

Mötesplats

Transporter 2011

Privat-offentligt samarbete under en kris?

Hur kan vi säkerställa fortsatt företagsverksamhet och ett fungerande samhälle när påfrestningarna är stora?

Mötesplats **Transporter 2011**

Moderator:

Karin Mannerstedt Berg, Rikspolisstyrelsen

Medverkande:

Göran Berg, Transportstyrelsen, ordf. SOPT

Johan Lindström, vd för Sveriges Åkeriföretag

Per-Erik Nyström, Livsmedelsverket

Hans Engström, Sveriges Åkeriföretag

Robert Skoog, Transportindustriförbundet

Jan Garton, Säkerhetspolisen

Kenneth Andersson, säkerhetschef Linköpings kommun

Tommy Rundberg, vd Fågelsta Åkeri

Jan-Evert Rådström, vice ordförande i trafikutskottet

Sven Christiansson, Transportstyrelsen

© SOTP i samverkan med Transportgruppen. November 2011

Ansvarig utgivare: Göran Berg, Transportstyrelsen

Produktion: AB audiola, www.audiola.se

Samverkan för ökad krisberedskap



I slutet av oktober 2011 möttes representanter från kommuner, transportbranscherna och berörda myndigheter för att utveckla och diskutera samarbete kring krisberedskap inom transportområdet. Under de två konferensdagarna utbytte ett hundratal deltagare från hela landet tankar och erfarenheter kring ökad transportsäkerhet till lands, till sjöss och i luften.

Dialog och nätverksbyggande kring privat-offentlig samverkan löpte som en röd tråd under konferensen. Under föreläsningar, i workshops och under fika och middag diskuterades möjligheter för nätverksbyggande och samarbete. Allt för att finna vägar bättre samverkan för en stärkt krisberedskap inom transportsektorn.

Deltagande företag och organisationer:

4C Strategies
 Arboga Miljötransport AB
 FAK
 Hoyer
 FOI
 Begoma Spedition
 Bräcke Åkeri AB
 Färjerederiet/Trafikverket
 Argona Säkerhet AB
 Hoyer
 Haggbergs åkeri
 Infranord AB
 Länsförsäkringar
 Föreningen Svenskt Flyg
 Linköpings kommun
 ISS-transport
 Jokkmokks kommun
 Livsmedelsverket
 Länsstyrelsen i Jämtlands län
 Länsstyrelsen i Gotlands län
 Länsstyrelsen i Blekinge län
 Länsstyrelsen i Örebro
 Projects
 PostNord
 Rikspolisstyrelsen
 MSB
 Medelpads Räddningstjänstförbund
 SJ
 Polismyndigheten i Blekinge län
 RTE AB
 StaketLarm
 STIF
 Stockholmståg
 Sjöfartsverket
 Sveriges Åkeriföretag
 TNT Sverige AB
 Svensk Handel
 SvenskaFlygBranschen
 Tommy Nordbergh Åkeri
 Säkerhetspolisen
 Trafikverket Färjerederiet
 Transportindustriförbundet
 Trafikverket
 Västerviks kommun
 Trafikverket, Underhåll
 Västerbottens läns landsting
 Transportstyrelsen

Mötesplats Transporter 2011



Bra, informationsrika och engagerande. Så sammanfattar Göran Berg, ordförande i Samverkansområde Transporter/SOTP, konferensdagarna under Mötesplats Transporter 2011.

– De två konferensdagarna i Stockholm har varit mycket givande och bland mycket annat visat på behovet av dialog på lokal nivå. Jag tror att många medverkande har insett att man behöver åka hem och arbeta med den frågan.

Varför arrangerade SOTP Mötesplats Transporter 2011?

– Det här var en av flera konfe-

renser där vi fokuserar på privat-offentlig samverkan. Vi vill försöka vara kunskapsförmedlare och föra ned denna fråga på regional och lokal nivå. En av anledningarna är att vi vet att en kris alltid börjar lokalt.

Vilka är de viktigaste lärdomarna från denna konferens?

– Jag ser att det finns ett intresse

från transportsidan och att man vill hjälpa till och att nätverka. Man vill också utöka dialogen och få till en mer strukturerad samvaro. Vi ser också att man söker ett stöd från det offentliga i detta i form av olika verktyg för att skynda på processen.

“Utan resor och transporter stannar Sverige, ja, faktiskt hela världen”

Jan-Evert Rådström,
vice ordförande i trafikutskottet

En inblick i branschen

Viljan och kulturen finns i transportsektorn

Vad krävs för en fungerande lokal/regional samverkan och vilka roller är viktiga? Johan Lindström, vd för Sveriges Åkeriföretag, gav en inblick i branschen. Många små aktörer och små marginaler betyder en tuff verklighet - men också en god grund för samarbete.

– Viljan och förmågan till samverkan är god, det är en kultur som präglar kåren redan idag. Man tar hjälp av varandra och samarbete sker även konkurrenter emellan vid behov.

Det finns cirka tio tusen åkerier i Sverige och de flesta är små med tre-fyra lastbilar. De flesta kör kortare sträckor och levererar typiskt "ett lass grus" inom länet. Cirka sexhundra åkare säljer sina egna transporter och de enskilda chaufförerna ingår ofta i större nätverk.



Sammanhållning i branschen

Utvecklingen går mot färre och större åkerier. Det är få svenska bilar som kör internationella transporter och snart kör fler utländska än svenska bilar på våra vägar. Branschen präglas av tuffa villkor och små marginaler något som utvecklar och stärker sammanhållningen inom kåren.

Se beroenden

Kunskap och förståelse för olika roller och ansvar är nödvändigt, såväl nationellt som internationellt.

– Man måste klarlägga de beroenden som finns, utnyttja befintliga nätverk och även skapa nya kontaktvägar för att kunna vara redo när det oförutsedda inträffar, menar Johan Lindström.

Vad är krävs för att kunna samverka regionalt för en god krisberedskap? Johan Lindström lyfter fram sex punkter på sin "önskelista":

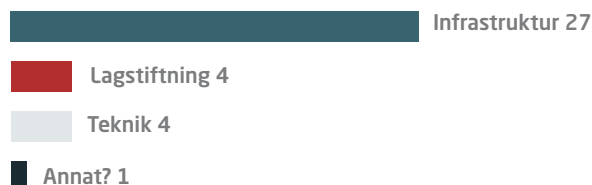
- Koll på åkerierna lokalt och vilka transporter de kan genomföra
- Prioritet vid drivmedelsbrist
- Prioritet vid vaccinering
- Prioritet vid elbrist (kommunikation med transportledning)
- Prioritet i mobilnäten
- Utveckla kontaktvägar



Johan Lindström, vd för Sveriges Åkeriföretag

Mentometern

Vilka beroenden finns inom transportsektorn?



Samverkan och tydligt ansvar



Jan-Evert Rådström, vice ordförande i Trafikutskottet, vill se fler gemensamma aktiviteter och ökat deltagande från politiker.

– I den politiska debatten är inte krisberedskap den mest framträdande frågan. Men förutsättningarna för den berörs varje dag fast utifrån andra perspektiv. Vi jobbar för bättre kapacitet på vägar och järnvägar och högre redundans i IT-system med mera.

Styra och stötta

Om politikernas roll framhåller han att det är viktigt att hålla diskussionen på rätt nivå. Att inte fly sitt ansvar men inte heller lägga sig i för mycket.

– Politiken är viktig för ramverket och ska ge möjligheter att ställa krav på verkställare.

Medvetenheten i samhället och

hos politiker ökar hela tiden, konstaterar Jan-Evert Rådström som vill ha fler krisövningar.

– Vi har till exempel haft övningar med tågoperatörer med flera berörda. Vi har sett ett stort engagemang från deltagarna.

Han ser också en viktig roll hos myndigheter att kunna hjälpa företag se god beredskap som en konkurrensfördel.

Samlas och lär av varandra

Vems är ansvaret när människor står på perrongen och fryser? Här finns en viktig parallell till krishantering. Ansvar och arbetsfördelning måste vara klargjort innan något händer. Därför är det också nödvän-

digt att olika aktörer och yrkeskategorier samlas och lär av varandra.

– Ta till exempel svårigheterna att snöröja Hallsbergs bangård. Där var det arkitekter som redan från början borde haft kriskunskapen.

Jan-Evert Rådström anknöt till fler aktuella händelser och hot som till exempel olyckor med farligt gods.

– Vi måste leva upp till ansvarsprincipen. Det finns en del att hämta från EU:s vitbok, men vi måste tänka nationellt först och lära oss krypa innan vi kan gå.

Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Martin Bengtsson, StaketLarm

– Det har varit spännande och intressanta dagar. Jag är rätt ny i branschen så för mig är det extra lärorikt. Det är dessutom en bra möjlighet till att nätverka och lära känna människor.



Privat-offentlig samverkan i praktiken

En utmaning för alla parter



Linköpings kommun

Vilka är förutsättningarna för god kommunikation mellan privat- och offentlig sektor? Hur ska man gå tillväga i praktiken? Kenneth Andersson, Säkerhetschef Linköpings kommun och Tommy Rundberg, VD Fågelsta åkeri redogjorde för läget utifrån sina verksamheter. Det står klart att såväl branschnätverk som offentliga organisationer behövs - och behöver varandra.



Kenneth Andersson berättade om det lokala Krishanteringsrådet i Linköpings kommun. Rådet består av företrädare för kommunen, statliga myndigheter, landsting samt företag och organisationer.

– Cirka 20-25 aktörer är med och de ställer alltid upp. Men tyvärr deltar få representanter från transportsektorn.

Ur Fågelsta Åkeris perspektiv måste det till ett samarbete på regional nivå med samordning mellan kommun och företag på organisations- och på branschnivå.

– Våra lastbilar kör i tio län och kanske hundra kommuner. Vi som enskilt företag kan inte sitta och diskutera med var och en av dessa kommuner, poängterar Tommy Rundberg.

Hur ska då olika parter hitta varandra? Är det i första hand en fråga om att börja tala samma språk?

– Man undrar vem som har ansvar för vad bland olika instanser och märkliga förkortningar. Det känns oklart och vi behöver veta vart

man ska vända sig, menar Tommy Rundberg och framhåller vikten av att bygga nätverk.

– Det är viktigt att branschorganisationerna från vår sida verkligen tar tag i det här.

Kenneth Andersson ser en stor utvecklingspotential i samverkan.

– Om man inte bygger ut dessa nätverk och kontakter har vi sämre förutsättningar att hantera olyckor och incidenter när det väl händer. Det är också viktigt att skapa en helhetsbild. Linköpings kommun ensam är inte tillräcklig stor för att möta transportsektorns regionala, nationella och internationella aktörer, betonar han.

- Man undrar vem som har ansvar för vad bland olika instanser och märkliga förkortningar. Det känns oklart och vi behöver veta vart man ska vända sig.



Kenneth Andersson, säkerhetschef Linköpings kommun och Tommy Rundberg, vd Fågelsta åkeri.

Workshop 1 "Bortfall av transporter" - Upplägg

Vad händer om transporterna uteblir?



Utan lastbilar - ingen mat. En högst konkret, men långt ifrån heltäckande beskrivning av ett riskscenario. Kanske är konsekvenserna fler och mer dramatiska än vad de flesta av oss kunnat föreställa sig?

Per-Erik Nyström, Livsmedelsverket berättade att Jordbruksverkets uppdrag med livsmedelslager upphörde för snart tio år sedan. Därefter tog Livsmedelsverket initiativ till att samla information för att belysa olika områden som rör livsmedelsförsörjning och dess logistik. Livsmedelsverkets nya uppdrag gäller nationell samordning och handlar om alla led efter primärproduktion – hela processen från råvara till färdig måltid.

En vecka utan lastbilar

Vad händer i din verksamhet om lastbilstrafiken avbryts i en vecka? Frågan ställdes till ett stort antal verksamheter på sex orter i Sverige.

Hans Engström, Sveriges Åkeriförretag, berättade om resultaten som presenteras i rapporten "En vecka utan lastbilar". I rapporten redovisas en sammanvägning av fakta från de olika orterna och vilka konsekvenserna blir för samhället.

Några exempel:

Dag 1: Mjöl och färskt bröd tar slut. Värmeproduktionen upphör.

Dag 2: Apoteket stänger. Färsvaror tar slut i affären.

Dag 3: Mjöl kan inte tas om hand på gårdarna. Kraftiga störningar i kollektivtrafiken.

Dag 4: Alla drivmedel slut. Buss- och tågtrafiken ställs in. Brist på livsmedel. Sopor på gatan.

Dag 5: Dricksvatten kan inte renas. Skolmaten är slut. Industriproduktionen står stilla.

Resultaten bygger på en normal nedskrivning av lagren. I en skarp situation kan situationen bli ännu allvarigare på grund av exempelvis hamstring.



Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Eija Suhonen Länsstyrelsen i Gotlands län

– Jag tycker det varit två bra dagar. Det ska bli intressant att se om man sen kan fånga upp resultatet, om det här gav något samarbete. Alla kommer ju så klart inte att börja samverka men det räcker ju om om tillräckligt många gör det det. Då har det ju varit värt att komma hit.



Workshop 1 "Bortfall av transporter" - Resultat

Prioritering är nödvändigt - såväl inom organisationer som övergripande

Scenariot var en drivmedelsbrist som medfört att transportföretag bara får 20 procent av sin normala förbrukning. Situationen har uppstått plötsligt. Det har inte funnits tid att lägga upp egna lager och det finns ingen information om hur länge krisen kommer att pågå. Det är mars månad, snö och minusgrader. Risken för störning i livsmedelsförsörjningen är uppenbar...

Georg Fischer, FOI, ledde denna workshop tillsammans med Per-Erik Nyström och Hans Engström. Deltagarna diskuterade utifrån sina organisationer vad transportföretag respektive offentliga aktörer kan göra.



Ett axplock ur anteckningarna:

Företag

- Transportföretag: ställa om bilar till att transportera livsmedel
- Prioritera inom företaget för vissa kunder
- Samordna med andra företag

Offentliga

- Inom räddningstjänsten: prioritera drivmedel för livsmedelstransporter
- Hantera avtal inom transporter
- Prioritera transporter till bestämda noder för att fördela viktiga varor till allmänheten
- Ansvar för transporter till vissa grupper som till exempel äldre på glesbygden
- Offentlig prioritering på lokal och central nivå
- Informera



En övergripande slutsats var att samverkan mellan företag och offentlig sektor måste utvecklas för att situationer som denna ska kunna hanteras.

Mentometern

På vilket sätt ska prioritering ske?



Av samhället 32



Av transportbranschen 6

Ny rapport om beredskap i transportbranschen

Under konferensen presenterades en ny rapport som tittar närmare på hur de svenska transportföretagens krisberedskap ser ut. En studie som visar att det finns mycket att utveckla.

Rapporten kom till för att SOTP, Transportstyrelsen och Transportindustriförbundet tillsammans konstaterat att kunskapen kring de svenska logistikföretagens krisberedskap i stort sett var obefintlig.

Uppdraget att göra en kartläggning av läget gick till Robert Skoog, Cognition Consulting AB. I studien har han på olika sätt haft kontakt med ett stort antal transportföretag över hela landet.

Vad visade dina kontakter?

– Jag har sett att det finns en förm av beredskap hos många företag men den bygger i huvudsak på de vardagliga situationerna. Logistikbranschen utmärks av att man har ”kris varenda dag”, Det är hela tiden grejer som måste lösas. Det kan vara att man har bokat en kapacitet som inte dyker upp, teknik eller väderproblem eller någonting annat. Det intressanta är att trots denna kunskap så finns det nästan

inga förberedelser på det jag kallar strategisk nivå. Man har alltså inte byggt in en krisberedskap i företagets affärsplan eller på något annat sätt tagit höjd för det här i sin långsiktiga planering.

Vilken är din slutsats?

– Min slutsats är att företag bör arbeta in krisberedskap i sina processer. Logistikföretagen bör då också snegla på samhället man verkar i och se vilka resurser som finns tillgängliga i ett nödläge. Omvänt bör kommunerna göra en inventering och skaffa sig kunskap om vilka transportföretag som finns på orten, vilken utrustning de har och på vilket sätt de kan bli behjälpliga i samband med en kris i samhället. Det handlar om att bygga upp ett samspel som vi i studien ser inte finns idag.



Robert Skoog, Cognition Consulting AB

Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Viktoria Johansson Länsstyrelsen i Gotlands län

– Jag tycker det är bra att få träffa folk från olika myndigheter och från det privata näringslivet. Kontakter är ju väldigt viktigt i krissituationer.



Workshop 2

Kontinuitetsplanering för ökad beredskap

Workshop nummer två fokuserade på kontinuitetsplanering - att i ett krisläge ha beredskap för hur man klarar leveranser och andra åtgärderna.

Under diskussionen lyftes en rad tankar kring hur man skulle kunna uppnå en bättre samordning mellan företag och offentlig sektor kring krisplanering. Något som alla närvarande tycktes helt överens om att det både behövs och krävs framöver. I ett nationellt perspektiv visar det sig att det skiljer mycket mellan olika kommuner i landet. I en del har man kommit en bra bit och i andra finns inget påbörjat samverkansarbete. Göran Berg från Transportstyrelsen menade att här skulle SOTP kunna ta en viktig roll genom att lyfta fram de goda exemplen och utifrån dessa skapa utbildnings- och inspirationsmaterial för att stimulera arbetet.



Foto: SAS

Här lyftes också idén om att skapa en standardmodell för inventering av resurser inom kommuner.

En annan tråd som diskuterades var att logistikföretag i regel inte känner sig manade att hålla kontakt med myndigheter kring just krisplanering. Man skapar rutiner och planer för den egna verksamheten men ser inte automatiskt sin roll i helheten. Här efterlystes både arenor för

samarbete och nätverksbyggande inom området.

– Initiativet måste nog komma från kommuner och myndigheter. Vi kan nog inte förvänta oss att enskilda företag ska ta den rollen, sa Robert Skoog från Cogition Consulting AB och den som just gjort SOTP-rapporten kring krismedvetenhet i svenska logistikföretag.

Ett axplock av de slutsatser som kom fram:

- Det finns en vilja där ute att hjälpa till vid kriser men viktigt då att det finns upparbetade nätverk
- Logistikföretagen tar själva inte kontakt med kommuner utan första kontakten ska tas av kommunen för att främja privat/offentlig samverkan
- Kommuner i allmänhet behöver öka samarbetet med logistikföretagen och se över lokala resurser
- Informella kontakter en bra början
- Arbeta först med beroendeanalyser
- Hitta arenan för samarbetet
- ”Best Practice” kan tas tillvara som utbildningspaket för andra



Kontinuitetsplanering innebär att:

”minska sin sårbarhet och öka motståndskraften mot olika händelser som kan påverka ens kritiska verksamhet. Med ett utvecklat program för kontinuitetsplanering klarar verksamheten, trots störningar och avbrott, att leverera de tjänster och produkter som är viktigast för företaget eller organisationen och dess kunder/avnämare. Det finns samtidigt utvecklade rutiner för att snabbt kunna återgå till normal verksamhet efter ett avbrott.” Källa: www.msb.se

Workshop 3 - Upplägg

Kan vi skydda transporter mot antagonistiska hot?



Transportsektorn är ett tydligt mål för terrorister. Många av dess funktioner med persontransporter är också speciellt utsatta. Är detta något som vi kan skydda oss emot? Jan Garton berättade om Säkerhetspolisens uppgifter och om viktiga forum för samverkan.

Samverkansrådet mot terrorism skapades på initiativ av Säkerhetspolisen och är ett samarbete mellan 14 svenska myndigheter. Efter attentatet av självmordsbombaren i Stockholm 2010 hade Samverkansrådet en betydelsefull roll för informationsutbytet mellan myndigheterna, åtgärder och budskap till allmänheten.

– Hotbedömningen efter attentatet i Stockholm är ingen tillfällighet, det är en del av en förändring. Men det gäller också att tolka hoten nyanterat och inte skapa onödig oro, menar Jan Garton.

Samma månad 2010 planerades ett terrorattentat i Köpenhamn. Säkerhetspolisens underrättelseverk-

samhet och spaningsinsats ledde till att de inblandade kunde gripas.

– Det förebyggande underrättelsearbetet är viktigast. Behovet av att arbeta gränsöverskridande blev också tydligt.

Från hot till handling

Till Samverkansrådet hör ett antal arbetsgrupper. En av dem är Nationellt centrum för terrorhotbedömning (NCT) - en permanent arbetsgrupp med personal från Säpo, Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (MUST) och Försvarets radioanstalt (FRA).

– NCT gör generella strategiska terrorhotbedömningar. Dessa behöver översättas för olika samhällsfunk-

tioner som till exempel transportsektorn. Utvärderingen av tidigare händelser tar upp utmaningar som till exempel vem som ska verkställa en generell hotbedömning. Med utveckling av samverkan kan vi göra riktade hotbedömningar.

Är det skillnad på åtgärder för skydd mot organiserad brottslighet och terrorism?

– Motivet ger vägledning. Syftet med organiserad brottslighet är pengar, terrorism har oftast politiska motiv. Men det kan finnas överlappning eftersom terrorism kan finansieras via organiserad brottslighet.

Säkerhetspolisens uppdrag

- Förebygga och avslöja brott mot rikets säkerhet (och samhällsviktig verksamhet)
- Bekämpa terrorism
- Skydda den centrala stadsledningen
- Motverka spridning av massförstörelsevapen
- Bidra i kampen mot den grova organiserade brottsligheten



Jan Garton,
Säkerhetspolisen

Workshop 3 "Kan vi skydda transporter mot antagonistiska hot?" - Resultat

Gemensam plattform behövs - före, under och efter



Diskussionerna utgick från gruppmedlemmarnas verksamheter. Frågor som behandlades var vilka samverkans- och informationsbehov som finns och vilka möjligheterna är att tillgodose dessa behov, liksom hur vi kan jobba förebyggande.

Ett axplock ur anteckningarna

- Tydliggöra roller och ansvar
- Bestämna vem som ska ha vilken information
- Nivåanpassa information efter behov
- Hur ska informationen spridas?
- Hur omsätta hotbilder och tolka risknivåer till "vår" bransch
- Starta samverkan innan det händer
- Tillit och kontinuitet måste upparbetas i samverkansforum – detta tar tid
- Branschorganisationer kan fungera som "noder" för samordning
- Krisinformation på webben, SOS
- Skapa och utveckla forum och nätverk
- Risk- och sårbarhetsanalys måste göras
- Se till att vi talar samma språk
- Medverka i varandras utbildningar och övningar

Scenariot

Organiserad brottslighet riktas mot transportföretag och medför stora förluster för leverantörer. Terrorattentat riktade mot transportsystem har skett på flera ställen i Europa, polisen har identifierat förberedelser för terrorism i Sverige och säkerhetsnivån kommer att höjas.

Våra reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Lars Evertsson och Christer Johansson, båda från Länsförsäkringar

– Jag är här för att försöka se det stora sammanhanget, inte bara vår roll. Men jag tror vi har en organisation som kan bidra med viktig kunskap, inte minst administrativt med hantering av register med mera, menar Lars.

–Det är oerhört viktiga frågor som tas upp. Det handlar om enorma konsekvenser om transporterna stryps, säger Christer.



Mötesplats - på riktigt

Lyckade konferenser skapar nya kontakter. Mötesplats Transporter 2011 blev en smältdegel där människor från olika branscher möttes. Alla med olika erfarenheter men med samma vilja att lära mer om hur vi tillsammans skapar och planerar för säkrare och tryggare transporter under krissituataioner.



Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011



Ulf Fridvall,
Polismyndigheten i Blekinge

– Detta är ett jättebra forum där alla har möjlighet att bidra med sina kunskaper och åsikter. Det är viktigt att det här arbetet fortsätter. Det är ju innan något händer man måste tänka efter.



Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Jonna Ahlberg,
Västerviks kommun

– Det har varit jätteintressant. Vi har inte jobbat så mycket med de här frågorna och har inga kontakter med transportbranschen. Det har varit givande att träffa deras representanter men också möta folk från olika myndigheter som arbetat ihop med transportbranschen.



Mötesplats - på riktigt



Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011



Åsa Sköld, Sveriges Åkeriföretag/ Åkeriföreningen Syd

– Det finns en stor potential i kontakterna mellan företag och det offentliga. Transportmarknaden har ju livsviktiga funktioner. Vår lokala förankring är en styrka, vi vet vilka åkarna är, vilka bilar de kör och vad de transporterar. Vi kan fungera som en nod, inte bara vid förhöjd risknivå utan även vid förebyggande arbete.



Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Gunnar Lundström, Jokkmokks kommun

– Det är viktigt att försöka se de beroendeförhållanden som finns. Kanske har vi i vår kommun med stora avstånd och små samhällen haft mer robusta system. Men efterhand som vi får det moderna samhällets fördelar får vi också dess brister. Vi blir känsligare om något händer.



Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Karin Mannerstedt Berg, moderator Rikspolisstyrelsen

– Det mest intressanta dessa dagar har varit att se praktiska exempel på hur privat-rättslig och offentlig-rättslig samverkan faktiskt kan gå till. Det har varit en lättsam atmosfär under konferensen och det är tydligt att det finns mycket erfarenhet och kunskap. Jag har också lagt märke till att man är väldigt öppen för att skapa nya kontakter.





Paneldiskussioner och frågor

Frågestunder och diskussioner öppnade för utbyte mellan privata och offentliga aktörer. Frågor ställdes till bland andra Anders Backman, Trafikverket, som berättade om en studie av konsekvenserna av översvämningar för förbindelserna i nord-sydlig riktning. Han betonade vikten av att bringa kunskap bland olika aktörer så att alla kan göra sin del. Sven Christiansson, Transportstyrelsen, fick frågor om vulkanaskan och flyget och berättade bland annat om samarbete som pågår i Europa.

Många röster hördes under mötesdagarna. Här ett axplock:

- ”Det behövs mer kunskap inom näringslivet i risk- och sårbarhetsanalys och om vilka resurser som behövs”
- ”Det är viktigt att få fram rapporter från sakkunniga”
- ”Vi som går in i samverkan måste tala samma språk, ha gemensam terminologi”
- ”Det är viktigt att etablera personliga kontakter”
- ”Den som har kunskaper och pejl på läget måste dela med sig till andra”
- ”Gå i takt och hjälps åt – en del har bra kontinuitetsplanering, andra inte”
- ”Acceptera skillnader – alla har inte samma tid och möjlighet att engagera sig i offentlig-privat samverkan”
- ”SOTP kan hjälpa till med verktyg för kommunerna”
- ”Hjälp till att väcka intresset hos politiker!”
- ”Kommuner kan sprida goda exempel”
- ”Sprid erfarenheter från övningar”
- ”Utbildning i kontinuitetsplanering behövs”
- ”Det behövs överskridande konferenser om informationssäkerhet och transporter”
- ”Blanda målgrupper, bygg ut nätverken”
- ”Ta fram en handbok i transportplanering liknande vad som finns inom energiförsörjning”

Mina reflektioner kring Mötesplats Transporter 2011

Noomi Jonsson, Västerbottens läns landsting

– Vår verksamhet är väldigt beroende av fungerande transporter med medicin, mat, tvätt, riskavfall, med mera. Jag tror man bör jobba mera med beroendeanalyser, det gäller också vårt beroende av IT. Det behövs mer kunskaper, både för arbetet inom och mellan organisationer.



Arbetet går vidare



Mötets inledande föredrag bjöd på en utsträckt hand från landets åkeriföreningar – en bra början på två mötesdagar som kom att präglas av ett starkt engagemang från deltagarna.

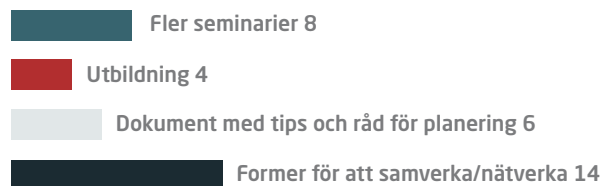
– Nätverkandet måste starta på lokal nivå. Verktøygen kan vi hjälpa till med. Nu släpper vi inte greppet om arbetet med privat-offentlig verksamhet.

Med dessa ord avslutade Göran

Berg, Transportstyrelsen, Mötesplats Transporter 2011.

Mentometern

Vad skulle du bli glad av om Samverkansområde Transporter gav din organisation för stöd?



Om Samverkansområde Transporter/SOTP

Arbetet i samverkansområde Transporter syftar till att säkerställa en grundläggande transportverksamhet som tillgodoser samhällets behov av transporter då samhället är utsatt för omfattande störningar från fredstida kriser och höjd beredskap.

Arrangörer:

