

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#3/15

VIKINGS VD BEHÅLLER LUGNET
PÅ SKYDDSROND I VÄRTAN
SOLPANELER PÅ TULLTAKET

HÄR HÄNDER DET!

OM RUM SOM FÖRÄNDRAR STAN



JOHAN
CASTWALL
VD

2

ÄNTLIGEN I GÅNG!

EFTER EN TREVANDE START på sommaren kom värmen äntligen igång i augusti. Hos oss har det dock varit högtryck sedan högsäsongen startade i maj. Vi har ett välsmort maskineri som tar hand om sommarens alla kryssningsanlöp och det är härligt när Stockholms attraktioner, restauranger och affärer fylls med turister från världens alla hörn. Men även färjorna och skärgårdstrafiken har sina toppar dessa månader. Mycket tyder på att vi har nya rekordsiffror att vänta även i år när vi summerar säsongen.

ETT ÄMNE SOM DEBATTERATS under sommaren är fartygens avloppsvatten. Vi har arbetat länge och målmedvetet med frågan sedan 80-talet och nu lämnas 98 procent av färjepassagerarnas avloppsvatten i hamn och även 7 av 10 kryssningsfartyg lämnar idag sitt avloppsvatten här. Även om sjöfarten redan idag är det absolut bästa miljövalet för långväga transporter, kan vi konstatera att miljö- och hållbarhetsfrågorna blir allt viktigare. Det gäller att ta tag i det som går att göra något åt.

PÅ SAMMA TEMA kan jag avslutningsvis också konstatera att det känns oerhört bra att infrastrukturministern presenterade en god ansats i en maritim strategi i slutet av augusti. Den hoppas vi mycket på så att vi tillsammans kan göra sjöfarten till ett ännu bättre val för en mer hållbar infrastruktur i Sverige.

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

3 JUST NU

Stockholms Hamnar fortsätter satsningen på solceller.

4 TRADEN

Skyddsronn i Värtahamnen.

6 NOTISER

Rekordanlöp och appar.

7 TEMA: FASTIGHETER

Stockholms Hamnars fastigheter bidrar till stadens kulturutbud.

12 PORTRÄTTET: JAN HANSES

Viking Lines vd håller fortet i vått och torrt.

15 VIA: FRAMTIDSBYGGEN

Nya piren i Kapellskär växer fram.

15 HAMNARNAS HISTORIA

En plåtlåda som förändrade fraktvärlden.



Följ oss på Twitter, Facebook, Instagram och LinkedIn!

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

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 Dan Håfström/ETC
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Ineko 2015
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se



KAPELLSKÄR
2015-08-27
KL 10,04

VIA
15
08
27

FÖRNYELSE

I Kapellskärs hamn, närmare bestämt på tullvisitationshusets platta tak, finns numera 440 kvadratmeter solpaneler. Anläggningens energiproduktion är cirka 50 000 kWh vilket täcker en stor del av byggnadens energianvändning. Solpanelerna är ett steg på vägen mot att nå Stockholm Hamnars miljömål om att öka andelen energi som kommer från förnyelsebara energikällor.

HON SÄKRAR ARBETSMILJÖN

Ombyggnationen av Värtahamnen är ett omfattande byggprojekt. Bland kranar, balkar och grushögar finns många riskfyllda arbeten. Anna Källgården är arbetsmiljösamordnare för Stockholms Hamnars tre utvecklingsprojekt. Hennes uppgift är att följa upp entreprenörernas arbete och tillsammans med dem se till att arbetsplatsen blir säker. Med envishet, skarp blick och god förmåga till dialog bidrar Anna till en säkrare arbetsplats.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Anna Källgården är arbetsmiljösamordnare.

07.00

Anna Källgården kommer till Hangövägen 25 i Värtahamnen där Stockholms Hamnars projektkontor ligger. Anna sätter sig vid datorn och kollar mejlen. Övervägande delen är information från de nio olika entreprenörerna som är inblandade i Värtahamnsprojektet. Anna kommenterar en arbetsmiljöplan som en av entreprenörerna skickat över.

07.30

Anna hejar på Nichlas som är Stockholms Hamnars byggleddare för den nya terminalbyggnaden. De byter några ord och går igenom dagens skyddsronde.

07.55

Anna passerar en säkerhetskontroll och kommer in på själva byggområdet. Hon styr kosan mot byggboden där företaget In3prenör, som är huvudentreprenör för terminalbyggnaden, har sitt platskontor.

08.00

Förutom Anna består gänget på skyddsronden av sex män från olika entreprenörer som jobbar med passagerarterminalen.

– Byggbranschen är alltså väldigt mansdominerad. Jag började jobba 1995 och kan inte påstå att det har blivit en större andel kvinnor sedan dess. För mig personligen är det inte ett problem. Man vänjer sig vid att det nästan bara är killar ute på byggarbetsplatsen



På väg mot dagens skyddsronde.

och jag har alltid blivit respekterad och bra behandlad. I projektledningen är vi cirka 25 procent kvinnor, säger Anna.

08.15

Ronden börjar långsamt med den norra flanken av den nya terminalbyggnaden. Värtaterminalen blir större, ljusare och får en mer effektivare planlösning än den gamla terminalen. Passagerarna ska komma igenom incheckning och tull snabbt och smidigt. Terminalbyggnadens stomme är nästan klar. Alla stålfackverk är på plats och nästan alla glasväggar. Men mycket arbete återstår innan terminalen ska invigas sommaren 2016.

– Vi håller tidsplanen vilket förhoppningsvis innebär att vi slipper stressa för att bli klara i tid. När folk börjar stressa ökar risken för olyckor.

08.30

Ronden tar sig in i den stora byggnaden. Skyddsrecket och avspärningar kontrolleras så att det inte finns risk för att falla ner eller risk



Ett gott samarbete med entreprenörerna är en förutsättning för ett framgångsrikt säkerhetsarbete.

för att komma för nära vid lyftarbeten. Att alla på arbetsplatsen håller ordning och reda samt har rätt behörighet och skyddsutrustning är andra viktiga saker att följa upp vid skyddsron- den. Det mesta ser bra ut på dagens rond.

– Ytterst vilar ansvaret för säkerheten på entreprenören. Min roll är att vara samordnande och ge mitt perspektiv på säkerheten och arbetsmiljön.

Förutom de nio entreprenörerna är det 50 underentreprenörer inblandade i hela projek- tet. Totalt är det runt 300 yrkesarbetande som är engagerade just nu. Den ordinarie hamn-

hittills har projektet varit nästan helt försko- nat från allvarliga olyckor. En händelse som kunde ha fått allvarliga följder var när en krok i mobilkranen lossnade och föll ner mot hyt- ten där kranföraren satt. Mannen blev skadad men är nu tillbaka i tjänst.

– Jag känner mig berörd varje gång det hän- der en svår olycka. Det är arbetsgivaren som har mest kontakt med den drabbade men även vi som äger projektet följer upp händel- sen och ser om vi kan stötta på något sätt, säger Anna.

13.30

Anna promenerar ut till byggarbetsplatsen med kollegorna Anders och Johan.

– Vi är en grupp på nio personer som arbe- tar med KMA, kvalitet-, miljö- och arbets- miljö. Det är ovanligt att beställaren satsar så mycket resurser på uppföljning och förebyg- gande arbete, men vi tror på upplägget och ser så här långt goda resultat.

14.00

KMA-möte med entreprenörerna som byg- ger det nya tullhuset. På mötet diskuteras ak- tuella händelser i projektet, till exempel vilka risker som finns med de arbetsmoment som just nu utförs, om några tillbud eller olyckor har inträffat och hur samordningen med om- kringliggande delprojekt fungerar. Mötet av- slutas med en skyddsron.

16.04

Efter en sista stund vid datorn så lämnar Anna kontoret. Hon känner sig nöjd med dagen.

– Jag trivs väldigt bra med mitt jobb. Mina arbetsuppgifter är varierande med alltifrån att se till att vi förebygger risker när vi ritar den nya hamnen till att vara ute och prata med de som utför arbetet på byggarbetsplatserna. Det gäller att få fram budskapet; Arbetar vi på rätt sätt och tänker förebyggande så kan alla komma hem och må bra efter jobbet. ⚡

”Min roll är att vara samordnande och ge mitt perspektiv på säkerheten och arbetsmiljön.”

driften pågår under hela byggtiden och det är en stor utmaning att få ihop all logistik. Hit- tills har inte fartygens tidtabell påverkats en enda gång, berättar Anna.

09.30

Möte på kontoret med de närmaste kollegor- na. Anna är centralt ansvarig för arbetsmiljö- samordningen. Tillsammans går de igenom statistik och aktuella ärenden.

I ett byggprojekt av Värtahamnens storlek utförs många arbeten som är riskfyllda. Men

11.00

Lunch tillsammans med kollegorna.

12.00

Anna läser igenom och kommenterar hand- lingar som ska skickas ut i förfrågan om kom- mande delar i Värtahamnprojektet. Hon ser till att Stockholms Hamnar som beställare av ett projekt ställer rätt krav på arbetsmiljöar- betet vid upphandlingen av entreprenörerna som ska utföra arbetet.



VIA SIGNAL ER

Största kryssningsfartyget någonsin i Stockholm

Det största kryssningsfartyg som någonsin kommit till Stockholm anlöpte Stadsgården i juni. Det var rederiet P & O's nybyggda fartyg M/S Britannia som besökte Östersjön under sin premiär-

kryssning. Fartyget mäter 330 meter och hade runt 4 000 passagerare ombord. Kort därefter kom Princess Cruises fartyg M/S Regal Princess på besök vid ett par tillfällen. Även hon var 330 meter lång.

Bäst på sociala medier i hamnvärlden



I juni tilldelades Stockholms Hamnar pris för sitt arbete med sociala medier av den internationella organisationen IAPH, International Association of Ports and Harbors.

– Vi är förstås jätteglda och stolta över det här priset. Sociala medier har blivit några av de viktigaste kanalerna för oss. De är betydelsefulla verktyg för ett kommunalt bolag som vill ha dialog och transparens, och finns alltid med i vår kommunikationsplanering, säger Jorun Nikander, ansvarig för sociala medier på Stockholms Hamnar. Stjärnpuff: Följ oss gärna på Facebook, Twitter, Instagram och LinkedIn!

Hamnens historia i ny skepnad

Hör och se anställda berätta om hur det var att arbeta i hamnen förr i tiden, och läs om spännande epoker, platser, fartyg och anekdoter från förr.

Historien om Stockholm är inte historien om en stad som skaffade sig en hamn. Det är i stället berättelsen om en hamn som gav upphov till en stad. Och historien finns samlad på en webbplats som nu bytt skepnad och dessutom blivit responsiv. Det innebär att den är anpassad att surfa till även från telefoner och läsplattor. Läs mer på stockholmshamnar.se/historia

Fyra nya båthållplatser där du kan lägga till

Nu finns fler möjligheter att tillfälligt lägga till inom Stockholms Hamnars hamnområde. Fyra nya båthållplatser har tillkommit – vid Norr Mälarstrand, Klara Mälarstrand, Hornsberg och Münchenbryggeriet. Sammanlagt finns nu 23 båthållplatser som kan användas av både yrkes- och privattrafik. Båthållplatserna gör det möjligt att hämta och lämna passagerare och den maximala tiden för förtöjning är tio minuter. Hållplatserna möjliggör också en utökad kollektivtrafik på vattnet.



Ny rutin för att ansöka om tillträde

För att förenkla processen med att söka tillträde till Stockholms Hamnars anläggningar är nu ansökningsförfarandet helt digitalt. Den som ska vistas i hamnanläggningar (ISPS-områden) måste även genomgå e-utbildningen Säker i hamn. Läs mer på stockholmshamnar.se/tilltrade





FOTO: CENTRUM FÖR NÄRINGSLEVENSHISTORIA

NY GLANS

Både rum och platser kan bli tagna för givna eller bortglömda. Följ med till tre ställen som blivit upptäckta på nytt.



KAJEN FÅR NYTT

Ett soprum blir turistfavorit, ett dammigt magasin en världssensation och en terminalbyggnad skådeplats för Avicii och Tutankhamon. Genom smarta lösningar och modiga initiativ får allt fler människor tillgång till Stockholms Hamnars fastigheter. Och plötsligt har en stad förändrats.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

ÄKTA PARET PATRICIA MANESSI och Roberto Caron från Venedig vet inte att det är ett soprum de sitter på. De vet inte heller att byggnaden som ligger på andra sidan vattnet är det kungliga slottet.

– Vi bara strosade förbi, såg den trevliga trappan och satte oss ned för att läsa en stund, säger Roberto.

Några meter från Patricia och Roberto står Irene Lindbäck och njuter av den strålande augustimorgonen. Som Stockholms Hamnars projektledare levde hon i nästan tio år med arbetet att göra om Strömkajen som löper utanför Grand Hôtel och Nationalmuseum.

– Det handlar om en av stadens viktigaste kulturhistoriska miljöer och därför kändes det så oerhört viktigt att göra något bra. Målet var att tillfredsställa rederiernas behov av tillgänglighet och modern infrastruktur och samtidigt skapa mervärde för Stockholm som stad, säger Irene Lindbäck.

– Tidigare såg det inte så roligt ut här på Strömkajen. Det stod varuvagnar, containrar och tillfälliga kiosker lite här och var och det fanns liksom ingen harmoni. Så även om projektets fokus låg på sjöfartens behov så ville vi också förändra själva platsen, säger Irene Lindbäck.



Den gamla kajen var byggd 1860 och delar av pålverket hade ruttnat. Nya pålar slogs ner och kajen sänktes med 60 centimeter för att kompensera för landhöjningen, 4 millimeter per år, och bättre anpassa kajen till fartygens storlek. Under marken byggdes tre underjordiska rum på sammanlagt 300 kvadratmeter med pumpstation och försörjning av el med mera till båttrafiken, samt en 70 kvadratmeter stor sopsugsterminal. Strömmas och Waxholmsbolagets befintliga terminaler revs och ersattes med finurliga paviljonger i kopparliknande plåt.

En tredje paviljong med inbyggd miljöstation placerades på en plats där det tidigare inte funnits någon byggnad.

– Det nya husets funktion är ju egentligen som soprum. Men den här platsen, mitt emot slottet och med utsikt mot Gamla stan och Skeppsholmen, är stadens verkliga finrum. Utifrån det kom arkitekterna med idén om utsiktstrappan och ett café. Jag tycker själv att det blev riktigt fint, säger Irene Lindbäck.

Sedan Strömkajen stod färdig 2014 har paviljongerna fått många utmärkelser och nomineringar i olika arkitekttävlingar, både i Sverige och utomlands.

– Det är jättekul. Men det finaste priset är nog ändå att se hur många det är som sitter här på trappan, säger Irene Lindbäck.

ÅR 2008, SAMTIDIGT SOM Irene Lindbäck och hennes arbetsgrupp började komma i gång på allvar med Strömkajen, så sökte bröderna Per och Jan Broman hitta en lokal där de kunde förverkliga sina planer på ett museum helt tillägnat fotografi.

”Den här platsen är stadens verkliga finrum.”

– Vi hade mer eller mindre gett upp tanken om innerstan när någon nämnde Stora Tullhuset vid Stadsgårdskajen. Vi åkte dit och tittade, blev förtjusta och fick till ett möte med Stockholms Hamnar redan samma eftermiddag, säger Per Broman.

Stora Tullhuset, färdigbyggt 1910 och ritat av en av dåtidens främsta svenska arkitekter Ferdinand Boberg, hade länge fört en tynande tillvaro. Så sent som på 1990-talet användes det fortfarande som godsmagasin och hyrdes sporadiskt ut som festlokal.



Plurre och Johan Tornblad driver sedan 30 år tillbaka Annorlunda Catering och Event.



År 2007 påbörjades en omfattande renovering för att ABBA-museet skulle flytta in. När det projektet lades på is, för att senare öppna på Djurgården, fick Stockholms Hamnar börja leta nya hyresgäster. För att hitta rätt verksamhet formulerade Stockholms Hamnar ett antal mål med uthyrningen.

– Vi ville ha något öppet och publikt som skulle komma stockholmarna och turister till del. Det skulle hålla väldigt hög kvalitet och samtidigt vara kommersiellt gångbart, alltså dra in så pass mycket pengar att vi skulle få en rimlig avkastning, säger Viktor Axelsson, fastighetsutvecklare på Stockholms Hamnar.

VALET FÖLL PÅ BRÖDERNA BROMAN och ett intensivt arbete med att förvandla Bobergs hundraåring till ett modernt museum tog sin början. En av de största tekniska utmaningarna var att reglera innetemperaturen i ett gammalt hus som skulle ta emot hundratusentals besökare om året. Lösningen blev ett bergvärmsystem med 24 stycken 300 meter djupa hål. Systemet flyttar energi mellan årstiderna genom att det värmer upp lokalerna på vintern och kylar ned dem på sommaren.

Fotografiska öppnade i maj 2010 och blev en omedelbar framgång med välbesökta och uppmärksammade utställningar. Under de fem år som gått sedan starten har Bröderna Broman hela tiden utvecklats och breddat verksamheten med kurser, konferenser och inte minst en stor restaurangdel.

– Det är ju jättebra. Tack vare sin kreativitet så överträffar de allas förväntningar. Samtidigt ställer det stora krav på oss som hyresvärd. Det finns ständigt nya projekt och ombyggnationer att ta ställning till och eventuellt dra igång, säger Viktor Axelsson.

Samarbetet med Fotografiska har också gjort att telefonen på Stockholms Hamnars fastighetsavdelning ringer betydligt oftare än tidigare.

– Vi hade inte jobbat så mycket med publika verksamheter tidigare så Fotografiska blev ett slags genombrott. Genom Fotografiskas framgångar och starka mediala genomslag fick många människor klart för sig att Stockholms Hamnar har fantastiska fastigheter på spännande ställen. Intresset för att hyra våra lokaler ökade markant vilket enbart är positivt eftersom det ökar våra chanser att hitta spännande och seriösa hyresgäster, säger Viktor Axelsson.

Per Broman menar att Fotografiskas koncept säkert hade fungerat även på andra platser, men är samtidigt väldigt nöjd med att befinna sig just i Stora Tullhuset.

– Ferdinand Bobergs skapelse passar oss väldigt bra stilmässigt och är i dag en stor del av vår själ. Sedan är det lite lustigt hur olika folk ser på vårt geografiska läge i dag jämfört med när vi skulle öppna. Då dömde många ut Stadsgårdskajen som helt off. I dag säger folk att våra framgångar beror på vårt fantastiska läge.

ETT ANNAT STORT OCH VÄLBESÖKT men än så länge betydligt mindre välkänt hus ligger längst ut på Frihamnspiren. Den gamla lagerlokalen Magasin 9 invigdes på nytt 2009 och är under somrarna passagerarterminal för de internationella kryssningsfartygen som lägger till i Frihamnen. Men kryssningssäsongen varar bara mellan maj och oktober och här kommer ytterligare ett brödrapar in i bilden. Johan och Plurre Tornblad driver sedan 30 år tillbaka Annorlunda Catering och Event. När de hörde av sig till Stockholms Hamnar och sökte en lokal fick de frågan om

Irene Lindbäck, projektledare
på Stockholms Hamnar.



Per Broman ovanför
Fotografiska museet.

kyrssningsterminalen som då fortfarande var på projekteringsstadiet kunde vara intressant.

– Vi hade en väldig tur som fick kontakt med Stockholms Hamnar redan innan själva huset var färdigbyggt. Tack vare att Stockholms Hamnar var väldigt lyhörda för våra behov fick vi chansen att vara med och anpassa utformningen av huset. En viktig sak var till exempel att se till att det fanns tillräckligt med strömförsörjning, säger Johan Tornblad.

Mellan oktober och april varje år blir Magasin 9 en plats för events, konserter och mässor. På senare år har till exempel teknikföretaget Samsung, popartisten Avicii och konstmässan Affordable Art Fair gästade huset.

– Från Stockholms Hamnars sida är vi väldigt nöjda med att ha verksamhet i en terminal som annars hade stått tom stora delar av året, säger Viktor Axelsson.

Nästa höst gör den egyptiske faraon Tutankhamon entré i Magasin 9. Bröderna Tornblad har träffat avtal med en arrangör av en gigantisk utställning som består av ett tusental exakta replikor av föremål från Tutankhamons grav. Utställningen kommer att pågå i ett halvår och bröderna Tornblad förväntar sig en halv miljon besökare.

– Det blir en jättegrej som sätter både huset och platsen på kartan. Varenda skola i Stockholm kommer att komma hit och väldigt många människor kommer att förstå hur nära innerstan Frihamnen faktiskt ligger, säger Plurre Tornblad.

Fastighetsutvecklaren Viktor Axelsson tror att fler av Stockholms Hamnars fastigheter kommer att få en publik användning i framtiden.

Ägardirektiv och kajstrategi

VIA
FÖR
DJUP
NING

Stockholms Hamnar förvaltar cirka 80 byggnader på totalt 200 000 kvadratmeter samt 1 100 000 kvadratmeter mark. Stockholms Hamnars sätt att förvalta sina fastigheter regleras bland annat i ägardirektiven och Stockholms Hamnars kajstrategi som klubbades av kommunfullmäktige i juni 2015. I ägardirektiven framgår

att Stockholms Hamnar ska fortsätta rusta upp och tillgängliggöra stadens kajer. Kajstrategin slår fast att den rörliga sjöfarten måste ha utrymme längs kajerna för att vattenvägarna i staden ska kunna utnyttjas och Stockholms roll som sjöfartsstad ska kunna bevaras.

– Stockholm ska vara en levande sjöfartsstad. Den rörliga sjöfarten ska prioriteras samtidigt som fler restauranger, caféer, cykelbanor och promenadstråk samsas på Stockholms kajer, säger Johan Castwall, vd Stockholms Hamnar.

– Stockholm är en stad vid vatten. I takt med att Stockholm växer, ökar också efter-

frågan på attraktiva, vattennära lägen för bostäder, men även för kollektivtrafik, rekreation och evenemang. Samtidigt är det viktigt att Stockholm som sjöfartsstad utvecklas och att möjligheterna att utnyttja vattenvägarna för sjöfart som gods- och passagerartrafik, kollektivtrafik, skärgårdstrafik med mera stärks, säger Karin Wanngård, finansborgarråd i Stockholm. ↴

”Stockholm ska
vara en levande
sjöfartsstad.”

– Vi har flera större byggnader med hyresgäster som är på väg att flytta som säkert skulle lämpa sig väl för. Efterfrågan är stor och publik verksamhet är attraktivt eftersom det genererar liv och karaktär till ett område. Det kan mycket väl vara så att vi bara sett toppen på ett isberg för flera av våra byggnader ännu, säger Viktor Axelsson. ↴



Jan Hanses

LUGNET I STORMEN

För Jan Hanses är förmågan att hantera en dramatisk omvärld en fråga om yrkesmässig överlevnad.

Själv har han alltid hållit en låg profil och tänker inte ändra sig för att han blivit vd för Viking Line.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Jan Hanses

ÅLDER: 54

UPPVÄXT: I Vasa i finlandssvenska Österbotten

BOR: Mariehamn, Åland

FAMILJ: Fru, tre barn och en hund

UTBILDNING: Juristexamen med inriktning på sjörätt

ARBETE: Sedan 1988 på olika positioner inom Viking Line. Tog 2014 över som vd efter Mikael Backman.

ÅTMINSTONE TVÅ GÅNGER I VECKAN åker Jan Hanses över Östersjön med någon av Viking Lines färjor.

– Jag brukar gå runt och se så att allt ser juste ut, prata med personalen och prova maten, säger Jan Hanses på sitt lågmälda sätt.

Just i dag förflyttar han sig med ytterligheterna i flottan. Tidigt i morse kom han till Stockholm med rederiets flaggskepp, det toppmoderna och naturgasdrivna Viking Grace. I eftermiddag åker han tillbaka till Åland med 35-åringen Rosella. För foto-graferingens skull går vi ombord på det fartyg, Gabriella, som för tillfället ligger vid Stadsgårdskajen.

Gabriellas historia säger något om villkoren i Jan Hanses bransch. Fartyget beställdes av det kortlivade rederiet Euroway. När hon låg på varv i jugoslaviska Split bröt inbördeskriget ut och fartyget blev skottskadat med försenad leverans som följd. Efter några föga lönsamma år i trafik mellan Malmö och Tyskland såldes fartyget till Silja Line. Några år senare såldes hon vidare till Viking Line.

– Som rederi verkar vi på en internationell marknad som är väldigt utsatt eftersom den påverkas av politiken och lagstiftningen i många olika länder. Våra villkor kan förändras radikalt över en natt, säger Jan Hanses.

ATT JAN HANSES valde rederibranschen har sina familjehistoriska orsaker. Farfar var ekonomichef på ett rederi i Björneborg



Bistrare tider stundar. Jan Hanses tror att det finns en överetablering inom Östersjötrafiken.

och i barndomshemmet i Vasa fanns det gott om kompasser, sjökort och andra sjöfartsattiraljer.

– Inte vet jag precis varför men det var något med fartyg som tilltalade mig redan som liten, säger Jan Hanses.

Från barndomen minns han ett Finland som var starkt präglad av närheten till Sovjetunionen.

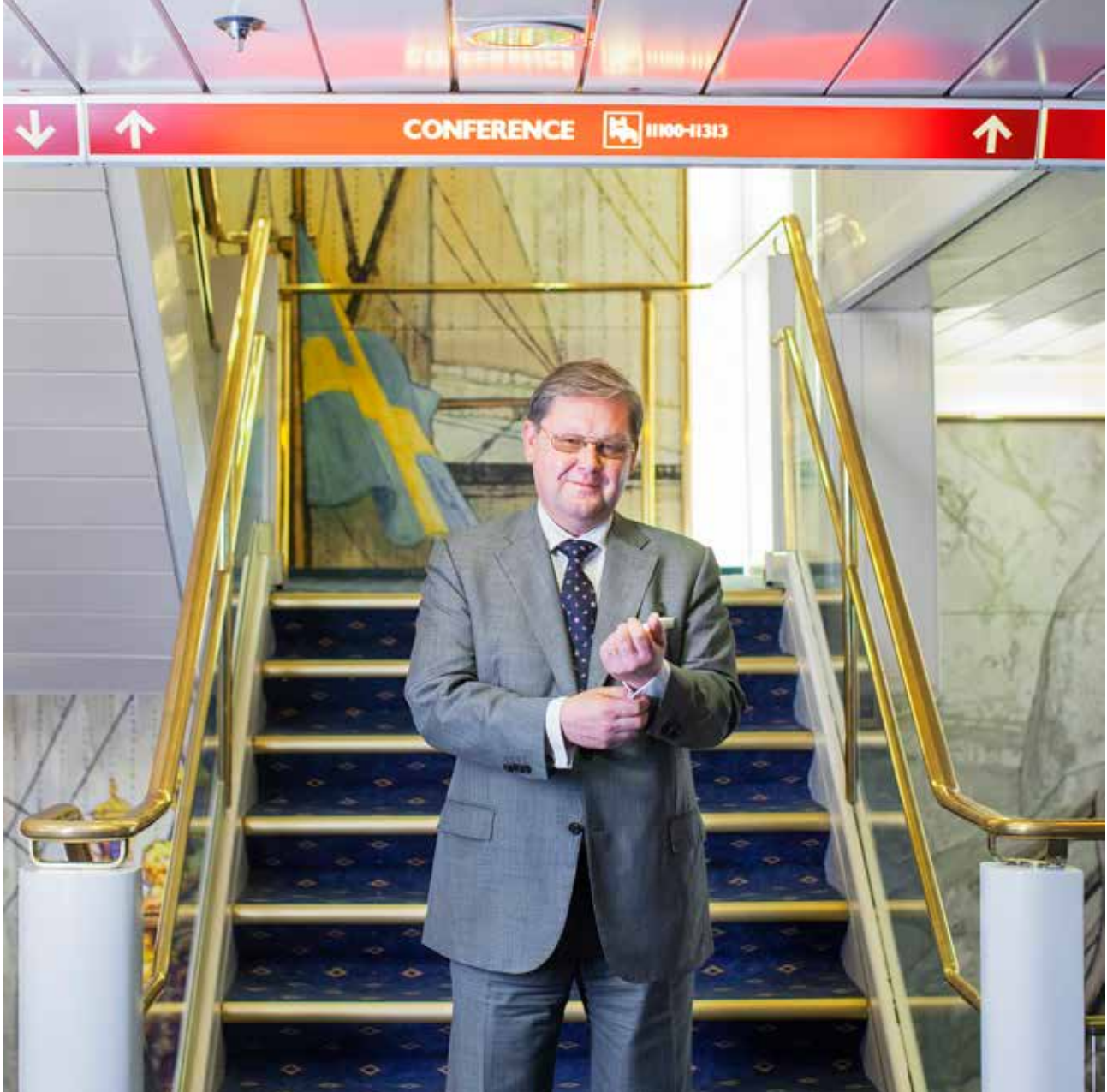
– Bland annat har det fått mig att tro väldigt mycket på EU. Det är många som kritiserar EU just nu men man får inte glömma bort hur det var förr. I praktiken var Finland väldigt lyhört för vad som sades i Moskva och lät sig påverkas även när det gällde inrikespolitiken, säger Jan Hanses.

Efter utbildning i juridik med specialinriktning på sjörätt började han 1988 som jurist hos Viking Lines dåvarande delägare, rederiet SF Line. Senare blev Jan Hanses juridisk direktör och ställdes inför flera tuffa utmaningar. På 1990-talet visade en un-

dersökning att färjetrafiken på Östersjön var världens mest lukrativa taxfreemarknad. Men när Estland gick med i EU sänkte den finska regeringen alkoholskatten kraftigt för att möta konkurrensen från de betydligt lägre estniska alkoholpriserna.

”Även som vd gillar jag att hålla en ganska låg profil.”

– Vi blev hårt drabbade eftersom skillnaden mellan priserna på fastlandet och ombord närmade sig varandra kraftigt. Men när sedan politikerna såg att alkoholkonsumtionen ökade så höjde de skatterna igen, säger Jan Hanses.



I framtiden hoppas Jan Hanses att få ta emot ett nytt fartyg.

En annan kris kom när EU avskaffade taxfreeförsäljningen mellan EU-länder 1999. Färjetrafiken klarade sig tack vare ett gediget lobbyarbete som fick Åland att bli undantaget den nya lagstiftningen. Jan Hanses är bestämd över att taxfreeförsäljningen är nödvändig för färjetrafikens överlevnad.

– Se bara på färjetrafiken över Kvarken mellan Umeå och Vasa. Sedan taxfree togs bort där har antalet resenärer minskat från runt en miljon till cirka 150 000 per år, säger Jan Hanses.

ÄVEN OM HAN VÄRNAR taxfreeförsäljningen hoppas han att starkspritens ekonomiska betydelse för rederiet kommer att minska.

– I dag går kundpreferensen från starksprit till vin vilket jag tycker är en bra utveckling. Vi har också sedan 1990-talet gjort en tydligare satsning mot andra varor som kläder, parfym och livsmedel.

Samtliga Östersjörederier har varit framgångsrika och visat upp bra siffror hittills under 2015. Jan Hanses tror dock att bistrare tider stundar framöver.

– Färjetrafiken mellan Sverige och Finland kommer alltid att behövas, men jag tror att vi har en överetablering på våra linjer. Så småningom kommer det att leda till att aktörer slås ut eller går samman. Vår ambition är att fortsätta vara bland de ledande aktörerna inom såväl persontransporter som fraktrafik. I det arbetet är kundundersökningar jätteviktiga. Det är kundernas önskemål och behov som styr när vi planerar våra ombordkoncept och uppdaterar våra fartyg.

DET HAR GÅTT DRYGT ETT ÅR sedan han blev vd. Jan Hanses känner trygghet i sin kunskap om företaget och ser inga behov av att ändra på sig själv för att leva upp till rollen som företagsledare.

– Även som vd gillar jag att hålla en ganska låg profil. Det är min stil.

När är det som roligast att vara vd för Viking Line?

– Det är väl när siffrorna kommer in. Om de är bra förstås. Sen är det intressant att i samarbete med vår tekniska avdelning hålla sig à jour med utvecklingen och planera för nya investeringar. Jag ser mycket fram emot att så småningom ta emot ett nytt fartyg. ↴



Kapellskärs nya pir i augusti.

VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

Nya piren i Kapellskär växer fram

Den nya piren i Kapellskär får två kajlägen på vardera 245 meter. Piren beräknas vara i bruk till sommaren 2016.

I arbetet med Kapellskärs nya pir ligger fokus på att göra klart pålning, betongar-

beten och uppsättning av isskydd. Under början av hösten monteras även påfartsramper till piren. Ramper som är några av de största i Europa med en bredd på 29 meter och ett djup på 16 meter.

Piren ska tas i drift under sommaren 2016. Den ombyggda hamnen i sin helhet

beräknas vara i klar i slutet av 2016 och omfattar, förutom den nya piren, bland annat ett ombyggt färjeläge och den nuvarande piren med två färjelägen.

För att få en säkrare och effektivare hamn utökas även hamnplanen med 80 000 kvadratmeter. ⚓

Nya kajlägen i Värtahamnen

Under hösten passeras en viktig milstolpe i byggnationen av nya Värtahamnen då stora delar av den nya hamnen driftsätts.

Under oktober flyttas Tallink Siljas färjor ut från hamnbassängen till två av de nya

kajerna längst ut på piren, kajläge 2 och 3. Färjorna flyttas så att arbetet med att fylla igen den inre delen av hamnbassängen kan påbörjas. Samtidigt flyttar all incheckning av fordon till Åbo, Helsingfors och Tallinn ut på den nya hamnplanen. Den nya passagerargången och andra byggnader som till

exempel tullvisitationen tas också i bruk.

När det gäller Värtahamnens nya passagerarterminal så är alla fackverk på plats och det görs arbeten för att få en tät byggnad till vintern. Värtaterminalen invigs under sommaren 2016. Till dess används den nuvarande Siljaterminalen. ⚓



FOTO: SÅHNS TORIKSA

VIA HAMNARNAS HISTO RIA

Containerns genomslag minskade styckegodshandlingen radikalt.

REVOLUTION MED PLÅTLÅDA

Containerns genombrott innebar en drastisk förändring av arbetssättet i hamnen. Omlastningen blev mycket enklare och snabbare och plötsligt fanns ingen användning för de gamla hamnmagasinen.

Det traditionella flödet av gods i hamnen gick ut på att varorna lagrades i magasin för att sedan skeppas vidare. När ett fartyg anlöpte hamn flyttade man ut godset på kaj och stuvade det sedan med kran och vinschar.

År 1937 betraktade amerikanen Malcolm McLean hur godset från hans lastbil lastades ombord på ett fartyg. Han slogs

av hur tidskrävande processen var och fick idén att istället lasta ombord hela bilens lastrum på fartyget.

Knappt tjugo år senare genomfördes den första resan med containrar när ett fartyg från McLeans företag Sealand tog 58 containrar med sig från New Jersey till Texas. 1970 kom den standardiserade ISO-container som fortfarande dominerar marknaden.

Året därpå invigdes en containerhamn i Frihamnen. Containerns genomslag gjorde att styckegodshandlingen i Frihamnen minskade successivt för att nästan helt försvinna under 1980-talet. Containerrevolutionen gjorde också att

man fick hitta nya användningsområden för alla hamnens magasin. Standardcontainern har en längd av 6,058 meter, 20 fot. En 20-fots container får väga max 24 ton brutto med 21,6 tons last.

I dag hanterar systemet 90 procent av all fartygsfrakt i världen, bortsett från olja, malm och liknande bulkgoods. ↴

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