VIA

STOCKHOLMS HAMNAR

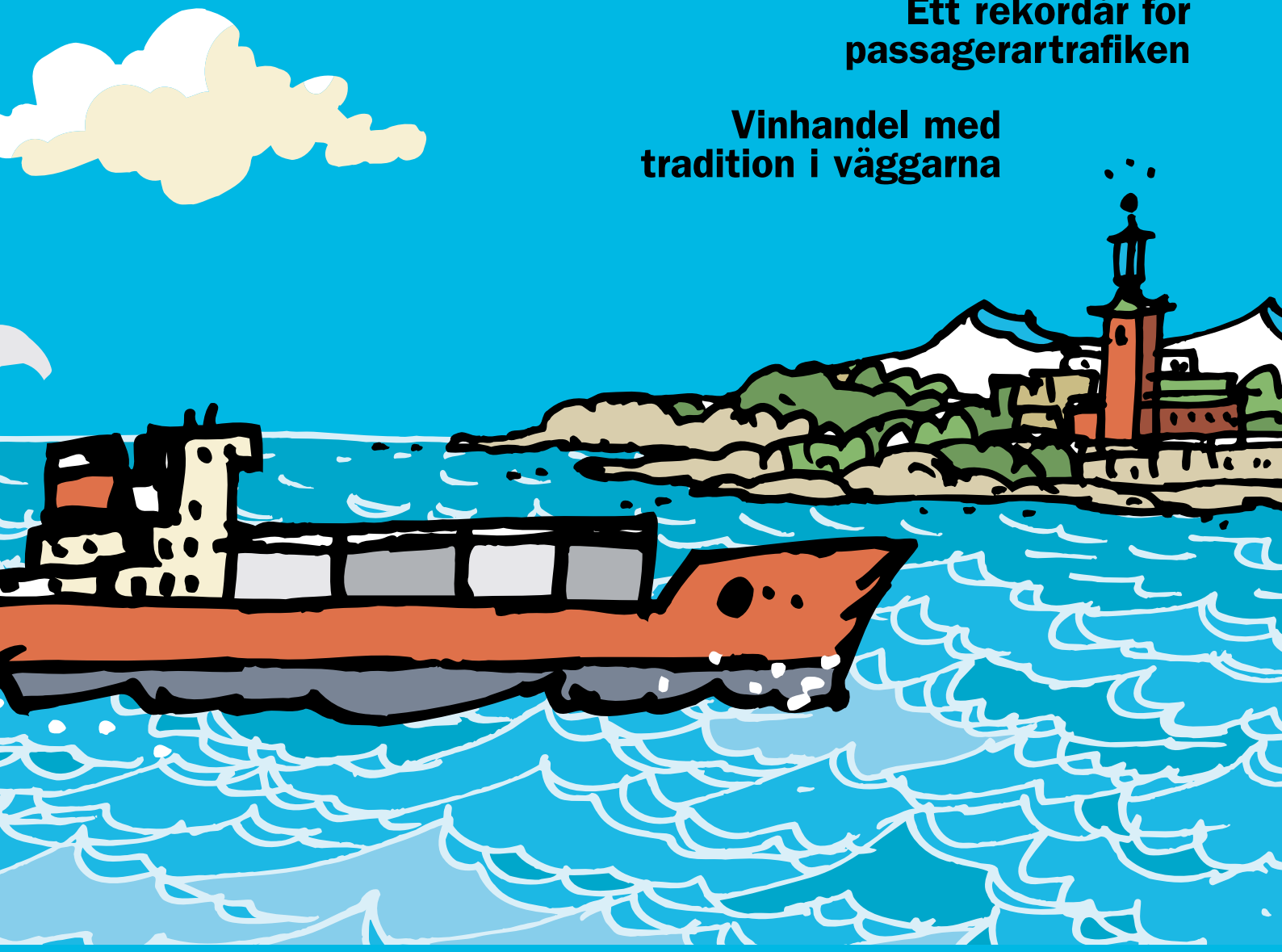
#4

DECEMBER 2009
ÅRGÅNG NR 12

Ulla Hamiltons Stockholmsvision

Ett rekordår för passagerartrafiken

Vinhandel med tradition i väggarna



TEMA VARANS VÄG ÖVER HAVET

TF VD HAR ORDET

Utmaningens år

NÄR VI TITTAR oss omkring skimrar granar på torgen, butikernas skyltfönster är fyllda med tomtar och i våra hem pågår en febril aktivitet inför den stundande julen. Året närmar sig sitt slut och det är snart dags att slå igen pärmarna för verksamhetsåret 2009. Ett spännande år har gått med många utmaningar i omvärlden och i branschen.

Passagerartrafiken har gått strålande! Vi slår återigen nytt kryssningsrekord – 293 fartyg med 447 000 passagerare har passerat våra hamnar. Även det totala passagerarrekordet ser ut att slås, i dagarna hoppas vi att den 12 miljonte passageraren passerar våra hamnar – en näring som genererar över 5 miljarder kronor till Stockholms näringsliv och ger 4 200 arbetstillfällen.

Dessa fantastiska siffror är resultatet av ett omfattande och hårt arbete – där våra kunder gjort ett fantastiskt jobb! Rekordet är kvittot på att arbetet gett resultat, så ett stort grattis till TallinkSilja, Viking Line, Birka Line, Destination Gotland med flera.

DRAMATISKT, MEN ÅT andra hållet, har det varit för godset i världen så väl som för oss. Efter ett snabbt ras av volymerna kan vi i slutet av året konstatera att botten är nådd och att vi sakta, sakta, men successivt är på väg åt rätt håll igen. I början av året välkomnade vi HPH som direkt gav oss en injektion med en direktlinje till Rotterdam. Det känns väldigt bra att veta att HPH, världens största terminaloperatör, ser en viktig framtid i Stockholm – både nu och i framtiden.

Christel Wiman har lämnat sin post som VD i Stockholms Hamnar för att gå vidare till nya utmaningar. En ersättare är ännu inte utsedd och det kommer att dröja en bit in på 2010 innan vi har någon ny på plats.

Miljödomstolens dom för gods- och containerterminalen på Norvikudden blev försenad. I skrivande stund är utslaget fortfarande ovisst, men vi är optimistiska. Många medarbetare har lagt ned oerhört med tid och engagemang –nu känns det som vi står och har bröstet mot målsnöret...

LJUSPUNKTERNA ÄR MÅNGA när vi blickar tillbaka. Norra Djurgårdsstaden, där Värtapiren är ett projekt i projektet, var en av sexton världsprojekt som fick utmärkelsen av Climate Positive Development Program. Volvo Ocean Race genomfördes med bravur och fick högsta betyg av Volvo Ocean Races VD. Upprustningen av Stora Tullhuset pågår för fullt och en av våra nya hyresgäster, Fotografiska, öppnar under 2010 Sveriges största fotomuseum.

Håll med om att Hamnen omfattar varierande och spännande utmaningar?! Det är en förmån att få vara med på resan och alla vi på Stockholms Hamnar ser med stor spänning framemot vad kommande år har att erbjuda.

Jag vill tacka er alla för ett gott samarbete under året som gått. Avslutningsvis vill jag även önska er alla en riktigt skön julledighet. God jul och gott nytt år!

HENRIK WIDERSTÅHL, TF VD

INNEHÅLL

VIA STOCKHOLMS HAMNAR

3 Nyheter.

4 TEMA Varans väg över havet.

9 Ännu ett spännande år väntar.

10 Passagerarna som slår rekord.

12 Ulla Hamilton leder uppgradering av Stockholm.

14 Tradition i väggarna hjälper PrimeWine.

15 På gång i Stockholms Hamnar.

Redaktion: Jenny Sundström, tel 08-670 26 00.
Grafisk form: Hurra!/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.
Omslag: Illustration Anders Nyberg
Ansvarig utgivare: Henrik Widerståhl.
Allmän info: Vill du ändra adress eller ha fler exemplar? Kontakta Lena Fogelberg 08-670 26 00.
eller e-post: red@stockholmshamnar.se

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

Försäljare av Ferrari flyttar till Frihamnen

I mitten av november blev det klart att Stockholms Hamnar får en ny hyresgäst i anrika Magasin 1 i Frihamnen. Autoropa är ett företag som importerar och säljer Ferrari och Maserati. Nu ska lokalerna anpassas till hyresgästen och preliminär inflytt är beräknad till hösten 2010.

TEXT JENNY SUNDSTRÖM | **FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR

MAGASIN 1 ÄR ETT av Stockholms Hamnars flaggskepp. Det är en fantastisk byggnad som byggdes 1918-1919 i tjugotalsklassicism, ritad av arkitekten Åke Tengelin. Ursprungligen var syftet med lokalen att lagra tullfritt gods som anlände till Frihamnen via sjövägen.

– Vi sökte efter lokaler och ett läge som kunde göra det möjligt för oss att ge våra kunder en enkel och positiv upplevelse i samband med servicebesök. Läget i hamnen är suveränt för oss. Det är nära till innerstaden, lättillgängligt och området är intressant och levande, säger Filip Larsson, VD på Autoropa AB.

I lokalerna på drygt 800 kvadratmeter ska det finnas en visningslokal, serviceverkstad och kontor för Ferrari och Maserati.

– Vi hälsar Autoropa välkomna till Frihamnen och är glada över att de ser vilka fördelar det finns med att lägga verksamheten i hamnområdet, säger Peder Weitoft, fastighetschef i Stockholms Hamnar. Autoropa har ett varumärke som hjälper till att lyfta området och företaget blir ytterligare ett intressant komplement i vår mix av hyresgäster.

Lediga lokaler

Är du intresserad av lediga lokaler i Frihamnen och Tullhuset? Besök www.stockholmshamnar.se för mer information om våra lokaler och lediga ytor. ❑

NOTERAT AV VIA...

Stora Tullhuset klassas som en kultur- och byggnadshistoriskt intressant byggnad

Stora Tullhuset har utsetts av samfundet S:t Erik som en kultur- och byggnadshistoriskt intressant byggnad i Stockholm. Därför kommer huset att märkas med en informationsskylt. Samfundet S:t Erik har sedan 1993 arbetat med information om arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla byggnader i Stockholm genom sätta upp de så kallade kulturhusskyltarna på fastigheter. Läs mer på Stockholms Hamnars webbplats www.stockholmshamnar.se. och gå in på länken Om oss och sedan Stora projekt – utveckling

Inget miljöbeslut för ny hamn

Stockholms Hamnar skulle ta emot Miljödomstolens beslut för den planerade gods- och containerhamnen vid Norvikudden i slutet av oktobber. Nacka tingsrätt, som bereder ärendet, meddelade att domen istället kommer att meddelas den 10 december. Förhandlingar om godshamnen hölls den 9-11 september. Mer information om den nya hamnen och aktuell information hittar du på www.stockholmshamnar.se/stockholm-nynashamn.

Vem vann miljöbojen 2009?

En del av Stockholms Hamnars miljöarbete är att årligen dela ut utmärkelsen Miljöbojen. Det är ett pris som ges till en person eller organisation som genom sitt arbete bidragit till en betydande miljöförbättring inom sjöfarten och/eller ökat uppmärksamheten kring sjöfartens miljöarbete på Östersjön. Nyligen delades årets pris ut – är du nyfiken på vem som vann? Vinnaren presenteras nu på www.stockholmshamnar.se. Här hittar du även mer information om Miljöbojen och tidigare vinnare.

Konstnärliga ljuskronor invigda i Frihamnens kryssningsterminal

I mitten av november invigdes ljuskronorna i Stockholm Cruise Center. Hans Jörgen Johansens konstnärliga gestaltning var uppskattat. Konstverket Lysrör – Ljuskrona består av sammanlagt fem stora ljuskronor. I sitt arbete har Hans tagit intryck av hur det gamla hamnmagasinet med mycket små ingrepp omvandlats till en modern terminal för kryssningsresenärer. På www.stockholmshamnar.se hittar du en artikel om invigningen och bilder på ljuskronorna.

En bönas väg

Det böljande och gröna Minas Gerais är inte bara vackert utan har också perfekta förutsättningar för kaffeodling.

På 1 000 meters höjd i det gröna och kulliga Minas Gerais i östra Brasilien odlas arabicabönor av bästa kvalitet. Perfekta förutsättningar för att odla kaffe, men långt ifrån den svenska marknaden. Vi följde bönan på dess väg från Santos till Solna.

TEXT TOBIAS ÖSTBERG | **ILLUSTRATION** ANDERS NYBERG

DE SOM BOR I SOLNA har förmodligen känt doften av Minas Gerais. I Solna ligger nämligen Arvid Nordquist som rostar kaffe från hela världen och självklart också från Minas Gerais, ett av Brasiliens bästa och största kaffedistrikt. När bönorna rostas doftar Solna kaffe och när jag ringer Philippe Barreca, inköpsansvarig på Arvid Nordquist, är han mitt uppe i en provsmakning av kaffe från företaget Comexim från Minas Gerais och han är nöjd.

– Det jag söker när jag provsmakar kaffet är sötma, kropp och en ren smak.

Att köpa en dubbel espresso går på ett kick, att köpa kaffe från Brasilien tar tid. Kaffet han just provsmakat beställde han redan i början av året. Då kontaktade han Comexim och berättade vilken typ av kaffe han var ute efter.

– Sedan skickade de som vanligt över ett smakprov på 300 gram som vi godkände.

När kaffet fått grönt ljus så tar det en och en halv månad innan Arvid Nordquist kan hämta det med lastbil i Frihamnen i Stockholm. De två containrarna, som innehåller drygt 20 ton kaffe var, körs då till deras anläggning för rensning, rostning och eventuell malning. När kaffet sedan kommit så långt som till Philippe Barrecas kaffekopp för provsmakning är det snart också ute i butiken till försäljning.

Vi återvänder dock till de gröna kullarna och den bördiga jorden i Minas Gerais där bönans resa till kaffebryggaren någonstans i Sverige började.

– Det är den höga höjden, den bördiga jorden, den rika nederbörden och den generösa solen som gör Minas Gerais så lämpligt för odling av arabicabönan, säger John Wolthers på Comexim i Santos, Brasilien.

I år har det dock regnat för mycket vilket gjort det svårare än vanligt för dem att få tag på bra kaffe. Comexim är ett medelstort och exportinriktat kaffeföretag som ifjol skeppade iväg 440 000 60-kilossäckar kaffebönor över världen. USA är deras största marknad men de exporterar också mycket till Europa och i Sverige säljer de till Arvid Nordquist, Gevalia och Löfbergs Lila. Från deras lager i staden Ouro Fino, som har en kapacitet att lagra 150 000 säckar kaffe, till hamnen i Santos är det 27 mil.

DET ÄR DÄR DE packar kaffet i den stora plastpåse som finns i containern och som inte öppnas förrän kaffet är framme på Arvid Nordquist i Solna en dryg månad senare.

– Vi hämtar tomma containrar i hamnen i Santos. Sedan varierar det vem som bokar båttransporten, säger John Wolthers

till bryggaren

I Rotterdam lastas kaffet på mindre båtar.

I det här fallet är det Arvid Nordquist som bokat plats på båten och då har Comexim ansvaret fram till att kaffet lastas på båten. Sedan är det kundens ansvar. Att odla kaffe tycks vara en vetenskap, men hur känsligt är det då att transportera bönorna?

– Inte särskilt om de fraktas i containrar. Självklart måste containrarna vara hela, rena och fria från lukt. Därför har vi en person som kontrollerar dem mycket noga innan vi fyller dem med kaffe, säger John Wolthers.

EN CONTAINER KAFFE blir många koppar kaffe, men på den oceangående båten som är över 200 meter lång är den bara en av kanske 3500 andra containrar. Tycker du 3500 låter mycket så finns det båtar som kan ta betydligt fler.

– De största båtarna kan inte användas eftersom hamnarna på den sydamerikanska östkusten är för grunda. Lastar man fler containrar och ton så ligger båten djupare och kan inte angöra hamnen, säger Mats Boberg, vars företag Joship är agenter för CSAV som är det rederi som kör kaffet från Santos till Rotterdam.

”Det är den höga höjden, den bördiga jorden och den generösa solen som gör Minas Gerais så lämpligt för odling av arabicabönan.”

DET ÄR DOCK ingen risk att besättningen tynger ned båten så att den går på grund. Mats Boberg gissar att det max är 18 personer i besättningen på resan från Santos via Rio de Janeiro och Salvador till Rotterdam. Den här linjen har en avgång i veckan från Santos och resan tar 17 dagar.

Även om det är samma sträckning varje gång så krävs det mycket planering.

– Vi bokar lasten flera veckor i förväg. När båten lämnar Brasilien bokar vi feederbåtar som ska ta godset den sista biten. I det här fallet från Rotterdam till Stockholm.

Trots goda förberedelser finns det sånt de inte rår över som väder, strejker och köer i de hamnarna de lägger till i på vägen.

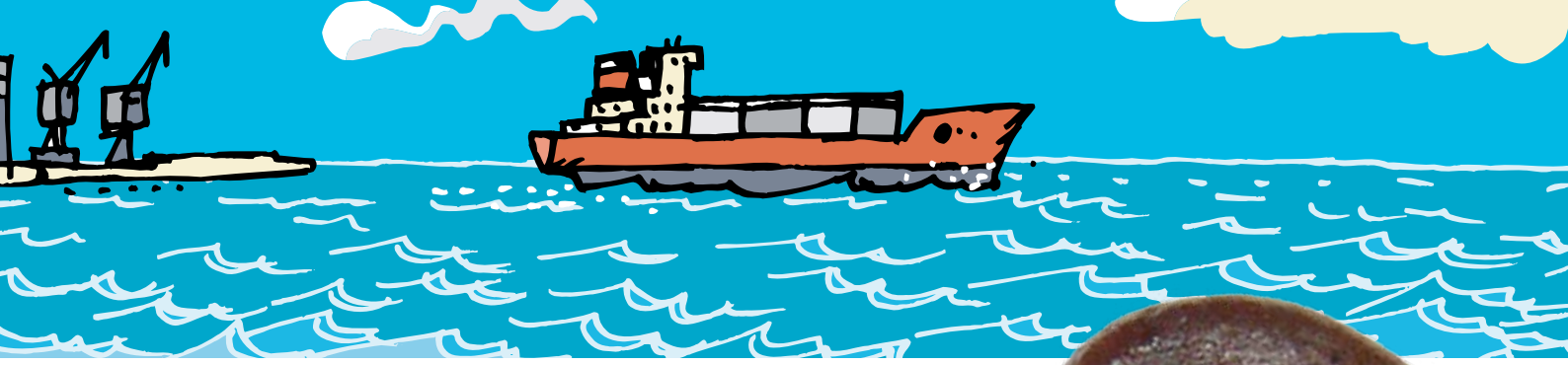
– Det finns alltid risk för att hamnarna är överbelastade och att våra båtar får vänta. Därför måste vi ha marginaler, en buffert för sånt vi inte kan förutse.

DETSAMMA GÄLLER SOM sagt vädret. Fartygets, lastens och besättningens säkerhet är överordnat allt annat.

– Men med en rutinerad besättning som kör förståndigt med moderna fartyg så kommer man ändå fram i oväder och det brukar inte innebära så stora förseningar, säger Mats Boberg.

När fartyget anländer till Rotterdam har kaffet kommit en bra bit på väg, men det dröjer fortfarande innan det når ditt café eller din kaffebryggare i Sverige.

En ”burk” kaffe töms i Solna.



Kaffe på burk

Efter en lång resa öppnas containern på Arvid Nordquist i Solna och 20 ton kaffebönor rinner ner i en silo. När de rostas sprider sig kaffedoften över Solna, en doft som snart sprids över hela landet när kaffebryggare och espressomaskiner laddas med kaffe från Minas Gerais.

DET ÄR EN SMÅRUGGIG måndagseftermiddag i oktober och i Container Terminal Frihamnen (CTF) kör en blå Volvolastbil utan last in genom grindarna.

– Det tar i snitt sex minuter från att lastbilen åker in till att den lastat på eller av och åker ut igen, säger Martin Allison, vd för Hutchison Ports Sweden.

Genom fönstret i företagets konferensrum har han perfekt överblick över allt som sker i terminalen som Hutchison sedan i mars sköter driften av. Martin Allison som tidigare jobbade i England har redan förstått att svenskarna är ett kaffedrickande folk.

– Ni äter mycket bananer också, säger han och skrattar.

På uppställningsplasten har en av hamnens kranbilar redan lyft upp den container som lastbilen ska ha och det tar bara någon minut så är lastbilen på väg ut genom grindarna igen.

– Bra service, säger Martin Allison nöjd och lovprisar personalen för deras engagemang och flexibilitet.

I köket en trappa ner sitter stuveriarbetaren Kjell Eriksson och äter lunch. På förmiddagen har han suttit i containerkranen och lossat lasten från Team Lines båt Aldebaran J som kom i morse, men som redan seglat vidare. På båten fanns en ”burk” kaffe som man säger i branschen. En burk är en container och ”kaffeburken” står nu på uppställningsplatsen och väntar på att en lastbil ska komma och köra den vidare.

KJELL ERIKSSON HAR jobbat i hamnen sedan 70-talet och minns när kaffet kom i lösa säckar.

– Då kunde det ta en vecka att lossa lasten. När man sedan började förslinga kaffesäckarna, vilket gjorde att man kunde lyfta fler säckar åt gången tog det kanske tre fyra dagar, säger han.

Med dagens containrar går det mycket fortare och de väldiga containerkranarna är imponerande och klarar av 30 rörelser i timmen. Det innebär att det bara tar minuter att få i land ”kaffeburken”.

Tack vare att kaffebönorna förvaras i stora påsar i containrarna så klarar bönorna resan utmärkt.

Det är långt från Brasilien till din kaffekopp, men kaffet från Minas Gerais är värt att vänta på.

Det fanns också en tid då fartyg seglade med kaffet direkt från Brasilien till Stockholm, den tiden är förbi. Nu kör de oceangående båtarna till de stora hamnarna i Europa och låter sedan mindre feederbåtar föra frakten den sista biten. Team Lines som chartrar Aldebaran J och som hämtar kaffet i Rotterdam är ett sådant rederi.

– Det är ett mycket smidigare och flexiblare sätt att arbeta, säger Johan Wallén, storkundssäljare på Team Lines och frågar om jag vill ha kaffe.

Aldebaran J kan bara ta en bråkdel av antalet containrar som det oceangående fartyg som transporterade kaffet från Santos till Rotterdam kan. Båten som kom i morse tog vägen över Hamburg och Köpenhamn. Den tar något längre tid än deras andra tur som på 43 timmar går från Hamburg till Stockholm.

– Tack vare att vi har flera båtar behöver en container inte stå längre än max en halv vecka innan vi kan ta den vidare till Sverige.

FÖR DEN SOM seglat på de sju haven kan Östersjön tyckas odramatiskt, men även här krävs planering. I Hamburg stannar Team Lines båtar till exempel till vid fyra hamnar vilket gör att de måste lasta containrarna i rätt ordning för att i och urlastning ska kunna ske smidigt. Dessutom kommer det mycket mer varor till Stockholm än vad som går härifrån. Det gör att Team Lines får ett väldigt överskott av tomma containrar i Stockholm och det är ett pussel att få iväg dem till hamnar som har det motsatta problemet. Särskilt på hösten är dessutom vädret en faktor att räkna med.

”När båten lämnar Brasilien bokar vi feederbåtar som ska ta godset den sista biten.”

Philippe Barreca, inköpsansvarig på Arvid Nordquist.

– Båten som kom i torsdags var 13 timmar sen på grund av att det blåste storm. Då gäller det att prioritera för risken är annars att gods som ska till Hamburg missar det oceangående fartyg som de bokat.

DET ÄR RÄTT GLEST med containrar på den stora uppställningsplatsen när Martin Allison kör runt på området i sin bil. Det är hans jobb att ändra på det. Vi passerar en stor hangar som för länge sedan var en uppställningsplats för sjöflyg. Nu fungerar den som en uppvärmd uppställningsplats för containrar vars innehåll inte tål kyla.

– Kaffe och produkter som vin och vatten tål inte minusgrader så här får containrar med känsligt innehåll stå när det är kallt, säger han samtidigt som ytterligare en lastbil kör iväg bort mot Valhallavägen och vidare.

Det är också hit Arvid Nordquist kommer med lastbil för att

FOTO: FOLIO

Mjölk, socker? Resan är över. Dags att fika.

hämta upp sitt kaffe och köra det vidare till sin anläggning i Solna.

Philipe Barecca, inköpsansvarig på Arvid Nordquist säger att kaffebönorna under transporten är rätt okänsliga, men att kylan är ett problem eftersom det är väldigt hög luftfuktighet när de packas i Brasilien vilket gör att det finns fukt i lasten som fryser när det blir minusgrader.

INNAN DE KÖR iväg kaffet kollar de också att containern har rätt sigill.

– Det gör vi eftersom stölder förekommer. Sedan kör vi till vår anläggning i Solna. Där gör vi ett hål i den stora ”plastpåsen” som kaffet ligger i och häller sedan ner de dryga 20 tonen kaffebönor i vår silo, säger Philipe Barecca.

Det tar 20 minuter och går oändligt mycket fortare än när kaffet kom i säckar. När det är gjort rensas kaffet och förvaras sedan i en av företagets 28 silos.

– När vi rostar kaffet vill vi ha en specifik blandning och tar då lagom mycket kaffe från de silos som innehåller de sorters kaffe vi behöver.

När kaffet väl är rostat förvandlas det från en ganska okänslig råvara till en färskvara som precis som vin oxiderar i kontakt med syre. Det kaffe som ska säljas som bönor förpackas sedan, medan resten mals innan de förpackas. Snart finns kaffet i en butik nära dig. ❑

Att bygga en hamn är att bygga för framtiden

På 60-talet kom kaffet i jutesäckar, nu fraktas bönorna i containrar. Det säger något om hur världshandeln utvecklats, men också om behovet av en ny hamn i Stockholm. Det menar Dick Lagerberg, marknadsansvarig för Container och Frakt på Stockholms Hamnar.

I DET HÄR NUMRET har vi följt kaffets väg från Santos i Brasilien till Solna i Sverige. Vi valde kaffe, men kunde valt nästan vilken vara som helst. Vi svenskar är nyfikna på vår omvärld och globaliseringen har gjort att vi vant oss vid att kunna köpa varor från hela världen. Det kan vara kaffe från Sydamerika eller elektronik från Asien och handeln bara ökar.

Dick Lagerberg, marknadsansvarig för Container och Frakt vid Stockholms Hamnar, har följt den här utvecklingen på nära håll i 30 år och för honom är det självklart att Stockholm behöver en ny hamn i Nynäshamn på Norvikudden.

– ATT BYGGA EN HAMN är att bygga för framtiden. När vi bygger hamnen i Norvik ser vi inte behoven tio år framåt utan måste ha ett betydligt längre perspektiv, säger Dick Lagerberg.

Det handlar inte bara om att bygga för att klara en ökad handel och större fartyg. Det handlar också om att skapa en modern infrastruktur för smartare, billigare och miljövänligare transporter.

Dick Lagerberg

– En ny hamn gör det möjligt att även framöver komma nära marknaden i Mälardalen med fartyg. Med en ny hamn kommer leveranserna snabbare hit, vi slipper mellanled och mer gods kan transporteras via sjöfarten, säger Dick Lagerberg.

Mer gods på fartyg, betyder mindre långa transporter med bil och järnväg vilket är bra för miljön.

Frihamnen i Stockholm invigdes 1926, det var före massbilismen och en tid med en mycket mindre handel än vi har idag. Tack vare att man var framsynt då så har den fungerat i mer än 80 år. Men behovet av kapacitet för den växande Mälardalsregionen bara ökar och ökar.

– Dagens matarfartyg är lika stora som de oceangående fartyg som seglade med kaffet på världshaven på 70-talet och båtarna blir bara större. Än så länge kan vi ta emot matarfartygen, men inte så länge till, säger Dick Lagerberg.

Nu är det dags att bygga en hamn för vår och kommande generationer. ❑

Spännande år

2009 har varit ett år präglat av såväl finanskris som en mängd politiska händelser som har direkt och indirekt betydelse för Hamnen. I juni månad röstade exempelvis EU:s medborgare in en ny uppsättning EU-parlamentariker. I slutet av året tillsätts även en ny kommission.

NÄR DETTA SKRIVS har den svenska regeringen nyligen utsett nuvarande EU-minister Cecilia Malmström som ny svensk representant i kommissionen. Malmström har under året, i synnerhet under Sveriges ordförandeskap i EU, talat om vikten av att den nya Östersjöstrategin implementeras. Strategin som förstärker såväl miljöarbetet som Östersjöregionens konkurrenskraft, vilket ligger helt i linje med Hamnens utvecklingsarbete. Kommissionens arbete har dessutom stor betydelse för hur EU:s tranportpolitik utformas och det finns således starka skäl för oss att noggrant bevaka detta arbete.

”Konkurrensneutralitet är ett ord som idag används flitigt av politiker.”

NÄR DET GÄLLER den transportpolitiska agendan har mycket kommit att handla om miljö. Vid sidan av klimatdiskussionen har röster höjts mot exempelvis sjöfartens utsläpp av svavel och kväve. Att dessa frågor lyfts upp till ytan är naturligtvis både bra och nödvändigt. En grundläggande förutsättning för att uppnå goda resultat är att genom dialog försöka skapa samförstånd och uppnå en målinriktning som delas av branschens olika aktörer.

ETT EXEMPEL PÅ när behovet av dialog åsidosattes var IMO:s beslut om att Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen ska utgöra ett så kallat svavelkontrollområde (SECA). I detta område skärps gränsvärdena för svavel i marint bränsle till 0,1 viktprocent från och med år 2015. Samtidigt kommer gränsvärdena i övriga områden, inom såväl EU som i resten av världen, att ligga betydligt högre. Konsekvenserna för Sveriges godstransportflöden och industrins merkostnader analyserades av Sjöfartsverket 13 månader EFTER att beslutet fattats.

För oss som dagligen arbetar målmedvetet med att minska utsläppen från hamnen är det en självklarhet att kraven på renare sjöfart skärps. Det som däremot blir problematiskt är när olika miljökrav ska gälla för olika delar av världen, i synnerhet då handeln tenderar att blir alltmer global. Svensk basindustri konkurrerar inte främst med andra aktörer i närområdet, utan på en världsmarknad med aktörer från alla kontinenter.

Konkurrensneutralitet är ett ord som idag används flitigt av politiker på alla nivåer. Ett beslut som fattas innan en konsekvensutredning är genomförd och som uteslutande drabbar en viss region rimmar illa med konkurrensneutralitet. Att beslutet dessutom innebär att gods överförs från miljöeffektiva sjötransporter till mindre effektiva vägtransporter i ett redan överbelastat vägnät gör att beslutet minst sagt känns olyckligt.

För övrigt har året präglats av den djupa lågkonjunktur, i kombination med en global finanskris, som lett till minskade godsvolymer och en oroväckande arbetslöshet som växt. Glädjande nog kunde dock Stockholms Handelskammare i sin senaste Stockholmsbarometer konstatera att konjunkturen i Stockholm är på väg att vända, ironiskt nog just när vintermörkret börjar bli alltmer påtagligt.

NÄSTA ÅR STÅR Stockholms Hamnar som värd för den internationella konferensen GreenPort 2010 samtidigt som Stockholm blir europeisk miljöhuvudstad. Här får vi chansen att för omvärlden visa hur ambitiöst miljöarbete på ett utmärkt sätt kan kombineras med grunduppdraget att säkra regionens varuförsörjning. Lägg därtill valet till riksdag, landsting och kommun och vi kan konstatera att 2010 kommer att bli ett minst lika spännande år som 2009.

Erik Andersson jobbar med omvärldsbevakning och Public Affairs på Stockholms Hamnar. Han kommer regelbundet att skildra viktiga händelser i omvärlden som har betydelse för hamn- och sjöfartsvärlden.

FOTO: JONNA THOMASSON

Passagerarna som slår rekord

Passagerartrafiken till och från Stockholm slår många rekord under 2009. Strax före jul förväntas passagerare nummer 12 miljoner kliva i land i Stockholm.

TEXT TOMAS ERIKSSON | **FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR

ÖVER 30 000 PASSAGERARE åker båt till eller från Stockholm varje dag. Färjetrafiken har växt i alla riktningar – 2009 kommer att vara ett rekordår via Stockholms Hamnar.

David Schubert, marknadsansvarig för passagerartrafiken vid Stockholms Hamnar, ser många orsaker att allt fler väljer att resa på Östersjön.

– En viktig anledning är Stockholms stora attraktionskraft. Staden har mycket att erbjuda, bra shopping, bra sevärdheter och är en vacker stad att strosa runt i. En annan starkt bidragande orsak är att rederierna investerat i nya fartyg och satsat på bra artister som drar många passagerare, säger han.

TallinkSilja satte under 2009 in nybyggda Baltic Queen på rutten Stockholm-Tallinn. Det anses vara ett mycket viktigt skäl till den allra mest iögonfallande ökningen – den med ca 44 procent på rutten Stockholm-Riga!

– Investeringen i Baltic Queen gjorde att TallinkSilja kunde sätta in Romantika på rutten Stockholm-Riga, vilket var en kraftig uppgradering, säger David Schubert.

Även kortkryssningarna till Åland har gått bra.

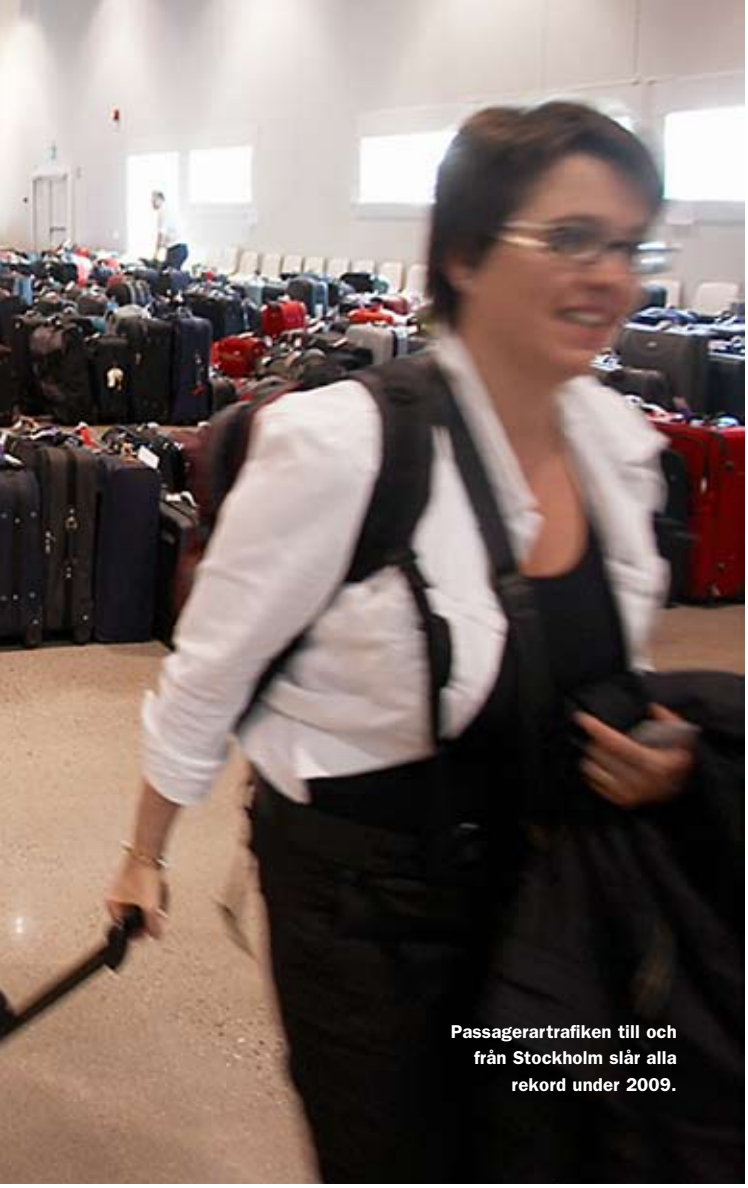
– Viking Line har uppgraderat Cinderella, vilket varit framgångsrikt. Fartyget har också fått bra reklam genom tv-programmet Färjan. Men även Birka och Ånedin har haft en bra utveckling, berättar David Schubert.

Rederierna investeringar i fartyg och artister är ett skäl till att allt fler åker färja, säger David Schubert vid Stockholms Hamnar.

INFÖR SOMMARSÄSONGEN spådde flera av aktörerna på Östersjön att den ekonomiska krisen skulle vara bra för närturismen och därmed för dem.

– Enligt rederierna har det blivit så. Även trafiken till Gotland visar att folk valde att åka dit istället för att åka utomlands, säger David Schubert.

DET BLEV EN rekordsommar även för de internationella kryssningarna till Stockholm, som i alla avseenden förbättrade fjolårets rekordsiffror:



Passagerartrafiken till och från Stockholm slår alla rekord under 2009.

- 447 000 kryssningspassagerare kom till Stockholm mot 363 000 förra året.
- 293 kryssningsanlöp gjordes mot förra årets 262.
- 85 000 turnaround-passagerare gick på och av fartyget mot 40 000 förra året, en ökning delvis driven av Royal Caribbeans satsning på kortkryssningar med Stockholm som hemmahamn.

– KRYSSNINGSFARTYGEN KOMMER oftare och har större kapacitet. Inför den här säsongen befarade vi att man inte skulle kunna fylla fartygen i Östersjön på grund av den ekonomiska krisen, men det blev fulla fartyg, säger David Schubert.

Allt fler sydeuropéer, i första hand spanjorer och italienare, väljer numera att kryssa i Östersjön. Det innebär att fartygen fått en delvis ny publik, vilket ändrat lite på förutsättningarna.

– Sydeuropéerna är lite yngre än gästerna från exempelvis USA, Storbritannien och Tyskland. De vill oftare utforska staden på egen hand och är inte lika intresserade av organiserade turer. Det gör det viktigare att ha bra information och kommunikationer vid ankomsten, säger David Schubert.

Nästa år kommer en helt ny kryssningsaktör in med en helt ny publik. Det är rederiet Disney Cruisers som för första gången lägger kryssningar till Östersjön.

– De satsar på barnfamiljer och hälften av passagerarna är barn. Det innebär att vi kommer att göra en del satsningar riktat mot barn, framförallt när de går i land, säger David Schubert. ❑

Skapar tusentals jobb

Turismen från Östersjötrafiken ger Stockholm mer än 5 miljarder kronor i intäkter, motsvarande en fjärdedel av stadens turistintäkter. Det betyder minst 4 200 årsjobb till regionen.

PETER LINDQVIST, vd vid Stockholm Visitors Board, ser ett fantastiskt pr-värde för Stockholm varje gång ett kryssningsfartyg går genom skärgården för att lägga till i city.

– Det finns inte många städer i världen som kan bjuda på något liknande. Det visade sig i den undersökning som vi och Stockholms Hamnar gjorde förra året att 90 procent av kryssningspassagerarna kan tänka sig att åka tillbaka och att lika många kommer att rekommendera Stockholm till sina vänner, säger han.

De närmare 450 000 kryssningspassagerarna, som hinner spendera närmare en halv miljard kronor under de timmar de är i Stockholm, är viktiga för Stockholms näringsliv. De är också viktiga för kulturlivet, eftersom de är flitiga besökare på exempelvis Vasamuseet, Slottet och Skansen.

MEN ÄN VIKTIGARE för stadens näringsliv är de besökare från främst Finland, Ryssland, Estland och Lettland som varje år kommer på Stockholm med färja. Här spenderar de över fem miljarder på restauranger, shopping och hotell.

Stockholm Visitor Board, Visit Sweden, Stockholms Hamnar och de två stora färjerederierna satsar varje år på stora informationskampanjer i Finland. Peter Lindqvist tror att fler kampanjer skulle locka ännu fler besökare.

– Jag tror att Stockholm har en stor dragningskraft på människor i Baltikum och Ryssland. Men det gäller att informera, för det finns alltid alternativa ställen att åka till. Därför måste vi hitta vägar att nå agenter, resebyråer och rätt tidningar, säger han.

Peter Lindqvist vid Stockholm Visitors Board tror att han kan locka ännu fler fartygspassagerare till Stockholm med mer information.

Namn: Ulla Hamilton
Position: Miljö- och trafikborgarråd i Stockholm.
Ålder: 51 år
Fritidsintressen: Fotografering, golf (17,9 i hcp), trädgårdsarbete.
Det trodde du inte: Skriver sångtexter, sjunger dem istället för att hålla tal.
Bästa minne till sjöss: Ett av de häftigaste minnena är när jag och en kompis drabbades av stiltje när vi skulle segla mellan Öland och Oskarhamn. Vi fick sitta en hel natt till havs, det var en väldigt speciell upplevelse.

FAKTA /Ulla Hamilton

Uppgraderar Stockholm

Miljö- och trafikborgarrådet och Stockholms Hamnars styrelseordförande Ulla Hamilton har det politiska ansvaret för att anpassa Stockholms infrastruktur för dagens och morgondagens behov. En del i det arbetet är att bygga världens mest miljövänliga hamn i Nynäshamn.

TEXT TOMAS ERIKSSON | **FOTO** PETER KNUTSON

2002 TOG ULLA HAMILTON plats som vice ordförande i Stockholm Hamnars styrelse. Efter valsegern 2006 blev hon borgarråd och tog då steget upp till ordförandeposten. Att leda en hamnstyrelse kan ses som en lång resa för en kvinna uppväxt mitt på västgötaslätten i Falköping och Skövde.

– När jag började i styrelsen kunde jag ingenting om hamnar. Det man som utomstående inte förstår, och jag hade ändå jobbat länge med näringslivsfrågor, är vilken enorm betydelse sjöfarten har för vår varuförsörjning. Inte minst i ett miljöperspektiv är det viktigt att sjöfarten och infrastrukturen runt den fungerar.

– En annan sak som jag snabbt blev medveten om är hur bra Stockholms Hamnar är på miljöarbete. Jag har sett hur man kan göra skillnad i stora internationella organisationer genom att föregå med gott exempel. Det kan man se på arbetet med elanslutning av fartyg i hamn. Där var vi närmast ensamma en gång i tiden, men nu är det en fråga med hög internationell prioritet.

”En sak som jag snabbt blev medveten om är hur bra Stockholms Hamnar är på miljöarbete.”

En fungerande sjöfart för Stockholmsregionen kräver en ny containerhamn i Nynäshamn, enligt Ulla Hamilton. När intervjun görs är det en månad kvar till att miljödomen faller för hamnen i Norvikudden. Men liksom de flesta bedömare, räknar hon med att domen, oavsett utgång, kommer att överklagas. Hon är mer oroad över tidsåtgången än domens innehåll.

– Det är bekymmersamt att det tar så lång tid. Den gör att vi tvingas vänta på en miljövänlig lösning. Nu kommer den miljöbelastning det innebär att ha containertrafiken i Frihamnen att ligga kvar i flera år, samtidigt som vi tvingas vänta med att bygga världens mest miljövänliga hamn.

DET VANLIGASTE ARGUMENTET som motståndarna till hamnen lyft fram i miljödomstolen, att hamnen egentligen inte behövs, imponerar inte på Ulla Hamilton.

– Motståndet kommer i första hand från ett par andra, konkurrerande hamnar. Inför miljöansökan undersökte vi om det finns hamnar som kan ta emot den ökande godsmängden på Östersjön, och det finns inte en chans. Fartyg av den storleken som ska komma till Nynäshamn kan inte gå in till Södertälje, det klarar inte den farleden, säger hon.

Hon hävdar att det är många som kommer att ha glädje av en ny containerhamn i Nynäshamn.

– Den kommer att leda till snabbare båt- och biltrafik, eftersom fartygen snabbare tar sig in till Nynäshamn, samtidigt som trafiken i stadsdelarna runt Frihamnen minskar. Näringslivet kommer att få en större kapacitet, inte minst för att järnvägsystemet kopplas till hamnen. Kommunerna på Södertörn är också glada, de räknar med att nya logistikcenter och annan kringverksamhet ska skapa tillväxt hos dem, säger Ulla Hamilton.

MÅNGA KOMMER OCKSÅ att ha glädje av den nya hamnen i Värtan som förväntas stå klar 2014, enligt Ulla Hamilton.

– Förutom att det innebär en effektivare hamn så innebär den nya hamnen i Värtan att vi skapar utrymme för kommersiella fastigheter och bostäder i området. Hela Norra Djurgårdsstaden kommer att befästa Stockholms som en ledande miljöstad och intresset för ett bostadsområde som har hög miljöprofil, ligger vid havet och är granne med Nationalstadsparken är mycket stort.

Hamnfrågorna är bara en del av de infrastrukturprojekt som Ulla Hamilton har att arbeta med som trafik- och miljöborgarråd – det handlar bland annat även om Norra Länken, Riksväg 73, Citybanan, utbyggnad av spårvägar och Förbifart Stockholm.

– Vägprojekten ska leda till att vi får bättre ordning på infrastrukturen som i dag är underdimensionerad. Förbifarten gör att de som ska åka förbi stan inte behöver åka på Essingeleden. Då får vi får ner den allt för höga partikelhalten i stadsluften.

– Citybanan kommer att innebära att fler åker kollektivt. Dessutom kommer det att gynna tågtrafiken ute i landet eftersom pendeltågen försvinner från den ”getingmidja” som bromsar tågtrafiken till och från Stockholm.

Ulla Hamilton uppskattar engagemanget som finns kring miljöfrågorna bland stockholmarna.

– Det finns en enorm möjlighet att binda ihop miljöutmaningar med teknikutveckling. Vi ser att det går att göra skillnad om man samarbetar med näringslivet, det känns mycket engagerande.

Ulla Hamilton växte upp i en familj som flyttade runt i Sverige i takt med att pappan läste in nya kunskaper på kvällsuniversitetet och fick bättre jobb. Hon blev fritidspolitiker 1982 och tog en jur kand i Uppsala 1984. Hon ansvarade för dåvarande statsministern Carl Bildts inrikespolitiska aktiviteter under åren 1991-94 och arbetade därefter vid Lexivision och SAF/Svenskt Näringsliv fram till dess att hon utsågs till borgarråd i Stockholm 2006.

Hela tiden har hennes arbete cirklat kring näringslivsfrågor.

– Ett bra företagsklimat som ger människor möjligheten att skaffa egen försörjning är grunden i ett samhälle. ❑

Tradition i väggarna hjälper PrimeWine

PrimeWine har på bara sju år lyckats bli Sveriges fjärde största vinimportör, och målet är att innan årets slut kliva upp på tredjeplatsen. Ett steg i strävan uppåt var att byta gamla lokaler mot ännu äldre, men med mer tradition i väggarna.

TEXT MARTIN LARSEN | **FOTO** PRIME WINE

PRIMEWINE STARTADE sin verksamhet 2002 och har sedan dess växt stadigt. De tidigare lokalerna på Östermalm blev för trånga och företaget, med 30 anställda, började se sig om efter nya lokaler. Valet föll på det vackra 20-talshuset bredvid Sjömanskyrkan i Frihamnen.

– Vi fick kontakt med Stockholms Hamnar som erbjöd oss några olika alternativ och vi fastnade för det här gamla huset, som Stockholms Hamnar dessutom anpassade efter våra behov. Vår bransch präglas av gamla anor och tradition, och många av våra utländska besökare respresenterar vinhus som funnits i flera hundra år. Det känns bra att kunna ta emot dem i den här miljön, säger Andréas Ståhl, vice vd för PrimeWine.

PRIMEWINE STÖRSTA kund är Systembolaget, där konsumenten kan hitta 80 av företagets artiklar på hyllorna. Ytterligare hundratalet artiklar finns i Systembolagets beställningssortiment. Till PrimeWines kunder hör även en rad välrenommerade restauranger. Bland andra finns stjärnkocken Melker Anderssons restauranger och krogar med på leveranslistan.

– Vi startade med ambitionen att erbjuda fina och dyra viner, och lyckades med det. I dag har vi ett mycket bredare sortiment och erbjuder röda, vita, och mousserande viner i fler prisklasser. Dessutom har vi champagne och portvin i sortimentet, förklarar Andréas Ståhl.

Det känns bra att kunna ta emot utländska besökare i den här miljön, säger Andréas Ståhl

VINERNA IMPORTERAS FRÅN stora delar av världen och tas in i Sverige sjövägen. Från hamnen fraktas vinerna till distributörens lager i Jordbro, och sedan vidare direkt till systembolagen och restaurangerna.

– Vinerna kommer från klassiska vinländer som Italien och Frankrike men även från nya vinländer såsom Kina och Argentina. Vi jobbar väldigt nära producenterna och våra medarbetare finns på plats för att säkerställa att vinerna passar den svenska marknaden, säger Andréas Ståhl.

Ett av vinerna som verkligen fallit de svenska vindrickarna i smaken är det chilenska bag in box-vinet Casas Patronales.

– Rosévinet är Sveriges mest sålda och det vita vinet är trea i försäljningsstatistiken. Nyligen lanserade vi även en röd box, och den hoppas vi nu mycket på, säger Andréas Ståhl. ❑

VIA nyheter

På gång i Stockholms Hamnar

Mattias Sandell blir projektledare för Kapellskärs Hamn
Mattias Sandell som den senaste tiden arbetat i Norviksprojektet kommer att gå över till ett annat av Stockholms Hamnars stora projekt: Kapellskärs Hamn. Där kommer han att gå parallellt med Olle Steen som under flera år har hållit i utvecklingen av anläggningen i Kapellskärs Hamn AB. Olle Steen fyllde 65 år i augusti men kommer att vara kvar i företaget ett tag framöver.

Madeleine Johansson tillsvidareanställd
Den 1 oktober började Madeleine Johansson som projektledareassistent för bygg- och fastighetsprojekt på teknik inom avdelningen Infrastruktur. Madeleine har varit projektanställd från Academic Work hos fastighetsenheten sedan februari i år då hon var nyutexaminerad byggnadsingenjör från Linköpings Tekniska Högskola.

Förstärkning i Stockholms Hamnars ledning för infrastruktur
I och med Stockholms Hamnars stora projekt börjar bli verklighet och Stockholms Hamnars verksamhet formas mot att bli en infrastrukturhållare utökas koncernledningen och avdelningen Infrastruktur organiseras enligt följande:

Infrastrukturutveckling
Kjell Karlsson, tidigare chef för avdelningen Infrastruktur, kommer att vara chef för Infrastrukturutveckling och kommer även i fortsättningen att hålla i kontakterna med Stockholms Stad,

Nynäshamns och Norrtälje kommuner och externa intressenter med syfte att lotsa fram projekt från idéstadiet till att bli verkliga avtal och byggprojekt. Kjell ingår fortfarande i Stockholms Hamnars koncernledning.

Chef för Infrastrukturavdelningen
Per Ling-Vannérus gick från slutet av september in som chef för avdelningen Infrastruktur. Per är också föredragande i styrgruppen för stora projekt och sitter i Stockholms Hamnars koncernledning.

Danielle slutar och Clara börjar på Intern Service
Danielle Kisch-Samuelsson slutade efter 15 månader i Stockholms Hamnar för att studera Medie- och kommunikationsvetarprogrammet – PR, opinionsbildning & omvärld, på Göteborgs Universitet. Clara Larsson, som även hon kommer från Uniflex, ersätter Danielle.

VIA gratulerar

40-åringen Badru Butamanya i Stockholms Stuveri och Bemanning, 24 december

MARKNADSTIDNING B

VIA FRÅGAR...

Hur många passagerare tror du årligen kommer och åker med fartyg till och från Stockholm?

– Herregud, det var ingen lätt fråga! Men det går ju flera stora båtar per dygn, så jag gissar på 1,2 miljoner. Det måste ju vara många som kommer från Finland, Estland och andra länder som det finns färjelinjer till. Och så kommer det nog allt fler amerikanska turister med stora kryssningsfartyg, det har blivit vanligt att de lägger till i Stockholm.
PER BJÖRKLUND, 50 ÅR,
EGENFÖRETAGARE, ROSERSBERG

– Jag vet inte, men det är nog mer än en miljon passagerare. Jag har själv kommit hit på en kryssning från Tallinn med en massa andra studenter från hela Europa. Vi har festat på båten och går nu runt och ser oss omkring i Stockholm.
JOSEFINE GLATTE, 24 ÅR,
STUDENT, GREIFSWALD (TYSKLAND)

– Det måste vara många det! Skulle gissa på uppåt en miljon. Passagerartrafiken är viktig för Stockholm, turism är ju en av de näringar vi ska leva av framöver när mycket av industrijobben flyttar utomlands.
LENNART ANDERSSON, 59 ÅR,
CIVILINGENJÖR, STOCKHOLM

– Kanske 1,4 miljoner? Nej, det måste nog vara ännu mer, det är ju många stora båtar som både kommer och går. Själva vill vi gärna åka till Helsingfors. Vi var där i somras och jobbade och tänker planera in en ny resa dit snart. Annars vore det skoj att åka Hurtigtrutten, men då blir det svårt att åka från Stockholm.
HENRY LUNDHOLM 53 ÅR OCH KARIN RIIKONEN 54 ÅR,
FOTOGRAFER, STOCKHOLM

RÄTT SVAR: CA 12 MILJONER PASSAGERARE.

Stockholms Hamnar, Box 27314, 102 54 Stockholm
red@stockholmshamnar.se www.stockholmshamnar.se