

SID. 2  
NYTT FARTYG PÅ DFDS-  
LINJEN TILL KLAIPEDA

SID. 4  
KRYSSNINGSSUCCÉN  
FORTSÄTTER 2008

SID. 7  
MERCEDES VÄLJER  
MALMÖ

*Ro-ro kapaciteten har ökat med 33 % på linjen till Klaipeda. Line Manager Jacob Andersen, DFDS Tor Line, ser ljus på tillväxtmöjligheterna österut.*





# Mer kapacitet på östlinje

DFDS Tor Line har satt in ett nytt fartyg på sin ro-ro linje till Klaipeda

Det är inte varje dag en färjelinje ökar sin kapacitet med 33 %. Men så är fallet för linjen Köpenhamn–Klaipeda, där "Tor Maxima" har bytts ut mot "Tor Corona". Det nya fartyget ligger på drygt 3 200 lanemeter mot föregångarens knappt 2 400.

"Det nya fartyget är en signal på att vi hyser en stark tilltro på tillväxtpotentialerna på framförallt den ryska marknaden. Här är perspektiven stora och enbart i Moskva-området finns det 18 miljoner invånare", säger Line Manager Jacob Andersen.

Förra året drog den ryska importen iväg och ökade med nästan 40 procent. Den ökande ryska privatkonsumtionen är för närvarande en ljuspunkt i en rederi- och transportbransch som just nu känner av de höga bränslepriserna och en viss avmatning.

## Nödvändigt byte

"Vi måste förstås tillstå att Tor Maxima från 1978 var redo att bytas ut. I gengäld har Östersjön historiskt sett inte varit det ställe där vi sätter in nybyggen. Den lyxen har hittills varit förbehållen linjerna i Nordsjön", säger Jacob Andersen.

"Tor Corona" chartras av DFDS och är ett av fyra nybyggen som rederiet får från Kina.

"Vår strategi är att vi högst ska äga 50 procent av vår fraktflotta för att undvika att binda för mycket

kapital i själva fartygsdelen. Det ska säkerställa en flexibilitet så att vi lättare kan disponera i förhållande till marknadsutvecklingen", säger Jacob Andersen.

## Två ramper

"Tor Corona" har två akterramper vilket gör att lastningen och lossningen av de fyra däckerna går lättare och snabbare.

"Vi har som mål att göra våra hamnanlöp så kortvariga som möjligt. Det ger oss mer tid till sjöss där vi helst vill hålla en servicefart på 17 knop. Det bidrar till att spara bränsle och minska koldioxidutsläppet", säger linjeföraren.

Godset består mest av obeleddesagade trailrar och de tolv passagerarplatserna är förbehållna chaufförer.

## Gods i transit

"Tor Corona" gör liksom sin föregångare två rundturer varje vecka. Onsdagar och lördagar är det dags för avgång från Köpenhamn. Stora kunder är DSV ROAD, Baltship, ICT Logistics och Itella Logistics. I riktning österut transporteras normalt maskindelar och halvfabrikat. Returgodset västerut innehåller bland annat bränslen och möbler.

En del av godset kommer även från England,



Foto: Dennis Rosenfeldt

"Tor Corona" är med sina 187 meter endast blygsamma 10 meter längre än sin föregångare men den extra bredden på 6 meter ger en stor extra kapacitet.

varifrån det skeppas via linjen Immingham–Esbjerg. Därefter körs godset den korta vägen från Esbjerg till Fredericia där "Tor Corona" fraktar det vidare till Klaipeda

"Klaipeda-linjen är faktiskt den enda av våra linjer som förbinder Nordsjön och Östersjön", säger Jacob Andersen.

Linjen Köpenhamn–Klaipeda är en av fyra DFDS-linjer med Klaipeda som destination. De övriga utgår från Karlshamn, Kiel respektive Sassnitz.

# Grönt ljus för Norra Hamnen

Tre nya terminaler skapar idealiska förhållanden för omlastning mellan fartyg, tåg och lastbil. Investeringen uppgår till 750 miljoner kronor

Den 28 maj godkände Malmö kommunstyrelse planerna på att flytta tre av CMP:s terminaler till ett nytt hamnområde i Norra Hamnen. Godsfärjeterminalen och kombiterminalen flyttas från Nyhamn och containerterminalen från Frihamnen.

CMP har satt igång med prekvalifikation och räknar med att kunna skriva under ett kontrakt med en totalentreprenör senast den 1 november 2008. Själva anläggningsarbetet kommer att ta ett par år och de tre terminalerna beräknas stå klara i början av 2011.

Ännu saknas dock ett godkännande av Malmö kommunfullmäktige samt Miljödomstolens beslut som kan påverka anläggningsarbetet från sjösidan – till exempel muddringsarbetena – och detta beslut förväntas komma i augusti 2008.

## "Jättesatsning"

"Det här är en jättesatsning som kommer att få mycket stor betydelse för Malmö som transportcentrum och som föregångare när det gäller miljövänliga och hållbara transporter. Här kommer också att skapas tusentals nya jobb, dels i själva hamnområdet men också i de omgivande delarna och inom transportnäringen. Totalt kan det handla om



Cityumneprojektet

över 5 000 arbetstillfällen", säger kommunstyrelsens ordförande Ilmar Reepalu.

"Samtidigt lösgör vi områdena i nuvarande Nyhamn för en fortsatt utveckling av Malmö som staden vid vattnet med bland annat attraktiva bostäder, kontor och högskola", fortsätter Ilmar Reepalu.

## Stor betydelse för CMP

"Norra Hamnen-projektet är ett "state of the art"-projekt som kommer att betyda väldigt mycket för CMP:s framtida utveckling. Motsvarande anläggningar återfinns i dagsläget endast i de stora europeiska hamnarna", säger Lars Karlsson, vd för CMP, och tillägger:

"Etableringen av en utökad godsfärjeterminal, en containerterminal med större kapacitet, en kombiterminal samt distributions- och logistikföretag i direkt anslutning kommer att betyda att den logistiska tyngdpunkten i södra Sverige kommer att förskjutas till förmån för Malmö."

"Detta kopplat till en betydligt bättre infrastruktur, både till lands och till sjöss, betyder även att transporterna kommer att kunna genomföras på ett miljövänligt och kostnadseffektivt sätt. Målsättningen är att minst 20 % av godset till och från Norra Hamnen inom några år ska transporteras på järnväg", avslutar Lars Karlsson.



Visualisering: Samark

## Anläggningsarbetet

- 1 Containerterminal: 500 m kaj med ett vattendjup på 10 m, bakland på 63 000 m<sup>2</sup>.
- 2 Ro-ro-terminal: 1 000 m kaj med vattendjup på 9 m, 3 färjeläger med en tillhörande areal på 130 000 m<sup>2</sup>.
- 3 Kombiterminal: 600 m anslutningsspår och temporärt 2 lossnings- och lastningsspår på vardera 800 m, 50 000 m<sup>2</sup> varav hälften kommer att asfalteras.
- 4 Infrastrukturuområde: Vägar, uppställningsområden, p-platser m.m. 115 000 m<sup>2</sup>. Utöver detta tillkommer en total reserveareal på 115 000 m<sup>2</sup>.
- 5 Logistik- och transportföretag: senare fas.



# Européer har pengar på fickan



Foto: Mogens Bech

De europeiska researrangörerna har bråda dagar och skickar fler besökare till Köpenhamn. Detta resulterar i ännu ett kryssningsrekord för CMP

För närvarande är 305 fartygsanlöp anmälda jämfört med 289 föregående år, men kryssningschef Per Schmidt räknar med att säsongen mycket väl kan avslutas med 310 eller 312 anlöp. Utöver detta kan det även tillkomma en handfull anlöp till Malmö. Därmed passerar man 300-strecket i år och nästa mål är anlöp av 400 kryssningsfartyg under en säsong – och det hoppas man uppnå 2011.

Det är framförallt de researrangörer och redier som satsar på europeiska kryssningsresenärer som bidrar till att sätta årets rekord: Ibero Jet, Pullman Tours, MSC och Costa. Sydeuropeerna vill dra norrut.

"Amerikanerna ser i år ut att vara lite mer återhållsamma när det gäller att åka på kryssning i Europa. Det är nog den svaga dollarn och den allmänna

avmattningen i USA:s tillväxt", bedömer Per Schmidt.

## Skarp konkurrens

CMP får i år 147 turnarounds jämfört med 116 föregående år. Med det avses kryssningar där rederierna byter passagerare i Köpenhamn. Passagerarna kommer normalt via flygplatsen.

"Der råder en skarp konkurrens om turnarounds och det råder inget tvivel om att våra naturliga konkurrenter, Stockholm och Helsingfors, gärna vill kapa åt sig en större del av denna marknad. Men det är framför allt Kiel som vi märker av mest och den tyska marknaden har stor betydelse för oss. Vissa av de resenärer som tidigare körde till Köpenhamn startar allt oftare sin resa i Kiel", säger

Fortkaj, den nya avlastningskajen, syns överst i bild. Längst ner kan man se Sundmolen med kajer för stora turnarounds.

Per Schmidt, som för närvarande förhandlar om ett par extra turnarounds som förmodligen kommer att förläggas till Malmö. Här är målet för övrigt tio anlöp under en säsong.

I många sammanhang är dock Östersjöhamnarna inte konkurrenter utan delar på samma passagerare och här kan alla hamnar glädja sig över att Östersjön har seglat förbi Alaska som världens tredje största kryssningsdestination, efter Karibien och Medelhavet.

## Kaj ska ge avlastning

För att få plats för hamnens många turnarounds har CMP i år tagit en extra kaj, Fortkaj i Köpenhamns Frihavn, i bruk och det betecknar kryssningschefen som "en stor lättnad". I Köpenhamns

Frihavn kan man nu klara av fyra turnarounds samtidigt.

Fortkaj är en temporär kaj. Områdets ägare i Nordhavnen, det kommunal-statliga bolaget By & Havn, har precis utlyst en plantävling för Nordhavnen. Man planerar att anlägga 1,8 km ny kaj mot Öresund och den sydligaste delen reserveras för turnarounds. Den nuvarande containerkajen, Levantkaj, kan i framtiden komma att reserveras för kryssningsfartyg i transit eller daganlöp.

CMP kommer att fortsätta använda Ndr. Toldbod för turnarounds och Langelinie för transit. Båda kajerna är mycket populära hos rederierna eftersom de ligger så nära stadens attraktioner.

## Ny service på flygplatsen

Københavns Lufthavn spelar också en central roll för turnarounds i Köpenhamn.

Flygplatsen kommer i år åter att ta Vilhelm Lauritzen-terminalen i bruk under de veckoslut då många passagerare är på väg hem från kryssningsresor. Det gör man för att undvika köer och för att skapa en "smidig" avresa.

"Som ett försök provar nu SAS att klara incheckningen och bagageinlämningen ombord på vissa utvalda fartyg. Om man lyckas med det kommer det helt klart att bli en extra service som kommer att uppskattas mycket av passagerarna. Det är väldigt trevligt att flygplatsen och SAS bidrar till att utveckla kryssningsprodukten", säger Per Schmidt, som också är ordförande för kryssningsbranschens nätverk i Köpenhamn.

## Skandinaviska passagerare

Kryssningsindustrin hämtar inte bara nya kunder i Sydeuropa och Tyskland. Den vill gärna lära skandinaverna att åka på kryssning. De kan ju stiga ombord utan föregående flygtransport.

Nästa år arrangerar Royal Caribbean kryssningar på sträckan Köpenhamn–Oslo–Bergen. Det blir med "Vision of the Seas" och priserna startar på SEK 3 050 för fem dagar. Den svenska publiken frestas med kryssningar till Sankt Petersburg ombord på "Jewel of the Seas".

"Jag tror att den danska och svenska publiken kommer att tycka att det är fascinerande att uppleva shower, kasinon, swimmingpooler, wellness, topprestauranger och allt det som hör kryssningar till och prisen för kryssningar är nu så pass låg att riktigt många kan ha råd", säger Per Schmidt, som gläder sig över utsikten till en större skandinavisk andel bland kryssningsresenärerna.

## Kryssningssäsongen 2008

### Anlöp

305 anlöp jämfört med 289 anlöp 2007. Två anlöp i Malmö.

### De tre flitigaste besökarna, antal anlöp

1. "MSC Opera": 21.
2. "MSC Lirica": 18.
3. "Costa Mediteranea": 18.
3. "Crown Princess": 13.

### Störst och minsta kryssningsfartyg

Störst: "Crown Princess" på 113 651 BT (3 080 pass.).  
Minst: "Ocean Nova" på 2 183 BT (96 pass.).

### De brädaste kryssningsdagarna

6 anlöp samma dag: 7/6, 29/6, 19/7, 20/7, 14/8, 24/8, 30/8.  
5 anlöp samma dag: 24/6, 25/6, 5/7, 15/7, 27/7, 2/8, 18/8, 6/9.

### Turnarounds

147 jämfört med 116 turnarounds 2007.  
Fyra turnarounds samma dag: 29/6, 19/7, 2/8, 24/8, 30/8.

### Nya fartyg

Gästar Köpenhamn på jungfruresa: "AIDAbella", "Eurodam" och "Carnival Splendor".  
Anlöper Köpenhamn för första gången: "Azamara Journey", "Balmoral", "Clipper Adventurer", "Costa Mediteranea", "Costa Victoria", "Crown Princess", "Empress", "Grand Voyager", "MSC Armonia", "Ocean Nova", "Royal Princess", "Sea Princess", "Spirit of Adventure" och "Ventura".

### Anlöp utöver det vanliga

"Celebrity Constellation", kryssningsfartyg för homosexuella.  
"Azamara Journey", som anlöper CMP för första gången, har en speciell service där passagerarna kan få sin egen butler.  
"Sea Cloud", som är ett segelkryssningsfartyg, anlöper Ndr. Toldbod fyra gånger.



Foto: Mogens Bech



Foto: Mogens Bech

Sydeuropeerna och tyskarna sätter sin prägel på årets säsong. Rederierna satsar också extra på att få skandinaverna att åka på kryssning.



# Tunneln snart i hamn

I september levererar Sydstens betongfabrik i Norra Hamnen den sista betongen till Malmös Citytunnel



Foto: Dennis Rosenfeldt

"Arbetet har fortskridit över all förväntan och vi har legat tre månader före tidsplanen. Alla tycker att det har varit spännande att delta i ett så stort projekt och så kan man ju berätta för familjen att man varit med och byggt den nya stationen vid Malmö C", säger byggnadsingenjör Caroline Hult, produktionschef hos Sydsten.

Sydsten levererar betong till NCC som är entreprenör för den stora, nya underjordiska stationen

Malmö C Nedre, som 10 meter under markytan har två 340 meter långa perronger med fyra spår. Utöver detta har man levererat betong till stationen Hyllie och en lång rad ramper och spårkorsningar.

Totalt kommer man att använda 430 000 m<sup>3</sup> betong till Citytunneln. Det är mer än vad som användes vid bygget av Öresundsbron och skulle räcka till att bygga 15 nya "Turning Torso", Malmös mest kända höghus. Sydstens betongfabrik i Norra

Hamnen ansvarar för cirka 40 procent av den betong som används till Citytunneln.

## Specialfabrik

För att klara uppdraget utan att andra kunder skulle bli lidande köpte Sydsten en betongfabrik i Panama. Denna betongfabrik, som flyttades till Norra Hamnen 2005, togs i drift 2006 och har kört för full kapacitet från hösten 2006 till sommaren 2007. Periodvis

## Mer järnväg från 2011

Citytunneln förbinder Malmö C med Öresundsbron och binder samman linjen med det skånska järnvägsnätet. Idag måste tågen köra in till Malmö C för att vända och fortsätta söderut.

Den nya järnvägsträckan är 17 km lång. Drygt 1/3 av sträckan går i en borrhåla under Malmö. Anläggningsarbetet på tunneldelen startade i mars 2005 och avslutades i mars 2008.

Utöver Malmö C Nedre anläggs Triangeln som underjordisk station. Stationerna har anlagts i öppna, utgrävda schakt på vilka man sedan har gjutit lock. De nya stationernas yttre ramverk är färdiga.

Spår och tekniska installationer ska vara klara 2010. I slutet av 2010 startar provkörningen.



Rundtur i Malmö C Nedre – stationen är klar, byggd av NCC och gjuten med betong från Sydsten, men först 2011 börjar tågen köra.

Klas Andersson/ Citytunnelprojektet

har Sydsten jobbat i tvåskift och under de allra brådaste dagarna har Sydsten sysselsatt 40 man i Citytunnelprojektet.

"Den största utmaningen i projektet har nog varit logistiken – till exempel att se till att det finns tillräckligt med folk vid de kritiska tidpunkterna och att få fram betongtillsatsmedel från Norge under vintermånaderna", säger Caroline Hult. Och vi har hela tiden varit fokuserade på att hålla tidplaner.

"I själva verket är vår betongfabrik här två fristående fabriker. Om den ena drabbas av driftstopp kan vi köra vidare med den andra", säger produktionschefen.

## Stora krav på betongen

Om kraven på leveranssäkerheten har varit stora gäller detsamma även kraven på själva betongen. Sydsten har fått leverera betong som klarar frost respektive eld (1 300 grader i tre timmar) samt även betong som uppfyller båda kraven.

Betong innehåller vatten som förångas vid höga temperaturer och då riskerar man att betongen spricker. Lösningen är att tillsätta plastfibrer i betongen. När de smälter bereder de plats för ånga. Frostsäkring uppnås genom att betongen innehåller luftbubblor. Man har även gjort betongen tätare genom att tillsätta kiseldioxid (silica slurry) från Norge.

"Man måste säga att kraven på dokumentation av betongen har varit helt exceptionella, men så måste det ju vara", säger Caroline Hult. Man har tagit prover fortlöpande. Betongen ska kunna hålla i 120 år.

## Stannar i Norra Hamnen

Nu kör fabriken i Norra Hamnen vidare i en lägre takt fram till september. Tills vidare är planen att flytta den ena betongfabriken utanför Malmöområdet. Men när Sydsten är färdig med Citytunnelprojektet stannar företaget kvar i Norra Hamnen. Den framtida placeringen diskuteras för närvarande med CMP. Sydsten har redan huvud-

kontor och produktion drygt 15 km från Norra Hamnen.

"Läget här i Norra Hamnen är bra i förhållande till centrum och motorvägsnätet. Vi skulle på ett bra sätt kunna täcka en del av de stora bostadsbyggen som det finns potential till", säger Caroline Hult.

## Sand – massor av sand

Betongfabriken i Norra Hamnen ligger direkt vid kaj och all sand till hela Citytunnelprojektet har lossats här – även sanden till den betongfabrik vid Holma som har stöpt de betongringar som täcker tunnelns huvudrör.

Sanden har utvunnits av NCC Råstoffer i Fakse Bugt. CMP har stått för lossningen med en multi-docker.

"Vi kommer att fortsätta sälja sand när projektet här är över och för det syftet är ett läge vid kajen idealiskt", säger Caroline Hult.

Foto: Dennis Rosenfeldt

Autolink kommer att växa och den nya kunden är ett steg i den riktningen, berättar vd Bjørn Width.

# Mercedes via Malmö

## Sedan årsskiftet lossas de lätta Mercedes-lastbilarna i Malmö

Transport- och skåpbilarna Vito och minibussarna Viano kommer sedan årsskiftet till Autolink i Malmö.

"Vi känner ingen särskild prestige oavsett bilmärke för vårt mål är att erbjuda en god service till alla våra kunder", säger Bjørn Width, som är vd för Autolink i Sverige och Danmark, det företag som har fått den nya ordern på transport och klargöring. Men Bjørn Width kan mycket väl tänka sig att Mercedes just nu testar företaget och han hoppas självfallet att de 2 000 lätta lastbilarna en dag även blir till en order på klargöring och transport vad gäller personbilar.

De lätta lastbilarna från Mercedes produceras i Spanien, och samtliga är avsedda för den svenska marknaden.

## Sedan 2005

Autolink etablerade sig 2005 i Malmö genom att köpa en befintlig PDI-anläggning. Företaget täcker

Sverige med Peugeot – både transportbilar och personbilar – och levererar även PDI och transporter till Toyota som driver Nordic Hub Malmö. Starkast position har Autolink på den norska marknaden.

"På den svenska marknaden har vi redan en marknadsandel på 10 procent på transport och klargöring av nya bilar. Denna andel ska öka väsentligt och senare ska vi även in på den danska marknaden", säger Bjørn Width, som räknar med att ett danskt genombrott lustigt nog kommer att visa sig i Malmö. Det är bara frågan om när den nationella danska bilimporten avlöses av en import omfattande flera länder och med en gemensam lagerföring.

## Strategisk hamn

"Jag betraktar vår etablering i Malmö som en framgång. Vi finns i en strategiskt belägen distributions-

hamn där vi ska vara, för här är frekvensen av bilfartygen intressant och sett ur bilindustrins perspektiv är det också intressant med fler leverantörer av klargörning på ett och samma ställe."

"Och samarbetet med CMP fungerar utmärkt. Det råder inget tvivel om att hamnen är fokuserad på bilimporten och att den är marknadsorienterad. Vi arbetar i samma riktning", säger Bjørn Width, som dock även påpekar att tillgången till lediga ytor är en kritisk faktor i Malmö.

"Uppställningsytorna är mycket viktiga. Det har i några fall varit nödvändigt att placera bilar i andra hamnar och det innebär bara extra arbete. Vi är inställda på att samarbeta med andra aktörer när det gäller att dela arealer om det kan skapa en extra flexibilitet", säger Autolinks vd som för övrigt för närvarande är förskonad från det stora problemet och samtalsämnet bland biltransportörerna: bristen på chaufförer.



# CMP 360°

CMPnews ges ut av Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Det finns även en webbutgåva av tidningen på danska, svenska och engelska. Denna hittar du på följande adress: [www.cmport.com](http://www.cmport.com). Redaktion: Arnt Møller Pedersen (ansv. utg.) och journalist Peter Schøning. Översättning: Elisabeth Tavon/Ord i Norden. Layout och produktion: Lars Green. Foto (framsida): Dennis Rosenfeldt. Kontaktadress: CMP, Containervej 9, P.O. Box 900, 2100 Köpenhamn Ø, tel: + 45 35 46 11 11 (Danmark) eller + 46 (0) 40 680 4100 (Sverige), e-post: [arnt.moller@cmport.com](mailto:arnt.moller@cmport.com). Prenumeration: Anette Sønderup, [anette.sonderup@cmport.com](mailto:anette.sonderup@cmport.com). Läs mer om CMP: [www.cmport.se](http://www.cmport.se).

Foto: Dennis Rosenfeldt



## Dansk-svensk insats hedras

CMP:s vd Lars Karlsson, som 2009 lämnar sin vd-post, har hedrats för sin insats i Öresundsregionen. Svensk-Danska Föreningen har tilldelat Lars Karlsson sitt Integrationspris 2008. Motiveringen lyder: "Genom framsynthet och visionär förmåga har Lars Karlsson på ett avgörande sätt medverkat till bildandet av CMP, varigenom hamnverksamheten i Köpenhamn-Malmö-området kunnat utvecklas med stor framgång och dynamik till gagn för industri och handel i Öresundsregionen." Lars Karlsson har redan skänkt prissumman på SEK 5 000 vidare till sjömanskyrkan i Malmö. ■

## Hamndirektör sökes

CMP:s styrelserna har antennerna ute för att hitta en vd som nästa vår ska kunna avlösa Lars Karlsson. Lars Karlsson kommit överens med styrelsen om att han under en period efter sitt frånträde som vd kommer att bidra till att odla nya marknads- och samarbetsmöjligheter i Öresundsregionen. ■

## Oslo-färja som turbåt

Tre gånger under loppet av sommaren kommer DFDS Seaways att på prov låta Oslo-färjan åka turisturer i Öresund. Turerna tar 3 timmar och går bland annat under Öresundsbron. Om hungern gör sig påmind under båtresan kan man inmundiga en lunchbuffé i fartygets panoramarestaurang. Den 24 augusti är det dags för den sista avgången för sommaren. ■

Foto: DFDS Seaways



## Stora oljefartyg på besök

CMP hade under våren besök av ett par av Stena Bulks nyaste fartyg, "Stena Perros" och "Stena President". Fartygen är mycket breda i förhållande till sin längd. Det betyder att djupgången blir mindre och att fartygen kan transportera 30 procent mer än traditionella fartyg med samma djupgång. Fartygen är specialutvecklade för att kunna användas i hamnar där djupgången är ett problem. Båda fartygen är 183 meter långa, 40 meter breda och djupgången vid full last är 13 meter. DWT är 65 200. Fartygen är byggda i Kroatien. ■



Foto: Dennis Rosenfeldt

Foto: Dennis Rosenfeldt



## Avtal om cementterminal på plats

Cementa och Malmö kommun har nu kommit överens om en flytt av Cementa från Limhamn till Norra Hamnen där Cementa köpte en tomt av kommunen. Cementa och CMP hade redan kommit överens om att CMP ska anlägga 250 meter kaj med tillhörande järnvägsspår. Det stora kalkbrottet i Limhamn får en ny framtid från 2010 som naturreservat och delar av den tidigare fabriksanläggningen kommer att förvandlas till bostäder. ■