



Färjan mellan Umeå och Vasa klarar gränsvärdena för svavelutsläpp genom lågsvaveloktanigt MGO-bränsle och genom att köra långsammare.

## Hamnsamarbete stärker transportlänk mellan Sverige och Finland

**Svenska Umeå och finländska Vasa slår ihop sina hamnbolag till ett gemensamt och startar verksamheten nu i början av 2015.**

**– Vi vill utveckla olika logistiklösningar och stärka transportlänken, säger Ulrika Roupe från det maritima konsultbolaget SSPA.**

AV LENA SONNE

Det är ett led i ett pågående EU-projekt för att stärka intermodaliteten och stråken mellan Sverige och Finland som ska ingå i ett större nätverk från Mo i Rana i Norge till transportkorridor genom Finland till Ryssland, Baltikum och Europa. Förhoppningen är att det nya bolaget, Kvarken Hamnar AB, samt kommunernas satsningar på transportlänken, ska öka det internationella intresset för Kvarken. Städerna kommer att äga hälften av bolaget var.

– Förhoppningsvis får vi i framtiden större varuströmmar mellan Vasa och Umeå, säger Ulrika Roupe. Än så länge är det bara en studie, men planen är att bygga en ny färja och tillhörande infrastruktur.

Ett koncept för färja och hamn har arbetats fram som tar hänsyn till emissioner, buller och svallvågor. Här finns arktisk kunskap vilket har visat sig viktigt. Just nu finns en provisorisk färja som får fungera till den nya färjan har byggts. Den går på lite dyrare lågsvaveloktan MGO-bränsle som kan användas i samma motorer som tidigare och genom detta klarar man att hålla sig under gränsvärdena för svavelutsläpp. Att köra lite långsammare sparar också bränsle och pengar, och kan



– När oljan är billig talar inte priset för att gå över till LNG, säger Ulrika Roupe.

delvis kompensera för den högre kostnader för MGO.

### Stiltje i LNG-projekten

– Miljöfrågorna är centrala. Olika försök med bränsle har visat att LNG är det bästa alternativet som vi kommer att välja, säger Ulrika Roupe vars specialkompetens just är LNG-infrastruktur.

– I det projekt som pågått i Umeå och Vasa de senaste tre åren har 20 miljoner euro investerats, varav EU stött för 6 milj.

– Intresset för LNG som fartygsbränsle är generellt stort men fortfarande väntar man på större efterfrågan.

– Efter att svaveldirektivet med hårdare regler infördes från årsskiftet, har dock inte mycket hänt. Det beror på att när oljan är billig talar inte priset för att gå över till ett dyrare men miljövänligare bränsle. Svårigheten att kontrollera har också bidragit till en fördröjning av uppbyggnaden av en LNG-infrastruktur, tror Ulrika Roupe.

Fortfarande är det bara Viking Grace som går på LNG och förses via en LNG-terminal i Nynäs-

hamn. I Lysekil finns också en färdig LNG-terminal.

– Vi samarbetar också med andra hamnar och rederier om nya LNG-projekt.

– Vi har just avslutat ett LNG-projekt i danska Århus, Danmarks andra största hamn. Men de väntar med att bygga en LNG-terminal till efterfrågan ökar.

– Vi har haft projekt internationellt i Sydkorea och ska börja i Kenya och i Sverige i flera hamnar bl a Göteborg, Malmö-Köpenham, och börjar nu i Trelleborg.



Stråken mellan Sverige och Finland ska ingå i ett större nätverk.