


A close-up photograph of a firefighter's helmet. The helmet is dark grey with two large, circular reflective visors. The visors reflect a bright orange and yellow fire scene with silhouettes of people. The helmet is secured with green fabric straps. The background is a red and yellow diagonal hazard stripe pattern.

RAPPORT

ÖRESUNDSSTUDIEN 2006

**SAMVERKANSOMRÅDET
TRANSPORTER**



**RAPPORT
ÖRESUNDSSTUDIEN 2006
SAMVERKANSOMRÅDET TRANSPORTER**

Denna rapport är utgiven av Banverket för Samverkansområdet Transporter
www.banverket.se

Ansvarig utgivare: Bengt-Olof Svensson, Banverket

Produktion: imagine kommunikation AB, www.imagine.info

Tryck: Växjö Offset

Diarienummer: HK 06-3251/AL20

Utgiven: Januari 2007

Innehåll

Förord	4
Studien.....	4
Metodik	5
ROSA Analysmodell.....	5
Bakgrund	6
Åtgärder	9
Scenario 1	10
Föreläsare.....	14
Scenario 1	16
Brister och åtgärder.....	20
Fortsatt arbete.....	22
Omdöme	22
Deltagare.....	23

Öresundsstudien 2006

Projektägare

Bengt-Olof Svensson, Banverket
(ingått i AG)

Arbetsgrupp

Kristin Jacobsson, Krisberedskapsmyndig-
heten (KBM)
Ulla V Eilersen, Öresundsbrokonsortiet
Lars Söfgren, LFV Malmö Airport
Susanne Degerstedt, Sjöfartsverket
Anders Alestam, Sjöfartsverket, Sydkustens
Sjötrafikområde
Ronny Andersson, Länsstyrelsen i Skåne län
Kjell Lindahl, Vägverket

Genomförande

Tomas Rantatalo, ROSA AB (Projektledare,
ingått i AG)
Håkan Österhed, ROSA AB (Ingått i AG)
Jan Flink, ROSA AB
Camilla Rüdén, Indigo Management AB
Sofia Persson, imagine kommunikation AB
Jörgen Jonsson, imagine kommunikation AB

Viktigt arbete för transportområdet

Fungerande transporter är en viktig förutsättning för ett väl fungerande samhälle och denna studie är ett led i att skapa förutsättningar för att vidta åtgärder för att så långt möjligt säkerställa samhällets behov av transporter även då det utsätts för olika typer av påfrestningar.

Samhällets krisberedskap planeras i sex samverkansområden där trafikverken och Energimyndigheten inom samverkansområdet transporter skall verka för att minimera riskerna för störningar i viktiga transportsystem och att samhällsviktiga transporter som har betydelse för samhällets grundläggande behov kan tillgodoses.

Samverkansområdet transporter har tidigare genomfört liknade scenariobaserade risk och sårbarhetsanalyser med inriktning mot snökaos och pandemi och dessa scenarions konsekvenser för transportnäringen, näringsliv och samhälle. Denna studie genomfördes den 5-6 december 2006 i

Malmö av Banverket i samarbete med de övriga trafikverken, länsstyrelsen i Skåne, Krisberedskapsmyndigheten (KBM) och ROSA AB. Studien behandlar hur en terroraktion i Öresundsregionen kan komma att påverka samhällsviktiga transporter i området. Deltagare var bland annat representanter från kommun och näringsliv på bägge sidor av Öresund exempelvis hamnarna i regionen samt Åkeriföreningen, SJ, SAS, DSB och EON.

Som projektledare för studien vill jag rikta ett varmt tack till mina medarbetare från ovan nämnda myndigheter och konsultstöd som ingått i arbetsgruppen för studien. Ett särskilt tack riktas till alla föreläsare som genom sina intressanta och engagerande föreläsningar gett ökad kunskap och förståelse kring krisinformation, riskhantering, terrorhotbilden och effekter av radioaktiv strålning som kan spridas som ”smutsig bomb”. Resultatet visar på att samhället är relativt robust vid händelser



Bengt-Olof Svensson, Banverket

av denna typ men att man bör se över och planera för hur man skall hantera ett längre avbrott i viktiga transportstråk. Detta för att minimera konsekvenserna och snabbt få igång en prioritering av hur man skall utnyttja tillgänglig transportkapacitet.

Bengt-Olof Svensson
Banverket, Södra banregionen

Samverkansområdets tredje studie

Öresundsstudien är den tredje omfattande risk- och sårbarhetsanalysen som genomförts inom samverkansområdet Transporter.

Målet med studien 2006 var att kartlägga konsekvenserna för näringsliv och samhälle om Öresundsbron är stängd och andra vitala delar av transportinfrastrukturen inte kan användas under en längre tid.

Studien skulle också identifiera vilka behov av åtgärder som finns för att minimera konsekvenserna ur ett transportperspektiv. Samverkansområdet Transport-

er har tidigare genomfört två liknande studier.

Vid Göteborgsstudien, 2004, var scenariot ett kraftigt snöfall i kombination med kraftiga vindar. Snöövädret blev långvarigt och orsakade stora påfrestningar på transportväsendet i Västsverige. Göteborgsstudien genomfördes av Luftfartsverket.

Året efter genomförde Sjöfartsverket Stockholmsstudien. Vid

denna studie drabbades Stockholmsområdet av en influensapandemi där så många som varannan person var hemma och sjuk, vilket skapade stora påfrestningar på regionens transporter.

Öresundsstudien, den senaste av de tre, genomfördes av Banverket.

Alla experter får komma till tals

ROSA-metodiken utnyttjar till fullo all den kompetens som finns på seminariet. Alla kan agera expert inom sitt område – och genom att direkt visualisera allas svar på frågorna blir kompetensöverföringen effektiv.

ROSA-metodiken har använts vid ett stort antal risk- och sårbarhetsanalyser, inte minst inom transportsektorn. Under Öresundsstudien leddes arbetet vid de många skärmarna av tre erfarna konsulter som fick grupperna att agera och tillsammans skapa en helhetsbild kring situationen både före och efter de olika scenarion som spelades upp.

Diskussioner

I korthet går metodiken ut på att alla agerar experter inom sina egna verksamhetsområden. Alla får svara på samma frågor, exempelvis ”Hur ser det ut i er verksamhet efter en viss händelse?”

och ”Vilka konsekvenser får det för era avnämare?”.

Genom att svaren skrivs på lappar som sätts upp på stora skärmar kan alla inblandade direkt se vad som händer i en lång rad olika verksamheter.

I detta uppstår många intressanta diskussioner och möten mellan människor från olika verksamheter stärks.

Konsekvenser

I metodiken skapas påfrestningar på verksamheterna genom olika verklighetstroga händelser. Dessa följs upp genom att varje verksamhet beskriver konsekvenserna inom just sitt område.



ROSA-metodiken engagerar många kring samma frågor. Konsekvenserna av olika händelser i olika verksamheter blir tydliga för alla deltagare och väcker intresse.

Därefter fokuseras frågorna på vilka brister som finns, vilka åtgärder som kan behövas och hur de skulle kunna genomföras.

ROSA Analysmodell

5. Uppföljning

Konsekvenser av genomförda åtgärder.

4. Åtgärda

Åtgärder genomförs.

3. Åtgärder

Kartläggning samt prioritering av åtgärder.

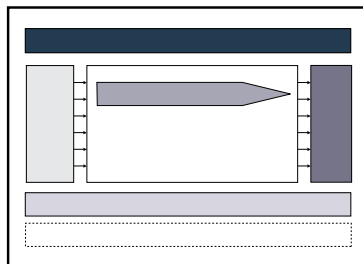
1. Scenario

Verksamheterna utsätts för ett scenario.

2. Konsekvenser

Konsekvenser av scenariot kartläggs.

Verksamheter
Beskrivningar av verksamheter.



Radioaktiv strålning sätter te



Europa skakas av en svår olycka
– eller är det ett terrorattentat?

Bild: Luis Parede

Scenarioutvecklingen i Öresundsstudien baseras på KBM:s omvärldsexempel. Före studien fick alla deltagare den här bakgrunden tecknad för sig: Ett Europa som sätts i skräck av ett troligt terrorattentat – med radioaktivt material.

Händelseutveckling i Bryssel den 28 november – 3 december.

” I närheten av Europaparlamentet startar på förmiddagen den 28 november en mycket intensiv lastbilsbrand i samband med en trafikolycka mellan en lastbil och en buss med ungdomar. När den belgiska räddningstjänsten kommer till undsättning och börjar bekämpa branden uppstår en våldsamt explosion.

Allvarligt skadade

Många personer på olycksplatsen

är allvarligt skadade och ambulanserna går i skytteltrafik till de större sjukhusens akutintag i Brysselområdet.

Räddningsarbetet, undersökningen av olycksplatsen och borttransporterandet av fordon, dröjer till tidigt på morgonen den 29 november.

Fläckvisa rodnader

Den 30 november börjar den personal ur räddningstjänsten, ambulanssjukvården och polisen som varit på olycksplatsen att få fläckvisa rodnader och i många fall sår på olika ställen av kroppen. Några av dem som var nära

explosionen har fått sårskador i ansiktet. Av de personer som var inblandade i olyckan har ett femtiotal skadade lagts in på olika sjukhus runt om i Bryssel.

Radioaktivitet

Rykten om att det funnits någon form av radioaktivt material med joniserande strålning på olycksplatsen börjar ta fart. Under eftermiddagen strömmar fler och fler människor till sjukhusens akutmottagningar med liknande symtom.

På akutintagen och stora delar av sjukhusen finns betastrålande radioaktiva partiklar.

”Stanna inomhus”

Klockan 15.00 på eftermiddagen den 2 december meddelar myndigheterna i etermedierna att ett radioaktivt ämne spridits vid olyckan i närheten av Europaparlamentet.

Terrorsskräck i Europa



Bild: Chris Greene

Saneringsarbetet är både tid- och resurs krävande.

Allmänheten i Bryssel uppmanas att stanna inomhus. Händelsen blir toppnyhet i hela Europa och stora delar av övriga världen. Flera medier ställer frågan om det var terrorister inblandade och vilka som egentligen var målet för terrordådet.

Kaotiskt

På sjukhusen i Bryssel kvällen den 2 december råder en kaotisk situation där akutintag, stora delar av sjukhusen och personalen är smittade av det radioaktiva ämne

som kommit i omlopp i sjukvårdskedjan. Ungefär 30 personer, de flesta ur räddningstjänsten och polisen, är mycket allvarligt strål-skadade och ytterligare ungefär 500 personer har symtom på vad som befaras vara strål-skador. Myndigheterna uppskattar att ungefär 10 000 människor som befarar att de är strål-skadade har tagit sig till akutintag och sjukvårdsinrättningar i främst Bryssel men även på andra ställen i Belgien. Polisen har under de gångna

dygnen inte kunnat utesluta att det var en attack riktad mot EU-etablissemang.

Omfattande sanering

Vid mätningar finner de belgiska myndigheterna att ett mycket stort område i anslutning till Europa-parlamentet samt den väg som lastbilen forslats bort är förorenat. Det radioaktiva ämnet är nu i omlopp ute i det belgiska samhället och de belgiska myndigheterna vädjar om internationell hjälp. Mycket stora resurser behövs för att sanera området kring olycksplatsen och många av de vägar som använts för att transportera bort fordon från olycksplatsen.

Katastrofområde

Belgien skickar på natten till den 3 december en förfrågan om katastrofhjälp till EU-kommissionens gemenskapsmekanism för räddningstjänst-samarbete. Den kompetens som främst efterfrågas är experter, saneringsresurser och sjukvårdskompetens.



Bild: Jef Geeraerts

Bryssel är en stad i chock, inga människor rör sig ute på gatorna, ett fåtal är på sina arbeten och de offentliga platserna är spöklikt tomma.

”Sverige kan också utsättas

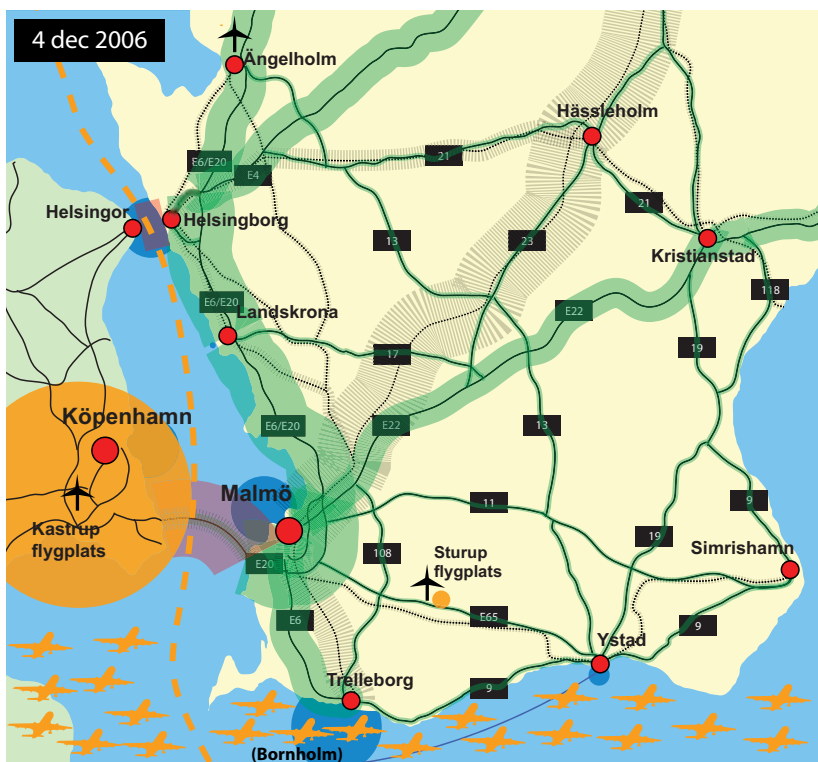


Bild: George Woodapple

Vägtransporter

(Markerat på kartan till vänster med grönt.)
 Ungefär 120 000 ton gods finns på vägarna på den svenska sidan av Öresund en vanlig vardag.

Över Öresundsbron

(Markerat på kartan till vänster med rött.)
 Öresundsbron passeras av över 12 000 personbilar, 150 bussar och 700 lastbilar varje dygn, med över 30 000 passagerare och 7000 ton gods. Över Öresundsbron passerar cirka 14 000 ton gods via järnväg fördelat på 19 godståg. 18200 passagerare per dag fördelat på 136 persontåg.

(Statistiken för Öresundsbron är ifrån 2005.)

Skräcken sprider sig även till Sverige. Media debatterar dagligen händelseutvecklingen och många människor är rädda för att radioaktiva partiklar ska dyka upp även här. Attentat är inte uteslutet. Ska Sverige höja beredskapen?

Händelseutveckling i Sverige den 2 – 3 december.

” Händelserna i Bryssel har debatterats hårt i de svenska medierna sedan de inträffade. Allmänheten är rädd för att radioaktiva partiklar skulle kunna dyka upp även i Sverige – kanske på flygplan, järnvägsstationer, flygplatser eller allmänna platser.

Höjd beredskap

Länsstyrelserna och kommuner håller sig informerade om läget och höjer stabsberedskapen. Den svenska säkerhetspolisen

(Säpo) arbetar intensivt med att försöka spåra de strålkällor som varit på avvägar sedan länge. Samarbetet med myndigheter i länderna runt Östersjön har intensifierats sedan den belgiska säkerhetspolisen gått ut med information om ”olyckan”. Säpo anser att det under en tid funnits ett hot mot Sverige som transitland för material med joniserande strålning och att det inte går att utesluta att attentat har förberetts inom Sveriges gränser.

Hamnarbetare sjuka

Under förmiddagen den 3 december får tioalet hamnarbetare i Malmös hamn mag-

krämpor, kräks och många andra hamnarbetare upplever ett dåligt allmäntillstånd. Räddningstjänst och sjukvårdsresurser dirigeras till containerhamnen i Malmös hamn. Det finns en rädsla av att ha utsatts för någon form av radioaktivitet. Räddningstjänsten finner vid sina mätningar inget som kan sättas i samband med ”kräksjukan” i Malmös hamn.



för attentat”



Bild: Neil Gould

Tågtrafik

(Markerat på kartan till vänster med svartrandigt.) Närmare 450 persontåg och hundratalet godståg trafikerar varje dygn linjerna till och från Malmö och Helsingborg. Godstransporterna på dessa sträckor uppgår till cirka 120 000 ton.



Bild: Gabriel Robledo

Sjöfart

(Markerat på kartan till vänster med blått.) I regionen passerar dagligen närmare 100 000 ton gods mellan de sju hamnarna, fördelat på cirka 500 fartygsanlöp. Passagerartrafiken mellan Helsingborg-Helsingör transporterar dagligen över 30 000 personer, varav cirka två tredjedelar är dagspendlare.



Bild: Pavel Jedlicka

Luftfart

(Markerat på kartan till vänster med gul/orange.) En vanlig dag rör sig cirka 5 000 passagerare genom Sturups flygplats utanför Malmö, fördelat på cirka 60 starter och landningar. Motsvarande siffror för Köpenhamn Kastrups flygplats är 55000 passagerare fördelat på cirka 750 starter och landningar. Tillsammans med dem flygfraktas också cirka 85 ton gods på Sturup och 975 ton gods på Kastrup varje dag, gods som i regel har högt värde och är tidskritiskt för kunderna.

Transportbranschen förbereder sig

Händelseutvecklingen i Bryssel påverkar hela transportbranschen.

Alla aktörer förbereder sig, på ett eller annat sätt.

Transporterna flyter på men det råder en extra febril verksamhet inom transportväsendet på grund av händelserna i Bryssel.

Framförallt handlar det om tre saker: Information, samordning och i vissa fall, höjd beredskap.

Information

Informationsfrågan har två ansikten. Dels försöker varje verksamhet att få så mycket information som möjligt kring det rådande läget. KBM begär in lägesrapporter, verken försöker få så bra information som möjligt för att kunna förbereda sig och olika företag försöker skaffa information från andra håll än media

– vilket kan vara branschorganisationer och myndigheter.

Samtidigt försöker alla att leverera information. Några via media men de flesta arbetar med att informera internt och till kunder via befintliga kanaler.

Samverkan sker på flera nivåer. Myndigheters samverkan är intensiv. Här spelar länsstyrelsen en stor roll som den regionala aktör som har ett stort samverkansansvar. Men också olika branschorganisationer aktiverar olika former av samverkan.

Beredskapen höjs

Kommuner har förberett sina räddningstjänster för att kunna



Det mediala intresset för händelseutvecklingen är stort och sätter press på alla som arbetar med informationsfrågor.

mäta radioaktivitet i exempelvis hamnar, tidigare planläggningar går igenom och försvarsmakten har troligen höjd stabsberedskap i detta läge.

Även på den danska sidan höjs beredskapen.

Scenario 1



Bron påseglad

ÖRESUNDSBRON AVSTÄNGD I MINST EN MÅNAD



Normala trafikflöden i regionen. Stora volymer gods- och persontransporter passerar Öresundsbron - fram tills dess att den seglas på och måste stängas!

I det första scenariot under Öresundsstudien blir Öresundsbron påseglad av ett fartyg som inte svarar på anrop. Mätningar visar inte någon radioaktiv strålning – men skadorna på bron är omfattande och bron stängs av – minst en månad.

Händelseutveckling i Sverige den 4-5 december.

” På kvällen den 4 december seglar ett fartyg på Öresundsbron. Öresundsbrokonsortiets trafikcentral har i tid uppmärksammat på att ett fartyg, som inte svarar på anrop, går mot bron och all trafik på förbindelsen stoppades varför inga människor skadas.

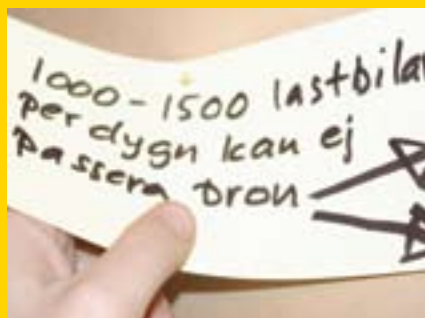
Händelsen har inte föranlett någon insats från polis och räddningstjänst utöver det som erfordrats för nödvändiga avspärrningar och trafik-

omläggningar.

Under förmiddagen den 5 december meddelar Öresundsbrokonsortiet att skadorna är omfattande och att bron kommer att vara avstängd för all trafik i 4-5 veckor. Vid samma presskonferens meddelas också att räddningstjänstens mätningar inte påvisat några förhöjda radioaktiva värden.

Vad händer nu?

Hur påverkar avstängningen av Öresundsbron transportflödena i Öresundsregionen och övriga Sverige?



Kaotisk trafiksituation i hela

Avstängningen av Öresundsbron orsakar en kaotisk trafiksituation i hela regionen. Personbilar och lastbilar står nu i långa köer i Helsingborg och Helsingør.

Den avstängda förbindelsen hindrar det normala trafikflödet för över 14 000 ton gods och 50 000 människor som varje dag tidigare trafikerat förbindelsen. Behovet av persontransporterna minskar när bron stängs av. För godset och den största delen av persontransporterna återstår att söka nya rutter. Färjeförbindelsen Helsingborg-Helsingør har under vissa tider kapacitetsöverskott men under långa perioder av dygnet är köerna långa och trafikstockningarna stora. Dessutom innebär det det höjda säkerhetsläget, en ökad kontroll,

av passagerare och gods, vilket innebär att trafiken försenas ytterligare.

Extratåg

Extratåg sätts in på sträckorna Malmö-Helsingborg och Helsingør-Köpenhamn. Det uppstår ytterligare problem för tågtrafiken eftersom underhållet av Öresundstågen normalt sker på den danska sidan. Här måste helt ny underhållskapacitet tillskapas på den svenska sidan. Banverket inför temporärt av-sändningsförbud för gränsöverskridande godstrafik för att i

första hand kunna hantera det gods som redan är på väg. Ett intensivt samverkansarbete inleds för att samordna trafiken av både människor och gods mellan järnvägsföretagen. Bornholmstrafiken omdirigeras till Køge via färja och Kastrup via flyg.

Samverkan

Informationstrycket på järnvägs-sektorn är massivt. Utöver den externa informationen via webb och lokalradion, extrabemannas järnvägsstationer med informatörer och stationsvärdar. Konsekvenserna är inte heller bara regionala. Godståg på väg till Sverige får stanna redan i norra Tyskland och en del gods returneras till avsändaren. Alternativa järnvägsförbindelser i Sverige belastas nu också hårt



Trafikflöderna i regionen förändras drastiskt när Öresundsbron stängs av. Förbindelsen Helsingborg–Helsingör har fortfarande kapacitet och belastas mycket hårt. Flygförbindelserna utökas och i hamnarna ökar trafiken.

regionen

av godstrafik som tvingas ta nya vägar ut ur landet.

Förseningar

På vägarna skyltas det snabbt om och det blir trångt i Helsingborg och Helsingör med stora förseningar som följd.

Vägverket arbetar intensivt tillsammans med en rad aktörer för att lösa problemen. Bland annat upprättas tillfälliga uppställningsplatser i en del kommuner. Informationsflödena stärks och både kundtjänst och webben kommer att spela en stor roll i det ökade informationsbehov som uppstår.

Ökad trafik

För åkerierna uppstår snabbt problem att upprätthålla utlovade leveranser vilket snabbt påverkar svensk och internationell industri

då logistiken inte längre fungerar smärtfritt.

Sjötrafiken får nu bära en betydligt större del av transportbehoven än normalt. Till viss del finns kapaciteten och fartygen bemanas upp och tidtabellerna förtätas. På lite längre sikt utökas kapaciteten temporärt för att kunna möta den nya efterfrågan.

Flyget påverkas

Även flyget påverkas starkt av den avstängda Öresundsförbindelsen. Omedelbart uppstår problemen med passagerare som inte kan ta sig över sundet till sina bokade flyg. Det här problemet gäller också personal som arbetspendlar. Extra flyg sätts in för att öka kapaciteten mellan Kastrup och Göteborg, Växjö och Ängelholm. En tillfällig flygpendel mellan Kastrup och Sturup etableras.

Personalen omdisponeras för att kunna hantera den ökade efterfrågan på flyg både vad det gäller passagerare och gods.

Stort informationsbehov

På länsstyrelsen samordnas lägesbilderna av transportproblemen i regionen samt informations- och kommunikationsbehovet mellan myndigheter, kommuner, övriga organisationer och allmänhet. KBM upprättar en lägescentral och driver på samverkansprocesserna. Ordinarie verksamhet prioriteras ner till förmån för ett stort informationsarbete. Nära människorna i regionerna får kommunerna och trafikverken ta en stor del av ansvaret för informationsbehoven.

Bron extremt säker

Under Öresundsstudien berättade Ulla V. Eilersen, från Öresundsbrokonsortiet, om säkerhetsarbetet kring denna viktiga länk mellan Danmark och Sverige.



Ulla V. Eilersen

I Öresundsstudiens scenario seglas bron på och skadas av ett stort fartyg. Teoretiskt är det här ett tänkbart scenario även om det är högst osannoligt med tanke på att de tre närmaste pelarna på var sida om farleden under bron är skyddade av skyddsöar under vattnet.

Det här är bara en av många delar i säkerhetstänket kring Öresundsbron, som med sina 25 000 (!) larminstallationer lär vara en av de mest säkrade transportsträckorna vi har.

Det här föranleds givetvis inte minst av den över fyra kilometer

långa tunnel mellan danska fastlandet och den konstgjorda ön, Pepparholm.

I denna tunnel finns det evakueringsvägar var 88:e meter. I samband med dessa finns också nödpaneler med trycksatta brandposter med både svensk och dansk koppling – eftersom vi har olika system.

Säkerhetsarbetet vid Öresundsbron präglas av flera saker. Ett stort förebyggande arbete, det svensk-danska samarbetet och en hög automatisering.

Det finns en rad förberedda, och i vissa fall skarpt övade, insats-

planer, varav flera involverar både svenska och danska insatser.

Automatiken i systemen innebär bland annat att det finns automatiska brandsläckningssystem i alla teknikrum i anläggningen och alarmeringssystemet är automatiserat för att ge tvåspråkiga larm till de 10 olika dansk/svenska centraler som är kopplade till alarmeringssystemet.

Kommunicera bättre

- Det är en konst att kommunicera vid en kris
- och även en stor risk, det konstaterade Henrik Olinder, från KBM.



Henrik Olinder

Henrik Olinder är expert på kris-kommunikationsfrågor och hade en rad konkreta tips med sig till Öresundsstudien.

- Vid en kris kräver allmänhet och media att någon ställer sig upp och talar. Någon måste upp på den offentliga scenen, egentligen oavsett hur lite vi vet om vad som har hänt. Och det ska dessutom ske väldigt snabbt, menade han. Informationen ska också vara konkret och så fullständig som möjlig.

Henrik Olinder gav också konkreta tips vad gäller valet av vem som ska leverera krisinformatio-

nen. Det ska vara en person som:

- Är trovärdig. Inte bara via sin titel utan också i sitt uppträdande.
- Har en kommunikativ förmåga. En tekniker kanske är bäst lämpad att informera andra tekniker men kanske inte media och därigenom allmänheten.
- Språkliga begrepp. Det språk som används vid kriskommunikationen är mycket viktigt och måste hela tiden anpassas till situationen.

Kriskommunikation är en ”riskbransch”, enligt Henrik Olinder. Att inte visa medlidande för drabbade trots att man visar

handlingskraft och annat kan vara ett exempel på hur en ledare kan tappa förtroende.

Å andra sidan är det också en möjlighet att skapa förtroende. Fritidsresors Lottie Knutssons agerande vid flodvågskatastrofen är ett tydligt exempel på detta. ”Hon stod stadigt när Sverige vacklade”, beskrev Dagens Nyheter hennes roll som krisinformatör.

Terrorskydd svårt

Robert Finck, från Statens strålskyddsinstitut, SSI, är en av landets tjänstgörande strålskyddsinspektörer som kan larmas via SOS Alarm och då ger råd vid en incident eller olycka.



Robert Finck

Hans föreläsning kring radioaktivitet i allmänhet och hotbilder kring radiologisk terrorism visade konkret hur svårt ämnet är. Samtidigt som han riskfritt kunde placera en knytnävsstor uranmalmsbit mitt i auditoriet anspeklade han på Englandshändelserna och påtalade att den dödliga dosen Polonium är mindre än ett milligram – vilket varken går att lukta eller smaka sig till. Samtidigt som samma ämne är helt ofarligt att hålla i handen... Riskerna och hoten kring joniserande strålning från radioaktivt material är så beroende av

avstånd, stråldoser, halveringstider och spridningsmetoder att det är mycket svårt att generalisera och därmed skapa allmänna skydds- och räddningsfunktioner. Robert Finck relaterade till det scenario i Öresundsstudien som just handlar om terrorhandlingar med radioaktivt material. Den direkta risken för akuta och allvarliga strålskador finns men är betydligt mindre än exempelvis den psykologiska terror och skräck som en bomb med radioaktivt material skapar. Den långsiktiga effekten kan också vara att det är omöjligt att

sanera kontaminerade områden. Ett pikant, men ändå så viktigt problem är olika yrkesrollers betydelse vid exempelvis en terrorhandling med radioaktivt material: Å ena sidan de strålskyddstekniker som har kompetens att arbeta i ett kontaminerat område får inte vara där eftersom det är en brottsplats. Å andra sidan har polisen, som får undersöka brottsplatsen, ingen utbildning eller utrustning för att agera i ett område med joniserande strålning...

Nya grupper hotar

Att förutsäga och förebygga terrorangrepp är svårt. Och den nya hotbilden är både större och mer ogripbar än tidigare.



Jakob Illum

Jakob Illum är säkerhetsrådgivare på Politiets Efterretningstjeneste, den danska motsvarigheten till SÄPO. Han arbetar med att ge en bild av vilken sorts terrorister som kan hota Danmark, ett hot som vuxit efter publiceringarna av Muhammedteckningarna 2005. Ett problem är att det ligger i sakens natur att terrorhandlingar kommer överraskande och i princip var som helst. Ett nyare problem är att dagens potentiella terrorister inte, enligt Jakob Illum, styrs av tydliga organisationer, som exempelvis Al-Qaida 2003.

Istället är det en annan ”fantombild” som växer fram, med utgångspunkt från terrorattentaten i bland annat Madrid och London. Det är enskilda radikala individer i små självstyrande grupper. De kan ha ett globalt Jihad som syfte men agerar lokalt, efter eget initiativ. Det kan vara till synes väl etablerade och integrerade personer – men som har radikaliserats av olika orsaker och på olika sätt. I de riskgrupper som den danska säkerhetspolisen tittar extra noga på finns grupper av andra och tredje generationens invandrare

som sluter sig samman i starka grupper som gör att varje individ kan känna sig betydelsefull i den här gruppen – även om han inte upplever sig betydelsefull i samhället. En personlig vilshenhet i livet är också ett varningstecken som uppmärksammas. Det gör personen lättare att radikaliserats och få en terrorhandling att bli en attraktiv förändring från att vara ”ingen” till att vara ”någon”.

Scenario 2



Radiak attentat

AVSPÄRRADE OMRÅDEN: HELSINGBORG HAMN STURUP FLYGLEDNINGSCENTRAL



Trafiksituationen i regionen var redan svår, till följd av den stängda bron. Nu stängs ytterligare två extremt viktiga knutpunkter, Helsingborgs hamn och Sturups flygplats, för transporter.

En smutsig bomb exploderar i Helsingborgs frihamn. Samma dag upptäcks radioaktivt damm på Sturups flygledningscentral, som då stängs.

Händelseutveckling i Sverige den 6 – 7 december

” Tulltjänstemännen i Helsingborgs frihamn upptäcker en container med kraftigt förhöjda värden av gammastrålning. Den är också riggad med någon form av sprängmedel och sofistikerad utlösningssanordning. Polisens nationella insatsstyrka slår till mot en lagerlokal och griper ett antal personer. Kort efter gripandet i Malmö exploderar containern i Helsingborgs frihamn.

Radioaktivt materiel finfördelas och sprids över ett område i hamnen vilket omöjliggör användning av hamnen innan sanering.

Under kvällen den 7 december fattar städpersonalen på Sturups flygkontrollcentral misstanke då man upptäcker ovanligt stora mängder med damm i lokalerna. Räddningstjänsten kallas in och konstaterar att ett mycket fin-dammigt radioaktivt materiel spridits i kontrollcentralens lokaler. All berörd personal omhändertas för övervakning och vidare vård och kontrollcentralen stängs i avvaktan på sanering. Tidiga bedömningar pekar på en saneringstid på minst 5 veckor.

”

*Hur påverkar den här situationen transportererna i regionen?
Hur agerar myndigheter och företag?
Vilka drabbas hårdast?*

A handwritten note on a whiteboard with the text: "Vid ev. ökad KAOS! Pga ök säkerhetskontroll list ISPS".

A person in a red shirt is writing on a green sticky note that says "NYA SECURITY-DIREKTIV". Other sticky notes are visible in the background, including one that says "KRISS LEDNING ETABLERAD".



A yellow sign with black text that reads "SA... ÖVERLEVA STRÅL-DÖDEN".



A sign with the text "SANER... VEM".

Krisorganisationer agerar dy

Nu är samhällskrisen påtaglig.

I många organisationer är det krisledningen som tagit över och trafiksituationen i regionen påverkar hela landets ekonomi.

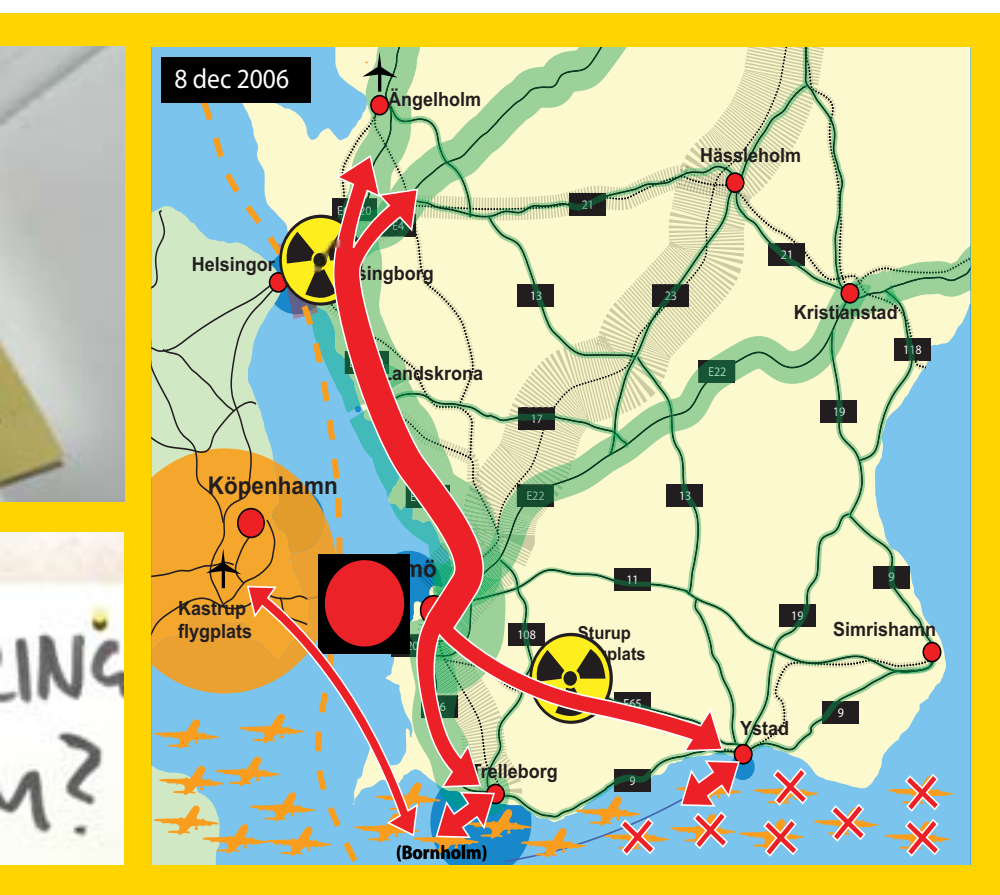
Tre viktiga knutpunkter i det svenska transportväsendet är stängda. Öresundsbron, Helsingborgs hamn och Sturups flygplats. Den förhöjda hotbilden i regionen och försiktighetsåtgärderna vid andra viktiga knutpunkter skapar ytterligare hinder för att få transporterna att fungera. Enorm mängder av gods kommer varken in eller ut ur Sverige vilket påverkar hela landets ekonomi. Flera industrier har temporära produktionsstopp då "de rullande lagren" aldrig når fram. Ett ytterligare problem är den starka oro som terrorhotet med

radioaktivt material skapar. I många verksamheter är det svårt att få personal till arbetsuppgifter som finns i riskområden och som kan vara en del av de omfattande hoten. Hoten skapar också en stark oro hos allmänheten som till vissa delar evakuerar sig själva från hotade områden. Pendlingen över Öresund är i princip obefintlig vilket också orsakar kompetensbrist i en rad olika verksamheter på båda sidor sundet. All järnvägstrafik har givetvis stoppats i Helsingborg och sedan

tidigare över bron. Trafiken i övriga Skåne intensifieras och fungerar men hotbilden skapar mängder av frågor kring om det är farligt att åka tåg eller inte. Samma frågor finns givetvis i personalgrupperna och mycket arbete läggs på att få fram och leverera information som skapar en så stor trygghet som möjligt för personalen. Hotbilden föranleder också en höjning av beredskapen inom Banverket, inte minst vid skyddsobjekten och kontakterna är täta med exempelvis SÄPO.

Stopp i Danmark

Saneringen efter bomben i Helsingborgs hamn skapar givetvis problem för järnvägstrafiken. Utöver infrastrukturen måste alla fordon som fanns i frihamnen saneras och dessa resurser är



De viktiga öresundsförbindelserna mellan Sverige och Europa stängs för de flesta av de transporter som normalt passerar här. Alla trafikslag får stora problem att hantera behoven av transporter av både gods och människor.

dygnet runt

starkt begränsade.

På den danska sidan skapar situationen också omfattande konsekvenser trots att allt hänt i Sverige. All järnvägstrafik vidare till Sverige är stoppad och det innebär att all trafik via Danmark måste vända och ta andra vägar.

Ökad säkerhet

På Öresundsbron intensifieras arbetet med att reparera bron. Många krafter arbetar för att kunna hitta lösningar till en delvis öppning av förbindelsen. Säkerhetsarbetet har ökat kring bron med tanke på bronns strategiska betydelse. Samarbetet är intensivt mellan både den svenska och danska säkerhetspolisen. Längs de svenska vägarna ökas kontrollen av vägtrafikanläggningar och hotbilden analyseras

löpande i samverkan med andra myndigheter.

Omdirigeras

I och med bomben i Helsingborgs hamn arbetar sjöfarten i regionen med sina krisgrupper inkopplade. Helsingborgsfärjorna omdirigeras för att, där det är möjligt, kunna bistå med trafik mellan andra hamnar.

Bevakning och beredskap är hög i alla hamnar och man utnyttjar all tillgänglig kapacitet från vaktbolag och andra resurser.

Trafikledningen flyttad

Sturup är stängt och det påverkar givetvis flygtrafiken, inte bara på Sturup utan även till Kastrup dit 75 procent normalt trafikleds från Sturup. Trafikledningen flyttas, vilket innebär att det blir stora restriktioner i flygtrafiken över

södra Sverige.

Alla svenska flygplatser har en betydligt ökad bevakning och beredskap. Luftfartsstyrelsen ber regeringskansliet om besked kring vilka flyg som skall prioriteras.

24 timmar

Länstyrelsen har nu kallat in hela sin krisledningsorganisation och arbetar 24 timmar om dygnet med samordning och information. På nationell nivå arbetar KBM med att samordna nationella aktörer och står för kontinuerliga nationella presskonferenser kring utvecklingen.

I regionens kommuner är krisledningsorganisationerna aktiverade och stödcentran upprättas för att kunna bistå allmänheten.

Viktiga brister – och förslag

Vilka brister uppmärksammades under studien -och vilka tänkbara åtgärder kom fram? Deltagarna fann en rad punkter och samsynen var stor.

Mycket viktiga

Otydlig operativ ledning

Brist: ”Vem tar ledartröjan?” var en fråga som många ställde sig då problemen blev gränsöverskridande och stora men ändå inte helt nationella.

Många upplevde att rollfördelningen var otydlig och att myndighetssamordningen inte var tydlig.

Förslag till åtgärd: Tydligare ledningskedjor, klarlägganden av ansvar, regionala samverkansgrupper inom transportsektorn var några lösningsförslag.

Nationell krisplanering

Brist: Många verksamheter identifierade en brist på planering av hur samhället ska fungera i denna typ av situationer. Hur omlokaliseras människor? Vem ansvarar för transporter?

Förslag till åtgärd: Bristen kan åtgärdas genom nationell krisplanering, regionala beredskapsråd och förtydliganden av ansvarsområden.

Länsstyrelsens roll oklar

Brist: Länsstyrelsens samordnande och samverkande roll upplevs som vag och otydlig. En rad deltagare vid seminariet saknade kunskap och en tydlig bild av hur länsstyrelsens roll, ansvar och befogenheter ser ut vid denna typ av händelse.

Förslag till åtgärd: Länsstyrelsens roll i denna typ av händelser behöver kommuniceras tydligt till alla parter.

Mycket viktiga

Samordnad prioritering av transporter

Brist: Här saknades en samordnad prioritering av transporter, baserad på en samhällsnyttovärdering. I scenariot upplevdes att alla aktörer gjorde sina egna prioriteringar, baserade på olika incitament.

Förslag till åtgärd: Transportproblematiken hade kunnat minskas med en samordnad och tydlig prioritering av vilket gods och vilka persontransporter som skall prioriteras och att detta i så fall var länsstyrelsernas ansvar i enighet med närhetsprincipen.

Brist på resurser för nukleära risker

Brist: Identifierings- och saneringsutrustning, liksom personal och expertkompetens, för att kunna hantera nukleära hot och räddningsarbeten, saknades hos i princip alla aktörer.

Förslag till åtgärd: Anskaffning av utrustning och utbildning kring CBRN med ett regionalt perspektiv sågs som en lösning, liksom att rekrytera avtalspersonal för dessa frågor.

Mycket viktiga

Gemensam krisinformation

Brist: En samordnad och gemensam krisinformation hade kunnat förhindra att många aktörer sprider delvis olika bilder av händelser och konsekvenser till allmänheten.

Förslag till åtgärd: En förberedd och samordnad kris- och informationslinje för frågor, som vid fågelinfluensan var ett förslag som kom upp, liksom att skapa en informationscentral som bland annat ser till att alla beslutsfattare i olika verksamheter får en samlad information.

Kriskommunikation via t. ex. Internet kan förberedas och presskonferenser kan samordnas.

Alternativ planläggning saknas

Brist: Det saknas planer för alternativa lösningar för transporter, vad gäller exempelvis transportvägar. Hur ska trafiken ledas om och var kan de besluten tas?

Förslag till åtgärd: Ett förslag var att länsstyrelsen skulle kunna ta ansvar för denna typ av planläggning.

till åtgärder – identifierade

Viktiga

Gemensamma övningar

Brist: Denna typ av händelser borde övas ännu mer praktiskt i samverkan mellan näringsliv och myndigheter.

Förslag till åtgärd: Genomför gemensamma regionala övningar under ledning av Länsstyrelsen.

Samordnad lägesbild

Brist: Många upplevde en brist på fastlagda kommunikationsvägar mellan olika samhällsaktörer vid en sådan här händelse.

Förslag till åtgärd: Sättet att kommunicera hot och risker visade sig skilja stort mellan olika verksamheter. En samordnad lägesbild med gemensamt ”språk” och exempelvis en gränsöverskridande fastställd skala kring hot/beredskap hade underlättat förståelse, planläggning och kommunikation.

Viktiga

Brist på uthållighet

Brist: Vid långvariga påfrestningar bedömdes inte resurserna räcka till för exempelvis bevakning.

Förslag till åtgärd: Möjligheter till internationella samarbeten, civilplikt, nya uppgifter för försvarsmakten och samordnad personalresursplanering borde diskuteras.

Öresundssamordning

Brist: Det finns ingen svensk-dansk gemensam krishantering för regionen.

Förslag till åtgärd: Gemensamma utbildningar och övningar ökar möjligheterna till samordning.

Mindre viktiga

Övriga brister

Avsaknad av säkerhetsberedning. Låg krismedvetenhet i landet.

Järnvägsbroar saknar skydd mot antagonistiska handlingar.

Fakta kring radiaktiv smitta för information till de egna organisationerna.

Internationellt samordnad transportpolitik och internationella direktiv kring redundanta transportsystem.

Klassificering av transporter för att kunna genomföra prioriteringar saknas.

Personlig skyddsutrustning för personal saknas.

Okunskap kring hur människor reagerar i kris.

Dålig redundans i infrastrukturen, bland annat för hamnar. Inte minst på grund av specialiseringen som är ett hinder för flexibilitet.

Undervärdering av kollektivtrafikens samhällsviktiga betydelse.

Oklart vem som beslutar om förbud av transport på järnväg.

Många värdefulla förslag

Öresundsstudien har varit ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med att öka transportsektorns stabilitet.

Samverkansområdet Transporter har uppdraget att verka för att de samhällsviktiga transportbehoven

kan tillgodoses även vid extraordinära händelser. Genom övningar, studier och analyser ökar vi kunskaperna om vilka risker som finns inom transportsystemet. Öresundsstudien har varit en viktig del i detta arbete, på två sätt. Dels är genomförandet i sig självt en möjlighet att skapa kontaktnät, utveckla samverkansformer och öka olika aktörers kunskaper kring

varandra och olika sammanhang. Dels har studien givit många förslag till åtgärder som i framtiden kan bidra till en gemensam bättre förmåga att möta kriser i samhället. Många av förslagen finns redan på agendan. Dessa och andra förslag kommer nu att behandlas vidare och kan ge upphov till ett fortsatt arbete för att minska sårbarheten i transportsektorn.

Hur har seminariet varit?

Mycket innehåll.
Och en positiv upplevelse.
Det var den sammanfattande bilden av den anonyma utvärdering som gjordes direkt vid Öresundsstudien.



Kristin Jacobsson, KBM

- För mig är det viktigast att kunna få bära vilka olika behov och frågor som kommer upp. Det ger en viktig signal om vad vi behöver arbeta vidare med. Jag tror också att alla inblandade tydligare ser sin egen roll i de stora sammanhangen.



Jan Persson, SJ

- Jag tror att mötet mellan människor i olika verksamheter är det viktigaste som sker vid ett sådant här tillfälle. Det skapar relationer som kan stärka samverkan både i vardagen och i kriser.



Så här markerade deltagarna sina upplevelser efter studiens genomförande. Flertalet upplevde att det både varit innehållsrikt och positivt. De fick också möjlighet att kommentera.



Antonia Bergstrand, Skånetrafiken

- Det är väldigt intressant att se hur komplext samhället och transportväsendet är. Ett sådant här seminarium öppnar ögonen och vi är nog många här som ser många intressanta nya samband.

Deltagare vid Öresundsseminariet

Namn	Företag	E-post
Allan Rasmussen	Banedanmark	ara@bane.dk
Anders Alestam	Sjöfartsverket	anders.alestam@sjofartsverket.se
Anders Hamming	Finnlines Nordö Link	anders.hamming@finnlines.com
Anders Svenson	Banverket	anders.svenson@banverket.se
Andreas Lundvall	Luftfartsverket Malmö-Sturup Airport	andreas.lundvall@lfv.se
Antonia Bergstrand	Skånetrafiken	antonia.bergstrand@skanetrafiken.se
Bengt Tufvesson	TNT Northern Europé	bengt.tufvesson@tnt.se
Bengt. Nordlindh	Åkeriföreningen	bengt.nordlindh@akeriforeningen.org
Bengt-Olof Svensson	Banverket	bengt-olof.svensson@banverket.se
Camilla Rydén	Indigo Management	camilla.ryden@indigo.se
Casper Petersen	SAS	
Dan Svensson	Scandlines AB Rederi	dan.svensson@scandlines.se
Heléne Jansson	Luftfartsstyrelsen	helene.jansson@luftfartsstyrelsen.se
Henrik Ollinder	Krisberedskapsmyndigheten	
Håkan Birger	Försvarsmakten	
Håkan Kiendl	SJ AB	hakan.kiendl@sj.se
Håkan Nordlander	Vägverket	hakan.nordlander@vv.se
Håkan Österhed	ROSA AB	h.osterhed@rosa-ab.se
Ingmar Ingstad	Ingstad & Co AB	ingmar@ingstad.se
Jan Flück	ROSA AB	jan.fluck@rosa-ab.se
Jan Persson	SJ AB	jan.person@sj.se
Jan-Olof Löfvenholm	Försvarsmakten	jan-olov.lofvenholm@mil.se
Jan-Peter Stål	Malmö Stad	jan-peter.stal@malmö.se
Jens Ostermann	Danske Statsbaner	jost@dsb.dk
John Olsen	Scandlines AB Rederi	john.olsen@scandlines.se
Johnny Gillström	Banverket	
Jörgen Jonsson	imagine kommunikation	jorgen@imagine.info
Kai Jakobsson	Försvarsmakten	kai.jakobsson@mil.se
Katrin Winslöow	Helsingborgs Brandförsvär	katrin.winsloow@helsingborg.se
Kjell Lindahl	Vägverket Region Skåne	kjell.lindahl@vv.se
Klas Håkanson	SAS Sverige	klas.haakanson@sas.se
Kristin Jacobsson	Krisberedskapsmyndigheten	kristin.jacobsson@krisberedskapsmyndigheten.se
Lars Dahlin	TNT Express	lars.dahlin@tnt.se
Lars Henrik Fosto	Luftfartsstyrelsen	
Lars Persson	Helsingborgs Brandförsvär	lars.lp.persson@helsingborg.se
Lars Stenegard	Banverket Trafik	lars.stenegard@banverket.se
Lars Söfgren	Luftfartsverket	lars.sofgren@lfv.se
Lars-Göran Hanson	TT-Line Rederi	lg.hansson@ttline.se
Lennart Lindgren	Ystad HamnLogistik AB	lennart.lindgren@ystad.se
Lennart Roos	Vägverket VMN	lennars.roos@vv.se
Lise Lott Jansson	Krisberedskapsmyndigheten	
Mats Lindell	Luftfartsverket Malmö-Sturup Airport	mats.lindell@lfv.se
Mats Rosander	Helsingborg Hamn	mats.rosander@port.helsingborg.se
Mats Åkesson	Coop Sverige AB	mats.akesson@coop.se
Mikael Isaksson	Luftfartsstyrelsen	mikael.isaksson@luftfartsstyrelsen.se
Monica Mårtensson	Vägverket Region Skåne	monica.martensson@vv.se
Niklas Oscarsson	Sjöfartsverket	niklas.oscarsson@sjofartsverket.se
Per Johansson	Malmö Aviation	per.johansson@malmoaviation.se
Per Nilsson	Krisberedskapsmyndigheten	per.nilsson@krisberedskapsmyndigheten.se
Per-Erik Westman	Vägverket Hkp	per-erik.westman@vv.se
Peter Jönsson	Svenska Statoil AB	spej@statoil.com
Peter Lindeberg	Banverket	peter.lindeberg@banverket.se
Richard Heinegard	Skånetrafiken	richard.heinegard@skanetrafiken.se
Richard Andersson	Banverket Trafik	rickard.andersson@banverket.se
Robert Finck	Statens strålskyddsinstitut	
Rolf Jeppsson	Vägverket Region Skåne	r.jeppsson@vv.se
Ronny Andersson	Länsstyrelsen i Skåne län	ronny.andersson@m.lst.se
Sofia Persson	imagine kommunikation	sofia@imagine.info
Stefan Nilsson	United Parcel Service Sweden AB	stefan.nilsson@europe.ups.com
Stefan Rindestig	Skånetrafiken	stefan.rindestig@skanetrafiken.se
Sten Wickberg	Vägverket	sten.wickberg@vv.se
Susanne Degerstedt	Sjöfartsverket	susanne.degerstedt@sjofartsverket.se
Susanne Svensson	Vägverket Region Väst	susanne.svensson@vv.se
Sören Andersen	CMP Hamn	soren.andersen@cmport.com
Thomas Andersson	Vägverket Hk	thomas.andersson@vv.se
Thomas Hallberg	E.ON Elnät Sverige AB	thomas.hallberg@eon.se
Tomas Andersson	Vägverket Region Väst	tomas.andersson@vv.se
Tomas Rantatalo	Fire Safety Nordic AB	tomas.rantatalo@rosa-ab.se
Ulla Vesterskov Eilersen	Öresundsbro Konsortiet	uve@oeresundsbron.com
Åke Ekström	Banverket	ake.ekstrom@banverket.se

Öresundstudien 2006

Öresundsstudien är en risk- och sårbarhetsanalys kring transportsektorns situation vid terrorhandlingar i Öresundsregionen.

Öresundsstudien genomfördes av Banverket, i samarbete med Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket, Energimyndigheten samt KBM och Länsstyrelsen i Skåne län, inom ramen för Samverkansområdet transporter.

Denna rapport finns också tillgänglig via Internet, www.banverket.se