

VIA

STOCKHOLMS HAMNAR

#1

MARS 2007
ÅRGÅNG NR 12



**Fjärrvärme till
hamnens hyresgäster**

**Sjöräddningssällskapet
räddar även i city**

**Han ska hitta de
strategiska hamnarna**



166/167
PLATS

TEMA
MARKNAD
2007

Komplexa kundsegment kräver anpassning

EFTER SNART ETT år i Stockholms Hamnar känns det mycket bra. Det har varit ett spännande, lärorikt och intensivt år. En av de mest framträdande lärdomarna har varit att våra kundsegment skiljer sig väsentligt åt och att de alla verkar under olika förutsättningar.

Ta till exempel passagerartrafiken på färjorna, en mogen marknad med hård konkurrens. Priskrig, ökad konkurrens från låglöneländer och höga bränslekostnader pressar lönsamheten. Trots detta investerar till exempel Viking Line och Tallink Silja i nya fartyg. Vilket är mycket glädjande.

Internationella kryssningar däremot har en oerhört stark tillväxt, drygt fyra procent per år fram till 2020. Det är det snabbast växande turistsegmentet och Östersjön är den hetaste marknaden. Containervolymer ökar kraftigt beroende på framför allt den starka tillväxten i världsekonomin, förädling av varuflödena, ökad containerisering samt ökad tillverkning i länder som Kina och Indien. Rorotraffiken på färjorna är en viktig del av vår infrastruktur och är lika viktig för Sverige som ett väl utbyggt landsvägs- och järnvägsnät. Godsvolymer i Östersjöregionen 2003–2020 förväntas motsvara nästan tre gånger Sveriges samlade sjötransporter 2004. Ytterligare ett viktigt område är fastigheter där vårt uppdrag i första hand är att förse den egna hamnverksamheten med lokaler och mark. I andra hand ska mark och lokaler upplåtas till externa verksamheter, främst med sjörelaterad inriktning som har nytta av närheten till vattnet.

ATT FÖRUTSÄTTNINGARNA SKILJER sig dramatiskt åt ställer krav på vår organisation och på det sätt vi förhåller oss till våra kunder och samarbetspartner. En viktig del är att föra en nära dialog med samtliga aktörer för att förstå dessa olika förutsättningar.

Jag vill påstå att vi är på god väg, inte bara genom marknadsavdelningens intensifierade arbete, som du kan läsa mer om på sidorna 4–7, utan mycket tack vare lyhörda, kompetenta och affärsmässiga insatser genom hela organisationen, från stuveriets arbete på färjorna och containerfartygen till fastigheters serviceavdelning och bevaknings- och trafikcentralens insatser. Detta visades i vår senaste NKI-mätning, där den personliga kontakten fick mycket högt betyg.

Även siffrorna och statistiken visar att vi går ett ljus år till mötes med till exempel en ökning av roro på Polen med 60 procent och TEU över kaj med femton procent under årets första månader.

Det här kommer att bli ett spännande år, där vi hoppas på att kunna dela nya framgångar med våra kunder!



HENRIK WIDERSTÄHL,
VICE VD OCH MARKNADSCHEF

- 4 Ljus prognos för 2007
- 8 Glada tongångar på Östersjön
- 9 Så funkar Quick Release Hooks
- 10 Stockholms Hamnar sponsrar Sjöräddningssällskapet
- 11 Ny kryssningsterminal
- 12 Mannen som avgör svenska hamnars öde
- 14 Delphis sträcker sig från Spanien till S:t Petersburg
- 15 VIA Nyheter

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

Grafisk form: Hurral/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 Anna Karlsson 08-670 26 93.

eller e-post: red@stockholmshamnar.se

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



Ilija Batljan, kommunalråd Nynäshamns kommun, Malte Sigemalm, vice styrelseordförande Stockholms Hamnar, Ulla Hamilton, styrelseordförande i Stockholms Hamnar och miljö- och fastighetsborgarråd och Christel Wiman, vd, gläds åt beslutet.

Klart för Norvikudden

Nu är det klart för utbyggnad av en ny godshamn på Norvikudden. Kommunfullmäktige i Stockholm har godkänt investeringar på cirka 1,7 miljarder kronor i projektet.

TEXT LISETTE BERG FOTO VICTOR BROTT

HAMNEN PÅ NORVIKUDDEN kommer att ersätta främst gods- och containerhanteringen till Frihamnen i Stockholm. Bygget är planerat att börja nästa år och hamnen är i en första etapp tänkt att kunna öppnas för trafik 2011.

– Jag är mycket nöjd med att fatta detta beslut. Det innebär att Stockholms Hamnar i samarbete med privata aktörer nu kan arbeta vidare med utbyggnadsprojektet av en gods- och containerhamn som kan möta marknadens behov och därmed säkerställa varuförsörjningen och en gynnsam tillväxt för Stockholmsregionen i framtiden, säger Ulla Hamilton (m), styrelseordförande i Stockholms Hamnar och miljö- och fastighetsborgarråd.

– **DET HÄR ÄR FANTASTISKT** roligt, en milstolpe i hamnens historia. Nu har Stockholm alla förutsättningar att bli Östersjöns viktigaste gateway för handel och resande och vi ska fortsätta vårt arbete med att skapa en levande och modern sjöfartsstad, säger Christel

Wiman, vd och koncernchef, Stockholms Hamnar.

Även miljöprövningen för Stockholm–Nynäshamn, Norvikudden är nu inlämnad. Stockholms Hamnar ansöker om tillstånd enligt miljöbalken att inom sin fastighet i Nynäshamn, Kalvö 1:25, utföra muddringar, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar, anläggande av kajer samt att bedriva hamnverksamhet som gör det möjligt att ta emot riktigt stora fartyg.

– Detta är en milstolpe. Nu ser vi fram emot att realisera våra planer för framtiden, säger Gun Rudeberg, miljöchef vid Stockholms Hamnar.

I en gemensam satsning från Stockholms Hamnar, Nynäshamns kommun och NCC finns nu en gemensam webbportal för all information kring den nya hamnen Stockholm–Nynäshamn, Norvikudden. Här kan alla få information om hamnen och ta del av tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivningar.

Se www.stockholm-nynashamn.se

Tryggt och snyggt i Finlandsparken

Ny allmänbelysning och spännande ljusinstallationer förbättrar för dem som passerar och vistas i Finlandsparken, som är entrén till Sverige i Värtahamnen. Ljussatta trädäcksplattformar är utplacerade i parken, medan gångbron över järnvägsspåren har utrustats med ljusväggar som välkomnar och visar vägen.

Projektet syftar till att göra entrén till Sverige från Värtahamnen både vackrare och tryggare och har genomförts i ett samarbete mellan Stockholms stad, Fortum, AP-fastigheter, Stockholms Hamnar och konstnärerna Ulrika Sparre och David Svensson tillsammans med ljusplaneraren Alexander Cederroth.

Loudden kan awecklas

Under januari presenterades slutrapporten om hur Stockholms bränsleförsörjning kan organiseras efter en nedläggning av Loudden. I rapporten framkommer det att en nedläggning kommer att bli kostsam, men den visar också på möjligheter för den framtida infrastrukturen. Konsekvenser och analyser av några valda alternativa placeringar för lagring och distribution av drivmedel vid en nedläggning av Loudden presenteras också.

I den projektgrupp som har tagit fram rapporten ingår representanter från Stockholms Hamnar, Stockholms stad, Svenska petroleum institutet (SPI), OKQ8, Preem och Statoil. Rapporten är framtagen av Transek. Rapporten finns att läsa i sin helhet på www.stockholmshamnar.se

Köp slusskort på webben

Förbered dig för vårens premiärtur eller köp ett slusskort och ge i present till din sjöglada vän.

Från och med den 1 april är du välkommen att köpa säsongskort för Hammarby- och Karl Johanslussen direkt på www.stockholmshamnar.se

Mot ett ännu bättre 2007

2006 blev ett bra år för Stockholms Hamnar. 2007 har förutsättningar att bli ett ännu bättre år.
– Vi ser stark tillväxt framför oss inom både frakt- och persontrafik, säger Henrik Widerståhl, marknadschef vid Stockholms Hamnar.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO STOCKHOLMS HAMNAR OCH TOMAS ERIKSSON



PASSAGERARREKORD INOM kryssningstrafiken, allt fler passagerare som reser med linjetrafik mellan Baltikum och Stockholm. Dessutom en bra tillväxt av godstrafiken i Kapellskär, som nu har gått om Stockholm i godsmängd, och i Nynäshamn. Marknadschefen Henrik Widerståhl kan knappast vara annat än nöjd när han ser tillbaka på 2006.

– Att nästan alla siffror var positiva ska också ses i skenet av att Birka Cruises sålde ett av sina två fartyg. Trots det var vi nära att slå passagerarrekorde från 2005, säger han.

Stockholms Hamnar hade draghjälp av god konjunktur och stark tillväxt i regionen. Men det har också handlat om hårt arbete från den nya marknadsorganisationen, enligt Henrik Widerståhl.

– Vi har under 2006 byggt en marknadsorganisation med tydliga ansvarsområden utifrån våra olika kundsegment. Vi har också utökat resurserna vilket gör att vi kan lägga mer tid på dialog med våra kunder och samarbetspartner, säger han.

HENRIK WIDERSTÅHL SER NU fram emot nya anlop av nya fartyg.

– Vi kan notera att Polferries tredubblar sin fraktkapacitet på turen Nynäshamn–Gdansk och att Finnlines sätter in en fjärde daglig avgång mellan Kapellskär och Nädendal.

På passagerarsidan är det antalet passagerare på de internationella kryssningarna som lyser klarast när David Schubert, mark-

nadsansvarig för passagerartrafiken vid Stockholms Hamnar, summerar 2006.

– Antalet anlop var detsamma som året innan, 260 stycken. Men vi fick 37 000 fler passagerare, en ökning med runt femton procent. Det var också 8 000 fler passagerare som började och slutade sin kryssning i Stockholm, så kallade turnarounds, berättar han.

– När det gäller den reguljära trafiken så ökade trafiken på Baltikum stort medan trafiken på Finland är stabil.

År 2007 ser ut att fortsätta lika positivt.

– När det gäller de internationella kryssningarna ser vi fram mot ett nytt rekordår. Redan i mitten februari hade vi lika



Henrik Widerståhl



David Schubert



många anlöp bokade som förra året. Och eftersom kryssningsfartygen bara blir större så blir det fler passagerare, säger David Schubert.

– Extra stolta är vi över att vi kommer att få två besök av det jättelika kryssningsfartyget *Navigator of the Seas*. Fartyget är 311 meter långt och 45 meter brett och är det största fartyg som någonsin gått in i Stockholm. Den 9 juni och den 2 september kommer hon att ligga i Stadsgården, då kommer vi att ordna lite speciella festligheter.

ÅR 2008 KOMMER HAN ATT ha ett nytt trumfkort i konkurrensen om turnaroundpassagerarna, där Köpenhamn och Hamburg/Kiel i dag är ledande. Då kommer en ny kryssningsterminal att finnas i Frihamnen som klarar av att hantera bagage och annat vid ett passagerarbyte (se mer sidan 11).

Dessutom är det en uppåtgående trend när det gäller ”reguljära kryssningar”, färjetrafik vars huvudsakliga syfte är att ta med passagerarna på en kryssning.

– De reguljära kryssningarna har fått höjd status, det har blivit lite som att gå på klubb inne i stan. Specialkryssningar till Baltikum och kryssningar med olika teman verkar bli alltmer framgångsrika, säger han.

Stockholms Hamnars beslut om att sponsra en eventsida på internetsajten Alltomstockholm, där det berättas vad som händer

på kryssningsfartygen på Östersjön, har gett rederierna stöd i deras satsningar på reguljära kryssningarna, tror David Schubert.

– Vårt mål var att webbplatsen skulle ha 30 000 unika besökare i månaden. Jag vet att den hade över 35 000 besökare i december.

Med på de Östersjöfärjor som anlöper Stockholms Hamnar gick under 2006 runt sex miljoner ton gods. Fem miljoner av dessa ton gick på färjorna till och från Finland, en dryg miljon ton på färjorna till och från Baltikum och Polen.

NÖJD KUND-INDEX

Under februari presenterades NKI-undersökning 2006. Det är den femte som har genomförts sedan 1999. Samtliga kundsegment var representerade i enkäten.

Många viktiga resultat och synpunkter kom fram:

- Medarbetarna på bevaknings- och trafikcentralen samt containerterminalen fick ett mycket gott betyg.
- Infrastrukturen och framkomligheten på landsvägarna till och från hamnarna var källa till flest negativa kommentarer.
- Fler kontakter mellan kunder och Stockholms Hamnar efterfrågades.
- Den nya marknadsavdelningen betraktades som positiv inför framtiden.

FAKTA / NKI-undersökning



Färjegods till och från Stockholms Hamnar i 1000 ton

Land	2005	2006
Finland	4 813	4 952
Baltikum	937	1 096
Polen	108	127
Gotland	281	285
Summa	6 139	6 460

CONTAINERTRAFIK	2006
Antal TEU över kaj	38 000
Antal TEU totalt	58 000

KRYSSNINGSTRAFIK

Så här många anlöp och passagerare hade de största destinationerna i Östersjöregionen.

Stad	Anlöp 2006	Passagerare 2006
Köpenhamn	300	399 000
Tallinn	292	307 000
S:t Petersburg	299	300 000
Stockholm	260	287 000
Helsingfors	259	277 000
Oslo	156	206 000
Rostock	138	143 000
Visby	106	80 000

FAKTA / Trafik

– Godstrafiken på rorofartygen till Baltikum och Polen ökade med arton procent förra året. Den finska godstrafiken visade en tillväxt på tre procent. Trafiken är balanserad med ungefär lika mycket gods åt båda hållen, berättar Dick Lagerberg, marknadsansvarig för container och frakt vid Stockholms Hamnar.

CONTAINERTRAFIKEN PÅ LOLOFARTYGEN slutade på samma siffror 2006 som 2005. Detta trots att rederiet P&O:s 4 000 containrar hamnade i Göteborg som en följd av Maersks köp av bolaget.

– Vi ser en tydlig trend mot att allt fler produkter transporteras i containrar. Dessutom produceras allt mer förädlade produkter i länder som Kina och Indien. Det driver containertrafiken, säger Dick Lagerberg.

Han är övertygad om en fortsatt tillväxt under 2007.

– Det är jag av två skäl. Det första är att vi ser en stark världskonjunktur med en stark expansion i Östersjöregionen. Det andra är att vi på Stockholms Hamnars marknadsavdelning arbetar mer aktivt tillsammans med våra kunder. Vi arbetar dels för att få befintliga kunder att göra fler anlöp, men också för att hitta nya rederier som vill komma till Stockholm.

– Vi ska också arbeta aktivt i ett nätverk av rederier, speditörer och järnvägsföretag för att få dem att välja Stockholms Hamnar. Vi tittar exempelvis på nya transportlösningar i samverkan mellan järnvägen och hamnen, som gör att kunderna väljer Stockholms Hamnar. Det är optimal samverkan mellan



Dick Lagerberg



Cecilia Andersson

hamn och infrastruktur som är avgörande för att nå bästa möjliga transportlösning.

Den positiva utvecklingen i Östersjöområdet gör att han ser fram emot en containerhamn på Norvikudden i Nynäshamn.

– Vi ser en utveckling där de stora rederierna har börjat komma in i Östersjön. Det innebär större fartyg vilket kräver hamnar som är kustnära och tillräckligt djupa för att ta emot all större tonnage. Redan i dag finns det ju fartyg som inte kan komma in till Stockholm på grund av sin storlek. Med en hamn på Norvikudden står vi väl rustade för att säkra en god varuförsörjning till och från Mälardalen, säger Dick Lagerberg.

STOCKHOLMS HAMNAR ÄGER 400 000 kvadratmeter lokaler i form av terminaler, kontor och lager. År 2006 var ett händelserikt år på fastighetssidan, det började i moll men slutade i dur.

– Det har byggts många kontorsfastigheter i Stockholmsområdet och vakanserna ökade. Vi märkte av detta, även om det inte var i samma omfattning som många andra fastighetsägare i vårt närområde. Tullen, som länge varit en stor hyresgäst hos oss, flyttade exempelvis. Men i gengäld fick vi en ny spännande kund, Ibusiness som är ett ungt, hungrigt och expansivt företag, berättar Cecilia Andersson, marknadsansvarig för fastigheter vid Stockholms Hamnar.

Planerna för 2007 går ut på att strukturera arbetet för att kunna bli än mer affärsmässiga. Och att göra nya miljöinvesteringar.

– Vi ska arbeta för att få hyresgäster som passar in på ett bra sätt. Det handlar i första hand om kunder som arbetar med sjörelaterad verksamhet men även om att bygga vidare på det mediekluster som finns här ute. Vi måste också se till att investeringarna ligger i linje med stadens planer, säger Cecilia Andersson.

– En tung miljöinvestering vi gör är att dra fjärrvärme till våra fastigheter, en lösning som också gynnar våra hyresgäster.

Stockholms Hamnar ska även arbeta i den styrgrupp som har satts samman av OMX och Kristina Axén Olin och som ska utreda möjligheterna att bilda ”Finansplats Stockholm” i anslutning till OMX huvudkontor i Frihamnen.

EN NYLIGEN GENOMFÖRD NKI-undersökning med Stockholms Hamnars hyresgäster har lett till vissa åtgärder.

– Vi fick ett mycket bra betyg av våra hyresgäster, men vi drog också slutsatsen att vi kan arbeta mer aktivt med kunddialogen för att bättre fånga upp deras önskemål.

I år startar bygget av en ny kryssningsterminal i Frihamnen. Men kryssningar är en sommaraktivitet, så terminalen kommer att stå ledig för uthyrning under vinterhalvåret.

– Att använda terminalen som aktivitetslokaler, mässhall och förråd är några av de spår vi arbetar efter, säger Cecilia Andersson.

Stockholms Hamnar har i sin framtidsvision skissat på en plan där Värtan- och Frihamnspiren byggs ut och hamnverksamheten i allt högre grad koncentreras till pirerna. Det kommer att frigöra mark för lokaler för handel och kontor, vilket kommer att göra området ännu mer attraktivt, enligt Cecilia Andersson.

– Alla är ju överens om att man vill bygga mer här ute vid vattnet. Det kommer att medföra att vi får mer närservice i form av affärer och restauranger. Vilket ytterligare kommer att stärka områdets attraktivitet. □

Den 9 juni anlöper **Navigator of the Seas** Stockholm för första gången. Det är det största fartyg som hittills har besökt Stockholm.

Byggt: 2002 av Kvaerner Masa Yards, Åbo, Finland

Dimensioner: 311,10 x 38,60 x 8,60 m

Maskineri: Sex Wärtsilä 12V46C dieslar

Effekt: 75 600 kW

Knop: 22,0

Passagerare: 3 138

Sjösatt: Den 25 januari 2002

FAKTA / Navigator of the Seas

Sjörelaterad verksamhet

Birka Cruises AB
Tallink Sverige AB
Birka Line AB
Waxholms ångfartyg AB
Euroglobe Shipping & Transport
DFDS Transport AB
Nya Margell Shipping Service AB
Fartygsmagasinet Tullhus 2 AB

Men också...

Ibusiness
Polismyndigheten i Sthlms Län
Fondberg & Co AB
Banankompaniet AB
Vinhuset Bibendum AB
Auktionsverk Stockholms AB
Zodiak Sverige AB
Stockholms Konsthall Mag 3
Vianor AB
Svenska filminstitutet

FAKTA / Största hyresgästerna i Stockholms Hamnar



Viking Cinderella kommer att göra tre provkryssningar till Tallinn, en av många satsningar som rederierna på Östersjön gör.

Nya satsningar på Östersjön

Rederierna i Stockholms Hamnar kommer i år att locka med såväl fler avgångar och fler temakryssningar.

TEXT MARTIN LARSEN

TALLINK SILJA SÄTTER DEN 26 APRIL in ytterligare ett fartyg till Riga, vilket innebär att man nu får dagliga avgångar på linjen.

– Det har under en tid förts heta diskussioner om en utökning, och nu är det klart, säger vd:n Kadri Land.

Med den nya färjan kan man svara upp mot det ökade kapacitetsbehovet, både vad gäller passagerare och gods.

Även på linjen Helsingfors – Tallinn sätts ett nytt fartyg in, en snabbfärja som börjar trafikera sträckan i april. Dessutom öppnar man i mitten av mars sitt andra hotell i Tallinn.

Företaget har, efter köpet av Silja Line, gjort en del samordningsvinster. Framförallt inom administrationen, där två kontor har blivit ett. Förändringen har gett snabb ekonomisk effekt, men även medfört att personalen minskat med en tredjedel.

Viking Line har ett bra år bakom sig, och fortsätter satsa. Cinderella kommer att göra tre provkryssningar till Tallinn, och fjolårets nio Rigakryssningar utökas till tio.

– Mycket vill ha mer, och vår styrelse har beslutat att investera i två nya fartyg för att förnya vår flotta. Det första kommer redan i januari 2008, säger Viking Lines Skandinaviske vd Jan Kårström.

Californien-temat, som lanserades i början av mars, blir den stora satsningen under vårens kryssningar.

ÄVEN GODSTRAFIKEN GÅR bra, men trots att man nästan nått taket för sin godskapacitet så finns inga planer på att utöka.

– Vi är nöjda så länge vi har fullt på bildäck och gott om passagerare, säger Jan Kårström.

Birka Cruises positiva trend håller i sig, men vd:n Wiveka Burgaz ser ändå områden som måste förbättras.

– Vi har varit dåliga på att locka konferensgäster, och vill nu visa hur bra vi faktiskt är på konferenser. Vi är inte i mål med satsningen ännu, men på god väg, säger hon.

Fram till sommaren fortsätter Birka med sina dygnskryssningar, där varje veckodag har sitt eget tema. Utöver dygnskryssningarna kommer man precis som i fjol, från slutet av juni och sex veckor framåt, att erbjuda tredagarskryssningar till Visby och Tallinn.

FINNLINK SATTE I MITTEN av mars in ett fjärde fartyg på sträckan Kapellskär – Nådendal. En åtgärd som vd:n Christer Backman ser som nödvändig för att nå uppsatta mål.

– Med ett fjärde fartyg når vi vårt mål både vad gäller frekvens och tidtabell, säger han.

Den nya avgången fyller en lucka i tidtabellen, och kunderna kan nu få snabbare omlopp på sina fordon. Vi kommer ge idén med ett fjärde fartyg ett år, och sen får vi se om marknaden var mogen.

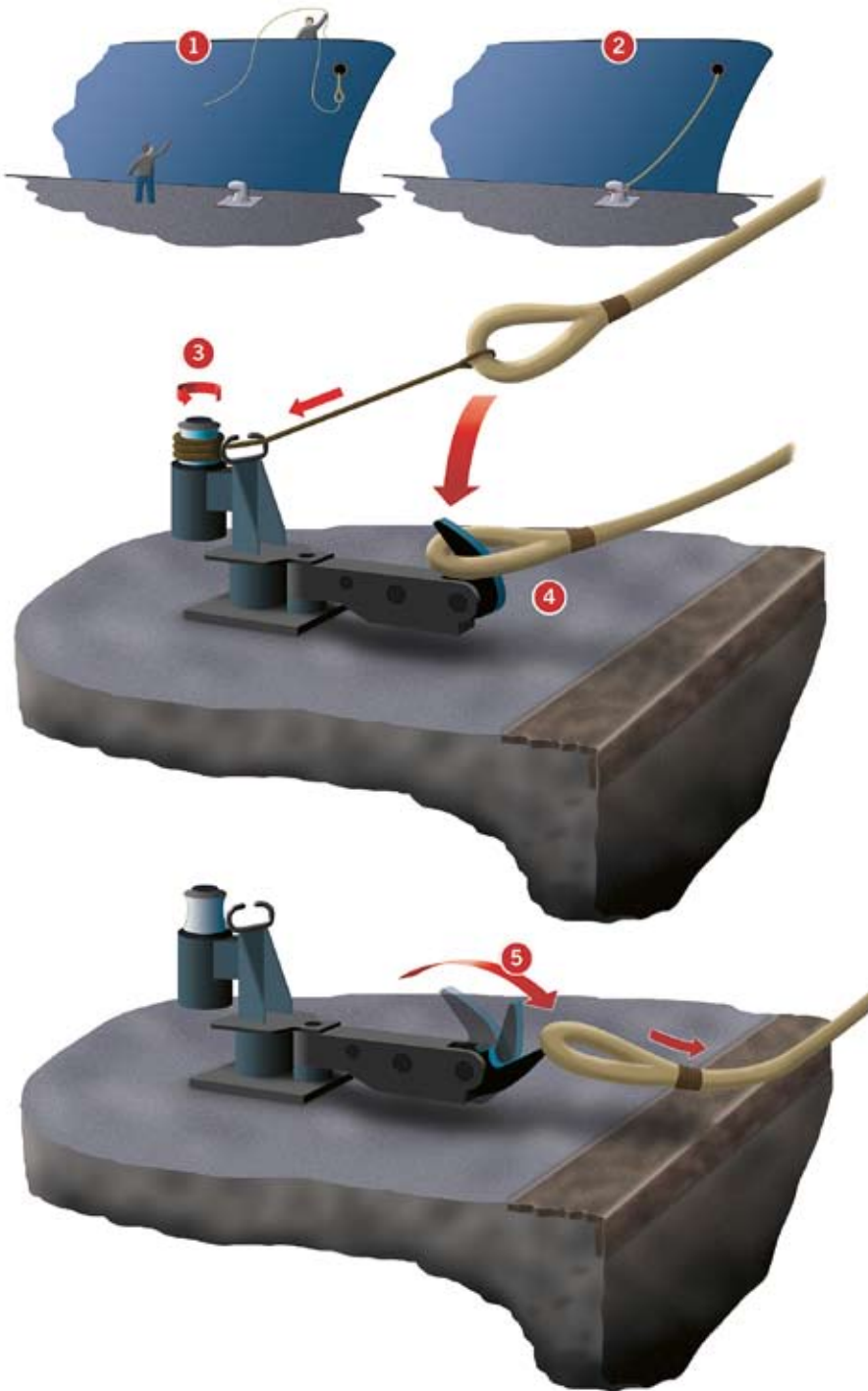
I början av juni får hamnen storfrämmande, då Royal Caribbeans kryssare Navigator of the Seas kommer på besök. Fartyget blir, med sina 311 meter, det största som anlöpt Stockholms hamn.

– Vi väljer att stanna till i Stockholm eftersom hamnen har ett väldigt spännande läge, med enkla transporter in till stan, säger David Malmberg, sales manager på RCCL.

Strömma utökar sin hamntrafik och ger kryssningspassagerarna möjlighet att ta Djurgårdsfärjorna rakt över vattnet, istället för att som tidigare ta bussen runt.

– Vi ska se till att turistens besök i Stockholm blir effektivt, eftersom kryssningsfartygen inte ligger inne så länge, säger vd:n Jan Larsén. □

SÅ FUNKAR DET I QUICK RELEASE HOOKS



Att förtöja ett fartyg i hamn kan vara ett både farligt och tungt arbete.

Men det finns sätt att förenkla både förtöjning och lossgörning, till exempel Quick Release Hooks.

TEXT OCH BILD BO REINEDAHL

1. Det traditionella tillvägagångssättet är att man kastar en lina från fartyget ner till kaj. En person tar emot linan och halar i land förtöjningstrossen som är fäst i slutet av linan.

2. Trossen träs över en pollare varpå man sedan uppifrån däck kan spänna förtöjningen så att fartyget ligger tryggt i hamn. När fartyget ska kasta loss behöver man först slacka av förtöjningen innan man kan lyfta av trossen från pollaren. Därefter kan förtöjningen vinschas in så att fartyget kan lämna hamnen.

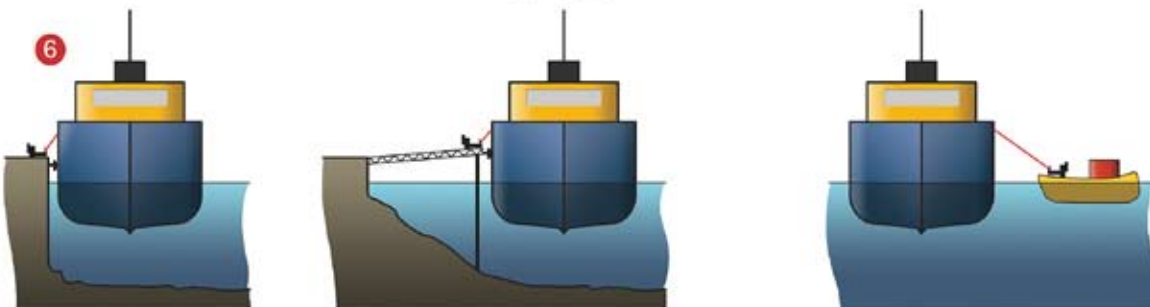
Den manuella hanteringen är både fysiskt krävande och inte sällan förknippad med fara för den som hanterar trossen i hamn.

3. Med Quick Release Hooks utgår man från att samma lina kastas iland. Ovanpå förtöjningsenheten på kajen sitter en kapstanvinsch där man fäster kastlinan. Trossen vinschas sedan i land.

4. På förtöjningsenhetens framkant sitter det 1–6 svängbara krokarna som trossen hakas fast i. Varje krok är dimensionerad för en dragbelastning mellan 40 och 200 ton, beroende på modell. När trossen är spänd är fartyget förtöjt.

5. Att kasta loss är ännu enklare. Med fjärrstyrd hydraulik eller pneumatik (beroende på modell) rätar kroken ut sig och trossen glider av. Förtöjningen vinschas in och fartyget kan lämna hamn.

6. Quick Release Hooks kan användas både på vanlig kaj, på dykdalbkaj och på bogserbåt.





Malin Holgersson, 21 år, är medlem i den nya räddningspatrull som Sjöräddningssällskapet har startat i Stockholms city. Stockholms Hamnar sponsrar patrullen med pengar och kajplatser.

Sjöräddningssällskapet intar

Varje sommar lockar fjärdarna och kajerna runt Stockholms city tiotusentals besökare som njuter av sjön. Men mycket folk betyder också många olyckor.

Nu har Stockholms city fått egna räddningspatruller som snabbt kan vara på plats. Stockholms Hamnar stöder arbetet.

TEXT CATHARINA BERGSTEN **FOTO** ESTANISLAO REYNOSO

IDÉN TILL SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPETS Stockholmpatrull kommer från London, där en turistbåt välte i Themsen 1989 och ett femtiotal ungdomar drunknade. Sjöräddningsenheterna fanns på för stort avstånd för att hinna fram i tid. Brittiska motsvarigheten till Sjöräddningssällskapet skapade då en organisation som ständigt är redo för insatser i och kring London.

Förra året bildade Sjöräddningssällskapet en liknande organisation i Stockholm. I dag har man tre patruller och ett sjuttiofem besättningsmedlemmar som alla jobbar ideellt.

– Vi fick direkt skarpa lägen med räddningsinsatser, men har också ägnat mycket tid åt att utbilda nya besättningsmedlemmar, berättar Pär Ivarsson, projektledare och operativ chef för Stockholmpatrullen.

Det unika med Stockholmpatrullen är just att man patrullerar på vattnen: tolv timmar om dagen, sju dagar i veckan under juni, juli och augusti. Man är redan ute till sjöss när larmet går. På

övriga platser i landet finns jourstationer där räddningsbåten ska ha lämnat kajen senast femton minuter från att larmet har gått.

Patrullerandet innebär att Stockholmpatrullen även kan jobba med förebyggande insatser:

– Att vi rör oss i Stockholms vatten tror vi har en lugnande effekt, människor känner sig tryggare. Vi söker upp båtklubbar och naturhamnar och informerar om sjösäkerhet, säger Pär Ivarsson.

ALLT ARBETE I SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET sker ideellt på fritiden. Besättningsmedlemmarna kan ha en bakgrund som ambulansförare, sjökaptan eller militär, men kan lika gärna jobba på dagis eller som busschaufför. Det viktiga är sjövana och ett stort intresse för att hjälpa andra människor. De blivande sjöräddarna genomgår sedan en tuff och regelbunden träning.

– Varje patrull består av fem man och en Stridsbåt 90, som vi fått låna av Sjöfartsverket och som byggts om för våra särskilda behov. Den kompletteras med en Rescue Runner, en specialbyggd vattenskoter, säger Pär Ivarsson.

Malin Holgersson är snart 21 år och en av dem som utbildar sig till sjöräddare.

– Min största passion i livet är havet och friluftsliv. Jag har varit sjöscout sedan barnsben och när jag var femton år gick jag med i Sjövärnskåren, Lottorna och FBU (frivillig befälsutbildning), berättar hon.

I DAG PLUGGAR HON till fartygsbefäl klass VII på Sjöbefälsskolan i Kalmar, med siktet inställt på att bli kustbevakare. Hon anmälde



innerstaden

sig till Sjöräddningssällskapet i april förra året.

– I SSRS kan jag kombinera mitt intresse för sjön med intresset för akutsjukvård. Förutom all utbildning vi får genom SSRS lär vi oss också mycket av varandra. Tillsammans finns det inget vi inte kan lösa.

Stockholms Hamnar har inlett ett samarbete med Sjöräddningssällskapet för att stötta deras Stockholmssatsning.

– De får disponera vissa kajer och lokaler och får även ett bidrag från hamnen. Det är viktigt för oss att stockholmarna känner sig trygga på vattnet och här gör Sjöräddningssällskapet ett fantastiskt arbete både med förebyggande åtgärder och akuta insatser, säger Lars Sundberg, säkerhetsansvarig vid Stockholms Hamnar. □

SSRS är en ideell förening som grundades 1907 och som sedan dess har undsatt fler än 20 000 fartyg och räddat över 60 000 människor i nöd. SSRS har drygt 60 sjöräddningsstationer med över 130 båtar och 1 500 frivilliga besättningsmän. SSRS får inget statligt stöd. Verksamheten bekostas av medlemmar, stödföreningar, donatorer och sponsorer. Stockholms Hamnar sponsrar Stockholmspatrullen med pengar och kajplatser.

FAKTA / Sjöräddningssällskapet (SSRS)



Stockholms nya kryssningsvapen

En ny kryssningsterminal i Frihamnen ska locka fler rederier att starta och avsluta sina kryssningar i Stockholm.

Terminalen är en del i ett större projekt som även omfattar en förlängd kaj.

TEXT CATHARINA BERGSTEN **FOTO** WHITE ARKITEKTBYRÅ

– **FOKUS LIGGER PÅ ATT** kunna ta emot många passagerare med mycket bagage – varje person har i snitt tre väskor med sig. Flera tusen passagerare ska kunna tas emot samtidigt på tre tusen kvadratmeter, säger David Schubert, marknadsansvarig för kryssnings- och passagerartrafik vid Stockholms Hamnar.

Bakgrunden till den nya terminalen är den ökade kryssningstrafiken i Östersjön. Stockholm är en populär kryssningsdestination som förra året slog rekord i antal anlöp och besökare: 260 kryssningsfartyg med 287 000 utländska passagerare besökte Stockholm under 2006. Det är en ökning med femton procent eller 37 000 passagerare jämfört med 2005.

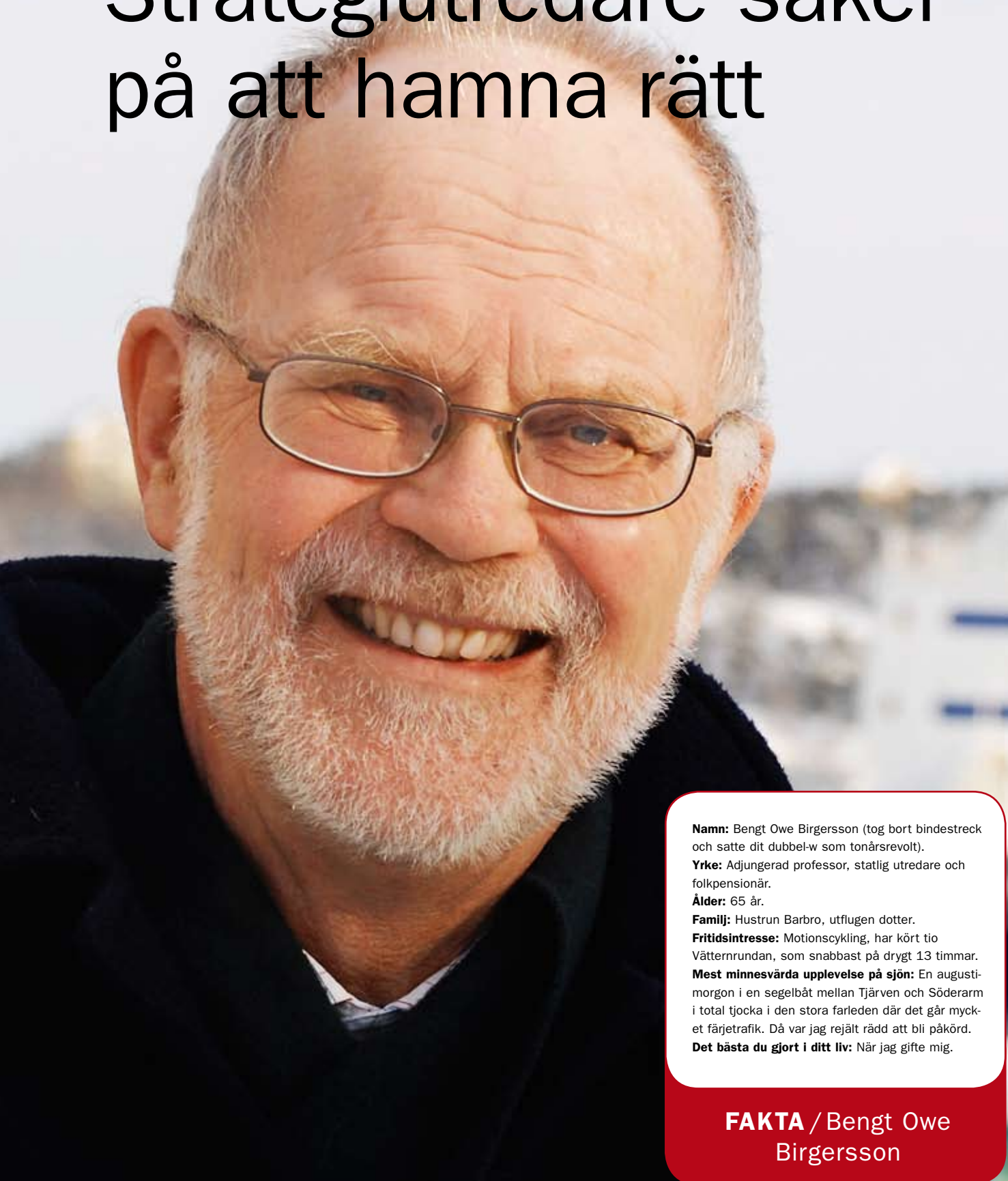
DAVID SCHUBERT VILL HA ännu fler turnarounds, vilket innebär att fartyget påbörjar eller avslutar sin kryssning i Stockholm. Turnarounds är mycket viktiga för Stockholms besöksnäring eftersom passagerarna oftast väljer att spendera några dagar extra här.

– Även om antalet turnarounds ökade med 8 000 passagerare förra året har vi fortfarande få om man jämför med till exempel Köpenhamn. Vi behöver en modern och effektiv terminal som klarar att hantera många resenärer, säger han.

Det är Magasin 9 i Frihamnen som nu byggs om, och beräknas bli klar våren 2008. Terminalen ska erbjuda gott om sittplatser och toaletter samt möjligheter att äta, dricka och shoppa. Här ska också finnas turistinformation och goda möjligheter för taxi och bussar att ta sig fram.

– En förlängd kaj som medför att fartyg kan ligga direkt utanför terminalen, är också planerad. Förhoppningsvis kan den vara färdig 2009/2010, säger David Schubert. □

Strategiutredare säker på att hamna rätt



Namn: Bengt Owe Birgersson (tog bort bindestreck och satte dit dubbel-w som tonårsrevolt).

Yrke: Adjungerad professor, statlig utredare och folkpensionär.

Ålder: 65 år.

Familj: Hustrun Barbro, utflugen dotter.

Fritidsintresse: Motionscykling, har kört tio Vätternrundan, som snabbast på drygt 13 timmar.

Mest minnesvärda upplevelse på sjön: En augustimorgon i en segelbåt mellan Tjärven och Söderarm i total tjocka i den stora farleden där det går mycket färjetrafik. Då var jag rejält rädd att bli påkörd.

Det bästa du gjort i ditt liv: När jag gifte mig.

FAKTA / Bengt Owe Birgersson

Av Sveriges 53 hamnar ska ett tiotal utses till "strategiska hamnar" av den svenska staten. De utsedda hamnarna kan räkna med statligt stöd i form av infrastruktursatsningar.

Mannen som utreder vilka hamnar det blir är Bengt Owe Birgersson.

– När jag är klar hoppas jag att jag gjort ett så bra jobb att ingen kan ifrågasätta resultatet på allvar, säger han.

TEXT OCH FOTO TOMAS ERIKSSON

HAN SKULLE KUNNA AVNJUTA stillsamma dagar som folkpensionär efter att ha slutat som vd för Sabo, de allmännyttiga bostadsföretagens organisation. Men det har blivit väldigt lite tid över för duvorna i parken. Bengt Owe Birgersson, med en bakgrund som statssekreterare i bostadsdepartementet och Statsrådsberedningen, arbetar fortfarande som adjungerad professor vid Uppsala universitet med placering vid bostads- och urbanforskningen i Gävle. Dessutom har han blivit hamnstrategiutredare och ska ge regeringen underlag för att den ska kunna utse ett mindre antal hamnar som "strategiska" för Sveriges handel och godstransporter till sjöss. Resultatet ska redovisas den 1 oktober.

Utredningen är en av många utredningar som han har gjort i sin karriär – tidigare har det bland annat handlat om allmännyttans framtid, framtidens fjärrvärme, Botniabanan och Godstransportutredningen.

– Det ena ger det andra. Som forskare tycker jag att det är väldigt roligt att hålla på med utredningar. De sociala bostadsfrågorna jag utrett är väl de frågor som har störst betydelse för människorna, men jag tycker att transportfrågorna är roligast, säger Bengt Owe Birgersson.

Varför då?

– Det seriösa svaret är att vår välfärd bygger på bra infrastruktur och att vi är inne i ett expansivt skede inom transportsektorn. Men jag måste väl också erkänna att det finns en pojkaktig förtjusning i att hålla på med båtar och tåg.

Hur många "strategiska hamnar" kommer vi att få i Sverige?

– Jag räknar med att det blir åtta–tio hamnar. Men det kan bli tolv också, om goda skäl talar för det.

Har vi för många hamnar i Sverige i dag?

– Vi har i alla fall onödigt många hamnar. Utvecklingen leder till att det blir mer och mer betydelsefullt med bra frekvenser för att på så sätt få stora godsvolymer. Då får man inte sprida ut transporter på för många hamnar.

Vad krävs för att bli en utsedd till en strategisk hamn?

– Viktigaste är att ha en hög godsomsättning och att man kan förväntas ha det även i framtiden och det är en fullsorterad hamn med alla former av gods. Jag vill också att hamnarna ska ha provat möjligheten att samverka med andra hamnar. Gods-

mängderna och båtarna blir allt större och de hamnar som inte kan ta emot dessa volymer väljs bort av rederierna. Därför kan det vara vettigt för två "grannhamnar", som båda vill bli strategiska hamnar, att organisatoriskt gå samman till en hamn, där kanske den ena hamnen tar hand om rorofartyg och den andra hamnen tar hand om containrar. Som det är i dag så finns det grannhamnar som gör likartade investeringar och så får båda hamnarna för små volymer.

Hur viktig är infrastrukturen på land?

– Den är förstås betydelsefull. Men innebörden i att bli utsedd till en strategisk hamn är också att staten är beredd att göra infrastruktursatsningar runt de hamnarna. Det är statens motprestation.

Vad gör hamnarna för att imponera på dig?

– De producerar i huvudsak statistik och redovisar framtidsplaner. Jag tycker de gör det på ett seriöst sätt.

I slutändan är det rimligt att tro att några kommuner och hamnägare kommer att vara riktigt sura på dig?

– Det kommer säkert att finnas några hamnar som anser att de borde vara kvalifice-

rade. Men om jag presenterar mitt material på rätt sätt tror jag att vi blir överens. Jag tittar inte bara på hamnarna, utan för också dialog med varuägarna. Så jag tror att det ska bli svårt att ifrågasätta resultatet på allvar.

Vad ser du för trender inom fraktraffiken till sjöss i stort?

– Oceanfartygen kommer bara att bli större, nu måste man exempelvis bygga ut Panamakanalen. I Östersjön tror jag inte att vi får se så mycket större fartyg, däremot många fler.

Kommer vi att se snabbare fartyg?

– Nej, det tror jag att både miljö och ekonomi sätter stopp för. Redan i dag kör båtarna på ekonomifart, och ökar bara farten om vädret gör att de kommer efter schemat. En sak jag lärt mig om branschen när jag arbetat med denna utredning är att det är viktigare att komma i tid än att det går fort.

Och vad gör du själv när den här utredningen är klar?

– Det vet man aldrig, men i dag känns det inte aktuellt att dra sig tillbaka till en pensionärstillvaro, även om man någon gång måste göra det. Men får man hålla på med så intressanta och angelägna saker som detta då kan man göra det med lätt hjärta. □

Siktar på direktlinje Spanien–Östersjön

Team Lines, numera ägt av belgiska Delphis, öppnade i början av mars en direktlinje mellan Rotterdam och Finland. I framtiden hoppas rederiet att kunna köra en direktlinje från Spanien till S:t Peterburg.

TEXT TOMAS ERIKSSON **FOTO** TEAM LINES



BELGISKA DELPHIS BLEV genom köpet av Team Lines norra Europas näst största feederrederi. Delphis valde att låta all sin feedertrafik i Europa gå under varumärket Team Lines, övrig verksamhet i koncernen går under varumärket Delphis.

– Team Lines är ett bra namn som är välkänt och har ett gott rykte på marknaden, säger Jan Klüver, vd vid Team Lines.

Delphis är stora på feedertrafik mellan Spanien/Portugal och Holland/England/Tyskland och driver dessutom en del mindre verksamheter i Fjärran Östern. Genom köpet av Team Lines fick rederiet ett ben in i Östersjön. I början av mars öppnades en linje mellan Rotterdam och Finland som når hamnarna i Helsingfors, Rauma och Kotka.

– Därmed kan vi köra gods från Spanien och Portugal till Finland med bara en omlastning i Rotterdam. Vi tittar på samma möjligheter för Sverige och Norge, säger Jan Klüver.

I dag lastas allt gods från södra Europa om i Rotterdam eller Hamburg. I framtiden hoppas Jan Klüver på en direktlinje från Spanien till Östersjön, i första hand till S:t Peterburg.

– Men volymerna är fortfarande för små och S:t Peterburg har för liten hamnkapacitet. Transportvolymerna över S:t Peterburg växer med 20–40 procent per år men terminalkapaciteten hänger inte med, säger han.

Utvecklingen i Ryssland och Baltikum var ett av skälen till att Delphis köpte Team Lines.

– Det är snabbt växande ekonomier, så vi vill vara med där. De stora konsumtionsområdena i Ryssland ligger mellan S:t Peterburg och Moskva och de försörjs via hamnarna i Östersjön.

Genom köpet fick vi också det största geografiska spannet av alla feederrederier, vi täcker hamnar från Spanien i söder till S:t Petersburg och de svenska och finska kusterna i norr, säger Jan Klüver.

DEN GLOBALA UTVECKLINGEN av sjöfrakterna kommer, enligt Jan Klüver, att styras av utvecklingen i Kina. För Europas del är han dock orolig för terminalkapaciteten.

– Främst i Ryssland, förstås. Men inte heller hamnarna i Hamburg och Rotterdam växer tillräckligt fort, så omlastningarna tar för lång tid, säger han.

Utvecklingen av frakterna på Östersjön kommer att följa en global trend med större volymer, enligt Jan Klüver.

– Vi kommer att se en utveckling i Östersjön mot färre hamnar som tar emot större fartyg. I dag går större delen av godset mellan Finland och Sverige och Baltikum och Sverige på färjor. I framtiden vill vi gärna se att det går i containrar, säger han.

Ett utvecklat samarbete med järnvägsbolagen skulle vara en väg för de svenska Östersjöhamnarna att ta marknadsandelar från västkusthamnarna, menar Jan Klüver.

– Det gäller för hamnarna att göra allt vad de kan för att få speditörerna att välja ostkusten och sedan feederfartyg därifrån i stället för tåg ända till Göteborg, säger han.

Då skulle Team Lines kunna sjösätta en av sina framtidsplaner.

– Vi tittar på möjligheterna att öppna en feederlinje mellan hamnarna på ostkusten och Göteborg. Men än så länge är det för små volymer, säger Jan Klüver.

Stockholms Hamnars bygge av en containerhamn på Norvikudden ser han som ett riktigt beslut.

– Det är en utveckling som inte går att stoppa. Men det är Stockholm vi vill nå med våra transporter så det är viktigt att bygget följs upp av bra väg- och järnvägsförbindelser in till staden □

- Kontrollerar över 60 fartyg, varav 30 går som feedertrafik under varumärket Team Lines.
- Trafikerar runt 30 hamnar i Nordsjön och Östersjön.
- Har runt 200 anställda.
- Hade 2006 en volym på runt 1 miljon TEU.

FAKTA / Delphis

På gång i Stockholms Hamnar



Henrik Widerståhl ny vice vd

Arbetet i Stockholms Hamnar spänner över många och stora frågor, både i den dagliga verksamheten men också i ett antal stora projekt. Därför skedde en omorganisation under 2006 och verksamheten delades upp i två huvudområden, affärsverksamhet

i ett närmare perspektiv, respektive ägarfrågor och de långsiktiga utvecklingsprojekten.

För att ytterligare säkerställa att Stockholms Hamnar har ett starkt fokus på att vårda och utveckla kundrelationerna, ekonomin och medarbetarna, har organisationen förstärkts med Henrik Widerståhl som vice vd. Christel Wiman, vd Stockholms Hamnar, kommer därmed att kunna koncentrera sig mer på ägar- och förändringsfrågor.

Kundfrågorna kommer att bli extra viktiga för Stockholms Hamnar i och med att Henrik verkar både som marknadschef och som vice vd. Marknadsavdelningen strävar tillsammans med övriga delar av verksamheten efter ett större fokus på kunder, affärer och marknad. Ett bra grepp om dessa frågor säkerställer ett gott samarbete. Inte minst inför framtiden när hamnprojekten står klara.

– Henrik har under sitt dryga år som marknadschef hos oss mött våra kunder, satt sig in i verksamheten och analyserat och förstått affären och kundernas viktigaste frågor. Jag är säker på att Stockholms Hamnar blir ett starkare företag med Henrik som vice vd och jag ser verkligen fram emot vårt fortsatta samarbete, säger Christel Wiman.

Henrik själv är mycket glad.

– Det är ett stort förtroende och en utmaning som jag antar med stor ödmjukhet. Naturligtvis är det också ett väldigt roligt och spännande uppdrag.

NAMN: Henrik Widerståhl

ÅLDER: 48 år

BAKGRUND: Civilekonom från Handelshögskolan, verksam på SAS under 14 år som bland annat marknads- och försäljningschef, chefskonsult på Consultus, och innan tillträdet på Stockholms Hamnar ansvarig för 6000 ombud på Svenska Spel.

FAMILJ: Gift och har tre barn i åldrarna 12-16 år

FRITIDSINTRESSEN: Att resa och idrotta – springa, paddla kajak, spela tennis och golf, åka skidor och långfärdsskridskor.

MEST MINNESVÄRDA UPPLEVELSE PÅ SJÖN: En båtfärd mellan Vladivostok och Yokohama med en liten sovjetisk besättning som skötte allt från underhållning till matlagning.

Pia Johansson slutar Anna Malmberg tar över

Pia avslutar sin anställning i hamnen efter närmare två år på ekonomienheten och börjar som Business Controller på Buss Link. Anna Malmberg som är relativt ny i hamnen tar över Pias tjänst.

Anna Karlsson flyttar till Z-card

Anna som har jobbat i hamnen i drygt ett år, har fått nya spännande utmaningar på företaget Z-card som sälj- och marknads-koordinator för den svenska och danska marknaden.



Mikael Arnewing har börjat på hamn- och trafikavdelningen

Från och med den 1 mars arbetar Mikael Arnewing i "beredskapen" med bland annat hamnrodd. Mikael har arbetat extra i Stockholms Hamnar både på trafiken och i stuveriet under en längre tid.



Sandra förstärker hamn- och trafikavdelningen

Sandra Berggren började på BTC under februari. Sandra kommer från Sjöfartsverket där hon har arbetat som VTS-operatör.

VIA gratulerar

40-åringarna

Henrik Delberger på IT-enheten, 30 januari.
Andreas Eckerman i Kapellskärs Hamn, 22 januari.

50-åringarna

Seppo Karjalainen på Stockholms Hamnentreprenad, 15 januari. Lars Peter Roos på Hamn- & Trafikavdelningen, 18 mars.

60-åringarna

Björn Jonsson på Organisationsutvecklingsavdelningen, 3 januari. Kjell Karlsson på Infrastrukturavdelningen, 20 februari.

65-åringen

Per Äpple i Kapellskärs Hamn, 14 februari.

MARKNADSTIDNING B

Nummer två av VIA Stockholms Hamnar 2007 kommer ut i juni.

VIA FRÅGAR...

Hur stor del av Sveriges handel går sjövägen?



PATRIK TIBBLING, 61, JURIST

– Det är ju nästan allting. Det brukar komma med lastbil via Haparanda eller så är det ju med båt. Jag gissar på 85 procent.



ANITA HOFF, 47, LÄRARE

– Det är ju inte lika mycket som man skulle kunna önska förstås. Jag tror att det är 25 procent.



CHRISTER LJUNGSAND, 61, KONSULT

– Det var en intressant fråga. Inte så lätt att svara på. Kan det vara 30 procent?



EVA STENSTRÖM, 51, GRAFISK FORMGIVARE

– Ingen aning. Men om jag får chansa lite så säger jag 42 procent.



DAVID SCHÜCK, 13, STUDENT

– Det mesta kommer nog med flyg och tåg. Jag tror att 15 procent kommer in via fartyg.

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

