

Utfärdad: 13.3.2026
Träder i kraft: 16.3.2026
Giltighetstid: Tills vidare

Lagstiftning som anvisningen grundar sig på:
Spårtrafiklagen (1302/2018)
Lagen om transportservice (320/2017)

Ändringsuppgifter:
Ersätter den tidigare motsvarande anvisningen från 17.12.2020 (TRAFI-
COM/476242/03.04.02.01/2020)

Anvisning för utarbetande av beredskapsplan för spårtrafik

Innehåll

1	Anvisningens innehåll	2
2	Inledning till beredskap inom spårtrafiken	3
3	Utarbetande och upprätthållande av beredskapsplanen	4
4	Fastställande av aktörens kritiska funktioner och tjänster	5
4.1	Beskrivning av kritiska funktioner och tjänster	5
4.2	Beredskapens målnivåer	6
5	Riskhantering	8
5.1	Hantering av risker som äventyrar driftsäkerheten.....	8
5.2	Riskhanteringsförfaranden	10
6	Resurshantering och övningar	12
6.1	Person- och materialresurser.....	12
6.2	Kompetens och utbildning.....	13
6.3	Beredskapsövningar.....	13
7	Kritiska partner, tjänsteleverantörer och underleverantörer	14
7.1	Identifiering av kritiska partner	14
7.2	Ansvar för genomförandet av beredskapen	15
7.3	Beredskapsskyldigheter och avtal	16
7.4	Säkerställande av samarbete	16
8	Beredskapsplanens övriga innehåll	17
8.1	Myndighetssamarbete och kommunikation	17
8.2	Åtgärder för att effektivisera beredskapen	18
8.3	Skyddsutrymmen och skyddsutrustning samt återhämtningsplan.....	19
8.4	Anmälningsskyldigheter.....	19
9	Bedömning av egen verksamhet	20
9.1	Bedömning av den egna beredskapen	20
9.2	Verksamhetens utveckling	21

10	Specialföreskrifter för spårtrafiken	21
10.1	Tillräckligheten av kritiskt material.....	21
10.2	Beredskapens målnivåer (tillämpning av bilaga 1 till föreskriften)	22
10.3	Säkerställande av järnvägstrafiken	22
10.4	Beredskapsövningar.....	23
10.5	Krav på bannätsförvaltare.....	23
10.6	Krav på bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen.....	24
10.7	Krav på den som tillhandahåller trafikledningstjänster	24
10.8	Gemensamma krav på förvaltaren av statens bannät och den som tillhandahåller dess trafikledningstjänster	24
10.9	Gemensamma krav på förvaltare av statens bannät och dem som tillhandahåller dess trafikledningstjänster (bannätets användbarhet och säkerställande av kompetensen)..	25
10.10	Krav inom spårbunden stadstrafik.....	25
10.11	Krav på järnvägsoperatörer.....	26
11	Beredskapsplanens konfidentialitet.....	26
12	Krav på beredskap inom spårtrafiken (bilaga 1 till föreskriften)	27
12.1	Trafiksituation 1 (Grön)	27
12.2	Trafiksituation 2 (Gul)	28
12.3	Trafiksituation 3 (Röd)	29
13	Bilagor till beredskapsplanen	31
14	Mer information och informationskällor.....	31
Bilagor	31
Bilaga 1	Nyckelord som stöd för identifiering av risker	33

1 Anvisningens innehåll

I den här anvisningen går vi igenom de krav som ingår i Traficoms föreskrift om ordnande av beredskapsplanering i transportsystemet (TRAFICOM/240833/03.04.04.00/2025, nedan föreskriften om beredskapsplan) med avseende på spårtrafiken.

Anvisningen går individuellt igenom punkterna i föreskriften (fr.o.m. punkt 4) och beskriver det som ska beaktas i varje punkt i beredskapsplanen.

Anvisningens exempel är riktgivande. Som exempel för spårvägstrafiken används följande två fall:

Exempel A är en järnvägsoperatör som transporterar trävaror genom Finland.

Exempel B är en förvaltare av ett privat bannät, vars spår har kopplingar både till ett annat privat bannät och till statens bannät och i vars

nät det ibland transporteras material som är betydande för beredskapen.

I anvisningen används definitionerna i föreskriften om beredskapsplan. I de förklarande delarna av anvisningen används i regel termen störningssituation, men i vid bemärkelse omfattar störningssituationer både störningssituationer under normala förhållanden och undantagsförhållanden.

2 Inledning till beredskap inom spårtrafiken

Grunderna för järnvägsaktörernas beredskap kommer från lagstiftningen (bl.a. spårtrafiklagen (1302/2018), lagen om transportservice (320/2017) och beredskapslagen (1552/2011) och lagen om skydd av samhällets kritiska infrastruktur och om stärkande av samhällets motståndskraft (310/2025)) samt annan samhällelig styrning. Järnvägarnas beredskap är också till många delar reglerad på EU-nivå. Till exempel enligt kommissionens förordningar (EU) 2018/762, (EU) 1169/2010 och (EU) 1158/2010 ska järnvägsaktörerna ha förfaranden för hantering av nödsituationer. Utöver att garantera samhällets funktion och säkerhet är beredskap också viktigt för att upprätthålla aktörernas egen kontinuitetshandling och tillräcklig funktions- och anpassningsförmåga i olika störningssituationer.

Beredskapen styrs också genom statsrådets strategier och principbeslut. Säkerhetsstrategin för samhället, som gavs som principbeslut av statsrådet år 2025, beskriver verksamhetsmodellen för den övergripande säkerheten, som sörjer för funktioner som är vitala för samhället som ett samarbete mellan myndigheter, näringslivet, organisationer och medborgare. Läs mer här: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/cdb2a074-64d3-4cfc-86d5-e2a882570502/content>.

Enligt föreskriften om beredskapsplan avses med beredskap sådan verksamhet genom vilken man säkerställer att uppgifterna kan skötas så störningsfritt som möjligt samt säkerställer de åtgärder som behövs vid störningar. Beredskapsåtgärderna är då bland annat beredskaps- och återhämtningsplanen samt personalutbildning och övningar. Med materiell beredskap avses beredskap för att trygga tillgången till de material och den utrustning som behövs i verksamheten.

Beredskapsplanering är planering av beredskapen som sker i normala förhållanden som behövs för att trygga organisationens verksamhet och hantera dess kontinuitet, höja verksamhetsberedskapen samt minimera olika säkerhetshot i alla säkerhetssituationer. Beredskap hänför sig däremot till verksamhet vars mål är att minska eller minimera hot och risker som äventyrar uppnåendet av aktörens uppgift eller mål. Beredskapen hjälper också till att återhämta sig snabbare från olika störningssituationer. Den är således en del av aktörens företagssäkerhet, säkerhetsledning och riskhantering.

Vid störningar under normala förhållanden ska de behöriga myndigheterna och aktörerna inom branschen vidta åtgärder för att klara av situationen. Ledningsansvaret tillkommer den myndighet eller organisation vars bransch det är fråga om. Det centrala i hanteringen av störningar är att effektivisera samarbetet, trygga ledningsförutsättningarna och trygga informationsgången.

Bestämmelser om undantagsförhållanden och ibruktagandet av dem finns i beredskapslagen. Eftersom undantagsförhållanden är olika kräver de ofta också olika beredskapsåtgärder. Till exempel kan en ekonomisk kris påverka tillgången till reservdelar i stor utsträckning, men inte nödvändigtvis den egentliga operativa verksamheten. Konsekvenserna av ett väpnat angrepp är olika.

Beredskap förutsätter samarbete i alla störningssituationer. Aktörerna kan komma överens om gemensamma beredskapsutbildningar, -övningar eller materiellt stöd. Samarbetet bör vara regelbundet och beaktas även när underleverantörsavtal ingås. I vissa situationer kommer kravet på samarbete från regleringen: artikel 54 i järnvägsmarknadsdirektivet (2012/34/EU) ger banätsförvaltare möjlighet att kräva att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som enligt förvaltarens bedömning är mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.

Förberedelserna leds och övervakas av statsrådet samt av varje ministerium inom sitt ansvarsområde. Varje ministerium samordnar beredskapen inom sitt förvaltningsområde. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för spårtrafikaktörernas beredskap för störningssituationer. Övervakningen kan ske som en separat inspektion eller i samband med en auditering av aktörens säkerhetsledningssystem. I bedömningen av beredskapsåtgärderna bedömer man aktörens betydelse för samhällets funktioner och försörjningsberedskap.

Järnvägsaktörer ska genomföra egenkontroll enligt Europeiska kommissionens förordning (EU) 1078/2012. Enligt förordningen kan egenkontrollen även omfatta beredskapen. Genom egenkontrollen påvisar aktören sitt engagemang för beredskap och kan bedöma beredskapsnivån i förhållande till de krav som uppgifterna och verksamheten ställer i olika säkerhetssituationer. Egenkontrollen kan förverkligas exempelvis i form av interna auditeringar.

3 Utarbetande och upprätthållande av beredskapsplanen

I föreskriftens punkter 3.1–3.5 behandlas de grundläggande utgångspunkterna för utarbetandet och upprätthållandet av beredskapsplanen.

När en beredskapsplan som är beaktansvärd med tanke på punkt 3 i föreskriften utarbetas är det viktigt att identifiera omfattningen av den aktörsgroup som föreskriften omfattar samt betydelsen av den egna verksamhetens kvalitet och omfattning för ändamålsenlig beredskapsplanering och beredskap. Ur

aktörens synvinkel kan det i praktiken vara ändamålsenligt att också identifiera planerings- och beredskapsskyldigheter som följer av annan lagstiftning samt att beakta dessa i beredskapsplanens innehåll. Till exempel kan kvaliteten på och omfattningen av verksamheten av en aktör som definierats som kritisk aktör med stöd av lagen om skydd för samhällets kritiska infrastruktur och om stärkande av samhällets motståndskraft (310/2025) förutsätta att även sådana särskilda synpunkter och risker beaktas som inte nödvändigtvis berör alla andra aktörer.

Beredskapsplanen kan enligt punkt 3 i föreskriften vara ett eget självständigt dokument eller inkluderas i aktörens övriga dokument, till exempel säkerhetsledningssystemet. Om en aktör till exempel beslutar att inkludera sin beredskapsplan i sitt säkerhetsledningssystem ska den sammanställa ett separat dokument, där det framgår vilka punkter i ledningssystemet som motsvarar de olika kraven i föreskriften om beredskapsplan.

4 Fastställande av aktörens kritiska funktioner och tjänster

4.1 Beskrivning av kritiska funktioner och tjänster

Föreskriften om beredskapsplan punkt 4.1.

Aktören ska i beredskapsplanen identifiera och beskriva de kritiska funktioner och tjänster i trafiksystemet som är nödvändiga för att trygga kontinuiteten i dess egen verksamhet under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

I aktörens beredskapsplanering framhävs de funktioner och tjänster som är kritiska med tanke på trafiksystemets funktion och användbarhet, och vars användbarhet aktören är beroende av. Det är mycket viktigt att definiera dessa funktioner och tjänster, eftersom beredskapsåtgärderna i första hand borde gälla aktörens kritiska funktioner och tjänster. Genom beredskapsplanering säkerställs att kritiska funktioner och tjänster är tillgängliga i olika störningssituationer.

Aktören ska i sin beredskapsplanering till exempel identifiera förändringar i sin verksamhetsmiljö och se till att beskrivningen enligt punkt 4.1 är aktuell.

Kritiska funktioner är aktörens kärnfunktioner på vilka aktören har byggt upp sin verksamhetsidé. Kritiska tjänster däremot är sådana tjänster som aktören nödvändigtvis behöver för att upprätthålla sina kritiska funktioner. Om kritiska funktioner och/eller tjänster sviker kan det medföra betydande olägenheter för verksamheten, och i värsta fall leda till att verksamheten avbryts.

Exempel A: De kritiska funktionerna är transporten av trävaror som helhet. Kritiska tjänster är exempelvis lastnings- och lossningstjänster, tillgång till bannätet samt tanknings- och underhållstjänster för den materiel som behövs.

Exempel B: Kritiska funktioner är upprätthållande av bannätet för trafikering. Kritiska tjänster är exempelvis tjänster som anknyter till underhållet av bannätet, som bannätsförvaltaren eventuellt behöver extern hjälp med.

Kontinuiteten i de kritiska funktionerna och tjänsterna kan äventyras vid olika störningar under normala förhållanden som kan vara specifika för eller oberoende av aktören.

Utöver störningar under normala situationer ska aktören även säkerställa sina funktioner och tjänster under undantagsförhållanden enligt beredskapslagen (1552/2011). Utöver kraven på den affärsverksamhet som aktören utövar kan samhället ställa sådana krav på aktören som ska beaktas i beredskapsplaneringen.

Exempel A: Undantagsförhållanden kan påverka vilka ruttalternativ som är tillgängliga eller exempelvis tillgången till förare eller kapacitet. Man ska överväga hur man kan fortsätta verksamheten om de normala förhållandena förändras. I undantagsförhållanden kan de egna personalresurserna samt underleverantörernas eller tjänsteleverantörernas personalresurser försvagas betydligt.

Exempel B: Undantagsförhållanden kan antingen minska/förhindra användningen av bannätet eller öka den betydligt, om bannätet är kopplat till transporter av försörjningsberedskapskritiskt material. Om användningen ökar betydligt ska man överväga hur det påverkar bannätets hållbarhet och kraven på underhåll, samt om man exempelvis kan intensifiera samarbetet med den som sköter underhållet.

4.2 Beredskapens målnivåer

Föreskriften om beredskapsplan punkt 4.2.

Aktören ska fastställa beredskapens målnivåer för sina kritiska funktioner och tjänster även i störningssituationer av olika grader och under undantagsförhållanden. Aktören ska i sin beredskapsplan beskriva följande som motsvarar de olika målnivåerna:

- De funktioner och tjänster som ska tryggas
- Hur funktionerna och tjänsterna tryggas
- Eventuella krav som kommer utifrån

Med målnivån för kritiska funktioner och tjänster avses sådana på förhand fastställa nivåer av funktionsförmåga med vilka aktören kan upprätthålla sina funktioner och tjänster i fall av olika störningar. När aktören ställer upp målnivåer för sina kritiska funktioner och tjänster ska aktören granska hur långt de tillgängliga resurserna räcker. Här bör man även beakta eventuella krav och avtalsförpliktelser som gäller affärsverksamheten samt aktörens möjligheter att använda andra transportformer i allvarliga och långvariga störningssituationer.

Majoriteten av aktörerna inom spårtrafiken tillämpar i olika trafiksituationer de målnivåer för beredskapen som beskrivs i bilaga 1 till föreskriften. De gemensamma beskrivningarna enligt bilaga 1 ger aktörernas beredskapsarbete en gemensam ram, främjar samordningen av beredskapsplanerna samt underlättar konsekvensbedömningen för olika störningssituationer. Bestämmelser om hur bilaga 1 lämpar sig för olika aktörer inom spårtrafiken finns i kapitel 9 "Specialföreskrifter för spårtrafiken". I praktiken tillämpas bilaga 1 på alla aktörer inom spårtrafiken som omfattas av föreskriftens tillämpningsområde, med undantag av förvaltare av privata spåranslagningar vars verksamhet enligt definitionen i föreskriften inte anses vara kritisk för försörjningsberedskapen. Aktörerna inom spårbunden stadstrafik ska följa bilaga 1 endast i tillämpliga delar.

Exempel A: Järnvägsoperatören ska definiera de servicenivåer som motsvarar trafiksituationerna i bilaga 1 till föreskriften som ska säkerställas för att den ännu i enlighet med kraven ska kunna ansvara för underhållet av godsvagnarna i enlighet med givna bestämmelser. På motsvarande sätt ska man överväga exempelvis hur många förare som behövs för att trafiken ska kunna förverkligas i enlighet med bestämmelser och avtal. Järnvägsoperatören ska samarbeta med sina avtalspartner och säkerställa att båda har samma uppfattning om transportvolymerna i undantagsförhållanden.

Exempel B: Bannätsförvaltaren ska definiera de förfaranden enligt bilaga 1 till föreskriften enligt vilka den kan säkerställa sin verksamhet exempelvis vid ett långvarigt strömavbrott eller om den egna spåranslagningen skadas. Dessutom ska bannätsförvaltaren definiera de förfaranden med vilka den vid behov kan trygga åtminstone de försörjningsberedskapskritiska transporterna på sitt bannät i undantagsförhållanden enligt beredskapslagen. Ett undantag är dock att förvaltaren av ett privat bannät kan fastställa sin målnivå utan att tillämpa bilagan till föreskriften, om man inte ens under undantagsförhållanden kan förvänta sig

att försörjningsberedskapskritiska transporter ska transporteras på ban-
nätet. Man kan dock använda bilagan om man så önskar.

5 Riskhantering

5.1 Hantering av risker som äventyrar driftsäkerheten

Föreskriften om beredskapsplan punkt 5.1.

Aktören ska i beredskapsplanen definiera hot mot och risker för sin verksamhet samt beskriva deras konsekvenser och följder. Dessutom ska riskhanteringsåtgärderna beskrivas för att säkerställa att verksamheten kan fortsätta i störningssituationer under normala förhållanden och under undantagsförhållanden. I beredskapsplanen ska man dessutom fastställa ansvaren för riskhanteringen.

Med risker avses en kombination av sannolikheten för en negativ händelse med tanke på verksamheten och dess konsekvenser. Gemensamt för alla risker är att ifall en risk realiseras så stör den aktörens funktionsförmåga. God riskhantering kan främja aktörens funktionsförmåga i olika störningssituationer. Eftersom riskerna varierar märkbart efter aktör och bransch, ska varje aktör identifiera, bedöma och hantera riskerna i sin verksamhet. När beredskapsplanen utarbetas ska aktören fokusera särskilt på hot och risker som riktar mot driftsäkerheten av kritiska funktioner och tjänster samt fastställa vilka konsekvenser de kan ha om de realiseras och hur aktören kan påverka risken genom god beredskap.

Riskhanteringsåtgärderna ska inriktas på risken i fråga och stå i proportion till riskens storlek. Det är bra att granska om riskhanteringsåtgärderna är tillräckliga och säkerställa att de genomförs och följs upp. Detta framhävs särskilt i fråga om de mest betydande riskerna. I riskhanteringen ska man också beakta störningssituationer och scenarion där olika risker kan framhävas. Till exempel vid ett militärt hot eller en pandemi kan tillgången på personal framhävas på olika sätt jämfört med situationer med anknytning till extrema väderfenomen.

Aktören ska i riskbedömningen också beakta hur de mest betydande allvarliga störningarna som destabiliserar samhällets grundstrukturer påverkar dess verksamhet. Dessa kan vara till exempel långvariga störningar i tillgången till el eller datakommunikation, störningar i tillgången till kritiska reservdelar och komponenter samt andra motsvarande hot och de risker som de medför. På grund av allvarliga störningar kan trafikflödena också styras till avvikande rutter, till exempel avvikande hamnar, varvid förändringar i trafikflödenas mängd och typ på kort tid kan förändra de interna och externa riskerna i anslutning till transporter. Vid identifiering av risker kan man utnyttja nyckelordlistan i bilagan.

Med hjälp av beredskapsscenarion kan man rikta beredskapsarbetet och riskbedömningarna till vissa teman. Det är bra att definiera vilka scenarion man förbereder sig på och bedöma riskerna i anslutning till dem samt fastställa hur de ska hanteras. I järnvägssystemet vore det bra att utöver den normala störningshanteringen förbereda sig på åtminstone följande scenarion: Ekonomisk kris, bredspektrig påverkan och militärt hot. Aktören bör bedöma riskerna i anslutning till respektive scenario med tanke på den egna verksamheten.

I en ekonomisk kris minskar resurserna, reparationsskulden ökar, trafikmängderna kan minska och personalen överbelastas. En ekonomisk kris är ett scenario som utvecklas långsamt och långsiktigt och som tar tid att återhämta sig från. Med beredskapen strävar man efter att förhindra att den ekonomiska krisen påverkar säkerheten och beakta krisens inverkan på samhället till exempel i form av ökad skadegörelse.

Vid bredspektrig påverkan har risken för bredspektrig påverkan som genomförs av en statlig aktör ökat. Påverkan kan synas som informationspåverkan, hot mot och störningar i informationssystemen eller till och med fysiska anfall. I trafiksystemet bör man i allt högre grad förbereda sig på att skydda den kritiska infrastrukturen och informationen samt på förmågan att agera i olika störningssituationer. Man bör också fästa uppmärksamhet vid övervakningen av systemen och infrastrukturen.

I fråga om militära hot bör man förbereda sig på att redan hotet om krig kan ha betydande konsekvenser för trafiksystemets användning. Järnvägssystemet har en mycket central roll i tryggheten av försörjningsberedskapen och den militära rörligheten. Det lönar sig att förbereda sig på snabba förändringar i trafikflödena för att kunna trygga export- och importtransporter som är kritiska för samhället. Riskerna i anslutning till tillgången till personal och reservdelar ökar, sannolikheten för störningar i infrastrukturen och materielen ökar, sannolikheten för störningar i el- och dataförbindelserna ökar betydligt och till exempel riskerna i anslutning till användningen av hamnarna kan öka. Man bör stärka förmågan att reparera såväl materielen som infrastrukturen i olika situationer, identifiera kritiska objekt och funktioner samt säkerställa deras användbarhet. I järnvägssystemet betonas samarbetets betydelse för att trygga järnvägstrafiken.

Exempel A: Järnvägsoperatörens verksamhet anknyter till många olika risker som berör företagets konkurrenskraft och trafiksäkerheten, men i beredskapsplanen ska järnvägsoperatören specifikt fokusera på de risker som är av betydelse för driftsäkerheten. Hit hör exempelvis ovan nämnda betydande minskningar av kapaciteten eller antalet förare, eller oförmåga att sköta underhållet av den utrustning som används. Om järnvägsoperatören identifierar dessa tre risker, ska den också definiera

förfaranden genom vilka den kan säkerställa att verksamheten kan fortsätta om någon av riskerna realiserar, det vill säga exempelvis utarbeta förfaranden för att få tillgång till inhyrda förare, överföra sina underhållsuppgifter till en annan aktör eller antingen öka kapaciteten eller dimensionera sin verksamhet till den tillgängliga kapaciteten, exempelvis genom prioritering. I fråga om förfarandena ska man också fastställa vem av de anställda hos järnvägsoperatören som ansvarar för vilken verksamhetshelhet och hur man ska ta i bruk de åtgärder som ska användas exempelvis vid störningar.

Exempel B: De risker som anknyter till bannätsförvaltarens beredskapsplanering kan exempelvis anknyta till en situation som leder till en betydande ökning i transportvolymerna, som inte kan skötas med normala förfaranden, eller skador på bannätet eller en del av det som leder till att transporter som är försörjningsberedskapskritiska eller annars betydande för beredskapen inte kan ordnas på bannätet under störningen. Även bannätsförvaltaren ska definiera de åtgärder genom vilka man kan reagera på identifierade risker om de realiserar samt vem som ansvarar för respektive åtgärdshelhet.

5.2 Riskhanteringsförfaranden

Föreskriften om beredskapsplan punkt 5.2.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva riskhanteringssystemet eller förfarandena med hjälp av vilka man kan identifiera aktörens kritiska verksamhet och trygga den vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden. Aktören ska beskriva hur den genomför regelbunden bedömning av hot mot och åtföljande risker för dess kritiska funktioner och tjänster för att den ska kunna vidta tillräckliga åtgärder i syfte att kontrollera dem under såväl normala förhållanden som undantagsförhållanden. Dessutom ska motiveringar till varför åtgärderna i fråga har valts dokumenteras i samband med beskrivningen av riskhanteringsåtgärderna. Om åtgärder inte vidtas ska även motiveringarna till detta dokumenteras.

Regelbunden och systematisk identifiering av hot och faror utgör grunden för riskhanteringen och beredskapsplaneringen. Beredskapsplaneringen bör motsvara de identifierade riskerna. Om till exempel riskerna i anslutning till något ärende har bedömts vara stora, ska de förfaranden som beskrivs i beredskapsplanen vara tillräckliga för att hantera risken. I beredskapsplaneringen är det bra att beakta att verksamhetsmiljön och sannolikheten för risker kan variera kraftigt med tiden, så riskbedömningen och riskhanteringsplanen ska granskas regelbundet och beredskapsplanen uppdateras utifrån detta.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hurdana riskhanteringssystem eller -förfaranden aktören använder särskilt i olika störningssituationer som anknyter till dess verksamhet. I praktiken ska aktören beskriva hur den regelbundet bedömer hoten mot dess kritiska funktioner och tjänster och vilka risker hoten är förknippade med. Dessutom ska man beskriva hur aktören hanterar de identifierade riskerna.

Vid bedömningen av riskerna och utvecklingen av riskhanteringen är det viktigt att utöver enskilda risker även beakta möjligheterna till att realiseringen av en risk utlöser en annan och samverkan mellan flera risker, samt betydelsen av övriga funktioner inom aktörens influensområde, exempelvis underleverantörskedjan

Riskhanteringen är en levande process som ska dokumenteras och uppdateras när aktörens verksamhet förändras. Dokumentationskravet gäller också på vilka grunder aktören har valt eller låtit bli att genomföra hanteringsåtgärder som tillämpas på riskerna. En omfattande, uppdaterad och väldokumenterad riskhantering förbättrar aktörens funktionsförmåga avsevärt i alla situationer.

Exempel A: Järnvägsoperatörens ledningsgrupp går årligen igenom de risker som berör driftsäkerheten och de förfaranden som planerats för att kontrollera dem, och hör därefter även den övriga personalen för att säkerställa att alla upptäckta förändringar beaktas. Järnvägsoperatören gör därefter nödvändiga uppdateringar i de avtalade förfarandena och informerar hela sin personal om dessa.

Exempel B: Banförvaltarens riskhanteringschef går igenom riskhanteringsplanen och riskhanteringsmetoderna fyra gånger per år i samband med översynerna av ledningssystemet, och ansvarar för att göra nödvändiga ändringar genom överenskomna förfaranden tillsammans med de chefer som ansvarar för förfarandena. De nödvändiga uppdateringarna i riskhanteringsplanen görs med en tillräcklig expertgrupp och i tillämpliga delar används även personalens representanter för identifiering, bedömning och omvärdering av riskerna. Cheferna ansvarar för att informera personalen om förändringar som gjorts till de delar som förändringarna berör deras verksamhet.

Vid identifiering av risker kan man utnyttja nyckelordlistan i bilagan.

6 Resurshantering och övningar

6.1 Person- och materialresurser

Föreskriften om beredskapsplan punkt 6.1.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva sina person- och materialresurserna för att säkerställa upprätthållandet av sina kritiska funktioner och tjänster i enlighet med beredskapsnivåerna under normala förhållanden och undantagsförhållanden.

Då aktören granskar sina resursers tillräcklighet för de kritiska funktionerna och tjänsterna är det bäst att utgå från störningssituationer under normalförhållanden och deras inverkan på resursernas tillräcklighet. Samtidigt bildas en allmän uppfattning om vad som kommer att vara problematiskt under undantagsförhållanden då det sannolikt finns begränsad tillgång till både person- och materialresurser.

I fråga om personalresurserna är det bra att fästa uppmärksamhet vid behovet av specialutbildad personal (trafikledare, förare, personal som underhåller materielen och bannätet samt de ansvariga för informations- och cybersäkerheten inom organisationen) och vid möjligheterna att vid behov ersätta sådan personal bland annat med beaktande av aktörens storlek och läge. I planeringen vore det bra att fundera på ersättare för kritiska uppgifter för att säkerställa tillgången till personal och kompetens.

Dessutom ska man sörja för bland annat tillgången till och användbarheten av lokaler, utrustning, system och reservdelar som behövs för verksamheten. Ett exempel är tillfälliga utrymmen dit verksamheten kan överföras om aktörens vanliga utrymmen förstörs eller blir oanvändbara av någon annan orsak.

Exempel A och B: Aktören har en person som ansvarar för beredskapen och beredskapsplaneringen, vars uppgifter endast omfattar beredskapsfrågor eller som ansvarar för beredskapen och beredskapsplaneringen vid sidan om sina andra uppgifter. Aktören har definierat

denna persons ansvar och uppgifter även i förhållande till organisationens strukturer samt ställt upp krav för att säkerställa personens kompetens för uppgiften i fråga.

Aktören har definierat vilka resurser som är nödvändiga för beredskapen och tagit i bruk ett förfarande för att säkerställa att resurserna hålls användningsklara och i gott skick på det sätt som deras syfte förutsätter.

6.2 Kompetens och utbildning

Föreskriften om beredskapsplan punkt 6.2.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva de hur den säkerställer att personalen som under dess ledning deltar i produktionen och upprätthållandet av kritiska funktioner och tjänster (kritisk personal) har den kompetens och utbildning som behövs med tanke på beredskapen och verksamhetens kontinuitet vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

I beredskapsplaneringen är det också viktigt att fästa uppmärksamhet vid upprätthållandet av kritiska funktioner samt vid kompetensen i anslutning till säkerställandet av kritiska tjänster och kompetensutvecklingen. Det är lättare för personalen att agera i störningssituationer om alla vet deras roll i olika situationer och hur deras uppgifter eventuellt förändras när en störningssituation inträffar. Man ska särskilt sörja för att säkerställa personalens kompetens och att kompetensen upprätthålls om personernas uppgifter ändras t.ex. under undantagsförhållanden.

Särskilt hos större aktörer är det av avgörande vikt att fastställa kompetensen per uppgift, eftersom personalens kompetensbehov kan vara mycket olika. Utöver ledningens kompetens ska även den övriga personalens funktionsförmåga i olika störningssituationer säkerställas.

6.3 Beredskapsövningar

Föreskriften om beredskapsplan punkt 6.3.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den ser till att dess ledning och kritiska personal deltar i beredskapsövningarna i enlighet med sina uppgifter och hur aktören beaktar de utvecklingsobjekt som identifierats i övningarna. Dessutom ska beredskapsplanen beskriva hur aktören följer upp personalens deltagande i utbildningar och övningar enligt beredskapsplanen och hur aktören dokumenterar ledningens och den kritiska personalens deltagande.

Åtgärderna enligt beredskapsplanen ska övas regelbundet, antingen i aktörens egna övningar eller genom att delta i andra aktörers eller myndigheters övningar, varvid man också övar på samarbete i avvikande situationer. Det är viktigt att både ledningens och personalens representanter deltar i övningarna. Beredskapsplanen ska särskilt beskriva hur ledningen och den kritiska personalen för olika uppgifter deltar i övningarna. Dessutom är det bra att också att se till att ersättarna övar och säkerställa deras kompetens.

Övningarna kan vara s.k. skrivbordsövningar eller olika praktiska övningar. Det är bra att årligen ordna skrivbordsövningar eller andra mindre övningar och mer omfattande operativa övningar med 2–3 års mellanrum. Beredskapsplanen ska också beskriva hur aktören samlar in respons från deltagarna för att utveckla verksamheten och följer upp genomförandet av utvecklingsåtgärderna. Det är också viktigt att beakta att man under övningarna i regel ska öva på verksamhet som sker i störningssituationer och som förbättrar den vardagliga funktionsförmågan.

Kompetensbehoven i anslutning till olika uppgifter kan beaktas till exempel i utbildningsplanen och genomförda utbildningar antecknas till exempel i hanteringssystemet för utbildningar. Beskrivningen av personal- och materialresurserna i beredskapsplanen kan göras till exempel genom att hänvisa till dokumentation där resurserna kan hittas. Man ska också se till att dokumentationen om kompetensutvecklingen är uppdaterad, liksom uppföljningen av deltagandet i utbildningar och övningar.

7 Kritiska partner, tjänsteleverantörer och underleverantörer

7.1 Identifiering av kritiska partner

Föreskriften om beredskapsplan punkt 7.1.

Aktören ska i beredskapsplanen identifiera och beskriva de partner, tjänsteleverantörer och underleverantörer som är kritiska för kontinuiteten av aktörens verksamhet.

För att aktören effektivt ska kunna förbereda sig på eventuella störningar i verksamheten måste aktören identifiera till vilken del verksamheten ligger i aktörens egna händer och till vilken del verksamheten är beroende av samarbete med andra organisationer. I beredskapsplanen ska aktörens kritiska partner beskrivas, likaså är det bra att beskriva eventuella alternativa sätt att fortsätta verksamheten om någon av de organisationer som bedöms vara kritiska inte längre kan eller vill fortsätta sin verksamhet eller samarbeta med aktören.

Exempel A: Järnvägsoperatören har som sina kritiska samarbetspartner identifierat de bannätsförvaltare vars bannät och tjänster den använder,

de som underhåller dess materiel samt de aktörer som den använder för att lasta och lossa trävaror. Dessutom har järnvägsoperatören kartlagt alternativ B för de funktioner som kan ersättas (underhåll av materiel, lastning) samt utrett vilka åtgärder som behövs för att byta samarbetspartner. Eftersom järnvägsoperatören endast kan använda vissa bannätsoperatörers spår och därmed inte kan byta samarbetspartner, har den utrett sina möjligheter att byta den rutt som används samt avtalat med bannätsförvaltarna om ett förfarande som tas i bruk (bl.a. kontaktpersoner och -metoder), om någon del av bannätet blir obrukbart för en tid.

Exempel B: Bannätsförvaltaren har identifierat de bannätsförvaltare vars bannät anknyter till dess egen verksamhet samt de aktörer som behövs för underhållet av spåren. Bannätsförvaltaren har också kartlagt sina möjligheter att byta exempelvis underhållsaktör, om den aktör som nu används oväntat inte kan fortsätta sin verksamhet. Bannätsförvaltaren ska känna till de risker som en annan bannätsförvaltare kan medföra för dess egen verksamhet, såsom genomfart eller tillträde via ett annat bannät till bannätets eget nät.

7.2 Ansvar för genomförandet av beredskapen

Föreskriften om beredskapsplan punkt 7.2.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva sitt eget ansvar för beredskapsplaneringen och beredskapen för andra aktörer samt dess tjänsteleverantörers och underleverantörers ansvar för genomförandet av beredskapen.

Beredskapsplanen ska beskriva hur aktörens beredskap påverkar andra aktörer och hur ansvaret för de uppgifter som aktören lagt ut påverkar beredskapsplaneringen. De enskilda beredskapsskyldigheter som lagstiftningen förutsätter av aktörens egen beredskap kan läggas ut på entreprenad till tjänste- och underleverantörer, men den i lagen fastställda totala beredskapsskyldigheten kan inte läggas ut på entreprenad. Ansvaret för beredskapsåtgärderna ligger alltid i sista hand hos den som skyldigheten i lagen gäller.

Beställaren och tjänsteleverantören bör anteckna beredskapsskyldigheterna i detalj även i bilaterala avtal och nämna att beredskapsskyldigheterna gäller både störningssituationer under normala förhållanden och olika undantagsförhållanden.

7.3 Beredskapsskyldigheter och avtal

Föreskriften om beredskapsplan punkt 7.3.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den fastställer de beredskapsskyldigheter som kritiska partner, tjänsteleverantörer och underleverantörer har gentemot aktören samt hur man håller avtalen om beredskapsskyldigheterna som ingåtts med dessa uppdaterade och hur man följer upp att avtalen efterlevs. Avtalen om beredskap som ingåtts med olika aktörer ska bifogas till beredskapsplanen.

I beredskapsplanen ska aktören definiera vilka beredskapsåtgärder den genom avtal förutsätter av sina kritiska partner och hur den säkerställer att avtalen är aktuella och efterlevs. Dessutom ska alla beredskapsavtal mellan aktörerna vid behov bifogas beredskapsplanen, bland annat så att de är konfidentiella.

I avtalen är det bra att beakta följande skyldigheter som tjänsteleverantören omfattas av:

- tillgången till personal, maskiner och utrustning som behövs i alla situationer (VAP)
- säkerställandet av kompetenskraven som ställs i avtalen
- den responstid som beställaren förutsätter, exempelvis i fråga om underhåll av nätet
- utarbetandet av de dokument beställaren förutsätter
- krav på tjänsteleverantörens egenkontroll
- beställarens rätt att utföra externa auditeringar för att säkerställa att kraven i avtalen har efterföljts
- sekretessavtal
- förfaranden vid avtalsbrott
- utkontraktering av tjänsteleverantörens uppgifter till tredje part, dvs. fastställande av ramar och förbud för sammanlänkning

7.4 Säkerställande av samarbete

Föreskriften om beredskapsplan punkt 7.4.

Beredskapsplanen ska dessutom beskriva hur aktören säkerställer samarbetet med kritiska partner, tjänste- och underleverantörer, till exempel genom gemensamma övningar, vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

Det är viktigt att bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna samarbetar i beredskapsplaneringen, jämför planerna sinsemellan och beaktar varandras behov och möjligheter att agera i olika situationer. Detta framhävs särskilt när det gäller att säkerställa transporter under undantagsförhållanden, dvs. i situ-

ationer där förhållandena i vårt land kan vara mycket svåra. I beredskapsplanen ska dessa beskrivningar av samarbetet inkluderas för kritiska partners del.

Exempel: Järnvägsföretag A och bannätsförvaltare B jämför sina beredskapsplaner och bedömer om B:s planer för transportvolymen är genomförbara i olika störningssituationer och i synnerhet i undantagsförhållanden.

8 Beredskapsplanens övriga innehåll

8.1 Myndighetssamarbete och kommunikation

Föreskriften om beredskapsplan punkt 8.1.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva förfaranden för samarbetet med myndigheter, förfaranden som gäller kriskommunikation samt de kommunikationsförbindelser som används för att larma personer och organisationer vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

I olika störningssituationer ska aktören veta vilka de centrala myndigheter och samarbetspartner är som den ska samarbeta med i störningssituationen och hur man i praktiken samarbetar i olika störningssituationer. Även dessa samarbetsförfaranden ska beskrivas i beredskapsplanen.

Om en olycka till exempel inträffar ska beredskapsåtgärderna dimensioneras så att man med egen funktionsförmåga kan hantera situationen tills myndigheten anländer till olycksplatsen och tar över ledningsansvaret för situationen. Det är bra att beskriva dessa saker t.ex. i aktörens räddningsplan och säkerställa en tillräcklig nivå på den egna beredskapen tillsammans med räddningsmyndigheten. Med tanke på olyckssituationer ska man också utarbeta en tydlig och entydig anvisning för kriskommunikation enligt vilken man kan agera i olika situationer med beaktande av olika instansers behov.

I händelse av olika störningssituationer ska aktören på förhand utreda de kommunikations- och larmförbindelser som är centrala med tanke på den egna verksamheten samt säkerställa förutsättningarna för deras användning. Dessutom är det bra att vid behov utreda deras reservsystem samt säkerställa systemens verksamhetsförutsättningar.

8.2 Åtgärder för att effektivisera beredskapen

Föreskriften om beredskapsplan punkt 8.2.

Beredskapsplanen ska innehålla en beskrivning av de åtgärder som används för att effektivisera beredskapen och med vilka aktören kan trygga sin verksamhet i olika störningar under normala förhållanden och i undantagsförhållanden. Beredskapsplanen ska också beskriva sammansättningen av den ledningsorganisation som ansvarar för beredskapsåtgärderna, dess verksamhet och var den är belägen.

Beredskapsplanen ska beskriva hur aktören i praktiken agerar i störningssituationer av olika grader och hur aktören vid behov höjer sin beredskap när störningarna blir allvarigare. Behovet av att effektivisera beredskapen kan bli aktuellt till exempel när det uppstår utmaningar med uppföljningen av lägesbilden i anslutning till verksamhetsmiljön eller tillgången till kritiskt material och behovet av att höja beredskapen kan bero på till exempel ökade utmaningar eller hot.

Införandet av effektiviseringsåtgärder påverkas alltid av aktörens egen hotbedömning, de risker som den identifierar och deras konsekvenser för aktören samt riskhanteringsmetoderna. Åtgärder för att effektivisera beredskapen kan exempelvis vara åtgärder enligt listan nedan:

- uppdatering av beredskapsplanen och anvisningarna för kriskommunikation
- säkerställande av lednings- och beredskapsorganisationernas användbarhet
- en eventuell ändring av ledningsförhållandena i en krissituation
- säkerställande av att den egna personalen och tjänsteleverantörerna räcker till
- säkerställande av tillräckliga kritiska material (inkl. tjänsteleverantörerna)
- säkerställande av tillfälliga lokaler/skyddsutrymmen
- säkerställande av skydds- och ledningscentralutrymmen enligt avtalen
- testning och säkerställande av kommunikations- och dataförbindelserna
- effektiviserat underhåll
- anpassning av den egna verksamheten till situationen
- åtgärder som myndigheterna föreslår för att höja beredskapen
- säkerställande av övrig kritisk verksamhet

Beredskapsplanen ska också beskriva de personer som ansvarar för beredskapsåtgärderna och de praktiska anvisningarna för hanteringen av olika störningssituationer. Dessutom ska planen även beskriva om en lednings- eller situationscentral har reserverats för dem som ansvarar för beredskapsåtgärderna, och om inte, vilket verksamhetsställe eller rum de vid behov har till sitt

förfogande. Aktören ska utse en person som ansvarar för att utrymmet är användbart. Det är också bra att beakta att den personal som i allmänhet ansvarar för vissa uppgifter i vardagen också bäst kan utföra dem i olika störningssituationer.

8.3 Skyddsutrymmen och skyddsutrustning samt återhämtningsplan

Föreskriften om beredskapsplan punkt 8.3.

Aktören ska i beredskapsplanen också beskriva de skyddsutrymmen och den skyddsutrustning som används vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden samt återhämtningsplanen som gäller att återgå till normalläget. Aktörens räddningsplan ska bifogas till beredskapsplanen.

Aktören ska i sin beredskapsplan också beskriva de skyddsutrymmen och den skyddsutrustning som används i störningssituationer och som av olika orsaker kan komma i fråga. Även utrymmenas och utrustningens placering och deras användningsförutsättningar ska beskrivas. Dessutom är det nödvändigt att utse en person som ansvarar för underhållet och användbarheten av skyddsutrymmena och skyddsutrustningen samt en verksamhetsmodell för regelbunden granskning av dem.

Dessutom ska beredskapsplanen inkludera en återhämtningsplan för normalisering av verksamheten, i vilken aktören ska inkludera åtgärder som ger goda förutsättningar att återhämta sig till normalläget. I återhämtningsplanen ska man beakta olika störningssituationer, såsom undantagsförhållanden samt åtgärder som kan användas för att återhämta sig från dem. I planen ska det dessutom beskrivas vem i organisationen som ansvarar för att fatta beslut om att ta återhämtningsplanen i bruk.

Till beredskapsplanen ska också bifogas en räddningsplan enligt räddningslagen (2011/379), om aktören förutsätts ha en sådan.

8.4 Anmälningsskyldigheter

Föreskriften om beredskapsplan punkt 8.4.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den sköter sina anmälningsskyldigheter som beror på reglering eller avtal. Dessutom ska aktören i beredskapsplanen beskriva hur och till vilka instanser den anmäler trafikrelaterade störningar i sin verksamhet.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hurdana förfaringsätt den har tillgång till för att anmäla störningar så att den när situationen så kräver kan agera på det sätt som regleringen och avtalen som gäller den förutsätter. Be-

tydande störningar är exempelvis olyckor, avbrott i tågtrafiken (särskilda regionala drag), cyberhot och misstankar om sådana, security-hot, arbetsstridsåtgärder och hot om sådana, miljöolyckor, störningar som beror på vädret samt andra fall som aktören själv bedömer att kan vara av intresse för medierna.

Vid utarbetandet av förfaringssätten för anmälningsskyldigheten lönar det sig att beakta eventuella tillgängliga datasystem eller blanketter för anmälan samt säkerställa kompetensen i användningen av dem. Vid beskrivningen av anmälningsskyldigheterna är det utöver utrustningen viktigt att uppge vilka anmälningsskyldigheter aktören omfattas av, till vilken instans aktören gör de anmälningar som den är skyldig att göra och hur aktören ser till att anmälningarna görs i enlighet med kraven och i rätt tid. Dessutom är det bra att beskriva i vilka situationer aktören redan på förhand för att hantera situationen ska informera de instanser som är väsentliga för verksamheten om de beredskapsåtgärder som aktören planerar.

När man utarbetar en beskrivning av skyldigheten att anmäla störningar lönar det sig att bekanta sig med Traficoms föreskrift om anmälan om störningar i spårtrafiken (TRAFICOM/72302/03.04.02.00/2024).

9 Bedömning av egen verksamhet

9.1 Bedömning av den egna beredskapen

Föreskriften om beredskapsplan punkt 9.1.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den genomför regelbunden bedömning av sin verksamhet som gäller dess egen beredskap. Den regelbundna bedömningen ska ge information om hur väl beredskapsplanen motsvarar och betjänar verksamhetens nuläge. Beredskapsplanen ska beskriva hur resultaten av bedömningen går igenom.

Med hjälp av bedömningen av den egna verksamheten säkerställs kontinuiteten hos aktörens kritiska funktioner och tjänster under normala förhållanden och undantagsförhållanden, att beredskapsplanen är aktuell och att observerade brister rättas till. För dessa mål ska aktören i beredskapsplanen beskriva hur den systematiskt och regelbundet bedömer sin beredskap och hur den går igenom resultaten av bedömningarna. Beredskapsplanen ska också ange ansvarspersonerna för att planera och genomföra bedömningen av den egna verksamheten.

Som stöd för bedömningen kan man exempelvis årligen göra upp en plan för egenkontroll som stöder de regelbundna bedömningarna. Vid fastställandet av egenkontrollobjekt är det bra att i enlighet med kapitel 4 (Riskhantering) i denna anvisning beakta resultaten av riskbedömningen av den egna verksamheten och beredskapen och de hanteringsmetoder som fastställts för dessa.

Med hjälp av egenkontroll kan man övervaka genomförandet av mer betydelsefulla riskhanteringsåtgärder och effektiviteten och på så sätt ytterligare förbättra aktörens egen beredskap på ett konkret sätt. Dessutom ska man i bedömningen beakta de krav som gäller verksamheten och de uppgifter som fås från olika indikatorer samt om auditeringar och kundrespons som gäller verksamheten.

9.2 Verksamhetens utveckling

Föreskriften om beredskapsplan punkt 9.2.

Aktören ska beskriva hur den dokumenterar bedömningens resultat och hur den utnyttjar resultaten och följer upp genomförandet av åtgärderna i anslutning till dem i samband med utvecklingen av verksamheten.

Genom bedömning av den egna verksamheten får man information om behoven av att uppdatera beredskapsplanen samt om genomförandet av de fastställda riskhanteringsåtgärderna. För att behoven ska kunna behandlas utan dröjsmål ska beredskapsplanen innehålla en verksamhetsmodell för behandling, dokumentering och utnyttjande av brister som observerats i bedömningen av den egna verksamheten som en del av verksamhetens utveckling. För detta ändamål är det också bra att beskriva hur aktören definierar korrigerande åtgärder och följer upp hur de framskrider i sin organisation. En fungerande modell är att inkludera beredskapsplanens funktion och hur de korrigerande åtgärderna framskrider i ledningens syn.

10 Specialföreskrifter för spårtrafiken

10.1 Tillräckligheten av kritiskt material

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.1.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den säkerställer att det kritiska material som behövs för att upprätthålla verksamheten är tillräckligt tillgängligt för att kunna fortsätta sin verksamhet vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva vilka förfaranden aktören har till sitt förfogande för att kunna fortsätta sin verksamhet även när tillgången till material, anordningar och komponenter som bedöms vara kritiska för aktörens verksamhet försämras eller till och med förhindras. För detta ska aktören utreda eventuella samarbetsmöjligheter med andra aktörer samt avtal som ingåtts med underleverantörer och tjänsteleverantörer samt huruvida det kritiska materialet kan ersättas.

Om det kritiska materialet inte är lätt att ersätta eller om det är svårt att skaffa det, är det bra om aktören funderar på hur den vid behov antingen kan ändra eller anpassa sin verksamhet under störningens gång och vilka konsekvenser ändringarna i verksamheten har för antingen dess egen eller samarbetspartnerns verksamhet. Vid anskaffning av kritiskt material är det bra att utreda om det egna materialet kan utnyttjas för att säkerställa kontinuiteten i den egna kritiska verksamheten.

10.2 Beredskapens målnivåer (tillämpning av bilaga 1 till föreskriften)

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.2.

Om bilaga 1 tillämpas på en aktör, ska aktören som de målnivåer för beredskapen som avses i punkt 4.2 tillämpa de trafiksituationer som definieras i bilaga 1 och kraven på dem.

Aktören ska vid utarbetandet av beredskapsplanen identifiera om den också ska tillämpa bilaga 1 till föreskriften, dvs. förbereda sig på att agera i olika namngivna trafiksituationer. Tillämpningen av bilaga 1 behandlas aktörsvi i kapitel 9 "Specialföreskrifter för spårtrafiken" och en sammanställning av tillämpningen finns i punkt 4.2 i anvisningen.

10.3 Säkerställande av järnvägstrafiken

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.3.

Bannätsförvaltaren ska i beredskapsplanen beskriva det bannät, den cybermiljö och de förfaranden som behövs för att säkerställa järnvägstrafiken samt hur man säkerställer personalens (inbegripet tjänsteleverantörernas och underleverantörernas personal) förmåga och kunskaper vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden i den omfattning som samhällets kritiska behov förutsätter.

Aktören ska identifiera och beskriva sitt kritiska bannät samt den cybermiljö, dvs. digitala verksamhetsmiljö, som den förvaltar och/eller använder och som den måste trygga i olika störningssituationer och undantagsförhållanden. I praktiken ska aktören kunna beskriva cyberverksamhetsmiljön i anslutning till sin verksamhet samt hur den identifierar och hanterar cybersäkerhetshot mot sin verksamhet (sårbarheter, hot och risker) så att dess verksamhet i olika störningssituationer kan anses vara tillförlitlig och säker även i fråga om cyber- och informationssäkerheten.

Dessutom ska beredskapsplanen beskriva med vilka åtgärder och hurdan uppföljning aktören säkerställer att den personal som aktören använder har den förmåga och kompetens som behövs även i olika störningssituationer. Aktören

kan vid behov också kräva noggrannare beredskapsåtgärder av tjänsteleverantören och inkludera omnämningen om dem i bilaterala avtal.

10.4 Beredskapsövningar

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.4.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den deltar i och vid behov organiserar övningar som gäller beredskapen i samarbete med övriga järnvägsoperatörer och behöriga myndigheter.

Aktören ska i beredskapsplanen beskriva hur den deltar i myndigheternas och andra aktörers övningar som stöder beredskapen och hurdana övningar den ordnar antingen för sin egen personal eller övningar som är öppna även för andra aktörer.

Under och efter övningarna bör aktören bedöma hur den i enlighet med beredskapsplanen kan reagera på situationerna som uppstår under övningarna och vilka utvecklingsbehov för dess beredskapsåtgärder som framträder under övningen. Det är bra att föra bok över vem som deltar i övningarna och särskilt uppmuntra ledningen och den kritiska personalen att delta.

10.5 Krav på bannätsförvaltare

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.5.

Bannätsförvaltaren ska i beredskapsplanen beskriva hur den ser till att beredskapsplanen samordnas med den järnvägsoperatör som bedriver trafik på det bannät som den förvaltar och vid behov med övriga bannätsförvaltare så att planerna för bannätets tillgänglighet är realistiska i olika störningssituationer med beaktande av den tillgängliga kapaciteten.

Bannätsförvaltaren ska vid utarbetandet av beredskapsplanen i samarbete med bannätsförvaltare som trafikerar på dess bannät och andra bannätsförvaltare som ansluter sig till bannätet fundera på förfaranden för hur de kan säkerställa beredskapsplanens och beredskapsåtgärdernas kompatibilitet till behövliga delar. När förfarandena utarbetas är det bra att sträva efter att överföringen av transporter från ett bannät till ett annat i olika störningssituationer ska vara så smidig som möjligt med beaktande av störningssituationens kvalitet och krav.

10.6 Krav på bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.6.

Bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen ska dessutom följa beredskapskraven för spårtrafik enligt bilaga 1.

Om den bannätsförvaltare som utarbetar beredskapsplanen är försörjningsberedskapskritisk, ska den vid utarbetandet av beredskapsplanen och planeringen av beredskapsåtgärderna beakta kraven på beredskapen inom spårtrafiken i bilaga 1 till föreskriften, dvs. olika trafiksituationer där den ska kunna agera på det sätt som situationen förutsätter. Som försörjningsberedskapskritisk bannätsförvaltare betraktas i enlighet med föreskriftens definition nr 20 en aktör på vars bannät försörjningsberedskapskritiska transporter transporteras under normala förhållanden eller undantagsförhållanden.

10.7 Krav på den som tillhandahåller trafikledningstjänster

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.7.

Den som tillhandahåller trafikledningstjänster ska i beredskapsplanen beskriva hur den säkerställer att den kan tillhandahålla trafikledningstjänster vid störningar under normala förhållanden och under undantagsförhållanden i den omfattning som samhällets kritiska behov förutsätter samt att dess personal som ansvarar för trafikledningen har förmågan och kunskaper i att agera i olika störningssituationer.

En aktör som tillhandahåller trafikledningstjänster ska i sin beredskapsplan beskriva hur den kan producera trafikledningstjänster vid olika störningar. Beredskapsplanen ska således beskriva eller identifiera de mest typiska störningssituationerna som kan orsaka betydande utmaningar för tillhandahållandet av trafikledningstjänster. Dessa kan exempelvis vara olika olyckor, fel på materiel, störningar som beror på väderfenomen, fel på trafikledningsanordningar, skador på spåren osv. Dessutom ska den som tillhandahåller trafikledningstjänster beskriva hur den säkerställer trafikledarnas förmåga och kompetens i olika störningssituationer.

10.8 Gemensamma krav på förvaltaren av statens bannät och den som tillhandahåller dess trafikledningstjänster

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.8.

Förvaltaren av statens bannät och den som tillhandahåller dess trafikledningstjänster ska i beredskapsplanen beskriva de förfaranden med hjälp av vilka man sköter ledningen av järnvägstrafiken i enlighet med

beredskapskraven för trafiksituationerna 1, 2 och 3 som beskrivs i bilaga 1.

Den som tillhandahåller trafikledningstjänster ska i synnerhet med förvaltare av statens bannät, men gärna även med centrala järnvägsoperatörer, tillsammans avtala om och definiera i vilken utsträckning trafikledningstjänster ska tillhandahållas i olika störningssituationer och hur trafikledningen sköts i praktiken i olika trafiksituationer. Eventuella avtal mellan en järnvägsoperatör och statens bannät samt Försvarsmakten och försörjningsberedskapsorganisationen kan också förutsätta att järnvägstransporter säkerställs vid allvarliga störningar i samhället samt medför sina egna krav för ordnandet eller prioriteringen av trafikledningen.

10.9 Gemensamma krav på förvaltare av statens bannät och dem som tillhandahåller dess trafikledningstjänster (bannätets användbarhet och säkerställande av kompetensen)

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.9.

I förfarandena ska man beakta det nödvändiga bannätets användbarhet, säkerställandet av personal och personalens kunskaper för att man ska kunna agera på varje målnivå och övergå från en målnivå till en annan.

Förvaltaren av statens bannät och den aktör som tillhandahåller dess trafikledningstjänster ska vid utvecklingen av verksamhetsmodellerna enligt beredskapsplanen också beakta bannätets användbarhet. Kraven på användbarheten kan variera mellan bannätets delar och det väsentliga är att förfarandena och verksamhetsmodellerna tydligt kan identifieras för varje bannät, vid behov med beaktande av olika målnivåer för beredskapen.

Dessutom ska beredskapsplanen tydligt beskriva hur den säkerställer personalens kompetens i anslutning till de beredskapsnivåer som beskrivs i bilaga 1 till föreskriften och som gäller kraven för spårtrafikens beredskapsnivåer och övergången från en nivå till en annan.

10.10 Krav inom spårbunden stadstrafik

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.10.

Inom spårbunden stadstrafik ska man med beaktande av karaktären hos och verksamhetsområdet för spårbunden stadstrafik i tillämpliga delar efterfölja vad som i punkterna 11.1–11.10 och i bilaga 1 föreskrivs om kraven på spårtrafikens beredskap.

När beredskapsplaner för spårbunden stadstrafik upprättas ska man tillämpa ovan nämnda specialföreskrifter för spårtrafiken och beredskapskraven enligt

bilaga 1 till föreskriften i tillämpliga delar beroende på aktörens karaktär och verksamhetsområde. Dessutom ska man i beredskapsplanen även beakta räddningsverkens krav och de skyldigheter gällande beredskapsplaneringen som baserar sig på olika avtal.

10.11 Krav på järnvägsoperatörer

Föreskriften om beredskapsplan punkt 11.11.

Järnvägsoperatören ska dessutom iaktta vad som i bilaga 1 föreskrivs om kraven på spårtrafikens beredskap.

Järnvägsoperatören ska i sin beredskapsplan också beakta de beredskapskrav för spårtrafiken som beskrivs i bilaga 1. Järnvägsoperatören bör beskriva hur den agerar i olika trafiksituationer för att säkerställa kontinuiteten i de funktioner och tjänster som ska tryggas. Vid beskrivningen är det bra att beakta målnivåerna för olika trafiksituationer. Järnvägsoperatören bör i enlighet med situationen samordna sin verksamhet med verksamheten hos andra aktörer inom järnvägstrafiken. Det väsentliga för järnvägsoperatören är att beskriva de reservåtgärder med vilka aktören bäst tryggar kritiska transporter med beaktande av järnvägssystemets och dess aktörers tillstånd i störningssituationer.

11 Beredskapsplanens konfidentialitet

Beredskapsuppgifter som ska skyddas kan skickas med Transport- och kommunikationsverkets krypterade e-post (<https://www.traficom.fi/sv/traficom/kontaktuppgifter/att-skicka-saker-e-post-till-traficom>). Aktören bör iaktta noggrannhet i sin egen verksamhet vid behandlingen av uppgifter som ska skyddas. Det är bra att separat avtala om leveransen och leveranssättet för särskilt känsliga uppgifter som ska skyddas.

Av beredskapsplanen framgår vanligtvis sekretessbelagda uppgifter som myndigheten ska hemlighålla enligt offentlighetslagen. När handlingar lämnas till myndigheten är det bra att lyfta fram om aktören har identifierat att obehörigt avslöjande av handlingens innehåll kan skada tredje parts beredskap för undantagsförhållanden eller Finlands säkerhet. Handlingen säkerhetsklassificeras hos myndigheten, och myndigheten iakttar begränsningarna för behandlingsätt enligt handlingens klassificering. Säkerhetsklassificerade handlingar är i allmänhet till exempel avtal i anslutning till beredskapsplanen med bland annat Försvarmakten och försörjningsberedskapsorganisationen. Även avtal mellan aktörerna eller en del dokument som gäller kritiskt material, materiel, personal samt kritiska funktioner kan vara säkerhetsklassade.

Eftersom det ofta är nödvändigt att gå igenom beredskapsplanens innehåll med hela personalen, ska man i synnerhet skydda material som inte är ändamålsenligt att göra tillgängligt för hela personalen till exempel som bilaga till beredskapsplanen. Då kan särskilda skyddsåtgärder riktas mot bilagan och den övriga delen av beredskapsplanen hållas tillgänglig för alla.

Transport- och kommunikationsverket har med stöd av spårtrafiklagen rätt att övervaka aktörernas beredskapsnivåer samt att vid behov och utan hinder av sekretessbestämmelserna få tillgång till de dokument som behövs för tillsynen. Även dokument som gäller beredskapen hör till dessa.

12 Krav på beredskap inom spårtrafiken (bilaga 1 till föreskriften)

Beskrivningarna av trafiksituationerna används som stöd för planeringen av störningssituationer av olika grader i form av de målnivåer som avses i punkt 4.2 i föreskriften. De aktörer som tillämpar bilagan till föreskriften har jämförbara planeringsgrunder och förväntningar på beredskapsplaneringen för spårtrafiken, där aktörernas verksamhetsförutsättningar för sin del är bundna till andra aktörer och den rådande situationen på det delade bannätet.

12.1 Trafiksituation 1 (Grön)

Det förekommer lokala eller lokala kortvariga störningar i spårtrafiken.

Det kan förekomma kortvariga lokala störningar i järnvägstrafiken på bannätet som också kan stoppa järnvägstrafiken eller avsevärt störa järnvägstrafiken.

- Störningens bedöms dock inte vara länge och återhämtningen från störningen förutsätter inga betydande exceptionella specialarrangemang.
- Järnvägstrafiken och störningarna kan skötas från centraliserade trafikledningscentraler.
- Järnvägstrafiken kan styras och förvaltas på bannätet enligt planerna med hjälp av normal eller nästan normal bankapacitet samt med hjälp av den planerade nivån på personalresurserna och kompetenskraven.

Beredskapskrav för trafiksituation 1 (grön)

Beredskapsplanen beskriva principer med vilka man säkerställer återhämtning efter störningen och förhindrar att störningen blir mer omfattande samt kan identifiera och förebygga allvarliga händelser som hotar samhällets övergripande säkerhet och cybermiljö.

En grön trafiksituation beskriver liksom exemplet samhällets säkerhetsläge, den normala vardagssituationen, där det sker både lindriga och mycket allvarliga störningar av olika grad. Säkerhetsläget motsvarar inte de undantagsförhållanden som beskrivs i beredskapslagen.

12.2 Trafiksituation 2 (Gul)

Störningen i spårtrafiken är betydande och omfattande, till exempel ett cyberhot som stänger av fjärrstyrningsförbindelserna, en annan störning i styrningsförbindelserna eller någon annan störning som påverkar trafiken på ett privat bannät.

Trafiken kan styras och förvaltas på bannätet när bankapaciteten är något nedsatt jämfört med normalläget.

- Järnvägstrafikens styrnings- och säkerhetsanordningar kan användas för att styra järnvägstrafiken och säkerställa rutterna med hjälp av olika reservsystem samt med hjälp av lokala manöverplatser för säkerhetsanordningar på centrala trafikplatser.
- Inga betydande hastighets-, vikt- och kapacitetsbegränsningar orsakas trafiken.
- Man kan använda automatisk tågkontroll i trafiken för att säkerställa tågens framfart.
- Trafikledningen och trafikförvaltningen kan dock förutsätta att man använder större personalresurser än normalt och man kan bli tvungen att allokera personalresurser utanför de centraliserade styrningsplatserna för järnvägstrafiken.

Beredskapskrav för trafiksituation 2 (gul)

Förvaltaren av statens bannät och den aktör som tillhandahåller trafikledningstjänster ska i beredskapsplanen beskriva centrala tekniska reservsystem och säkerhetsanordningar i anslutning till ledningen av järnvägstrafiken, vilka ska kunna användas lokalt utan externa datakommunikationsförbindelser så att säkerhetsvillkoren för säkerhetsanordningen och övervakningen av dem är tillgängliga och man kan sköta järnvägstrafiken på rutten i enlighet med situationsbeskrivningen. Motsvarande krav gäller också aktörer som tillhandahåller trafikledningstjänster inom spårbunden stadstrafik.

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen ska beskriva reservarrangemangen för trafiken i syfte att trygga transporter som är kritiska för aktören och för samhället.

Trafiksituationen gul beskriver på samma sätt som exemplet samhällets säkerhetsläge, där det förekommer störningar av olika grader i vardagen samt mycket allvarliga störningar. Säkerhetsläget kallas ofta "gråtid", dvs. samhället har hamnat i en mycket allvarlig störningssituation där bestämmelserna

i beredskapslagen ännu inte har tagits i bruk, men å andra sidan ger bestämmelserna i den normala lagen inte tillräckligt med stöd för den egna verksamheten, även om det finns ett tydligt behov av det, men de undantagsförhållanden som beskrivs i beredskapslagen råder inte i samhället.

Exempel: Järnvägsoperatören ska förbereda sig på att störningen pågå i en längre tid och förbereda sig på att dess möjlighet att producera de transporttjänster som nämns i avtalen för kritiska aktörer eventuellt förhindras under en längre tid. Järnvägsoperatören ska på förhand meddela om avbrott i eller äventyrande av en tjänst så att avtalspartnerna kan vidta de arrangemang som behövs för att trygga transporter som är kritiska för dem och för samhället. En långvarig störning förutsätter ofta effektiviserad uppföljning av lägesbilden och på basis av detta vid behov åtgärder som ökar beredskapen, såsom reservering av personer, material och komponenter. En bannätsförvaltare som är kritisk för försörjningsberedskapen (ofta produktionsanläggningar eller hamnar) ska för sin del effektivisera uppföljningen av lägesbilden och vid behov förbereda sig på att ta i bruk sin plan, såsom användning av alternativa transportformer, så att den kan säkerställa de transporter som är mest kritiska för samhället samt trygga sin egen verksamhet så länge som möjligt. Dessa ovan beskrivna förfaranden ska redan på förhand vara uttänkta genom olika avtal.

12.3 Trafiksituation 3 (Röd)

Trafikledningsförmågan har minskat betydligt, kapaciteten måste begränsas och trafikledningssystemens funktion kan inte garanteras.

Järnvägstrafikens störning är betydande, till exempel en omfattande störning i rikets eldistributions- och kommunikationsnät, men spårtrafiken kan styras och förvaltas när bankapaciteten är betydligt nedsatt så att man i första hand strävar efter att sköta de transporter som samhällets kritiska behov förutsätter.

- Järnvägstrafikens lednings- och säkerhetsanordningar kan inte användas med fjärrstyrning eller lokalt för att styra trafiken och säkerställa rutterna.
- När de tekniska säkerhetsanordningarna är ur bruk är tågtrafikens säkerhetsförfaranden minnesbaserade, och spårtrafiken utsätts för betydande hastighets-, vikt- och kapacitetsbegränsningar.
- Den automatiska tågkontrollen är inte tillgänglig.
- Enskilda personer styr järnvägstrafiken manuellt i terrängen, till exempel:
- Växlarna vänds och låses manuellt
- Tågen ges signaler huvudsakligen genom handsignaler och muntligt.

- Personer i terrängen som ger tågen körtillstånd bildar sinsemellan reservkommunikationsförbindelser eller motsvarande förfaranden för att säkerställa att tågtrafiken löper tryggt.

Verksamheten kräver betydande personalresurser och undantagsförfaranden.

Beredskapskrav för trafiksituation 3 (röd)

Beredskapsplanen av förvaltare av statens bannät och aktörer som tillhandahåller trafikledningstjänster för bannätet ska beskriva de centrala på förhand fastställda trafikledningsplatserna där järnvägstrafikens lokala trafikledning kan genomföras.

Beredskapsplanen av förvaltare av statens bannät och aktörer som tillhandahåller trafikledningstjänster ska beskriva den utrustning och de anordningar som dessa trafikledningsplatser förutsätter samt genomförandet av reservkommunikationsförbindelser mellan trafikledningsplatserna på samma rutt i en situation där de övriga kommunikationsnäten inte fungerar.

Beredskapsplanen för en aktör som tillhandahåller trafikledningstjänster på statens bannät ska beskriva hur aktören säkerställer kompetensen och funktionsförmågan hos den personal som ansvarar för trafikledningen så att aktören kan producera trafikledningstjänster.

Kraven på aktörer som tillhandahåller trafikledningstjänster inom spår-bunden stadstrafik motsvarar kraven på aktörer som tillhandahåller ovan nämnda trafikledningstjänster för förvaltare av statens bannät. Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen ska beskriva reservarrangemangen för trafiken i syfte att trygga transporter som är betydande för samhället. Beredskapsplanen ska beskriva beredskapsåtgärderna för sådana situationer.

Trafiksituationen röd beskriver på samma sätt som exemplet samhällets säkerhetsläge, där det förekommer störningar av olika grader i vardagen samt mycket allvarliga störningar som destabiliserar samhällsstrukturerna. Samhället tar i bruk bestämmelserna i beredskapslagen. Säkerhetsläget beskrivs med termen undantagsförhållanden. Lagstiftningen under normala förhållanden gäller fortfarande även om det råder undantagsförhållanden i samhället och beredskapslagens bestämmelser gäller.

Exempel: Järnvägsoperatören och förvaltaren av försörjningsberedskapskritiska bannät ska beskriva sin egen verksamhet i ovan nämnda allvarliga krissituationer, undantagsförhållanden. Det är särskilt viktigt att planera verksamheten så att aktören kan trygga de transporter som är mest kritiska för samhället med beaktande av rådande förhållanden,

så länge det är möjligt. Det förekommer betydande knapphet i personalresurserna under undantagsförhållanden och i synnerhet under en militär kris, liksom i fråga om kritiskt material och utrustning, och detta måste uppmärksammas redan när beredskapen planeras. Under undantagsförhållanden betonas en korrekt lägesbild och situationsförståelse i realtid som stöd för både aktörernas och myndigheternas beslutsfattande. Om det inte är möjligt att ordna järnvägstransporter är det särskilt viktigt att se till att kritiska transporter kan säkerställas med alternativa transportformer så bra som möjligt med beaktande av de rådande förhållandena.

13 Bilagor till beredskapsplanen

Dokument eller ärendehelheter som bifogas till beredskapsplanen kan vara exempelvis följande.

- räddningsplan
- säkerhetsplan
- pandemiplan
- anvisningar för kriskommunikation
- blankett för anmälan om larm, anvisningar för larm och blanketter
- evakueringslokaler
- spårschema
- materielförteckning
- förteckning över kritiskt material
- plan för användningen av det egna nätverket
- VAP-personer
- underhållsplan för spåren
- plan för att återställa spåren efter en olycka eller skada
- avtal (Försvarsmakten, Försörjningsberedskapscentralen)

14 Mer information och informationskällor

[Traficoms rekommendation om främjande av cybersäkerhet i spårtrafiken](#) (TRAFICOM/167875/03.04.02.01/2020)

[Ordlista om övergripande säkerhet](#) (Terminologicalcentralen, TSK 50)

Bilagor

Nyckelord som stöd för identifiering av risker

PB 320
00059 TRAFICOM
Tfn 029534 5000
traficom.fi

Bilaga 1 Nyckelord som stöd för identifiering av risker

Vid identifiering av risker i anslutning till driftsäkerhet och beredskap kan man utnyttja den bifogade nyckelordlistan. Det är bra att ta hänsyn till att listan är riktgivande och att man vid riskidentifiering alltid bör tänka på verksamheten och verksamhetsmiljön.

1. Kritiska funktioner och tjänster
2. Störningar/scenarion på olika nivåer
 - Olika risker kan framhävas i olika störningssituationer
 - Exceptionella väderförhållanden (temperatur, regn, översvämningar, stormar)
 - Militärt hot
 - Pandemi
 - Storolycka (t.ex. kärnkraftsolycka)
 - Ekonomisk kris
3. Snabba förändringar i trafikflödena, t.ex. delvis förhindrad användning av hamnar
4. Flaskhalsar eller kritiska punkter
5. Ersättande trafikformer
6. Förändringar
 - Programuppdateringar
 - Förändringar i infrastrukturen
 - Förändringar i materielen
7. Tillgång till personal och personalens kompetens
8. Underleverantörer, tjänsteleverantörer och beroenden av leverantörer
9. Tillgång till och ersättning av materiel
10. Tillgång till underhållsmateriel
11. Reservdelar och tillgång till dem
12. Tillgång till el
13. Datakommunikation och datasystem
14. Trafikledning
15. Hybridhot
16. Mental kristålighet
17. Skadegörelse och sabotage
18. Terrorism
19. Interna hot
20. Evakuering
21. Ordningsproblem
22. Kommunikation och informationsgång
23. Fel i infrastrukturen/materielen
24. Eldsvådor

25. Risker för driftsäkerheten som orsakas av andra funktioner/aktörer