

FEM FRÅGOR

... till Guy Björklund, musei-
chef i Jakobstad.

FOTO: JONAS BRUNNSTRÖM/ARKIV



Vad är egentligen det korrekta namnet på den gamla trähusstadsdelen i Jakobstad, Skata eller Skatan?

– Båda måste godkännas. Det korrekta namnet är ju faktiskt Norrmalm. Både Skata och Skatan förekommer i folkmun och det går inte att säga vilket som är rätt. Skata är kanske lite mer dialektalt, medan Skatan anses som högsvenska.

Är det så att den äldre generationen säger Skatan och de yngre Skata?

– Det tror jag inte man kan säga, båda har alltid förekommit. Jag tycker att jag hört Skata bland många äldre människor.

Vad ingår i stadsdelen Norrmalm?

– Det var på 1780-talet man började skissa på rutstaden Norrmalm och ser man rent tekniskt på det så ingår inte Hamngatan i Norrmalm. Den har en historia innan den nya stadsdelen blev till.

När dök namnet Skata/Skatan upp?

– Det skulle jag gärna vilja veta också. Men namnet började användas med tiden när stadsdelen växte fram och i början av 1900-talet var det redan helt etablerat.

Vad säger du själv, Skata eller Skatan?

– Jag säger Skata. Det har jag alltid gjort.

Sofia Grankull

webb-tv

på ot.fi

Föreningar samlas på nätet

KARLEBY. En ny öppen elektronisk databas för föreningar har sett dagens ljus. I Mellersta Österbotten finns omkring 4500 föreningar, men ett gemensamt föreningsregister har saknats. Nu lanserar Mellersta Österbottens förbund databasen eVILJO, som förbundet också administrerar.

Genom att registrera sig får föreningen en egen webbplats helt gratis. Samtidigt uppdateras föreningens uppgifter i databasen. Genom att gå med kan föreningen obegränsat bygga nätverk och informera om sin verksamhet. Uppgifter på föreningens webbplats styrs automatiskt till KP24:s evenemangskalender och via den till hela landskapets och medias kännedom. ör



Hamnen snart redo för

● **Det pågår en febril aktivitet med infrastrukturinvesteringar i Jakobstadsregionen: djupare farled, elektrifiering av järnvägen och nya vägar. Men i hamnen har det varit lugnt i sommar.**

JAKOBSTAD. Hamndirektör Kristian Hällis säger att det syns direkt i hamnarnas hanterade godsvolym när det är mera kärt i ekonomin. Efter att ha hanterat 1,7 miljoner ton 2011 är detta nu tredje året i rad med lägre aktivitet. I år räknar Hällis med knappt 1,3 miljoner ton.

– Rekordet är 1,9 miljoner ton, men med 1,3 miljoner ton räknar vi ändå med ett positivt rörelseresultat, säger Hällis.

Hamnen i Jakobstad är extra sårbar eftersom den är beroende av ett fåtal stora kunder som UPM och Alholmens Kraft. Att Alholmens Kraft har haft en längre stagnation i år syntes direkt i hamnens hanterade volymer. Däremot har det mindre betydelse för hamnen att träflis till en betydande del har ersatts av kol.

Traditionellt har hamnen i Jakobstad profilerat sig som ren. Men hur

ren är hamnen med den tilltagande kolimporten?

– Det blev bättre när vi fick en längre Laucko-kaj 2009. Numera lastas kolet på den yttersta ändan, säger Hällis.

Dessutom har man byggt ett vindskydd som separerar lastningsplatsen för kolet från resten av hamnen.

FÖRUTOM TRÄFLIS har också importvirke blivit för dyrt på senare år.

– Vi har haft en nedgång i råvarumarknaden för trä sedan 2011–2012. UPM använder numera allt mera inhemskt virke från till exempel Kajana, vilket naturligtvis är bra för vår nationalekonomi.

PÅ IMPORTSIDAN har cementimporten via Pargas ökat.

– Cement används för bland annat väg- och brobyggen. En hel del lut och kemikalier har också importerats. Exporten av cellulosa går också jättebra, men problemet är att vi på grund av farledsdjupet inte har kunnat fylla cellulosaåttarna till Kina.

Det problemet ska vara löst senast 2015 när farledsdjupet har ökat från 9 till 11 meter. Enligt Hällis ska sta-



Det är lugnt i Jakobstads hamn för tillfället. Men efter att mudderverket i bakgrunden är klart med sitt värv, och farledsdjupet är 11 meter nästa år, kan man ta emot större fartyg igen. FOTO: EVA-STINA KJELLMAN

större fartyg

FOTO: MARKKU JOKELA/ARKIV



Hamndirektör Kristian Hällis.

dens del, det vill säga hamnbassängen, vara klar redan i år och Trafikverkets farled senast nästa år. För staden Jakobstad har det handlat om en investering på 9 miljoner euro fördelat på tre år.

–För vår del börjar muddringen med skopa vara klar.

Kristian Hällis ser järnvägen som ett komplement snarare än

en konkurrent till hamnen.

–Nåbarheten är viktig. Hamnen är mindre värd om man inte har tillgång till hela logistikkedjan.

DET HAR TIDIGARE funnits förslag att dra om järnvägen mellan Bennis järnvägsstation och Alholmen i Jakobstad via Färholmen snarare än centrum. Men det visade sig att kostnaderna skulle ha blivit alltför höga.

–Det stupade på kostnaderna. Summor över 100 miljoner nämnades och den saken drogs bort ur den senaste generalplanen, säger stadsdirektör Mikael Jakobsson.

Bangården i centrum kommer att finnas kvar också efter elektrifieringen.

–Men det finns ännu områden kvar

kring bangården som kan utvecklas, säger Jakobsson.

Stadsdirektören räknar med att infrastrukturinvesteringarna i Jakobstadsregionen tar ytterligare fart kring årsskiftet när NTM-centralens upphandling för den så kallade hamnvägen ska vara klar.

–Det gäller i första hand Nordanvägen ut till Källbyvägen där det ska byggas en stor rondell. Här ska de sammanlagda kostnaderna på cirka 7 miljoner delas mellan staden och staten. Sedan gäller det att arbeta vidare med vägen ut mot Edsevö och Ytteresse, säger Jakobsson.

Sören Bäck

soren.back@ot.fi
06-7848 436



Euroports operativa direktör i Jakobstad, Pauli Rautiainen, tror på hamnens framtid. FOTO: EVA-STINA KJELLMAN

Euroports på sparlåga – men tror på framtiden

Lugnet i hamnen har gjort att Euroports tillfälligt har bantat ner sin personal.

Men operativa direktören Pauli Rautiainen tror på framtiden och därför har ingen sagts upp.

JAKOBSTAD. –När farledsdjupet nästa år blir 11 meter kommer vi att ha den näst djupaste hamnen i Bottenviken efter Karleby som har 13 meter. Men vi konkurrerar inte direkt med samma kunder som Karleby med transittrafik, säger Rautiainen.

Han räknar upp hamnar som Uleåborg, Kemi och Brahestad med ett farledsdjup på 10 meter, medan Vasa och Kaskö ligger på 9 meter.

–Kalajoki har som tur är bara 8,5 meter. Med Kalajoki konkurrerar vi ganska hårt om virkestransporter.

När svaveldirektivet träder i kraft 2015 förutspår Rautiainen att det blir ännu viktigare än tidigare att kunna ta emot stora båtar. Därför kunde inte den djupare farleden till Jakobstad vara bättre tajmad.

–Vi har också en bra maskinpark och står därmed bra rustade för framtiden.

40

personer jobbar på Euroports Jakobstadsenhet, 30 som stuvare och resten på kontoret.

Euroports ägs av investeringsbolag i Kanada, England och Frankrike. I Jakobstad omsätter Euroports cirka 6 miljoner euro årligen. Jakobstadsenheten har cirka 40 anställda av vilka 30 är stuvare och resten arbetar på kontoret. Efter samarbetsförhandlingarna i juni är de flesta tidsbundet permitterade till slutet av året.

–Jag är glad över att ingen har sagt upp sig. Det betyder troligen att de anställda också tror på framtiden och att de trivs här. Sedan är det kanske heller inte så lätt att hitta nya jobb, säger Rautiainen.

I hamnoperatörens servicekoncept ingår såväl stuveriverksamhet och godshandlingar som lager-service, spedition och skeppsklaring.

Sören Bäck

”När farledsdjupet nästa år blir 11 meter kommer vi att ha den näst djupaste hamnen i Bottenviken efter Karleby som har 13 meter.”

PAULI RAUTIAINEN

Stora investeringar i infrastruktur...

• För att öka farledsdjupet till hamnen i Jakobstad har staden investerat 9 miljoner euro och det statliga Trafikverket en liknande summa.

• Totalt 3,3 miljoner euro har tagits in för elektrifieringen av järnvägsavsnittet mellan Bennis och

Alholmen i nästa års statsbudget och den ska vara klar år 2016.

• Den första delen av hamnvägsprojektet kommer i gång vid årsskiftet med Nordanvägen ut till Källbyvägen. De sammanlagda kostnaderna på cirka 7 miljoner delas mellan staden och staten.

... och i UPM-enheterna i Jakobstad

• UPM har svarat med att investera cirka 50 miljoner euro i Jakobstadsenheten under åren 2012–2014. Cellulosakapacite-

ten har ökat med 35000 ton till 800000 ton per år.

• Alholmens såg håller på att investera för 6 miljoner euro.