

iVÄNERHAMN

1/2017

PERSONALTIDNINGEN

Nya vindkraftverk på kajen i Kristinehamn

Pråmtrafik på Göta älv utopi eller verklighet?





2016 BLEV ETT BRA ÅR för Vänerhamn. Sjögodsvolymer ökade i våra hamnar samtidigt som Vänerterminalen förbättrade sina volymer. Även 2017 har börjat bra med ytterligare 7% sjögodsvolyummupp-gång efter 5 månader. Att påvisa bra volymutveckling till sjöss är extra viktigt nu, inte minst i argumentationen kring nya slussar! Trafikverket ska under augusti 2017 leverera ett förslag till *Nationell transportplan* för perioden 2018-2029. Det är av stor vikt att investering i nya slussar ingår i planen.

Även om slussfrågan är långt ifrån avgjord kan vi inte vänta på besked, utan måste oförtrutet arbeta vidare för att utveckla vår verksamhet. En del i detta arbete är att tillsammans med rederier och andra parter utveckla tjänster för inre vattenvägar. EU:s reglemente gäller sedan några år även i Sverige och innefattar bl.a Väner och Göta älv. Reglementet syftar till att göra sjöfarten konkurrenskraftig mot, i första hand, lastbilstransporter.

För att påvisa sjöfartens möjligheter deltog vi i ett demonstrationsprojekt i Vänersborg i våras, vilket ni kan läsa om i tidningen. Projektet påvisade *möjligheten* att hantera containers på "enkla" fartyg, men också de *utmaningar* en sådan hantering i större skala innebär.

Utmaningar vi ställs inför i vardagen, som konsekvens av önskemål från våra kunder, leder till ständiga funderingar kring t.ex vilka kran-typer vi ska ha i våra hamnar och hur stort marktryck våra kajer tål.

Investeringsbesluten är en balansgång, som vi hittills klarat bra. Det är min fulla övertygelse att vi kommer att fatta kloka beslut även i framtiden.

Vill från ägare, styrelse och företagsledning rikta ett stort tack till alla anställda för ett mycket gott arbete!

Trevlig sommar!

Göran Lidström, VD



IVÄNERHAMN

Stuvargatan 1, 652 21 Karlstad
Telefon 054-14 48 60
Mail vanerhamn@vanerhamn.se
www.vanerhamn.se

Ansvarig utgivare Göran Lidström
Redaktör Mikael Hallgren

Form Preferens AB
Text Preferens AB
Bilder Preferens AB,
Tobias Häggfalk, Martin Ström
Tryck City Tryck

NYCKELTAL 2012 - 2016

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015	2016
Nettoomsättning	156,2	151,4	153,8	157,3	161,9
Resultat efter finansiella poster	9,2	10,7	12,5	13,0	13,7
Balansomslutning	132,1	137,4	153,2	162,5	161,8
Med.ant årsanställda	114	109	105	109	111
Soliditet	71%	73%	69%	69%	73%
Hanterat sjögoods (VHAB milj ton)	1,48	1,45	1,42	1,37	1,44
Hanterat gods totalt (VHAB milj ton)	2,66	2,56	2,54	2,56	2,62

Flexibilitet ger möjligheter

Det känns roligt att än en gång få skriva positivt om året som gått. Tabellen visar att Vänerhamn lagt ännu ett lyckosamt år till handlingarna. Snart halvvägs in i 2017 kan vi också konstatera att det ser fortsatt bra ut.

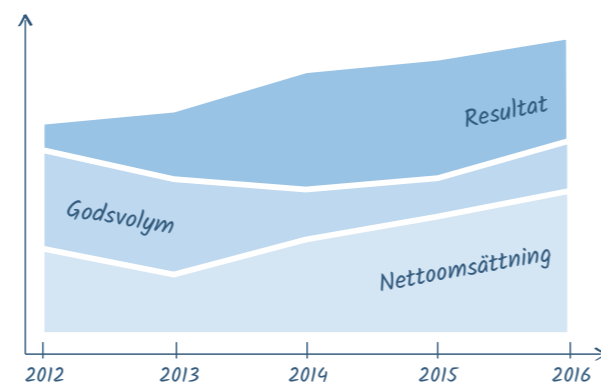
Resultaten kommer inte av sig själva. För ett tjänsteföretag handlar mycket om att kunna erbjuda flexibilitet. Om att kunna svara ja när frågan om hantering eller lagerytor kommer, som till *vindkraftverk i Kristinehamn* eller *Westwindprojektet* under sommaren 2016.

Det handlar också om att vara aktiv där affärerna finns. Att finnas tillgänglig som idégivare och samtalspartner till kunderna som äger och fraktar vårt gods och att stå beredd med rätt utrustning, rätt ytor och rätt kompetens.

Det handlar slutligen om att hjälpas åt. Att vara verksam på flera olika arbetsställen kan vara en utmaning. Varje hamn är en egen värld, med egen kompetens och delvis specifika godsslag. Mycket är dock lika och vi har många gemensamma nämnare.

Där har vi också mycket att vinna på flexibilitet, möjligheten att backa upp och hjälpa varandra över hamn-gränserna, oavsett om det gäller att jobba på annan ort eller täcka upp för någon som är sjuk eller ledig. Att jobba där det behövs leder till bättre resursutnyttjande och skapar möjligheter för andra enheter. Tack alla ni som bidragit!

Mari Christensson, Ekonomichef



BYGGKLOSSAR I BETONG till världens största kartongfabrik

Det lastas tungt i Karlstads hamn. Under våren och sommaren har tågset fyllda med gigantiska betongblock, med fjortondagarsintervall ankommit och lossats på hamnplanen. Lasten har färdats långt. Blocken tillverkas i finska Iisalmi, lastas och körs på tåg hela vägen runt Finska viken för att så småningom lossas i Karlstad. Slutdestinationen är Gruvöns Bruk i Grums.

BYGGBLOCK I BETONG är ingen ny företeelse i Karlstads hamn. För nästan exakt två år sedan togs liknande element emot, då per båt och ämnade för bostadsbyggnation.

De block som nu anländer kommer att utgöra grunden för den megasatsning som BillerudKorsnäs gör på Gruvöns bruk i Grums. Företaget investerar 5,6 miljarder kronor i det som kommer att bli världens största kartongfabrik.

BLOCKEN SOM NU TAR PLATS på kajen tillverkas av Betonimestarit Oy, som är en del av finska storkoncernen TMB Group. Betongen lastas på tåg i Iisalmi, i centrala Finland, inför en lång resa över Haparanda vid finsk-svenska gränsen. I Haparanda tvingas man till en omlastning då spårbreddens på finska tåg skiljer sig från den svenska.



David Larsson och Andreas Pagré



FRAM TILL IDAG har 4 tågset fullbordat sin resa. Varje tågset har 15 vagnar. Totalt bär tågen med sig en last på nära 780 ton.

Väl på plats lossas betongen från tågekipagen av Vänerhamns reachstackers. Blocken sorteras och läggs upp på kajen. I takt med att byggnationen i Grums framskrider hämtas block av de dimensioner som för dagen behövs. Sista etappen, ca 25 km, görs med bil.

– Mycket av utmaningen ligger i logistiken, säger Tobias Häggfalk, Vänerhamns marknads- och försäljningschef. Att finna en smart hantering och smidiga kontaktvägar gentemot beställaren. Här har vi sannolikt nytta av att vi gjort det här förut.

DE VOLYMER som fram till idag har lossats är bara början. Totalt ska byggblock motsvarande 80 000 ton monteras i den nya fabriken.

– Vi räknar med ett tåg varannan vecka fram till årets slut, fortsätter Tobias Häggfalk. Taktens styrs av slutbeställaren men tack vare vår stora lagerkapacitet kan vi hantera avvikelser i tidsplanen.

BETONGHANTERINGEN är ett utmärkt exempel på de krav som Vänerhamn, liksom andra logistikaktörer, numera har att förhålla sig till.

– Godshantering bygger i allt högre grad på multimodala helhetslösningar. Kombinationer där båt, tåg och bil ska samspela med varandra, men också med smarta upplägg för lagring, avslutar Tobias Häggfalk.



Bild från BillerudKorsnäs



PRÅMTRAFIK PÅ GÖTA ÄLV utopi eller verklighet?

Det är en annorlunda syn som möter det hundratal åskådare som samlats på kajen i Vänersborgs hamn en snöslaskig tisdag i början av mars. Ur mynningen till Göta älv anlöper ett containerlastat pråmekipage som lossas och omlastas till väntande lastbil.

Den fingerade omlastningen genomförs för att visa och konkretisera ett nytt logistik-koncept utvecklat av Norrköpingsföretaget Avatar Logistics. Företaget, som ägs av rederierna Erik Thun, Ahlmark Lines och holländska pråmrederiet VT Group, vill snarast möjligt få till stånd reguljärtrafik med containerpråm längs Göta älv.

Satsningen, som har tydliga miljömål, har sin bakgrund i EU:s ambition att flytta gods från väg till vatten. Målsättningen resulterade 2014 i ett nytt regelverk för pråmtrafik längs Sveriges inre vattenvägar (IWW).

Det är heller ingen tvekan om att pråmalternativet har en positiv inverkan på miljön.

– Enligt våra beräkningar kan ett normalt pråmfartyg lasta lika mycket gods som 200 lastbilar tillsammans, berättar Avatars VD Johan Lantz. Pråmen förbrukar samtidigt bara en tredjedel av energimängden.

Goda chanser till utveckling

I Avatars scenario trafikerar pråmarna i ett första skede sträckan Göteborg - Vänersborg. I förlängningen kan även trafik till övriga hamnar runt Vänern komma på tal.

Under demonstrationen sköts pråmen provisoriskt fram av en bogserbåt. Vid verklig lansering kommer ett EU-klassat inlandsfartyg att användas. Pråmen man tittat på är 89 meter lång och rymmer ett femtiotal containrar.



Fördelarna överträffar hindren

För att realisera projektet behöver regeringen fatta beslut om IWW-regelverket. Inlandssjöfarten måste likaså avgiftsbefrias och EU-modellen för lotsning behöver införas.

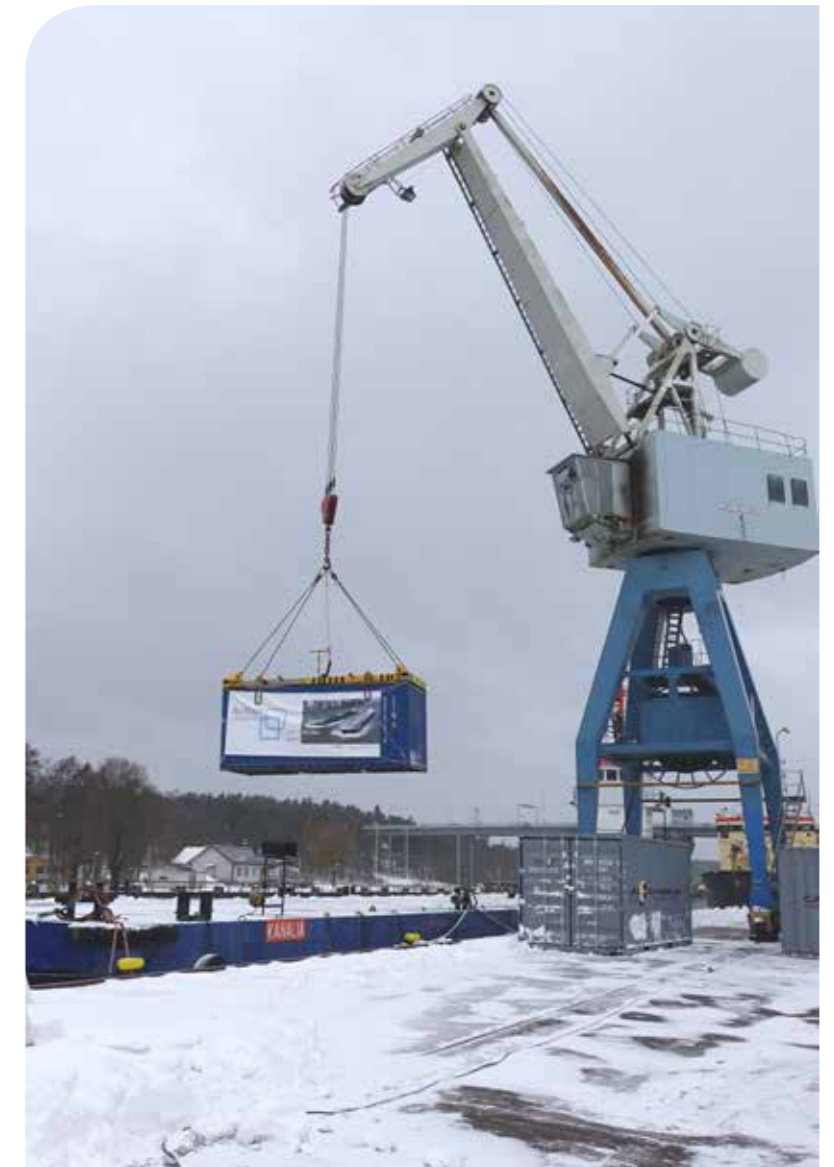
Planerna kräver också att lastplatser säkras i Göteborg och längs Göta älv samt att godshantering utvecklas i Vänersborgs hamn.

Uppsidan av projektet är samtidigt stor. Förutom den uppenbara miljöfördelen kan blivande pråmfraktköpare räkna med en mycket god transportekonomi. Pråmprojektet möter lovord från de flesta håll. Hamn- och distributionsaktörer i Göteborgs hamn är positiva. Detsamma gäller Vänerhamn som skulle välkomna ytterligare gäster i sina hamnar.

– Det är bara att titta hur det ser ut på vägarna för att inse att behovet finns, säger Göran Lidström, Vänerhamns VD. För oss krävs vissa anpassningar av utrustningen men den investeringen tar vi gärna om vi vet att volymerna finns.



Johan Lantz, Avatars VD





4 fartyg, 22 torn, 44 torndelar VINDKRAFTVERK I KRISTINEHAMN

Vindkraftverk har blivit en specialitet för hamnbesättningen i Kristinehamn. När vindkraftparken på Gässlingegrund utanför Skoghall installerades 2009 hanterades merparten av torndelarna med utgångspunkt från Kristinehamn. Kompetensen kring svåra lyft kommer under sommaren återigen till pass, nu som transport- och logistikpartner till Rabbalshede Kraft. Företaget bygger, med start förra sommaren, 22 vindkraftverk i Lyrestad utanför Mariestad.

EN PROMENAD runt hamnplanen i Kristinehamn visar snabbt vad som är sommarens stora projekt. Runt hela området ligger välordnade rader med stora cylinderformade stålkroppar, väntande på att bli hämtade.

Projektägare är Bohuslänska Rabbalshede Kraft, specialister inom vindkraft som projekterat och uppfört vindkraftparker över hela sydsverige.

SEDAN SOMMAREN 2016 pågår byggnationen av 22 vindkraftverk söder om Lyrestad i Mariestad och Töreboda kommuner. Vindkraftverken tillverkas av danska Vestas och levereras på båt från Vestas produktionsanläggning i Spanien.

– Att torndelarna fraktas till sjöss har flera orsaker, berättar Klas Höggren, driftchef i Kristinehamn. En anledning är transportekonomin, den andra är att gods av den här storleken inte tillåts transporteras långa sträckor på väg.

Totalt rör det sig om 4 fartyg lastade med de 44 torndelar som krävs för de 22 vindkraftverken. Det sista av fartygen ankom Kristinehamn i v26.



PÅ KAJEN i Kristinehamn lossas torndelarna från båten och lastas på de specialbilar danska transportföretaget Hjortdals ställer till förfogande. – Tornen är stora och de största delarna väger 78 ton. Lyckligtvis tål kajen höga vikter. Omfånget gör dessutom torndelarna komplicerade att lyfta. I vissa moment krävs två specialkranar, men framförallt en hel del erfarenhet, avslutar Klas.



Klas Höggren, Driftchef Kristinehamn



Christer Bjäring, Driftchef Vänerterminalen

Digital infotavla ersätter lappar

En ny digital "anslagstavla" möter Vänerterminalens medarbetare när de passerar entrén till personalmatsalen. Den stora bildskärmen rymmer mycket av intresse.

- Uttagningslista för morgondagen
- Övertidslistor
- Arbetsinstruktioner och mötesprotokoll
- Löpande statistik för verksamheten

Infotavlan – som ersätter det "lappsystem" som tidigare gällt – ger också möjligheter till tvåvägskommunikation, där t.ex truckförarna kan felanmäla defekter på anläggning och truckar som uppdagas utanför kontorstid.

Järnsulfat i Lidköping

Volymerna av järnsulfat - grönsalt - ökar i Lidköpings hamn. Under våren har två fartyg, totalt 4 000 ton, lossats och lagts på lager i två av hamnmagasinen.

– Järnsulfaten kommer med båt från Finland och används vid tillverkningen av betong, berättar Thomas Holmberg, driftchef i Lidköping. Genom att tillsätta järnsulfat minskar bland annat risken för kromallergi.

Slutmottagare av materialet är Cementa i Skövde.



Thomas Holmberg, Driftchef Lidköping

EFTERLÄNGTAD COMEBACK



Mera malm i Vänersborg

Efter år av "lågtryck" har malmhanteringen i Vänersborg under våren fått ett rejält uppsving. Driftchefen Arne Svensson gläds åt framgången.

Vad ligger bakom ökningen?

I grunden ett ökat världsmarknadssug efter ferrolegeringar där Vargön Alloys, vår kund här i Vänersborg, är en av världsledarna.

Hur ser transportkedjan ut?

Den malm vi nu hanterar kommer ursprungligen från Sibirien. Den lastas på tåg och förs till Ust Luga strax utanför St Petersburg där den omlastas till båt. Här i hamnen tar vi emot fartygen, lossar och lastar på bil för de sista kilometrerna till Vargöns fabrik.

Vilka volymer rör det sig om?

Varje fartyg har med sig ca 4 000 ton. Under våren har vi tagit emot 24 000 ton och räknar med 3 båtar ytterligare innan sommaren.

Vad betyder det här för hamnen?

Malmen är, och har alltid varit, stommen för verksamheten här i Vänersborg. Under de år när malmhanteringen gått för sparlåga har aktiviteten här nere varit låg. När det nu skjuter fart igen ökar behovet av arbetskraft. De dagar vi har båt i hamn krävs 5-6 gubbar. Vissa lånas tillfälligt från andra hamnar, andra hämtar vi bland tidigare kontakter.

Hur ser framtiden ut?

Vad gäller malmen ser det ljus ut men vi styrs av vad som händer på Vargön. Andra godslag, som t.ex den dalsländska kvartsiten, spås också en bra utveckling.



Bror Niklasson lastar malm från kajen till väntande lastbilar

KAJKANTEN

SETT & HÖRT I VÄNERHAMN



5 SNABBA

Gert Alfredsson

Ålder: 62 år

Arbetsuppgifter: Kranförare från början men är idag lite av allt i allo.

Familj: Sambo och två vuxna döttrar.

Bor: Karlstadgrabb från början, men bor numera i hus på Hammarö.

Intressen: Lite av idéspruta även på fritiden. Många projekt kring hus och trädgård, det senaste ett stort utekök med en kompressorgrill som redan använts flitigt. Tycker om att laga mat.

1 17 november rundar du av efter 42 år i hamnen, ge en kort resumé.

Är väl mer eller mindre född här nere. Pappa Erik körde isbrytare i Karlstad hamn i 29 år och jag var som grabb ofta med på båten. 1975 fick jag själv en anställning som vaktmästare på dåvarande Ahlmarks som efter lumpen övergick till ett jobb som kranförare. Sedan dess har uppgifterna varierat. Idag rycker jag in där jag som mest behövs, oftast kring tekniska frågor.

2 Vad är de stora skillnaderna mellan då och nu?

Det är mycket som är annorlunda både till det bättre och det sämre. Jobbet är betydligt stressigare idag då allt ska gå så mycket snabbare. Samtidigt har tekniken gått framåt och arbetsmiljön är långt bättre.

3 Någon episod du minns speciellt?

Under 42 år hinner det att hända en del. En rolig grej var när vi fick krav från Stora Enso om att en av deras SECU-boxar skulle vara uppvärmd. Efter en del klurande fann vi en lösning. Vi köpte på prov in Tylös största bastuaggregat som monterades och kördes för full effekt. Försöket slog väl ut och fungerade prickfritt.

4 Vad ska du göra nu?

Känner ingen oro för att gå sysslöslös. Jag gillar att resa och har, trots att jag besökt ett 40-tal länder, många kvar. Här finns också flera ogjorda "projekt" som länge malt i huvudet och som nu kan påbörjas.

5 Kommer du att sakna jobbet?

Till vis del, ja. Jag har haft ett flexibelt jobb på en stabil arbetsplats med många bra jobbarkompisar. Samtidigt ser jag fram emot att få tid med allt det som aldrig hunnits med.



Fr.v Lars-Göran Ljunggren, Göran Lidström, Reine Hilding, Carina Gullberg, Kjell Hedvall, Anna Sandborgh, Greg Campbell, Fredrik Jönsson, och Eva Christina Svensson

Tack Anna för helhjärtat engagemang!

I samband med Vänerhamns styrelsemöte och årsstämma den 17 maj avtackades Anna Sandborgh, en av våra verkliga stöttelelare.

Anna, tidigare kommunchef i Karlstads Kommun, har suttit i Vänerhamns styrelse sedan bolaget bildades 1994.

Tack Anna för den erfarenhet du förmedlat och för ditt helhjärtade engagemang!

Annas efterträdare i styrelsen blir nuvarande kommundirektören Ulf Nyqvist.

