

## Riskhantering i fokus på Arlanda

När vi är på Arlanda flygplats, är det nog få av oss som tänker på den organisation som krävs för att hålla verksamheten igång. För skulle vi fundera lite närmare, blev vi snart varse att det här är en verksamhet som går långt utöver det vanliga.

För en verksamhet med 20 miljoner resenärer 2013 och drygt 200 000 starter och landningar per år sköter inte sig själv. Två tredjedelar av resenärerna åker till eller från utlandet. Arlanda är Sveriges viktigaste kommunikationsnav och här arbetar ca 18 000 medarbetare – alltså motsvarande storleken på en hyggligt stor svensk kommun.

### Säkerhetstänkande högt på dagordningen

Med en så här stor och känslig verksamhet – där mycket helt enkelt inte får gå fel – är det inte konstigt att säkerhetstänkande och krishantering står högt på dagordningen. Det samordnade ansvaret för detta ligger på statliga Swedavia.

Självklart är det här också frågor som intresserar en hel del av Svenska Försäkringsföreningens medlemmar. I mitten av februari hölls därför ett medlemsmöte på Arlanda, under värdskap av Swedavia.

– Säkerheten är en grundförutsättning för verksamheten på Arlanda. Vi har en nollvision när det gäller olyckor. Vi bedriver därför ett systematiskt säkerhetsarbete och vi jobbar väldigt riskorienterat. Och självfallet har vi flera redundanta skyddsnät, där vi hela tiden arbetar med att täppa till eventuella hål i dessa nät, berättar **Fredrik Jaresved**, Chef Ledningsstöd på Swedavia Arlanda med huvudansvar för risk och flygsäkerhetsarbete.

### Allt syftar till att undvika avbrott

Säkerhetsarbetet på Arlanda bedrivs i samklang med det som sker inom hela Swedavia, dvs. på alla de tio flygplatser där man har verksamhet.

– Vi har en gemensam, hög riskmedvetenhet inom hela Swedavia, konstaterar **Sarah Zaalouh**, som är Risk Manager inom Svedavia-koncernen.

– Allt syftar till att undvika avbrott. Ingen verksamhet kan bli helt riskfri, men vi fokuserar på riskidentifiering och riskmedvetenhet. På ett strukturerat sätt försöker vi hitta punkter där vi är sårbara och arbetar sedan med att minimera riskerna, fortsätter hon.

Rent konkret tar man fram planer för att hantera risker. Utbildning och simuleringar är viktiga komponenter för att hålla planerna levande. Och kontinuitetsplaner är nyckeln till att hålla verksamheten igång ifall något ändå skulle inträffa.

– Våra risker visualiserar vi i riskmatriser. Där finns avbrottskonsekvenser vid specifika händelser på ena axeln och riskexponering för dessa händelser på den andra. På det sättet tar vi fram ett stöd för prioriteringar, dvs. var våra insatser gör mest nytta, berättar Sarah Zaalouh.

Hon betonar att man aldrig ruckar på flygsäkerheten, utan istället får inrikta sig på att minska kapaciteten vid olika situationer som kan innebära risk.

### **Kris – en händelse som kraftigt avviker från det normala**

Vad gör man då på Arlanda om det som inte ska ske ändå inträffar?

Säkerhetsarbetet på Arlanda styrs av en hel del faktorer. Först och främst är det lagkrav av olika slag. Sedan kommer det faktum att Arlanda i egenskap av flygplats klassas som en samhällsviktig funktion och som en av fem svenska flygplatser, ska användas vid kriser i samhället. Slutligen är Arlanda en karantänsflygplats, vilket innebär att man här ska kunna ta emot personer som ankommer med flyg och som bär på smitta.

Om man tar begreppet kris tänker nog många på brand, haveri, väderleksförhållanden, strömavbrott, strejk, terrorhot, askmoln, bortfall av vatten eller ankommande smitta. Men ingen av dessa saker innebär per automatik en kris.

– En kris är en händelse som kraftigt avviker från det normala, får stora konsekvenser för flygplatsdriften och/eller innebär en mycket allvarlig risk för människors hälsa, förklarar **Elin Richarz**, Crisis Manager på Arlanda.

### **Tre faser**

Hon berättar att när det gäller kriser arbetar man i tre olika faser.

Den första fasen handlar om vad man gör innan krisen inträffar. Det är i första hand fråga om att alltid ha en god förmåga till krisberedskap, dvs. förebyggande och förberedande åtgärder. I den fasen ingår utbildning och övning, riskanalyser, kontinuitetsplanering samt olika samverkansformer.

I den andra fasen är det fråga om vad som sker när krisen väl är ett faktum. Då fokuserar man på att skapa struktur och kapacitet i hanteringen av krisen. Självklart står aktiveringen av krisorganisationen i centrum.

När krisen väl är avvärjd, inträder den tredje fasen. Då sker uppföljning, återuppbyggnad, erfarenhetsåterkoppling och åtgärder som syftar till att stärka säkerhetsarbetet. Det sker i ett antal olika steg:

- Utvärdering
- Utredning och analys
- Återkoppling
- Uppdatering av planer
- Återställande av utrustning och lokaler

### **Inte bara Swedavia**

– Det är viktigt ha i åtanke att en allvarlig kris på Arlanda inte bara faller tillbaka på Swedavia, eftersom det är många aktörer som är verksamma här ute – både privata och offentliga, nationella och internationella. Det är därför helt avgörande att vi har strategiska och operativa samverkansforum, liksom övningar, tillsammans med övriga aktörer här på flygplatsen, poängterar Elin Richarz.

Och det här blir ännu viktigare i framtiden, om Swedavias vision för Arlanda flygplats blir verklighet.

– Alltfler företag har ett behov av att snabbt komma ut i världen. Det börjar bli trångt på flygplatsen – framförallt när det gäller uppställningsplatser för flygplan och terminalstrukturer. Närmast i röret ligger en utbyggnad av terminal 5, som ska vara klar 2023. Men hela flygplatsen växer och i vår vision för år 2043 räknar vi med att då ska ca 50 000 människor arbeta här. Det är en utmaning – kanske inte minst för säkerhetsarbetet, säger Fredrik Jaresved till sist.

*Carl-Henrik Knutsson*