

VIA

STOCKHOLMS HAMNAR

#2

JUNI 2007
ÅRGÅNG NR 12

**The Tall Ships' Races
skapar fest i stan**

**Karibiska fartyg
kryssar i Östersjön**

**Karin Törnell skapar
i glas och leder trafik**

OF
OLM

TEMA | SÄKERHET I HAMNEN

Vår beredskap är god

EFTER DRYGA TJUGO ÅR till sjöss på olika fartyg känns det roligt att nu kunna summera mitt första år som landanställd hamn- och trafikchef i Stockholms Hamnar. Verksamheten i hamnen är mycket spännande, oerhört komplex och diversifierad, vilket gör arbetet jätteroligt, lärorikt och utmanande. Dels har vi den dagliga verksamheten med fartyg av olika storlek och syfte som anlöper och avgår. Dels driver vi ett antal stora projekt och evenemang som till exempel The Tall Ships' Races i juli och säkerhetsövningen SAMÖ som genomfördes i april i år. Båda projekten kan du läsa om längre fram i tidningen.

UNDER MINA SISTA TIO år till sjöss arbetade jag som befälhavare på Silja Lines fartyg, ett arbete som på många sätt skiljer sig från mitt nuvarande arbete, men det finns också många likheter.

En röd tråd som går genom båda dessa yrken är säkerhetsarbetet. Ett av mina första minnen från sjöfarten är när jag mönstrar på mitt första fartyg som oerfaren jungman. Fartyget var ett stort tankfartyg tillhörande Johnsonlinjen. På hela överbyggnaden stod det skrivet med meterhögä röda bokstäver "THINK SAFETY". Då förstod jag att till sjöss är säkerheten viktig och det känns glädjande att samma tankar finns i hamnens verksamhet.

Utvecklingen inom säkerhetsområdet har gått framåt och i dag skiljer man mellan två olika säkerheter. *Safety* som handlar om säkerhet i arbetet, till exempel olika skyddsutrustningar och material, och *Security* som bland annat berör terrorism och våld.

EN UTMANING I ARBETET i Stockholms Hamnar är balansen mellan en tillgänglig och attraktiv stad å ena sidan och en säker och trygg hamn å andra sidan. Detta måste gå att kombinera. Vi vill att fartyg ska kunna anlöpa våra vackra innerstadskajer och att stockholmare och besökare ska kunna njuta av Stockholms vatten på bästa sätt. Alltifrån att ta båten ut i skärgården till att kunna sitta på en brygga mitt i stan och njuta solen och vyerna. Det ställer stora krav på säkerhetsarbetet, men jag vill påstå att vår beredskap är mycket god och att vi har en öppen och välkomnande stad.

AVSLUTNINGSVIS vill jag naturligtvis passa på att önska alla våra läsare en riktigt skön sommar och hälsa er välkomna till Stockholms vatten, kajer och hamnar både på land och till sjöss!

HENRIK CARL,
HAMN- OCH TRAFIKCHEF



INNEHÅLL

VIA

STOCKHOLMS HAMNAR

- 3 Nyheter
- 4 Hamnen får ett större säkerhetsansvar
- 6 Övning med terroristdåd
- 9 Edifakt ger bättre kommunikation
- 10 The Tall Ships' Races skapar fest i stan
- 12 Stor konst att leda båttrafiken
- 14 Byter Karibien mot Östersjön
- 15 Interna VIA

Redaktion: Camilla Strümpel, tel 08-670 26 00.

Grafisk form: Hurrat/www.hurra.se **Layout och produktion:** VIA produceras och layoutas av ETC/kommunikation.etc.se. Tidningen trycks på miljövänligt papper av Federativ Tryckeri AB, Stockholm.

Omslagsbild: Camilla Strümpel.

Ansvarig utgivare: Christel Wiman.

Allmän info: Vill du ändra adress eller ha fler exemplar? Kontakta Camilla Strümpel 08-670 27 45 eller e-post: red@stockholmshamnar.se

Alla texter och bilder är redaktionens, om inte annat anges.



Största kryssningsfartyget hittills i Stockholms Hamnar

TEXT CAMILLA STRÜMPEL FOTO PER-ERIK ADAMSSON OCH ROYAL CARIBBEAN CRUISES

DEN 9 JULI klockan 10:00 anlöpte kryssningsfartyget Navigator of the Seas Stockholms Hamnar och Masthamnen. Hon är med sina 311 meter i längd och 38 meter i bredd det tredje största kryssningsfartyget i världen och det största som hittills gästade Stockholm.

Navigator of the Seas tar cirka 3 000 passagerare och ombord finns bland annat ett vigselskapell som kan ta upp till 60 personer, utomhusaktivitetsområde för basket och volleyboll, en 9-håls miniatyrgolfbana, ett modernt och välutrustat träningscenter, spaavdelning, bastu, massage och skönhets-salong, lekrområde för barn och ungdomar med egen restaurang, disko och videoarkad,

teater över två däck som visar bland annat Broadway-shower, restauranger och mycket mer.

Fartygets ankomst väckte stort intresse. Många hade tagit sig ner till Masthamnen för att titta på inseglingen, och kajerna kantades av nyfikna stockholmare och turister. Rederiet RCCL, Stockholms Visitors Board och Stockholms Hamnar anordnade flera aktiviteter ombord. Det hölls en fullsatt presskonferens där bland annat Christel Wiman, vd Stockholms Hamnar, talade. Dessutom fick vinnarna i en radiotävling och utvalda kunder och intressenter gå ombord för en rundtur på fartyget och avnjuta en härlig lunch i en av restaurangerna. □

NOTERAT AV VIA...



Abba blir ny hyresgäst i Stora Tullhuset

Stockholms Hamnar kommer att hyra ut cirka 4000 kvadratmeter i Stora Tullhuset på Stadsgården till ett nytt ABBA-museum. Våren 2009 kommer fastigheten att vara totalrenoverad och inflyttningsbar. Förutom museum kommer fastigheten bland annat även att inrymma en ny terminal för internationella kryssningsfartyg.

Medvind i containerterminalen

Året har börjat bra i containerterminalen med en ökning det första kvartalet med 20 procent. Containervolymer ökar kraftigt beroende på framför allt den starka tillväxten i världsekonomin, förädling av varuflödena, ökad containerisering samt ökad tillverkning i länder som Kina och Indien.

Ökning är främst import av lastade enheter. Det medför av naturliga skäl även en ökad export av tomma enheter som ökat med 40 procent. Men även exporten ökar med motsvarande 4 procent.



Utvecklingsprojektet Värta- Frihamnen

Följ vad som händer i Värta- Frihamnen på webben. På den nya delen av Stockholms Hamnars webbplats finner du bakgrunden till projektet, skisser, planer, underlag till samråd och mycket annat. Läs mer på www.stockholmshamn.se/varta-frihamnen >>

Hamnens säkerhetsansvar går upp på land

Stockholms Hamnars säkerhetsansvar har blivit större genom EU-direktivet om hamnskydd som nu genomförts. Bland annat har hamnens säkerhetsansvar flyttats längre upp på land.

Men stockholmarna och turisterna ska inte behöva märka något, så länge det är lugnt i landet och världen.

TEXT TOMAS ERIKSSON | **FOTO** TOMAS ERIKSSON OCH STOCKHOLMS HAMNAR

DET VAR DEN 15 JUNI som det nya hamnskyddet trädde i kraft. Bakom ligger ett långt arbete att bland annat definiera vad som i detta sammanhang ingår i hamnområdet och som därmed ligger under hamnens säkerhetsansvar.

– Sedan har vi delat upp hamnen i olika områden där gatu- mark har lägst grad av skyddsvärde och oljehamnarna den högsta. Därefter gjorde vi vår hamnskyddsplan med bland annat skyddsåtgärder för respektive område, berättar Lars Sundberg, hamnkapten och koncernansvarig för säkerheten vid Stockholms Hamnar.

Arbetet är en fortsättning på det säkerhetsarbete kring sjöfarten som startade efter terrordåden i New York den 11 september 2001. Då arbetades det fram ett globalt sjöfartsskydd för säkerhet i hamnar och på fartyg av den internationella sjöfartsorgani-

sationen IMO (International Maritime Organization), en åtgärd som då drevs starkt från amerikanskt håll. Sjöfartsskyddet, som är verksamt sedan 2004, innebär bland annat betydligt hårdare tillträdeskontroll till vissa områden inom hamnen. Men också hårdare kontroll av godset som passerar genom hamnen. Även ombord på fartygen förstärktes säkerheten.

– Bland annat ska man begränsa tillträdet ombord till vissa delar av fartyget, berättar Lars Sundberg.

SJÖFARTSSKYDDET INNEBÄR I STORT att hamnen och rederierna får ta ansvar för ett stort antal saker som tidigare har skötts av polisen.

– Det är som så mycket annat i samhället i dag, att det är verksamhetsutövarna som får ta ansvar och myndigheterna ägnar sig åt kontroll, säger Lars Sundberg.

Men inom EU var myndigheterna ändå inte riktigt nöjda med sjöfartsskyddets utformning. I det hamnskydd som nu genomförs i Europa flyttas hamnarnas ansvar en bit upp på land, vilket bland annat kan innebära att delar av hamnen måste kunna stängas för allmänheten under vissa omständigheter. I normala fall kommer inte allmänheten och hamnens kunder att märka något. Det är först när något händer som föranleder hamnarna att gå upp till skyddsnivå två (se faktaruta) som allmänhet och hamnens kunder kan märka någon skillnad.

– Då kan den fria rörligheten i hamnarna beskäras. Då tvingas vi till avvägningar mellan olika intressen, mellan våra kunders och allmänhetens önskan om fri rörlighet och skyddet mot terrorhandlingar mot hamnen, säger Lars Sundberg.

– Det är förstås mest komplicerat med hamnarna i innerstan, som ju också är promenadstråk. Men också här ute i Frihamnen har förhållandena förändrats. De magasin vi inte använder i



Lars Sundberg är koncernansvarig för säkerheten vid Stockholms Hamnar och arbetar med det nya hamnskyddet.



hamnverksamheten har blivit attraktiva kontor och nu går ju till och med kollektivtrafik genom Frihamnen. Men även om vi går upp i skyddsnivå två ska verksamheten kunna fungera.

Hamnarna har själva fått betala arbetet kring hamnskyddet. Nu när de nya reglerna har genomförts, så lägger det ytterligare kostnader på hamnen.

– Det krävs ingen ny personal, däremot planering och beredskap för en resursförstärkning så att vi snabbt och effektivt kan utföra våra uppgifter om vi går upp till skyddsnivå två. Det rör sig exempelvis om att vi kontrakterar ett vaktbolag så att de har beredskap för att med kort varsel rycka ut med tillräckligt med väktare om det behövs. Och det får vi betala för, det handlar om stora belopp, säger Lars Sundberg.

LARS SUNDBERG BESKRIVER hamnens säkerhet som ”mycket god”. Men menar samtidigt att den kan bli bättre.

– Vi i hamnarna är vana att prioritera säkerhet ur andra aspekter, så medvetenhet är hög. Nu arbetar vi med att utveckla teknikstödet. Det kan exempelvis vara intelligenta övervakningskameror som reagerar för avvikelser.

– Vi har också lyckats relativt väl med att balansera behovet av säkerhet mot allmänhetens önskemål. Den flexibla användningen av kajerna är en av framgångsfaktorerna. Sjöfartskyddet kräver att

hamnanläggningarna ska vara stängda för allmänheten när ett fartyg ligger inne i anläggningen. Men vi har vid flera hamnanläggningar skapat ett system där vi öppnar området så fort fartyget lämnat kajplatsen och därmed ger allmänheten tillgång kajen igen. □

Så definieras skyddsnivåerna

Det är Rikspolisstyrelsen som avgör vilken skyddsnivå som gäller i hamnarna. Så här specificeras nivåerna:

Skyddsnivå ett: den nivå på vilken de minst omfattande skyddsåtgärderna alltid ska upprätthållas.

Skyddsnivå två: den nivå på vilken tillämpliga ytterligare skyddsåtgärder ska upprätthållas under viss tidsperiod på grund av en förhöjd risk för säkerhetstillbud.

Skyddsnivå tre: den nivå på vilken ytterligare specifika skyddsåtgärder ska upprätthållas under en begränsad tidsperiod i samband med att säkerhetstillbud kan förväntas eller är överhängande, även om det kanske inte är möjligt att identifiera något specifikt mål.

FAKTA / Skyddsnivåer

Hamnen klarade sitt jobb vid spelad terrorattack

I slutet av april gick stora terroristlarmet hos Stockholms Hamnar. Det var en del i krisberedskapsövningen SAMÖ 2007.

– Jag är mycket nöjd med hur vi skötte våra uppgifter. Men naturligtvis har vi lärt oss en del av den här övningen, berättar Henrik Cars, hamn- och trafikchef vid Stockholms Hamnar.



Henrik Cars

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO CAMILLA STRÜMPPEL, KARI KOHVAKKA

DET VAR NÅGRA synnerligen händelserika dagar i SAMÖ 2007:

- Dag ett surrade det av rykten om kommande terroristattacker.
- Dag två sprängdes ett pendeltåg i en tunnel på Södermalm. Därpå sprängdes en lastbil fylld av sprängämnen under järnvägsbron vid Tegelbacken i centrala Stockholm, med en sådan kraft att explosionen skadade husen inne i regeringskvarteren. Ett hundratal människor dog i dessa attentat och ett tusental människor skadades. Strax därpå började det brinna i flygledartornet på Arlanda och där florerade också ett rykte om mjältbrandssmitta.
- Dag tre sprängdes en SL-buss med en så kallad smutsig radioaktiv bomb i Rosersberg och minuterna därefter en av E4-broarna över Södertälje kanal, där bland annat en tankbil med mycket giftig medicin på väg till Astra Zeneca ramlade ner från bron. Denna dag miste ett tiotal människor livet.

SAMÖ 2007 var en samverkansövning mellan centrala, regionala och lokala myndigheter i Stockholmsregionen där flera terroristattacker riktades mot i första hand mot transportsektorn. Målet med övningen var att se hur myndigheter, organisationer och företag samverkade för att bland annat:

- skapa en gemensam bild av vad som har hänt
- skapa samverkan på alla nivåer
- samordna information till allmänhet och medierna
- se om deltagarna klarade av att skapa och leda av en intern krisledningsorganisation.

I övningens "motspel" fanns också medierna och allmänhet som hela tiden ringde de inblandade parterna för att få information. En del attentaten skedde "på fältet" och markerades bland annat med människor som spelade skadade. Övningen planerades och genomfördes av Krisberedskapsmyndigheten.

FAKTA / Övning för bättre samverkan

UTGÅNGSPUNKTEN FÖR Stockholms Hamnar var att det från början var en vanlig dag med vanlig trafik. Men redan dag ett samman kallades Stockholms Hamnars krisledningsgrupp (se sid 8) och hamnen gick upp i "Skyddsnivå 2".

– Det innebär bland annat att vi kontrollerar passagerare, last och fordon noggrannare och att vi har en ännu större bevakning av våra områden. Krisledningsgruppens viktigaste uppgift i inledningsskedet är att veta om all personal är på plats så att det är bemannat överallt i hamnen, trots att staden är stängd som den var i denna övning, berättar Henrik Cars.

När personalläget var klart skickades stora delar av hamnens medarbetare ut till sina "bevakningsområden", oftast en terminal med omkringliggande områden.

– Där ska de leta efter främmande personer och föremål som inte borde vara där. De ska också se till att staket är hela och att grindar bemannas, berättar Henrik Cars.

– Dessutom fick vi styra om trafiken från Vikingterminalen vid Stadsgården till Siljas terminal i Värtan. Och vi fick snabbt rekvi-rera en Finlandsfärja som fick fungera som logement för dem som blivit kvar i staden, eftersom alla tåg och flyg var inställda.

Hamnens verksamhet är oerhört viktig vid en kris. Trafiken måste gå, berättar Henrik Cars, annars förvärras rasht läget i land.

– Redan efter några dagar måste stora delar av stadens verksamhet och service stänga om trafiken inte kan gå. Då finns det varken reservdelar, bränsle eller mat. Det flesta företag har inga lager i dag, lagren finns på vägarna och till sjöss, och stänger vi hamnen så stänger lagren.

– Godstrafiken är viktigast i en krissituation, men persontrafiken är också viktig. Nöjesresorna kommer förstås att minska, men vid en kris gissar jag att svenskar som är i Finland vill hem snabbast möjligt, och att finländare som är i Sverige vill åka ut ur landet så fort det går.

Henrik Cars är mycket nöjd med hur hamnens personal arbetade under övningen.

– Det gick väldigt bra för dem som åkte ut till terminalerna.



Alla tog sitt uppdrag på största allvar och övade bra. Det är viktigt, för jobbar man i hamnen har man två arbetsuppgifter, sitt vanliga jobb och att ingå i säkerhetsbemanningen. Krisledningsgruppens arbete fungerade också bra, och jag är mycket nöjd med samarbetet med vårt nya vaktbolag, säger han.

Men självfallet finns det många saker att lära av en övning som SAMÖ 2007.

– Vi lärde oss exempelvis att vissa terminalområden som skulle bevakas var för stora för den personal vi hade, medan andra hade kunnat vara större. Så nu har vi fördelat om storleken på bevakningsstyrkorna. Vi lärde oss också hur viktigt det är med en rejäl genomgång innan personalen ger sig ut på fältet och att det aldrig kan ges för mycket information, säger Henrik Cars.

SAMORDNINGEN ÄR EN VIKTIG del i en kris. För Stockholms Hamnar handlar det i första hand om att samordna sin verksamhet med polis, kustbevakning, Sjöfartsverket, vaktbolag och rederier. Detta

kräver i sin tur ett väl utvecklat informationsarbete.

– Att Viking Lines färjor fick gå till Värtan var dels ett logistiskt problem, men krävde också en stor informationsinsats till anhängarna om ankomsttider och annat. Det var också viktigt att informera lastägarna och att se till att de kom och hämtade sin last så att inte hamnarna blev överfyllda. Vi försökte använda internet så mycket som möjligt så att inte alla behövde ringa, säger Henrik Cars.

En del mindre förändringar kommer erfarenheterna från SAMÖ 2007 att innebära.

– Jag vill kalla det förädlingar, det rör sig om del nya och bättre checklistor och lite annan utrustning som exempelvis fler radioapparater.

Henrik Cars beskriver den här typen av övningar som väldigt nyttiga, och att det är omöjligt att veta om säkerheten faktiskt fungerar om man inte övar. För säkerheten i hamnen är en stor apparat.

– Det rör sig om stora mängder passagerare och last. Här i



Stockholm är dessutom hamnen utspridd över stora områden, det skulle vara mycket lättare med en koncentrerad hamn eller om vi låg på en udde.

Tom Setterwall, risk- och krissamordnare hos Stockholms stad, arbetade under juni med utvärdering av SAMÖ 2007 och vill inte ge några detaljerade omdömen om hur övningen har fungerat, varken för hamnen eller för staden i stort.

– Men jag kan säga så mycket att stadens förvaltningar och bolag har på ett föredömligt sätt lärt sig många nya saker på den extremt korta förberedelsestid de hade, säger han.

Det stora problemet under övningen var att förstå vad som

hade hänt, och att föra den förståelsen vidare.

– Attentaten skedde med korta intervaller, det skilde fyra minuter mellan explosionerna både dag två och dag tre. Att i det läget få fram en korrekt lägesbild och rätt information och dessutom få den bekräftad var svårt och tog tid. Vi behöver bättre redskap och metoder för detta, säger Tom Setterwall.

Men minst lika mycket som man lärde sig under övningen, lärde man sig under förberedelserna, enligt Tom Setterwall.

– Kommunikationen mellan bolaget och förvaltningarna gjorde att vi alla lärde oss mycket om stadens organisation och om varandra. Det har vi stor nytta av i framtiden. □

Gruppen som leder hamnen vid kris

Stockholms Hamnars krisarbete leds av en krisledningsgrupp. Så fort något händer som kan påverka hamnens säkerhet sammanträder gruppen, virtuellt eller i verkligheten.

Stockholms Hamnar har lagt ner stora resurser på säkerhetsarbetet.

– Vi har satsat på bred front. Först utbildades ledningen och sedan nyckelpersoner. Dessutom har alla medarbetare fått en tvåtimmarsutbildning, berättar Bo Araskog, stuverichef och ordförande i hamnens krisledningsgrupp.



Bo Araskog

Krisledningsgruppen har fem fasta ledamöter: Bo Araskog (ordförande), Olle Sten (sekreterare), Kersti Tagesson (personalfrågor), Henrik Ahlqvist (hamnservicefrågor) och Per Holmlund (informationsfrågor). Sammansättning gör att den har en

fot i alla hamnens verksamheter.

Så fort något händer larmas någon i gruppen.

– Men det innebär inte alltid att vi åker in och sätter oss. Men vi gör oss förberedda genom att sätta oss in i situationen och genom att se till att någon i gruppen alltid är nåbar och informerad, berättar Bo Araskog.



Christel Wiman, Olle Steen och Henrik Ahlqvist arbetar i krisledningsgruppen under SAMÖ 2007.

Krisledningsgruppen, som har stora befogenheter att fatta egna beslut, sammanträder regelbundet.

– Då går vi bland annat igenom läget i omvärlden. Men vi tittar också på vad som händer inom företaget. Det kan ibland uppstå rykten som skapar problem och där problemet till slut blir en självuppfyllande profetia, berättar Bo Araskog.

Vid en kris så har gruppen inga operativa uppgifter, det arbetet sköts av utbildade medarbetare på plats.

– Vi har en sambandsman på plats, som är vårt språkrör. Vår uppgift är att rädda liv och egendom. Sedan ska vi samordna mediehanteringen och vi har en del uppföljande funktioner.

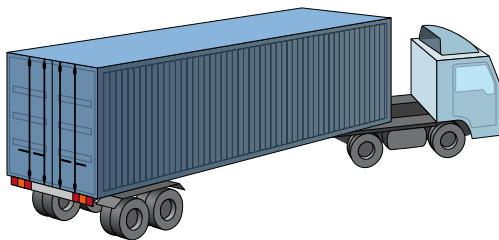
Under SAMÖ 2007 samlades gruppen direkt. Arbetet gick i stort bra.

– Den enda svårigheten vi hade var att gruppen vid några tillfällen blev just operativ, trots att besluten ska tas ute på fältet. Men ibland kan det vara svårt att behålla distans och kyla.

Smidig kommunikation med Edifact

Inom containerhanteringen är det många enheter och en enorm mängd information som måste hållas ordning på. Då är det viktigt att kommunikationen fungerar väl med minimal felmarginal för samtliga parter. För att kunna kommunicera med sina medaktörers system använder Stockholms Hamnar en av FN fastslagen meddelandestandard, kallad Edifact. Genom att systemen skickar filer skrivna på ett gemensamt "språk" kan de olika systemen använda redan inmatad information, utan konverterings- eller inmatningsproblem. En vinst för alla inblandade.

TEXT OCH ILLUSTRATION BO REINERDAHL



EXPORTFLÖDE

Rederiet skapar en bokning i sitt system.



Hamnen tar emot bokningen från rederiet.

Hamnen tar emot containern från åkeriet och kopplar den till bokningen.



Rederiet tar emot informationen om vilka containrar som är kopplade till bokningen. När bokningen är full skapar de en lastorder.



Hamnen lastar fartyget enligt lastordern.



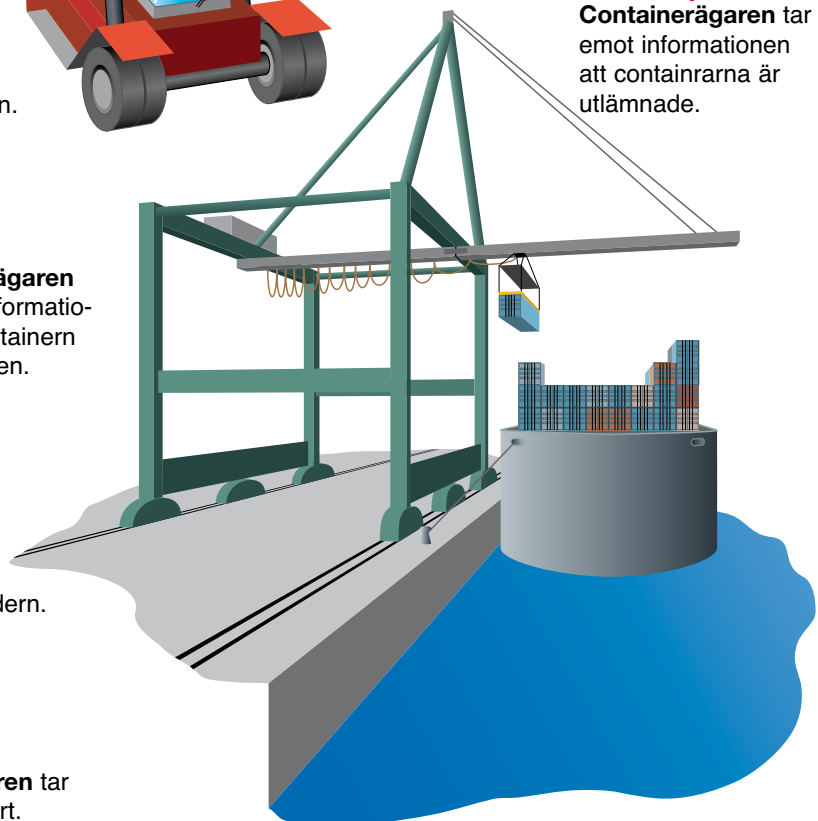
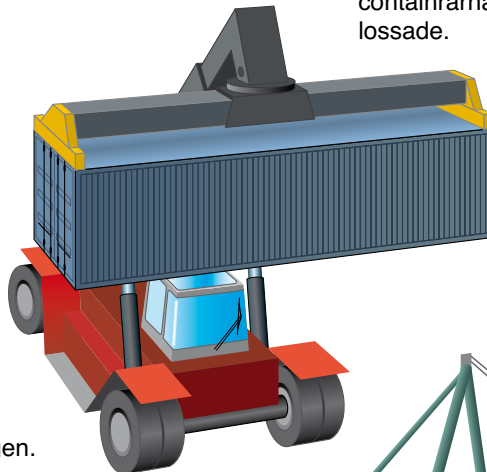
Rederiet tar emot lastrapport.



Containerägaren tar emot informationen att containern är emottagen.



Containerägaren tar emot lastrapport.



IMPORTFLÖDE

Rederiet skapar ett lossningsmanifest i sitt system.



Hamnen tar emot filen och använder datat för att lossa rätt containrar från fartyget.



Rederiet tar emot informationen att containrarna är lossade.



Containerägaren tar emot informationen att containrarna är lossade och skickar lastbilar för att hämta upp dem.

Hamnen lämnar ut containrarna till lastbilschaufförerna.



Containerägaren tar emot informationen att containrarna är utlämnade.

Skeppen som skapar

118 segelfartyg från hela världen anländer till Stockholm den 27 juli. The Tall Ships' Races 2007 har ett rekordstort startfält och omkring en miljon besökare väntas komma till fyra dagars festligheter i Stockholm.

TEXT CATALINA BJÖRKMAN | **FOTO** TALL SHIPS' RACES

UNDER FYRA DAGAR förvandlas Skeppsbron, Stadsgården och Skeppsholmen till ett maritimt festområde med 118 segelfartyg, underhållning, mat och dryck.

– Det är en vacker tävling med alla fartyg. Hamnen kommer att ha ett maritimt tema. Det blir servering av olika fiskrätter, försäljning av skärgårdskonst och festplatsen överlag kommer att ha maritima inslag, säger Lillian Westerberg, generalsekreterare för The Tall Ships' Races.

Runt 3 000 ungdomar finns med bland besättningarna och fartygen kommer från hela världen, bland annat Malaysia, Mexiko, Kanada och Ryssland. Ryssarna stoltserar med världens största segelfartyg, "Sedov", med en längd av 117 meter.

– Det här är en tävling för skolfartyg och kravet för att få delta är att minst femtio procent av besättningen är ungdomar mellan 15 och 25 år, säger Lillian Westerberg.

HON BERÄTTAR ATT fartygen anländer under fredagen den 27 juli i en vänskapssegling från finska Kotka. På kvällen hålls invigningsceremonin på Skeppsbron och på lördagen börjar de stora aktiviteterna för de upp emot en miljon besökarna som väntas till Stockholm.

– De flesta fartygen kommer att hålla öppet för allmänheten vilket ger en fantastisk möjlighet att gå runt och titta på dessa stora skepp, säger Lillian Westerberg.

På söndagen gör samtliga besättningsmedlemmar en så kallad

Den 27–31 juli kommer 118 jättefartyg att besöka Stockholm för att delta i Tall Ships' Races.



"crew parade" genom Stockholms centrala delar och ett stort fyrverkeri avslutar kvällen.

– På måndagen går Sveriges militära fartyg "Gladan" och "Falken" ut först i den paradsegling som samtliga fartyg kommer att medverka i. Vår förhoppning är att tävlingens beskyddare, kronprinsessan Victoria, kommer att finnas ombord på ett av dessa fartyg, säger Lillian Westerberg.

På tisdagen den 31 juli går sedan startskottet för sluttävling-

Så får man plats med 118 jätteskepp

Tall Ships' Races 2007 är ett jättelikt projekt för Stockholms Hamnar. 118 fartyg ska få plats i hamnen, något som för bara några månader sedan verkade helt omöjligt.

STOCKHOLMS HAMNARS PRIMÄRA roll är att se till att alla fartyg får en hamnplats. När hundra fartyg för ett par månader sedan var anmälda trodde man att gränsen var nådd för vad som var möjligt att få plats med. Med en månad kvar till evenemanget är 118 fartyg anmälda.

– Det är knappt att vi kommer att lyckas med det här, men



Henrik Ahlqvist, vice generalsekreterare på The Tall Ships' Races

det ska gå. Det är en sak att göra en skiss på papper, en annan att få till det i verkligheten, säger Henrik Ahlqvist, vice generalsekreterare på The Tall Ships' Races, till vardags hamnstyrman på Stockholms Hamnar.

Skeppsbron kommer att vara fullbelagd och man får låna "af Chapmans" plats och ytterligare platser vid Skeppsholmen.

– Vi kommer att förlänga kajplatsen vid Strömsbron och vi måste kontrollera djupen vid kajområdena då de här fartygen kräver djup, säger Henrik Ahlqvist.

sjöfest



en. Fartygen startar utanför Sandhamn och går mot Szczecin i Polen.

– Det är ett skådespel i sig att se när 118 fartyg startar samtidigt och det är kanske sista gången vi får se startfartyget, isbrytaren "S:t Erik". Det är svårt att hitta behörig personal och inför den här seglatsen har man fått anlita pensionärer som är de enda som är behöriga att segla detta museifartyg, säger Lillian Westerberg. □

Han berättar att de även kontrollerar bevakning och säkerhet, avlyssning av vattenområdet och att de inför en fartsänkning under dagarna för evenemanget.

Henrik Ahlqvist är positiv till evenemanget, trots att det innebär en del problem för hamnen.

– Kunder som till exempel Teaterskeppet och Ånedinlinjen blir lidande då de tvingas "låna ut" sina kajplatser, men det har inte medfört några protester. Även det intensiva samarbetet med polis, kustbevakning och inte minst Sjöräddningssällskapet har varit oerhört positivt, säger Henrik Ahlqvist. □

Beroenden som kan bli farliga

Allt färre arbetar inom den svenska transportsektorn. Hur ska man då få ut vaccin i hela landet vid en pandemi? Det är några frågor som IVA tittar på när den svenska transportsäkerheten utreds.

TEXT TOMAS ERIKSSON

Dagens komplexa samhälle blir alltmer beroende av fungerande system. Regeringen har bett Krisberedskapsmyndigheten att utreda vad man kallar "kritiska beroendeförhållanden". Delar av utredningen görs av IVA.

En del av arbetet berör transportsäkerhet. Det sker i en expertgrupp, där Stockholms Hamnars vd Christer Wiman är ordförande. Där finns representanter för fartygs-, flyg- och landtransporter, men också från distributionsnoder för bränsle, livsmedel och läkemedel samt värdetransportbranschen och SOS Alarm.

– Parterna redovisar vilka faktorer de tror att transporterna kommer att vara beroende av för att fungera år 2020. Vi diskuterar frågor som hur man vid en pandemi får ut medicin i glesbygden om läkemedlen kommer från ett centrallager i Schweiz. Vi ser också på olika scenarion kring en kollaps av elektronisk kommunikation, allt från hur vi ska få kontanter till att containertrafiken ska fungera, säger Åsa Valadi, projektledare vid IVA.

Ett stort framtidsproblem för transportsektorn är, enligt Åsa Valadi, brist på personal.

– Transporter är ett arbete med höga krav och svåra arbetsförhållanden. Det gör att allt fler jobb och tjänster läggs på utlandet och vid en kris kan det finnas för få som kan utföra transporterna.

– Nedrustningen av försvaret är ett annat problem det kan bli svårare att få hjälp med transporter vid framtida kriser. Framför allt är bristen på helikoptrar ett problem.

Ett problem inom sjöfarten är att fartygen blir allt större så att färre hamnar kan emot dem. Vad gör man om de hamnarna är lagda i karantän? Ett annat hot är terrorism.

– Genom att Sverige deltar i internationella aktioner ökar risken för att vi blir ett terrormål. Ett angrepp mot containertrafiken kan bli allvarligt och det kan bli svårt att genomsöka 10 000 containrar på ett fartyg eller i ett magasin. Dessutom kan hoten mot kryssningstrafiken öka.

Stockholms Hamnar får ett gott betyg för sitt säkerhetsarbete.

– Stockholms Hamnar är väl förberett. De har övat mycket, har tydliga rutiner, bra samverkan och är kapabla att genomföra säkerhetskontroller, säger Åsa Valadi.

Projektet ska vara avslutat och rapporterat i oktober. □



Personalbrist blir ett problem för framtidens transporter, säger Åsa Valadi, projektledare vid IVA.

PORTRÄTTET

Glaskonstnär leder trafiken runt Stockholm

Namn: Karin Törnell.

Yrke: Konstnär och trafikledare.

Ålder: 40 år.

Familj: Sambo.

Fritidsintresse: Vännerna och nyfikenheten.

Mest minnesvärda upplevelse på sjön: När vi lade nät på Åland och en klarblå himmel slog om till mycket lokal men total tjocka, vi såg bara båten. Vi satt i ett otroligt speciellt ljus.

Dold talang: Jag kan surfa på stora vågor – om jag får ligga på magen på brädan.

FAKTA / Karin Törnell

Halva sin tid arbetar hon på Stockholms Hamnars trafikcentral. Andra halvan är hon framgångsrik konstnär som arbetar i glas.

– Att ha ett ”vanligt” jobb där jag får samarbeta med människor gör att jag blir en bättre konstnär. Och så älskar jag båtar, säger Karin Törnell.

TEXT TOMAS ERIKSSON **FOTO** TOMAS ERIKSSON OCH PEDER BJÖRKEGREN

DET HAR VARIT EN bra vår för Karin Törnell. I maj fick hon ta emot ett stipendium från Konsthantverkarna och hon har dessutom fått sitt livs största offentliga uppdrag – att göra en konstnärlig gestaltning i stora entrén till Norrlands universitetssjukhus i Umeå.

– Jättekul, men lite nervöst innan jag vet vad jag ska göra, säger Karin Törnell.

Ändå arbetar hon bara halvtid som konstnär. Andra halvan av sin tid jobbar hon på trafikledningen vid Stockholms Hamnar. Där beskriver hon sig som ”spindeln i nätet”.

– Vi har koll på all yrkestrafik runt Stockholm – färjor, lastfartyg, oljefartyg och nu under sommaren väldigt många kryssningsfartyg. Vi följer fartygen hela vägen in till hamn och ser till att det finns en tillräckligt stor kajplats för fartyget. Vi styr också föröjningspersonal, beställer

färskvatten och tömning av avlopp och spillolja, berättar hon.

– Dessutom ser vi till att det finns vakter och inpassagekontroll när kryssningsfartygen lägger till och det är vi som får skicka ut el-, fastighets- eller teknikjouren om något inte funkar.

KARIN TÖRNELL ÄR uppväxt i Kungängen i nordvästra Storstockholm. Hon fick sin första yrkes-

mässiga kontakt med sjöfarten när hon 1994 började jobba som brovakt vid Skansbron, samtidigt som hon pluggade vid Konstfack. Hon följde sedan med till Värtahamnen när övervakning och öppning av slussar och broar blev fjärrstyrt 2004.

– Jag gillar båtar! Mina föräldrar hade sommarstuga i Ålands skärgård så jag åkte ständigt fram och tillbaka när jag var liten. Jag gillar också den grova estetiken i hamnarna med stora fartyg, kranar och containrar. Mina häftigaste minnen kommer från när jag arbetade som brovakt och man mitt i natten såg lanternorna från ett stort fartyg komma. Då stoppade man trafiken och sedan gled fartyget bort under bron som en stor svart skugga.

Parallellt med arbetet i hamnen har hon hela tiden utbildat sig och verkat som konstnär. Något som hon inte alls hade tänkt sig när hon var liten.

– Jag kommer från en tandläkarläkt och gick teknisk linje på gymnasiet och var inte speciellt intresserad av bildämnen. I stäl-

let reste jag mycket som ung, bland annat i Sovjet och Kina och studerade socialantropologi vid universitetet. Men min mormor som hade gått på Konstfack på 1930-talet gav mig lera att arbeta med och min storasyster arbetade som designer vilket uppmunttrade mig, berättar hon,

HON BÖRJADE PÅ KONSTFACK 1993 som keramiker. När hon gick ut 1997 hade hon bytt material och arbetade i stället med glas.

– Därefter fortsatte jag med specialstudier vid CCAC i San Francisco för professor Clifford Rainey som är specialiserad på ugnsgjutet glas, berättar hon.

I dag är hon bland annat representerad på Nationalmuseum, på Röhsska museet i Göteborg, på Statens konstråd och på Sveriges glasmuseum i Växjö. Hon har två gånger fått Konstnärsnämndens stipendium för att

kunna arbeta i sin ateljé och har bland annat fått Coca-Colas glas-stipendium.

Att det blev arbete med just glas bottnar bland annat i en fascination för glasets distinkta form.

– Glas är också spännande att arbeta med eftersom det är transparent och spelar med ljuset. Det är ett dessutom ett material som samtidigt är både

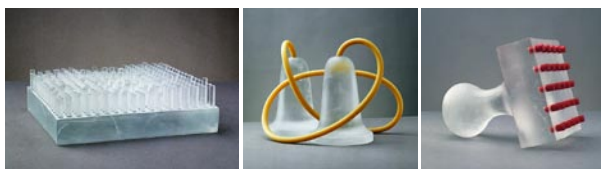
mycket hårt och mycket skört.

Men hon går med lätta steg till hamnen när det är dags för hennes tolvtimmarsskift. Och det är inte bara för pengarna, utan också för att hon mår bra av skillnader mellan jobbet som trafikledare och arbetet som konstnär.

– Konstnärsjobbet är ensamt och utsatt, i hamnen har jag jobbkompisar och lön. Konstnärskapet är individualistiskt och handlar om mig och mina problemlösningar. Jobbet i hamnen handlar till 99 procent om att samarbeta med kunder, allmänhet och andra människor i hamnen. Det är så bra att jag får båda delarna.

– Jag tror också att mitt jobb som trafikledare gör mig till en bättre konstnär. Jag tror att all konst måste handla om verkligheten, vardagen och människor och att konsten därför mår bra av att ha en fot i vanliga livet. Som konstnär hamnar man lätt lite utanför annars. □

”Jag tror att mitt jobb som trafikledare gör mig till en bättre konstnär.”



Du kan se fler av Karin Törnells verk på www.tornell.se

Heta kryssningar i kalla vatten

Precis som namnet, Royal Caribbean Cruise Line, skvallrar om så trafikerar rederiets fartyg oftast varmare vatten. Men nu flyttas fler och fler fartyg till nordligare breddgrader och i samband med "Navigator of the Seas" ankomst till Stockholms hamn presenterade företaget sitt nya koncept short cruises – kortkryssningar från Stockholm.

TEXT MARTIN LARSEN FOTO RCCL



David Malmberg, försäljningschef för Royal Caribbean Cruise Line.

DET ÄR FARTYGET "Jewel of the Seas" som till en början ska ta kryssningsresenärerna på fyra olika kryssningar till hamnarna i Stockholm, Riga, Tallinn, S:t Petersburg, Oslo, Köpenhamn och Hamburg. Två av kryssningarna, Stockholm–Tallinn–S:t Petersburg och Stockholm–Tallinn–Riga, blir turnarounds från Stockholm, och man hoppas på så sätt kunna locka fler svenska resenärer.

– Kryssning är i dag den snabbast växande semesterformen, men svenskarna har inte hängit med i samma takt som övriga Europa. Vår målgrupp är därför främst förstagångskryssare, säger David Malmberg, försäljningschef för Royal Caribbean i Sverige, Finland och Baltikum.

Företagets övriga Östersjökryssningar lockar vanligtvis främst utomnordiska passagerare, medan nordborna väljer kryssningar på Royal Caribbeans största marknader – Karibien och Medelhavet.

– Vi har 60–70 olika nationaliteter på våra kryssningar, och det känns väldigt spännande att även kunna erbjuda den historia och kultur som finns kring Östersjön. De här kryssningarna är faktiskt de populäraste i vårt program, säger David Malmberg.

I TAKT MED SOMMARENS ankomst till Nordeuropa flyttas fartyg från Karibien för att i stället trafikera Östersjön och övriga nordeuropeiska hamnar. Till Stockholm kommer under sommaren fyra av Royal Caribbeans fartyg, och allt tyder på att antalet fartyg kommer att öka till nästa sommar.

– I och med utbyggnaden av kryssningsterminalen får Stock-



Kryssningsfartyget "Jewel of the Seas" kommer att köra short cruises i Östersjön nästa sommar. Flera av kryssningarna startar och slutar i Stockholm.

holms hamn kapacitet nog att kunna hantera fartyg av vår storlek, där vi i vissa fall har en omsättning på 4 000 passagerare, säger David Malmberg.

Royal Caribbean grundades i Norge 1968, startade kryssningar i början av 70-talet och har trafikerat Östersjön sedan 1990. Under de senaste åren har man haft en mycket stark utveckling och på de europeiska kryssningarna har antalet bäddplatser ökat med nästan 100 000 under 2007. En liknande utveckling spås för 2008, och då är den utökade trafiken på Östersjön en bidragande orsak. Det är dock inte bara Royal Caribbean som ökar sin trafik på Östersjön, David Malmberg kan se en ökning i hela branschen.

– Alla rederier expanderar enormt just nu, och breddar sin flotta och sina destinationer. Än så länge ligger Stockholm lite efter men jag är säker på att allt fler kryssningar kommer att få Stockholm som hemmahamn. Stockholm är på gång, säger han. □

- Koncernen innefattar de fem rederierna Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Island Cruises, Pullmantur och Azamara.
- Har närmare 40 000 anställda.
- Har en flotta på 37 fartyg som trafikerar närmare 200 hamnar, varav elva i Östersjön.
- Hade 3,5 miljoner kryssningsresenärer 2006.
- Kan ståta med att ha världens enda kvinnliga kryssningskapten, svenskan Karin Stahre-Janson, som arbetar ombord på "Monarch of the Seas".

FAKTA / Royal Caribbean Cruise Line

På gång i Stockholms Hamnar



Ny medarbetare till ekonomienheten

Den 7 maj började Alexandra Ribenyi i Stockholms Hamnar på ekonomienheten där hon kommer att ta över ansvaret för leverantörsreskontran.

Alexandra kommer närmast från konsultföretaget Academicwork AB där hon varit uthyrd till Relacom AB som ekonomiassistent.



Projektledaren för Värtan-Frihamnen på plats!

Från och med den 23 april finns Karl Lagerlöf på plats i Magasin 2 som projektledare för utvecklingsprojektet Värtan-Frihamnen.

Karl kommer från konsultföretaget WSP (läs mer nedan)

och han kommer att vara stationerad hos Stockholms Hamnars kontor tills vidare.



Hamn- och trafikavdelningen förstärker

Den 16 april började Anders Nordlund på hamn- och trafikavdelningen som hamnstyrman. Anders kommer från Silja Line där han har arbetat i tio år som lots och överstyrman.

Som överstyrman har Anders bland annat arbetat med periodvis underhåll, beställningar och underhållsprogram. Detta kommer att vara hans huvudsakliga arbetsuppgifter även hos Stockholms Hamnar.

Cecilia vidare till nya fastighetsuppdrag

Cecilia Andersson, marknadsansvarig för Fastigheter, slutar i början av sommaren på Stockholms Hamnar. Cecilia går till Steen & Ström, en norsk koncern som äger och utvecklar köpcentrum runtom i Norden.

Cecilia blir kvar hos Stockholms Hamnar fram till semestrarna.



Kallia slutar på intern service

Kallia Linardatou som har arbetat i receptionen och växeln kommer att gå vidare till en annan entreprenad inom Uniflex efter tre år i Stockholms Hamnar.

Michaela Haglind, som även hon kommer från Uniflex, ersätter Kallia. Michaela började den 2 april för upplärning i receptionen och på kontorsservice.

VIA gratulerar

40-åringarna

Pia Kasesalu i Stuveriet, 13 maj
Esme Guler i Stuveriet, 8 juni
Magnus Tengblad, Stockholms Hamnentreprenad, 9 juni
Jimmy Eklund i Kapellskär, 6 maj
Torbjörn Larsson i Nynäshamn, 25 april

50-åringarna

Tomas Sandin, Fastigheter, 22 april
Per Friederich, Stockholms Hamnentreprenad, 27 juni

60-åringarna

Jan C Eriksson i Stuveriet, 25 maj
Alan French i Stuveriet, 22 juni

MARKNADSTIDNING B

Nummer tre av VIA Stockholms Hamnar 2007 kommer ut i september.

VIA FRÅGAR...

Vart i Östersjön vill du åka i sommar?



TOVE REUTERBERG, 19,
ARBETSSÖKANDE, BAGARMOSSEN
– Till Helsingfors. Där har jag varit förut och det är en fin stad. Jag gillar när det är hög stämning och mycket folk så det skulle nog bli en kryssningsresa.



JOHANNES HEDLUND, 32,
PAPPALEDIG, VISBY
– Till Oaxen. Det ligger i Stockholms södra skärgård. Jag lärde mig segla där i trakterna så det skulle vara roligt att ta segelbåten dit någon gång.



CHRISTINA LINDBLAD, 55,
SJUKPENSIONÄR, JOHANNESHÖV
– Till Helsingfors med ett riktigt stort kryssningsfartyg. Jag har varit i alla de där klassiska kryssningsstäderna och Helsingfors är min favorit.



JOHAN EDGREN, 15,
STUDENT, STOCKHOLM
– Till Åland tillsammans med några kompisar. Det skulle vara kul att festa på Birka Paradise som de gör i tevereklamen, den ger en sådan sommarkänsla.

