

WMA

#1

MARS/APRIL 2009
ÅRGÅNG NR 12

STOCKHOLMS HAMNAR

**Sänkt Strömkaj
ett lyft för Stockholm**

**Nya chefer för bygget
av ny hamn och ny pir**

**Så kommer godset
till Sverige**

TEMA

PASSAGERARTRAFIKEN

Högsäsong

I HAMNEN PLANERAS nu för fullt för den kommande kryssningssäsongen. Blommor ska planteras, kajer städas, säkerhetsstaket och vattendjup kontrolleras.

Under sommarsäsongen är kajerna ofta fullbokade och kan liknas vid ett stort pussel där ”fartygsbitarna” måste anlända och avgå i rätt ordning för att alla fartyg ska få plats. När väl kryssningsfartyget förtöjer informerar hamnstyrman fartygets befäl om exakt var fartyget ska ligga. Några meter fel och det kan bli trångt för nästa fartyg.

HAMNSTYRMAN KOMMER till kajen långt före kryssningsfartyget anländer. Många saker ska kontrolleras, hamnsäkerheten ska checkas av och man går även igenom den service fartyget beställt under hamnbesöket via hamnens bevaknings- och trafikcentral.

Men det man lätt glömmer när man står där på kajen och tittar på ett stort kryssningsfartyg som förtöjer i morgonsolen, är att denna verksamhet pågår året runt.

DET FINNS MYCKET erfarenhet och kompetens bland hamnens medarbetare. Båtmän som står i snöstorm och förtöjer den första färjan som anländer en tidig februari morgon, hamnstyrman som väntar på att bulkfartyget ska komma till kaj trots isen mellan fartyget och kajen. Eller truckföraren som med stor precision lirkar in den sista trailern på fartygets rorodäck med bara ett par centimeters marginal. Ja, det finns många exempel på personer som kan göra och gör det där lilla extra.



OCH SÅ BARA en sista sak om kryssningsanlöp – naturligtvis hissar vi fartygets nationsflagga på kaj när hon kommer för att hälsa henne välkommen till Stockholm!

HENRIK CARS,
HAMN- OCH TRAFIKCHEF

- 3 Hutchison flyttar in
- 4 Nya rekord för Stockholms Hamnar
- 6 Krisen kan gynna färjetrafiken
- 8 Allt fler kryssar till Stockholm
- 9 Så kommer varorna till Stockholm
- 10 Snart startar seglarfesten
- 11 Strömkajen blir tillgänglig för alla
- 12 De leder STORA projekt
- 14 Tar hem tio miljarder koppar

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

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

Omslag: Nicho Södling.

Ansvarig utgivare: Christel Wiman.

Allmän info: Vill du ändra adress eller ha fler exemplar?

Kontakta Lena Fogelberg 08-670 26 00.

eller e-post: red@stockholmshamnar.se

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



Martin Allison är vd för det nystartade Hutchison Port Sweden som ska driva containerterminalen i Stockholm och senare i Nynäshamn.



Hutchison har flyttat in

I december undertecknades avtalet som innebär att Hutchisons Port Holdings tar över driften av containerterminalen i Frihamnen. Nu har den globala operatören startat ett svenskt bolag, Hutchison Port Sweden (HPS) och därmed startat sitt svenska arbete.

TEXT CAMILLA STRÜMPPEL FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

FRÅN DEN 1 MARS finns Martin Allison, vd för HPS och tidigare chef för driften på Hutchisons containerverksamhet i engelska Felixtowe, på plats i Frihamnen.

– Som ni vet är den operativa verksamheten i containerterminalen i Frihamnen den bästa i Sverige, så här är det fråga om business as usual, säger han.

Några snabba åtgärder har dock gjorts. Bland annat har containerterminalen fått namnet CTF, Container Terminal Frihamnen.

– Vi har beslutat att driva och marknadsföra containerterminalen som CTF och har skapat en ny logotype som stämmer överens med alla andra HPH-terminaler.

HPH fokuserar nu på norra Europa för att öka marknadsandelarna i Skandinavien och Baltikum. Som en del av detta ska den globala operatören hantera containertrafiken i Stockholms Hamnar, först i Friham-

nen, därefter i godshamnen på Norvikudden i Nynäshamn.

– Tyvärr befinner sig världsekonomin i en neråtgående trend och precis som de flesta andra containerhamnar hanteras mindre gods än för ett år sedan. Därför kommer vi att fokusera på genomförandet av en kommersiell verksamhetsplan som kommer att ge ökade volymer även i dessa svåra tider, säger Martin Allison.

DET SKA BLAND annat ske genom att CTF erbjuder effektiva och konkurrenskraftiga transportmedel till och från hamnen för befintliga och potentiella kunder.

En gemensam projektgrupp där både Stockholms Hamnar och HPS har representeranter har inlett arbetet med att planera Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, ett stort och spännande arbete. □

NOTERAT AV VIA...

Nytt lokalt kollektivavtal i hamnen

Förhandlingar om ett nytt lokalt kollektivavtal för Stockholms Stuveri och Bemanning AB har förts sedan sommaren 2007. Just före årsskiftet kom Hamnarbetareförbundet och Stockholms Stuveri och Bemanning AB överens, och sedan den 1:a januari tillämpas innehållet i den överenskommelsen.

Eftersom bolaget är medlem i Sveriges Hamnar och omfattas av det så kallade riksavtalet med Transportarbetareförbundet som enda avtalsbärande skedde tillämpningen med utfästelser att följa innehållet från både bolagets och Hamnarbetareförbundets sida. Överläggningar har alltsedan överenskommelsen träffades skett med Transportarbetareförbundet.

Den fjärde mars kom parterna överens och ett nytt lokalt kollektivavtal med samma lydelse undertecknades.

Använd www.stockholmshamnar.se

På webben finns användbara fartygslistor där du bland annat kan se vilka fartyg som ligger inne för tillfället och kryssningslistan för säsongen. Här kan du även se bilder på fartygen och få mer information om både fartyg och rederi. Du hittar också köpoolen för skutor och kan få information från väderstationer i Stockholms Hamnar som börjat placeras ut.



Blir störst i världen

På RCCL, som också trafikerar Stockholms Hamnar (se sid 8) går man i år väntans tider. I Karibien ska rederiet sjösätta världens största kryssningsfartyg, den 360 meter långa, 16 våningar höga och 220 000 bruttoton tunga Oasis of the Sea. Jungfruturen går i december 2009 från Fort Lauderdale. Fartyget kommer att ha plats för 5 400 passagerare i de 2 700 hytterna i 37 olika kategorier. Dessutom finns plats för en besättning på 2 100 personer.

Fler tar sjövägen till Stockholm

Rekord är till för att slås. Och det slås rekord för passagerartrafiken till Stockholms Hamnar varje år. Förra året ökade antalet passagerare med 500 000 till 11,7 miljoner, fler än någonsin hittills. Ett nytt rekord tycks vara på väg att slås 2009.

– Fantastiskt med tanke på rådande konjunktur, säger David Schubert, affärsutvecklare vid Stockholms Hamnar.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO STOCKHOLMS HAMNAR



NÄ, ÅRAN SKA FÖRSTÅS fördelas till rätt parter. En viktig del av ökningarna 2008 kan tillskrivas:

- Tallink Silja som satte in Silja Galaxy på linjen Stockholm–Åbo, och lät Silja Festival gå på Riga.
- Viking Line som satte in Rosella på linjen Kapellskär–Mariehamn.
- Kryssningsrederierna som tillsammans tog runt 363 000 passagerare i land i Stockholm, vilket är rekord.

Allt detta gör affärsutvecklare David Schubert mycket glad.

– Från vår synpunkt är det kul att våra kunder satsar och att det ger resultat. Vi är också glada att vår investering i den virtuella turistbyrån Stockholmspanelen har tagits väl emot och att den

reklamkampanj vi genomförde i Finland tillsammans med rederierna, Stockholms Visitors Board och Visit Sweden föll så väl ut.

Uppgången för färjetrafiken till och från Stockholm har fortsatt under 2009.

– Vi har uppgifter om stora ökringar under januari, främst på trafiken till Tallinn och Riga. Vi kan se att rederierna satsar på att bygga nya fartyg eller sätta in bättre fartyg på Baltikumlinjerna, säger David Schubert.

– Även kryssningstrafiken ökar. Vi har 304 anlöp bokade mot 265 förra året. Det får oss att tro på 400 000 kryssningspassagerare under 2009.



– Fler passagerare gör att vi kan utveckla våra tjänster, säger David Schubert vid Stockholms Hamnar.

Han delar rederiernas optimism (se sid 6–7) om att den ekonomiska krisen kan gynna färjetrafiken på Östersjön, att människor väljer kortare resor framför en dyrare semester med flyg. Hamnen står redo att ta emot fler passagerare.

– För oss innebär fler passagerare att vi kan utveckla våra verksamheter. Men den stora vinnaren är staden och dess turistverksamheter liksom shopping, restauranger, kaféer och hotell.

Att färjorna tar svenskar till Finland är också en vinst för Stockholm som stad, enligt David Schubert.

– För de flesta som åker kommer från landet och tillbringar en dag i Stockholm och ibland sover över en natt.

EN BRA HAMN MED ett bra läge kan göra skillnad i valet av resmål för färjepassagerarna, tror David Schubert.

– Och vi har ovanligt bra lägen i Stockholm, både för färje- och kryssningstrafiken. Frihamnen kan verka lite ”off” men man går faktiskt till Stureplan på en halvtimme, det är bättre än i de flesta städer. Bra service är viktigt, inte minst för kryssningspassagerarna som vill ha utförlig turistinformation, men också en shop, kafé, tillgång till internet och transporter in till stan.

Han är i dag nöjd med transportererna från färjelägena, men inte från kryssningsterminalen i Frihamnen.

– Vi skulle vilja att SL drog ut en linje dit, nu är det nästan 800 meter till närmaste busshållplats, säger David Schubert.

Att Tallink Silja flyttar sin Tallinntrafik från Frihamnen till Värtan är bara roligt, säger David Schubert.

– Det är ett resultat att de har investerat i bättre och större



fartyg. Det kräver en del investeringar för att anpassa färjelägena, men det löser vi.

Snart börjar arbetet med att bygga en ny 84 000 kvadratmeter stor pir i Värtan, för att ge plats för annan bebyggelse vid det gamla färjeläget.

– Det kommer att ställa till en del stök. Men med tanke på den stora förbättringen som det kommer att innebära inom några år så är det värt det. Vi ska göra vårt yttersta för att Tallink Silja ska beröras så lite som möjligt av arbetet, säger David Schubert.

Med en ny pir och nya verksamheter i Värtan kommer troligen en av David Schuberts drömmar att besannas.

– Då kommer vi att få spårbunden trafik in till staden. Det blir en höjdare. □

Förändring i färjetrafiken 2008 jämfört med 2007

Sträcka	Förändring i procent
Kapellskär–Mariehamn	+54
Stockholm–Riga	+40
Kapellskär–Nådendal	+19
Stockholm–Åbo	+14
Stockholm–Tallinn	+12
Nynäshamn–Gdansk	+4
Nynäshamn–Visby	+2
Stockholm–Mariehamn	-1
Stockholm–Helsingfors	-4



Lotta Andersson vid Stockholm Visitors Board vill locka fler färjeresenärer att stanna en natt i Stockholm.

Hoppas på fler färjeturister

Stockholm Visitors Board hoppas på en fortsatt ökning av färjeturismen till Stockholm 2009.

I LÅGKONJUNKTUR TENDERAR människor att resa i sitt närområde, enligt Lotta Andersson, areansvarig för Finland och Ryssland på Stockholm Visitors Board. Detta, tillsammans med en låg kronkurs, gör att hon tror att fler turister kommer med färjorna till Stockholm.

– Vi kan se att de finska besökarna numera oftare väljer Stockholm framför Tallinn. Vi tror också att den fantastiska utveckling som vi har haft på den ryska marknaden fortsätter, säger hon.

Lotta Andersson beskriver färjetrafiken som mycket viktig för Stockholms turistnäring.

– Den står för en betydande del av konsumtionen i butiker, restauranger och museer.

Lotta Andersson noterar också att fler finska gäster väljer att stanna en natt i Stockholm. Och att det är en stor utmaning för Stockholm Visitors Board att få ännu fler att stanna.

– Lyckas vi få några procent av dagsresenärerna att stanna en natt skulle det vara fantastiskt för Stockholms restauranger och hotell. □

Satsningar ska skapa högkonjunktur på Östersjön



Färjerederierna satsar på nya och nyrenoverade fartyg och räknar med en fortsatt ökning av antalet passagerare. En anledning till detta är lågkonjunkturen som rederierna anser kommer att gynna korta resor.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

TALLINK SILJA SÄTTER UNDER våren 2009 in den nybyggda, 212 meter långa, Baltic Queen på sträckan Stockholm–Tallinn. Det öppnar också för en satsning på Riga, berättar vd:n Kadri Land.

– Baltic Queen ersätter Romantika som i sin tur ersätter Regina Baltica på rutten till Riga, dit också Silja Festival går sedan förra året.

Det nya fartygets längd gör att Estlandstrafiken flyttar från Frihamnen till Värtahamnen. Rigatrafiken blir dock kvar i Frihamnen.

Tallink Silja ökade antalet passagerare förra året med arton procent, mycket tack vare att Silja Galaxy, ett systerfartyg till Baltic Queen, som sattes in på sträckan Stockholm–Åbo.

Nytt för i år är att rederiet har fått ett nytt gemensamt bokningssystem för Tallink och Silja.

– Det kommer att göra oss mer flexibla och har gjort det möjligt att införa automatisk incheckning. Där kan kunder precis som på flygplatser knappa in sitt bokningsnummer och sedan få

biljetter, matkuponger och annat som de har beställt utan att behöva köa vid incheckningskassan, berättar Kadri Land.

Bokningssystemet var en av de viktigaste punkterna att åtgärda för att skapa samordningsvinster i samgåendet mellan Tallink och Silja.

– Nu är de stora bitarna på plats. Nu är det mest småsaker som ska lösas, problem som oftast beror på att vi sitter fast i gamla avtal.

Kadri Land säger att det är för tidigt att bedöma hur den ekonomiska krisen kan slå mot färjetrafiken.

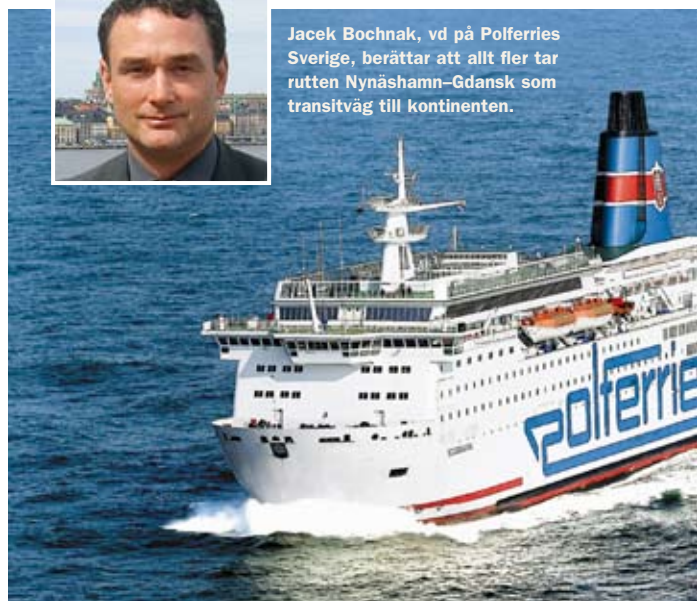
– Precis som alla andra är vi förstas oroliga. Samtidigt hoppas vi att de som brukar göra långresor väljer en billigare variant och åker på kryssningar med oss i stället. Vi tycker oss faktiskt se en sådan trend.

VIKING LINE KOMMER i slutet av året att sätta in en ny färja på rutten Kapellskär–Mariehamn.

Per-Erling Evensen, marknadschef på Destination Gotland, tror att fler väljer att semestra i Sverige.



Jacek Bochnak, vd på Polferries Sverige, berättar att allt fler tar rutten Nynäshamn–Gdansk som transitväg till kontinenten.





Jan Kårström, vd på Viking Line, sätter in ett nytt fartyg på rutten Kapellskär-Mariehamn.



Kadri Land, vd på Tallink Silja, sätter in ett nytt fartyg på rutten Stockholm-Tallinn.

– Det är en 133 meter lång färja som håller på att byggas färdig på ett varv i Sevilla. Det är första gången som ett nytt fartyg sätts in på den rutten, det har hittills varit färjor som har gjort sitt på en annan linje, berättar Jan Kårström, vd på Viking Line.

Färjan, som ersätter Rosella som i sin tur fick rycka in när Ålandfärjan såldes, har inte fått något namn än.

– Vi har en namntävling på webben och har fått 10 000 förslag, berättar Jan Kårström.

År 2008 beskriver han som ett ”förhållandevis bra” år. Antalet passagerare ökade med drygt 8 procent till 6,2 miljoner och godstransporter med 6,5 procent. Men resultat blev sämre än året före på grund av ett högt bunkeroljepris.

Under 2008 renoverade Viking Line sitt fartyg Gabriella. I år kommer Cinderella att få en uppsatsning under tre veckor i juni och Mariella fräschas upp till hösten.

– Gabriella blev riktigt snygg och nu bygger vi om samtliga hytter på de andra fartygen, säger Jan Kårström.

– Och vi fortsätter våra 48-timmarskryssningar till Riga och Tallinn. Vi har tio planerade kryssningar under sommaren.

Lågkonjunkturen har Viking Line inte märkt så mycket av, enligt Jan Kårström.

– Vi har sett att totalmarknaden på frakt har gått ner, men samtidigt har vi ökat vår marknadsandel. På passagerarsidan tror vi att totalmarknaden växer. I kristider brukar folk vilja köpa godis och men även ägna sig åt den här typen av nöjen som man har råd med, säger han.

DESTINATION GOTLANDS FARTYGSTRAFIK mellan Nynäshamn och Visby hade förra året fler passagerare än något tidigare år. Företaget, som har avtal om att sköta färjetrafiken fram till 2015, har också utarbetat ett nytt pris- och bokningssystem.



I år fortsätter sjötrafiken med några smärre turlistejusteringar för de fyra fartygen på rutten.

– En stor förbättring görs på landsidan när man öppnar en sektion på vägen mellan Stockholm och Nynäshamn, vilket vi ser som en del av vårt transportsystem. Det förstärks av förra årets förbättring av järnvägen med dubbelspår och nya perronger i Nynäshamn, säger Per-Erling Evensen, marknadschef vid Destination Gotland.

Han säger sig vara övertygad om att Gotland kommer att klara lågkonjunkturen väl.

– Vi vill tro, och tycker oss ha goda anledningar att göra så, att Gotland kommer att sticka ut eftersom det är det närmaste man kommer utlandet i Sverige, framför allt om det på grund av valutakurser blir mer fördelaktigt att semestra i Sverige. Dessutom ser vi en del stora investeringar på boendesidan på Gotland, med det nybyggda Tott Hotell och flera nyrenoverade anläggningar.

POLFERRIES HADE ETT framgångsrikt 2008 för trafiken på sträckan Nynäshamn-Gdansk, enligt Jacek Bochnak, vd för Polferries Sverige.

– Ett jättebra år för oss. Lastbilstrafiken ökade med 35 procent och passagerartrafiken låg kvar på samma nivå som året innan. Våra svenska resenärer använder nu ofta linjen Nynäshamn-Gdansk som en transitväg till kontinenten, säger han.

Det gör att rederiet behåller fjolårets koncept på linjen liksom de kryssningar och hotellpaket som sålde bra 2008.

För 2009 räknar Jacek Bochnak med att frakten kommer att ligga kvar på samma nivå som förra året, trots lågkonjunktur. Han är lite mer osäker på vad som händer med passagerartrafiken.

– Sverige var ett mycket populärt resmål för polacker förra året eftersom den polska valutan var stark. Nu har den försvagats, men det har den svenska kronan också gjort, så i stort räknar vi med lika många passagerare som förra året, säger Jacek Bochnak. □



Nya rekord för kryssningstrafiken

Allt fler vill kryssa på Östersjön. 2008 års rekord på 265 anlöp till Stockholm kommer att slås med råge. Hittills är 304 anlöp bokade. RCCL, vars fyra kryssningar med start och mål i Stockholm gjorde succé förra året, gör i år 16 likadana kryssningar.

ÖSTERSJÖN BLIR ETT allt populärare kryssningsmål.

– Man når alla destinationer på en natt, folk pratar engelska i området, S:t Petersburg lockar och nya destinationer öppnas. Östersjön upplevs dessutom som ett av världens säkraste hav i fråga om såväl terror som väder, säger Henrik Ahlqvist hamnstyrman vid Stockholms Hamnar.

Han skrattar och säger att han numera arbetar med skohorn för att få in alla fartyg.

– Det krävs minutiös planering. Här i Frihamnen kan det komma tre fartyg på en dag, då måste man styra trafiken så att det som ska ligga längst in kommer först och går sist.

Kryssningsrederiet RCCL gör i sommar totalt 46 anlöp i Stockholm, varav 15 är turnaround. Det är en ökning med 26 anlöp jämfört med 2008.

– Trenden är att de amerikanska kryssningsturisterna blir färre på grund av lågkonjunktur. Men det kompenseras av fler europeiska turister, säger Roar Meidal, Nordenchef vid RCCL.

Förra årets snabbt slutsålda kryssningar med start och mål i Stockholm och besök i Tallinn och S:t Petersburg har i år ökat till 16 avgångar. Kryssningarna, som görs på fartyget Vision of the Seas och främst riktar sig till en svensk publik, ser ut att sälja slut.

– Svenskarna håller på att bli Nordens mest kryssande folk, förra året ökade antalet svenska kunder hos oss med femtio procent, och ökningen fortsätter. De här kryssningarna har också fått många norska bokningar, norrmännen passar då på att se både Stockholm och S:t Petersburg, säger Roar Meidal.



– Vi slår rekord igen, berättar Henrik Ahlqvist.



– Svenskarna har blivit ett kryssande folk, säger Roar Meidal.

Henrik Ahlqvist berättar att man från hamnens sida jobbar hårt för att övertyga kryssningsrederierna att komma till Stockholm.

– Vi hälsar på alla rederier som kör i Östersjön och berättar vad som händer i Stockholm, och om hur vi i hamnen hanterar saker som vatten och avlopp. Vi deltar också i internationella mässor och har bra samarbetspartner i England och USA.

En bra hamn kan göra skillnad när rederierna väljer destinationer, enligt Henrik Ahlqvist.

– Centrala kajplatser och service lockar. Finns en bra kajplan förbättras även möjligheterna att få fartygen att göra turnaround här.

ROAR MEIDAL ÄR MYCKET nöjd med den service han får i Stockholm. Och han är imponerad av kryssningsterminalen i Frihamnen.

– Den innebär ett fantastiskt lyft och har satt en ny standard för kryssningsterminaler i Norden, den ligger långt före andra hamnars terminaler.

Han önskar att Stockholms stad ska bli duktigare att berätta för

kryssningsresenärerna om vad staden kan bjuda på och att det fanns ett "Stockholmspaket" att sälja på resorna.

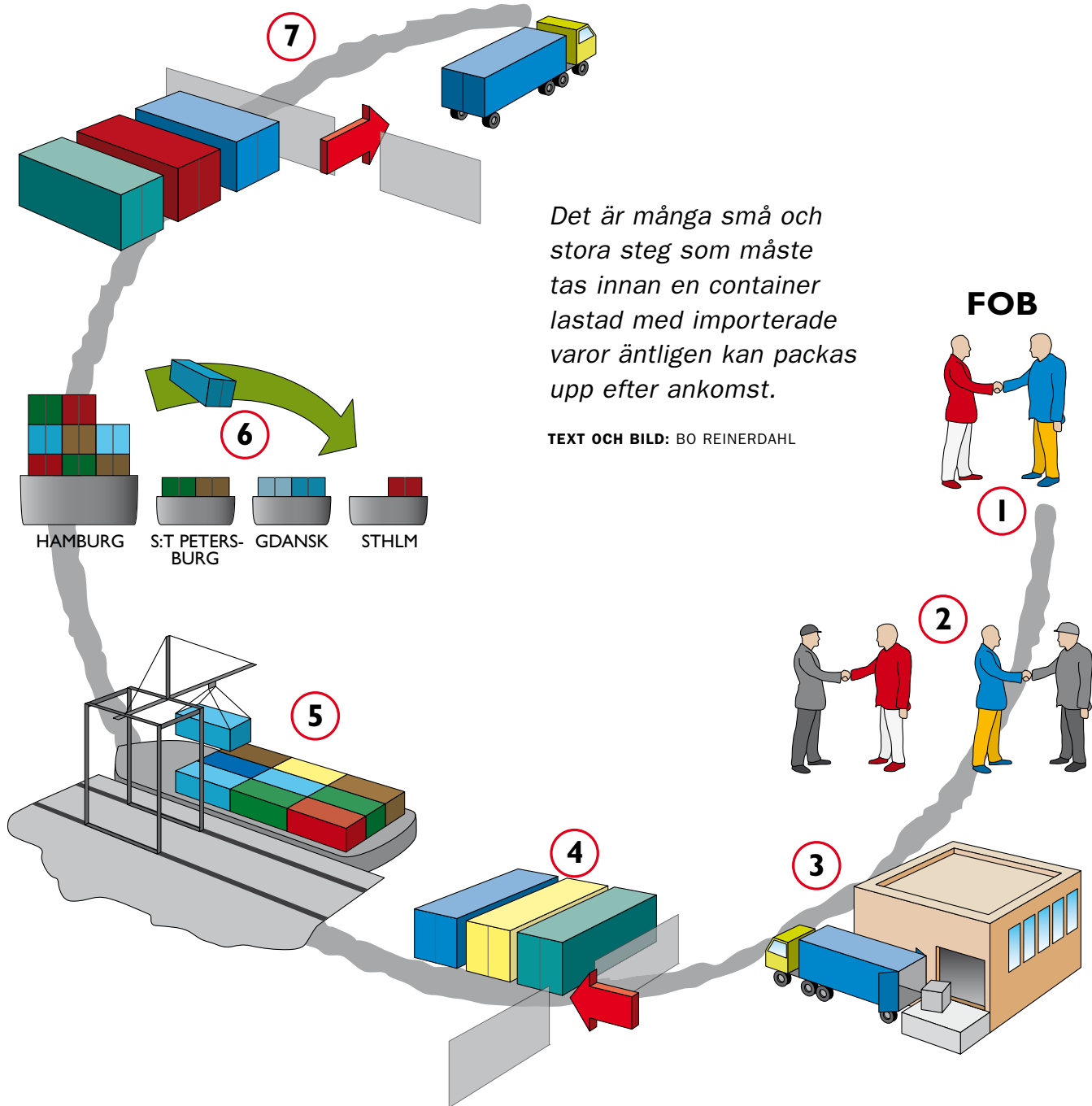
– Ett bra paket framtaget i samarbete med transportörer, hotell och andra aktörer skulle öppna möjligheter för fler turnaround i Stockholm.

TROTS ATT DET är trångt i dag så tror Henrik Ahlqvist att antalet kryssningsfartyg fortsätter att öka.

– Om tio år tror jag att vi är den största turnaroundhamnen i Östersjön. Då har vi muddrat Stadsgårdskajen för att få plats med fler fartyg och nya Värtapiren är byggd.

– Vi arbetar också med lösningar för att kryssningsfartygen ska kunna gå genom skärgården i mörker, genom att försöka hitta nya navigeringslösningar i samarbete med Sjöfartsverket. □

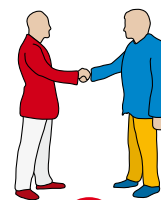
SÅ FUNKAR DET I LOGISTIKLÖSNINGAR



Det är många små och stora steg som måste tas innan en container lastad med importerade varor äntligen kan packas upp efter ankomst.

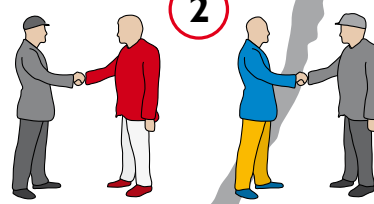
TEXT OCH BILD: BO REINERDAHL

FOB

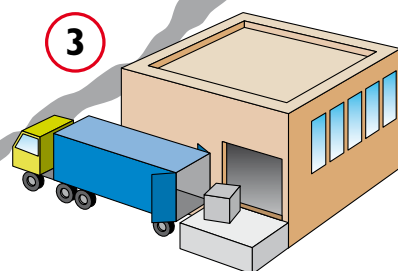


1

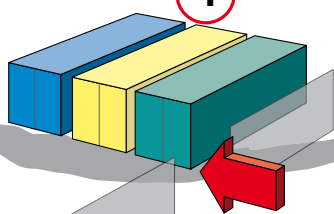
2



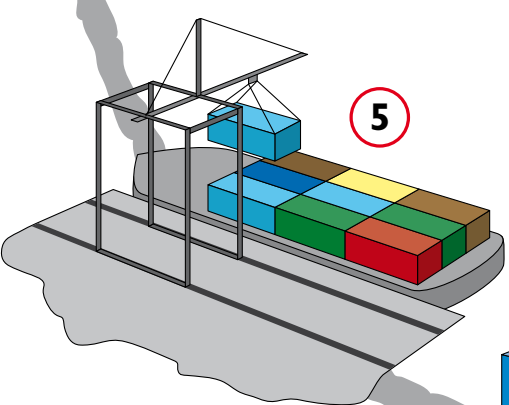
3



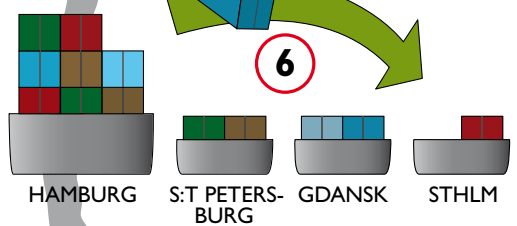
4



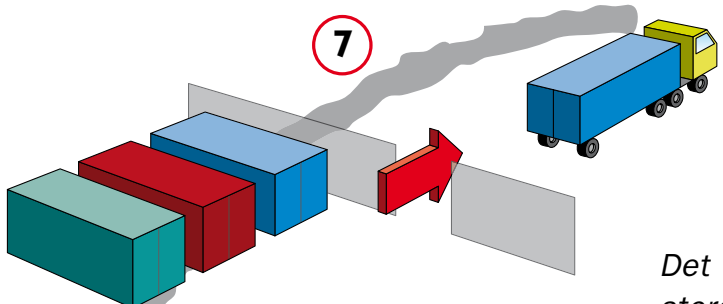
5



6



7



En köpare i Stockholm vill importera en last med varor från till exempel Shanghai i Kina. Utöver priset för varorna behöver de även komma överens om en hel del villkor för leveransen. Bland annat hur de ska fördela transportkostnader och ansvar under transporten. För att underlätta den här fördelningen finns det en rad internationellt standardiserade begrepp kallade Incoterms (International Commerce Terms), som ges ut av Internationella handelskammaren.

1. Importören och exportören kan till exempel komma överens om att använda villkoret Incoterms FOB (Free On Board) vilket kortfattat innebär att exportören ansvarar för transport och kostnader för godset fram tills containern passerar över skeppets reling. Därefter går ansvar och följande kostnader över på importören.

2. Importören kontaktar en speditör som kommer att ha hand om hela transporten från det att containern har lastats ombord på containerfartyget i avgångshamnen och ända fram till importörens lagerbyggnad hemma i Sverige. Exportören gör motsvarande beställning hos egen eller samma speditör för att ombesörja frakten från sitt lager och ombord på fartyget. Importören ser även till att hans speditörs kontor i Kina och exportören kommer i kontakt med varandra så att speditören får all nödvändig information inför transporten. Importören kontaktar även speditörens kontor i Sverige och bekräftar att angiven container är klar att skeppas till Sverige.

3. Exportörens speditör fraktar containern med lastbil (eventuellt även med tåg) till hamnen i Shanghai.

4. Där ombesörjer speditören att varorna förtullas varefter containern är klar för lastning.

5. Containern lastas ombord och det oceangående fartyget lämnar hamnen.

6. När fartyget anländer i till exempel Hamburg, lastas containern om till ett så kallat feederfartyg. Ett mindre containerfartyg som tar hand om den sista delen av transporten till Stockholms hamn.

7. Vid ankomst i hamnen lastas containern av fartyget och speditören ser till att godset förtullas samt transporteras vidare till importörens lager, med tåg och/eller lastbil.

Resan från Shanghais hamn till Stockholms hamn tar cirka trettio dagar.

Mellan den 14 och den 25 juni finns båtarna i Volvo Ocean Race i Stockholm.



Snart startar festen

Ola Åstradsson räknar med att en halv miljon gäster kommer när staden och hamnen bjuder in till festen Stockholm Stopover i Volvo Ocean Race den 14–25 juni. Meningen är att det ska bli en fest som besökarna ska minnas länge och som bekräftar bilden av Stockholm som en framgångsrik evenemangsstad.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO DAVE KNEALE/VOLVO OCEAN RACE, TOMAS ERIKSSON



Ola Åstradsson är Stockholms Hamnars projektledare för Stockholm Stopover.

NÄR DEN HÄR tidningen kommer ut kämpar båtarna i Volvo Ocean Race mot vågorna i Stilla havet på väg från kinesiska Qingdao till Rio de Janeiro, en seglats på 12 600 sjömil eller 2 234 landmil.

Samtidigt arbetar Stockholms Hamnars projektledare Ola Åstradsson med planering inför de hektiska festdagar som ska äga rum veckorna runt midsommar. Och i Kina, Hongkong och Singapore visas tv-reklam som lanserar Stockholm som Capital of Scandinavia. Målet är att några av dessa asiatiska tv-tittare ska ta ett flyg till Stockholm och ansluta sig till de runt 500 000 gästerna som vill se båtarna i Volvo Ocean Race.

Hjärtat i festen är den tävlingsby – race village – på Skeppsbron där alla tävlingsbåtar ska ligga för beskådan när de inte är ute och tävlar i korta och publikvänliga tävlingar i Stockholms närhet.

– Race village är öppet och gratis för allmänheten från den 14 till den 25 juni. Utöver båtarna kommer det bland annat att finnas ett experience-område där vi visar hur det känns att segla på världshaven och sponsorerna kommer att ha paviljonger som delvis är öppna för allmänheten. Dessutom ska det finnas restauranger för 1 200–1 400 sittande gäster utöver de runt 1 000 platser som är vikta för sponsorerna, berättar Ola Åstradsson.

ÄVEN KUNGSTRÄDGÅRDEN blir en del av race village.

– Där kommer bland annat Sjöhistoriska museet att ha uppvisningar och flera utländska turistbyråer och scouterna att ha verksamheter, berättar Ola Åstradsson.

Besökarna kommer att vara allt från seglingsfanatiker till hungriga stockholmare.

– Vi tror att genomsnittsgästen kommer att stanna i två timmar, äta mat och ta en öl eller fika. Vi räknar också med att många lägger till i vår marina framför Logårdstrappan där man också kan övernatta i båten, säger Ola Åstradsson.

Sponsring är en viktig del i ett evenemang som Stockholm Stopover. Efter en trög start har nu sponsorerna vaknat.

– Och det med ett tryck som vi inte trodde skulle komma. Det beror säkert på att tävlingen har börjat närma sig, och kanske har också paniken kring finanskrisen lagt sig, säger projektledaren Ola Åstradsson.

Ett skäl att komma till avslut är också att de som köper de största sponsringspaketen får branschexklusivitet, om exempelvis en bank köper är det stängt för andra banker. Ola Åstradsson kan konstatera att de sponsorintäkter som Stockholm Stopover har budgeterat för snart är bokade.

– Faktum är att vi nu får fler förfrågningar än vi har sponsorpaket, vilket innebär att vi kan tvingas säga nej till företag som vaknar till sent, säger han.

Stockholm som stad kommer också att vara i världens blickfång dessa dagar.

– Staden lägger därför ner stora resurser på att marknadsföra sig. Målet är att stimulera turism, investeringar och nyinflyttning genom att visa att Stockholm är en attraktiv och kunskapsintensiv stad med hög miljöprofil. □

Strömkajen renoveras

I september startar arbetet med att ge Strömkajen en kaj i rätt höjd, med ett nytt utseende och med ett kajplan delvis belagt med granithållar för att bli tillgängligt för alla.

Det är ett stort och komplicerat jobb, och blir inte enklare av att fartygstrafiken måste fungera under hela ombyggnaden.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

FÖR DRYGT 150 ÅR SEDAN kunde kung Karl XV, den nuvarande kungens farfars farfars bror – de få gånger han vistades i salarna i Stockholms slott, han ansåg att allt riktigt arbete utfördes från en hästrygg – titta över viken och se hur en kaj byggdes i samband med uppförandet av Nationalmuseum. Där står samma kaj i dag, bara lätt renoverad och försedd med en del moderniteter som exempelvis teknikbänkar för vatten, avlopp och bränsle. Men nu sjunger kajen på sista versen. Förutom ålder så har landshöjning gjort behovet av en genomgripande renovering akut.

– Landhöjningen har höjt kajen 50–60 centimeter. Det gör dels att trädelar som en gång låg under vatten nu har kommit upp i luften och börjat ruttna, dels skapar det problem för båtarna som i stort ser ut som de gjorde på 1860-talet. Därför behöver vi återskapa den ursprungliga nivån, berättar Stockholms Hamnars projektledare Irene Lindbäck.

Anpassningen innebär att kajen sänks 50 centimeter och sedan tar sig upp i gatunivå via långa trappsteg, så kallade gradänger. Men för att få plats med detta krävs att kajen får ta en del av det väg- och parkeringsutrymme som i dag ligger mellan kajen och fastigheterna.

ARBETET GÖRS I FYRA etapper, och tar paus under somrarna för att båttrafiken från Waxholmsbolaget och Strömma då ska kunna flyta som vanligt.

Etapp 1 (september 2009–maj 2010): Från Nationalmuseum fram till ”vecket” på kajen görs arbeten två meter ut i vattnet och fem meter upp på land. I vattnet läggs en ny stålspont och kläs in med betong för att förhindra korrosion och därefter med granit för att se ut som en granitkaj från vattnet och Strömbro. Samtidigt byggs det första ”trappsteget” på kajen.

Etapp 2 (september 2010–maj 2011): Samma arbete fortsätter fram till Strömbro.

Etapp 3 (september 2011–maj 2012): Anläggning av ett nytt markplan från vattnet upp till fastigheterna, bland annat Grand Hôtel, från Strömbro fram till kajens ”veck”.

Etapp 4 (september 2012–maj 2013): Samma jobb fram till Nationalmuseum.



Irene Lindbäck berättar att målet är att kajen ska bli tillgänglig för alla.

Just nu pågår arbetet med ett gestaltungsprogram för området. – Vi eftersträvar en enhetlig gestaltning i allt från Waxholmsbolagets och Strömmas nya terminaler till skyltar och de nya teknikbänkarna för vatten, avlopp och bränsle, berättar Irene Lindbäck.

– Vi lägger också stor vikt vid markbeläggningen där breda granithållar ska göra området tillgängligt för alla människor. Det är viktigt, Stockholm har som ambition att vara världens mest tillgängliga stad.

I EN TRE ÅR GAMMAL beräkning tros renoveringen kosta 150–200 miljoner. Priset är lite osäkert detaljplanerna för etapp 3 och 4 är inte godkända och lågkonjunkturen kan göra jobbet billigare.

Ett byggprojekt av den här storleken ställer till en del stök. Men samförståndsandan är god, enligt Irene Lindbäck.

– Vi lovar att göra vårt yttersta för att störa så lite som möjligt. När vi har varit runt och presenterat vårt projekt för grannarna – Slotet, Handelsbanken, Grand Hôtel, Lydmar hotel och Nationalmuseum – så har alla till vår stora glädje varit väldigt positiva. □



I september startar det fyra år långa arbetet med renoveringen av Strömkajen.

Projektchefer med

Att det byggs en ny hamn är ovanligt. Men Stockholms Hamnar har just nu flera stora hamnprojekt på gång, bland annat en godshamn i Nynäshamn och en ny pir i Värtahamnen. Till de projekten har hamnen anlitat två experter på stora projekt. **TEXT OCH FOTO** TOMAS ERIKSSON



Namn: Per Ling-Vannerus.

Jobb: Projektchef för bygget av Värtapiren.

Familj: Fru Marie, Lina 12 år och hoppryttare, Fredrik 10 år och hockeyspelare.

Fritidsintressen: Fågeljakt och skidåkning.

Bästa minne till sjöss: Var med och tävlade i entonnare-VM i Marstrand.

FAKTA /Per Ling-Vannerus

Per bygger ny pir i Värtan

Nu börjar hans drömprojekt och när det avslutas ska den nya piren i Värtahamnen stå färdig. Han tvekade aldrig att hoppa på jobbet.

– När ett sådant här projekt dyker upp måste man ta chansen att vara med, säger Per Ling-Vannerus, Stockholms Hamnars ny tillsatta projektchef för byggandet av Värtapiren.

PER LING-VANNERUS BESKRIVER sig själv som en ”gammal brobyggare”. Han jobbade i tretton år inom JCC/NCC-sfären och därefter i tio år som konsult.

Vad fick dig att tacka ja till jobbet att leda arbetet med att bygga nya Värtapiren?

– Jag ville byta från en rådgivande roll till en beslutande. Dessutom är det ett bitvis tekniskt komplext projekt och därmed spännande, samtidigt som det finns en anknytning till mina gamla erfarenheter. Ett möte med människorna på Stockholms Hamnar påverkade mig också. Dels för att de tänker så modernt och affärsmässigt, dels för att alla var så välkomnande mot mig.

Vad är din uppgift?

– Att hålla koll på ekonomi, tid, kvalitet och genomförande. Det gör jag i första hand genom att styra våra projektgrupper som gruppen för projektering och byggleddning och gruppen tekniska experter, både konsulter och hamnens egna experter.

Ni räknar med att miljöprovningarna är klara inom ett år. Vad händer sedan?

– Då startar bygget av ett nytt tåg färjeläge för Värtabanan. Det svåra med den etappen är att tågtrafiken hela tiden måste fungera. Därefter börjar utfyllande av den 84 000 kvadratmeter stora piren.

Hur svårt är jobbet?

– Jag ser det som normalsvårt. Det är ett enormt stort projekt, men en stor del av arbetet ligger i bergutfyllnad.

Önska dig tre saker i projektet?

– Att miljöprovningen går i lås, att vi hittar en tidig lösning på varifrån vi kan ta bergmassor där Norvik är ett bra alternativ och att hitta tillfälliga alternativa färjelägen för Tallink Siljas färjor under byggnadstiden. □

stor uppgift

Namn: Björn Svensson.

Ålder: 58 år.

Position: Projektchef för arbetet med godshamnen på Norvikudden.

Familj: Två barn, 37 och 34 år, och fyra barnbarn.

Fritidsintressen: Umgås med människor, träna och resa.

Bästa minne till sjöss: Första gången jag följde med min far ut på den bogserbåt där han var kapten. Vi skulle bogsera ett lastfartyg med timmer in i hamnen i Kalmar och jag var med far på bryggan. Jag var 6–7 år och mycket uppfyllt av situationen, det kändes som om det var jag som var kaptenen.

FAKTA /Björn Svensson



Björn bygger godshamn

Om fyra år räknar projektchefen Björn Svensson med att stora containerfartyg ska glida in över Mysingen och lägga till vid hamnen på Norvikudden.

– Redan dagen efter att jag skrev på avtalet ville jag ut till Norvik för att gräva några spadtag, säger han och skrattar.

BJÖRN SVENSSON HADE lämnat lägenheten invid Strøget i Köpenhamn och jobbet som ansvarig för drift och underhåll av Öresundsbron. Han var på väg till Ryssland för att bygga en läkemedelsfabrik när erbjudande om att leda arbetet med att bygga godshamnen Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden dök upp.

Vad fick dig att tacka ja till jobbet?

– Det är ett spännande jobb och jag fick en väldigt positiv bild av Stockholms Hamnar. Och så har jag ofta haft nära till havet, jag är uppväxt vid havet i Kalmar, far var sjöbefäl, och jag har jobbat sex år vid Öresundsbron.

Vilken är din uppgift?

– Att ansvara för hela projektet vilket innebär att jag ska se till att vi gör rätt saker vid rätt tid och till rätt pris. Det svåra är att undvika överraskningar, och det gör vi genom att hela tiden göra riskanalyser för vad som kan hända.

Ni hoppas att miljöprövningen är klar i sommar. Vad händer då?

– Eftersom vi bara får muddra på vintern så startar vi det arbetet i september, 800 000 kubikmeter ska tas upp. Därefter ska fyra miljoner ton bergmassor sprängas bort för att ge plats åt ett järnvägsspår, berg vi senare kan använda som fyllnadsmaterial. Men får vi inget besked i sommar får muddringen vänta ett år.

Hur svårt är jobbet?

– Inte så komplicerat, men komplext eftersom det innehåller så många beståndsdelar och så många parter, som kommun, myndigheter och terminaloperatör. Dessutom ska en tuff tidsplan och en tuff budget hållas.

Hur fördelas ansvaret mellan hamnen och terminaloperatören Hutchison Port Holdings, HPH?

– Vi ansvarar för hamn, kaj, byggnader, järnväg, vägar, el samt vatten och avlopp. HPH ansvarar för kranar och annat utrustning som krävs för containerhanteringen. Vi måste också bygga för att ge plats åt tull, gränspolis, Livsmedelsverket, verkstäder, kontor och annat.

Önska dig tre saker i projektet?

– Att vi får en miljödom snart, att detaljplanen godkänns och att jag får tag på ännu fler duktiga medarbetare. □

Tar miljarder koppar kaffe via Frihamnen

Företaget Arvid Nordquist tar in stora mängder kaffe via Frihamnen. Det räcker till tre koppar om dagen för samtliga svenskar. Dessutom kommer många viner från de nya vinländerna och en och annan flaska Champagne till Sverige via Stockholms Hamnar.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO ARVID NORDQUIST



Philippe Barreca, inköps- kvalitetsansvarig vid Arvid Nordquist.

ARVID NORDQUIST TAR VARJE år in mellan 400 och 500 containrar med kaffeböner via hamnens containerterminal. Bönorna kommer från nio av världens stora kaffeländer: Brasilien, Colombia, Peru, Nicaragua, Guatemala, El Salvador, Kenya, Etiopien och Indonesien. Det blir ungefär 10 000 ton kaffe, som när det rostats och malts vid Arvid Nordquists rosteri i Solna räcker till drygt 10 miljarder koppar kaffe av märket Classic.

– Mellanrost är fortfarande den vanligaste sorten. Men utvecklingen är stark på espresso liksom krav- och rättvisemärkta kaffesorter, berättar Philippe Barreca, inköps- och kvalitetsansvarig vid Arvid Nordquist.

Det mesta kaffet stannar i Sverige, en liten del går på export till Norge och Finland. Philippe Barreca berättar att kaffesmak är en nationell egenhet.

– Svenskar vill ha ett bra kaffe med en tydlig arombild och lång eftersmak. Det svenska kaffet präglas också av att vi tillsammans med Norge och Finland har världens renaste vatten och att vi därför köper de bästa kvaliteterna i världen.

Och kaffe, som är världens näst största handelsvara efter olja, är en vara där man får vad man betalar för.

– I handeln med kaffe finns inga rabatter oavsett hur mycket man köper. Vill man ha bra kvalitet får man betala för det, säger Philippe Barreca.

NÄR VI GÖR KAFFE hemma finns en del att tänka på om kvaliteten ska följa med ända ner i koppen.

– För det första är kaffe en färskvara. När man brutit förpack-



ningen har man 7-10 dagar på sig att dricka upp det, sedan blir det sämre. För det andra måste man dosera rätt, varken över- eller underdosera. Det går åt 7-8 gram kaffe per kopp och det finns inget "drygt" kaffe. För det tredje måste man att ha rätt temperatur, vattnet som träffar kaffet ska vara 92-96 grader och plattan som värmer det får inte vara över 83 grader, säger Philippe Barreca.

– Bästa bryggaren är en presskanna, men man måste vänta minst fyra minuter innan man tar kaffet.

Arvid Nordqvist, som firar 125-årsjubileum i år, importerar förutom kaffe exempelvis viner från "nya" vinländer som Chile, Australien och Sydafrika liksom Bollinger Champagne. Företaget har också storsäljande varumärken som Del Monte och barnmaten Hipp. Och decembers storsäljare - Sun Maid russin.

– Svenskarna äter otroliga mängder russin vid jul, det rör sig om runt 200 containrar vilket blir 2 500 ton varav 60 till jul, berättar Philippe Barreca.

Han är mycket nöjd med att ta in sina varor via Frihamnen.

– Hamnen har ett bra läge och vi har goda relationer med både stuveriet och kontorssidan, säger Philippe Barreca. □

Företagets namn: Arvid Nordquist.

Verksamhet: Kaffe, livsmedel, vin & sprit.

Grundat: 1884 (firar 125-årsjubileum)

Antal anställda: 155

Kontor i: Stockholm, Helsingfors, Oslo och Köpenhamn.

Storsäljare: Classic Kaffe, Bollinger Champagne, Sun Maid russin, Del Montes konserverade frukt och Hipp barnmat.

FAKTA / Arvid Nordquist

På gång i Stockholms Hamnar



Chef för Affärsstödstannar

I september började Mats Lundin i Stockholms Hamnar som tillförordnad chef (på konsultbasis) för dåvarande avdelningen Administration. Eftersom Mats kommit in mycket bra i organisationen och trivs i Stockholms Hamnar är han nu fast anställd som chef för avdelningen Affärsstöd.



Inventering & granskning av ritningar

För att inventera och granska ritningarna i Stockholms Hamnars ritningsarkiv har ett ritningsprojekt startats. Madeleine Johansson är inhyrd byggnadsingenjör från Academic Work och utför arbetet. Uppdraget är på ett halvår och till en början kommer Madeleine att stämma av ritningarna mot bygganderna. När allt är granskat och klart ska ritningarna digitaliseras.

Nya medarbetare på gång in:

Erik Andersson börjar den 1 april som omvärldsbevakare. Kommer närmast från Moderaterna där han är finanslandstingsrådssekreterare.

David Nykvist börjar den 1 april som projektledare på Teknikenheten. Han kommer från Vallentuna kommun där han arbetar som trafikplanerare.

Jenny Sundström börjar den 1 maj som marknadskommunikatör på Kommunikationsenheten. Jenny kommer från Energimyndigheten.

I receptionen börjar Frida Schillberg från Uniflex efter Malin Larsson som slutar i mitten på mars.



Kompassen 2 har tagit examen!

Onsdagen den 4 februari var det avslutningsdag för Kompassen 2 – Stockholms Hamnars utvecklingsprogram. De sexton deltagarna presenterade de projektarbeten de arbetat med under kursen för ledningsgruppen, sina chefer, handledare, kursvärdar och andra berörda och intresserade.

VIA gratulerar

40-åringen

Johan Ekrot i Kapellskärs Hamn, den 16 mars.

50-åringarna

Ingvar Gustafsson, Truckverkstaden, den 27 januari.

Irene Lindbäck, Teknikenheten, 27 januari.
Rikard Sahl, Kapellskärs Hamn, den 16 mars.

60-åringarna

Birgitta Andersson, Containerterminalen, den 11 januari.

Alan Berry, Hamn & Trafik, den 14 januari.

VIA FRÅGAR

Hur stor del av turistintäkterna i Stockholm tror du kommer från färjeresenärer?



– Mellan 20–25 procent, det kommer många turister från Östeuropa för att shoppa. Men vi måste se till att erbjuda hela smörgåsbordet. Folk kommer hit för att shoppa, uppleva naturen och kulturen.
LEIF JOHANSSON, 43, KOMMUNALRÅD, SKÖVDE.



– 33 procent är min vilda gissning. Jag tror att många åker hit för sevärdheter som slottet och ambassaden och att de gärna shoppar souvenirer och kläder. Så vi måste se till att ha ett stort utbud på sådant.
SOFIA PINO, 21, STUDENT, UPPSALA.



– 30 procent, tror jag. Ryssarna har börjat resa hit och de brukar ha mycket pengar. Man kommer nog hit för att handla kapitalvaror och roa sig och även titta på den vackra huvudstaden. Någonting vi borde satsa mer på är rysktalande guider eller skyltar översatta till ryska för de har jag inte sett några när jag vandrat omkring här.
BJÖRN LESSER, 53, PERSONALMAN, NYHAMRA.



– 30–40 procent, tror jag. Det finns så många bolag som kör. Ganska många stannar nog i Stockholm och handlar sådant som de inte kan få tag i hemma. Jag tycker att vi borde öka informationen och marknadsföringen om vad som faktiskt finns i Stockholm men även en timme därifrån, hur nära det är till vattnet och naturen. Vi måste visa den bredd Stockholm har utanför den samlade statskärnan.
PIA HOLMSTRAND, 52, UTBILDARE, KIL.

SVAR: Cirka 25 procent

