

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#1/13


Stockholm
The Capital of Scandinavia

ANNA OCH DET
MARITIMA MANIFESTET
ÖSTERSJÖN ÄR HET
BANANPALATSETS
NYGAMLA KLÄDER

BRYTNINGSTID



JOHAN
CASTWALL
VD

DAGS ATT SÄTTA SPADEN I MARKEN

2013 HAR RIVSTARTAT I STOCKHOLMS HAMNAR och vi tror på ett bra år, trots att lågkonjunkturen har börjat kännas av även i stockholmsregionen.

Det är bara på rorosidan som vi ser vissa vikande tendenser. Containervolymerorna stiger kraftigt och på fastighets- och passagerarsidan ser vi ännu inte någon negativ utveckling. Vi har en historiskt låg vakansgrad i vårt fastighetsbestånd och många inbokade internationella kryssningsbesök för den här säsongen.

M/S VIKING GRACE, SOM ÄR EN helt ny produkt för passagerarna på Östersjön, har fått ett varmt mottagande. Det blir spännande att följa hennes utveckling på marknaden och om några ytterligare rederier är redo att satsa på LNG, Liquefied Natural Gas. Nu har vi skaffat oss erfarenhet och möjlighet att hjälpa till.

2013 ÄR OCKSÅ ÅRET NÄR VÅRA infrastrukturprojekt tar stora kliv framåt. Vi sätter spaden i marken för att börja bygga den nya Värtahamnen i juni. Även ombyggnaden av Kapellskärs Hamn kommer av allt att döma att få alla tillstånd och beslut klara för att kunna bestämma datum för ett första spadtag.

SLUTLIGEN HOPPAS VI ATT STOCKHOLM Norvik Hamn kommer tas upp för villkorsprövning i Mark- och miljödomstolen i sommar. Tillståndet att börja bygga är redan klart och nu väntar vi bara på att förhandla om under vilka villkor vi får bygga och driva hamnen.

DET ÄR VERKLIGEN EN SPÄNNANDE TID, mycket är i förändring och framtiden ser ljus ut. Hoppas att ni känner som jag och att vi på olika sätt ska få ett givande och bra år tillsammans!

JOHAN CASTWALL,
verkställande direktör

VIA
PRE
NUMER
ERA

Tidningen VIA STOCKHOLMS HAMNAR
utkommer med fyra nummer per år.
Gratis prenumeration kan beställas via
info@stockholmshamnar.se.

Redaktion: Jorun Nikander, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving
Layout och produktion:
ETC Kommunikation

Tryck: Modintryckoffset 2013
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Mer info: www.stockholmshamnar.se
Omslagsbild: Niklas Björling

3 JUST NU

Banankompaniets nya kläder.

4 TRADEN

John bryter isen.

7 TEMA: ÖSTERSJÖN

Sjöfarten motorn i östersjöregionen.

12 PORTRÄTTET: ANNA RISFELT HAMMARGEN

Anna och det Maritima manifestet.

15 FRAMTIDSBYGGEN

Färjeterminalen i Nynäshamn byggs om.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Gotlandstrafikens barndom.



Följ oss på Twitter och Facebook!

Stockholms Hamnar finns även på Twitter och Facebook.
Följ oss där så får du senaste nytt direkt i din mobil.




BANANTEMPLET

VIA
13
03
11

FRIHAMNEN
2013-03-11
KL 09.29

Den 22 februari flyttade företaget Liselotte Lööfs huvudkontor in i Banankompaniets lokaler i Frihamnen. Byggnaden, som ibland kallas banantemplet, är en klassiker och var när den uppfördes 1927 en av Europas modernaste anläggningar för bananmogning och bananlagring. Arbetet för att anpassa lokalerna till den nya hyresgästen har gjorts på ett varsamt sätt och kulturhistoriskt värdefull inredning har i hög utsträckning bevarats. Bland annat har den speciella bananstuckaturen vid taket återställts.



PÅ ISKALLT UPPDRAG

John Lundkvist är skeppare på bogserbåten Tom. Ett fartyg som med sin isbrytarknäck och kraft är perfekt för isbrytning. Han gillar sitt jobb som skeppare, men älskar inte alltid isen.

– Det är ofta kul att bryta is, men helt ärligt gör isen allting besvärligare på sjön.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

De stora färjorna är beroende av öppet vatten.



04.30

Det är svart som i en säck när John Lundkvist och maskinisten Oskar Wulff kliver ombord på bogserbåten Tug vid kajen på Kvarnholmen i Nacka. Strax väster om Fjäderholmarna väntar ett containerfartyg som beställt bogsering till Frihamnen.

– Att kunna bogsera fartyg är lite som att lära sig cykla. Plötsligt kan man det, säger John Lundkvist som började jobba på företaget Marin- & Haverikonsult för tio år sedan.

I början jobbade han extra, men nu är han fast anställd. Tug är ett robust kraftpaket och det kan behövas när man ska koppla ihop och bogsera ett stort fartyg.

– Det är nästan aldrig som vanligt i det här jobbet. Nya situationer uppstår ständigt och nya utmaningar som man måste lösa. Det är det som gör jobbet roligt.

09.00

John har bytt båt till bogserbåten Tom och bryter nu is i Frihamnen så att färjorna ska komma fram. Man brukar säga att eskimåer har hundra ord för snö. Oklart om det stämmer, men några hundra ord för is har inte John och hans isbrytande kollegor.

– Ska jag vara ärlig så är isen mest i vägen. Allt blir svårare på vintern när isen ligger, säger han och skrattar.



John för anteckningar över dagens updrag.

Men hans motvilja mot isen verkar inte helt kompakt. För även om det bara är en liten del av hans arbete och begränsat till några få vintermånader så verkar han tycka att det är rätt kul.

09.30

Näst på tur står kajerna vid Loudden. John tar två repor fram och tillbaka längst kajerna.

– När man kör första gången bryter man oftast bara upp en ränna som är lika bred som fartyget. Kör man sedan tillbaka i rännan får man upp fart och vågorna från fartygets akter kan då knäcka isen på en hel fjärd. Det är rätt häftigt att se.

Många stockholmare tycker nog att vintern i år varit lång, men den är ändå ingenting i jämförelse med den för två vintrar sedan.

– Då låg isen från november till långt in i april. Då fick vi till och med bryta is för Waxholmsbolaget så att deras fartyg skulle kunna hålla tidtabellen.



Det kan vara halt på däck, så det gäller att vara försiktig.

10.00

John har ett schema där han jobbar två veckor och är ledig en. En av veckorna han jobbar har han dessutom jour. Då kan han få rycka ut dygnet runt om ett fartyg behöver bogsering eller isbrytning.

Då är det bra att han bara bor tio minuter från kajen på Kvarnholmen. Det är betydligt närmare än två av maskinisterna. Den ena bor på Ornö i Stockholms skärgård och den andra i Västansjö i Hälsingland.

– Men de bor ombord på ett av fartygen de veckor de jobbar.

11.00

Tom ligger vid kaj, men motorn är påslagen och propellern skapar ett sug bakom båten som får isen att spricka. På så vis får man loss två mindre båtar som frusit fast.

– Tom är perfekt för isbrytning. Fartyget är starkt och har en isbrytarknäck. Skrovet är alltså format så att fartyget åker upp på isen och sedan knäcker den med sin stora tyngd.

Förutom is får de ibland också uppdrag att köra sönder de snöberg som bildas när snöröjningen tippas lastbil efter lastbil med upplagad snö från kajen. Snön sjunker till botten och bildar ett stenhårt berg som sticker upp ur vattnet.

– Det är ganska roligt. Det är bara att köra rakt över gång på gång så att den hårda isen slås sönder.

11.30

Nästan all isbrytning de gör sker inom hamnområdet och på uppdrag av Stockholms Hamnar, men det händer också att de får andra uppdrag längre bort. I vinter har John till exempel gjort en ränna bort till Hässelby för fartygen som fraktar pellets till värmeverket där.

– Där gjorde jag också en ”vändplan” så att de kunde vända och köra tillbaka. En gång i vintras låg vi bakom Destination Gotlands snabbfärja från Beckholmen till Sandhamn som följbåt. Det gjorde vi förebyggande om de skulle få in is i sina vattenjetaggregat.

Beckholmen får inte besök av Destination Gotlands fartyg så ofta, men när de ska underhållas så har Beckholmen en docka som klarar rederiets mindre fartyg.

12.30

Längst bort på kajen på Kvarnholmen ligger företagets nya bogserbåt Montfred som ska tas i drift i april. Den är större, starkare och modernare än de andra fartygen och John var strax före jul med och körde hem fartyget från Santander i norra Spanien där man köpte det.

– Biscayabukten var ingen lek. Det var som att åka berg- och dalbana i ett dygn nonstop. Jag har inte varit så sjösjuk på 20 år, men där var det oundvikligt.

Det tog sju dagar att köra hem fartyget och sedan dess har de haft fullt upp med att rusta Montfred för svenska förhållanden.

13.00

Tidigare låg företagets fartyg nära slussen i Hammarbyhamnen, men flytten hit till Kvarnholmen har varit bra på flera sätt. Bättre läge för att ta sig ut till bogser- och isbrytarjobb. Här är heller ingen trafik, vilket är bra på sommaren när de håller på med underhållsjobb.

”Det är ganska roligt. Det är bara att köra rakt över gång på gång så att den hårda isen slås sönder.”

– Isen sliter hårt på fartygen så på sommaren ägnar vi en del tid till att fixa och måla fartygen. Det är den bästa tiden att jobba här.

På vattnet har det åter skapats en tunn hinna av is och i natt ska det bli riktigt kallt. Det blir många fler turer med bogser- och isbrytarfartygen Tom och Tug innan sommaren är här. ↓

VIA SIG NAL ER



FOTO: PER-ERIK ADAMSSON



Välkommen M/S Viking Grace!

Direkt från varvet i Finland kom Viking Lines nya fartyg M/S Viking Grace. Den 14 januari anlöpte hon Stadsgården för första gången, på sin jungfrutur mellan Åbo och Stockholm.

Viking Grace representerar en ny fartygsgeneration med modern design, hög servicenivå och ett genomgående miljötänk. Optimala miljölösningar har eftersträvat på alla områden. Bland

annat är Viking Grace världens första större passagerarfartyg som drivs med flytande naturgas (Liquefied Natural Gas, LNG), men fartyget har till exempel också en hydrodynamiskt optimerad skrovform och högeffektiv framdrivningsteknik som sparar energi.

För att ta emot Viking Grace har Stockholms Hamnar anpassat och byggt om vid hennes kajplats på Stadsgården.

2012 – ett år fyllt av rekord

Kryssningssäsongen blev en stor framgång med en ny rekordnotering av antalet passagerare, 470 000. Totalt besökte 275 fartyg Stockholm och Nynäshamn under säsongen. Färjepassagerarna var 12 241 000 till antalet under 2012, vilket nästan nådde upp till 2011 års rekordnotering.

Containergodset ökade med 28 procent

jämfört med 2011. Totalt omsattes nästan 36 000 containrar (TEU:s). Den totala godsvolymen slutade på drygt 8 miljoner ton, vilket är något lägre än föregående år.

Även Stockholms Hamnar som fastighetsägare och hyresvärd visar positiva siffror, med en vakansgrad på historiskt låga 1,6 procent.

CMA-CGM ny kund i Stockholms Hamnar

För att öka konkurrenskraften ytterligare och sammanbinda Stockholm med sitt globala nätverk, väljer ett av världens största containerrederier, CMA-CGM, att börja trafikera Stockholms Hamnar. Trafiken till containerterminalen i Frihamnen startar i april 2013.

Första terminalen på Strömkajen på plats

I början av januari invigde Waxholmsbolaget sin nya terminal på Strömkajen.

– Det här är en byggnad som matchar våra vackra fartyg, den är ytterligare en pärla i Stockholms innerstad, sa Jan Olov Sundström, ordförande i sjöfartsberedningen, i sitt invigningstal.

Terminalbyggnaden har nyligen utsetts av magasinet Residence som en av milstolparna i svensk arkitektur under 2013. Hela upprustningen av Strömkajen kommer att vara klar under hösten 2013.



FOTO: PER-ERIK ADAMSSON

Kapellskärs miljödom klar

I början av året vann miljödomen för Kapellskärs hamn laga kraft. Nu återstår bara ett genomförandebeslut i kommunfullmäktige i Stockholm innan alla tillstånd finns på plats för att bygga om hamnen.

Felanmäl via webben

Nu kan du som hyr en lokal av Stockholms Hamnar felanmäla via webbplatsen: www.stockholmshamnar.se/felanmalan



DET GÅR BRA NU

Östersjöregionen är en tillväxtregion och sjöfarten är en viktig motor i dess utveckling. Enligt Trafikverket kommer mängden gods på Östersjön att öka med 80 procent fram till år 2050.





ÖSTERSJÖFRAKTEN ÖKAR

Östersjöområdet har varit en viktig plats för handel under lång tid. Vikingarna och deras skepp är historia, men sjöfarten spelar fortfarande en stor roll för regionens utveckling. Behovet av både råvaror från öst och miljömässigt hållbara transporter gör att sjöfarten kommer att vara betydelsefull även i framtiden.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: ISTOCK

FARTYGET NORDIC BREMEN SEGLAR LÄNGS norrlandskusten på väg mot Rotterdam med paper. I Åbo kliver en familj på fartyget Viking Grace för en trevlig kryssning tillsammans och i Frihamnen lastas hytter till Scania lastbilar ombord på ett fartyg för vidare transport till den ryska marknaden. Det är på Östersjön det händer och där befinner sig ständigt omkring 2 000 fartyg i rörelse med gods och människor. Sjöfarten är på så vis en viktig motor för att skapa tillväxt i regionen, men också för att knyta länderna runt vårt gemensamma innanhav närmare varandra. Det här är inget nytt. Redan på vikingatiden var Östersjön en viktig länk mellan österland och västerland och den länken är fortfarande en viktig förklaring till dynamiken i regionen.

– Östersjön är en marknad med starkare tillväxt än övriga Europa, säger Mikael Mortensen, linjeansvarig på shipping- och logistikkoncernen DFDS.

En viktig förklaring till det är enligt honom västs behov av råvaror och konsumtionsvaror från Ryssland, Ukraina, Vitryssland och de baltiska staterna. I Swedbanks östersjörapport spår man att tillväxten i år blir 2,4 procent och att den sedan stiger ytterligare 2,9 procent 2014.



Den ekonomiska krisen drabbade också östersjöregionen, men det vände ganska snabbt uppåt igen.

Men det betyder inte att området inte drabbades av den ekonomiska krisen som vi fortfarande tampas med.

– Krisen slog till hårt i östersjöområdet, men det vände också fort uppåt. Problemen började här 2008, men redan i slutet av 2009 såg vi att läget förbättrades, säger Mikael Mortenson.

Och 2012 var på många sätt ett bra år för DFDS i allmänhet och för deras verksamhet i Östersjön i synnerhet. Företaget har ett väl utbyggt linjenät, bland annat med trafik på Ryssland, och driver framgångsrik trafik mellan Karlshamn och Klaipeda i Litauen. 2011 tog de också över en linje på sträckan Kapellskär – Paldiski.

– Och vi är nöjda med utvecklingen på den sträckan.

TITTAR MAN PÅ 2011 SÅ RAPPORTERADE tidningen Transportnytt att godshanteringen i östersjöregionen visade rekord-siffror. Totalt hanterades då 839 miljoner ton gods under året. Det var en ökning med 3,7 procent jämfört med året innan. Tittar man framåt så tycker Mikael Mortensen att det ser ljus ut.

– Det faktum att Ryssland nu är med i handelsorganisationen WTO ser jag som väldigt positivt. Det kommer att förenkla och stärka handeln i området ytterligare.

Ni tog över en linje 2011. Har ni planer på fler nya linjer i Östersjön?

– Vi är ett börsnoterat företag med informationsplikt och kan därför varken bekräfta eller förneka planer, men vi har en strategi för att växa och håller koll på marknaden. Dyker ett bra tillfälle upp så kan vi absolut slå till.

”Inträdet i Östersjön är ett väldigt viktigt steg som skapar stora utvecklingsmöjligheter för oss.”

Rederiet Stena Line tog i fjol också steget in i Östersjön. Sträckan Nynäshamn-Ventspil är en av fem linjer som de tagit över från Scandlines.



Godstransporterna i Östersjön kommer att öka.

10

För miljön skull är det viktigt att mer gods går på sjön istället för på väg.

– Inträdet i Östersjön är ett väldigt viktigt steg som skapar stora utvecklingsmöjligheter för oss. Vi har sneplat hitåt länge och väntat på rätt tillfälle, säger Hans Hansson, linje- och fraktchef för den baltiska trafiken på rederiet.

Turismen bidrar också till ökad aktivitet. Fler än tolv miljoner passagerare reste via hamnarna i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär och antalet internationella kryssningsresenärer var också rekordhög under fjolåret.

”Mängden gods kommer öka med över 80 procent fram till 2050.”

Det faktum att stora aktörer som DFDS, Stena Line och den globala terminaloperatören Hutchison Port Holdings nu positionerar sig i Östersjön ser Stockholms Hamnars vice vd och marknadschef Henrik Widerståhl som bevis för Östersjöns attraktionskraft och framtidsutsikter.

– Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning kommer mängden gods på Östersjön att öka med över 80 procent fram till år 2050.

Det här ser han som en utveckling som drivs av ökade behov av transporter av gods och människor, men också av nödvändigheten att skapa miljömässigt hållbara transporter.

– Ska vi klara miljömålen måste mer gods gå med fartyg och mindre med landtransport. EU har till exempel i sin vitbok satt upp målet att 30 procent av all godstrafik som transporteras längre än 30 mil och idag går på väg ska föras över till järn- och vattenvägar fram till 2030. 20 år senare är ambitionen att hälften av transportererna ska gå på järnväg och sjövägen.

OCH ATT DET ÄR NÖDVÄNDIGT BLIR TYDLIGT när man sätter siffror på det. Till exempel är energiförbrukningen för att transportera ett ton gods på fartyg bara en sjättedel i jämförelse med att göra det med lastbil. Väljer man vattenvägen istället för järnväg så är energiförbrukningen hälften så stor. Ser man till mängden gods som transporteras gör det här stor skillnad.

Här kan man också tillägga att vattenvägarna till skillnad från vägar på land i princip är gratis och redan färdiga. Trots det ställer den ökade handeln över Östersjön krav på infrastruktur. En tydlig trend idag är att fartygen blir större och större. Den utvecklingen lär fortsätta eftersom den totala bränsleeffektiviteten ökar och transportkostnaden per enhet minskar genom stordriftsfördelar. Det här ställer krav på hamnarna att kunna ta emot mer djupgående fartyg.



Fartygen blir allt större och det ställer nya krav på hamnarna.

– Med det i åtanke känns det väldigt bra att den nya godshamn-
en Stockholm Norvik har ett naturligt djup på 16 meter, säger
Henrik Widerståhl.

DET ÄR OCKSÅ STOCKHOLMS HAMNARS ansvar att se till att
det finns hamnar i Stockholm för att säkra varuförsörjningen för
en snabbt växande befolkning.

– Stockholm växer nu växer med 35 000 personer om året. Det
innebär att vi växer med ett nytt Göteborg fram till 2030. Det är
en viktig förklaring till att vi nu bygger en ny hamn.

Men ambitionen med hamnen Stockholm Norvik är inte bara
att klara varuförsörjningen för Stockholm med omnejd. Mål-
sättningen är också att transporter som idag går på lastbil till
huvudstaden från Göteborg och södra Sverige i stället går på den
ekonomiskt och miljömässigt bättre sjövägen.

Det som ibland beskrivs som ett hot mot sjöfarten i Östersjön
är det tuffare svaveldirektiv som börjar gälla 2015. De som är kri-
tiska menar att det i stället riskerar att flytta gods från fartyg till
lastbilar som är sämre för miljön. Kritiken handlar också om att
reglerna snedvrider konkurrensen då de inte gäller i hela Europa
eller för den delen hela världen.

– På kort sikt får det här konsekvenser, men på fem till tio års
sikt kommer lagstiftningen att hinna i kapp och samma regler
gäller då i hela Europa, tror Henrik Widerståhl.



VIA
FÖR
DJUP
NING

Svensk handel

Länderna runt Östersjön är viktiga för den svenska
handeln. Enligt en rapport från Kommerskollegium
stod de 2011 för 27 procent av den totala svenska
varuexporten och 41 procent av vår totala varuimport.

Varuhandeln med dessa länder ökade också under 2011, till
exempel ökade exporten till Ryssland med hela 33 procent.
Det största mottagarlandet av svenska produkter är Tyskland
och våra största exportprodukter i området är mineralvaror,
elektronik, maskiner, skogsvaror, kemivaror och vägfordon.

Vår import från
länderna runt
Östersjön ökade
under 2011 med tio
procent. Det är
också från Tysk-
land vi importerar
mest, följt av

”Det är från Tyskland
vi importerar mest.”

Danmark. Importen från Ryssland ökade också och här
handlar det främst om råolja och petroleumprodukter.

KÄLLA: KOMMERSKOLLEGIUM, SVERIGES VARUHANDEL MED ÖSTERSJÖLÄNDERNA

Mikael Mortensen på DFDS har svårt att se exakt vilka conse-
kvenser det nya svaveldirektivet kommer att få för dem.

– Men det kommer helt klart att öka kostnaderna för trans-
porter på sjön, och det kommer att påverka våra kunder.

Samtidigt menar han att många aktörer inte har något annat
val än att transportera varorna från Baltikum till Sverige med
fartyg. Och DFDS:s linje mellan Kapellskär och Paldiski tillhör
troligtvis inte de linjer som påverkas mest.

– Det här är den kortaste vägen över och på så vis påverkas
kostnaderna mindre. Längre sträckor som går i nordlig och syd-
lig riktning kan nog få det lite tuffare, tror han.

Att Kapellskärs hamn kan bli en vinnare tror Henrik Wider-
ståhl. Och man har ju beslutat att satsa över 700 miljoner för att
rusta hamnen där. ⚓



Anna Risfelt Hammar

FRAMTIDEN TILLHÖR VATTENVÄGEN

I januari lanserade Sjöfartsforum det Maritima Manifestet. Ett dokument där en enad maritim näring ställt sig bakom en handlingsplan för hur Sverige åter ska bli en stark sjöfartsnation.

– Det har gjort sjöfarten och vattenvägarna synliga igen, säger Anna Risfelt Hammargren, vd för Sjöfartsforum.

NAMN: Anna Risfelt Hammargren.

FAMILJ: Man, utflugnen son och utflugna bonusbarn.

YRKE: Vd för Sjöfartsforum.

BOR: Vallentuna.

INTRESSE: Friluftsliv, båtliv och samhälls- och kulturfrågor.

I HANDEN HÅLLER ANNA RISFELT HAMMARGREN det Maritima Manifestet. Det är resultatet av fyra års hårt arbete och ett dokument som redan börjat gjuta mod och framtidstro i en bransch som bara för några år sedan på många håll saknade det.

– Hela den maritima näringen i Sverige står bakom manifestet. Det är en åtgärdsplan för hur sjöfarten ska få större betydelse i Sverige, den maritima näringen utvecklas och det maritima klustret i sin helhet stärkas.

Hon liknar arbetet med manifestet vid ett gigantiskt grupp- arbete där fler än 150 företag, organisationer och myndigheter varit inblandade.

– Manifestet är en framgång, men vi har inte vunnit slaget än. Nu måste vi se till att våra förslag förverkligas, men vi är medvetna om att det inte kommer att ske över en natt.

Sjöfartsforum, en intresseförening för företag och organisationer inom det svenska maritima klustret, har lett arbetet med målet att skapa en samsyn och en samverkan mellan klustrets aktörer och att ge näringen goda förutsättningar att utvecklas.

– För fyra år sedan rädde en stor frustration i branschen. Nästan allt som skrevs i tidningarna om sjöfart var negativt, sjöfartens roll och möjligheter uppmärksammades inte och branschen i sig var oerhört splittrad. Var och en jobbade på sitt håll och vi hade inte samma bild av problemen, möjligheterna eller av oss själva som näring. I det läget var det svårt att få andra att förstå våra behov och politiker att stödja vår utveckling, säger Anna Risfelt Hammargren.

I strategiarbetet har maritima verksamheter kartlagts och analyserats i många möten. Mål och handlingsplaner har skrivits

Risfelt gören



Anna Risfelt Hammargren vill ta diskussionen om sjöfarten ända hem till folks kökbord.

och konferenser arrangerats. Arbetet har dessutom lett till nya nätverk och nya samarbeten mellan klustrets olika delar.

ANNA RISFELT HAMMARGREN ÄR UPPVUXEN i hamnstaden Göteborg och hade en farfar som var hamnarbetare, men att hon skulle göra en karriär inom sjöfarten var en tillfällighet.

– Det var en slump att jag började jobba på Walleniusrederierna, men det är en spännande näring. Jag har alltid tyckt om att engagera mig i viktiga samhällsfrågor och sjöfarten är verkligen en sådan.

Därför passar jobbet som vd på Sjöfartsforum henne perfekt och i arbetet med manifestet har hon fungerat som spindeln i nätet, vilket inte alltid varit så enkelt.

– Men idag har vi tack vare hårt jobb kommit fram till en samsyn och gemensamma övergripande slutsatser. Det gör att vi har en mycket bättre chans att få gehör från våra politiker.

En av åtgärds punkterna i manifestet är att det behövs en politiskt beslutad maritim strategi i Sverige. Idag finns ingen samlad

målbild för maritima frågor. Det krävs ett samlat grepp från politikerna och att de vågar ta ut en riktning för vart vi ska gå.

Politikerna är den viktigaste målgruppen just nu, men Anna Risfelt Hammargren vill att de här frågorna ska ta sig ända in i våra kök.

”Manifestet är en framgång, men vi har inte vunnit slaget än.”

– Vi vill att sjöfarten och dess betydelse ska vara något folk pratar om hemma. Det är när vi nått ända till folks köksbord som förändringen kommer.

En annan åtgärds punkt är att Sverige på allvar tar tillvara på landets vattenvägar.



Anna Risfelt Hammargren är intresserad av viktiga samhällsfrågor och dit hör verkligen sjöfarten.

– Någon gång efter andra världskriget släppte vi lastbilen lös i det här landet och den har inte gått att stoppa. Och så glömdes sjöfarten nästan bort när det gäller inrikes transporter. Det är märkligt med tanke på möjligheterna våra vattenvägar erbjuder.

DET HÄR MÅSTE VI ÄNDRA PÅ BÅDE av samhällsekonomiska och miljömässiga skäl menar hon. För vattenvägarna finns redan och är i princip gratis medan det är dyrt att bygga och underhålla vägar och järnvägar.

– Idag tänker man bara väg och järnväg när man ska göra nya infrastruktursatsningar. Politikerna måste redan när man börjar planera ny infrastruktur utvärdera sjöfartens och vattenvägarnas möjligheter.

”Vår näring har en otrolig potential.”

Hon tar EU-klassad inlandssjöfart, som finns på många håll i Europa, som ett exempel. Det är transporter på pråm- och passagerarfartyg som går på sjöar, floder, kanaler och i kustzoner.

Här saknas fortfarande ett regelverk i Sverige, men ett arbete med att införliva det i svensk lag pågår.

– Inlandssjöfart är ett utmärkt sätt att avlasta och komplettera landinfrastrukturen. Gods kan till exempel transporteras från Göteborg, via Göta älv till Vänern. Från Mälaren via Södertälje kanal till hamnar vid kusten och mellan hamnar längs kusterna.

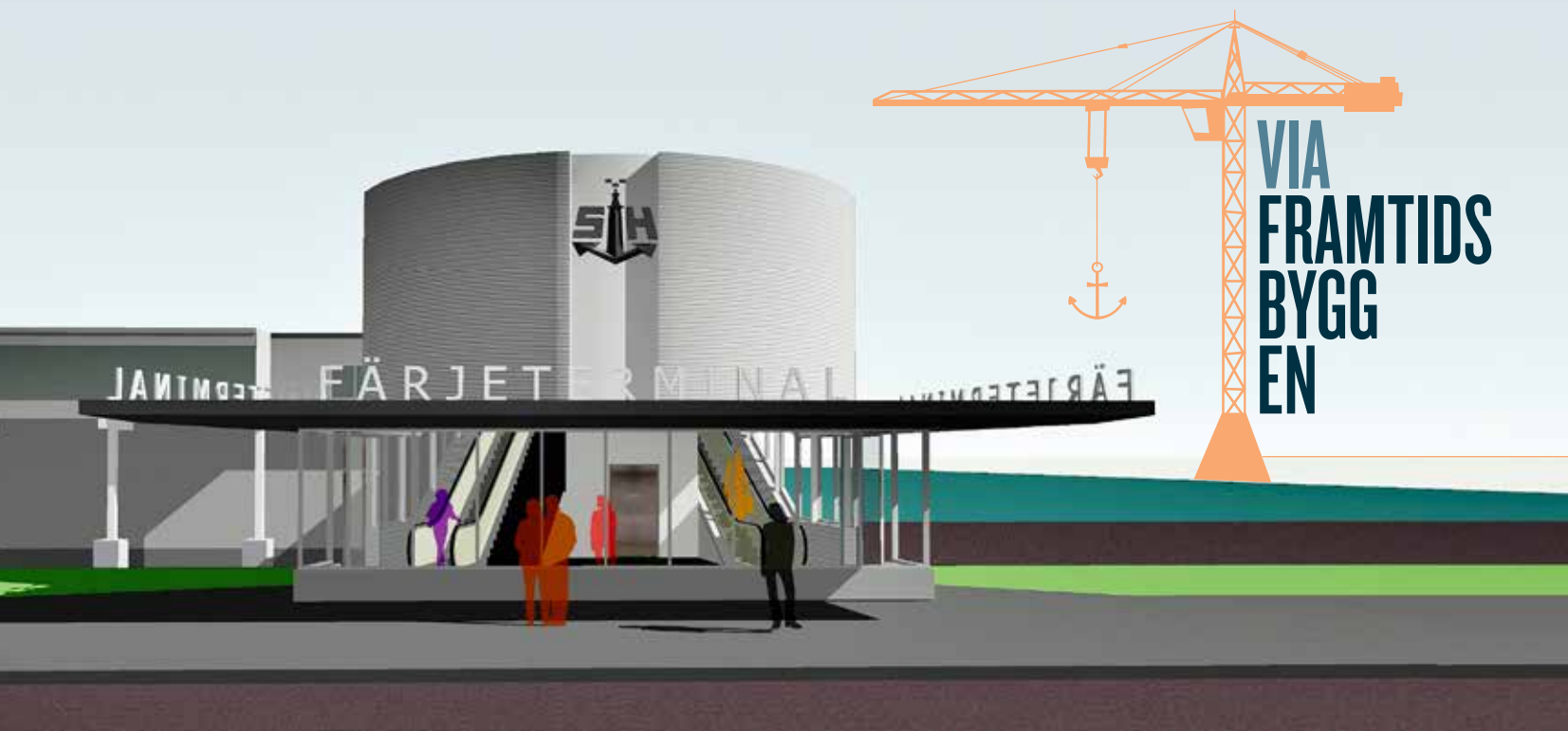
Hon ser också stora möjligheter för kollektivtrafik och godstrafik på vatten i städer och då är det viktigt att man inte bygger bort all hamnmark.

I Sverige finns en stor kompetens inom sjöfartsområdet. En kompetens som har stark koppling till svenska rederier och den maritima utvecklingsmiljön med till exempel underleverantörer som skapas runt den.

Svenska rederier och fartyg behövs inte för själva transportarbetet, men är helt avgörande för den maritima näringsutvecklingen och för att skapa jobb, företag, innovation och värde i Sverige menar hon. För när rederier tvingas flagga ut till länder med bättre rederivillkor eroderar också miljön runt omkring.

– Vissa branscher behöver ROT-avdrag, andra sänkt restaurangmoms. Vi har också behov för att få vår näring att blomstra. Och vår näring har en otrolig potential. Nu handlar det om vilja och om att skapa dessa förutsättningar tillsammans. Här har både vi och politikerna ett ansvar. 📌

Läs hela manifestet på www.maritimeforum.se



Färjeterminalen i Nynäshamn byggs om

Färjeterminalen i Nynäshamn får en ombyggd entré mot Nynäsvägen som är avsedd för de resenärer som kommer med buss och pendeltåg. Allt ska vara klart lagom till högsäsongen i juni 2013.

Entrébyggnaden får en vackert rundad form som är effektivt upplyst kvällstid. Det blir en vänthall inomhus för buss-

resenärerna samt hiss och rulltrappor upp till övre plan.

– Vi får en välkomnande, tillgänglig och funktionell entré för färjeresenärerna som kommer med buss och pendel, säger Peter Ängsås, hamnchef i Nynäshamns hamn.

Färjeterminalen har byggts om i flera steg. 2011 blev bagagehallen med bagageband klar. Efter den nya entrén återstår den långa matargången till fartygen som

ska byggas om under 2014.

Stockholms Hamnars högt ställda miljöambitioner är med även i detta projekt. Terminalen är registrerad med Sunda hus-märkning och entrébyggnaden kommer att få ett sedumtak, något som både är bra för miljön och positivt för vattenuppsamlingen.

Invigningen planeras till mitten av juni 2013. ⚓

Äntligen klart för byggstart i Värtahamnen

I januari slöt Stockholms Hamnar ett avtal med företaget Per Aarsleff för att bygga kaj och pir i Värtahamnen.

Kontraktet med danska byggbolaget Per Aarsleff A/S skrev Stockholms Hamnar efter en överklagandeprocess om upphandlingen som pågick under hösten.

Kontraktet, som är värt cirka 1,1 miljarder svenska kronor, gäller totalentreprenaden av den nya 85 000 kvadratmeter stora pir och kajkonstruktionen i Värtahamnen.

Per Aarsleff A/S har valt Pihl & Søn A/S som underentreprenör och har även knutit till sig Cowi som design- och projekteringspartner. Därmed finns ett komplett och

kompetent team klart inför byggstarten, som sker under sommaren.

Värtahamnen byggs om för att bereda plats för stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden. Hamnen kommer att trafikeras av Tallink Siljas färjor både under och efter byggperioden, som sträcker sig till 2016. ⚓



S/S Wisby från 1866.
Foto: Gotlandsbolaget

VIA HAMNARNAS HISTO RIA

FÄRJAN TILL FASTLANDET

Många sommargotlänningar har säkert redan bokat sommarens färjebiljetter och börjat längta efter semester. Varje år transporterar Destination Gotland fler än en och en halv miljon passagerare mellan Gotland och fastlandet. Till det kommer åtskilliga ton gods och 100 000-tals bilar. Öns förbindelser med fastlandet är betydligt äldre än stockholmsveckan.

Året efter att Gotland blev svenskt 1645 inrättades postbåtstrafik mellan Klintehamn och Öland. Drygt 200 år senare tog Gotlands dåvarande landshövding ett initiativ för att göra något åt de usla förbindelserna mellan Gotland och fastlandet. Resultatet blev rederiet

Ångfartygsbolaget Gotland som beställde fartyget S/S Wisby och satte henne i trafik mellan Visby och Stockholm.

I början på 1900-talet började fartygen trafikera Nynäshamn. Ångaren Polhem anlöpte Nynäshamn under vintern 1902–03 och sommartrafiken upprätthölls med fartyget S/S Gotland.

Den kanske mest dramatiska händelsen i gotlandstrafikens historia inträffade under andra världskriget då fartyget S/S Hansa torpederas av en tysk ubåt och i stort sett samtliga passagerare ombord dog.

Många tar idag bilen med sig, men det var först 1961 som det blev möjligt att köra den ombord.

Gotlandstrafiken har alltid drivits

i privat regi, men 1970 beslutade riksdagen att trafiken skulle drivas på koncession av ett rederi med ensamrätt på trafiken och att staten skulle ha kontroll på turtäthet och biljettpriser.

1998 fick Destination Gotland koncessionen för gotlandstrafiken. Det var ett bolag som ägdes gemensamt av Silja Line och Gotlandsbolaget. Efter ett tag drog sig dock Silja Line ur samarbetet.

Gotlandsbolaget driver därför nu åter verksamheten själv under namnet Destination Gotland. ↴

Mer historia

Du hittar fler historiska berättelser på www.stockholmshamnar.se/historia.



Stockholms Hamnar
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

www.stockholmshamnar.se
facebook.com/stockholmshamnar
twitter.com/stockholmshamn