

VIA

#4

DECEMBER 2007
ÅRGÅNG NR 12

STOCKHOLMS HAMNAR

**Markus tror
på Nynäshamn**

STHEAB i ny regi

**Så kontrolleras
importerad mat**

TEMA HAMN OCH TRAFIK

Tack alla!

En titt tillbaka på 2007 visar att Stockholms Hamnar har haft ännu ett händelserikt år. Vi har tagit verkligt stora kliv i viktiga frågor, samtidigt som vi har haft nöjet att rapportera om en mängd spännande nyheter och glädjeämnen.

- Sjöfartsstaden Stockholm – under The Tall Ship's Races i juli besöktes vi av 118 segelfartyg, och över en miljon följde evenemanget från kaj och från öarna längs hela farleden.

- Aldrig har så mycket gods passerat via våra hamnar. Vi har slagit rekord både i containerterminalen och i roro-trafiken på färjorna. Alla optimistiska prognoser har överträffats.

- Det har även passerat en mängd fartyg och passagerare under året. Vi är nu Sveriges, och Östersjöns, ledande passagerar- och kryssningshamn. Under sommaren gästades vi av ett av världens största kryssningsfartyg, "Navigator of the Seas", som stockholmarna gick man ur huse för att välkomna.

- Vi har tagit det första spadtaget för vår nya kryssningsterminal i Frihamnen och fler kryssningsfartyg än någonsin tidigare är anmälda inför nästa säsong. Som ytterligare bevis på att vi är en populär destination valdes Stockholm till "destination of the year" på Seatrade i Hamburg. RCCL som lanserar kortkryssningar i Östersjön med Stockholm som hemmahamn nästa år, sålde slut på mindre än tio dagar.

- Entreprenadföretaget STHEAB övergår till Peab/Stockholm Entreprenad AB för att konkurrera och utvecklas inom den privata sektorn. Stuveriet i Stockholm har blivit Stockholm Stuveri & Bemanning. Intensiva förhandlingar pågår med en internationell terminaloperatör som kommer att sköta driften av containerterminalen och därmed sätta Stockholm på världens containerkarta.

- Stockholms Hamnar driver nu de största hamnprojekten i hamnens historia. Vi har lämnat in nio (!) ansökningar om miljötillstånd för att driva hamndrift och bygga i vatten. Varje hamn och hamndel har sina förutsättningar. De viktigaste är omdaning i Värtan-Frihamnen, utbyggnaden av container- och roro hamnen Stockholm-Nynäshamn på Norviksudden samt ombyggnationen av Kapellskärs hamn.

- Den segdragna processen från ansökan 2002 har äntligen krönts med framgång. Miljööverdomstolen ger Kapellskärs hamn möjlighet att utvecklas för framtiden. Vi hoppas att det är en indikation på att man från domstolarnas och myndigheternas sida har förstått vikten av transporter

betydelse för ett modernt samhälle med miljön i centrum.

Jag vill passa på att tacka alla för ett gott samarbete och önska god jul och ett riktigt gott nytt år! Nu ser vi fram emot att 2008 ska bli ett lika innehållsrikt och spännande år.



Christel Wiman

CHRISTEL WIMAN, VD OCH KONCERNCHIEF

- 3 Nyheter
- 4 Alltmer jobb vid Hamn och Trafik
- 8 Mycket händer 2008
- 9 Så funkar livsmedelskontrollen
- 10 STHEAB blir privatägda Stockholm Hamnentreprenad AB
- 12 Markus Johansson hugger i där det behövs
- 14 Euroglobe bor i hamnen

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: Jeanette Andersson.

Ansvarig utgivare: Christel Wiman.

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

Kontakta Camilla Strümpel 08-670 27 45

eller e-post: red@stockholmshamnar.se

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



Stockholms Hamnars styrelseordförande Ulla Hamilton och Roar Ingdahl från kryssningsrederiet Royal Caribbean Cruise Line tog ett första spadtag för den nya kryssningsterminalen som kommer att stå färdig lagom till säsongen 2008.

Ett första spadtag för kryssningsterminalen

TEXT PER HOLMLUND FOTO CAMILLA STRÜMPSEL

Nu har bygget dragit i gång för Stockholms nya kryssningsterminal. Den 15 november tog Stockholms Hamnars styrelseordförande Ulla Hamilton ett första spadtag för terminalen, som kommer att stå färdig lagom till säsongen 2008.

– Behovet är stort av att kunna ta emot kryssningsturister i en terminal som är spännande och modern men också funktionell och miljöriktig. Det gör Stockholm än mer attraktivt som kryssningsdestination, säger Ulla Hamilton, miljö- och fastighetsborgarråd i Stockholm samt styrelseordförande i Stockholms Hamnar.

Medverkade under arrangemanget gjorde

också bland andra Roar Ingdahl från kryssningsrederiet Royal Caribbean Cruise Line. Rederiet introducerar kortkryssningar med Stockholms Hamnar som hemmahamn under sommaren 2008.

Det är Magasin 9 på Frihamnspiren som ska totalrenoveras, både invändigt och utvändigt. Terminalen kommer att ha en yta på 3 000 kvm och inrymma bland annat kafé, internetaccess, shoppingmöjligheter, vänthall, tull och bagagehantering. Kryssningsterminalen kommer att andas modern svensk design med upplyst fasad och den kommer att bli ett spännande inslag i Frihamnsmiljön. □

Satsningar på infrastruktur brådskar



Stockholms stad och Stockholms Hamnar arrangerade i november ett välbesökt seminarium på Armémuseum med temat "hamnarnas strategiska betydelse för näringsliv, turism och invånare". Fokus låg på omvärldens utveckling, tillväxt och miljö samt dess konsekvenser och möjligheter för oss i Stockholmsregionen, där bland andra Per Unckel, landshövding i Stockholms län och Carl Cederschiöld, näringsdepartementet, var några

av talarna. Christel Wiman, vd Stockholms Hamnar, var moderator.

Temat hade både ett marknads- och ett myndighetsperspektiv och de flesta talarna och debattörerna var ense om att infrastrukturens satsningar är brådskande och nödvändiga av både tillväxt- och miljöskäl.

Rekord för färjegodset

Tidigare i år slogs rekord i antal hanterade containers i Stockholms Hamnar. Nu slår även färjegodsset rekord. Med 650 000 hanterade ton gods så var oktober den intensivaste månaden någonsin.

Oktober brukar vara den mest hektiska månaden för färjerederierna i Stockholms Hamnar. I år slog roro-godstransporterna alla tidigare rekord, med mer än 650 000 ton gods. Orsaken är en allt intensivare handel mellan Östersjöns länder, i kombination med en julhandel som väntas slå nytt omsättningsrekord.

– Nu är det verkligen högtryck. Vi hanterade närmare 900 ton per timme under oktober. Den övergripande trenden är en allt intensivare handel mellan länderna i Östersjön. Baltikum och Polen är drivande men även Finland utvecklas positivt. Man kan också ana att butikerna rekordrustar med varor inför julhandeln, säger Henrik Widerståhl, vice vd och marknadschef i Stockholms Hamnar.

Läs mer på www.stockholmshamnar.se

Positiv dom i Miljööverdomstolen

Miljööverdomstolen har ändrat Miljödomstolens beslut att begränsa volymen för hur mycket gods och antalet passagerare som får passera genom Kapellskärs Hamn.

– I och med beslutet får hamnen fortsatt goda möjligheter att bidra till att säkerställa handel och resande över Östersjön samt tillmötesgå den ökade efterfrågan, säger Christel Wiman, vd vid Stockholms Hamnar. Läs mer på www.stockholmshamnar.se

Miljöarbete i världsklass

Av världens 800 största hamnar är Stockholms Hamnar en av de främsta inom miljöområdet, enligt en internationell forskningsrapport från universitetet i Montreal.

Som enda nordiska hamn tilldelas Stockholms Hamnar den högsta miljöklassificeringen, tillsammans med sju andra hamnar. Läs mer på www.stockholmshamnar.se

Alltmer jobb för Hamn- och Trafikavdelningen

Det kommer allt fler och allt större fartyg till Stockholm. Mälarens vatten blir alltmer svårreglerat och hamnarna har fått ett större ansvar för arbetet mot terrorism. Det här är uppgifter som ska lösas av Hamn- och Trafikavdelningen vid Stockholms Hamnar.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO STOCKHOLMS HAMNAR OCH TOMAS ERIKSSON

DET ÄR VINTER OCH även om isarna blir alltmer sällsynta och tunnare på Östersjön så ska ändå isbrytarna ligga i beredskap.

– De ska vid behov se till att hamnområdet i Stockholm och farlederna in till hamnarna är farbara, berättar Lars Sundberg, hamnkaptan vid Stockholms Hamnar.

De fartyg som sköter isbrytningen har också fått det lugnare under resten av året eftersom allt färre fartyg efterfrågar deras tjänster som bogserbåtar.

– De flesta fartyg klarar sig själva, med bogpropellrar och roder med hög verkningsgrad. Det är några enstaka kryssningsfartyg och tankbåtar som behöver hjälp. Därför måste vi, för att det över huvud taget ska finnas bogserbåtar, upphandla tillgänglighet av ägarna, säger Lars Sundberg.

Men om det är lite lugnt på isbrytar- och bogserfronten så har Stockholms Hamnars Hamn- och Trafikavdelning ändå saker att göra så det räcker och blir över. Det kan tyckas att fjorton kilometer kaj och runt tjugo Mälarbryggor ganska lätt borde kunna härbärgera fartygstrafiken till Stockholm. Men det blir allt större trängsel längs kajerna och därmed mer komplicerat för Hamn- och Trafikavdelningen att utföra sitt uppdrag att fördela kajplatser och ge fartygen den service de efterfrågar.

– **DET ÄR FRAMFÖR ALLT PÅ** sommaren det är trångt. Kryssningsfartygen blir allt större och alla vill ligga centralt i innerstaden, helst vid Slottet. Det gör att vi ibland tvingas be dem att lägga om sina ruttor eller komma en annan dag. Det händer också att vi får hänvisa dem till Nynäshamn, berättar Lars Sundberg.

– Under sommarmånaderna är också ett stort antal charterbåtar verksamma. Dessa fartygs behov av kajplatser har vi bland annat löst med ”hällplatser” där fartygen får hämta och lämna sina passagerare, säger Lars Sundberg.

Färjetrafiken till och från Stockholm klarar sig däremot i stort utan hjälp.

– De kommer och går på samma tider och har sina egna kaj-



Hamnkaptan Lars Sundberg berättar att Stockholms Hamnars avdelning Hamn och Trafik får allt fler uppgifter.

platser där de sköter sig själva. Det är bara när det kommer nya linjer eller vid avvikelser som vi blir inblandade, säger Lars Sundberg.

Hamn- och Trafikavdelningen har ansvar för att fartygens framfart i hamnen är säker och för service när de ska lägga till och när de ligger i hamn.

– Vi ansvarar för fyrar och utprickning i hamnområdet, för att vattendjupet är riktigt och för att de finns tillräckligt med pollare och avfendring vid kaj och för förtöjning och losskastning. Vi tar emot fartygsgenererat avfall där vi ser till att källsortering sker. Vi levererar också färskvatten till fartygen, vilket faktiskt är en heltidstjänst, alla fartyg vill bunkra i Stockholm eftersom vi har det renaste och bästa vattnet.

HAMNARNA HAR FÅTT ett större ansvar i arbetet mot terrorism. Efter 11 september-dåden utökades både sjöfartsskyddet som ska se till att ingen obehörig person eller obehörigt gods kommer ombord på fartygen, och hamnskyddet som gör hamnen ansvarig för ett större område på land.



Avdelningen för Hamn och Trafik ansvarar arbetar för att ge fartyg och allmänhet tillgänglighet till hamnarna. I arbetet ingår också att vara samarbetspartner vid stora evenemang som Tall Ships´ Races som hölls i somras och lockade över en miljon åskådare.

En stor mängd farligt och miljöfarligt gods kommer och går till hamnarna i Stockholm. Där ansvarar Hamn- och Trafikavdelningen för tillståndsgivning och kontroll. Men som överallt i samhället faller ett ökande ansvar på verksamhetsutövarna.

– Det innebär att vi i dag vid ett oljeutsläpp är inblandade både i räddningsskedet och i saneringsskedet. Det gör att vi måste ha beredskap för snabba insatser, för är man snabb med en första insats begränsar man ofta skadan, säger Lars Sundberg.

STOCKHOLMS HAMNAR ANSVARAR också för två av stadens slussar – Hammarbyslussen som är öppen dygnet runt hela året och Karl Johan-slussen som är öppen under sommaren. Hamnen ansvarar också för manövreringen av de rörliga broarna i Hammarbyleden, ett arbete som i dag är fjärrstyrt.

Dessutom ansvar Hamn- och Trafikavdelningen för vattenståndet i Mälaren, ett arbete som har blivit allt svårare.

– Regleringen av Mälaren är ett stort jobb för oss. Jag vet inte om det har med klimatförändringarna att göra, men vi måste få fler tåpluckor för att klara av att hålla rätt nivå. Just nu har vi

problem även vid måttliga förändringar av vattenståndet i Mälaren eftersom kommunerna runt sjön tillåter bebyggelse allt närmare stränderna, säger Lars Sundberg.

NÄR LARS SUNDBERG FÅR frågan om vad han är mest stolt över i Hamn- och Trafikavdelningens arbete börjar han med hanteringen av oljan vid oljeterminalen på Loudden.

– Det totala utsläppet per år där motsvarar oljeutsläppet från tjugo timmars körning med en äldre tvåtaktsmotor på åttio hästkrafter och vi fortsätter arbetet med nya utsläppsbegränsande åtgärder. Jag är också stolt över hanteringen av kryssningstrafiken, vi är ansedda som en hamn med bra service och hög säkerhet. Sedan är jag mycket stolt över inställningen hos vår personal. De som jobbar här är flexibla, handlingskraftiga och uppförande och förstår kundens behov, säger han.

– Dessutom är jag extra stolt över genomförandet av årets Tall Ships´ Races. Det är bara ett exempel på hur vi i inom Hamn och Trafik medverkar till att göra Stockholm till en attraktiv stad för turister och medborgare. □

Hamnstyrmän håller kursen

Åtta hamnstyrmän ansvarar för kontakterna mot kunderna ute i hamnarna och trafiken. Det är till dem som alla som behöver information eller hjälp ska vända sig. Här får du veta vilka de är och vilka ansvarsområden de har.

FOTO JEANETTE ANDERSSON



Namn: ANDERS NORDLUND

Ålder: 41 år.

År i hamnen: 7 månader.

Ansvarar för: Blev anställd för att arbeta med underhåll för Hamn och Trafiks räkning i samband med att STHEAB knopps av från hamnen.

Då ska du vända dig till mig: Kontakt med Sjöfartsverket i samband med farledsfrågor.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut: Jobbar med hamnens underhållssystem, IDUS. Kontakt med STHEAB i underhållsfrågor. Sommartid är jag även involverad i kryssningstrafiken till Stockholm.

Roligast i mitt jobb: Eftersom jag är ny så är det spännande med nya arbetsuppgifter.

Svårast i mitt jobb: Hitta kanaler för den information jag söker. Det tar tid att bli varm i kläderna.

Bäst med Stockholms Hamnar: En arbetsplats med många nya mål, såsom utbyggnaden av Värtapiren och Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Det gör jag när jag inte jobbar: Rör mig gärna vattennära. Har ett landställe på en ö.

Mest minnesvärda händelse på sjön: Oförglömliga vyer från bryggan. Isberg, valar och olika väderfenomen.

Namn: ANITA KRAFFT

Ålder: 52 år.

År i hamnen: I Nynäshamns Hamn sedan 1984 och i Stockholms Hamn sedan 2004.

Ansvarar för: Slussar, broar och hamnservice (vatten- och förtöjningsfolk)

Ingår i ansvarsområdet: Personalen i slussarna, broarna och hamnservice. Fjärrstyrning av broarna. ID-badgar till personalen och våra kunder.



Då ska du vända dig till mig: Frågor som rör slussarna och fjärrstyrningen, samt andra frågor rörande hamnservice. Frågor om ID-badgar.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut: Kontorsarbete, kolla av mejl, kontakt med personalen ute på fältet.

Roligast i mitt jobb: Att ingen dag är den andra lik.

Svårast i mitt jobb: Att hinna med allt jag skulle vilja göra.

Bäst med Stockholms Hamnar: Känns som en trygg och bra arbetsplats.

Det gör jag när jag inte jobbar: Umgås med familj och vänner. Ute med hunden.

Mest minnesvärda händelse på sjön: När vi var ute med vår avdelning och seglade en höst.

Dold talang: Agility med hunden.



Namn: ARNE BERGQVIST

Ålder: 44 år.

År i hamnen: 27 år.

Ansvarar för: Bevaknings- och trafikcentralen (BTC).

Ingår i ansvarsområdet: Värtahamnen och containerhamnen, farligt gods, oljesanering, Isps.

Då ska du vända dig till mig: Om inte jag vet svaret på din fråga, så kan jag tala om för dig vem som vet.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut: Ingen dag är den andra lik, men det blir en hel del möten.

Roligast i mitt jobb: Att det är så omväxlande.

Svårast i mitt jobb: En del svåra personalfrågor.

Bäst med Stockholms Hamnar: Friskvården och det goda arbetsklimatet.

Det gör jag när jag inte jobbar: Då umgås jag med mina barn och är pappa på heltid.

Mest minnesvärda händelse på sjön: Soluppgången över den spegelblanka Atlanten.

Dold talang: Matlagning



Namn: HANS BERGSTRÖM

Ålder: 61 år.

År i hamnen: 25 år.

Ansvarar för: Stab.

Ingår i ansvarsområdet: Underhåll av farleder och nivåstyrning av Mälaren.

Då ska du vända dig till mig: Om du ser en trasig farledsmarkering, är intresserad av vattenstånd, har frågor kring Mälarens utflöde eller behöver en kajkarta.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut:

Vattenstånden registreras och direktiv ges om justering av dammluckor. Kartor framställs åt kolleger. Felrapporter om farleder omvandlas till arbetsorder för underhåll, och en orolig lantbrukare vid Enköping blir lugnad för högvatten.

Roligast i mitt jobb: Att det är så omväxlande och att få stilla så många medborgares vetgirighet.

Svårast i mitt jobb: Att verka som en byråkrat utan att ta det personligt.

Bäst med Stockholms Hamnar: Hanterbar organisation med korta kontaktvägar.

Det gör jag när jag inte jobbar: Spanar in omvärlden och vårdar en täppa med hus.

Mest minnesvärda händelse på sjön: Från barndomen i skärgården då jag såg havsörnar.

Dold talang: Fotograferar och dokumenterar sedan 1964.



Namn: HENRIK AHLQVIST

Ålder: 36 år.

År i hamnen: 7 år.

Ansvarar för: Kryssningsfartyg och färjor.

Ingår i ansvarsområdet: Kajplatsfördelning av kryssningsfartyg, säkerhet på kajerna och för färjorna. Kontaktperson operativa frågor samt arbetsmiljöansvar.

Då ska du vända dig till mig: Frågor kring kryssningstrafiken.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut: Ena dagen framför datorn, nästa dag ute i verkligheten. Reser en del för att träffa nätverk och kunder inom kryssningssektorn. Många möten, både nationella och internationella.

Roligast i mitt jobb: Att det är omväxlande och ofta en hög puls.

Svårast i mitt jobb: Att de beslut man tar påverkar så många människor. Om jag godkänner att sju kryssningsfartyg får komma in samma dag, så blir det en stor påverkan för staden med turistmål och sevärdheter.

Bäst med Stockholms Hamnar: En trygg och bra arbetsgivare. Jag känner att jag får det stöd som krävs i mitt arbete, även om man råkar ta fel beslut.

Det gör jag när jag inte jobbar: Friluftsliv och husfix.

Mest minnesvärda händelse på sjön: Estoniaolyckan.

Dold talang: Är duktig på att brygga öl.

Namn: MIKAEL GLANTZ

Ålder: 51 år.

År i hamnen: 2,5 år.

Ansvarar för: Innerstadskajerna.

Ingår i ansvarsområdet: Ordningsfrågor,



upplåtelse av kajplatser, avtalskrivningar och remissvar. Ta emot kryssningsfartyg. Assistera vid oljeutsläpp och andra olyckor i hamnområdet. Kontakt med privatpersoner, företag, myndigheter samt stadens förvaltningar.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut:

Skrivbordsarbete varvas med möten och uttryckningar av typen "ett fartyg håller på att sjunka". Ska då hitta orsaken till händelsen, dokumentera med bilder och anteckningar och säkerställa att fartyget flyter säkert igen.

Roligast i mitt jobb: Omväxlande med stor bredd på uppgifterna. Många kontakter med människor och stor frihet under ansvar att planera och utföra mitt arbete.

Svårast i mitt jobb: Balansen mellan olika intressen för hamnen, staden och andra aktörer.

Bäst med Stockholms Hamnar: Erbjuder de resurser som behövs för att jag ska kunna utföra mitt arbete.

Det gör jag när jag inte jobbar: Seglar, vandrar, cyklar och paddlar kanot på sommarens. Långfärdsskridskor och skidor på vintern.

Mest minnesvärda händelse på sjön: När oljetankern "Okland" gick på grund vid Kvarnholmen-Nacka (1974) och jag som osnuten jungman trodde vi skulle flyga i luften.

Dold talang: Bakar bröd.



Namn: TORBJÖRN PERSSON

Ålder: 41 år.

År i hamnen: 19 år.

Ansvarar för: Fritidsskutor, Lodbrok, vice i

oljehamnen, samt diverse projekt. Just nu arbetar jag med projektet Bo på båt.

Då ska du vända dig till mig: När du vill, jag vet mycket om det mesta.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut: Dator och skrivbordsjobb, samtal, möten och kajer.

Roligast i mitt jobb: Att det är så omväxlande och innefattar så många möten med olika typer av människor.

Svårast i mitt jobb: Att hinna med allt man vill hinna med.

Bäst med Stockholms Hamnar: Min sambo, som jobbar på It.

Det gör jag när jag inte jobbar: Samma saker som de flesta pappor och sambor gör, det vill säga umgås med familj och vänner.

Mest minnesvärda händelse på sjön: Har inte varit på sjön.

Dold talang: Bakar.



Namn: OLA JOSLIN

Ålder: 59 år.

År i hamnen: 8 år.

Ansvarar för: Energibulk.

Ingår i ansvarsområdet: Oljehamnarna.

Då ska du vända dig till mig: Frågeställningar om oljehamnarna.

Så ser en vanlig dag på jobbet ut: Genomgång av post och e-post, genomgång med personalen av veckans och dagens arbete samt eventuell problematik. Dokumentera egenkontroll och underhåll. Genomgång av nya bestämmelser och där så behövs skapa rutiner för dessa. Diverse möten.

Roligast i mitt jobb: Ingen dag är den andra lik.

Svårast i mitt jobb: Tycker inte någon uppgift är särskilt svår.

Bäst med Stockholms Hamnar: Att det finns ett stort kunnande och att alla ställer upp när det behövs.

Det gör jag när jag inte jobbar: Då är jag bara ledig.

Mest minnesvärda händelse på sjön: Sommarstorm med kryssjö.

Dold talang: Seglar gärna.

Ny terminal och nya passregler

2008 blir ett händelserikt år inom Stockholms Hamnar. En ny kryssningsterminal och nya passregler för Baltikumtrafiken är några av händelserna.

– Vi ska också jobba för att kunna utnyttja kajerna ännu bättre, säger Henrik Cars, Hamn- och Trafik-chef vid Stockholms Hamnar.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO JEANETTE ANDERSSON

STRAX FÖRE ÅRSSKIFTET går Estland och Lettland in i schengensarbete. Det får återverkningar för färjetrafiken mellan Baltikum och Sverige.

– Eftersom passpolisen försvinner måste vi bygga om Frihamnsterminalen och i samband med detta gör vi även en uppfräschning, berättar Henrik Cars.

Till sommarens kryssningsäsong ska en ny kryssningsterminal stå klar och fungera för i första hand turnaround, som det kallas när fartyget byter passagerare.

– Vi arbetar mycket med att få flödena att fungera smidigt. På kort tid ska många väskor röntgas och passagerarna ska passera metalldetektorer. Det liknar säkerhetskontrollerna som finns på flygplatserna.

Ett annat stort projekt för Hamn och Trafik-avdelningen är arbetet med att skapa förutsättningar för att kunna bo på skutorna längs innerstadskajerna genom att dra fram el, vatten och avlopp.

– Under hösten har vi också inspekterat alla skutor. De som har ordning, reda och är nymålade kallar vi "Stockholmsklass" och ger rabatt på hamnavgiften.

I SOMRAS BLEV DET några gånger fullt längs kajerna. Att kryssningstrafiken är ojämn – många fartyg en dag, inga nästa – räknade man med vid Stockholms Hamnar. Däremot var den kraftiga ökningen av privata yachter en överraskning.

– Den var inte planerad, och det är inga små båtar som det rör sig om, så vissa dagar hade vi tyvärr inte plats för alla, berättar Henrik Cars som nu vill göra en ordentlig inventering och planering för samtliga kajplatser för att optimera utnyttjandet.

– Kanske måste vi även flytta på något fartyg för att kunna utnyttja kajerna på bästa sätt, säger han.

Inom några år hoppas Henrik Cars att hamnen ska kunna leverera land-el till de stora kryssningsfartygen när de ligger vid kaj.

– Problemet som måste lösas är bland annat att det inte finns någon elstandard för fartygen, bland annat skiljer det på frekvens och volt. Variationerna är så många att det är svårt att hantera



Hamn- och trafikchefen Henrik Cars har ett år med många spännande händelser framför sig.

i dag. Jag hoppas att rederier och hamnar kan enas om en standard snart.

Inom ett antal år ska containertrafiken troligen flyttats till Norviksudden i Nynäshamn. Det öppnar för nya möjligheter.

– Inte minst kommer det då att bli lättare att planera för kryssningstrafiken i Frihamnen.

Hur tycker du att Hamn- och trafikavdelningen vid Stockholms Hamnar sköter sig?



– Från vår sida är vi mycket nöjda, framför allt med det goda samarbetsklimatet. Nu börjar också våra önskemål som kryssningsterminal, kajförlängning och annat att komma på plats.

Jan Ohlson
Kryssningschef
Lindholm Cruise Service



– Jag tycker att samarbetet med de jag känner på Trafikavdelningen fungerar bra, de är mycket tillmötesgående. Men jag önskar lite kortare leveranstider och vill jag gärna ha den septic-sug som planerats vid Nybroplan och Strandvägen.

Magnus Lövgren
Trafikchef
Strömme Turism & Sjöfart



– Vi har ett gott samarbete kring våra kajer och terminaler med Stockholms Hamnar, och uppstår det några problem så åtgärdas de. Just nu har vi ett jätteprojekt med Strömkajen. Det har fungerat bra hittills, även om vi tycker det är lite synd att byggstarten skjutits upp.

Jan Norell
Chef kundservice
Waxholmsbolaget

SÅ FUNKAR DET I LIVSMEDELSKONTROLL

Innan livsmedel får importeras från ett land utanför EU, finns det en hel del högt ställda krav som måste uppfyllas. Ett av dem är livsmedelskontrollen. Bland Sveriges alla hamnar är det i dagsläget bara tre som är godkända för att utföra EU:s gränskontroll för livsmedel: Frihamnen i Stockholm, Skandiahamnen i Göteborg samt Hammagasin 402 i Helsingborg.

TEXT OCH BILD: BO REINERDAHL

Exportland

För att ett land ska få exportera livsmedel till EU krävs:

- Att de har en godkänd veterinärmyndighet.
- Att de rapporterar smittsamma sjukdomar.
- Att de har pesticidkontroll.
- Att de har ett kontrollsystem för rests substanser, till exempel antibiotika.
- Att de använder slakterier och styckanläggningar som EU har inspekterat och godkänt.

EU fastställer ett intyg som täcker samtliga krav för att landet ska få exportera livsmedel till EU. Den hårda förgranskningen av det tredje landet eller exporterande landet i sig är en garant för att det är en bra produkt som exporteras.

Omlastning

I samband med omlastning i ett EU-land, i väntan på fortsatt transport till slutdestinationen, får en container med livsmedel lämnas i hamn utan särskild åtgärd i upp till sju dagar. Om containern lämnas där mellan åtta till tjugo dagar görs en dokumentkontroll för att se att inga oegentligheter föreligger. Däremot, vid mer än tjugodagars väntan på omlastning görs en fullständig livsmedelskontroll.

Livsmedelskontroll

Senast 24 timmar innan ankomst ska importören ha lämnat in en föransmälning med alla detaljer för respektive container. Innan containern öppnas, går alla papper igenom. Man kontrollerar att alla intyg finns med samt att de är komplett och korrekt ifyllda. Vanligaste skälet till att en vara blir avisad, ligger hos dokumentationen snarare än hos kvaliteten på livsmedlet.

Själva livsmedelskontrollen består av flera steg:

Temperatur

Om det rör sig om kylda eller frysta varor kontrollerar man varornas temperatur.

En "färdskrivare" i containern informerar om rätt temperatur har bibehållits under hela transporten.

Vikt och antal

Man jämför vikten med den angivna vikten på förpackningen. Även antalet kollin kontrolleras.

Organoleptisk kontroll

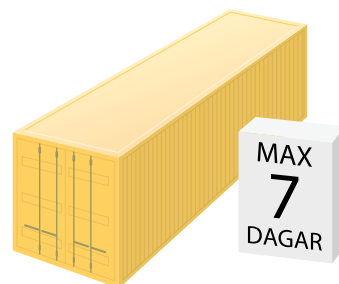
En föreskriven mängd stickprover tas som man tittar, luktar och smakar på.

Surhetsgrad

Om kött är på väg att bli dåligt kan detta upptäckas genom en kontroll av varans PH-värde. Även detta sker med stickprover.

Övriga tester

I vissa fall kan det behövas mer specialiserade tester. Ett sterilt framtaget prov skickas då till ett, av Livsmedelsverket ackrediterat, laboratorium.

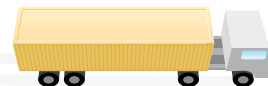


Kurir

Alla handlingar och hälso-certifikat, undertecknade av veterinären i exportlandet, skickas i original med kurir (UPS, DHL) till sluthamnen.

Frisatt vara

En vara är fri för omsättning inom EU först när den har klarat livsmedelskontrollen och har förtullats av tullverket. Därefter kan den lämna hamnområdet och fraktas vidare in i landet.



Underhåller med nytt

STHEAB byter ägare vid årsskiftet och tas över av Peabägda Stockholm Entreprenad.

– Det innebär att vi växer rejält eftersom vi tillförs resurser från ägarna, säger Magnus Tengblad, vd.

Samarbetet med hamnen fortsätter via ett tvåårigt ramavtal.

TEXT TOMAS ERIKSSON

FOTO STOCKHOLMS HAMNAR OCH MELKER DAHLSTAND



Ulla Hamilton säger att affären är bra för Stockholms stad.

I VÅRAS GICK EN förfrågan ut om möjligheten att lägga bud på STHEAB – Stockholms Hamnentreprenad AB – som ägdes av Stockholms Hamnar och som till största del arbetar med servicearbeten åt hamnen. Före sommarsessionen utsågs Peabägda Stockholm Entreprenad som vinnare i budgivningen och fick köpa företaget av Stockholms

Hamnar för 17,5 miljoner kronor.

Miljö- och fastighetsborgarrådet Ulla Hamilton, ordförande i Stockholms Hamnar styrelse, berättar om bakgrunden till försäljningen av STHEAB.

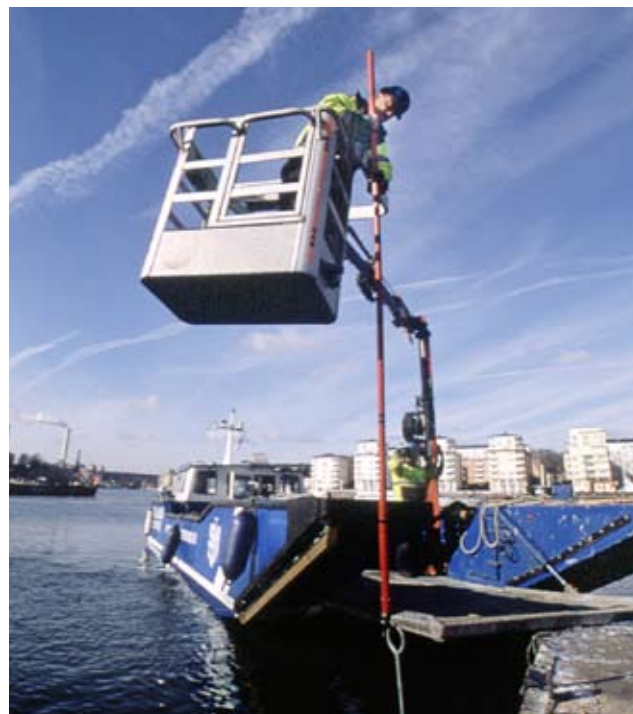
– För ett antal år sedan fick STHEAB anmärkning från revisorerna för att de hade för många externa kunder. Den dåvarande majoriteten valde då att dra ner på STHEAB:s externa uppdrag. Vi ansåg redan då att verksamheten borde knoppas av eller säljas.

– I dag kan vi se att deras tjänster fortfarande är eftertraktade på marknaden. Då tycker jag att de ska få utnyttja detta och växa, och inte hämmas av att vara en del av hamnkoncernen. För staden blir det en bra affär, och nu kan vi koncentrera våra resurser och arbeta mera med upphandling, säger Ulla Hamilton.

Det är från årsskiftet som STHEAB övergår i ny ägo, och byter namn till Stockholm Hamnentreprenad. 37 anställda följer med till det nya företaget, och kommer omedelbart in i en expansionsfas.

– Vi kommer att växa rejält efter årsskiftet, Stockholm Entreprenad kommer att tillföra oss resurser i form av personal och maskiner. De nya medarbetarna finns främst inom bygg- och anläggningssidan. Meningen är vi ska kunna åta oss fler externa uppdrag i regionen och att vi ska kunna samarbeta i konsortier där Peab utnyttjar våra styrkor, säger Magnus Tengblad.

MAGNUS TENGBLAD BERÄTTAR att företaget har en omsättning på runt åttio miljoner kronor och arbetar inom fyra verksamhetsområden, som är ungefär lika stora. Det är:



STHEAB, som utför entreprenadarbete och service i hamnen, har sålts till Peabägda Stockholm Entreprenad.

- En elektrisk enhet som hanterar el till fartyg, magasin och hamnens övriga anläggningar.
- En mekanik- och stålbyggnadsenhet som arbetar med service, underhåll och byggnad av ramper, slussar och mekaniska anläggningar.
- En bygg- och anläggningsenhet som bygger och underhåller kajer.
- En sjödelsenhet som arbetar med farleder, prickar, hamndjup, fyrar, pontoner och annat.

– Vår styrka är att vi har en total hamnkompetens där våra elektriker och mekaniker som vanligtvis arbetar på land också kan åka ut på en båt och laga en fyr eller en ramp, säger Magnus Tengblad.

Inga personer har sagts upp i samband med försäljningen av STHEAB.

– Personalen har hela tiden varit informerad och de har inte varit oroliga. De är trygga i sig själva och de vet att det finns en marknad för deras tjänster. De har också haft förtroende för att hamnen skulle sälja på ett sätt som gjorde att företaget kom i goda händer, säger han.

Det framtida samarbetet med Stockholms Hamnar regleras i ett tvåårigt ramavtal. Men samtidigt konkurrensutsätts företagets tjänster på ett mer tydligt sätt, något som inte oroar Magnus Tengblad.

– Vi har ett gott förhållande till hamnen, och jag hoppas att vi kan öka servicen. Visserligen formaliseras arbetsformerna, men tjänsterna ska utföras och vi är duktiga på det vi gör, säger han.



Magnus Tengblad berättar att Stockholm Hamnentreprenad kommer att tillföras nya resurser av sina ägare för att kunna växa.

PÅ STOCKHOLMS HAMNAR förbereder man sig för den förändring som det innebär att STHEAB blir privatägda Stockholm Entreprenad.

– Detta ska inte innebära några större förändringar, vi har hela tiden upphandlat tjänster externt, även om STHEAB har en del unika kunskaper. Men för att vårt förhållande till Stockholm Hamnentreprenad ska bli mer affärsmässigt arbetar vi nu med att utarbeta bra beställarrutiner, säger infrastrukturchefen Kjell Karlsson.

Att han inte längre har en intern part för entreprenadarbetena har både sina goda och dåliga sidor, anser Kjell Karlsson.

– Fördelen är att vi måste vara mer affärsmässiga och att tjänsterna konkurrensutsätts tydligare, nackdelen är att vi tappar de enkla kontaktvägar vi hade och möjligheten att göra förenklade upphandlingar.

Stockholms Hamnars vd Christel Wiman säger att redan år 2001 hade hamnens ledning en övertygelse om att valet stod mellan att låta STHEAB växa på egna premisser på en konkurrensutsatt marknad eller hållas tillbaka och endast leverera tjänster till hamnen. Hon är glad att STHEAB nu i större utsträckning får använda sin unika kompetens utanför hamnens verksamheter.

– Det är dags för STHEAB att kasta loss. Vi önskar STHEAB lycka till och ser fram mot ett gott samarbete. Vi kommer att följa företagets fortsatta utveckling med spänning. □

Stuveriet bolagiseras

Stockholms Hamnars stuveriverksamhet kommer att bolagiseras, berättar Ulla Hamilton, ordförande i Stockholms Hamnar.

– Sedan ska det konkurrensutsättas. Däremot har vi inte tagit något beslut om att sälja stuveriet.

FAKTA / Bolagisering

Snällkarameller!

Via Stockholms Hamnar



I juletid kretsar mycket kring det goda – både det som smakar gott och det goda inom oss. Att tomten är givmild och att pepparkakor gör oss snälla är ingen nyhet. Men visste du att tomten, klapparna och många av julens godsaker kommer via Stockholms Hamnar? Här utövar vi konsten att vara snäll året om – inte minst mot vår miljö. Enligt en färsk rapport är vi en av världens främsta miljöhamnar. Det är vi stolta över.

God Jul och Gott Nytt År önskar Stockholms Hamnar!

PS: Istället för att skicka dig ett julkort ger vi Rädda Barnen ett bidrag.



www.stockholmshamnar.se



Markus ser framtiden i Nynäshamn

Åler: 36 år.

Familj: Sambo, två döttrar, nio och tolv år, hund, katt och häst.

Bor: I villa i Ösmo utanför Nynäshamn. (Eller i "Banjoskogen" som arbetskamraterna i Stockholm föredrog att kalla Markus hemtrakter, efter den amerikanska filmen "Den sista färden".)

Kör: Volvo och Audi.

Dold talang: Tror inte jag har någon, men jag är ganska händig.

Ser på tv: Nyheter och Discovery.

Ser inte på tv: Dokusåpor.

Senast lästa bok: "Luftslottet som sprängdes" av Stieg Larsson.

**FAKTA / Markus
Johansson**

I hamnen i Nynäshamn är stuveriarbetarna vana vid att rycka in där det behövs.

– Är det ingen båt inne, då tar man tag i en kratta, säger Markus Johansson, som är inne på sitt femte år i hamnen.

TEXT OCH FOTO BRUNO LUNDRÉN

DET ÄR KALLT I HAMNEN i Nynäshamn, trots att det bara är november. Som tillfällig besökare har undertecknad alldeles självklart för lite kläder på sig. Den kalla vinden som sveper in från vattnet blåser genom kläderna och får öronen att krusa sig.

Men för Markus Johansson är det en fin dag. Luften är hög, det är torrt på marken, himmelen håller på att spricka upp över sjön och det är inte speciellt kallt – om man är ordentligt klädd.

– Men på vintern, som han säger senare, kan det bli kyligt, när nordan ligger på. Det är lätt att man får sprickor i händerna om man jobbar utan handskar.

Markus Johansson har arbetat i tio år som stuveriarbetare, de första fem åren på Siljaterminalen i Stockholm och de senaste fem i Nynäshamn, där han är uppvuxen. En av skillnaderna mellan Stockholm och Nynäshamn är att man här gör mer än att lossa och lasta fartygen. Här rycker man in där det behövs. Det kan handla om allt från att försöka fixa en krånglande ventilation eller ett stopp i en toalett på terminalen till att måla om ett förråd.

– Vi är lite av hustomtar, säger han. Jag tycker det är bra, det blir lite mer varierat så.

Därmed finns det också möjlighet till egna initiativ. Markus Johanssons senaste projekt har varit att bygga ett förråd på hamnkontoret. Men det har tagit sin tid.

– Ofta tar man fram grejerna för att påbörja något, men så blir man avbruten för att något annat måste göras.

Förr hände det också att stuveriarbetarna åkte utanför hamnen, till företagen på orten, för att hämta gods. Det gör man inte längre.

MARKUS JOHANSSON BÖRJADE arbeta som 25-åring i hamnen. Som så många andra startade det med extrajobb, sedan blev han kvar eftersom han trivdes. I början var det framför allt arbetstiderna som lockade, jobba sju långa dagar för att sedan var helt ledig i sju dagar. I dag, med familj och två döttrar hemma, känns just det arbetsschemat inte lika attraktivt.

– Socialt kan det bli lite slitigt i längden, säger han, man är ju borta varannan helg.

Men han trivs i övrigt för bra med sitt arbete för att på allvar fundera på något annat.

– Det är ett fritt arbete, man tar eget ansvar för att arbetet ska fungera. Vi är ett bra gäng arbetskamrater som har kul ihop. Sedan stöter man på alla möjliga konstiga människor här i hamnen. Vi har pensionärer som cyklar ner här ibland och som har åsikter om hur vi ska jobba, säger han och ler.

Vad som är sämst med arbetet kan han inte riktigt komma på. Inget är direkt dåligt, men på vintrarna när det är mörkt på morgonen och han vet att han måste börja dagen med att handskotta snö kanske han inte direkt studsar upp ur sängen för att få börja en ny arbetsdag.

PÅ VINTERHALVÅRET är det betydligt lugnare än under sommar-månaderna i hamnen. Nu kommer Gotlandsfärjan två gånger per dag, en båt som går på Polen och en annan på Lettland kommer vardera en gång.

– Vi är sex personer per skift nu. På somrarna, när Gotlandslinjen är här åtta nio gånger om dagen är vi över det dubbla.

Gotlandsfärjan kommer in i hamninloppet och det är dags för Markus och hans arbetskamrater att lossa, lasta och dirigera biltrafik. Han hjälper till att förtöja båten. För något år sedan hände det att en av Gotlandsfärjorna fick

full gas vid ett sådant ögonblick, körde av förtöjningarna och var på väg in i ett annat fartyg – men fick tack och lov i ankaret i tid.

Markus Johansson kör på trailrar i lastrummet på båten medan kollegerna håller ordning på biltrafiken. Det är mycket folk och fordon i rörelse.

– På senare år har vi tagit ned tempot lite, säger han. Både vi och besättningarna har velat det, för att minska olycksrisken.

Markus Johansson går på interutbildningen Kompassen. En dag i veckan ägnar han åt den.

– Den är bra, säger han. Man får en inblick i företaget.

Någon kilometer från där vi är nu ska en ny och större hamn byggas, Norvik, som ska ta över containertrafiken från Frihamnen i Stockholm. Från den nya hamnen byggs en fyrfilig väg in till Stockholm, vilket kommer att få ned restiden avsevärt.

Eftersom stuveriverksamheten i Stockholm ska bolagiseras är det flera i Nynäshamn som tror att utvecklingen blir densamma här så småningom. Men det är ingenting som oroar speciellt.

– Det känns som att framtiden finns här nere i Nynäshamn, säger Markus Johansson. □

”Vi är lite av hustomtar. Jag tycker det är bra, det blir lite mer varierat så”



Euroglobe trivs i Frihamnen

Hösten 2005 flyttade Euroglobe in i sina lokaler i Frihamnen. I och med det blev man både samarbetspartner och hyresgäst till Stockholms Hamnar. Ett samarbete som har varit till stor belåtenhet för båda parter.

TEXT CATALINA BJÖRKMAN FOTO EUROGLOBE

EUROGLOBE ÄR EN OBEROENDE operatör som levererar spedition, logistik och terminaltjänster. Javier Sanguesa är vd för företaget, som sedan två år tillbaka hyr lokaler i Frihamnen.

– Lokalerna var skräddarsydda för vår verksamhet då vi började med terminalarbete, de passade för kontor och terminal. De var dessutom lagom stora för oss, säger Javier Sanguesa.

– Samarbetet med hamnen har över lag varit lätt och positiv eftersom vi båda eftersträvar samma mål, att tillgodose stadens och regionens företag med bra service. Många av våra kunder är hamnens kunder och tvärtom, säger Javier Sanguesa.

Han tycker att Stockholms Hamnar under senare år har skapat ett mer kundvänligt klimat.

– I dag erbjuds till exempel stödfunktioner som it-system där kunder kan gå in och kolla sin status. För vår del har det varit positivt att de har anställt en logistikchef på containersidan. Kunder, rederier och hamn måste fungera i alla led och det gör det i dag, säger Javier Sanguesa.

EUROGLOBE HAR LOGISTIKLÖSNINGAR som ska underlätta godsflödet för de företag som lastar, lossar, förtullar, lagrar eller förlägger sin logistik genom Stockholms Hamnar.

– Vi hanterar allt från papperstillräkningar och tonfisk till stora maskiner, båtar och bilar. Hanteringen sker utifrån hur varorna är lastade, i container eller på pall, säger Javier Sanguesa.

Han berättar att det i det dagliga arbetet rör sig om allt från handlossning till maskinarbete och det behövs både bra redskap och bra medarbetare med fantasi och förmåga att lösa problem.

Företagets terminal har även tullagerstatus vilket möjliggör tulltekniska lösningar för kunderna.

– Vi lagerhåller exempelvis containrar som ska stanna i Sverige under en kortare tid innan de ska vidare. Det innebär att godset ligger kvar i terminalen och kunden behöver inte förtulla in varorna i Sverige. Det sparar både tid och pengar, säger Javier Sanguesa.



Javier Sanguesa, vd Euroglobe.

EUROGLOBE HAR FYRA anställda och omsätter cirka 25 miljoner kronor. Terminalen drivs som ett separat bolag inom en koncern som har elva anställda. Javier Sanguesa säger att han ständigt vill utveckla sig själv och företaget.

– Min inställning är ”frihet under ansvar.” Flexibilitet och service är faktorer som ska genomsyra vår organisation. Våra arbetsroller i företaget går i varandra utan status eller elitistiskt tänkande. Jag försöker vara ”en i gänget”, säger Javier Sanguesa. □

På gång i Stockholms Hamnar



Projektledare till infrastrukturavdelningen

Den 1 november började Ingela Trolle som projektledare på infrastrukturavdelningen. Ingela kommer närmast från SWECO VIAK i Stockholm där hon arbetat sedan 1998 – senast i Sverige

men tidigare även i Bangladesh och Ryssland. Under sin SWECO-tid har hon även arbetat i två år för Sida med olika projekt inom bistånd i Afghanistan.



Biträdande bolagsjurist

Den 15 oktober började Josef Dadoun som biträdande bolagsjurist i Stockholms Hamnar. Josef kommer närmast från Kammarrätten i Jönköping.

Åsa Fernell Modigh går vidare till nya uppdrag

Miljöingenjör Åsa Fernell Modigh slutar i Stockholms Hamnar den 21 december för att börja hos Tyréns AB konsultbyrå. Där kommer hon att jobba som miljökonsult med utredningar av olika slag, miljökonsekvensbeskrivningar och diverse tillståndsprövningar med olika företag som uppdragsgivare.

Vi tackar Åsa för hennes sex år och önskar varmt lycka till!

Sten-Crister Forsberg har avlidit

Natten till den 6 november avled Sten-Crister Forsberg, Destination Gotlands vd efter en längre tids sjukdom. Sten-Crister var en respekterad person i sjöfartskretsar och en mycket välkänd och uppskattad vän och kund i framför allt Nynäshamns hamn.

En välbesökt och vacker begravningen ägde rum i Visby domkyrka.

Tankarna går framför allt till familj och kollegor på Destination Gotland.

Christel Wiman vd Stockholms Hamnar



Med den traditionella sjöfartslunchen startar julen

Det är en lång tradition att Stockholms Hamnar bjuder in till sjöfartslunch den första måndagen i december. Då ges kunder, branschen och politiker tillfälle att träffas under lättsamma former, äta gott och diskutera. Lunchen är på Teaterskeppet och deltagarna får alltid några visdomsord på vägen. I år var det Stefan Einhorn, professor i molekylär onkologi vid Karolinska Institutet, överläkare vid Radiumhemmet och populär författare som talade om konsten att vara snäll. Ett passande och tänkvärdt ämne i juletid som fick en djupare och mer vetenskaplig innebörd efter föredraget. Stadsdirektören Irene Lundquist Svenonius talade om stadens utvecklingsplaner och ett Stockholm i världsklass där några av Stockholms Hamnars projekt är av stor betydelse. Christel Wiman, vd Stockholms Hamnar summerade slutligen året och berättade om framtidsplaner och visioner för framtiden.

Stockholms Hamnar tackar för visat intresse och önskar välkommen igen nästa år!

VIA gratulerar

30-åringen

Joel Hurlburt, Hamn & Trafik, 10 november

50-åringarna

Elisabeth Dellner, Personalavdelningen, 14 november

Kjell Åslund, Stuveriet, 31 oktober

Redaktionen ber att få tacka för 2007 och önskar alla läsare en god jul och ett gott nytt år. På återseende i början av 2008!

VIA FRÅGAR...

Hur stor del av de varor som kommer till Sverige kommer sjövägen?



ANDERS EJDELMARK, 56, EKONOM, TÄBY

– Kanske femtio procent. Lastfartygen är så stora, så det är ett effektivt sätt att frakta saker på. Sedan vet man inte hur många båtar som faktiskt kommer med varor till Stockholm. Det finns ju hamnar i skärgården också så man ser inte alla fartyg som anländer hit.



HENRIK SJÖMAN, 22, STUDENT, LINKÖPING

– Jag har inte den blekaste, men om jag skulle chansa borde det ligga någonstans runt sextio procent. Det är ett billigt och effektivt sätt att frakta varor på. Dessutom mycket mer miljövänligt än att köra dem med lastbil. Det ultimata vore dock om man kunde frakta fler varor längs järnvägen, det är det bästa för miljön.



BARBRO EKLUND, 63, ARKITEKT, LINKÖPING

– Fem procent skulle jag säga. Det mesta kommer ju med lastbilarna. Man ser dem jämt på landsvägarna där de tar väldigt mycket plats. Jag kör mycket bil och man blir så irriterad när man fastnar i en kö bakom en hel rad av dessa stora åbäcken.



JENNIFER BIHAGEN, 16, STUDERAR, VÄSTERÅS

– Runt trettio procent. Jag brukar inte tänka på hur varorna kommer hit. Antar att det mesta kommer med lastbilar. Om varorna fraktas över långa avstånd är det nog flygplan som gäller dock. Jag försöker att köpa till exempel Kravbananer, men man har ju inte så stor koll på transporter och liknande.

Rätt svar: 95 procent av den svenska handeln tar sjövägen.

