som inte alltid utnyttjas fullt ut.

– Vid den stora skogsbranden i Västmanland i somras deltog till exempel 100 personer från frivilligorganisationerna. Det kunde ha varit fler, berättar Bill Skoglund, utbildningsansvarig vid Frivilliga automobilkärnernas riksförbund.

PÅ REGERINGENS UPPDRAG driver Dan Ericsson sedan mars 2014 en utredning om hur det civila samhällets organisationer ska kunna utveckla sin verksamhet för att bidra till demokrati, välfärd, folkhälsa, gemenskap och social sammanhållning. Utredningen ska vara klar 2016.

Inom de frivilliga försvarsorganisationerna finns en stor potential inte minst när det



uppstår kriser och i katastroflägen.

VAD KAN DÅ dessa organisationer bidra med?

– Här finns stor specialkompetens, inte minst på transportområdet. Vi har till exempel 350 bandvagns-

förare. De finns med olika specialiteter i olika regioner, säger Bill Skoglund.

Och de kan vara på plats snabbt. I samband med den stora skogsbranden i Västmanland deltog 100 personer från de frivilliga organisationerna.

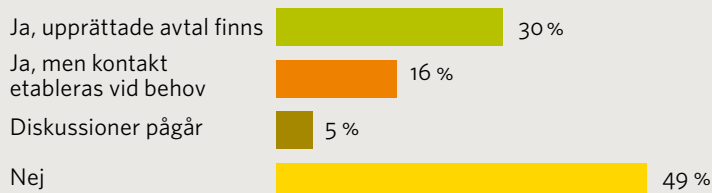
– Bandvagnsförarna genomförde sammanlagt 7 750 timmars släckningsarbete i samband med branden, berättar Bill Skoglund.

EN VIKTIG DEL av de frivilliga organisationernas verksamhet är att de kan bidra med utbildning.

– Det kan vara utbildning av lastbilsförare och det kan vara

Mentometerfråga

Använder ni er av frivillig organisationers resurser i er krishanteringsplanering?





Vid skogsbranden i Västmanlands sommaren 2014 deltog 100 personer från frivilligorganisationerna.

FOTO: ANDERS SJÖDEN

påbyggnadsutbildningar för att de som sköter transporter till Ringhals ska göra rätt i händelse av en incident, säger Bill Skoglund.

De frivilliga försvarsorga-

nisationerna har också ett bra samarbete med exempelvis länsstyrelserna och MSB.

– Samhället har ett behov av oss, konstaterar Bill Skoglund.

Frivilliga försvarsorganisationer

Det finns 18 frivilligorganisationer.

- Frivilliga automobilkårens riksförbund, FAK
- Frivilliga flygkåren, FFK
- Frivilliga motorcykelkårens riksförbund, FMCK
- Frivilliga radioorganisationen, FRO
- Flygvapenfrivilligas riksförbund, FVRF
- Försvarets personaltjänstförbund, FPF
- Insatsingenjörernas riksförbund, IIR
- Sjövärnskårens riksförbund, SVK RF
- Svenska blå stjärnan, SBS
- Svenska brukshundsklubben, SBK
- Svenska fallskärmsförbundet, SFF
- Svenska försvarsutbildningsförbundet, Försvarsutbildarna
- Svenska Lottakåren, SLK
- Svenska pistolskytteförbundet, SPSF
- Svenska röda korset, SRK
- Svenska skyttesportförbundet, SvSF
- Sveriges bilkårens riksförbund, Bilkåren
- Sveriges civilförsvarsförbund, SCF

Dessa har sammanlagt 500 000 medlemmar.

Läs mer på www.forsvarsmakten.se/sv/organisation/frivilliga-forsvarsorganisationer/

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

Mitt deltagande under Mötesplats transporter gav mig ännu en ögonöppnare över representation. Frågor som kom till mig var; Vem arbetar med samhällsskydd och beredskap? Vem arbetar med transporter i Sverige? Jag tror att vi måste få upp ögonen för hur vår bakgrund, våra erfarenheter och vår position i samhället kan påverka vår bedömning av risker och vår riskutsatthet. Kanske börjar området Samhällsskydd och beredskap att bli redo för att i analyser och beslut oftare inkludera perspektiv som genus, intersektionalitet och normkritik?

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

Det är en filosofisk fråga. Ska vi frukta mest det kända – skyfall, risk för elbortfall och liknande – eller det okända? Jag personligen fruktar idag mest att människor, som lever under förhållanden där spridningen och hanteringen av ebola är ofördelaktig, just nu lever i fruktansvärda förhållanden som vi inte lyckas få tillräckligt med resurser för att skydda dem ifrån.



Lina Ringberg, Malmö stad.



Flyg, fartyg, lastbilar och tåg - alla

Vilket behövs mest i samhället

- flyget, fartygen, lastbilarna eller tågen? Svaret är ganska självklart. Alla behövs för att samhället ska fungera.

- Men när samhället upphandlar transporter är det viktigt att inte bara se på priset, säger Åsa Sköld, Sveriges Åkeriföretag.

JAN-OLOV BERGLING, chef för Svenska FlygBranschen, betonar branschens mångsidighet.

- Bland våra 100 medlemmar finns ett 20-tal bolag som arbetar till exempel med brandbevakning och brandbekämpning. De jobbar med djurinventeringar, kalkning och gödning. Vi står för akuta organtransporter och persontransporter som räddar liv, berättar han.

Flygbranschen har också en stor ekonomisk betydelse för samhället. Bortsett från att den sysselsätter nästan 15 000 människor och omsätter över 50 miljarder så har flyget en viktig roll för att frakta Sveriges export över hela världen.

- Och flygbranschen är en förutsättning för 100 000 jobb i den svenska turistbranschen, påpekar Jan-Olov Bergling.

Flygbranschen är just nu i snabb förändring. Cirka 5 000 jobb har försvunnit de senast sju åren och det innebär sämre beredskap och sämre tillgänglighet för många orter.

ANDERS KLINGSTRÖM FRÅN Sveriges Hamnar berättar om hur de olika transportslagen är beroende av varandra.

- Sveriges första kommersiella flygplats var faktiskt i en hamn. Vi i hamnarna har ett ömsesidigt beroende till landsvägstransporter. Vid raset utanför Munkedal 2006 försvann delar av både E6:an och Bohusbanan, vilket slog det hårt mot hamnen i Lysekil för att nämna ett exempel, säger han.

Hamnarna kan också vara sårbara mål för terrorism, även om vi inte har sett några exempel på det ännu. 2004 kom lagen för sjöfartsskydd och 2007 om hamnskydd, båda som en följd av terroraktionerna i New York och Washington 2001.

JAN PERSSON HAR länge arbetat med säkerhetsfrågor inom SJ och han betonar vikten av att prestigelöst arbeta tillsammans.

- De flesta människor växer i krissituationer till stor nytta för samhället. Sätt värde på en bra beredskap och tänk utanför boxen, säger han.

Jan Persson betonar också



Jan-Olov Bergling, Anders Klingström, Åsa Sköld och Jan Persson konstaterar att de olika transportslagen är beroende av varandra.



FOTON: SHUTTERSTOCK

behövs i samhället

vikten av att hushålla med resurserna genom att undersöka olika händelsers påverkan på verksamheten.

– Det gäller att prioritera olika resor, krisresor, nyttoresor och övriga resor för att göra rätt, säger han.

ÅSA SKÖLD FRÅN Sveriges Åkeriföretag redogör för de undersökningar som gjort för att visa vad som händer om Sveriges lastbilar skulle stanna i en vecka. De visar att landet är extremt sårbart, inte minst på grund av utvecklingen mot alltmer slimmade lager.

Om lastbilarna skulle bli utan bränsle skulle Sverige stanna mycket snabbt.

– Särskilt sårbara är transporter av styckegods, livsmedel, jordbruksprodukter och trä, berättar Åsa Sköld.

Slutsatsen av åkeriföretagens studier är att ett transportstopp skulle få allvarliga konsekvenser i hela samhället. Och Åsa Sköld har en egen slutsats:

– När transporter ska handlas upp bör skarpa krav ställas. Skriv in dem i avtalen. Men de bör sedan följas upp så att kraven verkligen efterföljs, säger hon och får medhåll av Jan Persson:

– Upphandlingar bör ses över på en avreglerad marknad.

Det handlar bland annat om att sätta ett värde på att upprätthålla en beredskap.

– Många transportköpare ser mest på priset och betalar inte gärna för transportsäkerhet, miljö och kvalitet, hävdar Åsa Sköld.

VAD GÖR DÅ flyget, hamnarna, SJ och åkerierna för att skapa resilienta transporter? En hel del. Här är några exempel.

– Vi ser till att lagra flygbränsle för att ha en reserv om tillförseln skulle strypas, säger Jan-Ove Bergling.

– Den tekniska utvecklingen ger tyngre och länge fordon som är effektivare och på det viset uthålligare. Själva driver vi initiativet Fair Transport för att lyfta de sunda transporterna, berättar Åsa Sköld.

– Vi ser till att utveckla IT-system och personal för att klara även svåra situationer. Vi försöker också ha en rak och konstruktiv dialog med våra myndigheter, MSB och Trafikverket. Det är viktigt för att skapa den helhet som samhället så ofta efterfrågar, säger Jan Persson.



Beredskapen – inte bättre nu än år 1940

Sven-Ewert Sörelius har arbetat med tekniska säkerhetsfrågor, militärt som civilt i över 70 år.

– Beredskapen var knappast på toppen när han började i det militära tidigt 1940 talet – och inte är den mycket bättre idag efter allt trixande med försvarsanslagen, säger han.

SVEN-EWERT SÖRELIUS är med god marginal den äldste deltagaren i Mötesplats transporter. Han är 94 år och fortfarande aktiv som innovatör och föredragshållare i säkerhetsfrågor.

Ingenjörsutbildad inom radio-teleområdet tillika sändaramatör med flygintresse blev det värnplikt vid Signaltrupperna i Stockholm 1943-44 följt av fast krigsplacering som ingenjör vid Flygförvaltningen.

SOM FORSKARE OCH föreläsare vid KTH, parallellt med sin chefstjänst vid FMV, ägnade Sven-Ewert Sörelius sig åt innovationer för att rädda liv på land som till sjöss. Det blev bandvagnar, modulbyggda container- och hussystem samt marina fartyg.

– Av en säkerhetsutrustning idag krävs att den är enkel att hantera, modulbunden, lätt men ändå bekämpningstålig, det vill säga klarar tryck från minbomber, är brandsäker och näst intill underhållsfri, klarar förflyttning med helikopter och är kostnadseffektiv, säger han.

Läs mer på

www.sessystem.se



Sjukdomar påverkar transporter som påverkar försörjningen

När ebolasmittan stoppar flygbolagens turer till länder i Västafrika påverkar det hela samhällets möjlighet till försörjning.

- Det är ett exempel på hur viktigt det är att ha koll på omvärlden, säger Bengt Wahlström, analytiker på Företag o Framtid AB.

DET FINNS MÅNGA skäl att följa trender och göra trendanalyser.

- Det är för att klara initiativtagarrollen, strategirollen och opponentrollen, säger Bengt Wahlström.

Genom att ha koll på trender har vi chansen att tänka om medan det finns tid och utmana gängse bilder och perspektiv.

- Vi ser idag ett nymornat intresse för militärstrategier. Företeelser som ebola och ISIS förändrar förutsättningarna och ger oss ett verktyg att vara "först på pucken", säger Bengt Wahlström och citerar ishockeyspelaren Wayne Gretzky:

"The key of winning is getting first to where the puck is going".

ATT HITTA RÄTT omvärldssignaler skapar ett försprång.

- När vi vet att ebola har fått spridning kan det vara ett skäl för att undvika onödiga flygresor. När flygbolagen börjar ställa in resor till drabbade länder kan det slå hårt mot landets förmåga att förse befolkningen med mat, säger Bengt Wahlström.

Det gäller att leta efter både förväntade signaler som vi kan hitta med hjälp av sökord och

oväntade signaler. På så vis kan vi bygga upp en trendkarta.

NYLIGEN FICK VI en ny regering i Sverige. Det kan innebära en rad förändringar som innebär ett nytt läge för transportbranschen i Sverige.

- Den nya regeringen vill investera i infrastrukturen. Det kan få konsekvenser för besöksnäringen. Utredningen om Brommas framtid kan innebära förändringar för resandet. En eventuell slitageavgift för tunga fordon kan påverka transportbranschen, säger Bengt Wahlström.

Planerna på att minska bränsleförbrukningen införa längre och tyngre ekipage på våra vägar påverkar också behovet av infrastruktur bland annat eftersom ett längre fordon kan ha svårt att ta sig igenom alla Sveriges rondeller.

BENGT WAHLSTRÖM TALAR också om den grå vägen, utvecklingen att allt fler i Sverige flyttar till de större städerna. Det får en rad konsekvenser för samhället.

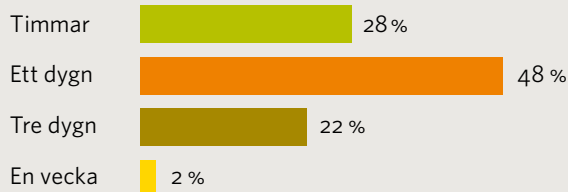
- Att flytta till storstaden gör att vårt behov av att äga en bil minskar drastiskt. Det finns tecken på att vi nu har nått "car peak", toppen på bilismens utveckling. Allt färre ungdomar väljer att ta körkort. Allt fler väljer bilpooler istället för att äga en egen bil, berättar Bengt Wahlström.

Han visar en film med den senaste versionen av Google car, en självstyrande bil som inte ens ha en ratt. Bilismen som vi känner den kan vara på väg att försvinna. Det kan vara en tendens som är viktig att ha koll på för alla som är i transportbranschen.



Mentometerfråga

När tror ni att det börjar uppstå störningar i samhällsviktiga funktioner om transporterna uteblir?





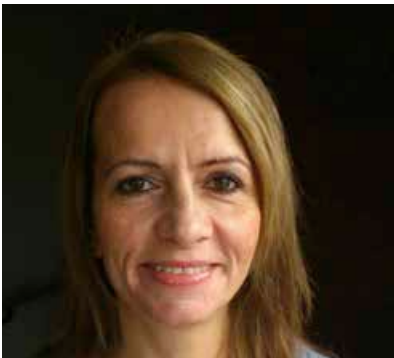
Rebecca Forsberg, Kunskapscentrum för katastrofmedicin:

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

Att privata aktörers inverkan på samhällsviktig verksamhet måste beaktas i större grad i framtiden.

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

En tågolycka i hög hastighet i kallt klimat och väglöst land. Detta är något som blåljusmyndigheterna inte skulle kunna hantera i dagsläget.



Hanna Mehaj, Eksjö kommun:

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

Det viktigaste för min del är kunskaps-höjande om samhällets transporter deras ansvarsområde vad det gäller kriser och krisberedskap. Samverkan kring transporter och vilka konsekvenser blir för samhället om transporter uteblir.

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

Ebola är den värsta krisen och som skulle kunna lamslå samhälle på alla nivåer, fast experterna bedömer att sannolikheten är minimal att Sverige skulle drabbas av smitta.



Claes Wiberg, Länsstyrelsen Blekinge:

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

Det bästa var att träffa alla dessa engagerade människor från olika verksamheter. Det blev en verklig mötesplats. Att se framtiden an med viss tillförsikt och ha en globaluppfattning om den blev elegant förmedlat av Tomas Ries. Detta var en höjdpunkt liksom Bengt Wahlströms omvärldsanalys som gav en bra bild av såväl pågående som framtida trender, där det gäller som Wayne Gretsky har uttryckt det: The key of winning is getting first to where the puck is going next.

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

Hela hotskalan i rätt ordning, där kriget är det värsta.



Torbjörn Ahlgren, Tingsryds kommun:

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

De delar i föreläsningar och diskussioner som talar om hur man i andra kommuner och organisationer löst olika problem och gjort åtgärder för att stärka upp beredskapen och samverkan i samhället.

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

De kriser som är mest skrämmande är naturligtvis sådana som skördar många människoliv som krig och pandemier, till exempel ebola. När det gäller kriser som huvudsakligen drabbar samhällets funktionalitet har vi bland annat i RSA-arbetet använt oss av isstorm med samma dignitet som drabbade Kanada 1998 som ett värsta scenario.

Catarina Löfqvist, Svenska kraftnät:

Vad är det viktigaste du har med dig hem från dagarna i Malmö?

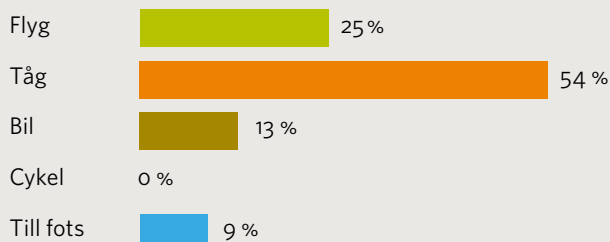
Problemen med lagring av bränsle som troligtvis måste lösas lokalt/regionalt i samordnade former mellan kommun/region/privat-offentlig samverkan.

Vilken kris fruktar du mest? Ebola, krig, översvämning, brand eller något annat?

Terrorattentat, krigshandling, sabotage eller tekniska fel som slår ut elförsörjningen som gör hela samhället dysfunktionellt på några dagar.

Mentometerfråga

Hur transporterade du dig till konferensen?



Trygghetens hus ökar krisberedskapen

Genom att finnas tillsammans i Trygghetens hus i Östersund skaffar sig polisen, räddningstjänsten, SOS alarm, och en rad andra myndigheter i Jämtland en gemensam lägesbild.

- Vårt arbete blir effektivare när vi samarbetare närmare, säger länspolismästare Stephen Jerand.

IDÉN TILL TRYGGHETENS hus uppstod i samband med en tågolycka i Bräcke kommun 1997. Tåget var lastat med farliga kemiska ämnen. Många människor måste evakueras. För att underlätta räddningsarbetet slog polis och räddningstjänsten samman sina staber vid olycksområdet.

De märkte att stabsarbetet blev effektivare när de arbetade närmare tillsammans.

Diskussionerna om Trygghetens hus inleddes.



Varje höst bjuds också allmänheten in att besöka Trygghetens hus och då brukar ungefär 1 500 människor komma för att se hur arbetet fungerar.

DET FINNS EN stor gemensam ledningscentral som används i samband med större olyckor och kriser. Hit kan även kommuner, landsting och länsstyrelse koppla upp sig för att via länk delta i möten.

Hur hanteras sekretessfrågor när en rad myndigheter samarbetar?

- Det finns ingen lag mot att samverka och vi har inte haft något problem att hantera detta. Vi har planer på att ytterligare fördjupa samarbetet, berättar Stephen Jerand.

I Trygghetens hus finns också ett etiskt råd som leds av en präst i Svenska kyrkan. En gemensam värdegrund har tagits fram och det har bidragit till ett mjukare klimat på arbetsplatsen.



När försvaret lämnade en byggnad som var lämplig för samlokalisering började arbetet på riktigt och i maj 2009 flyttade polisen in som första hyresgäst.

NU FINNS NIO hyresgäster och erfarenheterna av samlokaliseringen är goda.

- Syftet med Trygghetens hus är att optimera resursanvändningen. Nu har vi varje dag en gemensam lägesbild, säger Stephen Jerand.

Han konstaterar också att det är lättare att samarbeta i en kris om man är van vid att samverka i vardagen. Gemensamma medarbetardagar bidrar till att svetsa samman personal som har olika huvudmän. Det finns också en gemensam styrgrupp.

Trygghetens hus

I Trygghetens hus finns Polismyndigheten, Räddningstjänsten, SOS alarm, Landstingets ambulanser och sjukvårdsrådgivning, Åklagarmyndigheten, Tullverket, Svenska kyrkan, Kriminalvårdens häkte och Länsstyrelsen i Jämtland. De arbetar med åtta kommuner med sammanlagt 126 000 invånare. Under skidsäsongen tredubblas befolkningen. Sammanlagt har Jämtland och Härjedalen 35 mil gräns mot Norge och man samövar ofta med norska myndigheter.

Workshop 1.

Med bättre kommunikation klarar vi nästa storm bättre

Vid Mötesplats transporter i Malmö hölls fyra workshops. Den första handlade om att lära sig av stormarna i södra Sverige. Mycket har fungerat bra, men vad kan vi göra ännu bättre?

GUDRUN 2005, PER 2007, Sven 2013 och Simone 2013 är några av de stora stormar som har drabbat södra Sverige på senare år. Mycket har fungerat allt bättre i samband med stormarna, men det finns mer kvar att göra. Mycket

handlar om kommunikation.

Genom att kommunicera effektivare med allmänheten minskar både oron och risken för att människor utsätter sig för fara. Vi behöver kommunicera effektivare både via traditionella medier som lokalradion och via modernare sociala medier.



EN ANNAN VIKTIG lärdom är att vi behöver reflektera innan det händer nästa gång. Genom att vara bättre förberedda mentalt och organisatoriskt kan misstag undvikas. Alla behöver bättre kunskap om vem som har ansvar för vad.

Det behövs fler övningar. Lika så är efterarbetet viktigt. Genom att tillsammans lära sig av det som har fungerat bra och det som har fungerat mindre bra kan vi vässa oss till nästa händelse. Det gäller både övningar och verkliga händelser.

Workshop 2.

Goda relationer i vardagen säkrar viktiga transporter

Hur säkerställer vi försörjningen av samhällsviktiga transportflöden? Det var frågan för den andra workshopen.

VI BÖR FÖRBEREDA oss genom att prioritera mer eller mindre samhällsviktiga transporter. Ett annat sätt att vara förberedd på det samarbete som behövs i en kris är att upprätthålla goda relationer i vardagen. Vi bör se till att öva tillsammans. Övningarna bör inkludera frivilligorganisationerna.

Vilka begränsningar sekretessregler kan innebära bör utredas.

Utbildningsbehovet för att kunna hantera farliga transporter bör också utredas.

Attitydfrågor bör bearbetas genom att arbeta med etiska frågor och fastställa en gemensam värdegrund. Vi ska alltid leva som vi lär.

Workshop 3.

Se över lagar och regler för samverkan

Hur ska vi samverka och fördela tillgängligt bränsle vid en kris?

LAGAR OCH REGLER för samverkan bör ses över. När går det att införa ransoneringar? Vi bör också se på våra nordiska grannar, har de bättre fungerande system?

Det gäller att bestämma hur utgålliga vi ska vara. Är det rimligt att vi ska klara oss tre dygn eller sju dygn?

Kommunerna bör planera för att samverka för att kunna använda tillgängligt bränsle på ett så effektivt sätt som möjligt. Kan- ske behöver vi också en nationell insatsstyrka på detta område.

Workshop 4.

Företag måste få betalt för att delta i lösningar

Hur får vi med näringslivets aktörer inom transportsektorn i planeringen av samhällets krisberedskap? Mycket handlar om att träffa rätt avtal så att företagen kan få betalt för att delta.

FÖRETAGEN LYSER OFTA med sin frånvaro vid arrangemang som Mötesplats transporter och vid olika krisövningar. Samtidigt har näringslivet en viktig funktion i de flesta kriser, inte minst med anledning av att allt fler samhällsfunktioner upphandlas.

För att få en effektiv krisorganisation behöver även näringslivet ta en aktiv del i förberedelserna. Utan näringslivet – ingen helhetsbild.

DE UPPHANDLINGAR SOM görs är ofta slimmade. Det går inte att förutsätta att företag ska delta gratis i olika övningar och andra förberedelser inför kriser och katastrofer.

Därför bör näringslivets medverkan säkras när avtalen med transportföretagen tecknas. Det kommer att kosta, men är ändå nödvändigt. Hundratals privata skolor och äldreboende



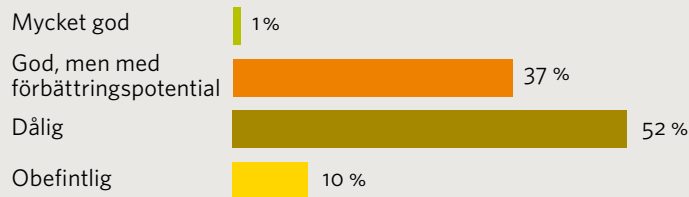
kan inte heller stå vid sidan av krisberedskapen.

Viktigt är också att bygga relationer med näringslivet. Ett forum för dialog behövs.

DET FINNS KOMMUNER med en hög andel privatiserad verksamhet som kräver samverkan i alla sina avtal. MSB håller också på att bygga upp en kompetens för robusta upphandlingar.

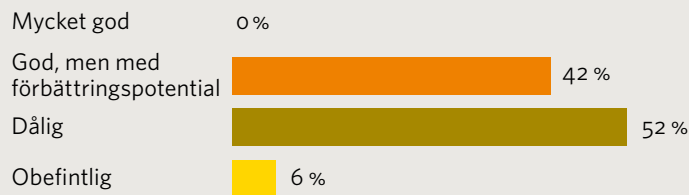
Mentometerfråga

Hur uppfattar ni krisberedskapsplaneringen
är inom transportsektorn?



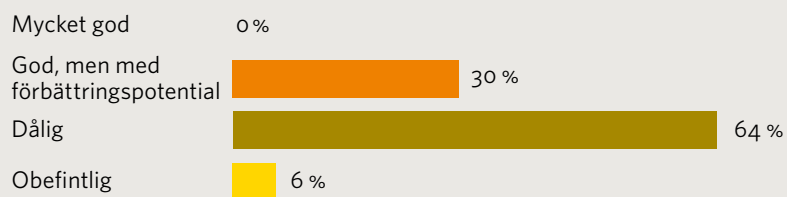
Mentometerfråga

Hur uppfattar ni krishanteringsförmågan är inom transportsektorn?



Mentometerfråga

Hur uppfattar ni krisberedskapsförmågan är inom transportsektorn?





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

www.trafikverket.se