

Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

Version 1.0

Fastställd av regionala utvecklingsnämnden 2020-02-25, § xx

Ändringsförteckning

Version	Datum	Ändring	Beslutat av
1.0	2020-01-20	Nyutgåva	Regionala utvecklingsnämnden 2020-02-25, § xx

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Regionens övergripande plan för krisberedskap	4
1.2	Krisberedskapsplan för kollektivtrafiken	4
1.3	Definitioner och begrepp	5
2	Säkerhets- och beredskapsarbete i kollektivtrafiken	6
2.1	Hot och risker	6
2.2	Kontinuitetsplanering	7
2.3	Riskhantering	7
3	Krishantering i kollektivtrafiken	8
3.1	Prioritering	8
3.2	Organisation och roller	8
3.3	Kommunikation	10
3.4	Åtgärder vid olika krislägen	11
4	Uppföljning och utvärdering	11

Krisberedskapsplan för Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län

1 Inledning

I den nationella säkerhetsstrategin (2017) anges att hot och risker som gäller transporter och dess infrastruktur kan orsaka störningar och bortfall som påverkar resenärer, näringsliv och allmänhet. Om kritisk infrastruktur och tillhörande informations- och kommunikationssystem skadas kan detta få allvarliga konsekvenser för hela samhällets funktionalitet. En av de samhällssektorer som Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) anser innehåller viktiga samhällsfunktioner är transportsektorn där kollektivtrafiken ingår.

1.1 Regionens övergripande plan för krisberedskap

Region Jämtlands Härjedalens regionala kris- och katastrofmedicinska beredskapsplan¹ utgör en grund för regionens krisberedskap. Den regionala planen är ett övergripande ramverk för regionen och grundas på författningskrav för hanteringen av särskilda händelser och extraordinära händelser.

Krisberedskap inom kollektivtrafiken handlar om att ha en god beredskap och krishanteringsförmåga så att verksamheten fungerar oavsett yttre omständigheter. Kollektivtrafiken ingår i samhällets krisorganisation och kan exempelvis användas vid utrymning. Planen anger att regionen ska vara en garant för att kollektivtrafiken fungerar oavsett yttre omständigheter samt skydda, förhindra och förebygga skador på egendom och verksamhet. För kollektivtrafik ska hänsyn även tas till Lagstiftning om skydd mot olyckor, Trafiksäkerhetslagstiftning och Säkerhetsskyddslagstiftning.

Beredskapsplanen är regional och ska efterlevas av regionala utvecklingsnämnden och samtliga som arbetar på uppdrag av regionen. Den här riktlinjen revideras vid behov dock minst en gång per mandatperiod. Förvaltningschef och VD i bolag som ägs av regionen ansvarar för att de krav som ställs i föreliggande plan följs. Det operativa säkerhetsansvaret följer linjeansvaret.

1.2 Krisberedskapsplan för kollektivtrafiken

Denna plan syftar till att kollektivtrafiken ska ha en god beredskap i händelse av samhällsstörningar, särskilda händelser eller extraordinära händelser (se kap 1.3 för definitioner). Det handlar om händelser där det krävs förstärkning i form av en regional krisledning. Driftstörningar som kan ses som en del av den vardagliga verksamheten hanteras i den vanliga organisationen.

¹ Regional kris- och katastrofmedicinsk beredskapsplan, 2019-12-10 (Dnr: RS/159/2019)

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

Syftet med denna plan är:

- Att upprätthålla och säkerställa funktions- och driftssäkerhet vid samhällsstörningar
- Att kunna aktivera, mobilisera och omfördela resurser
- Att kunna sprida information till drabbade, anhöriga, allmänhet, internt inom verksamheten, till samverkande myndigheter/organisationer och media

1.3 Definitioner och begrepp

Samhällsviktig verksamhet – MSB menar att en verksamhet är samhällsviktig om ett av nedanstående villkor uppfylls. En verksamhet anses som samhällsviktig:

- om ett bortfall av, eller svår störning i verksamheten som ensamt eller tillsammans med motsvarande verksamheter på kort tid kan leda till en allvarlig kris i samhället.
- eller om verksamheten är nödvändig eller mycket väsentlig för att en redan inträffad kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt.

MSB ger kollektivtrafik som ett exempel på en viktig samhällsfunktion², som en del av samhällssektorn *Transporter*.

I regionens risk- och sårbarhetsanalys har sjukresor och skolskjutsar identifierats samhällsviktig verksamhet.

Även Beställningscentralen är att betrakta som samhällsviktig verksamhet.

Det behövs ett fortsatt arbete inom länet för att identifiera vilka delar av kollektivtrafiken som är att betrakta som samhällsviktig verksamhet, då det är den verksamheten som i första hand ska beredskapsplaneras.

Särskild händelse – en befarad eller inträffad händelse som är så omfattande eller allvarlig att resurserna måste organiseras och ledas av en särskild regional krisledning för att lösa uppgiften. T.ex. transportolyckor, explosioner, bränder, utbrott av allvarlig smitta, spridning av farliga ämnen, infrastrukturstörning och väpnat angrepp samt psykosocial påverkan på samhället som en följd av traumatiska händelser.

Extraordinär händelse – en händelse som innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för en allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser. En extraordinär händelse hotar grundläggande funktioner och värden som exempelvis elförsörjning, vår hälsa eller vår frihet. Det kan handla om att väldigt många människor drabbas och det får konsekvenser för samhällets funktioner.

² MSB, Vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

2 Säkerhets- och beredskapsarbete i kollektivtrafiken

2.1 Hot och risker

Region Jämtland Härjedalen har i sin risk- och sårbarhetsanalys analyserat potentiella risker på länsnivå. Följande bild används för att beskriva och åskådliggöra de säkerhetsområden som ligger till grund för riskinventeringar.



Figur 1 Säkerhetsområden (Källa: Regional kris- och katastrofmedicinsk beredskapsplan, 2019-12-10, Dnr: RS/159/2019)

En stor del av dessa risker kan också påverka länets kollektivtrafik i olika grad. Kollektivtrafiken kan påverkas indirekt och direkt av exempelvis olyckor, skogsbränder, bränder i fastigheter, terrorattentat, extremväder, strömavbrott, översvämningar och stora folksamlingar. Kollektivtrafiken är också beroende av att kritiska försörjningssystem såsom el-, datakommunikation och drivmedelsförsörjning fungerar.

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

2.2 Kontinuitetsplanering

Kontinuitetsplanering/-hantering handlar om att utarbeta reservrutiner av olika slag inom olika områden. En god kontinuitetsplanering innebär att man hjälpligt kan hantera en oplanerad störning och därmed bedriva samhällsviktig verksamhet. Rutinerna ska sedan tillämpas när ordinarie arbetssätt inte fungerar på grund av någon händelse, till exempel att telefoni eller ett viktigt IT-system ligger nere.

2.3 Riskhantering

Risikanalys är ett verktyg för att identifiera risker som kan påverka verksamheten negativt. Utifrån risikanalysen kan sedan lämpliga åtgärder identifieras. Regionens enhet för Krisberedskap, säkerhet och miljö kan vara rådgivande i det grundläggande arbetet med risikanalys och kontinuitetsplanering.³

Avvikelsehantering är också en av grunderna för arbetet med riskhantering. En avvikelse är en händelse som avviker från fastställda rutiner och riktlinjer där ställda kvalitetskrav inte uppfylls. För att upprätthålla ett kontinuerligt kvalitetsarbete är avvikelsehantering ett viktigt medel. Det är också en av grunderna för arbetet med riskhantering. Aktörer inom kollektivtrafik ska ha ett fungerande system och rutiner för avvikelsehantering.

³ Se även *Instruktion för risikanalys*, Region Jämtland Härjedalen, 2016-09-26

3 Krishantering i kollektivtrafiken

3.1 Prioritering

Vid kris ska trafiken upprätthållas i så hög utsträckning som möjligt.

Vid normala driftstörningar utgår prioriteringen från att så få resenärer som möjligt ska påverkas negativt av händelsen. Samtidigt görs en avvägning mot konsekvenserna i det specifika fallet, för att inte resenärer ska drabbas orimligt hårt om det till exempel saknas alternativa resmöjligheter. Den faktiska lösningen görs utifrån lokala förutsättningar som depåer och tillgång till fordon. Detta synsätt är även vägledande i en krissituation.

Som stöd för prioritering finns även det regionala trafikförsörjningsprogrammet som anger regionens mål för kollektivtrafiken.

3.2 Organisation och roller

Samverkan

En särskild händelse berör oftast inte enbart Regionens verksamhet utan även andra aktörer med andra uppgifter. Berör händelsen flera aktörer kan Länsstyrelsen, som har geografiskt områdesansvar, på begäran eller på eget initiativ samordna samverkan mellan berörda aktörer genom att t ex kalla till samverkanskonferens. Syftet med samverkan är att skapa samordning och inriktning.

Tjänsteman i beredskap

Tjänsteman i beredskap (TIB) larmas vid särskilda händelser eller händelser som kan få allvarligt utfall. Efter att TIB värderat situationen kan beslut tas om att det är en särskild händelse som inte kan hanteras av linjeorganisationen och att särskild sjukvårdsledning (som är likställd med Regional krisledning och omfattar därmed inte endast Hälso- och sjukvården) kallas in.

Regional krisledning

Regional krisledning leds av sjukvårdsledaren (chef) och medicinskt ansvarig. De har till sin hjälp en stab med olika funktioner vilken leds av en stabschef. Krisledningen kan kalla in specialister vid behov.

Vid en särskild eller extraordinär händelse som berör kollektivtrafiken ska minst en representant från kollektivtrafiken ingå i regional krisledning.

Krisledningsnämnd

Vid långvariga och omfattande samhällsstörningar som stora snömängder, storm, översvämningar eller pandemi kan beslut om extraordinär händelse tas av krisledningsnämndens ordförande i regionen och Krisledningsnämnd aktiveras. Nämnden tar beslut om ändringar och anpassningar av regionens verksamhet i den utsträckning som är nödvändig med hänsyn till den extraordinära händelsens art och omfattning.

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

Krisledningsnämnden ska vid extraordinär händelse samverka med berörda nämnder.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inom Region Jämtland Härjedalen har det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna (sambäddningsfinansierade) kollektivtrafiken i länet och dess framtida utveckling.

Enligt ansvarsprincipen har RKM ansvar vid en särskild händelse. Regionen har ett verksamhetsansvar även om verksamheten är upphandlad av entreprenörer. På verkställande nivå ska leverantören säkerställa att det finns rutiner för krisledning. Trafikoperatörerna har ett ansvar vid krislägen.

Regionen är ägare till Länstrafiken i Jämtlands läns län AB och delägare i Norrtåg AB. Länstrafiken och Norrtåg handlar upp operatörer som utför trafiken. Därutöver finns kollektivtrafik som drivs på kommersiell basis.

Länstrafiken⁴

I Länstrafikens AB:s trafikupphandling Regionbuss 2019 anges: "Anbudsgivare utgör en del av regionens kris- och katastrofberedskap och ingår vid inträffad allvarlig och/eller extraordinär händelse som en resurs för Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Jämtlands län. I uppdraget ingår att Anbudsgivare medverkar i planering (lokal och regional) inför allvarlig och eller extraordinär händelse samt vid utbildningar och övningar som anordnas av Region Jämtland Härjedalen och/eller Länsstyrelsen i Jämtlands län."

Beställningscentralen är en samhällsviktig verksamhet. BC kommunicerar via telefoni och IT och är tillgänglig under hela dygnet årets alla dagar (24/7).

Vid extraordinär händelse som berör kollektivtrafiken i Jämtlands län bör angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter informeras. Jämtland gränsar mot Västerbotten, Västernorrland, Dalarna och Tröndelagens fylkeskommune (AtB AS) och frågan om eventuellt stöd undersöks.

Kontaktuppgifter till ansvarig för Länstrafiken finns hos Regionens tjänsteman i beredskap (TiB).

Norrtåg AB

Norrtåg AB har en samordnande roll ett övergripande ansvar för att se till att operatören har en beredskapsplan och organisation. Norrtåg ska även informera allmänheten, kommuner och andra myndigheter om situationen. Norrtåg AB ska alltid verka för att det finns en god krisberedskap vid stor olycka, katastrof samt vid extraordinära händelser. En förutsättning för detta är en god planläggning, utbildning och övning.⁵

När någon större händelse/olycka inträffar i Norrtågstrafiken är det primärt Räddningsverket som har ansvaret att hantera en eventuell räddningsinsats. Sekundärt är det operatören, som

⁴ Från och med 1 juli 2020 kommer Länstrafiken i Jämtlands län AB:s verksamhet att organiseras inom Region Jämtland Härjedalens förvaltningsorganisation.

⁵ Norrtåg AB – Beredskapsplan 2019-11-18

Infrastruktur och kommunikationer
Erik Sjaunja

Norrtåg AB har upphandlat, som har ansvar för fordon och passagerare samt Trafikverket som har ansvaret för infrastrukturen. Det är dessa organisationer som ska ha fungerande organisationer och som har de operativa ansvaret vid olyckor och extraordinära händelser.

Norrtåg AB definierar två olika beredskapslägen:

Stor olycka – Beredskapsläget definieras av en olycka eller situation som medför eller utgör en risk för allvarlig olycka med befarade personskador

Extraordinär händelse – Beredskapsläget definieras av att en händelse kraftigt avviker från det normala och medför eller utgör en risk för allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner samt kräver skyndsamma insatser

Norrtåg AB ska kunna genomföra en beredskapshöjning med kort varsel. Organisationen går då in i ett stabsläge så snart det föreligger en misstanke eller ett hot om att det kommer att råda ett beredskapsläge. Stabsläge innebär att Norrtåg AB:s ledning samlas och skapar samband till de primära aktörerna Räddningstjänst, operatör och Trafikverket.

Om en större kris inträffar kommer Norrtåg AB:s webbplats att användas för att informera allmänheten. Detta sker som ett komplement till annan information. Norrtåg AB:s webbplats hänvisar också till de myndigheter som har mer information att förmedla inom sina respektive ansvarsområden.

3.3 Kommunikation

En allvarlig händelse inom kollektivtrafiken berör direkt eller indirekt många medborgare. Vikten av snabb och korrekt information är därför väsentlig. Information som ska förmedlas så snart det går är:

- Vad har hänt
- Var har händelsen inträffat
- Händelsens omfattning
- Händelsens konsekvenser
- Vidtagna åtgärder och planerade åtgärder
- Kontaktpersoner i organisationen
- Var och när ny information ges

För kommunikationsinsatser ansvarar primärt ansvarig för Länstrafiken och Norrtåg AB. Vid särskild eller extraordinär händelse stödjer den regionala krisledningen kommunikationsarbetet.

Sociala medier kan användas för spridning av krisinformation och dialoger med medborgarna. De kan även användas för monitorering för att få en snabb lägesuppfattning. Kriskommunikationen (snabb, korrekt och enkelriktad information som kan spridas) behöver ske med snäva tidsramar så att myndighetens förtroende kan upprätthållas vid en krissituation. Beredskap ska finnas för att informera på andra språk och vid behov ge information till barn. Huvudsakliga kanaler för information är; krisinformation.se, Regionjh.se, extern och intern kommunikationskanal, LTR.se, Norrtag.se, sociala medier och mobilapplikationer.

Infrastruktur och kommunikationer
 Erik Sjaunja

3.4 Åtgärder vid olika krislägen

Tabellen nedan sammanfattar hur krisledningen ser ut i olika lägen, och vilka åtgärder och kommunikationsinsatser som kan behövas.

Definition av krisläge	Åtgärd	Kommunikation
Driftsstörning Funktion som drabbas av någon form av driftsstörning som kräver en insats	Inget behov av regional krisledning. Hanteras enligt fastställd ledningsorganisation	Utforma information anpassad för hemsida, applikation samt informationstavlor
Särskild händelse TiB beslutar om särskild händelse föreligger Exempelvis: <ul style="list-style-type: none"> - Händelser i trafiken där resenär eller resenärer skadats - Kraftiga störningar av viktiga samhällsfunktioner - Allvarliga händelser som riskerar eller kan utvecklas till en mycket allvarlig händelse och som därför kräver extra beredskap 	TiB beslutar om regional krisledning och dess beredskapsgrad, samt vilka som ska kallas Samverkan med övriga aktörer i länet Inhämta information om händelsen Bedöm händelsens utveckling, planera för uthållighet i ledningsarbetet	Samordna information mellan Regionen, berörd/berörda kommuner, trafikbolag och övriga aktörer. Utforma information anpassad för hemsida, applikation samt informationstavlor Analysera om behov av kontakt med anhöriga. Uppdatera kontaktuppgifter på anställda
Extraordinär händelse EOH Krisledningsnämnden beslutar om EOH föreligger Exempelvis: <ul style="list-style-type: none"> - Mycket kraftig störning av viktiga samhällsfunktioner 	Krisledningsnämnden sammankallas Samverkan och samarbete med nämnder samt övriga aktörer i länet. Bedöm händelsens utveckling, planera för uthållighet i ledningsarbetet	Samordna informationen med övriga aktörers krisledningsinformation Utforma informationen anpassad för hemsida, applikation och informationstavlor

4 Uppföljning och utvärdering

Den verksamhet som har haft en kris ska utvärderas i efterhand för att ta tillvara erfarenheter från genomförda insatser. Utvärdering sker inom respektive organisation som sammanställer skriftlig rapport. Resultatet ska rapporteras till RKM.