

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#4/15

TORBJÖRN STYR MÄLAREN
CAMILLA ÄR STOLT ÖVER JOBBET
HEJ DÅ KARL JOHAN-SLUSSEN!

NYTÄNKARE

SÅ BLIR VÄRTAN EN MILJÖHAMN



JOHAN
CASTWALL
VD

2

NYA MILSTOLPAR

VILKEN UNDERBAR HÖST VI HAFT. Dimman har legat tjock över Stockholms vatten och på morgnarna har fartygens mistlurar tjutit över Stockholm, innan solen stigit upp och skingrat havsröken. Det är fantastiskt att få arbeta i hamnen och se fartygen komma och gå. Och att se verksamheten passera olika stadier i utvecklingen.

UNDER OKTOBER PASSERADES två viktiga milstolpar i våra stora utvecklingsprojekt. En del av den nya Värtahamnen togs i bruk och många arbetade hårt in i det sista. Nu ligger fartygen i sina nya lägen och arbetet fortsätter med att fylla igen en del av hamnbassängen och att bygga terminalen.

VI FICK ÄVEN ETT EFTERLÄNGTAT BESKED från mark- och miljööverdomstolen angående Stockholm Norvik Hamn. I en tydlig dom gav de oss möjlighet att bygga vår hamn. Även om det inte är helt klart ännu, så kan vi med stor sannolikhet starta bygget nästa år.

AVSLUTNINGSVIS SÅ SLOG VI rekord i antalet kryssningspassagerare i år igen. Det är oerhört glädjande att så många väljer att besöka vår stad och därmed stärker turistnäringen i regionen. Ett stort tack för ett bra år till alla er som är med och arbetar för sjöfarten!

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR!

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 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

3 JUST NU

Stockholms hamn är en av få hamnar som kan ta emot avloppsvatten.

4 TRADEN

Torbjörn Granqvist styr över Mälaren. VIA har följt honom under en dag.

6 NOTISER

Nya piren i Kapellskärs hamn är snart på plats.

7 TEMA: VÄRTAHAMNEN

Med nya idéer och den senaste tekniken har utvecklingsprojektet i Värtahamnen fler och tuffare miljökrav.

12 PORTRÄTTET: CAMILLA STRÜMPEL

Stockholms Hamnars kommunikationschef prisar samarbetet med sina kollegor.

15 VIA: FRAMTIDSBYGGEN

Ny passagerargång i Nynäshamn blir klar 2016.

15 HAMNARNAS HISTORIA

Sista säsongen för Karl Johan-slussen.



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.



FRIHAMNEN
2015-10-15
KL 09.29

VIA
15
10
15

KAPACITET

Stockholms hamn är en av få hamnar i världen som kan ta emot svart- och gråvatten, det vill säga toalettwater samt dusch- och diskwater, vid så gott som samtliga kajlägen.

98 procent av det avloppsvatten som de 11 miljoner färjepassagerarna årligen genererar tas omhand i land och det har det gjorts sen 90-talet.

Under årets kryssningssäsong, med över en halv miljon passagerare, lämnade runt 70 procent av de internationella kryssningsfartygen sitt avloppsvatten i Stockholms Hamnar. De flesta kryssningsfartyg har numera egna reningsanläggningar ombord. Att lämna avloppsvatten och sopor ingår i hamnavgiften.

MÄLAR MANNEN

I arbetsuppgifterna ingår att undvika översvämning och att försöka hålla all från kanotister till skärgårdstrafik nöjda med stadens vattenförhållanden. VIA följde Torbjörn Granqvist, ansvarig för regleringen av Mälaren, en dag på jobbet.

– Det är en stor sjö. Det är jag som styr. Ibland känns det ganska överväldigande, säger Torbjörn Granqvist.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Torbjörn arbetar både med Mälarens reglering och statistik om gods och passagerare.

06.55

Torbjörn Granqvist öppnar glasdörren mellan receptionen och det öppna landskapet på Stockholms Hamnars huvudkontor. Han gillar att vara på jobbet ganska tidigt. Det första han gör är att slå på datorn och kolla vattennivåerna i Mälaren. För närvarande mäts nivåerna på tre ställen: Hammarbyslussen, Linasundet i Södertälje och Västerås hamn.

07.30

Torbjörn har gått igenom mätresultaten och är redo att fatta dagens stora beslut: Öppet eller stängt? Stockholms Hamnar har i uppdrag av Stockholms stad att reglera nivån enligt gällande vattendom (riktlinjer för hur regleringen ska gå till) och manövrerar dammluckorna runt riksdagshuset och slussarna i Stockholm. Sjöfartsverket har i samråd med Stockholms Hamnar uppdraget att släppa vatten genom Södertälje sluss.

Dagens beslut är ganska enkelt.

– Vi har haft en fin höst med lite regn så vattennivån i Mälaren är låg. Alltså finns det ingen anledning att tappa ut vatten. Vi fortsätter att hålla dammluckor och slussar stängda, säger Torbjörn Granqvist.

08.00

Torbjörn får ett samtal från hamnstyrman Jonas Eriksson. Ett simmande fackeltåg ska



Pegelmätaren är numera backup till den elektroniska mätningen.

arrangeras i Norrström och önskemålet är att vattnet inte ska vara strömt när själva simningen pågår vilket uppnås genom att hålla dammluckorna stängda.

– Periodvis har jag väldigt många olika intressen att ta hänsyn till. När det gäller vattnet i innerstan handlar det ofta om arrangemang som antingen vill ha strömt eller lugnt vatten. Vissa tävlingskanotister och laxfiskare är till exempel helt beroende av strömt vatten. När Citybanan skulle sänka ner sitt första tunnelrör fick jag hålla tappkanalen vid Karl Johan-slussen stängd under en långhelg mitt under vårfloden. Jag lyckades få till det inom ramen för vattendomen genom att tappa i Hammarby och Södertälje, men det var banne mig på vippen.

Ett viktigt ansvar är att hålla Mälaren fri från saltvatten eftersom sjön försörjer de kringliggande kommunerna med dricksvatten.

– Om vattenståndet i Saltsjön blir högre än i Mälaren måste samtliga luckor vara



Vattenståndet avgör om Torbjörn beslutar att hålla slussarna öppna eller stängda.

”År 2000 var det bara någon decimeter från att vattnet skulle skölja in i Gamla stans tunnelbana ...”

stängda. Saltvatten får inte tränga in i Mälaren och påverka sötvattensuttaget vid Stockholms vattenverk.

09.15

Torbjörn går ner till en av hamnens vita hybridbilar och kör iväg till Hammarbyslussen. Ungefär en gång i månaden brukar han kontrollera och byta papper i Hammarbyslussens pegelmätare. Pegelmätaren drivs helt mekaniskt och fungerar med en flottör vars rörelse registreras av mätaren. Numera är den främst en backup till den elektroniska mätningen.

09.35

När Torbjörn kommer fram till Hammarbyslussen går han först upp till hamnkontoret och hälsar på slussvakterna. På plats i det lilla huset som hyser pegelmätaren kan han konstatera att den troget jobbar på som

den ska. Vattenståndet är mycket riktigt lågt: 4,10 meter, vilket är 5 centimeter under medelvärdet på 4,15 meter.

12.30

Torbjörn arbetar halvtid på hamn- och trafikavdelningen med Mälarens reglering och har även ansvar för att Stockholms Hamnar håller rätt djup vid sina kajer. Andra hälften av sin tjänst arbetar han som marknadskoordinator. I dag ägnar han en stund efter lunchen åt att sammanställa statistik om kundernas volymer vad gäller passagerartrafik och gods.

– Vi måste ha koll på våra kommande intäkter för att vi ska kunna göra korrekta prognoser och budgetera på ett bra sätt.

14.15

Förberedelser av morgondagens pressträff om Karl Johan-slussen. Den 80 år gamla slussen ska rivas, byggas om och breddas i

27 helt fyllda Globen

Så mycket vatten tappar Torbjörn och de andra som jobbar med Mälarens reglering i genomsnitt ut per dygn från Mälaren till Saltsjön. Hur mycket som tappas ut varierar från år till år. När det var översvämningar i Stockholm år 2000 släpptes det under en period ut runt 100 Globen per dygn. Att fylla Globen med vatten från en vanlig hushållskran skulle ta cirka 40 år.

samband med ombyggnationen av Slussen. Avtappningskapaciteten kommer att utökas från dagens 800 kubikmeter per sekund till 2000 kubikmeter per sekund. Det gör att till exempel tunnelbanan, riksdagshuset och annan strandnära bebyggelse får ett bättre skydd mot översvämning.

– Det har ju varit riktigt nära några gånger. År 2000 var det bara någon decimeter från att vattnet skulle skölja in i Gamla stans tunnelbana, så det är viktigt att vi får den här kapacitetsökningen.

16.00

Arbetsdagen är slut och Torbjörn tar trapporna ner till Stockholms Hamnars gym för ett träningspass tillsammans med några arbetskamrater.

– Jag har trivts otroligt bra på Stockholms Hamnar ända sedan jag började här 1991 och det är mycket tack vare den fina sammanhållningen med kollegorna. ⚓

VIA SIGNAL ER



Sista pålen slagen i Kapellskär

Fredag 6 november kom den sista pålen för den nya piren i Kapellskärs hamn på plats. Det är en stor milstolpe i utvecklingsprojektet.

Pålningen för den nya piren i Kapellskär är nu klar. Totalt har 257 pålar

sänkts ner i vattnet, ett arbete som har pågått sedan i våras. Nu fortsätter arbetet med form, armering och betong.

Den nya piren i Kapellskär tas i drift sommaren 2016 och omfattar två nya färjelägen.

Rekordmånga kryssningsresenärer besökte Stockholm under säsongen

Antalet kryssningsfartyg som besökte Stockholms Hamnar under säsongen april till oktober blev 247 med rekordhöga antalet 530 000 resenärer. Även när det gäller antalet turnaround slår Stockholm rekord, 53 fartyg jämfört med 42 i fjol. Turnarounds är extra viktiga för turistnäringen och innebär att passagerare inleder och/eller avslutar sin kryssning här och därför ofta väljer

att spendera en extra dag och natt i land. Bland turnaround-fartygen har bland annat Costa Luminosa gästade 16 gånger i sommar.

Nya fraktrekord i Nynäshamns hamn

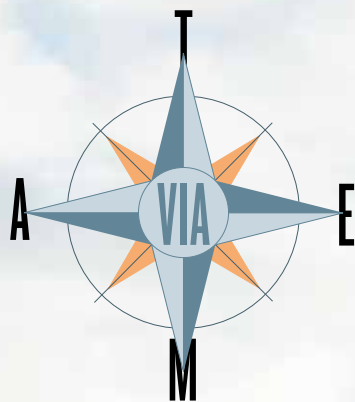


Mer frakt än någonsin strömmar genom Nynäshamns hamn med Stena Line, Polferries och Destination Gotland. Under perioden januari till september 2015 hantlerades 958 000 ton gods, som är en ökning med mer än 15 procent jämfört med samma period föregående år.

Stockholms Hamnar på besök hos KTH

Många engagerade studenter fanns på plats när Samhällsbyggnadssektionen på KTH fick träffa fastighetschef Karin Brofelth, fastighetsutvecklare Viktor Axelsson och projektledare Anna Lindblad. De har alla tidigare tillhört just Samhällsbyggnadssektionen och berättade om vilka utmaningar och möjligheter Stockholms Hamnar kan erbjuda en färdigutbildad student.





HÅLLBART

Utvecklingsprojektet i Värtahamnen har fler och tuffare miljökrav än andra liknande byggprojekt. För att klara målen har projektledningen provat nya idéer och använt den senaste tekniken.





DEN NYA MILJÖ

LED-lampor, prefabricerade byggdelar och överraskande lite buller. Projektchefen Per Ling-Vannerus tar med VIA på miljöpromenad i Värtahamnen och fäster samtidigt blicken på den stora världen. – Om vi kan påverka andra att ställa om till mer hållbara lösningar då har vi verkligen gjort skillnad, säger han.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

I UTVECKLINGSPROJEKTET I VÄRTAHAMNEN lyser de trötta standardlösningarna med sin frånvaro. Ute på den nya piren kastar hypermoderna LED-lampor på 24 meter höga master sitt ljusstarka men energisnåla sken över den grå höstmorgonen.

När projektchefen Per Ling-Vannerus promenerar mot kajläge tre är det inte asfalt han sätter sina svarta arbetsskor på. På den nya hamnplanen ligger istället betongsten som håller mycket längre och dessutom är betydligt mer miljövänlig än asfalt eftersom den inte kräver olja vid tillverkningen. På väg ut mot kajläget trampar han också på avrinningen till den reningsanläggning för dagvatten som ligger under betongdäcket. Väl ute vid kajläget stannar han vid ytterligare ett av den nya hamnens miljömässiga trumfkort: En grå elstation i miniformat. Vid varje kajläge kan fartygen ansluta sig till hamnens elnät och på så sätt spara bränsle för att hålla strömförsörjningen i gång under tiden vid kaj.

– Om fartygen stänger av motorerna blir det också betydligt mindre buller, vilket är nog så viktigt med tanke på hur många människor som kommer att bo här i framtiden, säger Per Ling-Vannerus och kastar en blick över axeln mot området där den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden växer fram.

HAMNEN

Bakgrunden till utvecklingen av Värtahamnen är Stockholms stads stora behov av mark. Norra Djurgårdsstaden kommer att rymma 12 000 lägenheter och 35 000 arbetsplatser. För att göra plats har Värtahamnen flyttats längre ut i vattnet och stora delar av de ytor som hamnen lämnar tas över av Stockholms stad.

Norra Djurgårdsstaden och hamnen kommer att ligga tätt intill varandra och växer i vissa delar samman. Det framtida handels- och shoppingområdet Valparáiso får sin naturliga fortsättning i hamnens nya passagerarterminal där café och restaurang blir tillgängliga både för resenärer och för allmänheten.

UTVECKLINGEN AV VÄRTAHAMNEN är utan tvekan ett av Stockholms Hamnars största projekt någonsin och hade redan från början en tydlig miljöprofil. Per Ling-Vannerus menar att Stockholms Hamnars starka miljötradition har växelverkat med Stockholms stads uttalade ambitioner om att Norra Djurgårdsstaden ska bli en hållbar stadsdel.

– Vi har strävat efter att hitta både de byggmetoder och materialval som har minst miljöpåverkan och de mest innovativa lösningarna för den långsiktiga driften. Samhällsnyttan blir att hamnverksamheten minskar sin belastning på miljön. Dessut-



Per Ling-Vannerus,
projektchef.

”Vi har strävat efter att hitta både de byggmetoder och materialval som har minst miljöpåverkan.”

om tillför den nya Värtahamnen tydliga mervärden till Stockholm, som hållbara transportlösningar och arbetstillfällen, säger Per Ling-Vannerus.

I stället för att göra en traditionell utfyllnad är piren byggd på ett betongdäck som står på en pålkonstruktion. Konstruktionen stör inte strömförhållanden i vattnet och påverkar därför inte miljön. Den nya hamnen får en teknisk livslängd på 120 år – en långsiktig investering.



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR



Betongsten är mer miljövänligt än asfalt.



”Det är tillfredsställande att se resultaten av våra beslut”, säger projektchefen Per Ling-Vannerus.

Merparten av allt byggmaterial har kommit prefabricerat sjövägen ända fram till hamnen. Stålrören till pålkonstruktionen anlände i upp till 50-meter långa längder och betongdäckets delar kom i 840 stycken stora prefabricerade betongelement, vilket gjort byggprocessen smidigare, mindre bullrig och mer skonsam mot närmiljön.

PER LING-VANNERUS BLEV ENGAGERAD som projektchef i slutet av 2008. Den 20 oktober kunde han bocka av den största händelsen hittills i projektets historia när det första fartyget med passagerare anlöpte den nya hamnen.

– Det kändes häftigt att se fartyget M/S Symphony komma in till kajen, passagerargångarna fyllas av människor och bilarna köra över de helt nya ramperna. Vi har arbetat väldigt intensivt med att få klart alla funktionerna på hamnplanen för att komma hit, säger Per Ling-Vannerus.

”Hittills har vi klarat de utmaningar vi ställts inför och det finns en stor tillfredsställelse i att gå omkring här.”

När han ser tillbaka på projektet konstaterar han nöjt att det mesta har gått enligt planerna.

– Det fanns en lång lista med risker när vi startade. När det gäller miljön var jag mest orolig för buller. Men hittills har vi klarat de utmaningar som vi ställts inför och det finns en stor tillfredsställelse i att gå omkring här och se de konkreta resultaten av alla beslut vi fattat under resans gång, säger Per Ling-Vannerus.

I samband med det första anlöpets skiftade hela projektet fokus från de yttre delarna av hamnen till de inre. Delar av hamnbassängen ska fyllas igen och den nya terminalbyggnaden ska vara klar för invigning sensommaren 2016.

Stockholms Hamnars målsättning är att passagerarterminalen ska certifieras som Miljöbyggnad nivå Guld vilket är det högsta möjliga betyget. Passagerarterminalen projekteras för att använda cirka 40 procent mindre energi jämfört med standardkraven i Boverkets byggregler.



Passagerarterminalen ska uppfylla kraven för högsta möjliga miljöbetyg.

– Mycket av vårt tänk kring hållbarhet i terminalen syftar till att använda så lite energi som möjligt, vilket är en utmaning i en byggnad som helt domineras av glas. Men tack vare smarta lösningar som till exempel värme- och kylsystem i marken, användande av solceller och väl utformad solavskärmning så ska vi klara av att hålla oss inom de gränsvärden som krävs för högsta miljöbetyg, säger Per Ling-Vannerus.

ÄVEN OM MÅLET FÖR UTVECKLINGSPROJEKTET i Värtahamnen närmar sig, i slutet av nästa år ska allting vara klart, så kommer den del av arbetet som rör samspelet med omvärlden tveklöst att fortsätta. Ett konkret exempel gäller den elanslutning som finns i de nya kajlägena. Inget av fartygen som trafikerar hamnen har för närvarande tekniska möjligheter att ansluta sig.

– Vi för samtal med rederierna och jag tror och hoppas att de ser nyttan med elanslutningen. Men vi kan inte tvinga dem att göra fartygen kompatibla med systemet. Däremot ger vi dem en morot genom att erbjuda ekonomiskt bidrag till att bygga om fartygen.

I DET DAGLIGA ARBETET SATSAR projektledningen mycket resurser på att stötta och följa upp det praktiska miljöarbetet hos entreprenörerna. När projektet var som mest intensivt arbetade fem miljösamordnare i Värtaprojektet. De deltar i miljöronder,

Värtahamnen

Den nya hamnen har fem kajlägen varav det längsta är 265 meter. Längs de nya landområdena är det 1 200 meter ny kaj. Piren byggs ut med ett 65 000 kvadratmeter stort pådäck och en 20 000 kvadratmeter utfylld yta. De nya ytorna och dagens pир blir den plats där Stockholms Hamnars verksamhet i Värtahamnen koncentreras i framtiden. Värtahamnen omfattar efter ombyggnationen cirka 131 000 kvadratmeter, vilket är lika mycket som den gamla hamnen.

Passagerarterminalen

Värtaterminalen blir 16 000 m² stor och fyra våningar hög. Byggtiden är från hösten 2014 till och med 2016. Direkt från terminalen går 650 meter passagerargång till tre av färjelägena. Terminalen får bland annat café, restaurang och grönskande takterrasser som blir öppna för alla. Från översta terrassen har man en storslagen utsikt över hamninloppet.

Miljöbyggnad nivå Guld

Värtaterminalen ska miljöcertifieras som Miljöbyggnad nivå Guld enligt ett certifieringssystem som baseras på svenska bygg- och myndighetsregler och på svensk byggpraxis. Miljöbyggnad ger ett kvitto på viktiga kvaliteter hos en byggnad vad gäller energi, inomhusmiljö och material. ↴



genomför revisioner, tar prover, sammanställer statistik och rapporter som rör uppfyllnad av miljömålen med mera.

Verklig förändring är svår att genomföra ensam och Per Ling-Vannerus hoppas att Värtaprojektets skarpa miljöprofil inspirerar andra.

– I bästa fall kan vi ge rederierna och de andra hamnarna runt Östersjön en skjuts framåt i deras miljöarbete. Om det bara är vi som arbetar offensivt med hållbarhet blir förändringen trots allt på marginalen, men om vi lyckas påverka andra, då har vi verkligen gjort skillnad. ↴

VIA
FÖR
DJUP
NING





Camilla Strümpel

”VI SPORRAR VARANDRA”

Stockholms Hamnar har på senare år vunnit flera internationella kommunikationspriser. För kommunikationschefen Camilla Strümpel är nyckeln till framgång Stockholms Hamnars kloka, kompetenta medarbetare som hellre tar ett steg framåt än ett kliv tillbaka.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Camilla Strümpel
ÅLDER: 47 år
UPPVÅXT: I Skåne
BOR: Mitt emot Frihamnen
FAMILJ: Tre fina killar i olika storlekar
UTBILDNING: Juristexamen
ARBETE: Har sedan 2003 jobbat med kommunikation för Stockholms Hamnar. Blev kommunikationschef för sex år sedan.

EN GRÅMULEN HÖSTDAG 2003 satt Camilla på en buss på väg till en arbetsintervju i Frihamnen. I bagaget hade hon juristexamen och erfarenhet av att ha växlat mellan arbete som konsult och som kommunikationsansvarig i olika verksamheter. Och kanske någon liten fördom om arbetsgivaren som hon skulle träffa.

– Stockholms Hamnar är ett kommunalt bolag, vilket jag inte hade någon erfarenhet av. I min värld var det en lite trög och stel verksamhet, säger Camilla.

Camillas farhågor blev inte mindre när bussen stannade och den lilla skaran passagerare steg av och kröp igenom ett trasigt stängsel för att komma vidare in i hamnområdet.

– Men faktum är att mina fördomar kom på skam så fort jag kom innanför dörren till kontoret. Här fanns en attityd och en arbetsglädje som verkligen tilltalade mig. Jag tror att det har att göra med en känsla av meningsfullhet. Att vi arbetar med något som är viktigt. Vi är med och bygger en av världens vackraste städer, där allt måste fungera och där det ska vara bra för människor att leva, bo och turista.

Camillas varma känslor för Stockholms Hamnar har hållit i sig. Tretton år efter bussturen till Frihamnen arbetar hon fortfarande kvar, numera som kommunikationschef och har under senare år varit med om att vinna en rad internationella priser för hamnkommunikation och arbetet med sociala medier.

HUR BYGGER MAN UPP EN framgångsrik kommunikation? Camilla framhåller att den entusiasm hon kände från medarbe-



”I det här jobbet är aldrig den ena dagen den andra lik”, säger Stockholms Hamnars kommunikationschef Camilla Strümpel.

tarna redan under sin första dag på kontoret är en av Stockholms Hamnars stora kommunikativa styrkor.

– Alla i organisationen är viktiga för kommunikationen. På många arbetsplatser måste man arbeta med att få folk att känna stolthet över sin arbetsplats. Här fanns den redan. Vi har så många medarbetare i olika roller som alla är fantastiska ambassadörer för Stockholms Hamnar.

Camilla vill ogärna beskriva sig själv som chef. Det får andra göra. Men ett ledord är ändå prestigelöshet.

– Jag har så bra kollegor. Vi är ett positivt och modigt gäng. Den inställningen har varit en stor tillgång i vårt arbete med till exempel sociala medier. Där går utvecklingen så snabbt att det inte finns tid att skriva långa strategidokument. Ibland måste man testa sina idéer i verkligheten för att sedan bygga strategierna utifrån de resultat man ser.

Framgångarna i olika tävlingar har väckt internationell uppmärksamhet. Delegationer från olika håll i världen har kommit till Frihamnen för att få reda på mer om hur Camilla och hennes kollegor jobbar. Den mest långväga gästen hittills kom från Auckland i Nya Zeeland.

”Jag har så bra kollegor. Vi är ett positivt och modigt gäng.”

– Det är intressant att se hur likartade utmaningar vi hamnfolk ställs inför. Matt från Auckland hade problem med valar och vi med is ibland, men i övrigt är det samma frågor som återkommer.



”Vi sporrar varandra att bli bättre hela tiden”, säger Camilla Strümpel om samspelet med kollegorna. Här med projektchef Magnus Sjöberg.

Den verklighet som besökarna från internationella hamnar beskriver är komplicerad. Diskussionerna om hamnarnas geografiska lägen är många. Och en stark känsla av att sjöfart är en icke prioriterad fråga och att kunskapen om sjöfartens bidrag är låg. I samtal med gästerna har Camilla förmedlat sina erfarenheter från Stockholms Hamnars stora utvecklingsprojekt, där väldigt många olika intressenter har varit inblandade.

”Även här hemma kan vi uppleva att sjöfarten är osynlig i den politiska debatten.”

– Även här hemma kan vi uppleva att sjöfarten är osynlig i debatten. Vad jag försöker trycka på är vikten av att ha en öppen kommunikation med andra inblandade och att enas om gemensamma mål. I Stockholm har vi lyckats sträva åt samma håll.

Våra frågor har länge varit brett förankrade och vi har ett mycket gott samarbete med ägare och politiker.

– Det handlar i slutändan om vad vi vill med vår stad och vår hamn, men även att lyssna på den allmänna opinionen och vad våra kritiker säger. Vi har mycket att lära av dem.

KVÄLLEN INNAN INTERVJUN SATT Camilla Strümpel hemma framför teven med sina fotbollstokiga söner och make och såg sitt favoritlag Malmö FF besegra ukrainska Sjachtar Donetsk i Champions League. När vi pratar om matchen och Malmöspelarnas internationella äventyr kommer vi in på behovet av utmaningar. De stora utvecklingsprojekten har inneburit stora utmaningar för både Stockholms Hamnar och kommunikationen. Men hur ser utmaningarna ut i framtiden?

– Hos oss är inte den ena dagen den andra lik och kommunikationen förändras. Tempo, dialog, antal kanaler, uppföljning och möjligheterna bara ökar. Utmaningen är att hinna vara med när det händer och samtidigt ligga steget före. Men det är en ynnest att få vara med i en tid när det händer mycket både på kommunikationsområdet och i Stockholms Hamnar. ↴



VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Ja till Stockholm Norvik Hamn

Den 30 oktober meddelade mark- och miljööverdomstolen en positiv dom angående den planerade godshamnen Stockholm Norvik Hamn.

Stockholm är en av de starkast växande regionerna i Europa. Det ställer krav på att trygga en hållbar varuförsörjning och att

stärka konkurrenskraften både för de boende och för näringslivet i regionen på lång sikt.

Idag fraktas en stor del av det gods som ska till Stockholm på redan hårt belastade bil- och järnvägar. Här är den planerade godshamnen en viktig pusselbit. Genom Stockholm Norvik Hamn med naturligt djup, kort insegling och närhet till marknaden

öppnas möjligheten att ta emot morgondagens stora fartyg och styra om trafiken från land till sjö.

Domen innebär att byggstart planeras inom ett år och hamnen då kan stå klar 2019. Domen kan dock överklagas till Högsta domstolen. För att ärendet ska tas upp där krävs prövningstillstånd. ↴

Tillgängligt i Nynäshamn

I Nynäshamns hamn blir en ny passagerargång klar lagom till högsäsongen 2016.

Den nuvarande passagerargången i Nynäshamn har hunnit bli 30 år gammal och är i stort behov av renovering. I stället för att fortsätta lappa och laga har Stockholms

Hamnar upphandlat en entreprenör som ska leverera en helt ny passagerargång. Arbetet startar i slutet av 2015 och tanken är att passagerargången ska vara färdig i maj 2016.

– Passagerarna ska få en trevligare upplevelse när de reser. De nya gångarna är också ett stort steg framåt när det gäller tillgänglig-

het och flexibilitet, säger Mattias Sandell, teknisk chef på Stockholms Hamnar.

Gången kommer att förses med golvvärme för att förhindra isbildning och ha ingångar som lätt kan anpassas till olika fartygstyper. Passagerargången kommer enligt nuvarande plan främst att användas av Destination Gotland. ⚓



FOTO: STOCKHOLMS STADSUSEUM (FOTOGRAF: OKÄND)

VIA HAMNARNAS HISTORIA

Karl Johan-slussen någon gång före 60-talet. Nu är den snart historia.

PÅ ÅTERSEENDE SLUSSEN!

Det här var den sista säsongen som Karl Johan-slussen var öppen. Nu väntar en stor ombyggnad i samband med skapandet av området nya Slussen.

Nyfikna åskådare följer de många båtar som är på väg in i Mälaren från Saltsjön. Slussporten har precis börjat öppnas och människorna ombord på båtarna förbereder sig för att lämna slussen.

Bildens datum är okänt men eftersom det bara förekommer träbåtar är den antagligen tagen före 1960-talet då plastbåten gjorde entré. Att döma av mängden båtar och åskådarnas prydliga klädsel är det troligen söndag. Vid Karl

Johan-slussen var det ofta full rusch under sommaren och särskilt på söndagskvällarna då hundratals småbåtar vände hemåt. Slussvakten öppnade porten fyra gånger i timmen.

Den nuvarande Karl Johan-slussen, med vattenkanal för båttrafik genom Söderström mellan Riddarfjärden och Saltsjön, togs i bruk 1935. Den byggdes samtidigt som trafikplatsen Slussen och fick sitt namn efter Karl XIV Johan.

Den äldre Nils Ericsons sluss från 1850 finns kvar men är helt överbyggd och används sedan 1935 för regleringen av Mälaren.

Redan på 1400-talet blev Söderström den normala genomfartsleden där far-

koster drogs upp för strömmen. Sedan 1600-talet har det funnits fyra generationer slussar på platsen och nu är det dags för ännu ett generationsskifte.

I samband med den stora omgörningen av området Slussen kommer den nuvarande Karl Johan-slussen att rivas. Den framtida slussen ska få en bredare kanal och betydligt högre kapacitet när det gäller att tappa vatten för att reglera Mälaren. ↴

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