

# WAMA

#3

SEPTEMBER 2008  
ÅRGÅNG NR 13

STOCKHOLMS HAMNAR



**Stockholmskajerna  
blir bara snyggare**

**Bröderna som gillar  
transportbranschen**

**Allt fler varor  
går till Polen**

**TEMA MILJÖ**

# Stockholm är populärt

**ETT SÄKERT TECKEN** på att hösten är här är när årets sista kryssningsfartyg anlöper vår hamn. Visst är det lite vemodigt att sommaren är slut, men vi gläds åt ytterligare ett passagerarrekorde för kryssningstrafiken.

Den nya kryssningsterminalen, Stockholm Cruise Center Frihamnen, fungerar utmärkt och ger passagerarna ett fantastiskt mottagande och en mycket högre servicenivå än tidigare. Terminalen har nu bytt skepnad till eventhall och aktiviteter som till exempel antikmässan arrangeras av hyresgästen Annorlunda Catering under icke kryssningssäsong.

**ÄVEN ANTALET PASSAGERARE** som kommer till Stockholms Hamnar med den reguljära linjetrafiken ökar. Det är två procent fler passagerare än föregående år under årets första sex månader. Det är framför allt de nya resmålen Riga och Tallinn som står för ökningen. Och med nya fartyg på flera av våra linjer hoppas vi att färjorna ska locka ännu fler resenärer. Det är roligt att se att våra kunder satsar på nya fartyg och utvecklar reseupplevelsen.

**SOMMARENS MOLN PÅ** årets annars klarblå himmel var bristen på lotsar under högsäsong. Det är ett problem som måste lösas, och vi arbetar nära Sjöfartsverket för att hitta en bra lösning inför kommande år. Även debatten kring kryssningsfartygens miljöpåverkan seglade upp som ett litet orosmoln under årets Almedalsvecka. Vi tycker att debatten var något onyanserad och ägnar därför detta nummer åt att berätta om både kryssningsindustrins och vårt eget omfattande miljöarbete.

De skuggor som lurar i höstmörkret är de globala miljöfrågorna liksom en inbromsande världsekonomi. En stark tillväxt skapar handelsutbyte och välstånd, men ger också ekonomiskt utrymme för att hantera miljöfrågorna.

Trevlig läsning!



CHRISTEL WIMAN, VD OCH KONCERNCHEF

- 3 Nyheter
- 4 En ny miljövision
- 6 Lång miljötradition
- 8 Sjöfarten enas i miljöfrågor
- 9 Så öppnas broarna i Stockholm
- 10 Vackra kajer och skutor
- 11 Nya fartyg i hamnen
- 12 Bröderna som är starka länkar i transportkedjan
- 14 Alltmer gods går till Polen
- 15 Interna Via

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

**Grafisk form:** Hurra!/[www.hurra.se](http://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:** Stockholms Hamnar.

**Ansvarig utgivare:** Christel Wiman.

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

Kontakta Karin Olofsson 08-670 26 00.

eller e-post: [red@stockholmshamnar.se](mailto:red@stockholmshamnar.se)

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



# Rekordsäsong för kryssningstrafiken

*Fler kryssningsresenärer besökte Stockholm i år än någonsin tidigare. Totalt kom runt 365 000 passagerare på 265 anlöp under sommaren 2008.*

**TEXT** KARIN OLOFSSON **FOTO** PER-ERIK ADAMSSON

**MOTSVARANDE SIFFROR FÖR** förra året är totalt 252 anlöp och 281 000 passagerare. Det har funnits en stor bredd på kryssningsutbudet, de minsta kryssningsfartygen tar ett 50-tal passagerare och de största mer än 3 000. Fem av anlöpen gjordes till Nynäshamn och resten till Stockholm.

David Schubert, som är marknadsansvarig för kryssningstrafiken, är oerhört nöjd över utvecklingen.

– Vi har haft närmare 30 procent fler passagerare jämfört med förra året. Det är den bästa kryssningssäsongen någonsin. Detta är ett resultat av vårt långsiktiga arbete att locka fartyg till Stockholm, kombinerat med den positiva trenden inom kryssningsindustrin, säger han.

– Det som är särskilt glädjande är att vår investering i den nya kryssningsterminalen har fallit väl ut och redan är 18 fler turn-

arounds bokade för 2009, jämfört med i år. Detta är något som är jättepositivt för Stockholm, eftersom dessa passagerare tenderar att stanna två till tre dagar i stan.

**HENRIK AHLQVIST**, hamnstyrman och ansvarig för kryssningstrafiken i hamnen, berättar att allt har gått bra under säsongen.

– Alla inblandade har hittat sin roll och det finns en genuin trygghet i hela den operativa kryssningsverksamheten i Stockholm, säger han.

Henrik Ahlqvist berättar också att Stockholms Hamnar inför nästa säsong har närmare 280 anlöp bokade redan.

– Därmed börjar vi närma oss det maximala antalet fartyg som vi kan få plats med i Stockholm under en säsong, säger han.

Det sista anlöpet i år gjordes av Empress den 24 september. □

NOTERAT AV  
VIA...



## Shellmacken på Strandvägen nyrenoverad

Stockholms Hamnar bedriver ett långsiktigt arbete med att göra Stockholms innerstadskajer vackra och tillgängliga. Som en del i detta arbete har det kulturskyddade Celsinghuset, den före detta Shellmacken på Strandvägen, omsorgsfullt restaurerats och kunde invigas i juni. Nya hyresgäster är Visit Skärgården, vars syfte är att uppmuntra och inspirera människor till att besöka Stockholms skärgård året om.

## Framåt för färjorna

Antalet färjepassagerare har ökat med 50 000 från och till Stockholms Hamnar under januari-juli jämfört med förra året och rorottrafiken har ökat med lika många ton! En förändring är att Kapellskär från i år är den av Stockholms Hamnar som hanterar mest färjegods. Annars är trafiken mellan Stockholm och Riga den linje som procentuellt har ökat mest, både sett till antalet passagerare och antal transporterade godston.

## Bättre belysning och lägre energiåtgång

Stockholms Hamnar har påbörjat ett stort energibesparande projekt

– att byta armaturer i högmaster. Detta sker på Viking Lines terminal, i Frihamnsterminalen och med utomhusbelysningen vid kryssningsterminalen på Frihamnen. Syftet är att få en markant lägre energiförbrukning samtidigt som vi får en bättre belysning. De nya armaturerna har ett vitt sken i stället för dagens natriumgula, och det är en klar förbättring även ur arbetsmiljösynpunkt, rapporterar Ilka Ringdahl, elansvarig vid hamnen.



# Logistiklösningar viktigt miljömål

*Trafiken genom Stockholms Hamnar ökar. Det höjer kraven på ett förbättrat miljöarbete.*

*Hamnens svar är en ny miljövision: Miljö 2.0.*

*– Målet är att skapa nyttoeffekter inte bara för Stockholmsregionen, utan för hela Sverige och Östersjön. Det gör vi genom att hjälpa sjöfarten att göra miljöarbete lönsamt, säger Björn Neckman, utvecklingschef vid Stockholms Hamnar.*

TEXT OCH FOTO TOMAS ERIKSSON

**NÄR TRAFIKMINISTERIET I QUEBEC** år 2007 lät Montreals universitet göra en översyn av miljöarbetet i 800 av världens hamnar, var Stockholms Hamn tillsammans med hamnarna i Amsterdam och Livorno de enda hamnarna i Europa som hamnade i högsta miljöklass.

Kraftiga rabatter för fartyg som kör på rent bränsle, rabatter för tankfartyg som kör med dubbla skrov/bottnar och elanslutning till de stora färjerederierna när deras färjor ligger i kaj, vilket minskar utsläpp och buller, är några av de åtgärder som placeras i Stockholm i högsta miljöklass.

En av de viktigaste miljöåtgärderna framöver är, enligt Björn Neckman, att skapa förutsättningar för att en större andel varor på väg till och från Stockholmsregionen fraktas hela vägen på fartyg i stället för på lastbil från södra och västra Sverige.

– Det skulle innebära en stor miljövinna för hela Sverige. Professor Jonas Eliasson vid KTH i Stockholm har visat att koldioxidutsläppen beräknas minska med 25 procent om varorna går på fartyg via Norvikudden till Stockholmsregionen i stället för att fraktas på lastbil genom landet.

– Därför är den kanske viktigaste delen i vårt miljöarbete att skapa bra logistikflöden som gör det attraktivt och lönsamt att

transportera en större andel av varorna som ska till Stockholmsregionen och Mälardalen via Östersjön i stället för på vägarna.

Alla omvärldsstudier visar att trafiken i Östersjön kommer att öka. Och det är viktigt för hamnarna att agera snabbt, för i tillväxttider riskerar de att hamna på efterkälken eftersom det tar runt 1,5 år att bygga ett nytt fartyg, medan anpassningar i hamn- och landinfrastruktur kan ta 10–15 år på grund av långdragna tillståndsprocesser. Stockholms Hamnar har satt extra tryck på sig själv genom att ställa upp långtgående krav på miljöarbete i hamnens och Stockholms stads antagna hamnstrategi. Ägarna, Stockholms stad, är dessutom väldigt tydliga i sina ägardirektiv, att Stockholms Hamnar ska vara ett föredöme på miljöområdet.

**MOT BAKGRUND AV** detta har Stockholms Hamnar startat ett miljöprojekt kallat Miljö 2.0. Just nu är arbetet inne i en analysfas, som ser över hamnens alla verksamhetsområden.

En arbetsgrupp tar nu fram fakta inom fyra fokusområden:

*Fokusområde 1:* Direkt miljöpåverkan: fastigheter/teknik/upp-handling.

*Fokusområde 2:* Direkt miljöpåverkan: fartygsanlöp.





– En viktig del i vårt miljöarbete är att skapa logistikflöden som gör det lönsamt att transportera varorna som ska till Stockholmsregionen via Östersjön i stället för på vägarna, säger Björn Neckman vid Stockholms Hamnar.

*Fokusområde 3:* Indirekt miljöpåverkan: landtrafik till och från hamn, sjötrafik i farleder och hamnområden, kunder.

*Fokusområde 4:* Östersjön och miljön: organisationer, nätverk och politik.

DE TVÅ FÖRSTA fokusområdena är enligt Björn Neckman enklare att hantera då Stockholms Hamnar har beslutsrätt över sin egen direkta miljöpåverkan. När det gäller fokusområde tre är det lite mer komplicerat

– Tittar vi på den indirekta påverkan så har vi fått bra respons från våra kunder. Nu måste vi gå vidare och hitta former för att driva miljöarbetet framåt. En framgångsfaktor är att skapa incitament så att miljöarbetet skapar konkurrens- och marknadsfördelar för våra kunder och partner.

När det gäller regelverk och miljöansvar för Östersjöregionen är arbetet än svårare, men samtidigt mycket viktigt.

– Vi måste delta i internationella samarbeten. Vi kan vara

världsmästare i Stockholm, men ska det få en riktig effekt måste vi få med oss hela Östersjöregionen, säger Björn Neckman.

HAN OROAS AV att miljösituationen nu kräver snabba internationella åtgärder, och dessa är svåra att genomföra.

– Mycket av det internationella arbetet i dag är långsiktigt. Beslut tas om miljömål som sträcker sig till 2020, 2050 och

längre. De långsiktiga miljömålen är viktiga, men det krävs också snabba, konkreta åtgärder. Många miljöexperter hävdar att vi bara har 5–6 år på oss att hejda växthuseffekten. Men snabba åtgärder i närtid är alltid laddade då de ofta berör konkurrensfrågor. Då finns alltid risken

att miljöarbetet får stå tillbaka mot särintressen.

Arbetet med att ta fram strategier och handlingsplaner för Miljö 2.0. ska vara klart till årsskiftet.

– Sedan startar ett gediget förankringsarbete i vår organisation och externt, säger Björn Neckman. □

**”Vi kan vara världsmästare i Stockholm, men ska det få en riktig effekt måste vi få med oss hela Östersjöregionen.”**

# Rabatt till de rena

*Mindre miljöpåverkan, lägre hamnavgift. Det är grunden i Stockholms Hamnars miljöarbete. Genom ekonomiska incitament uppmuntras rederierna till att själva verka för en minskad miljöpåverkan. Det ger inte bara effekt i hamnen och i Stockholm, utan även till sjöss.*

TEXT TOMAS ERIKSSON

FOTO TOMAS ERIKSSON OCH STOCKHOLMS HAMNAR

EN HAMN KAN göra en hel del i sitt eget miljöarbete. Stockholms Hamnar har exempelvis arbetat med energieffektivisering genom att byta ut gamla olje- och gaspannor mot fjärr- och bergvärme. Hamnens lokaler har fått energisnål belysning och arbetet med att återvinna avfall blir alltmer effektivt. Hamnen arbetar också aktivt för att minska miljöpåverkan, inte bara i närregionen och Östersjöregionen utan också globalt.

– Vi verkar för en sjöfart som minskar utsläpp i hamn och under färd till andra länder. Men hamnar har ingen laglig möjlighet att tvinga rederierna att vidta åtgärder på fartygen. Det gör att en miljömedveten hamn behöver hitta andra vägar att minska miljöpåverkan. I Stockholms fall arbetar vi med differentierade hamnavgifter. Den största minskningen av miljöpåverkan uppnås med lågsvavligt bränsle samt katalysatorer på samtliga motorer, säger Gun Rudeberg, bolagsjurist och miljöchef vid Stockholms Hamnar.



– Fördelen med vårt arbetsätt är att det också får effekter ute på haven, säger Gun Rudeberg vid Stockholms Hamnar.

Stockholms Hamnar har under de senaste tio åren gett rabatter på runt tjugo miljoner kronor till fartyg som kör med lågsvavligt bränsle, vidtagit kvävereducerande åtgärder på motorer, källsorterar sina sopor eller om det handlar om oljefartyg, har dubbla skrov. Det har bland annat



lett till att utsläppen av svaveloxid minskat med sextio procent och kväveoxid med fyrtio procent för linjetrafiken i Stockholms hamn under de senaste tio åren samtidigt som trafiken har ökat.

Ytterligare ett sätt att lokalt minska utsläpp och buller är elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Tekniken för elanslutning är dock under utveckling. Effektbehoven är stora och det finns ännu ingen internationell standard för elsystemens utformning.

– Det är fortfarande en bit kvar till att bara sticka in en sladd i närmaste uttag. Därför passar elanslutning bäst för fartyg i linjetrafik, färjor som anlöper en hamn frekvent och fartyg som ligger längre tid vid kaj, säger Gun Rudeberg.

Kryssningstrafikens hantering av avfall har debatterats under sommaren. Gun Rudeberg säger att Stockholms Hamnar erbj-



**Stockholms Hamnar har bra resurser att ta hand om fartygens avfall. Ett system för att ta hand om fartygens avloppsvatten är länkat till stadens avloppssystem.**

der kryssningstrafiken goda möjligheter att göra sig av med avfall.

– Jag tycker att vi har lyckats med fartygens avfallshantering, framför allt det fasta avfallet. Vi har även goda möjligheter att ta emot svart- och gråvatten. Samtidigt måste man komma ihåg att fartygen har egna reningsverk och inte gör något olagligt när de släpper ut svart- och gråvatten på öppet hav.

När Gun Rudeberg får frågan om hon med facit i hand skulle agera likadant om hon fick göra om de senaste tio årens miljöarbete svarar hon snabbt ja.

– Jag tycker att vi satsade rätt med kraftigt differentierade avgifter, inte minst för att det innebär nationella och internationella miljövinster. □

*Stockholms Hamnar har en lång tradition av miljöarbete. Detta är några av de viktigaste åtgärderna de senaste trettio åren.*

**1970-talet och framåt:**

Elanslutningar för skärgårds- och charterbåttrafiken samt yachter och örlogsfartyg.

**1985:** Två anläggningar för elanslutning byggs för Vikings Lines fartyg.

**1990:** Frivillig överenskommelse sluts med färjerederierna kring användning av lågsvavlig bunkerolja.

**1994:** Rabatter införs för rederier och varuägare som äger eller nyttjar fartyg med dubbelt skrov/botten.

**1995:** Rabatter införs för fartyg med katalysatorer som minskar utsläpp av kväveoxider.

**1997:** Anläggningar som kan ta emot svart- och gråvatten börjar byggas vid färjelägena.

**1998:** Miljödifferentierade hamnavgifter införs.

**1998:** Anläggning för elanslutning av Ånedinlinens fartyg byggs.

**1998:** Stockholms Hamnar får Sjöfartsforums miljöpris för införandet av rabatter till fartyg med dubbla skrov/bottnar, då det ansågs unikt att rabatten gällde både för rederier och varuägare.

**2000:** Stockholms Hamnar börjar dela ut det årliga miljöpriset, Miljöbojen, till en person eller organisation som har bidragit till en betydande miljöförbättring inom sjöfarten eller har ökat uppmärksamheten kring sjöfartens miljöarbete. Aktörer som visar stort engagemang i miljöfrågan kan få Miljöbojsdiplom.

**2000–2004:** Ett antal energisparande åtgärder införs, som exempelvis nya styrsystem och nya lysrörsarmaturer i hamnens fastigheter.

**2001:** Hamnen inför nya rutiner för att ta hand om avfall från kryssnings- och skärgårdstrafiken vilket snabbt leder till att avfall till deponi minskar med 75 procent.

**2002:** Hamnen börjar bygga underjordiska avfallsanläggningar vid Strandvägen och Klara Målarstrand som kan ta emot sorterat hushållsavfall från skärgårds-, Målar- och sightseeingtrafik.

**2003–2005:** Stockholms Hamnar ansluter sig till New Hansa of Sustainable Ports and Cities och undertecknar ett "Memorandum of Understanding" för en hållbar maritim policy i Östersjön.

**2004:** Hamnen samordnar avfallshandlingen och -sortering för sina hyresgäster i hamnområdet. Avfallet till deponi minskar med 67 procent.

**2004:** Stockholms Hamnar belönas med EU:s miljödiplom European Clean Marine Award 2004 för sina framgångsrika

insatser för att minska utsläpp från fartyg.

**2004:** Hamnen miljöcertifieras enligt ISO 14001. Certifieringen säkerställer att hamnens miljöarbete genomförs på ett systematiskt sätt och att ständiga förbättringar genomförs.

**2006:** Stockholms Hamnar bygger elanslutning för Tallink Siljas fartyg Victoria och Romantika i Frihamnen med hjälp av anslag från Miljömiljarden.

**2007:** Stockholms Hamnar är en av världens åtta främsta hamnar när det gäller miljöhänsyn enligt en internationell forskningsrapport där världens 800 största hamnar ingick.

**2008:** Stockholms Hamnar startar ett miljöprojekt, Miljö 2.0, för att utveckla sitt strategiska miljöarbete.



# Miljöfrågorna prioriteras i världens hamnar

*I Rotterdam samlades i somras representanter för världens viktigaste hamnar för att diskutera miljöfrågan.*

*– För 8–10 år sedan fick miljöfrågorna liten uppmärksamhet. I dag har de en helt annan tyngd. Jag är mycket imponerad av vad en del hamnar har åstadkommit, säger Stockholms Hamnars vd Christel Wiman.*

TEXT TOMAS ERIKSSON

FOTO FOLIO OCH TOMAS ERIKSSON



**NÄR VÄRLDENS HAMNAR** pratar miljö så brukar Stockholms Hamnar vara bland de bästa i klassen, en av de hamnar som får berätta för de andra hur man arbetar med miljöfrågor.

Så är det fortfarande, enligt Christel Wiman, när representanter för 55 hamnar samlades till World Ports Climate Conference i Rotterdam. Konferensen var anordnad på uppmaning av C40-gruppen, ett miljöinitiativ skapat av den före amerikanske presidenten Bill Clinton. Sverige representerades av hamnarna i Stockholm och Göteborg.

– Vi i Stockholm kan fortfarande slå oss för bröstet i miljöarbetet. Men nu arbetar de flesta hamnar hårt med miljöfrågorna. Och vi själva har fortfarande mycket att förbättra, både internt och tillsammans med kunderna, säger Christel Wiman och nämner hamnarna och kryssningstrafiken på den amerikanska västkusten som en inspirationskälla i miljöarbetet.

Christel Wiman säger också att Stockholms Hamnar har god hjälp av miljömedvetna kunder.

– Många rederier i Skandinavien har gjort stora miljöinvesteringar som sjöfarten i andra delar av världen inte har gjort, säger hon.

Hon noterade också att många hamnar fortfarande är nyvakna i miljöarbetet.

– Exempelvis var elanslutning av fartyg en stor fråga på konferensen. Det började vi med 1985.

**KONFERENSEN AVHANDLADE** annars både stora och små frågor – ”allt från valet av glödlampor till stora miljövisioner” som Christel Wiman beskriver det. Stora internationella frågor just nu är att hitta standarder för elanslutningar så att alla typer av fartyg kan



**Christel Wiman var moderator under World Ports Climate Conference i Rotterdam.**

elanslutas i alla hamnar, att minska svavelutsläppen från motorer och att förhindra problemen med ballastvatten som för med sig mikroorganismer från en del av världen till en annan.

Slutresultatet av World Ports Climate Conference kan förefalla lite klen. Det slutade i ett antal icke förpliktigande åtaganden som till exempel att man ska försöka bidra till att minska klimatpåverkande utsläpp.

Men Christel Wiman är optimistisk.

– Bara det faktum att alla har börjat prata om miljön och gör planer för miljöförbättringar innebär en stor miljövinst som hela världen tjänar på, säger hon.

Men hon påpekar också att det är en svårreglerad bransch eftersom all lagstiftning måste vara internationell.

– I framtiden kommer förbättrade metoder att tvingas fram, inte minst efter att FN:s sjöfartsmyndighet IMO nu har börjat visa muskler i miljöfrågan. Och det pågår intensiv forskning för att hitta förbättrade metoder inom sjöfarten, bland annat tittar man på nya bränslen och möjligheten att i vissa fall kunna använda segel.

Mötet avslutades med att Bill Clinton i ett videomeddelande berättade att han ger sitt stöd till hamnarnas miljöarbete. En uppföljande miljökonferens mellan världens viktigaste hamnar kommer att hållas i Los Angeles i november. □



# SÅ FUNKAR DET I BROÖPPNING PÅ DISTANS

Med hjälp av ett skräddarsytt datasystem hanterar Stockholms Hamnar på distans både öppning och stängning av Liljeholmsbron, Skansbron och Hammarbyslussen. Allt sköts med tre tangentbord, åtta monitorer och några kilometer fiberkabel.

TEXT OCH BILD: BO REINERDAHL



Skansbron och Hammarbyslussen

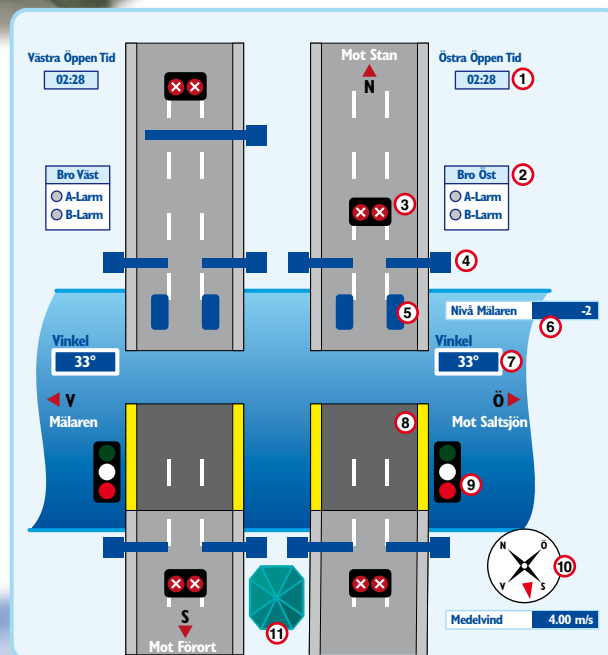
Fjärrstyrningssystemet är både enklare att sköta och säkrare än den tidigare manuella styrningen av varje bro/sluss. Med hjälp av 26 stycken strategiskt utplacerade övervakningskameror tillhandahåller systemet en heltäckande och överlappande vy av broarna och slussen samt deras respektive påfarter. Operatören kan på så sätt kontrollera att ingen befinner sig på klaffområdet ovanpå bron när bommarna går ned, varken bilar, supersnabba cykelbud eller långsamt flanerande föräldrar med barnvagn.

Lika viktigt är det att kunna överblicka att säkerhetsområdet närmast slussportarna är fritt vid öppning och stängning. Både med klämrisken och strömvirvlar i åtanke. Säkerhet är A och O.

## Styrningen

Gränssnittet är översiktligt och färgkodat. Systemet ger operatören en grafisk fågelvy av vald bro/sluss där de olika momenten i öppningen och stängningen är förenklade återgivna.

1. En timer anger hur lång tid respektive broklaff är uppfälld.
2. Larm i två nivåer för respektive bro.
3. Anger att bommarnas ljus- och ljudsignaler är aktiverade.
4. Väg bommar. De visas i blått när de är nedfällda, grönt vid uppfällda och gult när de är i rörelse.
5. Under varje broklaff sitter två låskilar som glider in och låser klaffarna i nedfällt läge. Samma färgkodning som ovan.
6. Eventuell avvikelse i Mälarens vattennivå anges här.
7. Anger respektive broklaffs position i grader. Noll grader är helt nedfällt.
8. Broklaff. Färgen på raket anger dess nuvarande position, där grönt är nedfällt, blått är helt uppfällt och gult är när den är i rörelse däremellan.
9. Sjötrafiksignal.
10. Vindmätaren visar riktning och styrka på vinden. I kraftig vind kan en uppfälld broklaff reagera som ett segel vilket kan påverka styrsystemet.
11. Kontrolltornet.



Liljeholmsbron

## Alternativa lösningar

Om fjärrstyrningssystemet tillfälligt skulle sluta fungera, går det även bra att ta sig till respektive bro/sluss och styra öppningar och stängningar direkt på plats i väntan på att systemet är fullt aktiverat igen. Om hydrauliken vid Skansbron eller det elektromekaniska systemet vid Liljeholmsbron, som rent fysiskt höjer och sänker broklaffarna, skulle krångla finns det även ett dieseldrivet back-upsystem som då automatiskt träder i kraft och kan fullfölja öppningen/stängningen av klaffarna. Nattetid kopplas fjärrstyrningen enkelt över till Trafikcentralen på Magasin 2 i Frihamnen.

# Vackra kajer viktigt för



*Hela kajen längs Strandvägen är nu renoverad och har blivit ett trevligare, vackrare och mer tillgängligt promenadstråk för både stockholmare och turister. Och längs innerstadskajerna ska snart skutorna stävförtöjas. Det öppnar upp kajerna och gör dem vackrare, samtidigt som det ger möjlighet för fler att kunna bo permanent på skutorna.*

**TEXT** TOMAS ERIKSSON

**FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR OCH TOMAS ERIKSSON

**"HELHETEN", SVARAR PROJEKTLEDAREN** Irene Lindbäck, när hon får frågan vad hon är mest stolt över efter ombyggnaden av kajerna längs Strandvägen. Hon fortsätter:

– Och det är en helhet som innebär att vi har lyckats omvandla Strandvägen från ett ganska tråkigt promenadstråk till en levande kaj med fina gång- och cykelbanor, parkbänkar och restauranger.

Mycket viktigt är också att kajen har blivit tillgänglig för många, enligt Irene Lindbäck.

– Kajen är klädd med små gatstenar. Men det finns ett promenadstråk klätt med granithällar som dels gör det enklare att gå, dels gör det möjligt att köra en rullstol eller barnvagn längs kajen, berättar hon.

Det är nio år sedan renoveringen av kajen vid Strandvägen startade i samband med bygget av Raoul Wallenbergs torg längst inne i Nybroviken. Det är arbete som har kostat uppemot hundra miljoner kronor om man räknar in arbetet med Skärgårdcentret i den gamla Shellmacken, en elstation, en likriktarstation och den underjordiska avfallsanläggningen. Arbetet har gjorts i tre etapper:

- 2001–2002 renoverades den västra delen av kajen, från Nybroviken fram till den gamla Shellmacken som nu har blivit ett skärgårdcentrum.
- 2003–2004 renoverades den västra delen av kajen, från Djurgårdsbron fram till Banérgatan.
- 2004–2008 renoverades den återstående delen i mitten.

Det är ett långsiktigt arbete som har gjorts, som bland annat har inneburit att man förstärkt hamnkonstruktionen med dragstag.

– Eftersom vi lagt ny el, dragit nytt vatten och avlopp och klätt kajen med ny gatsten så vill vi inte börja gräva upp allt igen. Målet är att kajen ska hålla i hundra år, säger Irene Lindbäck.

Hon berättar att renoveringen längs Strandvägen överlag har

# Stockholm



Irene Lindbäck och Henrik Cars vid den nya kajen längs Strandvägen. I framtiden kan det också bli lagligt att bo ombord på skutorna längs kajen.

fått positiva reaktioner, från både allmänhet och politiker. Bara en grupp har känt sig en smula förfördelade.

– Det är bilisterna i området. Ett hundratal parkeringsplatser har dock tagits bort för att ge plats åt cyklister och gående på kajen.

**EN ANNAN VIKTIG DEL** av stadens kajer är det dryga hundralet skutor som ligger längs Norr och Söder Mälarstrand, Strandvägen, Ropsten samt Norra Hammarbyhamnen. I början av 2008 införde Stockholms Hamnar ”Stockholmsklass” – en rabatt på kajhyran för dem som håller sin skuta välskött och representativ. Tanken är att fartyg av Stockholmsklass ska bidra till en vackrare stadsbild.

Vid Norr Mälarstrand genomförs nu även ett försök med möjlighet till stävförtöjning för ett tjugotal skutor. Syftet är att ge kajens flanörer en bättre vy över skutorna, men också att ge plats för fler skutor längs kajerna. Slår det hela väl ut kommer det troligtvis att genomföras stävförtöjningar i större omfattning.

– Men innan vi gör de ombyggnader som krävs, vill vi testa i liten skala, säger Henrik Cars, hamn- och trafikchef vid Stockholms Hamnar.

**ETT ANNAT PROJEKT** hamn- och trafikavdelningen arbetar med är att möjliggöra permanentboende ombord på skutorna. Idag är det inte tillåtet att skriva sig ombord och bo på skutorna längs Stockholms innerstadskajer. Målet med projektet är att ändra på detta för att ge en möjlighet för de som vill bo på sin båt.

Därför pågår nu planering med bland annat tillstånd, framdragnings av el, vatten och avlopp och att ordna med sophantering. I ett första skede handlar det om ett 20-tal skutor på Söder Mälarstrand.

– Det är ett hårt tryck. Det är många som vill bo på skutorna, det är en trend som finns i hela Europa, säger Henrik Cars. □

## Nu turar man på Ålandshav

TEXT KARIN OLOFSSON

I **MÅNADSSKIFTET MAJ-JUNI** ersatte Rosella trotjänaren Ålandsfärjan på ruten Kapellskär–Mariehamn, i väntan på nya ADCC som tas i trafik i september nästa år.

Jan Kårström, VD på Viking Line Skandinavien, är riktigt nöjd.

– Absolut, passagerarvolymerna har ökat kraftfullt och vi märker att Rosella attraherar gäster från ett större område än Ålandsfärjan gjorde.

De förbättringar som Jan Kårström lyfter fram är att Rosella kan ta fler bilar och är snabbare. Rosella är också, vad han kallar, ett ”svensktoppspalats” med riktigt bra orkestrar, vilket har lett till att folk har börjat tura mellan Kapellskär och Mariehamn.

För Ålandsfärjan väntar nya äventyr. Båten är såld till ett kanadensiskt rederi och ska ersätta M/S Explorer, som dramatiskt sjönk i november i fjol efter att ha gått på ett isberg under en kryssning vid Antarktis. Nu byggs delar av Ålandsfärjan om och sedan ska hon ut på äventyrskryssningar, främst i Antarktis, men även i andra delar av världen.

## En Ocean av upplevelser med Tallink Silja

Helt ny i Stockholms farvatten är Galaxy, som byggdes 2006 och har gått Helsingfors–Tallinn de första åren. Med lyx och njutning från en annan galax, marknadsförs Galaxy av Tallink Silja. I slutet av juli togs hon i drift på 23-timmarskryssningen Stockholm–Åbo, där hon ersätter Festival, som i sin tur tar över ruten Stockholm–Riga efter Vana Tallinn.

– Det känns väldigt positivt med Galaxy, både siffermässigt och med kundernas respons. Båten är praktiskt tagen ny, allt är nytt och fräscht ombord, säger marknadsdirektör Tapani Kauhanen.

Tallink Silja är också nöjda med uppgraderingen på Stockholm–Riga-ruten, med Festival som gick in på linjen i början av augusti. De ser ett stort intresse för resor till Lettland och anser sig nu ha en bättre produkt att sälja. □



Galaxy går mellan Stockholm och Åbo.

# Granqvist & Granqvist lirar i transportkedjan

**Namn:** Thomas Granqvist.

**Ålder:** 39 år.

**Familj:** Sambon Johanna och döttrarna Malin, 8 år och Vera, 4 år.

**Fritidsintresse:** Att vara på sommarstället i Roslagen med familjen, fuskar som snickare och fiskar en gädda ibland. Spelar rinkboll med gamla hockey- och ungdomskompisar

**Bäst med hamnen:** Det är en väldigt speciell känsla i en hamn, det finns så mycket historia i sjöfart och hamnar.

**Bästa hockeyminne:** Att kliva in på ett fullsatt Scandinavium när Hammarby mötte Frölunda i allsvenskan 1990.

**FAKTA** /Thomas Granqvist

**Namn:** Torbjörn Granqvist.

**Ålder:** 42 år.

**Familj:** Sambo Ylva och döttrarna Johanna 17, Frida, 15 och Erica 11. Plus bonusbarnen Sara 18 och Emma 16.

**Fritidsintresse:** Idrott. Spelar rinkboll precis som Thomas. Går på gym och springer.

**Bäst med hamnen:** Spännande arbetsplats och kul att vara en del av den transportbransch som bär all konsumtion.

**Bästa hockeyminne:** Vann TV-pucken 1981. Svensk juniormästare med AIK.

**FAKTA** /Torbjörn Granqvist

*Hamnen behövde killar som var beredda att hugga i. De två starka, hockeyspelande bröderna behövde jobb. Torbjörn Granqvist jobbar kvar i hamnen, nu med marknadsansvar för containertrafiken. Lillebror Thomas har bytt sida och jobbar som importavdelningschef hos den globala speditören Geodis Wilson.*

TEXT OCH FOTO TOMAS ERIKSSON

DET VAR JAN ERIKSSON, som i dag arbetar på rederiet Transatlantic, som 1989 lockade den tjugoårige Thomas Granqvist till godsangivningen vid Stockholms Hamnar.

– Jag spelade ishockey i Hammarby och behövde ett jobb, svårare än så var det inte, säger Thomas Granqvist.

Hans två och ett halvt år äldre bror Torbjörn jobbade då hos en speditör på Arlanda och spelade ishockey i RA-73, i dag Arlanda Hockey. Han värvades till Tyresö och då blev det för mycket åkande med jobb norr om stan och träning söder om stan. Så han anslöt sig till brorsan och deras gemensamma vän i hamnen – och till den emellanåt ganska sträva ton som rådde i hamnmagasinen på den tiden.

– Det fanns en del förmän i magasinen som man hade respekt för, kan man väl lätt säga, berättar Thomas Granqvist och skrattar.

De två bröderna växte upp i Midsommarkransen. Thomas har hållit sig i trakterna och bara flyttat över motorvägen till Solberga. Torbjörn har lämnat de södra närförorterna och flyttat till Rotebro. I sju år jobbade de tillsammans i hamnen innan Thomas ”bytte sida” och gick över till ett speditörsföretag.

– År 1997 började jag på ASG. År 2000 flyttade jag över till min nuvarande arbetsgivare som då hette Wilson Logistics. Vi hann också heta TNT Freight Management innan vi bytte till vårt nuvarande namn Geodis Wilson, berättar han.

TORBJÖRN GRANQVIST TILLHÖRDE FRÅN början av 1990-talet det gäng som Stockholms Hamnar hyrde ut till dåvarande Estline. En vecka i månaden arbetade han med rederiets gränsspedition. Med de kunskaperna i bagaget erbjöds han 1998 jobb på hamnens marknadsavdelning och gavs möjlighet att utbilda sig på IHM i marknadsföring.

I dag är han ansvarig för marknadsföring och försäljning av containerterminalens tjänster, numera i hamnens dotterbolag Stockholms Stuveri & Bemanning AB.

– Vår huvudsakliga arbetsuppgift är att lasta och lossa fartyg och att sköta tomhantering av containrar. Mitt jobb handlar dels om kundbesök, skriva avtal och ordna kundträffar, dels om rutinarbete som att göra uppföljningar och statistik av vårt arbete och att fakturera. Det är ett bra jobb med en bra balans mellan att jobba på kontor och att vara ute hos kunderna, säger han.

Han säger att hans bästa marknadsföringsargument är hamnens effektivitet och goda service.

– Vi är i dag en mycket effektiv terminal. Det är viktigt, för godset ska snabbt ut till kunderna, inte ligga i hamnen. Dessutom har vi ett bra serviceutbud som exempelvis stripp/stuff och containerverkstad som sköts av samarbetspartners.

Torbjörn vill väldigt gärna ha fler anlöp till containerhamnen.

– I dag har vi två anlöp per vecka, vilket betyder ungefär 500–600 containrar. Vi har kapacitet att kunna fördubbla den volymen, berättar han.

Att ha sin brorsa på den globala jätten Geodis Wilson skulle ju kunna vara en bra start, speciellt eftersom Torbjörn hävdar att han behandlade sin lillebror Thomas ganska milt när de var små. Geodis Wilson är en global speditörskoncern med närmare 5 500 anställda och med ett nätverk för sjö- och flygfrakter som spänner över 120 länder.

THOMAS GRANQVIST ÄR i dag importavdelningschef på sjökontoret i Stockholm, dit vänder sig svenska kunder som vill ha gods fraktat från olika delar i världen. Det gods som kommer till Stockholm är oftast konsumtionsvaror.

– Det kan vara reklamartiklar, datorutrustning, musikinstrument eller amerikansk öl för att ge några exempel.

Godset kommer i containrar.

– Ibland köper kunderna hela containerfrakter, men vi har lång erfarenhet av samlastning där vi plockar ihop gods till flera kunder i en container i ett land och fraktar till Sverige. Sedan delar vi upp godset här och levererar till kunderna, berättar Thomas Granqvist.

– Det är en bransch med många kundkontakter och det är spännande att arbeta med att

få ihop paketen av transporter över världen.

Bröderna har dock sällan direktkontakt med varandra i jobbet. Geodis Wilson är kunder till rederier som i sin tur är hamnens kunder.

– Det innebär att vi aldrig gör affärer med varandra. Men de hanterar mycket gods och om Geodis Wilson gillar oss så kan det betyda att fler varor går via Stockholms Hamnar, säger Torbjörn Granqvist.

Men en sak brukar de göra tillsammans.

– Vi har vad vi kallar terminalvisningar för import- och exportföretag. Då brukar vi från hamnen tillsammans med Team Lines och Geodis Wilson visa hur vi arbetar och vilka resurser som finns i hamnen, berättar Torbjörn Granqvist. □



**Polferries får allt mer gods på sina turer mellan Nynäshamn och Gdansk. Jacek Bochnak är mycket nöjd med samarbetet med Stockholms Hamnar.**

# Allt mer gods tar vägen över Polen

*När Polferries satte in en ny färja mellan Nynäshamn–Gdansk ökade godstrafiken med 67 procent på denna rutt. Antalet passagerare har också ökat, trots hård konkurrens från lågprisflyget.*

**TEXT** TOMAS ERIKSSON | **FOTO** POLFERRIES

**FÖRRA ÅRET VALDE** 154 076 passagerare att åka den arton timmar långa resan mellan Nynäshamn och Gdansk. Detta tillsammans med de 195 553 som förra året åkte med rederiets fartyg mellan Ystad och Swinoujście gör Polferries till det största passagerarrederierna på trafik mellan Polen och Sverige.

– Det är främst passagerare med bil som åker med oss. Över året är det ungefär lika många som åker från Sverige till Polen som från Polen till Sverige, även om det varierar lite under semesteråren, med flest passagerare som reser ut i juni och juli och flest som kommer in i augusti, berättar Jacek Bochnak vd för Polferries AB.

Antalet passagerare är ungefär samma som förra året, trots hård konkurrens från lågprisflyg. Men fraktrafiken ökar runt fem procent per år, bland annat som ett resultat av den ekonomiska utvecklingen i östeuropa. Det visade sig också att det fanns ett stort uppdämt behov när trafiken mellan Nynäshamn och Gdansk fick dubbelt så många avgångar efter att färjan Baltivia sattes in i januari 2007 – godstrafiken ökade då med 67 procent. Exempelvis har Scania valt att ta sjövägen med de flesta av de lastbilar som företaget säljer till Polen och andra länder i östeuropa.

– Det ger ju stora miljövinster att åka med ett fartyg från Nynäshamn i stället för att köra ner till södra Sverige och sedan ta färjan därifrån. Man förlorar inte heller speciellt mycket tid eftersom chaufförerna kan vila på färjan, säger Jacek Bochnak.

**POLFERRIES, SOM ÄGS** av den polska staten via moderbolaget Polish Baltic Shipping, grundades 1976. De första färjorna gick på rut-

terna Ystad–Swinoujście, Gdansk–Helsingfors och Gdansk–Nynäshamn. Trafiken till Nynäshamn fortsatte fram till 1990, och togs sedan upp igen 1997.

Jacek Bochnak säger att Sverige och Polen i många avseenden liknar varandra, och att han tror att det innebär att fler svenskar och polacker kommer att besöka varandras länder.

– Både Polen och Sverige kan erbjuda fin natur, fina stränder och ganska bra priser. I Polen tycker jag att Gdansk och Krakow är mycket intressanta städer som man borde besöka när man är där som turist.

Jacek Bochnak är nöjd med den service som rederiet får av Stockholms Hamnar.

– Vi har ett jättebra samarbete med hamnen i Nynäshamn. Jag hoppas att vi kan fortsätta att ha samma fina utveckling som vi har haft hittills.

Den 6 maj i år var för övrigt en stor dag för Polferries, framför allt för kapten Wojciech Sobkowiak och hans besättning på Scandina via som då tilldelades Stiftelsen Sveriges sjömanshus belöning för gott sjömanskap. Priset fick de för att färjans besättning inom loppet av några dagar i augusti 2007 hade deltagit i två räddningsinsatser för att rädda mindre fartyg som hade hamnat i svår sjönöd. □

**Namn:** Polferries AB

**Sverigekontor:** i Malmö, Nynäshamn, Ystad

**Antal anställda:** 23

**Fem linjer, fyra färjor**

Polferries har fyra färjor som kör på fyra linjer:

*Scandinavia* på linjen Nynäshamn–Gdansk

*Baltivia* på linjen Nynäshamn–Gdansk (främst godstrafik)

*Pomerania* på linjen Swinoujście–Köpenhamn, men som

sommartid också går till Rönne på Bornholm.

*Wawel* på linjen Swinoujście–Ystad

**FAKTA / Polferries**

## På gång i Stockholms Hamnar



### Maja ny på ekonomi

Sofia Blomqvist, som utfärdade och registrerade passerkort samt skannade inkommande fakturor slutade i Hamnen den 30 juni. Ersättare för Sofia är Maja Jansson och hon började den 30 juni.

Maja kommer också från Prime och kommer att arbeta måndagar, onsdagar och fredagar.



### Carina Wallin till ny tjänst

Carina Wallin, hamnarbetare som under några år har arbetat på personalplaneringen i stuveriet, började från och med den 1 september på kombinationstjänsten som hamnarbetare och administratör

i Stockholms Stuveri och Bemanning AB.



### Lotta Pårs till nya uppdrag, Mats Lundin ersätter

Lotta Pårs, administrativ chef i Stockholms Hamnar, slutade den 15 september för att gå vidare till ett jobb inom Lantmännen Energi som affärsområdes-

controller. Som ersättare för Lotta kommer Mats Lundin att arbeta från och med den 15 september. Mats är konsult med egen konsultfirma och han har tidigare arbetat som ekonomidirektör, vd och koncernchef på Arkitektkopia AB.



### Ann Sofie Bäck ny pressansvarig

Ann Sofie Bäck började den 1 september som pressansvarig i Stockholms Hamnar. Hon kommer framför allt att arbeta med pr och med kommunikation i några av de stora projekten. Ann Sofie

har examen inom information/affärskommunikation från IHM och kommer närmast från SJ där hon har varit pressansvarig.



### Projektadministratör till teknikavdelningen

Mehran Rostamian började på tekniska avdelningen den 15 september för att arbeta med administration, uppföljning och rapportering av våra projekt.

Mehran är inhyrd från Academic Work och är högskoleingenjör i maskinteknik och kommer senast från Swedbank finans, Auto-plan som produktspecialist och leverantörsansvarig.



### Nytt ansikte i receptionen

Camilla Hellqvist flyttar till England för att studera efter ett år i Stockholms Hamnar. Ny receptionist blir Danielle Kisch Samuelsson. Danielle kommer även hon från Uniflex. Hon började den 25 augusti.

### Lena Fogelberg åter

Lena Fogelberg är tillbaka på marknadsavdelningen efter föräldraledighet. Lena arbetar som marknadsassistent och hennes arbetsuppgifter är i huvudsak att ansvara för Stockholms Hamnars statistik och kundregister.

### Lodbrok såld och överlåten

På fredagseftermiddagen den 15 augusti överläts pontonkranen Lodbrok från Stockholms Hamnar till köparna Marine Crane AB. Köpet var klart redan i juni men tillträdet var satt till den 15 augusti. Överlämningsceremonin skedde i solskenet ombord på Lodbrok.

#### *Kontaktinformation Lodbrok:*

Marine Crane AB  
Tfn 0911-180 00  
info@marinecarrier.se  
marinecrane.se

#### *Kontaktperson södra Sverige/Baltikum:*

Sven Eriksson  
Tfn 070-525 98 06  
tugboat@telia.com

## VIA gratulerar

**40-åringarna:** Camilla Strümpel, Marknadsavdelningen, 23 augusti. Karin Olofsson, Marknadsavdelningen, 4 september.

**50-åringen:** Henrik Widerståhl, Marknadsavdelningen, 4 september.

**60-åringarna:** Ola Joslin, Hamn och Trafik, 12 juli. Anita Eriksson, Juridik, 29 juli. Christer Bäck, Kapellskärs Hamn, 4 augusti. Eero Väänänen, Stockholms Stuveri & Bemanning, 2 september. Kent Bondesson, Fastigheter, 19 september.

## MARKNADSTIDNING B

### VIA FRÅGAR kryssningspassagerare...

Vad är bäst med Stockholm?



Stadens vackra arkitektur, speciellt i Gamla stan. Dessutom är människorna mycket vänliga och hjälpsamma.

JOHN FIBIGER, AUSTIN, USA



Jag älskar Stockholm. Människorna är mycket vänliga, staden har en fantastisk historia och dessutom är det inte så mycket trafik.

JOANNE BAILEY, MELBOURNE, AUSTRALIEN



Det är en mycket vacker stad. Vi valde att cykla under hela vår vistelse vilket var underbart. Jag tror att vi har cyklat runt hela staden. Jag tyckte mycket om Vasamuseet och Thielska galleriet.

FELIPE GRIMBERG, MIAMI, USA



Jag älskade stadens parker. Och så tyckte vi om att vara på Djurgården, där vi besökte Skansen och Vasamuseet. Dessutom var Grand Hôtel ett fantastiskt hotell. Det enda tråkiga var att en taxichaufför försökte lura oss att betala alldeles för mycket för resan från Arlanda.

MARTINA STARK, LOS ANGELES, USA

