

SID. 2  
MSC ÖPPNAR FÖRBINDELSE  
ANTWERPEN-KÖPENHAMN

SID. 3  
FLER KRYSSNINGSFARTYG  
SÄTTER KURS MOT CMP

SID. 6  
VAKTAVLÖSNING I CMP:S  
LEDNING

*MSC vill stärka sin position i Norden med "RBD Alexa"*



# Mitt under pågående ekonomisk kris: fler kryssningsfartyg

Konjunktoren är på nedgång. Men den nya kryssningschefen kommer ändå att i år ta emot över 30 fler fartyg än föregående år

Dollarkursen ändras snabbt. Oljepriset har uppvisat extrema fluktuationer. Privatekonomin är under hård press. Ändå ser årets kryssningssäsong ut att arta sig mycket bra och landa på hela 333 anlop, vilket kan jämföras med 301 anlop 2008. Därmed är det mitt under pågående ekonomisk kris bäddat för ytterligare en rekordsäsong:

"Det är intressant att vi fortsätter att vara framgångsrika men det som verkligen ska bli spännande är att se hur beläggningen blir. Det är möjligt att den ekonomiska krisen visar sig först med ett års försening inom kryssningsindustrin. Rederiernas preliminärbokningar för 2010 och 2011 ligger tills vidare kvar på samma nivå som under föregående år", säger Arnt Møller Pedersen, som vid årsskiftet tog över posten som kryssningschef efter Per Schmidt som dock fortsätter som konsult fram till 1 mars 2009.

Arnt Møller Pedersen har ingen säker förklaring på varför antalet anlop kan slå nytt rekord mitt under en ekonomisk kris:

"Kryssningar präglas fortfarande av nyhetens behag för européerna. Det är en ny marknad som är under framväxt. Och priset på en kryssning har sjunkit till en nivå där många har råd att kosta på sig det. Att det har blivit billigare beror i sin tur bland annat på fartygen har blivit större och därmed har enhetspriset per resa minskat. Kanske står sig även kryssningsresor starkt som semesterform betraktat, eftersom det jämfört med andra semesterformer är lättare för turisten att få en god överblick över den totala kostnaden för semestern", säger Arnt Møller Pedersen, 53 år, som sedan 2001 har varit marknadschef för CMP. Den nya kryssningschefen är ursprungligen shippingutbildad hos ØK och har arbetat med logistik i 35 år, men dock inte med passagerare tidigare.

## Tillräckligt med utmaningar

Arnt Møller Pedersen har en hel del att stå i. Det riktigt stora projektet är en 800 meter ny kryssningskaj som ska stå klar till säsongen 2012. Utbyggnaden ska säkerställa att Köpenhamn kan befästa sin position som Nordeuropas ledande kryssningsstad.

"Men det handlar inte bara om en kajsträcka. Vi behöver även stadens stöd, bland annat i form av offentlig transport till och från hamnen", säger Arnt Møller Pedersen som ser det som sin viktigaste

uppgift att säkerställa de framtida tillväxtpotentialerna:

"Teoretiskt sett kan vi i Köpenhamn ta emot 1 300 fartyg per säsong med den nuvarande kapaciteten. Det kan vi inte i praktiken men det gäller att få fler fartyg utanför veckosluten och att förlänga säsongen. Malmö har också en ganska stor kapacitet som vi gärna vill utnyttja", säger Arnt Møller Pedersen. CMP har två kajer i Malmö som kan användas för kryssningsfartyg och från 2011 kommer ett stort färjeläge att kunna användas för ytterligare två kryssningsfartyg.

## Små och stora initiativ

Just nu pågår förberedelserna inför säsongen 2009 för fullt. I Nordhavnen har man anlagt en ny väg längs Kronløbet för att man bättre ska kunna separera trafiken till kryssningsfartygen från trafiken till bilterminalen och containerterminalen. I februari ska man anställa årets sommarjobbare för väskhanteringen. För säsongen sätter man upp ett nytt och kraftigare stängsel längs Lange-linje för att öka säkerheten. Detta sker efter avtal med tre av de stora rederierna.



Arnt Møller Pedersen ska utöver kryssning även ägna sig åt färjor hos CMP.

Foto: Dennis Rosenfeldt

# Direktförbindelse till Köpenhamn

MSC vill ha en större marknadsandel på den danska containermarknaden och har sedan oktober 2008 en ny förbindelse varje vecka mellan sin huvudterminal och Köpenhamn

Världens näst största containerrederi, schweiziska MSC, vill stärka sin position på den nordiska marknaden och har satt in ett feederfartyg på den nya sträckan Antwerpen-Köpenhamn. På återresan anlöper feederfartyget Århus Havn.

"Den nya sträckan tar hänsyn till att Köpenhamn är en typisk importhamn. Därför har vi ofta tomma containrar i Köpenhamn som ska sättas av i Århus. Samtidigt får de jylländska industriföretagen kortast transittid. Deras exportvaror brukar normalt lastas om till andra destinationer i Antwerpen", säger Per Svensson som är logistikchef för MSC i Danmark.

Vid behov skulle MSC under en rundtur kunna

anlöpa Århus före Köpenhamn, men hittills har det inte varit aktuellt.

Den nya sträckan trafikeras av "RBD Alexa", ett kinesiskt nybygge från 2006. MSC har chartrat fartyget som har en kapacitet på 700 TEU. "RBD Alexa" avgår från Antwerpen på tisdagen, lossas och lastas på fredagen i Köpenhamn och anlöper sedan Århus på lördagen.

## Tillfredsställande start

"Våra kunder är mycket nöjda enligt den feedback jag har fått och de stöder den nya förbindelsen. Givet omständigheterna har vi ändå haft hyfsade mängder gods att transportera", säger Per Svens-

son med en hänvisning till de senaste månadernas konjunkturedgång. Huvuduppgiften för MSC är just nu att bita sig fast på marknaden.

"Vi ser positivt på framtiden för denna förbindelse. Den rent operationella delen med lossning och lastning fungerar bra, och vi kan se en fast rutin ta form vad gäller lastnings- och lossningslistor", säger Per Svensson.

MSC har inte i nuläget några direkta planer på att den danska förbindelsen ska omfatta fler stopp. De svenska hamnar som man relativt enkelt skulle kunna anlöpa täcks redan i nuläget rätt bra av MSC:s befintliga nät.

MSC har tidigare försökt att vinna marknadsandelar i Köpenhamn. Nu försöker rederiet igen - "MSC Tone" (500 TEU) började trafikera sträckan, men avlöstes snart av "RBD Alexa" (700 TEU).

Foto: Dennis Rosenfeldt



Foto: Mogens Bech



# Konjunkturen vänder nedåt

2009 ser inte ut att bli ett bra år, men kanske kan man skymta en ljusning under årets sista månader

2007 var ett riktigt bra år och 2008 gick också ganska bra om man frågar några av CMP:s kunder och samarbetspartners. Vanligast är att man betecknar inledningen på 2008 som tillfredsställande medan den senare halvan av året kom att präglas av konjunkturnedgången.

Förväntningarna inför 2009 är inte stora. Många är dock mer optimistiska när det gäller slutet av året.

CMPnews har bätt kunder och samarbetspartners att bedöma 2008 och ge en prognos för utsikterna för 2009 med hjälp av en skala från 1–10 där 10 är högsta betyg och 1 är lägsta betyg. De flesta deltagarna gjorde i början av föregående år en prognos för 2008 och här jämför man förväntningarna med det faktiska utfallet.

## Ro-ro

**Eje Wilör**, vd för Nordö-Link som transporterar lastbilar och trailrar sträckan Malmö-Travemünde, känner inte stor optimism inför det kommande året. Rederiet tog redan i februari 2009 ett fartyg ur trafik på sträckan, vilket innebär att den fortsättningsvis kommer att trafikeras av bara tre fartyg.

**Bedömning 2008: 8.** Sammantaget visade sig min bedömning stämma rätt väl. Under årets första sex månader hade vi en mycket stark marknad som översteg våra förväntningar medan det andra halvåret hamnade något under. Som helhet betraktat var året tillfredsställande.

**2009: 5.** Tyvärr är förväntningarna inte högre än så. Konjunkturen drabbar våra kunder rätt hårt. Jag tror det handlar om att vara på alerten och att arbeta på att bevara den marknad vi har och det i sig blir ett hårt arbete.

**Peder Gellert**, Executive Vice President DFDS med ansvar för ro-ro och terminaler. DFDS transporterar lastbilar och trailrar sträckan Köpenhamn-Klaipeda.

**Bedömning 2008: 7.** Jag hade tippat en 8 men det blev något lägre på grund av oljeprisets fall och nedgången i Ryssland som detta ledde till. Men sträckan till Klaipeda går fortfarande bra.

**2009: 6–7.** Året är svårt att förutspå och vi har haft svårt att utarbeta realistiska budgetar i takt med kursfallet och finanskrisen. Men inledningen på året blir nog värre än avslutningen. Det låga oljepriset hjälper oss i konkurrensen med vägtransporterna, men samtidigt sätter den ryska ekonomin press på oss. Vi upplever påtryckningar på lägre priser och det måste vi i vår tur rätta oss efter – även när det gäller hamnanlöp. I Köpenhamn skulle det vara fantastiskt om man kunde besluta sig för en hamntunnel – vad mycket trafik vi skulle

kunna leda bort från stadskärnans hårt trafikerade gator.

## Logistik

**Ulrik Stabrand**, speditör Stabrand Spedition, Københavns Frihavn:

**Bedömning 2008: 7–8.** Min bedömning om en konjunkturnedgång var inte ett uttryck för pessimism utan realism och så gick det ju inte heller så dåligt för oss. Företag som tidigare fick en helt egen container delar kanske nu på en tillsammans och det betyder mer styckeod vilket är det vi hanterar.

**2009: 8.** Jag tror att året börjar dåligt men att det blir bättre under de två sista kvartalen. Många företag kommer göra stora nedskärningar och



Foto: Dennis Rosenfeldt

## Oljepriset går upp – och det gör även aktierna

CMPnews bad kunder och samarbetspartners att titta i sina kristallkullor och komma med en till inlett förpliktande gissning på kursen för de mest sålda aktierna i Sverige (S 30) och Danmark (C-20) samt priset på ett fat olja vid utgången av 2009. Med enstaka undantag gissar alla på stigande priser på ett fat Nordsjöolja och de mest omsatta aktierna. De konkreta gissningarna på oljepriset går upp till 70–100 dollar per fat vid utgången av 2009. De svenska aktierna värderas upp till 800 jämfört med 651 i slutet av 2008 och de mest optimistiska danska buden säger index 365 vid utgången av 2009, vilket kan jämföras med ett index på 255 föregående år.

outsourca sin styckeodshantering – och det uppdraget kan vi erbjuda. Företagets 75-årsjubileum den 31 januari är förstas också en speciell begivenhet för oss.

## Kryssning

**Lars Bernhard Jørgensen**, vd för Wonderful Copenhagen som marknadsför Köpenhamn som kryssningsdestination:

**Bedömning 2008: 10.** Det visade sig i hög grad stämma rätt bra. Det är en stor framgång att alla planerade anlöp kunde genomföras – det var bara ett enda fartyg som ställde in på grund av dåligt väder.

**2009: 9.** Ett högt betyg eftersom det blir ännu ett rekordår för Köpenhamn. Det något lägre betyget än 2008 beror på att den stora nedgången i det globala konsumentförtroendet kan göra det svårare att fylla fartygen. Det stora antalet turnarounds ger Köpenhamn en ovärderlig omsättning och Woco arbetar på att kryssningsgästerna ska stanna ett par dagar extra i Köpenhamn.

**Lotte G. Lundberg**, Managing Director på Maersk Broker, skeppsmäklare vid flertalet kryssningsanlöp:

**Bedömning 2008: 8.** Förväntningarna infriades i stort sett.

**2009: 6.** Kryssningsanlöp planeras flera år i förväg och vi har för närvarande en bra överblick över anlöpen under 2009. Vi har dock redan sett

avbokningar av anlöp för 2009 och det är sannolikt att det kommer att bli fler avbokningar som en följd av den generella globala avmattningen. CMP:s utannonserade prisökningar kan också få en oväntad och oönskad effekt i detta sammanhang. Konsumenterna, d v s operatörer, agenter och så vidare, ser för övrigt fram mot klara besked om etableringen av nya kaj- och terminalfaciliteter i Köpenhamn.

## Containrar

**Jesper Kristensen**, vd för Unifeeder som både anlöp Köpenhamn och Malmö, anade förra året ovädersmoln vid horisonten:

**Bedömning 2008: 5–6.** Det var framförallt de sista månaderna som drog ner siffran, medan de första 6–9 månaderna låg högre än förväntat.

**2009:** Det är svårt att förutspå aktivitetsnivån. Ska man lyssna på domedagsprofeterna blir det ett riktigt dåligt år motsvarande betyg 3, men jag tror att vår affärsmodell har vissa starka sidor som gör att det inte kommer att gå riktigt så illa. Det kan bli ett svårt och brutalt år på marknaden och därför måste alla inse vilken plats man har i transportkedjan och bidra med konkurrenskraftiga lösningar och priser.

## Bilar

**Gert Jönsson**, vd för SkandiaTransport A/S som har specialiserat sig på klargörning och transport av bilar från Københavns Frihavn:

**Bedömning 2008: 7.** Jag tippade att 2008 skulle bli få betyg 9 i början av året. Men antalet bilar som behövde byggas om sjönk på grund av ändrade avgiftsregler för varubilar och det kunde inte uppvägas av de framgångar vi annars upplevde i antalet biltransporter.

**2009: 6.** Året ser trots den nuvarande ekonomiska krisen ut att innehålla några positiva möjligheter, men baserat på de nedjusteringar vi har fått från våra kunder gäller det nog att ha dämpade förväntningar.

**Björn Width**, vd för Autolink Sweden som tillhandahåller transport och klargörning av bilar i Malmö:

**Bedömning 2008: 8.** Det var svårt att förutse för tolv månader sedan att den globala ekonomin skulle komma att utvecklas som den har gjort. Vi har också drabbats av den allmänna volymnedgången men upplever samtidigt en tillväxt med nya kunder.

**2009: 8.** Jag tycker att vi gick stärkta ut ur 2008 och är bra förberedda för en fortsatt expansion på den svenska marknaden. Jag ser fram mot samarbetet med nya kunder och på att få ta de nya ytorna i Malmö i bruk.

# It-system ger bättre överblick

CMP har tagit ett nytt it-system i Malmö i bruk

I Malmö har man nu börjat använda ett nytt it-system: Genoa. Systemet används redan i Köpenhamn.

Många svenska containerkunder har sett fram emot det nya systemet som betyder att de enklare kan boka containrar till en fartygsavgång. Nu behöver man inte längre faxa eller mejla till CMP – istället görs bokningarna via en hemsida och all information anges endast en gång oavsett om containerns avgång försenas eller vad som händer för övrigt. Mindre tidsåtgång för administration av enskilda containrar betyder mycket, särskilt när det handlar om hantering av tusentals containrar.

Det nya systemet ger CMP och kunderna bättre möjligheter att följa den enskilda containern under transporten. Kunderna kan snabbt se om t ex en kylcontainer har lossats eller få en lista över hur många containrar på 20 fot som står i depå. CMP får fortlöpande överblick över vilka containrar som ska med på en fartygsavgång.



Foto: Dennis Rosenfeldt

## Även för styckeods

CMP arbetar med att införa ett liknande it-system för styckeodskunder i Malmö. Kunderna, i första hand stälkunder, kan därmed få en bättre överblick över lagerhållning och lagerrörelser, t ex om god-

set har lämnat hamn. Detta kan i sin tur möjliggöra snabbare leveranser till slutkunder.

CMP hoppas att Genoa kommer att medföra färre fel vid förvaring och hantering av gods.



# Vaktavlösning på bron

2008 blev ett bra år för CMP, trots den ekonomiska krisen. Lars Karlsson lämnar över till sin efterträdare och säger att "partnerskapet" med kunderna har varit nyckeln till framgång

Godsomsättningen under 2008 hamnade i nivå med 2007, 18 miljoner ton. Det ekonomiska resultatet blev bättre än 2007. Under 2009 förväntas ungefär samma mängder över kaj som 2008, men det ekonomiska resultatet kommer att försämrats, framförallt beroende på kostnader för underhåll och investeringar.

Det är den sammanfattning av läget som den 60-årige vd:n gör innan han lämnar över till sin efterträdare, 46-årige Johan Röstin, som närmast kommer från logistikfirman Schenker AB. Vd-bytet äger officiellt rum på CMP:s stämma den 3 april 2009.

"Vi bör vara mycket nöjda och tacksamma för 2008 års resultat, särskilt med tanke på omständigheterna. Vår minskning av omsättningen är lägre jämfört med andra nordiska hamnar och avspeglar nog att vårt närområde, Öresundsregionen, präglas av många köpstarka konsumenter och inte av någon stor industriverksamhet", säger Lars Karlsson.

## En oförutsägbar tid

2009 är enligt Lars Karlsson ett år som är svårt att göra några säkra prognoser för, men tecknen är mycket dystra och det kan bli ett riktigt tuft år att ta sig igenom. Fallande omsättning betyder prispress i hela transportkedjan, och det märker även CMP:

"Vi måste ta ut ett pris som motsvarar kostnaderna för att producera de tjänster vi levererar", säger Lars Karlsson. Han har dock full förståelse för att kunderna befinner sig i en besvärlig situation och att de anpassar sin kapacitet efter rådande marknadsförhållanden, som t ex rederiet Nordö-Link har gjort genom att ta en färja ur trafik. Det påverkar CMP direkt eftersom företaget lossar och lastar trailrar.

"Grundläggande måste vår kapacitet och bemanning motsvara de uppgifter vi har att utföra. I första hand skär vi ned på vikarier och låter den fasta personalen utföra mer arbete. Vi ska så långt som möjligt undvika att ett affärsområde saknar

resurser medan ett annat har för mycket resurser. Sedan har vi en del komplidighet som vi nu kan avveckla och utöver det får vi fortlöpande utvärdera hur vi anpassar oss efter den rådande situationen", säger Lars Karlsson.

CMP varslade under hösten femton medarbetare, men drog tillbaka varslet efter en överenskommelse med personalen om en mer flexibel schemaläggning.

## Konjunkturen vänder en dag

För ett år sedan var Lars Karlsson fullt sysselsatt med CMP:s produktionskapacitet som då var nära att slå i taket. Omfattande investeringar blev närmast akuta.

"Den ekonomiska krisen betyder att CMP nu har tillräcklig kapacitet för de närmaste 1-2 åren, bortsett från att fallet i bilförsäljningen gör det svårt att bli av med bilarna. Det skapar faktiskt en press på uppställningsytorna."

"Men om 2-3 år kan marknaden se helt annorlunda ut och det ska vi förbereda oss för nu. Färjetrafiken i Malmö har utrymnesbrist och vi måste ta med den stadsutveckling som sker i de citynära hamnområdena i våra beräkningar. Det är nog också i en tid som denna som vi kan få arbetet utfört till rätt pris. Vi har styrkan att vara offensiva även i dåliga tider och en verksamhet som vår, som har behov av infrastruktur såsom kajer, vägar och räls, måste arbeta i ett långsiktigt perspektiv, ca 40-50 år framåt", säger Lars Karlsson om miljöplanerna.

CMP vill flytta färjegods, containrar och en kombiterminal till Norra Hamnen i Malmö. Det kommer att möjliggöra ett perfekt samspel mellan skepp, tåg och lastbilar och bereda mer plats för nya bilar i Frihamnen samt även ge möjlighet för anlop av ett par kryssningsfartyg i Nyhamnen.

I Köpenhamn saknas nu endast att myndigheterna ska ge sitt tillstånd till anläggningen av en kryssningskaj i Nordhavnen. På Prøvestenen ska man anlägga ett nytt stort område för torrlast.

## Goda konjunkturen

Lars Karlsson erkänner gärna att uppbyggnaden av CMP har präglats av goda tider, som bara blev bättre och bättre. Marknadsläget har bidragit till att underlätta samgåendet mellan hamnarna i Malmö och Köpenhamn. Sedan 2001 har omsättningen stigit med drygt 60 %, medan personalen endast har ökat med 10 %.

Den avgående vd:n har inga problem med att räkna upp de senaste årens många ljuspunkter:

2002 års Toyota-avtal skapade i det närmaste ett "biläventyr" och lockade flera nya bilföretag till hamnen. CMP etablerades snabbt som ett nordiskt nav för bildistribution.

Helt extraordinär har även utvecklingen av kryssningsfartyg varit, något som även gäller omsättningen av rysk transitolja.

"Att följa hur Nordö-Link har ökat sin frekvens och byggt upp och fortlöpande moderniserat sitt tonnage har varit mycket spännande liksom även att följa utvecklingen hos stålföretag som exempelvis Acerinox och Areco", säger den avgående vd:n.

CMP:s ekonomi har pekat uppåt, år efter år, sedan 2001. Alla affärsområden har i dag svarta siffror i slutresultatet och det gäller antligen även för containerområdet 2008. De ekonomiska mål som CMP skulle ha nått vid utgången av 2010 är redan i hamn. Miljöinvesteringar har bidragit till att förändra den traditionella bilden av ett hamnföretag.

## Partnerskap är vägen framåt

Konjunkturen har gynnat CMP. Men Lars Karlsson tillskriver också partnerskapet med kunderna en central roll för de resultat som har uppnåtts:

"Den gamla leverantörsrollen är föråldrad. Nu gäller att ha ett partnerskap med sina kunder", säger han. Partnerskapet bygger på att man har olika utgångspunkt, men arbetar tillsammans för att skapa gemensamma fördelar. Samarbetet kan vara mer eller mindre omfattande och innehålla allt från planering av anlop, investeringar, utbildning av personal o s v.

"Vi har haft ett partnerskap bl a när det gäller containrar, olja, bilimport, och ro-ro-aktiviteterna som det är viktigt att vidare bygga ut", säger Lars Karlsson.

Den avgående vd:n bedömer att CMP:s tillväxtpotentialer i mindre omfattning kommer att stå att finna på "hemmamarknaden", Öresundsregionen, utan mer i Östersjöområdet. Omsättningen vad gäller olja, kryssningsfartyg och bilar är redan starkt knuten till Östersjön.

"Jag kan enkelt föreställa mig att CMP som terminaloperatör i framtiden kommer att följa några av sina kunder till andra destinationer", förutspår Lars Karlsson som sammanfattar sin tid på CMP med följande ord:

"Det har helt enkelt varit intressant och spännande att ha fått leda CMP".

## CMP:s godsomsättning 2008

Mill. ton	2007	2008	
Olja	7,2	7,2	0 %
Torrbulk	3,7	3,3	-11 %
Övrigt gods	7,4	7,5	2 %
	<b>18,3</b>	<b>18,0</b>	<b>-1 %</b>

## Produktområden 2008

Kryssningspassagerare: 560 000 (10 %)  
Färjepassagerare: 830 000 (-3 %)  
Bilar: 427 000 (-18 %)  
Containrar (TEU): 194 000 (1 %)  
Ro-ro-enheter: 327 000 (7 %)

*Vi ska vara mycket nöjda och tacksamma över att vi gick så pass starka ut ur 2008 som faktiskt blev fallet", säger Lars Karlsson, vd för CMP.*



Foto: Dennis Rosenfeldt

# 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: Kommunikationschef Peter Schøning. Översättning: Elisabeth Tauvon/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: [peter.schoning@cmport.com](mailto:peter.schoning@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).

## Ny vd för CMP

46-årige Johan Röstin tillträder posten som ny vd för CMP den 3 april. Johan Röstin, som närmast kommer från en post som divisionschef på logistikföretaget Schenker AB, har tidigare arbetat med försäljning och marknadsutveckling för SAS Cargo. CMP:s styrelseordförande Bengt Madsen säger att den nya vd:n både har en stark internationell och kommersiell profil och bra erfarenhet när det gäller att integrera olika kulturer över landsgränserna i Skandinavien. ■

## Sista leveransen till Citytunneln

Sydsten levererar i februari sista lasten makadam eller krossmaterial till Citytunneln och därmed sätter man punkt för företagets leveranser till det stora järnvägsprojektet med ett järnvägsnät på 17 km varav 6 km i tunnel. Leveranserna har omfattat 150 000 m<sup>3</sup> betong, 500 000 ton krossmaterial eller makadam och 200 000 ton av andra vägmateriell. Sydsten lät enkom för detta uppdrag uppföra en betongfabrik i Norra Hamnen med direktåtkomst till kaj. ■



Foto: Dennis Rosenfeldt



Foto: Søren Balken

## Nya lastarmar på Prøvestenen

CMP har låtit installera nya lastarmar på Olieterminalen på Prøvestenen. Lastarmarna, som har en höjd på över 20 meter, erbjuder ökad säkerhet mot oljeläckage vid lastning och lossning. CMP har monterat liknande lastarmar på terminalen i Malmö. ■

## Stora anläggningsprojekt förebereds

Københavns Kommune har inlett en miljökonsekvensutredning (VVM-undersökning) för att se hur jordfyllningar för en ny container- och kryssningskaj på östsidan av Nordhavnen skulle komma att påverka miljön. Erforderliga tillstånd förväntas komma under loppet av 2009 så att anläggningsarbetet kan starta 2010. Kajen ska stå klar till säsongen 2012. En del av jordfyllningarna kommer att komma från utbyggnaden av tunnelbanenätet. Detta anläggningsarbete sätter också i gång 2010 och därför är de två projekten sammanlänkade. Anläggningsarbetet för en ny vägförbindelse mellan Helsingörmotorvägen och hamnen förväntas för övrigt också påbörjas 2010. Vägen beräknas vara klar 2014. ■

Foto: Dennis Rosenfeldt



## "Nordlink" tas ur drift

Nordö-Link minskar från och med februari 2009 sin kapacitet på sträckan Malmö-Travemünde med nästan 30 procent. Detta sker genom att man tar ett av de fyra fartygen på sträckan ur trafik, nämligen "Nordlink", ett stort nybygge på 4 200 lanemeter från 2007. Rederiet ökade 2007 sin kapacitet med 70 procent genom att byta ut samliga fartyg. "Nordlink" ägs av Finnlines och kommer hädanefter istället att trafikera sträckan Travemünde-Helsingfors. Nordö-Link hänvisar till en minskning i antalet enheter på grund av den ekonomiska avmattningen och kundernas förväntningar om ytterligare minskningar 2009. ■

Foto: Jan Kofod Winther

