

VIA

#3

OKTOBER 2007
ÅRGÅNG NR 12

STOCKHOLMS HAMNAR

**Kapellskär
strategisk hamn**

**Bogdan basar
från Gdansk**

**Alkotester
i hamnarna**

TEMA TILLVÄXTEN I ÖSTERSJÖN

Alla hade fel

ALLA HADE FEL – därför att tillväxten i världens transporter och transportsystem har hittills varit högre än den mest optimistiska analytiker hade förutspått.

Hela transportvärlden rustar för att möta ekonomisk tillväxt och växande handel med större fartyg och därmed större hamnar. Östersjön med de nya EU-länderna är Europas starkaste tillväxtområde. Inom Östersjön förväntas sjötransporterna fram till 2020 nästan ha ökat med motsvarande Sveriges totala sjögodsvolymer i dag, cirka 150 milj ton. Därtill kommer export och import med ytterligare två gånger Sveriges nuvarande sjögodsvolymer, enligt SAI Baltic Maritime Outlook 2006.

Samtliga hamnar i regionen rustar för att möta den ökande handeln och de större fartygen. Utbyggnaden av Nynäshamns Hamn stärker Sveriges ostkust och Mälardalen. Och ett närmare samarbete med övriga hamnar skulle öka den svenska ostkustens betydelse i Östersjön.

Stockholms län har de senaste femton åren haft en tillväxt med ett Malmö och förväntas öka med ännu ett Malmö de kommande femton åren.

STOCKHOLM RUSTAR SIG för att möta morgondagens sjötransporter. Långt innan Bengt Owe Birgersson fick uppdraget att för statens räkning utse strategiska hamnar förvärvade Stockholms Hamnar Kapellskär, Nynäshamn och Norvikudden. Den tillväxtstrategin plus omfattande investeringar i dessa hamnar har lett till att Stockholms Hamnar har klarat de växande godsvolymer under de senaste femton åren.

Gods bör transporteras på sjön till hamnar så nära marknaden som möjligt. Det är därför bättre för miljön med kortare vägtransporter till Sveriges största marknad och terminaltätaste område. Det mesta godset transporteras på väg, och trängseln på järnvägsspåren är redan påtaglig. Sjövägen kommer att vinna i längden. En ny hamn byggs i dag dessutom med högsta möjliga miljöstandard och normer. Bra hamnar runt Sveriges långa kust ökar möjligheterna till mer sjötransporter och ger transportörer, varuägare och industrin valmöjligheter. Sveriges transportkostnadsandel av BNP är i dag cirka arton procent, alltså väsentligt högre än EU och USA. Ökad konkurrens borde effektivisera transporterna.

Norvikudden ligger i Sveriges största konsumtionsområde, med gott om tillverkande företag i närområdet. Hamndjupet är Östersjömax, det finns expansionsytor och det är kort insegling.

Närmare Stockholm finns ingen bättre hamninfrastruktur. Besluten är fattade, finansieringen klar, miljöprövning pågår, terminaloperatör blir klar under hösten, vägarna byggs just nu, tågspåren uppgraderas och inga statliga investeringar behövs för att hamnen byggs.



Christel Wiman

CHRISTEL WIMAN, VD OCH KONCERNCHEF

- 3 Nyheter
- 4 Tillväxten bara fortsätter
- 6 Det byggs runt hela Östersjön
- 8 Stockholms offensiva svar
- 9 Så funkar elanslutningen
- 10 Stor succé för stora skepp
- 11 Alkotester i hamnarna
- 12 Polsk ledare i BPO
- 14 En ny partner i Stockholms logistik

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: Stockholms Hamnar.

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@stockholmshamn.se

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



Kapellskär utnämnd som strategisk hamn

Kapellskär utnämns som strategisk hamn av regeringens utredare Bengt Owe Birgersson i en rapport om vilka hamnar som ska prioriteras för att få statligt infrastrukturstöd. Stockholms Hamn och Nynäshamns Hamn, som också ingår i Stockholms Hamnar, anses däremot inte vara i behov av statliga bidrag.

TEXT LISETTE BERG **FOTO** CHRISTIAN LAGEREKE

HAMNSTRATEGIUTREDNINGEN HANDLAR om vilka godshamn i Sverige som ska ges statligt finansierad infrastruktur i syfte att uppnå mer kostnadseffektiva godstransporter. Det gäller satsningar på vägar, järnvägar, kombi-terminaler och annan infrastruktur.

– Vi är glada att Kapellskär, som visat sig ha en väldig potential, är utnämnd som strategisk hamn, eftersom väg 77 är i stort behov av att byggas ut. Däremot är jag förvånad över att Stockholms Hamnars övriga hamnar, Stockholm och Nynäshamn, inte är utnämnda, speciellt med tanke på att vi är Sveriges fjärde största godshamn och ledande passagerar- och kryssningshamn såväl i Sverige som i Östersjön, säger Christel Wiman, vd på Stockholms Hamnar. Dessutom ligger Stockholms tre hamnar mitt i Sveriges största konsumtionsområde.

– Med de beslut om hamninvesteringar som Stockholms stad har tagit är det också förvånande att utredningen inte fördjupar sig i en så pass viktig hamnverksamhets potential. Enligt Birgersson är Stockholms Hamn ett stadsutvecklingsområde som man inte behöver ta hänsyn till som strategisk

hamn. Passagerartrafiken är dessutom inte med i bedömningen, säger Christel Wiman.

– Jag ser inte att utredningen på något sätt skulle påverka våra omfattande utvecklingsprojekt. Stockholms stad och Stockholms Hamnar investerar stort i Värtahamnen och Stadsgårdsterminalen, i utbyggnaden av godshamnen på Norvikudden i Nynäshamn samt i Kapellskär. De strategiska satsningarna står på egna ben och har aldrig utgått från att staten ska skjuta till några anslag, säger Christel Wiman.

– Oberoende av utredningens slutsatser är det också osannolikt att föreställa sig en utveckling där Sveriges konsumtions-, näringslivs- och politiska centrum med en snabbt expanderande sjöfart skulle kunna stå utan full lotsservice i sina hamnar, säger Christel Wiman.

Nu följer en remissrunda där en rad instanser ska säga sitt. Vi utgår från att regeringen kommer fram till samma slutsats som Stockholms stad, att alla Stockholms Hamnar – tre av fyra i Stockholms län – är strategiska hamnar i alla avseenden.

**NOTERAT AV
VIA...**



Nytt utseende och innehåll på www.stockholmshamnar.se

Under oktober lanseras Stockholms Hamnars nya webbplats. Förmodligen kommer de största skillnaderna att märkas på förstasidan och i strukturen i vänstermenyn. Förhoppningen är också att du som besökare kommer att upptäcka nya bra tjänster som bildbanken, linjekarta, förbättrade fartygslistor, möjligheten att köpa slusskort på webben med mera.



Glöm Karibien och Söderhavet – Östersjön är världens hetaste kryssningsområde

Östersjön är nu officiellt världens hetaste kryssningsområde. Utmärkelsen "Destination of the Year" tilldelades Cruise Baltic, ett samarbetsprojekt för aktörer runt Östersjön där Stockholms Hamnar och Stockholm Visitors Board ingår. Utnämningen ägde rum på den internationella konferensen Seatrade i Hamburg. Motiveringen är att Östersjön har en mycket snabb tillväxt, internationellt sett spännande destinationer och ett gott samarbete mellan hamnstäderna.

Kryssningssäsongen är nu avslutad i Stockholms Hamnar och totalt anlöpte 255 kryssningsfartyg.

Allt växer i Östersjön

Östersjöregionens tillväxt kan bara jämföras med tillväxten i Kina. Den kommer att hålla i sig i ytterligare 10–15 år, enligt Tor Wergeland vid Copenhagen Business School.

Längs Östersjön byggs nu stora hamnar för att möta den utvecklingen. Den nya containerhamnen i Nynäshamn kan komma att visa sig vara för liten för Stockholms behov, enligt Tor Wergeland.

TEXT TOMAS ERIKSSON

ALLA FORMER AV GODS på Östersjön ökar i takt med den explosionsartade tillväxten i Ryssland och de andra länderna i nord-östra Europa. Just nu finns ingenting som talar för att tillväxten ska avta. Ett antal stora hamnar har byggts eller håller på att byggas i Östersjön för att kunna hantera godsökningen. Det innebär att just nu är tillväxten på hamnsidan någorlunda i fas med tillväxten av gods, vilket i sin tur ytterligare ökar tillväxttakten, enligt Tor Wergeland.

– Det pågår stora hamnbyggen i Finska viken, både på finsk och på rysk sida, för att ta hand om den ökande godstrafiken till och från Ryssland. De hamnarna räcker nu och i den närmaste framtiden. Däremot tvivlar jag på att det kommer att räcka i femton år till, säger Tor Wergeland.

– Normalt i en sådan situation så brukar marknadskrafterna verka, så att stigande priser sätter fart på hamnutvecklingen. Men problemet

är att i vår del av världen tar ett hamnprojekt runt tio år eftersom hamnarna tar stora områden i anspråk och kräver en hel del tillståndsgivning inom mark- och miljöfrågor.

Det finns gott om plats för fartygen på Östersjön. Men att Östersjön har utsetts till ett miljöområde kommer att skapa en del operationella problem i framtiden, enligt Tor Wergeland.

– Det kräver exempelvis att fartygen körs på bunkerolja med lågt svavelhalt, det är ett bränsle som kan bli svårt att få tag på. På landsidan måste man bli bättre på att ta hand om fartygens

miljöfarliga avfall. Här har politikerna ett ansvar, de kan inte bara avkräva rederierna ett miljöansvar utan att också skapa bättre förutsättningar för det.

EU SKULLE KUNNA UNDERLÄTTA hamnarnas utbyggnad om det fanns en politisk vilja. Men sjöfarten saknar de lobbyistkrafter som exempelvis järnvägen alltid har haft, säger Tor Wergeland.

– Vägtransporter och järnväg har skapat en politisk struktur

som gör att de får sin infrastruktur finansierad av offentliga medel. Hamnarna däremot får klara sig själva på kommersiella villkor, vilket är svårt eftersom det är en fragmentiserad industri där ingen enskild spelare har råd att ensam göra de ofta tunga investeringar som krävs för att öka konkurrenskraften. Sjöfarten har i lobbysammanhang satsat på att utverka skattefrihet för vinster och arbetskraft vilket sannerli-

gen är en prestation, men något annat har man inte lyckats åstadkomma, säger han.

– Det som EU borde göra är att stötta intermodala transportsystem vilket skulle gynna sjöfarten. För att det ska ske måste väg- och tågtrafiken vara med och finansiera infrastruktursatsningarna och betala för sin miljöpåverkan. Avgifterna på tunga lastbilar genom Tyskland och Schweiz kan ses som en bra start på detta.

Tor Wergeland tror att Östersjön i framtiden kommer att få



EU borde stötta intermodala transportsystem, det skulle gynna sjöfarten, enligt Tor Wergeland vid Copenhagen Business School.



Mikael Castanius vid Sveriges Hamnar hoppas att svenska staten ska vara offensiv när det gäller EU-finansierade infrastrukturprojekt i Östersjön.



ett antal stora regionala hamnar, som försörjer mindre hamnar i sin region. Däremot knappast en dominerande hamn för hela Östersjön.

Han tror också att utvecklingen kommer att innebära att den nya containerhamn som byggs på Norvikudden i Nynäshamn kan bli för liten i framtiden.

– Den är så pass liten att den antagligen blir fullbelagd direkt. Jag gissar ändå att den är så stor som är politiskt möjligt. Hamnen kommer dock att vara mycket viktig för Stockholm.

Finns det då inga moln på tillväxthimlen över Östersjön?

– Egentligen inte, såvida vi inte får en politisk destabilisering i Ryssland som gör att en del västerländska företag inte vågar investera i regionen, säger Tor Wergeland.

TYSKA HOCHTIEF ÄR ETT företag som bygger och utvecklar hamnar. Östersjön är ett mycket intressant område för företaget, berättar Martin Ruhtge, vd vid företagets kontor i Hamburg.

– Vi har just varit med och byggt klart den nya containerhamnen i Gdansk, som är den största satsningen i Polen just nu. Men många hamnar håller på eller kommer att bygga ut, exempelvis S:t Petersburg, Helsingfors, Gdansk, Gdynia, Lübeck, Rostock, Tallinn, Ventspils, Århus, Malmö och Stockholm.

Martin Ruhtge säger att det framför allt är i Ryssland som behovet av nya hamnar är stort, men att många av hamnarna i Östersjön måste förbättra sina faciliteter.

– Fartygen blir allt modernare och kan lasta allt snabbare, men många hamnar har inte moderniserats i samma takt. Dessutom är infrastrukturen för att frakta godset vidare för dålig på många ställen.

MIKAEL CASTANIUS, BRANSCHCHEF vid Sveriges Hamnar berättar om investeringsplaner längs hela den svenska ostkusten för att möta tillväxten i Östersjön.

– Vi ser en förskjutning av transporterna från nord-sydlig riktning till öst-västlig. Får man sedan i gång transporterna på Transsibiriska järnvägen så kommer vi att få se en stor tillväxt och stor tillströmning av gods till svenska hamnar, säger han.

Mikael Castanius uppmanar den svenska staten att vara offensiv med EU-ansökningar kring infrastrukturprojekt som exempelvis Motorways of the Seas.

– Tittar vi på Polen och andra länder på andra sidan Östersjön så får de mycket pengar från EU. Om Sverige, och EU, lever kvar i tron att vi är ”världsbäst” då blir vi snart omsprungna, säger han.

Han tycker också att det är viktigt att svensk sjöfart tillåts följa internationella regler för att kunna konkurrera på samma villkor med andra länders sjöfart i Östersjön.

– Vi får inte skapa nationella regler som hindrar svenska hamnar, säger han. □

Det byggs runt hela Östersjön

Det byggs nya hamnanläggningar i hela Östersjön för att ta emot den ökande varumängden.

VIA har gjort några nedslag i det nya, expanderande hamnlandskapet.

TEXT TOMAS ERIKSSON ILLUSTRATION BO REINERDAHL

I **DANSKA ÅRHUS** ÄR NU den tredje etappen på den nya containerhamnen på 750 000 kvadratmeter färdig. Det ger hamnen en kapacitet på en miljon TEU per år. Till detta kommer två nya containerkranar, allt som allt en investering på runt 1,25 miljarder svenska kronor.

– Vårt mål är att bli en hubb och få direktanlöp från Fjärran Östern, där godset efter omlastning går vidare till S:t Petersburg och andra hamnar i Östersjön, säger Henrik Munch Jensen, vice vd vid Århus hamn.

Århus står på fyra ben: containrar, roro, oljetrafik och bulk.

– Vi har två tredjedelar av den danska containertrafiken och vi är landets största bulkhamn. Så vi är en mycket viktig del av Danmarks internationella förbindelser.

Gdansk

Polska Gdansk var under planhushållningens tid bränslehamn för olja och kol. I dag har kolet närmast försvunnit, hemma-marknaden förbrukar nästan allt polskt kol och lämnar lite kvar för export. Fjorton miljoner ton olja passerar dock årligen genom Gdansk, men hamnen vill komma bort från oljeberoendet och bredda verksamheten. Därför har man byggt en ny djuphavs-containerterminal, via en privat investering.

– Djuphavshamnen kan ta emot fartyg på upp till sjutton meters djup. Terminalen har en kapacitet på 500 000 TEU per år, som kan fördubblas, säger Julian Skelnik, marknadschef vid Gdansk hamn.

– Vi räknar även med att den gamla containerhamnen blir kvar. Där har man nu köpt en ny kran från Kina och ökar kapaciteten till 100 000 TEU per år.

Ett stort logistikcenter med en yta på 210 hektar har också byggts, med en tunnel under floden Wisla. Nu återstår en stor sak att lösa för Gdansk, och för all del grannstaden Gdynia:

– Vi måste få fler motorvägar. Nu byggs de första hundra kilometerna motorväg söderut, men det behövs mycket mer för att bli en hamn som också kan ge service till våra grannländer.

Gdynia

Gdynia var under planekonomin den polska hamn som hanterade bulk och container. I dag får bulkhanteringen alltmer lämna plats för containrar. Gdynia står för åtta procent av den polska



Gdynia har nu två containerterminaler och hanterar runt åtta procent av den polska containertrafiken. Snart ska hamnen bygga en ny färjeterminal för trafiken till Nynäshamn och Karlskrona.

containertrafiken till sjöss, enligt marknadschefen Jan Lewko.

– Vi har två containerterminaler: Baltic Container Terminal, ägd av Hutchison, med en kapacitet på 750 000 TEU per år, men en potential att nå en miljon. Gdynia Container Terminal har filippinska ägare och jag uppskattar, det finns inga offentliga siffror, att den har en årsomsättning på runt 150 000 TEU, men skulle kunna byggas ut för en kapacitet på upp till 500 000 TEU, säger Jan Lewko.

Fortfarande finns en stor rorotrafik i hamnen som är viktig omlastings- och lagringshamn för papper från Finland och Sverige.

– Vi har en bra utvecklad rorotrafik med Finland med åtta anlöp i veckan. På färjeavgångarna till Nynäshamn och Karlskrona börjar det dessutom att bli alltmer gods från de nya EU-länderna Bulgarien och Rumänien som går till Sverige, berättar Jan Lewko.

I framtidsplanerna ligger att bygga en ny färjeterminal för trafiken till Sverige, att fördjupa hamninfarten och att bygga en ny logistik- och distributionscentral.

Precis som Gdynia vill Gdansk bli en hamn som ger service till grannländer utan hamnar, som Slovakien, Vitryssland och västra Ukraina.

– Det skulle vi kunna göra om vi fick bättre vägförbindelser i norra Polen. Men jag gissar att det tar 5–10 år till, möjligen kan det gå lite fortare med hjälp av EU, säger Jan Lewko.

Helsingfors

I Helsingfors byggs en helt ny hamn, Nordsjö hamn (Vuosaari), strax öster om staden. Den ska tas i bruk 2008 och har ett hamnområde på 150 hektar med två 750 meter långa containerkajer och femton roroplatser, allt till en kostnad av dryga 500 miljoner euro. Hamnen får nya väg- och järnvägsförbindelser in till Helsingfors och ut i det finska tåg- och vägnätet.



Lübeck

I Lübeck, Tysklands största Östersjöhamn, har flera av hamnanläggningarna byggts ut. Skandinavienkai har utökats med fyrtio hektar hamnområde, hamnen i Travemünde har utökats med tjugo hektar och fått en ny gate. Ett antal nya tilläggsplatser och nya terminaler för både roro- och containerfartyg har byggts inne i Lübeck, liksom ett nytt 20 000 kvadratmeter stort magasin för papper från Sverige och Finland.

S:t Petersburg

En ny containerterminal byggs vid Ust-Luga, hundra kilometer väster om S:t Petersburg. Den blir Östersjöns största med en kapacitet på 3 miljoner TEU per år vid öppnandet 2009, men med expansionsmöjligheter till 6 miljoner TEU. Inne i S:t Petersburg byggs hamnen ut med flera nya gods- och containerterminaler.

Tallinn

Muuga hamn, en av Tallinns fem hamnar, byggs om och får nya kajer, förbättrade järnvägskommunikationer och en större containerterminal med en kapacitet på 1 miljon TEU. År 2012 ska hamnen vara klar. I Paldiski byggs nya kajer för gods- och containertrafik samt en ny bilterminal för att ta emot det ökade antalet bilar för den estniska och ryska marknaden.

Åbo

Ett 22 000 kvadratmeter stort logistikcenter har byggts vid hamnen i Åbo som bland annat kan hantera järnvägsvagnar med både rysk och europeisk spårbredd.

Malmö

Ska flytta container- och roroverksamheten ut från centrala Malmö till Norra hamnen. Där byggs också en kombiterminal. Hamnen i Malmö fyrdubblar därmed kapaciteten.

Stockholm

En ny containerhamn med kapacitet för 500 000 TEU och 300 000 fordon ska byggas på Norvikudden. I Kapellskär ska en ny pir byggas. I Värtahamnen planeras en ny pir på 67 000 kvadratmeter för att frigöra mark till annan verksamhet i hamnområdet.

Ventspils

Flera nya terminaler har byggts, bland annat en ny passagerarterminal, en juiceterminal och en större styckegodsterminal. Dessutom har flera vägprojekt genomförts vilket har gett nya infarter till hamnen och förbättring av bron över floden Venta och ny motorväg.



Christel Wiman berättar att Stockholms Hamnar svarar på tillväxten i Östersjön med att bygga en ny hamn på Norvikudden (bilden till höger) och att bygga ut Värtan och Kapellskär.

Stockholm svarar med ombyggda hamnar

Tillväxten i Östersjön lämnar många spår i Stockholm. Mer gods och fler människor kommer till hamnarna på fler och större fartyg. Stockholms Hamnar svarar med att bygga större hamnar.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO VICTOR BROTT OCH SWECO

JUST NU GÅR STOCKHOLMS HAMNAR i väntans tider eftersom tre stora projekt håller på att miljöprövas:

- den nya piren i Kapellskär
- den nya containerhamnen på Norvikudden i Nynäshamn
- den nya Värtapiren.

De nya och utbyggda hamnarna är nödvändiga för att möta utvecklingen, menar Christer Wiman, vd vid Stockholms Hamnar. För tillväxten i Östersjön och den ekonomiska utvecklingen på östra sidan av Östersjön har gått mycket snabbare än någon hade räknat med.

– Vi har fått nya linjer, och det går fler fartyg på de gamla linjerna till Polen och Baltikum. Vi ser också att rederierna beställer nya och större fartyg, både ro-ro- och containerfartyg, säger hon.

Enligt Christel Wiman är det tillväxt på alla fronter i hamnarna i Stockholm. Exempelvis ökade färjegodset med 5–7 procent under årets första åtta månader jämfört med förra året, en tillväxttakt som nästan innebär en fördubbling på tio år.

– Mest ökar Polferries som haft en ökning på 79 procent på linjen Nynäshamn–Gdansk jämfört med förra årets åtta första månader. Under samma period har antalet passagerare på färjorna ökat med en procent, vilket är mycket eftersom vi har över elva miljoner färjepassagerare varje år. Antalet TEU i containerhamnen ökar med 24 procent.

Dessutom blir kryssningsfartygen bara fler och större.

– Kryssningsmarknaden blir allt hetare. Östersjön lämpar sig mycket bra för kryssningar, det är nära mellan städerna och här finns många nya mål som det inte gick att nå förr i tiden, säger Christel Wiman.

Stockholms Hamnar måste hela tiden tänka på lång sikt. Att bygga nya hamnar, eller bygga ut de hamnar som finns, är ofta en lång process med tillståndsgivning och finansiering.

– Vi talar ständigt med rederier och varuägare för att förstå hur marknaden ser ut, därefter gör vi investeringsplaner för att möta det som är känt. Allt talar i dag för en fortsatt tillväxt, det visar exempelvis alla förfrågningar vi får från rederierna om att ta emot nya fartyg och om hur vi ser på framtiden.

EN MYCKET VIKTIG faktor för hamnverksamheten är möjligheterna att snabbt och enkelt kunna frakta varor till och från hamnen. Christel Wiman är i stort nöjd med hur infrastrukturen utvecklas runt hamnarna i Stockholmsregionen.

– Det sker många saker just nu. Norra länken i Stockholm och väg 73 till Nynäshamn byggs nu och beslut har tagits om att bygga Citybanan och att bygga ut Södertörnsleden. Dessutom har även väg 77 till Kapellskär pekats ut som ett prioriterat projekt, säger hon.

– Sedan hoppas jag att Banverket står fast vid sitt beslut att bygga dubbelspår mellan Västerhaninge och Hemfosa och att det i Älvsjö byggs ett spår som gör att tågtrafiken till och från Nynäshamn knyts till södra och västra stambanan.

När Christel Wiman får frågan om vad hon vill göra om hon får fria händer, kommer svaret blixtnabbt.

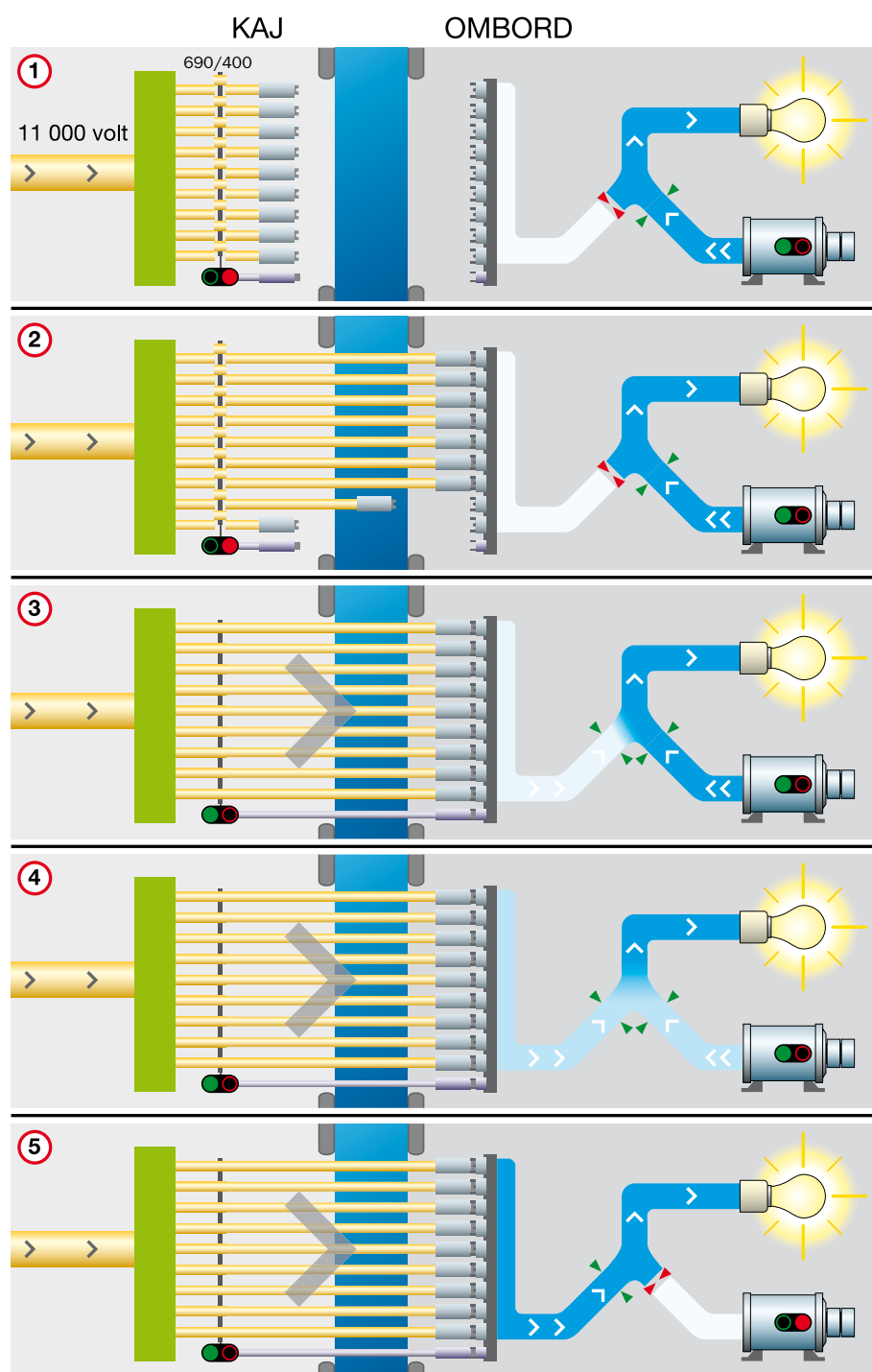
– Jag skulle börja bygga hamnen i Nynäshamn och bygga ut Kapellskär med detsamma ... □

Elanslutning – ett led i Stockholms Hamnars miljöarbete

Stockholms Hamnar har under många år genom differentierade hamnavgifter arbetat för att stödja och uppmuntra användningen av lågsvavligt bränsle samt katalysatorer eller andra kvävereducerande åtgärder på samtliga motorer. Åtgärder ombord på fartyg är det bästa alternativet eftersom det har effekt under hela sjöresan och i nästa hamn.

Men elanslutning är ett bra alternativ för att minska emissioner och buller från fartyg vid kaj. Även om tekniken är under utveckling, och det ännu är långt ifrån att bara att sticka in en sladd i närmaste vägguttag har hanteringen gått framåt. Till en början var det en tung, mekanisk och inte helt riskfri metod. Med tiden har dessutom alltmer ombord blivit datorstyrt och datorerna behöver en avbrottsfri inkoppling av elförsörjningen. Lösningen blev "infasing" som beskrivs nedan.

TEXT OCH ILLUSTRATION BO REINERDAHL



1. Stockholms Hamnar köper in 11 000 volt från stadsnätet. En specialanpassad transformatorstation på kajen omvandlar högspänningen till antingen 400 eller 690 volt, beroende på vilket elsystem som fartyget har. Fartyget lägger till i hamn, motorerna går fortfarande och all el ombord kommer än så länge från fartygets generatorer. Fartyget placerar sig så att försörjningsluckan i skrovet kommer mitt för transformatorstationen på kajen.

2. Inne i stationen har elen fördelats på nio grova anslutningskablar. En travers leder ut kablarna från stationen fram till den nyöppnade försörjningsluckan där de en och en dras in och ansluts mekaniskt till fartygets interna elsystem. Slutligen kopplas även en tionde kontrollkabel in som kontrollerar att samtliga kontakter är korrekt anslutna.

3. Först därefter kopplas spänningen på med hjälp av en elektriskt styrd mångpolig effektbrytare inne i stationen. En fristående brytare ombord på båten öppnar upp och släpper in den externa elektriciteten parallellt med elektriciteten från båtens generatorer. Men en viktig skillnad är att den externa elektriciteten i det läget i stort sett inte innehåller någon strömstyrka, bara spänning.

4. Under en minut ökas strömmen successivt i den externa elektriciteten samtidigt som strömmen från generatorerna sakta stryps. Detta kallas för infasing och behövs för att all utrustning ombord ska kunna ha ostörd, konstant elförsörjning.

5. När den externa elektriciteten har nått full strömstyrka, cirka 2 500 ampere, har generatorernas ström nästan sänkts till noll. Den interna försörjningen kopplas ifrån och fartygets generatorer kan stanna. Avgaserna i hamn kan hållas till ett minimum samtidigt som varenda lampa, fläkt och bildskärm ombord kan åtnjuta en obruten elförsörjning.



Bra flyt för The Tall Ships'

När arbetet med The Tall Ships' Races 2007 drog i gång trodde Henrik Ahlqvist, hamnstyrman på Stockholms Hamnar, att tävlingen skulle locka ett sextiotal fartyg. Det blev nästan dubbelt så många: 114 stycken.

– Det var som att lägga pussel. Inte en bit till hade fått plats, säger han stolt och trött en månad efter arrangemanget.

TEXT CATHARINA BERGSTEN **FOTO** THE TALL SHIPS' RACES

NÄR 114 STORA SEGELFARTYG skulle samlas i Stockholm samtidigt räckte hamnplatserna inte till, trots att alla ordinarie kunder lånade ut sina platser. Lösningen blev att förlänga kajplatsen vid Strömbron och bygga pontoner.

– Fartygens storlek fick sedan bestämma var de skulle ligga och i vilken ordning de fick lägga till, säger Henrik Ahlqvist.

Runt en miljon människor besökte The Tall Ships' Races under det fyra dagar långa arrangemanget i Stockholm. Mat, dryck, musikundershållning, parader och fyrverkeri var visserligen uppskattade inslag, men en publikundersökning visar att det

var möjligheten att få gå ombord på fartygen som lockade mest.

Henrik Ahlqvist är nöjd med att programmet fungerade som planerat, och tycker det var särskilt roligt att få jobba med så många volontärer:

– Det var härligt att se människor gå in så för sin uppgift, trots att de inte fick någon ekonomisk ersättning. En annan fantastisk sak var att vi inte hade några incidenter: inga grundstötningar, inga krockar, inget bråk och stök på stan.

Även Lillian Westerberg, generalsekreterare för The Tall Ships' Races, är nöjd;

– Allt fungerade långt över förväntan. Vi har haft ett mycket gott samarbete med alla inblandade parter och lyckades också få bra sponsorer.

SKOLFARTYG FRÅN ÖVER trettio länder deltog i årets tävling, och den 31 juli gick startskottet för sluttävlingen som avslutades i polska Szczecin. Brittiska barken "Lord Nelson" knep det finaste priset i tävlingen "The Sail Training International Friendship Trophy". Denna prestigefyllda trofé tilldelas det fartyg som under tävling och i hamn har gjort mest för att främja internationellt samarbete och visat särskilt god kamratanda. "Lord Nelson" är utrustad för att segla med trainee med skilda fysiska funktionshinder. I år deltog till exempel över tio rullstolsburna trainee.



Races

– Vi förstod att vi aldrig skulle komma att vinna kappseglingarna, men på vårt stora fartyg kunde vi göra allt för att göra det möjligt för alla att delta i seglingen, säger kapten Clare Cupples.

Nästa gång som Stockholm har möjlighet att få vara värd för The Tall Ships' Races är 2013. □

The Tall Ships' Races är världens största internationella kappsegling för stora fartyg och har arrangerats sedan 1956. Målsättningen är att skapa ett evenemang där ungdomar från många olika länder med olika bakgrund kan mötas under annorlunda former. Man arrangerar kappsegling, vänskapstävlingar och aktiviteter i hamnarna. Minst hälften av besättningen på varje fartyg måste vara mellan 15 och 25 år. The Tall Ships' Races 2007 gick i följande etapper: Århus–Kotka 9–18 juli, Kotka–Stockholm 22–27 juli, Stockholm–Szczecin 31 juli–4 augusti. Vård för arrangemanget i Stockholm var Stockholms stad. Operativt ansvarig var Stockholms Hamnar.

FAKTA / The Tall Ships' Races

Grönt ljus för nykter trafik

Frivilliga alkoholtester för yrkesförare på färjorna över Östersjön är ett nytt steg i arbetet för ökad trafiksäkerhet. De frivilliga testerna kompletteras med stickprovskontroller i hamnarna.

TEXT CATHARINA BERGSTEN **FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR

I HÖST BEKOSTAR VOLVO testutrustning ombord på färjorna över Östersjön för yrkesförare. Utrustningen installeras i de allmänna utrymmena för yrkesförare, och användandet är frivilligt.

– Detta är vårt sätt att bidra till samhällets nollvision, som antogs 1997. Vi tror att frivilliga alkoholtester kan vara ett bra sätt att minska rattonykterheten. Att utrustningen finns i allmänna utrymmen för förare hoppas vi ska skapa uppmärksamhet och diskussioner om trafik och alkohol, säger Lennart Pilskog på Volvo.

I dag har nästan alla rederier anmält intresse för testutrustningarna. Men även om själva utrustningen är kostnadsfri för rederierna, så kräver satsningen ett visst arbete: information ska förmedlas till förarna, ansvarig personal ska utbildas och utrustningen ska kalibreras med jämna mellanrum. Då kan man även läsa av hur många tester som har gjorts och vilket utfall utblåsningarna har gett vid olika tidpunkter.

VIKING LINE HAR ANVÄNT utrustningen sedan i juni 2007 och har tagit fram ett informationsblad på sex språk som delas ut till yrkesförare vid incheckningen, tillsammans med ett munstycke.

– Förarna är överlag positiva till den här servicen. Utrustningen visar inga exakta alkoholvärden, utan svaret ges i form av en grön alternativt röd lampa som tänds vid utblåsningen. Om det lyser rött uppmanas föraren ta kontakt med laststyrmannen på bildäck, för att få hjälp med att köra av fordonet, berättar Helena Kneck, informationsansvarig för Viking Line Skandinavien.

Även i hamnarna pågår alkoholtester. De utförs genom stickprov av särskilt utbildad vaktpersonal i nära samarbete med polisen. Personalen ska kunna bedöma om ett beteende verkar misstänkt, men kan inte tvinga någon att testa sig. De ska däremot kunna göra medborgaringripanden vid misstanke om alkoholförskott, vilket betyder att en person kan hållas kvar tills polisen anländer om påföljden för det misstänkta brottet kan bli fängelse.

– Vaktstyrkan från Stockholms Hamnar är rörlig och kontrollerna kommer att ske i olika hamnar och vid olika tidpunkter under 2007, säger Lars Sundberg, hamnkaptan på Stockholms Hamnar. □



En vaktstyrka från Stockholms Hamnar utför alkotester under 2007.

A close-up portrait of a man with short brown hair and light green eyes, wearing a blue and white striped shirt and a dark blue tie. The background is a plain, light grey.

PORTRÄTTET

Bogdan basar i BPO

Namn: Bogdan Oldakowski.

Ålder: 39 år.

Arbete: Vd och delägare i konsultföretaget Actia Forum LTD i Gdansk. Generalsekreterare i Baltic Port Organization.

Familj: Hustrun Hanna och dottern Helena.

Fritidsintressen: Vara med dottern, idrott (spelar fotboll och tennis, åker skidor, men tittar också mycket på sport på tv).

Oanad talang: God psykolog.

FAKTA / Bogdan
Oldakowski

Han ser en stark ekonomisk utveckling i Östersjön framför sig. Och som generalsekreterare i BPO ser han det som den kanske viktigaste uppgiften att få EU att finansiera motorvägsbyggen från hamnarna på östra sidan av Östersjön.

Men när Bogdan Oldakowski är ledig leker han helst med dottern, idrottar eller lyssnar på jazz.

TEXT TOMAS ERIKSSON

DET VAR FÖRRA SOMMAREN som Bogdan Oldakowski tog över som generalsekreterare i BPO, Baltic Port Organization, ett uppdrag som han beskriver som ”intressant och prestigefyllt”.

Hans konsultföretag Actia Forum LTD i Gdansk ansvarar också för BPO:s sekretariat.

Actia Forum grundades år 2000 och arbetar med internationella transportprojekt och transportorganisationer. Bland annat har företaget haft i uppdrag att vara rådgivare åt styrelsen för hamnen i Gdansk och Gdansk internationella flygplats.

Nu, när Bogdan Oldakowski bland annat ska marknadsföra Östersjöhamnarna inför EU:s institutioner, kommer de goda kontakter som han har knutit genom åren till stor nytta.

– Vi inom BPO måste övertyga beslutsfattarna i EU att rikta större uppmärksamhet mot Östersjön när de fattar beslut i transportfrågor, säger Bogdan Oldakowski.

Vilka speciella frågor vill du att BPO ska driva inom den närmaste framtiden?

– Vi måste få EU:s beslutfattare att ge stöd till bygget av motorvägar till och från hamnarna, framför allt på den östra sidan av Östersjön. Men ökad sjöfart i Östersjön ökar dessutom risken för miljöförstöring, så därför borde vi arbeta ännu mer för att Östersjön ska vara ett rent och säkert hav i framtiden. Det gör vi genom att kräva säkra fartyg, dubbla skrov på oljetankers, åtgärder som minskar kollisionsrisken och annat. När det gäller utvecklingen av hamnarna så måste vi driva säkerhets- och miljöfrågorna hårt.

Vad kan hamnarna och sjöfarten be sina regeringar om?

– Att de får stöd att bygga system som tar hand om avfallet från fartygen. Dessutom hamnar hamnarna i innerstäderna under allt hårdare tryck från omgivningen som vill ha deras mark. Här måste politikerna hjälpa hamnarna eller hitta alternativ.

Kommer vi att se samma tillväxt i länderna runt Östersjön i framtiden?

– Det är troligt att vi fortsätter att se en snabb tillväxt i de baltiska länderna, lite långsammare i Polen och en ännu lite långsammare men stadig tillväxt i Skandinavien. Den ryska modellen, byggd på export av naturresurser, stimulerar också tillväxten i regionen.

Har Östersjön tillräcklig hamnkapacitet för att möta tillväxten?

– Det är uppenbart att hamnarna måste förbättra sin infrastruktur för att klara utvecklingen. Men vi ser hur nya hamnar byggs i Ryssland och i de nordiska länderna. Vi ser också en tendens där

hamnarna flyttar utanför stadskärnorna, där de tidigare funnits, för att underlätta för den ökande trafiken till och från hamnarna. S:t Petersburg har dock stora kapacitetsproblem, men den nya containerhamnen i Ust-Luga kommer öppna en ny väg till Ryssland.

Vad gör dig glad när du tänker på sjöfart och hamnar?

– Det är verkligen spännande att se hur hamnarna växer överallt. Dessutom har hamnarna en intressant historia som är både spännande och romantisk.

Vad gör dig arg när du tänker på sjöfart och hamnar?

– Att det ska ta så lång tid med all byråkrati och tillståndsgivning innan man får börja bygga eller bygga ut en hamn.

Stockholms Hamnar ska bygga en ny containerhamn på Norvikudden. Kommer den att bli framgångsrik?

– Jag är övertygad om att den nya hamnen i Nynäshamn kommer att möta ett stort intresse från marknaden. Det är en av de nya hamnar i Östersjön som är helt nödvändig för att möta framtidens krav. Tänk på att antalet lastbilar och godsmängderna mellan Polen och Nynäshamn har haft en kraftfull utveckling under 2007. Genom att hamnen ligger utanför Stockholms city så kan den erbjuda

effektivare och bättre transportlösningar från hamn till kund.

Kommer vi få se någon form av ”Rotterdamlösning” där en hamn blir en hubb för övriga Östersjöhamnar?

– Jag är beredd att erbjuda en flaska god champagne till den som kan spå vilka vägar containertrafiken kommer att ta om 5–10 år. Det finns några hamnar som har ambition att bli Östersjöns hubb. Men jag har inte hört några önskemål från de stora rederierna i den riktningen, och det är de som avgör.

Hur är utvecklingen i de polska hamnarna?

– I hamnarna har vi i dag en bra infrastruktur och det görs stora investeringar i terminaler och tillgänglighet. Det som oroar mig är förbindelserna på landsidan, motorvägar och järnvägar. Men lyckligtvis får Polen mycket pengar från EU:s fonder som tillsammans med pengar från polska staten och privata investerare gör att vi snart når EU-standard på vår infrastruktur.

Är Polen ett bra land att leva i i dag?

– Frågar du mig är svaret ja. Men svaret är mer komplext, många unga lämnar landet för att jobba utomlands, främst i England.

Vad vill du göra i framtiden?

– Jag trivs med vad jag gör, så jag vill fortsätta att vara konsult inom internationella affärer. □

”Det som oroar mig är förbindelserna på landsidan, motorvägar och järnvägar.”

Numera partner även i Stockholm

Det är goda tider för transportbranschen och därmed för den oberoende transportförmedlaren Svensk Logistikpartner AB i Stockholm.

Det enda molnet på himlen är bristen på chaufförer.

TEXT CATHARINA BERGSTEN FOTO KLAUS AKRÉN

NÄR FALUKORVEN ERSÄTTS med parmaskinka och hushållskosten med mozzarella ökar trafiken på vägar och hav. Det betyder mer jobb för transportindustri och importörer – och fler affärsmöjligheter för transportförmedlare.

Svensk Logistikpartner AB grundades 2001 i Göteborg och har i dag dotterbolag i Helsingborg och Stockholm. Tillsammans med partner i Sverige och övriga Norden förfogar företaget över mer än 150 fordon: bil- och släp, trailrar, kapell- och skåpbilar och containerdragare. Den 1 september i år öppnade Stockholmsbolaget med tre anställda och i hela koncernen jobbar drygt tjugo personer.

– Vår styrka är att vi är ett litet företag med nära och personliga relationer till alla kunder och samarbetspartner. Vi känner alla våra chaufförer, är alltid tillgängliga och ser till att allt fungerar i hela kedjan, säger Petra Akrén, vd för Stockholmskontoret.

I STOCKHOLM JOBBAR FÖRETAGET än så länge enbart med containertransporter lokalt och nationellt, men på övriga orter erbjuds ett paket av tjänster för speditörer, shippingföretag och företag som arbetar med import och export. Det omfattar containertransporter per bil och järnväg, daglig inrikes styckegodstrafik, daglig nordisk styckegodstrafik med förtullning och lagertjänster med distributionsavtal. Efterhand ska alla tjänster erbjudas även i Stockholm. Och det lär inte dröja länge, med tanke på att verksamheten går så bra att det största problemet är att få tag i chaufförer.

– Man kan tycka att det är ett angenämt problem, men om fem–tio år kommer detta att bli ett akut hot för hela branschen.



Vi måste försöka skapa bättre villkor för chaufförerna, så att fler vill jobba inom åkerinäringen. Särskilt svårt är det att få folk att jobba med lokala transporter, säger Petra Akrén, som tror att långa arbetsdagar och ett slitigt jobb med medel lön är viktiga orsaker till att föryngringen inom åkerikåren är dålig.

Att logistiken kring Östersjön utvecklas med fler fartyg och hamnar är något som tydligt märks i verksamheten för Svensk Logistikpartner AB i Stockholm. Men den nya containerhamnen som ska byggas på Norvikudden i Nynäshamn blir kanske inte enbart av godo.

– Vi kommer antagligen att behöva höja priserna för vissa av våra kunder eftersom våra chaufförer inte kommer att hinna köra lika många containrar per dag som de gör nu. Men de kunder som ligger närmare Nynäshamn, i till exempel Jordbro, kommer förstås att gynnas, säger Petra Akrén. □



Petra Akrén är vd för Svensk Logistikpartners kontor i Stockholm.

På gång i Stockholms Hamnar



Underhållstekniker

Gunnel Asp har blivit anställd på tekniska avdelningen från och med den 1 oktober 2007. Hon kommer att bli en viktig kugge i underhållsadministration, arkivet och andra uppgifter.



Marknadskoordinator på plats

Måndagen den 20 augusti började Karin Olofsson som marknadskoordinator på Marknads- och Kommunikationsavdelningen. Karin kommer att arbeta med statistik, webb, nyhetsbrev, viss omvärlds-

bevakning med mera. Karin kommer närmast från en tjänst som marknads- och utbildningsansvarig på Arbetsmiljöforum.



Markansvarig – tillsvidareanställd

Helge Yrjas, som varit projektanställd i Stockholms Hamnar, är nu tillsvidareanställd som markansvarig i Fastigheters driftgrupp. Helge kommer som tidigare att arbeta med barmarksrenhållning

(snöröjning & halkbekämpning), gröna ytor & planteringar. I arbetet ingår även kontakt med entreprenörer och myndigheter.



Driftchefen blir driftutvecklingsansvarig

Driftchefen för fastigheter Alan Berry tillträder en ny tjänst som driftutvecklingsansvarig med inriktning på energi och miljö. Arbetet innebär utveckling av

driftssystem och rutiner som är långsiktigt hållbara och miljömässigt riktiga. Alan kommer även att arbeta med energieffektivisering, energideklarationer, delta i olika fastighetsutvecklingsprojekt, samordna hyresgästpassningar och sist men inte minst vara terminalansvarig för terminalerna i Stockholm.

Nya medarbetare på väg in:

Marknadsansvarig fastigheter

Den 17 december börjar Viktor Axelsson som marknadsansvarig för fastigheter i Stockholms Hamnar. Viktor har en gedigen bakgrund i branschen och är fastighetsekonom med examen från KTH.

Projektledare till infrastrukturavdelningen

Ingela Trolle börjar den 1 november som projektledare på infrastrukturavdelningen. Ingela kommer närmast från SWECO VIAK i Stockholm.

Biträdande bolagsjurist

Som biträdande bolagsjurist har Josef Dadoun anställts. Josef kommer närmast från Kammarrätten i Jönköping och börjar i Stockholms Hamnar den 15 oktober.

Närmare presentation kommer när de är på plats.

Lars Lindblom slutat hos Stockholms Hamnentreprenad

Lars Lindblom, arbetsledare för bygg- och anläggningsenheten i STHEAB, har slutat den 28 september. Många kollegor från STHEAB och Stockholms Hamnar var på plats för att tacka av Lars och önska honom lycka till.

Lediga tjänster – Stockholms Hamnar söker just nu:

Nyutexaminerad ingenjör

För mer information kring tjänsten, se stockholmshamnar.se

Ports of Stockholm Cup klar för 2007

Ports of Stockholm Cup är en fotbollscup där laget från Stockholms Hamn IF möter andra lag från ineliggande kryssningsfartyg och färjor i serieform. Cupen löper under hela sommarsäsongen och avslutas under september varje år med finalspel.

I grundserien som påbörjades redan i maj har 31 lag deltagit som tillsammans spelat 73 matcher. Lagen representerade nationer som Sverige, Finland, Estland, Litauen, Tyskland, Malta, Bahamas och Italien.

Finalspel

Årets finalspel ägde rum lördagen den 15 september: en gråmulen dag med regnstänk i luften möttes lagen från Stockholms Hamn IF och estniska "Romantika". Vinnare detta år blev Stockholms Hamns IF.

VIA gratulerar

40-åringen

David Schubert, Marknad och Kommunikation,
1 oktober

50-åringarna

Lars Wallgren, Hamn & Trafik, 3 juli
Peter Söderberg, Hamn & Trafik, 10 augusti
Tony Gladh, Kapellskärs Hamn, 3 september

60-åringarna

Carl-Erik Aroseus, Organisationsutveckling, 7 augusti
Bengt Yhlin, Stockholms Hamnentreprenad, 3 september

Nummer 4 av VIA Stockholms Hamnar 2007 kommer ut i december

VIA FRÅGAR...

Hur många passagerare tror du kommer till Stockholm med färja eller kryssningsfartyg en genomsnittlig sommardag?



PRIMROSE BLOM, 18, STUDERANDE, SÖDERMALM
– 1 000 personer gissar jag på. Jag åker aldrig båt, är nämligen rädd för djupa vatten. Det tog till exempelvis väldigt lång tid innan jag lärde mig att simma. Men någon gång i framtiden skulle det vara kul att åka Finlandsfärja.



LARS WARBERG, 60, FÖRTIDSPENSIONÄR, ÅRSTA
– 20 000 passagerare skulle jag säga rent intuitivt. Jag åker mycket färja och har flera gånger åkt Finlandskryssning. Då brukar det vara jag och några kamrater som åker ner till Åbo eller Helsingfors. Det är en kul grej att göra tillsammans.



SOFIA OLSON, 15, STUDERANDE, JÄRFÄLLA
– 2000–3 000 borde det väl vara. Det kommer ju så många båtar från alla möjliga ställen, alltifrån Lettland till England. I min förra klass åkte vi på avslutningsresa med ett kryssningsfartyg till Estland, det var väldigt roligt, jag gillar kryssningar.



LINUS HANSON, 30, STUDERANDE, NORRTÄLJE
– 15 000 kanske. Det är en ren gissning. Jag har aldrig åkt på kryssningsresa och jag har inga planer på att göra det. Men det är ju ganska många människor som verkar gilla det.

Rätt svar: 20 000

