

VIA

#1

MARS 2008
ÅRGÅNG NR 13

STOCKHOLMS HAMNAR



ABBA-museum
på kajen

Finnlink fick
ett fjärde fartyg

Stuveriet nu
ett eget bolag

TEMA KAPELLSKÄR

Tillväxt för ett Stockholm i världsklass

UNDER ÅRET HAR handelsutbytet med de övriga Östersjö-länderna haft en stark tillväxt. Sammantaget har det goda konjunkturläget i Sverige inneburit en positiv utveckling av godstransporterna över våra hamnar under 2007.

Färjerederierna har genomfört ett antal förändringar i dispositionen av fartyg, vilket bland annat har påverkat fördelningen av trafikflödena mellan hamnarna. Kapellskär framstår alltmer som den främsta hamnen för gods-transporter mellan Sverige och Finland medan passagerar-trafiken förskjuts mot Stockholm.

STOCKHOLM ÄR EN av de mest uppskattade destinationerna för internationella kryssningar i Östersjön. Kryssning har dessutom blivit ett av de starkast växande turistsegmenten. Även om antalet anlöp minskar något under 2007, ser Stockholms Hamnar en stark tillväxt inom detta område. Bokningsläget för 2008 är bättre än någonsin och två nya kryssningsterminaler kommer att invigas inom de närmaste åren.

På fastighetssidan genomförs ett antal spännande projekt. En kryssningsterminal invigs lagom till kryssnings-säsongen 2008 och Stora Tullhuset på Stadsgården genomgår en omfattande renovering och ombyggnation för att inrymma ett ABBA-museum och en mindre kryssningsterminal.

STADENS VISION OM ett Stockholm i världsklass ger energi i vardagen och är ett stöd i hamnens omfattande hamnprojekt, som är viktiga för att kunderna ska kunna växa tillsammans med Stockholms Hamnar.

Jag är glad och stolt över att vara på god väg mot våra mål – att vara närvarande på marknaden, att lyssna på kunderna och att utvecklas i nära samarbete med samtliga samarbetspartner. Vi har i dag en bred och god kompetens inom samtliga affärsområden. Det märks i branschen och ger utdelning i kundrelationerna.



HENRIK WIDERSTÅHL
MARKNADSCHEF OCH VICE VD

- 3 Nyheter
- 4 Flyt för Kapellskär
- 8 Fler fartyg från Finnlink
- 9 Så funkar sophanteringen
- 10 Stuveriet i nytt bolag
- 12 ABBA-museum lockar turister
- 14 Hamburg Süd finns i Norden

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

Grafisk form: Hurrat/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: Anders Mattsson nytitlärdd produktionsledare i Kapellskärs Hamn. Foto: Viktor Brott.

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.



Kraftig minskning av fossilt bränsle

Stockholms Hamnar minskar sin användning av fossila bränslen med nittio procent genom att koppla upp sig mot Fortums fjärrvärmeverk i norra Värtahamnen. Samtidigt installeras ett datoriserat styr- och reglersystem för effektivare användning av resurserna.

TEXT PER HOLMLUND **FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR

PROJEKTET INNEBÄR att värme pannorna i hamnverksamheterna i Värta- och Frihamnen ersätts med en direkt uppkoppling mot Fortums fjärrvärmeverk. Stockholms Hamnar räknar med betydande miljövinster. Fjärrvärmerna består till minst åttio procent av förnyelsebar energi, och totalt kommer Stockholms Hamnar att reducera sin användning av fossila bränslen med nittio procent. Det motsvarar 3 600 ton koldioxid per år.

– Stockholms Hamnar ligger långt framme i sitt miljöarbete, men samtidigt betraktar vi detta som en självklar investering. Många andra verksamheter behöver genomföra liknande arbeten och vi hoppas att

andra följer efter det här exemplet, säger Ulla Hamilton, miljö- och fastighetsborgarråd samt ordförande i Stockholms Hamnar.

I STORT SETT samtliga fastigheter berörs av uppkopplingen, de stora magasinsbyggnaderna 1, 2, 3, 5, 6, samtliga mindre kontorsfastigheter och Banankompaniet. Samma installation kommer att genomföras i Magasin 4 som ägs av Lantmännen. I den nya kryssningsterminalen i Magasin 9 kommer bergvärme att installeras. Projektet slutförs under sommaren och förväntas sänka hamnen energikostnader med cirka 1,5 msek per år. □

**NOTERAT AV
VIA...**

Världskonferens hos Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnar är i år värd för den elfte internationella världskonferensen "Cities and ports innovating for an inter-dependent future". Arrangör är IACP, ett internationellt nätverk av städer och hamnar med 190 medlemmar representerande i 35 länder över hela världen. Stockholms Hamn är medlem i IACP sedan 2004. Världskonferenser anordnas vartannat år och senast ägde konferensen rum i Sydney i Australien 2006.

Läs mer på www.stockholmshamnar.se



Rekordår för Stockholms Hamnar

2007 var ytterligare ett nytt rekordår för Stockholms Hamnar. Totalt hanterades 6 750 000 ton färjegods och 45 000 TEU, containerenheter. Det innebär en ökning på fem respektive nitton procent.

Läs mer på www.stockholmshamnar.se



Volvo Ocean Race till Stockholm

I juni 2009 gör tävlingen Volvo Ocean Race (tidigare känt som Whitbread) en så kallad "stop over" i Stockholms Hamnar.

Den 23 januari presenterade finansborgarrådet Kristina Axén Olin (m) och ordförande för Stockholms Hamnar Ulla Hamilton (m) tillsammans med Glenn Bourke, vd för Volvo Ocean Race, planerna för arrangemanget i Stockholm. Stockholms Hamnar har anställt Ola Åstrandsson som Port Stopover Manager.

Läs mer på www.stockholmshamnar.se

Läget är bra i Ka



Den ökade godsmängden på Östersjön gör att allt fler fordon väljer Kapellskär som hamn för resan över Östersjön, eftersom det är den hamn som erbjuder den snabbaste fartygsresan till Finland och Estland.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO VICTOR BROTT



KAPELLSKÄR

NÄR DEN NYLIGEN avgångne hamnchefen Christer Candal får frågan hur det går med hamnverksamheten i Kapellskär, spricker han upp i ett leende.

– Det går jätligt bra, säger han. Under 2007 passerade 196 000 fordon hamnen i Kapellskär mot 180 000 året innan. Med tanke på att det i princip inte fanns någon trafik alls här för tolv år sedan, så är det en lysande utveckling.

Kapellskärs stora konkurrensfördel är läget, det är den svenska Östersjöhamn som ligger längst österut. Gångtiden från finska Nådendal är 7,5 timmar och från estniska Paldiski cirka 10 timmar. Der gör att fartygen kan ha en fast tidtabell, att de kommer och går samma tid varje dag.

– Vårt läge sparar också tid åt de fordon som väljer Kapellskär i stället för Stockholm. Fartygsresan härifrån till Stockholm tar fyra timmar, bilresan en timme. Dessutom slipper bilarna att passera genom innerstaden.

DET ÄR ÅTTA FARTYG som dagligen kommer till Kapellskär, Ålandsfärjan dessutom 2–3 gånger per dag. Eftersom de flesta fartygen vill gå samma tider, morgon eller kväll, och trafikmängden hela tiden ökar ställer det allt högre krav på hamnen.

– Det kan bli lite trångt här på kvällarna eftersom Finnlink har två fartyg som går till Nådendal då. Och på morgnarna kommer flera fartyg samtidigt. Då finns risken att det blir trångt på land när bilarna ska köra av och på och till sjöss eftersom bara en båt i taget kan vända upp utanför pirarna. Därför jobbar vi konsekvent med att lasta och lossa snabbare och att skapa fungerande tidtabeller, säger Christer Candal.

Därför är han glad att en ombyggnad av hamnen som ska förbättra kapaciteten är på gång (se sid 6–7). Alla papper är inlämnade för miljöprövning, en prövning som Christer Candal tycker är onödigt krånglig.



– Den tar lång tid och kräver stora resurser. Att regeringens utredare utsett oss till prioriterad hamn verkar inte påverka miljöprocessen ett smack, säger han.

En annan myndighetsåtgärd som oroar Christer Candal är Tullverkets förslag att flytta sin klarering från Kapellskär till Arlanda och att brottsbekämpningsgruppen läggs ner.

– Det skulle innebära att alla långtradare måste åka på småvägarna till Arlanda för att få sina tullhandlingar. Och risken för smuggling skulle öka. Det första fartyget kommer hit 05.30, då får tullarna svårt att hinna hit från Stockholm.

EN STOR HÄNDELSE under 2007 var att Estland blev medlem i Schengensamarbetet. Det innebar att passkontrollen i Kapellskär stängdes, och att de 40–50 personer som arbetade där försvann från hamnen. Men utrustningen och lokalerna finns kvar.

– Vi tror att vi en dag kommer att få fartyg från S:t Petersburg hit, då måste vi införa passkontrollen igen, säger Christer Candal.

Antalet passagerare har sjunkit på senare år sedan Tallink Silja

pellskär



Anders Mattsson nyutträd produktionsledare i Kapellskär Hamn.

valde att ersätta passagerarfartyget "Vana Tallinn" med fraktfartyget "Kapella". Men Christer Candal räknar med att vinna tillbaka delar av passagerartrafiken när Viking Line tar 1970-talsfartyget "Ålandsfärjan" ur drift.

– Under en övergångsperiod kommer "Ålandsfärjan" att ersättas av den betydligt större "Viking Rosella" som därefter ska ersättas av ett nytt fartyg 2009. Dessutom har jag en känsla av att något av rederierna snart kommer att låta några av sina passagerarfartyg gå hit i stället för till Stockholm eftersom det medför minskade utsläpp och mindre slitage på maskineriet. □

Åtta fartyg går i linjetrafik till Kapellskär. Det innebär 9–10 dagliga avgångar till Finland och Estland. Hamnen trafikeras av följande fartyg:

Finneagle (Finnlink) Nådendal

Finnfellow (Finnlink) Nådendal

Finnclipper (Finnlink) Nådendal

Finnsailor (Finnlink) Nådendal

Regal Star (Tallink Silja) Paldiski

Kapella (Tallink Silja) Paldiski

Via Mare (Baltic Scandinavian Line) Paldiski

Ålandsfärjan (Viking) Mariehamn (2–3 turer per dag)

En stadig ökning

	2007	2004	2000
Lastbilar	196 000	151 000	118 000
Gods ton	3 164 000	2 700 000	2 026 000
Passagerare	1 172 000	1 472 000	1 132 000
Intäkter	77 400 000 kr	61 700 000 kr	38 800 000 kr
Resultat	35 208 000 kr	22 700 000 kr	12 700 000 kr

FAKTA / Kapellskär

Christer Candal slutar – men blir kvar

CHRISTER CANDAL SLUTADE som hamnchef den 1 februari i samband med att han fyllde 65 år. Men han tänker inte sluta jobba. I nuläget arbetar han med tre projekt för Stockholms Hamnar:

- Ombyggnaden av Kapellskär.
- Ett projekt på Fryshuset i Stockholm som ska intressera ungdomarna där att jobba till sjöss.
- Ett projekt som ska integrera Sjöräddningssällskapets stationer i Stockholms Hamnars anläggningar.

– Men slipper chefsansvar, det ska bli skönt. Jag hoppas slippa telefonsamtal mitt i natten och jag tänker jobba lite mindre, kanske gå ner på en vanlig heltid, säger han och skrattar.

– Dessutom kan jag slippa en del uttryckningar som jag fått göra för att jag är den som bor närmast hamnen, fortsätter han och minns sig hur han, en stuvare, en Securitasvakt och två ambulansförare en natt lyckades förtöja "Silja Europa" som behövde lämna av en hjärtsjuk passagerare i Kapellskär.

Han beskriver jobbet som hamnchef som det roligaste han har haft, ett högt betyg av en man som tidigare har arbetat som marinofficer, departementssekreterare, skärgårdskrögare, fastighetsmäklare och kommunalråd. När han blir ombedd att fundera ut vad han är mest nöjd med att ha uträttat under sina år i hamnen svarar han att det är arbetet med arbetsmiljön.

– Vi har höjt säkerheten för de anställda, framför allt har de fått bättre skyddsutrustning och vi har infört regler som innebär att alla måste bära hjälm och flytväst där det behövs.



Christer Candal slutar som hamnchef, men jobbar kvar i hamnen.



Kapellskär rustar för mor

Två nya flexibla färjelägen byggda för moderna fartyg, en djupare hamn och bättre uppställningsytor. Så ska hamnen i Kapellskär möta morgondagens krav.

HAMNEN I KAPELLSKÄR går i väntans tider. Så snart ett besked kommer från miljödomstolen att man kan börja arbeta är man beredda att skrida till verket. Det behövs, för delar av hamnen är byggd på 1960-talet och anpassad för den tidens trafik. Det finns i dag fyra färjelägen för ankommande fartyg – läge 3 och 4 fungerar utmärkt, läge 1 är okej.

– Men läge 2 är alldeles för litet och kan bara ta ett av de åtta fartyg som dagligen trafikerar hamnen, berättar Olle Steen, projektledare för ombyggnaden av hamnen.

Om de inlämnade projektansökningar godkänns av miljödomstolen väntar flera år av stora arbeten i hamnen:

- En ny pir med två nya färjelägen ska byggas söder om de nuvarande lägena. Piren ska kunna ta emot fartyg på upp till 240 meter, den ska ha dubbla ramper som gör att det går att lasta och lossa två däck samtidigt och den ska ha flyttbara landgångar.
- Hamnen ska muddras så att det blir nio meters djup överallt, mot dagens 6–8 meter.
- En mindre vik med våtmark och vass ska fyllas igen och bli uppställningsyta.
- Ett område med mindre träd och sly i utkanten av hamnområdet ska huggas ner, asfalteras och också göras till uppställningsyta.
- Sjöfartsverkets anläggning och brygga ska flyttas, och en ny sjöräddningsstation ska anläggas.



Projektledaren Olle Steen väntar på klartecken för att få starta ombyggnaden av hamnen i Kapellskär.

HAMNEN I KAPELLSKÄR har också startat arbetet eller projekteringen med en del miljöfrämjande åtgärder:

- Just nu byggs ett avloppsreningsverk som ska ta hand om hamnens avlopp och fartygens grå- och svartvatten. Det blir klart under våren.
- En ny högspänningsstation ska byggas så att fartygen kan försörjas med landström och slippa ha motorerna på när de ligger vid kaj.
- Ett arbete pågår för att få kommunalt vatten till hamnen. Det ska ersätta den brunn där vattnet tas i dag och ge möjlighet för fartygen att bunkra vatten i Kapellskär.



Källa: Sweco FFNS

Så här ser planerna för ombyggnaden ut:

1. En pir med två färjelägen som klarar av att ta emot fartyg på upp till 240 meters längd byggs.
2. Hela hamnområdet ska muddras till nio meters djup.
3. Viken med vass och våtmark fylls med muddringsmassorna och görs till uppställningsyta.
4. Två skogsdungar huggs ner. Området blir uppställningsyta.
5. Sjöfartsverkets brygga flyttas.

gondagen

DET HELA ÄR ETT kalas som kommer att gå på 450 miljoner kronor. Enligt en preliminär tidtabell ska allt kunna vara klart 2011.

– Den tidtabellen bygger på att vi får ett klartecken från miljödomstolen i år. Då kan vi göra en upphandling och komma i gång första halvåret 2009. Det skulle innebära att vi kan ta emot fartyg i det nya läget i slutet av 2010 och året därpå ha klart för elanslutning, berättar Olle Steen.

Detta är en satsning som räcker till långt fram i tiden, hävdar Olle Steen.

– Den nya piren är anpassad för den moderna fartygstrafiken i Östersjön. Vi har i planeringen använt oss av avancerade datorsimuleringar för att se hur fartygen ska kunna röra sig inne i hamnen, så att vi uppnår en hög säkerhet och blir så effektiva som möjligt.

– En annan fördel är att det nya färjeläget är mindre vindkänsligt än de gamla lägena. Kapellskär är ju en hamn som ligger nästan ute i havsbandet och utsätts för hårt väder ibland.

HAN ÄR INTE speciellt orolig för miljöprövningen, mer än att den kan ta tid. Möjligen är det en punkt som kan försvåra arbetet en smula.

– Muddringen innebär att vi tar upp material från botten. En stor del av det kan vi använda när vi fyller igen viken med våtmark. Men när man muddrar får man också upp lös lera, som man vill hålla tillbaka i havet, men det får man inte göra hur som helst. Vi har med hjälp av zoologer och hydrologer identifierat fem platser längre ut i havet där vi anser att vi kan lämna tillbaka leran till havet utan att det skapar problem för människor eller djur, säger Olle Steen. □



Rikard Sahl är ny hamnchef i Kapellskär. Tidigare har han bland annat kört Finnlinks och Viking Lines båtar till hamnen.

En sjökapten tog över som hamnchef

RIKARD SAHL TILLTRÄDDE den 1 februari som hamnchef i Kapellskär. Han säger sig se fram emot ett roligt och inspirerande arbete. Kapellskär känner han väl från kommando-bryggan.

– Jobbet är en stor utmaning eftersom hamnen har stora expansionsplaner, och dessa planer går ihop med att jag själv tror mycket på framtiden här i Kapellskär.

Hur ser då Kapellskärs framtid ut?

– Den ser mycket bra ut, framför allt med tanke på hamnens geografiska läge. Våra kunder kan i dag nå oss från åtta hamnar i Finland och Estland med 24-timmars trafik, trafik där båtarna kan komma och gå samma tid varje dag.

För hur lång tid är kapaciteten säkrad om de projekt som planeras tillåts att genomföras?

– För mycket lång tid. Den nya piren kommer att ge oss betydligt större kapacitet än i dag då vi faktiskt tvingas säga nej ibland till fartyg som vill komma hit.

Kommer vi att få se nya linjer som går på Kapellskär?

– Säkert. Jag gissar exempelvis att vi efter utbyggnaden får se fler fartyg som går Kapellskär–Mariehamn–Åbo med ett större inslag av passagerare ombord. Jag är också övertygad om att vi kommer att få se mer passagerartrafik hit till Kapellskär.

Om du fick välja en enskild åtgärd för att göra Kapellskär mer attraktivt, vad skulle det vara?

– En förbättrad standard på väg 77, vägen mot Arlanda över Rimbo.

Vilken är din bakgrund?

– När jag var sexton år, det var 1975, gick jag ut på sjön som jungman och 1982 tog jag sjökaptensexamen. År 1989 blev jag befälhavare på "Finnmaid", ägt av Finnlink som i dag är Kapellskärs största kund. År 1994 blev jag lots i sjöfartsområdet Södertälje-Mälaren/Landsort och tre år senare började jag jobba som haveriutredare på ett sjöförsäkringsbolag. År 1999 blev jag befälhavare på Viking Lines m/s "Ålandsfärjan", som går mellan Kapellskär och Mariehamn. Där stannade jag till oktober 2006 då jag blev produktionsledare för stuveriet i Kapellskärs Hamn.

Fler fartyg från Finnlink

När det i mitten av 1990-talet såg som dystrast ut i Kapellskär, när Ålandsfärjan var det enda fartyg som trafikerade hamnen, kom Finnlink dit och hamnen började blomstra igen. Förra året satte det finska rederiet in sitt fjärde fartyg på sträckan Kapellskär–Nådendal.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO VICTOR BROTT



Mats Öhman vid Finnlink berättar att Finnlinks nya fartyg som sattes in under 2007 snart fylldes av fordon som valde den kortaste vägen över Östersjön.

OCH DET TOG INTE lång tid innan även "Finnsailor" var fylld av fordon som valde den snabbaste vägen över Östersjön. Det innebar att 143 000 fordon valde något av Finnlinks fyra fartyg som går mellan Kapellskär och Nådendal under 2007, 17 000 fler än året innan. 95 procent av fordonen är tung trafik, resten bilburna passagerare

Främst är det Rysslandstrafiken som ökar på sträckan.

– Av de fordon som valde Finnlink förra året var runt tio procent trafik på väg till eller från Ryssland. Och det finns goda skäl att tro att Rysslandstrafiken kommer att öka även i framtiden, berättar Mats Öhman, trafikansvarig vid Finnlinks kontor i Kapellskär.

Finnlink arbetar enbart på linjen Kapellskär–Nådendal och gör det enligt Mats Öhman "på fraktens villkor".

– Vi har snabba överfarter, som ligger på tider som passar yrkestrafiken. Vi satsar på hög standard på mat och matsalar och alla hytter har dusch och tv, och man sover sällan mer än två i en hytt. Av de fyra avgångarna är kvällsavgångarna, där chaufförerna kan sova under resan, de populäraste. De fartygen går alltid fulla under veckorna. Att vi återupptagit trafik med löstrailrar har också ökat vår volym.

Även om Rysslandstrafiken ökar så går huvuddelen av trafiken på rutten mellan Sverige och Finland. Men blommor från Holland och fisk från Norge på väg till Finland och Ryssland passe-

rar ofta Kapellskär, liksom delar av det livliga handelsutbytet mellan Danmark och Finland.

– Vi ser att vi har många fordon som kör fasta rutten. Det handlar ofta om just in time-trafik, expressgodstrafik där bilarna fungerar som rullande lager, berättar Mats Öhman.

Finnlinks fartyg får transportera farligt gods i betydligt större utsträckning än vanliga passagerarfärjor.

– Det kräver en stor kontrollapparat som sköts av kustbevakningen. Och det är bra, vi vill inte ha några olyckor på fartygen.

MATS ÖHMAN BESKRIVER samarbetet med Stockholms Hamnar som "bra och tajt".

– Vi har en bra dialog. Ett exempel är när vi i somras hade så mycket trafik att vi fick platsbrist på uppställningsplatserna. Då satte vi oss ner med hamnen och tillsammans hittade vi lösningar där vi kunde styra om trafiken och därmed skapa ytterligare 700 meter uppställningsyta, säger han.

Finnlink började köra till Sverige 1989, då till Hargshamn. År 1996 valde man Kapellskär som sin svenska hamn. Rederiets ökade trafik är ett av skälen till att Kapellskär måste byggas ut och moderniseras, vilket Mats Öhman ser fram emot.

– Det kommer att innebära bättre logistik, bättre uppställningsmöjligheter och möjligheter till förbättrade incheckningsmöjligheter.

Mindre nöjd är Mats Öhman med väg 77, där många av hans kunder får åka. Han beskriver vägen som "en katastrof". Han är också oroad över tullens planer att flytta sitt kontor från Kapellskär till Arlanda.

– Det kommer att innebära sämre service för våra kunder som måste åka till Arlanda. Det kan göra att många väljer att åka till Stockholm i stället, som då får fler tunga fordon i innerstaden. □

Finnlinks fartyg på sträckan Kapellskär–Nådendal

Fartyg	Längd	Kapacitet i långtradarmeter
Finneagle	188	2 300
Finnfellow	188	2 500
Finnclipper	188	2 400
Finnsailor	149	1 200

FAKTA / Finnlink

SÅ FUNKAR DET | NEDSÄNKTA SOPSTATIONER

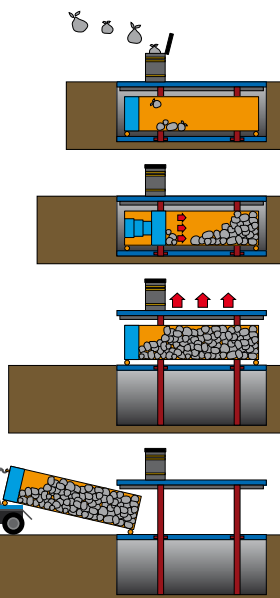
Stockholms Hamnar använder en finurlig lösning för sophanteringen i innerstads-hamnarna vid Strandvägen och Klara Mälarstrand. På avstånd ser det ut som en vanlig rund soptunna, när man kommer närmare ser man att locket är utrustat med ett kodlås för att förhindra obehörigt användande. Men det verkligt finurliga är gömt under marken.

TEXT OCH BILD: BO REINERDAHL



UNDERJORDISK

Marken runt soptunnan är egentligen taket på en nedgrävd containerhiss, smakfullt kamouflerad att smälta in i det kullerstensbelagda ytskiktet. När någon slänger sopor i tunnan, faller det rakt ner i containern nedanför. Denna är utrustad med en sopkomprimerare, det vill säga en rörlig innervägg som med hjälp av hydraulik komprimerar soporna allteftersom containern fylls.



TÖMNING

När containern behöver tömmas går en signal till ledningscentralen som skickar en containerbil. Chauffören öppnar ett manöverskåp för att lyfta containern till marknivå. Fyra hydraulstyrda pelare höjer långsamt upp hisskorgen medan en alarmklocka varnar förbipasserande. Lastbilens kran drar ut containern från hisskorgen och vidare upp på flaket. Efter tömning rullas containern tillbaka in i hissen som sedan sänks ned till sin ursprungliga position.

FÖR- OCH NACKDELAR

Den stora fördelen är att containern har hög kapacitet och är samtidigt lättåtkomlig för tömning. I nedfällt läge ockuperar containerhissen en minimal yta av hamnen och är samtidigt lätt att hålla ren året runt. Taket på hisskorgen är konstruerat för att – i nedfällt läge – klara tyngden från lastbilstrafik. Den enda nackdelen med de nedsänkta sopstationerna är att hisskorgarna behövde byggas om för att möta de krav som ställdes. Ett kostsamt ingrepp men slutresultatet kan anses ha blivit både smidigt och estetiskt.

Bolagiserat stuveri vill bredda verksamhet

Stuveriet i Stockholms Hamnar är ombildat till det självständiga dotterbolaget Stockholms Stuveri och Bemanning AB. Målet är att utvidga verksamheten och att erbjuda personal och utbildning till externa kunder. I framtiden kan företaget komma att privatiseras.

– Vi tror att det ska finnas ett stort behov av vår välutbildade personal, säger vd:n Bo Araskog.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

ALLA ANSTÄLLDA I stuveriet, ett 70-tal personer, följde med när Stockholms Hamnars stuveriverksamhet bolagiserades till Stockholms Stuveri och Bemanning AB vid årsskiftet. Företaget tar med sig de stora kunderna från tiden som en avdelning i hamnen, som Viking Line, Tallink Silja och jobbet i containerterminalen.

Men ordet "bemanning" i företagsnamnet markerar en önskan om en breddad verksamhet.

– Vi ser en framtid för oss där vi till stor del kommer att fungera som ett bemanningsföretag i branschen. Vi har duktiga människor som det finns en brist på ute på marknaden. Och det finns inget bemanningsföretag i vår bransch, samtidigt som maskiner och arbetskraft är dyra att skaffa, säger Bo Araskog.

Det som företaget i första hand planerar att hyra ut är truckförare, kranförare och utbildare.

– Våra förare har mycket bra utbildningar, även på stora fordon. Därför ser vi även en möjlighet att få uppdragsgivare utanför hamnarna, exempelvis på landterminaler, säger Bo Araskog.

– Vi har dessutom mycket kvalificerade utbildare som utbildar vår personal, som också skulle kunna erbjuda utbildning till exempelvis truckförare utanför hamnen. Vi ska bland annat vända oss till de stora trucktillverkarna för att hitta samarbetspartners.

BO ARASKOG BESKRIVER medarbetarna som det stora trumfkortet när han ska hitta nya marknader.

– De är välutbildade, det är tuffa krav om man vill bli anställd som stuvare i dag. Det krävs CE-körkort och man måste ha jobbat extra i hamnen och visat att man klarar jobbet. Dessutom krävs det att man genomgått en del av våra utbildningar redan innan man får anställning.

En fördel med att driva stuveriverksamheten i ett bolag är, enligt Bo Araskog, att det ställer tydligare krav på att verksamheten måste vara lönsam.

– Men det innebär också en tydlig gränsdragning mot hamnen



Andra hamnar gav inspiration

STOCKHOLMS HAMNARS VD Christel Wiman säger att det stod klart för henne att hamnens stuveri borde bolagiseras när hon studerade hur andra hamnar arbetade.

– Hamnar och stuveri vinner på att odla två helt olika kulturer. Hamnar handlar om infrastruktursatsningar på 10-100 års sikt. Stuveri handlar om att jobba och ge service i dag, om att vara snabbfotad och att satsa på mer på organisation, personalfrågor och utbildning, säger hon.

Bolagiseringen innebär ett starkare fokus på verksamheten, både för stuveriet och hamnen.

– Stuveriet behöver få en egen affärsidé och ett starkare marknadstänkande. Hamnen kan fokusera på att hålla kajerna i skick,



Stockholms Hamnars vd Christel Wiman säger att hamnverksamhet och stuveri bör vara två skilda verksamheter.

vi liknar ju mera en infrastrukturmyndighet som vägverket eller banverket, säger Christel Wiman.

EN FRAMTIDA AVYTTNING till privata intressenter är mycket möjlig, enligt Christel Wiman. Men det ställer krav på köparen.

– Det måste ske på villkor som gynnar hamnens totala verksamhet, utan några begränsningar i servicen. Exempelvis får det inte bli så



vilket gör det lättare för oss att kommunicera med marknaden. I hamnen drunknar man lätt i allt annat.

I framtiden får det nya bolaget räkna med att konkurrensutsättas och kanske få nya, privata ägare.

– Vi är redan konkurrensutsatta även om det inte finns någon konkurrens i själva hamnen. Men det är inget som hindrar konkurrenter från att starta ett stuveri och då måste vi vara lönsamma och duktiga för att få jobben.

Han säger sig redan ha sett att bolagiseringen inneburit att kreativiteten ökat i verksamheten.

– Att vi är ett nytt bolag skapar nya tankar. Det känns som om alla är mera måna om att vi ska klara oss, och nu vet man att det inte finns någon bakom som kan pumpa in pengar. □



Bo Araskog är vd Stockholm Stuveri och Bemannings AB. Han ser företagets framtid som ett bemanningsföretag.

att ett av de stora rederierna tar över stuveriet och sedan bara arbetar med sina egna fartyg medan vi står kvar med en liten och olönsam verksamhet.

HON BERÄTTAR ATT hamnens ledning haft goda relationer med de fackliga organisationerna under arbetet.

– Vi har resonerat mycket med varandra om visioner och framtid, organisation och kollektivavtal. Vi har fått många kloka åsikter från fackföreningarna som vi följt. Vi arbetar för närvarande med att ta fram avtalsregler som är mer anpassade till kundernas och transporternas behov, för att kunna säkerställa en hög servicenivå i hamnen. □



Modell som visar ett av flera alternativ för industrispåret som planeras mellan Nynäsbanan och hamnen på Norvikudden.

Förprojektering startar för Norvikudden

Nu startar förprojekteringen av hamnbygget på Norvikudden i Nynäshamn. Hamnen kommer att bli en viktig del i Nynäshamns utveckling.

TEXT CAMILLA STRÜMPEL **FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR

– **FÖRPROJEKTERINGEN**, som beräknas vara klar under 2008, kommer att ligga som grund för förfrågningsunderlaget till en totalentreprenad, alternativt fungera som grund för fortsatt detaljprojektering. Arbetet avser en fullt utbyggd hamn även om bygget sannolikt kommer att upphandlas i etapper, säger Mattias Sandell som är delprojektledare för Norvikudden.

Nynäshamn står inför en spännande utveckling med flera stora infrastrukturprojekt. Vagnät och järnvägsspår byggs ut samtidigt som kommunen satsar stort på näringsliv, bostäder och turism.

I NYNÄSHAMNS FOLKETS HUS pågår en utställning om projekten, hur de påverkar invånarna och hur det finns möjlighet att få djupare information. Utställningen om framtidens Nynäshamn är ett samarbete mellan Stockholms Hamnar, NCC, Nynäs Petroleum och Nynäshamns kommun.

I samma lokal har det också hållits en speciell utställning om järnvägsutredningen för det nya industrispår som planeras mellan Nynäsbanan och hamnen på Norvikudden. När den utställningen stängts sammanställs de inkomna synpunkterna och Stockholms Hamnar tar beslut om vilket av alternativen som ska genomföras och detaljutformas i en järnvägsplan. Järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning upprättas därefter för det slutliga alternativet för att ställas ut under hösten 2008. □



PORTRÄTTET

Hela världen vill se på ABBA i Stadsgården

Ålder: 51 år.

Familj: Ulf, 17-årig dotter, 4-årig hund, två bonusbarn och tre bonusbarnbarn.

Fritidsintresse: Sjunger, målar, friluftsliv.

Mest minnesvärda upplevelse på sjön: När jag jobbade som kryssningsvärdinna till Västindien på "Völkerfreindschaft", gamla m/s "Stockholm".

Dold talang: Skriver böcker.

FAKTA / Ewa Wigenheim-
Westman

Sommaren 2009 öppnar ett Abbamuseum i Stora Tullhuset på Stadsgården. Redan i dag har det kommit bokningar till premiärveckan från 32 länder. Grundarna räknar med 700 000 besökare varje år. Fastigheten och området runt museet ägs av Stockholms Hamnar som nu genomför en renovering för dryga 200 miljoner kronor.

TEXT OCH FOTO TOMAS ERIKSSON

DET VAR NÄR EWA WIGENHEIM-WESTMAN – jodå, hon hade varit Agneta framför spegeln – och hennes man Ulf Westman besökte Beatles-museet i Liverpool som de fick idén om att starta ett ABBA-museum i Stockholm. Potentialen syntes än tydligare när snabb research visade att ABBA sålt mest skivor i världen efter Beatles och Elvis Presley, och att de fortfarande säljer runt två miljoner skivor per år.

Ewa och Ulf presenterade sin idé om ABBA the Museum för Benny Andersson. Han var måttligt förtjust.

– Men när vi skissade upp ett hus som inte var ett monument utan ett interaktivt upplevelsehus med ABBA:s musik i centrum, inte personerna, blev han genast mer positiv. I dag tycker alla ABBA-medlemmarna att det är jätteroligt och de är mycket engagerade. Vi har fått alla föremål av dem och vi checkar av allt vi gör med dem, berättar Ewa Wigenheim-Westman.

Med övertygade ABBA-medlemmar var nästa steg att hitta en lämplig lokal.

– Vi letade efter ett stort hus som låg mitt i Stockholm och som det skulle vara lätt att ta sig till. Stora Tullhuset vid Stadsgården visade sig vara perfekt, ett magasin med öppna ytor och som ligger vid vattnet och kan ses från hela staden.

STOCKHOLMS HAMNAR HAR nu börjat renovera huset och området utanför till det som slutligen ska bli ett fyra våningar stort museum på 6 500 kvadratmeter, fyllt av ABBA-fakta, nostalgi och upplevelser.

– Besökarna kommer att få följa en tidsaxel där de först får lära känna ABBA-medlemmarna. Därefter återskapar vi scenen Brighton och sedan tas de vidare till ABBA:s riktiga storhetstid som var 1976-78, berättar Ewa Wigenheim-Westman.

– Det kommer förstås att finnas en ABBA-garderob med scenkläder och en ABBA-shop där det säljs skivor, bilder, t-tröjor och annat. I museet ska också Polarstudio återskapas, där ska besökarna få möjlighet att spela in sin egen ABBA-låt. Vid utgången har vi vad vi kallar ABBA Live, där man får stå på en scen och känna hur det kändes för ABBA att stå inför en jättepublik.

ABBA the museum har redan börjat sälja biljetterna till invigningsveckan den 3-7 juli 2009.

– Vi har fått bokningar från 32 länder över hela världen, från Filippinerna till Grönland.

Ewa Wigenheim-Westman berättar att man har kalkylerat med runt 700 000 besökare per år.

– Det är kalkyler som bygger på att Vasamuseet lockar en miljon besökare och Junibacken någonstans mellan tre- och fyrahundratusen, så vi lade oss mitt emellan. Det innebär att 60-70 personer kommer att jobba på museet under högsäsong.

Hon är övertygad om att museet kommer att locka många utländska besökare, och att det ligger i hamnen ligger väl i linje med den målgrupp som är ABBA:s främsta fans i dag.

– ABBA är fortfarande mycket stora England, Tyskland och USA. De som gillar ABBA i dag är oftast i 40-årsåldern och det överensstämmer i stort med dem som kommer som turister med fartygen. Men samtidigt håller ABBA på att få en ny, yngre publik tack vare "Mamma Mia" som turnerar runt jorden och nu snart kommer som film.

När det gäller den amerikanska marknaden hålls ett speciellt öga på det pågående presidentvalet.

– John McCain vill ju ha ABBA-låten "Take a chance on me" som sin kampanjlåt och han är ett mycket stort ABBA-fan. Om han vinner presidentvalet ska vi bjuda honom till invigningen, haha.

EWA WIGENHEIM-WESSMAN har en bakgrund som sångerska, reseledare och pr-konsult. Hon sjunger i storbandet West Side Big Band. Hennes man Ulf Westman arbetar som eventkonsult, men har tidigare jobbat som musikförläggare, producent och har skrivit musik till artister som Lotta Engberg och Sten Nilsson.

– Att både jag och Ulf jobbat med musik var nog en förutsättning för att ABBA skulle låta oss genomföra detta projekt. Men efter många år i turistbranschen vet jag också hur man tar hand om folk och genom att jag jobbat i pr-branschen vet jag hur viktigt det är att man når ut. Detta kopplat till Ulf:s långa erfarenhet av event gör att vi har mycket goda förutsättningar att lyckas.

Det finns egentligen bara en sak som hon oroar sig lite för.

– Tidsplanen är tajt och det får inte bli försenat, och det finns alltid risk för överraskningar när man renoverar gamla hus. Men hittills har planen hållit och Stockholms Hamnar har gjort ett mycket bra jobb och varit fantastiskt tillmötesgående.

Det är faktiskt 34 år sedan ABBA vann Eurovisionschlagerfestivalen i Brighton. Varför är de då fortfarande så stora?

– Låtarna förstås. Men också att de var så oerhört professionella. Deras inspelningar håller än i dag och de lämnade ingenting åt slumpen. Det finns heller inga skandaler kring ABBA. □



Bakpulver lade grunden till shippingjätte

En flotta på 139 fartyg och en personalstyrka på 4 100 personer, det låter mer som ett multinationellt bolag än ett företag som har gått i arv i fyra generationer. Men så ser siffrorna ut för familjeägda Hamburg Süd, ett shippingföretag inom Oetker Group.

TEXT CATHARINA BERGSTEN FOTO HAMBURG SÜD

FÖR CIRKA 120 år sedan började tysken dr August Oetker att marknadsföra och sälja ett färdigförpackat bakpulver från sitt apotek. Den blygsamma produkten lade grunden till ett av Europas största familjeägda företag – The Oetker Group. I dag är företagets verksamhet indelad i sex affärsområden med över 22 000 anställda och en omsättning på cirka 75 miljarder kronor per år. Shipping – under bolaget Hamburg Süd – står för cirka 45 procent. Övriga företag i koncernen är verksamma inom bryggerinäringen, vin-, livsmedels- finans- och hotellindustrin.

– Hamburg Süd Norden tillhör region Europa och har kontor i Stockholm, Göteborg och Helsingfors. Vi har 44 anställda och driver Hamburg Süds verksamhet i Norge, Danmark, Finland, Sverige, Island, Ryssland och Baltikum, berättar Göran Petersson, vd.

Hamburg Süd Norden gör anlöp i cirka 35 hamnar, varav den största är S:t Petersburg med Göteborg på andra plats. Stockholm hamnar på en elfteplats på den listan.

DEN DOMINERANDE LASTEN för Hamburg Süd Norden är papper från de stora skogsbolagen i Sverige och Finland, och fordonskomponenter. Bland de varor som man tar in till Sverige finns främst råvaror till tillverkningsindustrin, fordonskomponenter, kaffe, grönsaker och frukt.

Vid containertransport av frukt använder Hamburg Süd

ibland en teknik som innebär att frukt kan få mogna på sydliga breddgrader och därefter transporteras över världshaven. Man slipper således skörda grön frukt och låta den mogna i containern. Luften i atmosfären består av 78 procent kväve, 21 procent syre och 1 procent koldioxid och tekniken bygger på att man modifierar andelen syre och koldioxid i containern.

En annan teknik innebär att man bestämmer den exakta gasblandningen genom att tillföra kväve. Hållbarheten för frukten ökar avsevärt.

– Tyvärr är inte fraktköparna så intresserade av att betala extra för det här, så än så länge finns inte den här möjligheten inom Hamburg Süd Norden. Men på transporter mellan Brasilien och Fjärran Östern används den, säger Göran Petersson.

Antal containrar till och från Stockholm: **3 178 TEU**

Totalt antal containrar inom Hamburg Süd Norden: **140 281 TEU**

Last till Sverige: **13 350 TEU**

Last från Sverige: **22 574 TEU**

FAKTA / Hamburg Süd Norden 2007

På gång i Stockholms Hamnar



Bengt och Annika vikarierar för Maria vid föräldraledighet

Maria Falk på personalavdelningen kommer att vara föräldraledig från och med påsk. Under hennes ledighet kommer Annika Waax att ta

över alla frågor som handlar om friskvård, hälsa, kompetensutveckling m m. Annika kommer senast från Manpower där hon jobbat som rekryteringskonsult. Tidigare har hon jobbat på MG International och ACNielsen. Bengt Ohlson, som är en nygamal medarbetare och under några år arbetat i Gävle, börjar hos oss den 1 maj och han kommer att på del av sin tid hålla i arbetsmiljöfrågorna under Marias frånvaro.



Marknadsansvarig Fastigheter

Precis innan jul började Viktor Axelsson som marknadsansvarig för fastigheter hos Stockholms Hamnar. Viktor har en gedigen bakgrund i branschen och är fastighetsekonom

med examen från KTH. Hans arbetslivserfarenhet omfattar bland annat 10 år som fastighetsekonomisk konsult. Senast kommer Viktor från Statens Fastighetsverk där Viktor varit verksam som fastighetsförvaltare sedan 2002 för regeringsbyggnaderna, Kungliga Biblioteket och Naturhistoriska Riksmuséet.

Ulf Abrahamsson tf driftschef på Fastighetsavdelningens driftenhet

Ulf Abrahamsson är tf chef för driftenheten sedan den 1 februari. Eftersom Alan Berry har fått nya arbetsuppgifter tar Ulf över som tf driftschef. Alan kan nu på allvar ägna sig åt sina nya arbetsuppgifter som utvecklingsansvarig med inriktning mot energi och miljö.

Organisatoriska förändringar inom Upphandling

Stockholms Hamnar är inne i en expansiv period med många och stora projekt såsom Värtan, Stora tullhuset, Norvikudden m m. Detta innebär både ökat antal och även större upphandlingar för upphandlingsenheten. För att säkerställa alla stora miljardprojekt har en tjänst som strategisk upphandlare på infrastrukturavdelningen tillsatts och det är Håkan Svensson, nuvarande upphandlingschef, som tillträder tjänsten.

Organisatoriska förändringar inom Marknad

Arbetet med marknadsföring och kommunikation inom Marknadsavdelningen intensifieras. Per Holmlund lämnar Stockholms

Hamnar i slutet av mars för Stockholm Business Region och hans efterträdare rekryteras just nu. I och med detta samlas kommunikationsresurserna i en enhet som Camilla Strümpel kommer att ansvara för. I enheten kommer även Karin Olofsson, marknadskoordinator, att ingå. Enheten träder i kraft 1 april.

Förändringar i Kapellskärs Hamn

1 februari tog Rikard Sahl över som hamnchef i Kapellskärs Hamn AB efter Christer Candal som går vidare inom Stockholms Hamnar och arbetar med samarbetena med Fryshuset och Sjöräddningssällskapet. I Kapellskär innebar detta att Anders Mattsson blev produktionsledare för stuveriet. Anders har varit anställd i Kapellskär sedan den 15 mars 2006, först som behovsanställd hamnarbetare och sedan som hamnarbetare med resursplanering. Se sidan 4-7 för mer information.



Ny miljöingenjör anställd

Melissa Feltdmann började den 3 mars som miljöingenjör efter Åsa Fernell-Modigh. Melissa är marin-geolog i grunden och kommer närmast från ett arbete som miljötek-

nisk konsult på SWECO VIAK. Där har hon arbetat med förorenade mark- och vattenområden; miljötekniska utredningar, riskbedömningar och saneringsplaner m m.

Tommy Andersson

Tommy Andersson, hamnarbetarnas huvudskyddsombud, är tjänstledig från Stockholms Stuveri & Bemanning för att från den 4 februari att arbeta med Stockholms Hamnars brandsäkerhet och andra säkerhetsfrågor. Han kommer att vara placerad på Hamn- och Trafikavdelningen och samarbeta med Fastighetsavdelningen.

VIA gratulerar

30-åringen: Per Holmlund, Marknad, 11 jan.

40-åringarna: Annelie Olnils, Organisationsutveckling, 21 jan. Tommy Björklund, Kapellskärs Hamn, 3 feb. Mathias Karlsson, Hamn- och Trafik, 24 feb.

50-åringarna: Jan Valeskog, Utvecklingsavdelningen, 21 jan. Per-Eric Dahl, Nynäshamns Hamn, 30 jan. Krister Norlén, Stockholms Stuveri & Bemanning, 28 feb. Kersti Tagesson, Personalavdelningen, 11 mars. Soini Sinkkonen, Stockholms Stuveri & Bemanning, 13 mars.

60-åringarna: Johan Bertills, Stockholms Stuveri & Bemanning, 14 jan. Rolf Lyckman, Stockholms Stuveri & Bemanning, 29 jan. Lars-Eric Jonsson, Nynäshamns Hamn, 5 mars. Gunnar Andersson, Stockholms Stuveri & Bemanning, 15 mars.

VIA FRÅGAR...

Vilket är ditt bästa Abbaminne?



FIONA TRAINOR, 18, STUDERANDE, STOCKHOLM

– När jag gick i trean var det karaokekväll på fritids. Det var en jättestor grej för alla barnen. Vi fick träna i veckor innan och hade träningsscheman så att alla skulle vara ordentligt förberedda. Min grupp var Abba med låten "Dancing Queen". Jag fick vara Benny Andersson med skäggstubb och turkos sidenskjorta.



ENSIEH ZARE, 16, STUDERANDE, GÖTEBORG

– När jag gick i tvåan och hade födelsedagsdisco fick jag en A-Teens-singel med "Mamma Mia" i present. Jag tyckte den var så bra och att de som sjöng var ascoola och jättesnygga. Sedan berättade en kompis att det egentligen var Abba som hade gjort den på riktigt och att de var mycket bättre och coolare än A-Teens.



EVA BERGLUND, 56, VERKSAMHETSCHEF, KARLSTAD

– Det var när de vann med "Waterloo". Jag tycker att det är bra musik fast att jag var ett större fan av Benny Anderssons tidigare band Hep Stars. Men Melodifestivalen är det första som man tänker på när man hör namnet Abba. Deras vinst satte Sverige på kartan.



GABRIEL SUOVANEN, 34, OPERASÅNGARE, FÄRINGSÖ

– En revyteater i Berlin, där jag jobbade då, hade en helkväll med gamla Abbahits. Jag var där med mina föräldrar och min syster som var på besök. Det var en otrolig stämning, alla dansade och åldern på publiken varierade från små barn till pensionärer. Att få höra något så genomsvenskt som Abba i Berlin hjälpte verkligen mot min hemlängtan.



VINCENT SVANTESSON, 14, STUDERANDE, GÖTEBORG

– För två år sedan hade mamma fest hemma hos oss. Det var en massa gäster och efter ett tag började någon spela Abbamusik. Då letade alla rätt på olika schlagerkläder att klä ut sig i och så dansade vi hela natten till deras låtar, det var jättekul.

