



## Valuta för pengarna

När den nya Strömkajen invigs sätts samtidigt punkt för ett renoveringsarbete av Stockholms kajer som pågått i mer än 15 år. Det kommer då uppskattningsvis att ha kostat cirka 360 miljoner.

– Och vi har verkligen fått valuta för pengarna, säger projektledaren Irene Lindbäck.

För drygt 15 år sedan renoverades Skeppsbron. Det var startskottet för en upprustning av flera av Stockholms kajer.

– Behovet var stort och det är Stockholms Hamnars uppdrag att underhålla och renovera våra kajer, säger Irene Lindbäck, projektledare på Stockholms Hamnar.



Irene Lindbäck

Efter Skeppsbron följde renovering och upp- rustning av Söder Mälarstrand, Strandvägen, Norr Mälarstrand och nu Strömkajen. Irene Lindbäck uppskattar att renoveringsar- betet när det är färdigt kommer att ha kostat uppskattningsvis 360 miljoner.

– Och vi har verkligen fått valuta för peng- arna. Strömkajen är det mest omfattande arbetet, men det största lyftet tycker jag Söder Mälarstrand har fått.

**”Det största lyftet tycker jag Söder Mälarstrand har fått.”**

Hon, liksom många andra, har lagt ned sin själ i det här arbetet och därför känns det lite vemodigt att arbetet snart är klart.

Men börjar allt inte bara om nu?

– Nej, de här kajerna kommer inte behöva renoveras på 50 till 100 år. ↴



Marinarkeologen Jim Hansson.

## UNIKA BÅTFYND

På Strömkajen växer en ny kaj fram, men också ny kunskap om vår historia. Förra hösten grävdes en mindre sensation fram och under den här skriftens pressläggning har man hittat ytterligare minst tre vrak.

DET VAR NÄR MAN GRÄVDE för ett nytt pumphus i kajen vid Grand Hôtel som man upptäckte rester av ett fartyg från 1600-talet.

– Det är ett helt sensationellt fynd. Det är den första sydda båt man hittat och som med säkerhet är byggd i Sverige, säger marinarkeologen Jim Hansson.

Att den är sydd betyder att man istället för att använda spik eller nitar sytt ihop skrovet. En väldigt gammal metod som på den här tiden användes i Baltikum och Ryssland. Fyndet har väckt uppmärksamhet bland arkeologer som nu frågar sig vem och varför man byggde med den här metoden i Sverige. Och att den är byggd i Sverige vet man genom den analys av vrakdelarna som gjorts. Analysen visar att virket är hugget i stockholmsområdet någon gång mellan 1631 och 1635.

På den här tiden låg ett örlogsvärn på platsen. Ett varv som 1650 flyttade till Skeppsholmen. Kanske var det 20 meter långa fartyget i så dåligt skick att det blev kvar vid flytten. Det var inte ovanligt att gamla fartyg användes som utfyllnad när kajer skulle byggas ut. Det första vrakfyndet är nu utställt på Sjöhistoriska museet och Jim Hansson och hans kollegor gräver vidare efter nya fynd. Följ utvecklingen på [www.sjohistoriska.se](http://www.sjohistoriska.se). ↴



# STRÖMKAJEN

STOCKHOLMS HAMNAR  
GER SOLSIDAN ETT LYFT



Stockholms Hamnar  
Telefon: 08-670 26 00  
[info@stockholmshamnar.se](mailto:info@stockholmshamnar.se)  
[www.stockholmshamnar.se](http://www.stockholmshamnar.se)



# DRÖMKAJEN SKAPAS

Strömkajen är en mötesplats i Stockholms finrum och ett nav i turist-stockholm. Här möts skärgårdsresenärer, museibesökare och flanörer. När kajen är färdigrenoverad 2013 kommer det att finnas ännu mer plats för människor.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG • BILD: PER-ERIK ADAMSSON

– MAN KAN INTE ARBETA PÅ en vackrare arbetsplats än jag gör, säger Irene Lindbäck när hon tar emot på sitt projektkontor i en byggbarack strax intill Strömkajen.

Det är inte svårt att förstå henne. Strömkajen har ett fantastiskt läge, härlig utsikt och är dessutom omgiven av pampiga hus som Nationalmuseum och Grand Hôtel. Irene Lindbäck är projektledare för Strömkajen, ett arbete hon påbörjade redan 2004. Men själva renoveringsarbetet drog igång 2009 och ska vara klart 2013. Strömma och Waxholmsbolaget trafikerar Strömkajen idag och för att inte störa färjetrafiken sker renoveringsarbetet bara under vinterhalvåret.

– Det är ett tufft jobb med ständiga deadlines. Sommarens båt-tidtabeller fastställs tidigt så det finns ingen möjlighet att tumma på tiden.

RENOVERINGEN ÄR nödvändig av flera skäl.

– På sikt hade kajen riskerat att rasa.

Och det är landhöjningen som är boven i dramat. För den har höjt kajen med drygt en halvmeter sedan Strömkajen byggdes för ungefär 150 år sedan. Det gjorde att landgångarna påminde allt mer om branta rutschkanor, men också att de tråpalar och

den rustbädd som kajen var uppbyggd på kommit över vattenlinjen och därför börjat ruttna.

Samtidigt fanns det stora behov av att modernisera kajen och att ge den ett rejält ansiktslyft.

– När det är klart kommer kajplatserna att vara större och det kommer att finnas mer plats för människor än det gör idag.

DEN MEST PÅTAGLIGA förändringen är nog de nya vackra byggnaderna som du kan läsa mer om här intill. Kajen har också byggts ut med två meter jämfört med tidigare och sänkts ned drygt en halvmeter för att den ska återfå den ursprungliga höjden.

– Det var något färjebolagen efterfrågade. Landhöjningen hade gjort det svårt att komma på och av fartygen. Det är en tillgänglighetsfråga – något vi lagt stort fokus på.

Ett exempel på satsningen på tillgänglighet är att man valt släta graniplattor på alla promenadstråk. De är lättare att gå på

## Ombyggnad vinter/vår 2009–2013

- Ny spontkaj cirka två meter utanför befintlig kaj.
- Sänkning av kaj med cirka 40 till 70 centimeter.
- Nya terminalbyggnader.
- Nya "teknikbänkar".
- Utökad volym för oljecisterner. Ej synliga.
- Sopsug från papperskorgar till underjordisk förvaring.
- Nytt hamplan och ny gata.

än små gatstenar och vackrare än asfalt. Hela kajen ska dessutom få ett ytskikt av granit. Strömkajen är Stockholms finrum och Stockholms Hamnar har inte sparat på krutet.

– Det ska kännas påkostat. Inte minst för att det här är det vi visar alla turister som kommer hit, säger Irene Lindbäck samtidigt som Indrek Pöldma, driftchef på Waxholmsbolaget tittar in på kontoret.

Han har sitt kontor på Strömkajen och har kunnat följa renoveringen på nära håll.

– Det var på tiden. Kajen har sett sliten ut länge och det är mer än 25 år sedan den renoverades senast, säger han medan vi går för att titta på kajen.

FARTYGSTRAFIKEN HAR ÖKAT AVSEVÄRT och man har helt enkelt vuxit ur kajen. Han tar förvaringen av diesel till båtarna som ett exempel. Innan renoveringen kunde man bara bunkra 25 kubikmeter diesel på kajen. Det var alldeles för lite och resulterade i täta besök av tankbilar för att säkra att det fanns bränsle till alla fartyg.

– När kajen nu moderniseras finns det plats för 100 kubikmeter diesel. Med hjälp av ny teknik och datorer får vi mycket bättre koll på när och vilka fatyg som behöver tankas.

## ”Det här var något färjebolagen efterfrågade.”

Under kajen har en kulvert skapats där man förutom bränsle också samlat all teknik. Där kommer det dessutom snart att finnas en sopsug som kopplas till alla papperskorgar på kajen. Planer finns att så småningom också koppla Kungsträdgården till sopsugen.

MED HJÄLP AV KULVERTEN gömmer man undan sådant som inte behöver synas och får en renare och finare kaj. De enda spåren de lämnar på kajen är de nya "teknikbänkar" som placerats ut. Inuti dem finns all utrustning som behövs för att serva fartygen med bränsle, färskvatten och för att transportera bort smutsigt vatten.

– Nu är det nästan som att "gå i depå" i racing när fartygen ska bunkra. Det är viktigt när fartygen kanske bara ligger vid kaj en kvart. Dessutom har mycket arbete automatiserats, vilket är bra ur arbetsmiljösynpunkt, säger Indrek.

– Nya och mer funktionella lokaler är förstas bra både för våra medarbetare och för våra kunder, tillägger han.

På sitt kontor sitter Irene Lindbäck kvar. Hon har som sagt jobbat med förnyelsen av kajen sedan 2004. Vad tror hon stockholmarna kommer att tycka om den nya Strömkajen när den är klar?

– Jag tror att husen kommer att väcka uppmärksamhet. De sticker ut och jag hoppas att folk kommer att tycka att kajen blir lika fin som vi tycker. Det är ju sol där hela dagen så jag tror att folk kommer att sitta här och äta glass. ↴



# GÄRNA BÄSTA BIROLL

De nya byggnaderna på Strömkajen får inte stjäla showen, men gärna ta priset för bästa biroll. Att rita byggnaderna var en utmaning för arkitektbyrå Marge. Resultatet är tre trattformade byggnader med fasader av mässingslegeringen tombak. Tre smycken i Stockholms finrum.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG • BILD: MARGE ARKITEKTER

STRÖMKAJEN ÄR PÅ MÅNGA SÄTT EN DRÖMKAJ. Det är en kaj med utsikt och en plats i solen. Det är här man tar de bästa bilderna på slottet. Det sistnämnda var något arkitekterna på Marge tog fasta på när de skulle rita de tre nya byggnaderna till Strömkajen.

– Vi blev inspirerade av fotograferandet och har därför använt formen av objektivet på en kamera när vi ritat byggnaderna. Det är en öppen och inbjudande form, säger Pye Aurell Ehrström, arkitekt på Marge.

Öppenheten gör att man undviker att skapa en bak- och en framsida på kajen. De tre nya byggnaderna som ska vara på plats 2013 – den första byggs redan i vår – skiljer sig avsevärt mot de tidigare som var mer barackliknande. Tidigare var man tvungen att ställa upp en ful container på kajen för att skapa förvaring åt fartygen.

– Vi vill att det ska vara rent på kajen. Därför har vi sett till att integrera alla funktioner i byggnaderna så att man inte behöver sätta upp nya kiosker och förvaringsutrymmen senare.

Det var inte en helt lätt uppgift att rita de nya byggnaderna. Uppdraget var att skapa byggnader av hög arkitektonisk kvalitet, men utan att stjäla för mycket uppmärksamhet från Grand Hôtel, Nationalmuseum, Handelsbanken och Lydmar Hotel som har huvudrollen på Strömkajen. För att särskilja sig från stenfasaderna runt omkring valde de tombak, en mässingslegering, som material i fasaderna.

## ”Den är utformad som en trappa där man kan njuta av utsikten eller ta den perfekta bilden av slottet.”

– Det är ett förstklassigt material och vi har velat skapa samtida byggnader med hög kvalitet i såväl detaljutförande som materialval.

TVÅ AV BYGGNADERNA ÄR NYA TERMINALER till Waxholmsbolaget och Strömma. Den tredje blir lite annorlunda då den är utformad som en trappa där man kan sitta och njuta av utsikten eller ta den perfekta bilden av slottet.

– På så vis får vi in en funktion till. Den byggnaden är annars till för förvaring av kyllda varor och tomma vagnar. ↴