

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR #1/18

LADDAT FÖR ELTRUCK
FRÅN HAMNARBETARE TILL TERMINALCHEF
DE TAR HAND OM KRYSSNINGSANLÖPEN

VÄGVISAREN

I TRYGGA HÄNDER MED LOTS OMBORD



FOTO: FREDRIK BJÖRLING

JOHAN
CASTWALL
VD

FRAMÅT MED VÅREN RUNT HÖRNET

EFTER ATT HA RÄKNAT färdigt och stängt böckerna för 2017 kan jag bara konstatera att det här var ett fantastiskt år, på väldigt många sätt. Gods- och passagerarsiffrorna passerade alla förväntningar och våra fastigheter har en god balans vad gäller uthyrning, underhåll och investeringar.

Nu har vi kavlat upp ärmarna och dragit igång ett nytt spännande år. Det känns både utmanande och otroligt spännande. Vi har snart kommit halvvägs med byggandet av Stockholm Norvik Hamn och man ser varje dag hur Sveriges nya godshamn växer fram.

VI HAR ALDRIG TIDIGARE haft så många bokningar för kryssningstrafiken som i år. Just nu ligger vi i startgroparna och förbereder oss för att de ska få ett gott mottagande och för nya rekord. Nya spännande hyresgäster som Stockholm Brewery flyttar in under året och Polferries sätter in ytterligare ett fartyg i Nynäshamn.

Vår marknadsavdelning är inne i ett generationsskifte. Vi tackar av våra kollegor och hälsar nya välkomna. Stefan Scheja som från årsskiftet ansvarar för passagerartrafiken träffar du i det här numret av VIA.

DET ÄR OERHÖRT ROLIGT när mycket går i rätt riktning. Det är många förtjänst och många arbetar hårt. Därför vill jag rikta ett stort och varmt tack till alla våra fantastiska medarbetare, kunder och ägare för att ni är med och bidrar till att vårda och utveckla hamnstaden Stockholm.

Vi jobbar vidare med vind i seglen och våren runt hörnet.

Trevlig läsning!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

Redaktion: Ingrid Hansson/Stockholms Hamnar och Katarina Brandt/ETC
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Brand Factory 2018
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Foto Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

3 JUST NU

Nynäshamn upptäcker fördelarna med eltruck.

4 TRADEN

Möt lotsen Janne Skoog.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: KRYSSNINGSKOLL

Stockholms Hamnar ligger i startgroparna och gör sig redo inför kryssningssäsongen tillsammans med agenterna.

12 PORTRÄTTET

Terminalchef Håkan Björlingsson ser tillbaka på en lång och händelserik karriär.

15 LÄGET

PDL Center tar racketsporten padel till nya höjder.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Lindarängen – Från flyghamn till containerterminal.



Följ Stockholms Hamnar på Twitter, Facebook, Instagram och LinkedIn!



VIA
18
02
16

NYNÄSHAMNS HAMN
2018-02-16
KL 11.30

FÖRDEL EL

Smart, snabb och med all prestanda som en kraftfull dieseltruck – minus avgasutsläpp, buller och vibrationer. Fördelarna med den nya eltrucken Kalmar ECG90-6 som nu rullar i Nynäshamns hamn är många och investeringen ligger helt i linje med Stockholms Hamnars miljömål; inga utsläpp av fossil koldioxid till år 2025.

– Det här är den modernaste modellen med litium-jon batterier som kan laddas frekvent. Vi kör på förmiddagen, pluggar in under lunchen och sedan är trucken fulladdad igen, säger Markus Johansson, driftchef i Nynäshamn hamn.

Stockholms Hamnars miljömål

- Energianvändningen ska minska med 50 procent från 2005 till 2025
- Inga utsläpp av fossil koldioxid 2025
- Minskad miljöbelastning vid materialval
- Ökad materialåtervinning
- Ökad användning av Stockholms Hamnars miljöförbättrande tjänster

ETT SKEPP KOMMER LOTSAT

Tänk dig att klättra ombord på ett okänt fartyg mitt i natten i dåligt väder och sedan ansvara för att föra det i hamn. Det är en del av vardagen för Janne Skoog som är en av Sjöfartsverkets cirka 210 lotsar.

TEXT: KATARINA BRANDT FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Ingen dag är den andra lik för lotsen Janne Skoog som varje dag möter ett nytt fartyg med ny besättning.

10.15

Om sanningen ska fram är just den här februaridagen inte helt representativ för hur Janne Skoogs arbetsdagar brukar se ut. Med strålände sol från en klarblå himmel är väderförhållandena nästan löjligt bra. Och det är långt ifrån alltid jobbet är förlagt till dygnets ljusa timmar. Många gånger får Janne hoppa in i en taxi mitt i natten och ge sig ut i busväder där de flesta av oss väljer att stanna inomhus. I dag blir det kommunala färdmedel till jobbet och snart kommer buss 433 som ska ta Janne vidare från Slussen ut till Stavsnäs vinterhamn.

11.10

För att transportera lotsar till och från fartygen har Sjöfartsverket egna lotsbåtar som bemannas av båtmän. Janne hejar glatt på båtmän Ulf Ullén i den brandgula lotsbåten som snabbt lämnar kaj och sätter kurs mot Sandhamn. Ett bordningsuppdrag som detta kräver av säkerhetsskäl att det är två båtmän ombord. Därför ska även Ulfs kollega Conny Ekdahl hämtas upp. Lotsverksamheten på Sandhamn har varit igång i över 300 år. Idag har lotsarna för länge sedan lämnat ön och det är båtmännen som ser till att verksamheten hålls igång.



- När vi inte har lotsuppdrag finns det alltid något annat att sköta om på stationen och med båtarna, så vi har att göra, säger Ulf.

12.00

Lotsbåten närmar sig Revengegrundet sydost om Sandhamn och platsen för dagens uppdrag. Det är torrlastaren Paula Anna, lastad med 3 000 ton pellets, som med Janne Skoogs hjälp ska lotsas in till kajen vid Fortums biobränsleanläggning i Värtahamnen.

12.10

Ulf rundar det 107 meter långa fartyget för att Janne ska kunna borda fartyget från läsidan. Steget mellan lotsbåt och lejdare är det mest riskfyllda momentet för en lots och det gäller att skapa så goda bordningsförhållanden som möjligt. Conny går ut på däck inför bordningen och ombord på Paula Anna står besättningen redo vid lotslejdaren. När Janne tar steget mellan fartygen råder full koncentration.

12.15

Kort briefing med bryggbefälen ombord innan Janne tar över. Han vill bekanta



sig med fartyget och få reda på om det är någonting speciellt han ska förhålla sig till. Kaptenen berättar att Paula Anna har en tendens att vrida sig babord när hon backar.

– På sådana här fartyg kan det vara svårt att se vem som är vem när jag kliver ombord. Det är enklare på ett kryssningsfartyg där befälen bär uniform som tydligt visar vilken tjänstegrad de har. Nu får jag utgå från att alla är kaptener, säger Janne.

Fartyget glider förbi Skötkobben. En smal och vindutsatt del av farleden där det kan ligga dimma. I lotsyrket värdesätts fortfarande gammal beprövad kunskap och analoga metoder lika högt som den senaste tekniken.

– Vi använder enkla metoder som alltid funkar, även om tekniken skulle fallera. Ofta utgår vi från vad vi ser genom fönstret. Vid dimma måste man lita på radar och kompass. Om det är sikt kombinerar vi radarkörning med visuella märken, säger Janne som jobbat som lots sedan 1997.

14.00

På Sandöfjärden har isen börjat lägga sig. Janne räknar snabbt ut att det är över 30 år sedan Stockholm hade en riktig isvinter.

15.00

Paula Anna är på väg in i Oxdjupet som är en av de svårare passagerna i farleden in mot Stockholm. Sundet är trångt och Janne har endast 140 meter att förhålla sig till.

– Här kan det vara lite trixigt när man kommer med ett stort kryssningsfartyg och det blåser.

15.15

Havsörn i sikte på Torsbyfjärden. Janne tar upp kikaren för att titta närmare på den mäktiga rovfågeln som svävar över vattnet.

15.40

Janne meddelar besättningen att Paula Anna har en dryg timme kvar till kaj. Kaptenen förhör sig om lossningsläget och undrar om man kan bunkra färskvatten vid kaj.

Lotsning

Sverige har lotsplikt. Det innebär att fartyg som är längre än 70 meter, bredare än 14 meter eller har ett djupgående på mer än 4,5 meter måste ha en lots ombord. Sjöfartsverket har cirka 210 lotsar anställda på nio lotsområden. I genomsnitt utförs cirka 33 000 lotsningar per år. För att arbeta som lots krävs sjökaptensbehörighet samt 1–4 års praktik inom aktuellt lotsområde. En lots går i pension vid 60 års ålder.

16.30

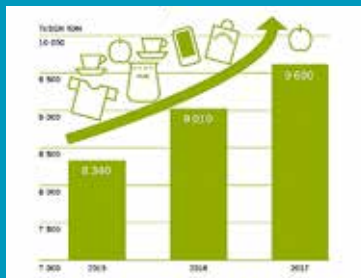
Janne och kaptenen går ut på bryggvingen för att tillsammans styra fartyget den sista biten in till kaj. Framme i fören har besättningen börjat dra fram trossar.

17.00

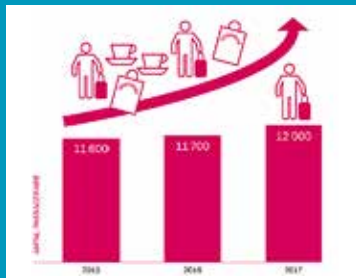
Paula Anna har lagt till vid kajplats 506 i Värtahamnen. Janne packar ihop sina pinaller och skakar hand med kaptenen. Dagens uppdrag är avslutat och som lots kan han släppa kontrollen för den här gången. ⚓

”Vi använder enkla metoder som alltid funkar, även om tekniken skulle fallera.”

VIA SIG NAL ER



Stockholms Hamnars godsvolymer har ökat 15 procent på tre år.



Antalet passagerare via Stockholms Hamnar är stort år efter år.

Toppsiffror för 2017

Stockholm expanderar och högkonjunkturen syns också i Stockholms Hamnar som visar toppsiffror för 2017. Totalt hanterades 9,7 miljoner ton gods under förra året vilket är rekordhögst och en ökning med sju procent

jämfört med 2016. Drygt 12 miljoner passagerare reste sjövägen till och från Stockholmsregionen. Stockholms Hamnar är därmed Sveriges största och en av de största passagerarhamnarna i Europa.



Extra hållbart 2017

Stockholms Hamnar fortsätter visa sitt hållbara avtryck genom att redovisa enligt ramverket GRI (Global Reporting Initiative). Nytt för i år är den hållbarhetsrapport som beskriver arbetet med miljö, mänskliga rättigheter, socialt ansvar och antikorrup­tion. Års- och hållbarhetsredovisningen levereras dessutom för första gången endast digitalt. Ladda ner den på stockholmshamnar.se/infomaterial

Lediga jobb

Vill du arbeta i en av Sveriges viktigaste och modernaste godshamnar? Kapellskärs hamn söker nu flera stuveriarbetare som extra-personal. Ett unikt och omväxlande arbete i en händelserik miljö med trevliga kollegor.

Är du intresserad? Läs mer och hitta fler lediga jobb på stockholmshamnar.se/jobb

Köp slusskort på webben – spara 100 kr!

Säsongskort för hela 2018 till Hammarbyslussen köper du smidigast på stockholmshamnar.se/slusskort. Beställer du på webben betalar du bara 800 kr, jämfört med 900 kr på plats i slussen.




Lokalproducerad öl i Frihamnen

I oktober öppnar Stockholm Brewing Co i Stockholms Hamnars fina industrilokaler i Magasin 3 i Frihamnen. Där kommer de att bedriva bryggeri och restaurang.



SNART KOMMER DE...

Snart drar kryssningssäsongen i gång och under de närmaste månaderna väntas drygt 280 kryssningsfartyg gästa Stockholms hamnar. Förberedelserna inför de kommande månaderna har varit intensiva och pågått under flera år.



Stefan Scheja, Roger Backlund
och Emma Åkerman.

VI ÄR BEREDDA!

Kryssningstrafiken till huvudstaden har ökat och med över 280 bokade anlöp kommer även 2018 att sälla sig till listan av rekordår. Först ut i år är kryssningsfartyget AIDAdiva som lägger till vid Stadsgården den 28 april.

TEXT: KATARINA BRANDT · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

ETT AV DE SÄKRASTE VÅRTECKNEN i Stockholm är årets första kryssningsanlöp. Förra året kom cirka 600 000 kryssningspassagerare till Stockholm och tillsammans spenderade de runt 600 miljoner kronor.

– Stockholm är en populär kryssningsdestination och räknas som en av "Big five" tillsammans med Helsingfors, Tallinn, Sankt Petersburg och Köpenhamn, säger Emma Åkerman som är Operations Manager på SDK Shipping.

Emma Åkerman har ett nära samarbete med Stockholms Hamnar i allmänhet och med Roger Backlund och Stefan Scheja i synnerhet. Roger är hamnstyrman med både operativt och administrativt ansvar för kryssningstrafiken. Stefan har nyligen ersatt Henrik Ahlqvist i rollen som chef för kryssnings- och färjetrafiken i Stockholms Hamnar. Roger och Stefan samarbetar även med övriga kryssningsagenter som utöver SDK Shipping representeras av T.R. Shipping, European Cruise Service och GAC Sweden AB.

– Vi har byggt upp en bra kommunikation med agenterna. Deras roll är betydligt mycket större än vår om man ser till kontakten med fartygen. Vår uppgift är att leverera kajen och se till att fartygen läggs till säkert, att tiden optimeras och att de ges alla förutsättningar för en bra vistelse. Agenterna håller i trådarna och sköter allt det praktiska innan, under och efter vistelsen i Stockholm, säger Roger Backlund.



”Vår uppgift är att leverera kajen, ta emot avfall och se till att fartygen kan lägga till säkert.”

SDK Shippings kontor ligger ett stenkast från Stockholms Hamnars huvudkontor i Frihamnen. Här råder just nu en känsla av lugnet före stormen. För även om arbetet som kryssningsagent pågår under hela året är det förstas som mest intensivt under själva kryssningssäsongen. Då ska flera år av förberedelser ge utdelning i form av nöjda passagerare och kryssningsrederier.

– På SDK Shipping har vi vårt första anlop den 28 april vilket betyder att jag redan i början av året måste ha full koll på det praktiska, berättar Emma Åkerman. Utöver det som har med hamnen att göra bokar jag lotsar till alla fartyg, dubbelkollar mörkerrestriktioner och ansöker om dispens. Dessutom rekryterar jag personal, gör schema inför sommaren, besöker kunder och leverantörer, ser till att avtal och kontrakt är på plats inför kommande säsong och pusslar med olika förfrågningar och kajbokningar upp till två år framåt i tiden. Att vara fartygsagent är

långt ifrån något vanligt nio till fem jobb. Från det första anlop är jag igång hela tiden och när säsongen är slut börjar planeringen inför nästa.

I SYFTE ATT ÖKA SERVICEN och ge kryssningsfartygen och deras passagerare ett så bra första intryck av Stockholm som möjligt, genomför Stockholms Hamnar kontinuerligt förbättringsarbeten.

Under 2016 färdigställdes en ny kajlösning i Nynäshamn hamn i form av en så kallad seawalk. Det är en 260 meter lång hopfällbar gångbrygga som vecklas ut från land och där fartyget, som ligger vid boj, sedan kan förtöjas vid långsidan. Gångbryggan ersätter fartygens egna mindre transportbåtar/tenderbåtar och underlättar för passagerarna att gå av och på fartyget. Det

Håll koll på Östersjöns kryssningsfartyg

Appen CruiseSthlm visar vilka kryssningsfartyg som ligger inne och som väntas till Stockholm och Nynäshamn. Här finns även information om vid vilken kaj fartygen ligger. Under våren pågår en uppdatering och utveckling av CruiseSthlm och en ny version lanseras innan kryssningssäsongen drar igång i april. Appen finns att ladda ner gratis för både Iphone och Android.



Ständiga förbättringar präglar Stockholms Hamnars arbete med kryssningstrafiken. Ett bra exempel är den hopfällbara gångbryggan i Nynäshamns hamn.



går även att köra mindre fordon på bryggan.

Under 2017 anpassades två färjelägen i Värta-hamnen för att kunna ta emot kryssningsfartyg som är runt 250 meter långa.

– I år sätter vi upp regnskydd för taxipassagerarna i Frihamnen och gör en ombyggnation vid museet Fotografiska för att fartygens tenderbåtar enklare ska kunna komma till kaj, berättar Roger Backlund.

Vanligtvis pågår kryssningssäsongen mellan maj och oktober, men i jakten på att utöka säsongen ytterligare fick Stockholm förra året möjlighet att ta emot ett kryssningsfartyg även på årets sista dag. Det var kryssningsrederiet Saga Cruises som toppade 2017 med en exklusiv 17-nätters decemberkryssning som kulminerade med nyårsfirande i Stockholm. Den för vintern ovanliga gästen togs emot med pyntad kaj och körsång och de 620 passagerarna kunde sedan fira in det nya året ombord med utsikt över Stockholms ström upplyst av fyrverkerier. Saga Sapphire åkte vidare på nyårsdagen i god tid för att kunna navigera genom skärgården innan mörkret hunnit lägga sig över kobbar och skär.

”Att vara fartygsagent är långt ifrån något vanligt nio till fem jobb.”

– Idén bakom den här kryssningen föddes redan i oktober 2015, berättar Emma Åkerman. Jag träffade Saga Cruises på deras kontor i Dover där de berättade att de var på jakt efter någonting nytt att erbjuda sina passagerare. Någonting unikt som ingen an-

nan gjort tidigare. Tillsammans med Stockholms Hamnar och Visit Stockholm såg jag till att alla bitar föll på plats och att Saga Sapphire blev det första kryssningsfartyget som gått till Stockholm under vintern.

ATT KRYSSNINGSTURISMEN ÖKAR märks på kryssningsfartygen där trenden går mot allt större fartyg som rymmer fler passagerare. De stora fartygen ställer nya krav på Stockholms Hamnar som behöver anpassa sina kajer både vad gäller längd och djup.

– Större fartyg med fler passagerare kräver dessutom mer plats på kajerna. Vi kan ha närmare 100 bussar till vissa av de större fartygen och uppemot 1 000 taxibilar. Det kräver lite extra utrymme om trafiken ska flyta på, konstaterar Roger Backlund.

Från och med 2019 skärps de internationella regelverken för utsläpp i Östersjön för nya fartyg och från 2021 för existerande fartyg. Det innebär att alla passagerarfartyg antingen ska lämna avloppsvatten i land eller vara utrustade med godkända reningsanläggningar där kraven på rening är högre än idag.

Stockholms Hamnar står väl rustat och ger redan idag fartygen möjlighet att lämna svart- och gråvatten, det vill säga toalett-vatten samt dusch- och diskvatten vid samtliga kryssningslägen. Fartygen kan också lämna avloppsvatten via tankbil, ponton och båt. Det här är en service som Stockholms Hamnar uppmontrar och lyfter fram i sina kontakter med rederier. Servicen ingår i hamnavgiften och redan i dag väljer åtta av tio kryssningsfartyg att lämna sitt avloppsvatten i Stockholms hamn. Kryssningsfartygen lämnar dock inte alltid i land, utan har ofta möjlighet



Emma Åkerman, Roger Backlund och Stefan Scheja.

att rena sitt avloppsvatten ombord. De kan även spara vattnet i sina tankar under längre perioder för att sedan lämna i annan hamn.

Kryssningsfartygen kan också lämna sina sopor i hamn. Även den här servicen ingår i hamnavgiften och de som lämnar sorterat

avfall får rabatt på avgiften.

ARBETET MED ATT UTVECKLA Stockholm som internationell kryssningsdestination är ett samarbete mellan Stockholms Hamnar och Stockholm Visitors Board. Bland annat finns man på plats på den årliga mässan Seatrade Cruise Global i Fort Lauderdale, Florida. Det är ett stort forum för rederier och andra aktörer att träffas, stämna av inför framtiden och de förväntningar som rederierna har. Här finns alla svenska och danska hamnar som har kryssningstrafik representerade i den gemensamma montern Ports of Denmark and Sweden. Med på mässan är även agenter som Emma Åkerman från SDK Shipping.

– Vårt mål är att arbeta in nya marknader och öka antalet turnaround i Stockholm, det vill säga att så många kryssningspassagerare som möjligt väljer att påbörja eller avsluta sin kryssning i Stockholm. Dessa omsätter betydligt mycket mer än vanliga transitanlöp eftersom de genererar intäkter i form av exempelvis hotell-övernattningar, shopping och restaurang- och museibesök. I år har vi 70 turnaround inbokade, avslutar Stefan Scheja. ⚓

2018 års nykomlingar

Många fartyg och rederier besöker Stockholm för första gången i sommar. Det här är årets nykomlingar.

- Hanseatic – 28 april
- MSC Preziosa – 1 maj
- Mein Schiff 1 – 27 maj
- TUI Discovery – 29 maj
- Norwegian Breakaway – 18 maj
- Star Breeze – 12 juni
- Seabourn Ovation – 16 juni
- Silver Spirit – 7 juli

VIA FÖR DJUPNING

Lägen för kryssningsfartyg i Stockholm

Stockholm blir en allt populärare kryssningsdestination. Under förra årets säsong för internationella kryssningsfartyg, maj till oktober 2017, gästade 263 fartyg Stockholms Hamnars hamnar. Av dessa var rekordmånga, 73 fartyg, så kallade turnaround med passagerare som inledde och/eller avslutade sin kryssning i Stockholm. I år har antalet kryssningsfartyg som vill lägga till i Stockholms Hamnars hamnar ökat till drygt 280.

Att Stockholm växer som internationell besöksdestination för kryssningsfartyg innebär också att trycket på kajplatser att lägga till vid ökar. I dag har Stockholms Hamnar tre lägen för kryssningsfartyg i Värthamnen, tre i Frihamnen, två vid Stadsgården där även ett fartyg kan ligga vid boj, ett läge vid Skeppsbron och ett vid boj/seawalken i Nynäshamn. ⚓





Håkan Björlingsson

HEMMA I HAMNEN

Från sitt arbetsrum på plan tre i Värtaterminalen har Håkan Björlingsson full koll på vad som händer i hamnen. I år firar han 20-årsjubileum i Stockholms Hamnar och kan se tillbaka på en både lång och händelserik karriär.

TEXT: KATARINA BRANDT · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Håkan Björlingsson

ÅLDER: 54

ARBETE: Terminalchef Värtahamnen

BOR: Lägenhet i Nacka

FAMILJ: Fru och två barn 20 och 21 år

FRITID: Resor och fritidshuset på Möja i Stockholms skärgård

SENASTE BÅTRESA: I morse med Waxholmsbolaget från Möja

MÅNGA GÅNGER I LIVET öppnar sig dörrar där man minst anar det. Det vet Värtahamnens terminalchef Håkan Björlingsson. För vem kunde väl ana att en profylaxkurs skulle bana väg till ett arbete i Stockholms Hamnar?

– Innan min dotter föddes 1997 gick min dåvarande fru och jag på en profylaxkurs som skulle förbereda oss inför förlossningen. På kursen träffade jag Micke som jobbade i Stockholms Hamnar. Vi började umgås och efter en tid blev vi även arbetskamrater. Arbetstiderna var oregelbundna så till en början varvade jag jobbet som extrasjäare med att köra taxi, berättar Håkan.

Innan Håkan började arbeta i Stockholms Hamnar levde han ett kringflackande liv och befann sig ofta på resande fot. När han hade jobbat ihop tillräckligt mycket pengar packade han ryggsäcken och gav sig av ut i världen. Som längst var han borta i 14 månader och ibland hittade han försörjning under resans gång. Som i Filippinerna där han arbetade som dykinstruktör.

son



”Jag visste inte ens vad titeln samordningsansvarig innebar, men kände att det var rätt läge att hoppa på någonting nytt.”

– Mitt första jobb var just här i Värtahamnen, säger Håkan och pekar ut genom de stora fönstren. På den tiden var det järnvägsvagnar som kom med Volvobilar från Göteborg. En av mina arbetsuppgifter var att köra ombord bilarna på båtarna.

Efter några år fick Håkan frågan om han ville bli fast anställd

i containerterminalen i Frihamnen. Han trivdes bra i företaget och med familj och två barn lockade tryggheten. Håkan hade gått ett antal interna utbildningar och fått prova på det mesta. Ja, faktiskt allt utom att köra kran. Till sist kunde han titulera sig operatör vilket Håkan beskriver som en förmansroll där han var kontakten utåt samtidigt som han skötte den dagliga ruljansen i terminalen.

Efter tio år i containerterminalen tyckte Håkan att han kunde sitta lite alltför väl och behövde nya utmaningar. När tjänsten som samordningsansvarig för den fasta driften i ett nytt projekt utlystes, sökte han det. Projektet var ombyggnationen av Värtahamnen och byggnation av nya Värtaterminalen som invigdes i oktober 2016.

– Jag visste inte ens vad titeln samordningsansvarig innebar, men kände att det var rätt läge att hoppa på någonting nytt. Så här i efterhand kan jag konstatera att jobbet var det roligaste



jag någonsin haft. Det var verkligen en fantastisk resa och åren i projektet gav mig massor av ny kunskap och erfarenhet. Jag lärde mig även mycket om mig själv, hur jag agerar och arbetar i olika sammanhang

Under Håkans ledning flöt byggnationen på. En stor utmaning var att hela tiden skapa ytor för att den ordinarie hamndriften skulle fungera utan störningar för kunden Tallink Silja. Detta parallellt med att hela hamnen var en byggarbetsplats. Lösningen var de samordningsmöten som hölls varje vecka och där Håkan samlade både hamnarbetare och representanter från rederiet.

– Mötena var ett framgångsrecept som ledde till att antalet stridigheter på plats minskade. Istället för att gnälla skapades en förståelse för varandras arbetsuppgifter och vad alla inblandade måste ta hänsyn till.

I december 2015 tillträdde Håkan tjänsten som terminalchef i Värtahamnen. Ett arbete som på många sätt blev en naturlig fortsättning på det han hade som samordningsansvarig. I dag ansvarar Håkan för att driften av Värtahamnen fungerar som den ska och att de 4,5 miljoner människor som årligen passerar snabbt kan ta sig vidare. Samtidigt ska terminalen kännas välkomnande och vara funktionell för dem som behöver stanna en stund.

– Logistiken ska fungera för fartygen, trafiken och passagerarna. Eftersom vi inte har några anställda i Värtaterminalen har jag god hjälp av Securitas som ansvarar för säkerheten.

Håkan beskriver hur hamnarbetet successivt har förändrats. I

snabb takt tar ny teknik över vilket ställer nya krav, inte minst på fungerande nätverk. De tidigare hydrauliska landgångarna är numera datorstyrda och plåtskyltarna är ersatta med digitala skyltar som dirigerar fordonen till rätt plats. Ett stort projekt just nu är det intelligenta transportsystemet, ITS, som ska förbättra trafikledning och logistik för landtransporter till och från färjorna och hamnen. Håkan hoppas också att fartygen snart ska kunna koppla upp sig på elnätet så att de kan stänga av motorerna när de ligger i hamn.

”Istället för att gnälla skapades en förståelse för varandras arbetsuppgifter”

– Det håller inte att motorerna står och går. När hamnen ska bebyggas med kontor och bostäder kommer staden närmare. Det gör att fartygen helt enkelt måste bli tystare.

Lusten att resa finns fortfarande kvar och för att Håkan ska känna sig riktigt tillfreds med livet vill han kunna se fram emot att ha två, tre resor betalda och klara. Under de närmaste månaderna väntar Rom, Gardasjön och en vandring i Peru. Och så förstås den årliga skidresan till Madesimo i Italien dit Håkan reser tillsammans med närmare 30 av sina kollegor från Stockholms Hamnar [↴](#).



Tullhuset först ut

Nu har arbetena över marknivå börjat ta fart i Stockholm Norvik Hamn. Först på tur står Tullverkets fastighet vars stålstomme redan är på plats.

Hittills har det nya storhamnsprojektet bestått av förberedande markarbeten, men under 2018 är det äntligen dags att dra igång arbetet med hamnens olika byggnader. Först på tur står den 1 300 kvadratmeter stora tullvisitationen som byggs vid utfarten på hamnens roro-del.

Tullvisitationen kommer att innehålla två separata bilhallar. En för lastbilar där man även kommer att kunna docka containrar, samt en mindre bilhall för personbilar. I anslutning till dessa byggs även förhörum och visitationsrum.

– Den stora utmaningen för oss är att tullvisitationen ska bli klar innan vi kan koppla upp byggnaden mot all nödvändig infrastruktur som vatten och avlopp samt fibersörjning, berättar Anna Lindblad som är projektledare för byggnaderna i Stockholm Norvik Hamn.

Tullvisitationen beräknas vara färdig i slutet av 2018. ↴

Fakta

Stockholm Norvik Hamn öppnar 2020 för container- och roro-trafik och ligger strax norr om Nynäshamn.

Roro = En förkortning av engelskans roll on roll off som innebär att fartyget är konstruerat så att lasten lätt ska kunna köras ombord och i land. Det sker genom ramper i fartygets för och akter eller vid fartygets sidor.



VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS
HYRESGÄSTER OCH KUNDER

HYRESGÄST: PDL Center
HYRESGÄST SEDAN: 2015
LOKALEN: I 500 kvadratmeter i Magasin 7
INTERVJUAD: Henrik Söderberg, vd och medgrundare



Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi erbjuder spel dygnet runt på våra padelbanor i Frihamnen och på sex andra platser i Sverige. Padel är en ganska ny sport som enklast kan beskrivas som en mix av tennis och squash. Det är faktiskt en av de snabbast växande sporterna i världen och vi jobbar hårt för att ta den till nya höjder.

Vad gillar ni med ert läge?

– Lokaler som den här växer inte på träd och tack vare Norra länken har det blivit enklare för ännu fler att komma och spela hos oss. Det byggs mycket i området och vi märker att vår kundgrupp växer. Många nyinflyttade uppskattar att få tillgång till fler träningsmöjligheter än ett gym.

Hur kan Stockholms Hamnar bidra till er verksamhet?

– Vi planerar att öppna tio nya PDL Center under 2018 och kommer även att titta på den nordiska marknaden. Då vi ser en ökad efterfrågan på aktiviteter för de kringboende skulle vi gärna vilja expandera verksamheten i Frihamnen. Det är någonting vi redan börjat diskutera med Stockholms Hamnar.

Nyfiken på att prova på padel? Läs mer om PDL Center och deras verksamhet på www.pdlcenter.se ↴



VIA HAMNARNAS HISTORIA

Lindarängens flyghamn var Stockholms första internationella flygplats.



FOTO: STOCKHOLM STADSMUSEUM

EN FLYGANDE START

Året var 1918. Några större svenska banker, industrier och rederier hade under ledning av Enskilda Bankens styrelseordförande Knut Wallenberg börjat undersöka möjligheterna att starta reguljära flyglinjer.

Vid Lindarängen fanns en skyddad vik som lämpade sig utmärkt som sjöflyghamn med nära tillgång till Lilla Värtans öppna vatten. Tre år senare byggde landets första flygbolag, Svenska Lufttrafik AB några enkla anordningar för en så kallad lufthamn vid Lindarängen. Lite senare samma år inledde företaget reguljär trafik härifrån till Reval (Tallinn).

År 1923 övertogs Lindarängens flyghamn av Stockholms stad som överlät driften av flyghamnen på Kungliga Svenska Aeroklubben. Nu byggdes bland annat hangarer, väntrum, slip och angoringsbrygga.

Kvar från flyghamnstiden på Lindarängen finns en hangar från 1931. Den är ritad av Sven Markelius som är en av svenska funktionalismens förgrundsfigurer. Vintertid, fram till 1938, förvandlades byggnaden till Ispalatset, en konstisbana som användes till hockey, curling och konståkning. Här spelades nästan samtliga SM-finaler i ishockey

och Ispalatset var även hemmaarena för AIK, Djurgården och Hammarby.

Lindarängens flygtrafik kulminerade strax innan Bromma flygplats invigdes 1936, med som mest uppemot 2 400 avgångar per år. Därefter minskade trafiken ute i Lindarängen drastiskt och 1952 lades verksamheten ned. Viken fylldes igen och år 1971 öppnade den containerterminal som fortfarande är i bruk. ↴

Mer historia

Du kan läsa och lyssna på fler berättelser på 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
Instagram
LinkedIn