



**VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#1/10**

**GUN SIKTAR
GRÖNA HAMNAR**

OMSTUVAT

NY DRIFT AV STUVERIET

**PER UNCKEL BRINNER FÖR
INFRASTRUKTURSATSNINGARNA**





**VIKTOR
AXELSSON**
MARKNADS-
ANSVARIG
FASTIG-
HETER

GAMMALT BLIR NYTT

SJÖFARTSSTADEN STOCKHOLM skapades runt hamnen, en verksamhet som alltid varit i förändring. Verksamheten på kajerna har etablerats, brukats och flyttats efter behov och funktion. Idag har många av de vackra och anrika byggnaderna förlorat sin ursprungliga funktion, men påminner om en svunnen epok.

Tullhusen och magasinerna erbjuder generösa ytor längs Stockholms kajsidor, men anpassning och modernisering måste göras, utan att radera och förvanska den historia som de bär på. En byggnad måste få berätta något om sitt ursprung. Samtidigt måste vi bygga hållbart och miljövänligt för framtiden.

Vi slås ständigt av hur flexibel arkitekturen är och kan se att det redan för hundra år sedan var viktigt att bygga hållbart. Även för byggnader som var beroende av funktion, snarare än estetik. Öppna planlösningar med pelarsystem, höga takhöjder och god tillgänglighet. Idag är utsikten över vattnet och känslan av att vara mitt i händelsernas centrum något som uppskattas av våra hyresgäster.

ARBETET FÖR FÖRÄNDRING är redan i gång och vi kan se lokaler som fått ny funktion mitt i hamnområdena. Ett skjul i Frihamnen omvandlades från ett enkelt lager till ett modernt kryssningscenter. En hall i nordisk design som under vintern fungerar som event- och mässhall. Flera av våra byggnader ligger i områden som är under förändring. I Frihamnen och Värtahamnen ska den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden växa fram under en tjuogoårsperiod. Här kan vi idag se Sveriges Hollywood – där flertalet produktionsbolag ligger. Här finns allt från företag som arbetar med utrustning inom ljud och bild och ljudsättning till kostym/rekvisitaförråd samt studios för inspelningar. Mitt i triangeln mellan SVT, TV4 och Filmhuset. I Frihamnen finns även Magasin 6 där vi gradvis etablerar Sveriges största arkivbyggnad – ett område där vi redan nu ser en stor efterfrågan.

På Stadsgården finner vi Stora Tullhuset som snart öppnar för allmänheten. Det blir Sveriges största museum för fotografisk konst. Fotografiska slår upp dörrarna den 20:e maj där invigningen även innefattar det nya kryssningscentret för kryssningsresenärer. Utöver detta finns kontor för företag med vilja att profilera sig i en unik miljö. Det är med spänning vi ser på den kommande utvecklingen – både i hamnarna och i våra byggnader. Omvandling måste få ta tid och ske med eftertanke. Det är för framtiden vi bygger!

VIKTOR AXELSSON,
marknadsansvarig fastigheter

Redaktion: Jenny Sundström, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC · Tryck: Modintryckoffset
Ansvarig utgivare: Henrik Widerståhl
Mer info: www.stockholmshamnar.se

Omslagsbild:
Stuveriearbetaren Peter Wester, fotograferad
av Niklas Björling.

3 JUST NU

Grön spänning finns i hamn.

4 TRADEN

VIA följer miljöchefen Gun Rudebergs under en dag på Green Port.

6 NORVIK / VÄRTAN

Vad händer med Norviksudden och hur ser framtiden ut för Värtahamnen?

7 TEMA

Omstuvning. Nya stuveriet drivs av entreprenad. Hur påverkar det verksamheterna?

12 PORTRÄTTET

Vi möter Per Unckel som brinner för de nya infrastruktursatsningarna.

14 ENKÄT

Kan du tänka dig att bo på båt?

15 OMVÄRLD/ ORGANISATIONSNYTT

Vad händer med klimatet?

16 HAMNARNAS HISTORIA

Roddarmadammerna – väldigt starka kvinnor.

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

VIA
10
03
05

GRÖN SPANN ING

FRIHAMNEN
2010-03-05
KL 08:47

Intresset för att ansluta fartyg vid kaj med el från land växer i världen. Det här minskar miljöpåverkan eftersom fartygens hjälpmotorer då kan stängas av när fartyget ligger i hamn. Många hamnar tittar nu på möjligheterna att bygga liknande anläggningar. Den är dock ingen nyhet i Stockholm, som byggde sin första anläggning för större fartyg redan på 80-talet. Hur stor miljövinsten blir beror på hur länge fartyget ligger vid kaj, hur elströmmen produceras samt på fartygets motorprestanda och typ av bränsle.

GUN & GRÖNA HAMNARNA

Sjöfarten är både en del av problemet och en del av lösningen. Det menade en av deltagarna på den femte upplagan av Greenport, en internationell konferens för miljö- och hamnfrågor, som i år var förlagd till Stockholm. VIA följde Gun Rudeberg, miljöchef vid Stockholms Hamnar under en av konferensdagarna.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

05.30

Gun vaknar hemma, äter frukost och åker sedan till hamnen för att hämta en rapport som hon vill ha med sig till konferensen.

07.00

Är Gun på plats på Clarion Hotel Sign i centrala Stockholm där konferensen äger rum.

– Det här är ett utmärkt tillfälle att träffa nya och gamla bekanta för att utbyta erfarenheter och ladda batterierna för det fortsatta arbetet. Vi i Stockholm vill ligga längst fram i miljöarbetet och den här konferensen är en bra värdemätare på om vi fortfarande gör det.

09.00

Borgarrådet Ulla Hamilton hälsar alla välkomna till Stockholm som för dagen är mer vitt än grönt. Efter henne håller statssekreteraren Gunnar Wieslander ett anförande om handel och grön logistik. Gun med sin vackra själ håller i ordförandeklubban och fångar upp frågor från publiken.

En lyssnande och lysande ordförande. Gun fick mycket beröm för sitt arbete.

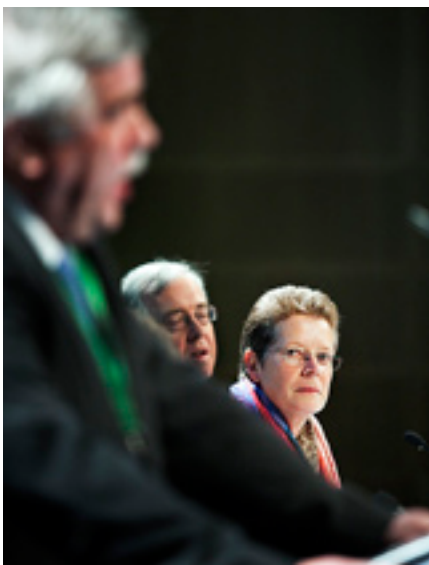


En ledig stund under en hektisk dag.

– Det var positivt att både Ulla Hamilton och Gunnar Wieslander tog upp det nya svaveldirektiv som International Maritime Organization, IMO, har beslutat om att införa i Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Att bara införa det i norra Europa skapar olika regler i en bransch som är internationell. Gäller inte samma regler överallt så riskerar vi att transporter flyttas från vatten till väg och det är mycket sämre för miljön, säger Gun.

11.15

Efter en tidigarelagd kaffepaus pratar Tony Mason, generalsekreterare för International Chamber of Shipping, om hur resultatet av klimatkonferensen i Köpenhamn påverkar sjöfarten. Han tycker att politiker försökt föra över skulden för misslyckandet på bland annat sjöfarten. Han ser tvärtom en tydlig vilja från rederier att ta ansvar och menar att det som nu krävs är att politikerna via IMO skapar regler som är lika i hela världen.





– Det här är nytt och spännande och kan göra det möjligt att jämföra hur långt olika hamnar kommit i sitt miljöarbete.

– Det håller jag med om. Rederierna blir också allt mer engagerade, även om det på sina håll går långsamt. Det var till exempel roligt att höra hur högt Maersk prioriterar miljöarbetet. Här hemma finns det sedan länge flera rederier som ligger långt framme, säger Gun.

12.00

Susann Dutt, miljöutredare i Göteborgs Hamn, ber alla åhörare ställa sig upp, både för att få en chans att sträcka på sig och för att hon ska kunna göra en snabbundersökning. Hon vill ta reda på deltagarnas inställning till elanslutning av båtar med högspänning vid kaj bland deltagarna. Inställningen tycks delad.

– Förutsättningarna för den här tekniken är väldigt olika. Den passar bäst i hamnar med reguljärtrafik. Tekniken löser problem lokalt, men inte regionalt eller globalt. Vi i Stockholm använder elanslutning, men har sedan 90-talet också arbetat aktivt tillsammans med rederier för att minska utsläpp av till exempel svavel och kväveoxid från fartygen. Ur ett re-

”Konferensen är en bra värdemätare.”

gionalt och globalt perspektiv är alltid åtgärder vid källan den bästa lösningen, säger Gun.

Det är bara 40 meter från podiet till den väntande lunchen, men Gun tycks aldrig komma fram. Det är hela tiden människor som vill prata.

13.45

Gun håller ett anförande om hur man i Stockholm jobbat för en miljövänligare verksamhet. Intresset för hur de jobbat med differentierade hamnavgifter är något som många är intresserade av. Själv är hon nyfiken på föredraget som följer efter hennes.

15.00

Antonis Michail från European Sea Ports Organization håller ett föredrag om det pågåen-

de arbetet med att ta fram nyckeltal som gör att man kan ta reda på hur ”grön” en hamn är.

– Det här är nytt och spännande och kan göra det möjligt att jämföra hur långt olika hamnar kommit i sitt miljöarbete. Environmental Ship Index är ett liknande initiativ för fartyg. De har kommit längre och kan kanske bli ett verktyg som på ett nytt sätt kan användas för differentierade hamnavgifter.

20.00

Middagen börjar i Vasamuseet. Gun sitter bredvid Fer van de Laar från International Association of Ports and Harbours och Herman Journée från EcoPorts Foundation. Det blir mycket prat om hamnar, men också mycket annat. Middagen är slut vid halv tolv, men inte festen.

– Jag är väldigt trött, men väldigt nöjd. Jag upplever att engagemanget och arbetet kring miljöfrågorna ökar från år till år. Många här har också pratat om behovet av att samarbeta kring de här frågorna. Inte bara vi hamnar emellan utan också mellan olika aktörer i branschen. Det är väldigt bra. ↓



CHRISTIAN LAEGREKE

Värtahamnen idag.

Satsning behövs för en miljövänlig utveckling av infrastrukturen i ett växande Stockholm

Miljödomstolen vid Nacka tingsrätt meddelade i februari sitt avslagsbeslut angående det planerade bygget av Värtapiren. Domen hindrar utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden som en ny stadsdel med bostäder, handel och sjöfart.

TEXT: ERIK AXELSSON

Stockholm Hamnar har överklagat domen.

– Satsningen på Norra Djurgårdsstaden är en del av Stockholms stads Vision 2030 som syftar till att möta den befolkningsökning som såväl staden som regionen står inför, om 20 år beräknas staden ha en miljon invånare och regionen 3,5 miljoner. I den nya stadsdelen planeras för 10 000 nya bostäder och 30 000 arbetsplatser. Norra Djurgårdsstaden är dessutom ett miljöprofilområde och ett av 16 projekt i världen som Clinton Climate Positive Development Program stödjer, säger Stockholms stadsdirektör Irene Svenonius.

– Sjöfarten är oerhört viktig för Stockholmsregionen och det är nödvändigt att staden och

hamnen har möjlighet att utvecklas sida vid sida som det är tänkt i Norra Djurgårdsstaden. För det gods som kommer till Stockholm sjövägen och de över 12 miljoner passagerare som årligen spenderar över 5,5 miljarder kronor i Stockholm behövs en modern hamn. Den nya Värtapiren och utbyggnaden av Frihamnen lägger grunden för en ny levande stadsdel nära vattnet och för en mer miljövänlig utveckling av infrastrukturen än den nuvarande hamnen som byggdes 1870, säger Henrik Widerståhl, tf vd Stockholms Hamnar.

VIA WW
WWW

www.stockholmshamnar.se

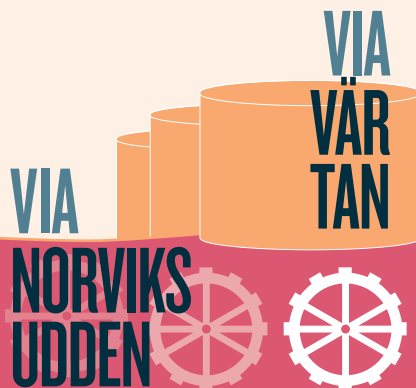


FOTO: MICHAEL BROTT



Området som diskuteras för eventuell hamn.

Stockholms Hamnar överklagar beslut om godshamn på Norvikudden

Huvudförhandling i Stockholms Hamnars projektet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden hölls den 9–11 september 2009. Beslut fattades den 10 december att inte tillåta en godshamn i Norvik. Beslutet har överklagats av Stockholms Hamnar i samarbete med Länsstyrelsen och Nynäshamns kommun.

– Vi är förvånade över domstolens beslut, men vi kommer att intensifiera våra ansträngningar för att få hamnen på plats. En modern godshamn i Nynäshamn är nödvändig för att på lång sikt trygga effektiv och miljövänlig varuförsörjning i hela Stockholm-Mälardalsregionen. Så kommenterar Henrik Widerståhl, tf vd vid Stockholms Hamnar domen.

Det ingår i Stockholms Hamnars uppdrag att främja sjöfarten och säkra regionens varuförsörjning, på lång sikt. Utvecklingen mot större fartyg och ökade volymer förväntas fortsätta och därmed ökar också behovet av en modern hamn med kort inseglingssträcka och kapacitet att ta emot stora fartyg.

Stockholm-Mälardalen är en region där befolkningen ökar kraftigt. Fram till år 2030 beräknas vi vara ytterligare en halv miljon invånare. Det är lika mycket som ett Göteborg. Stockholms Hamnar bygger den nya godshamnen i Nynäshamn för att säkra varuförsörjningen till och från regionen, idag och imorgon.



OM STUV NING

I april tar Logistikentreprenader AB över stuveriet. Ett steg i hamnens utveckling mot att bli en landlord där andra aktörer driver verksamheterna. Privata stuverier är dock inget nytt. På 50-talet fanns ett stort antal privata stuverier och jobben ropades då ut i Gula Gången i Slussen.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Peter "Raketen" Wester hade luffat runt i Amerika ett år och behövde ett påhugg några dagar när han kom hem. Han gick till hamnen och fick jobb i stuveriet. Nu har han jobbat i nästan 30 år i stuveriet och kan i maj hämta ut en guldklocka i Stadshuset för sina insatser för staden.



– DET ÄR ETT JÄKLIGT ROLIGT JOBB. Vi är ett gäng kisar som går ut och gör jobb ihop. Det blir en väldigt speciell stämning när man svettats, fryst och slitit ihop, säger Peter Wester som har en paus i arbetet.

På förmiddagen har han varit med och "knutit fast" Rigafärjan, tagit hand om biltåget med Volvobilar på väg till Åbo och några andra mindre jobb. Det är fortfarande ett fysiskt krävande jobb, men mycket av muskelkraften har ersatts av dieselmotorkraft under de år han jobbat i hamnen.

– Förut sa man att man skulle ha grova skor och oömma kläder när man jobbade här. Nu har man ett finger på tangentbordet och en hand på walkie-talkien, säger Peter och skrattar.

MYCKET HAR som sagt förändrats och i april får han dessutom en ny arbetsgivare när staden nu har sålt stuveriet till företaget Logistikentreprenader AB. Försäljningen kom inte som någon överraskning för Peter och hans cirka 50 kollegor i stuveriet.

– Nej, det här har varit på gång länge. Det började med att man bolagiserade stuveriet för några år sedan.

Peter tycks inte vara så orolig för sitt jobb. För honom handlar det istället om att hitta glädje och inspiration för att göra jobbet för en privat arbetsgivare.

– Jag har varit stolt över att jobba för staden, men nu måste jag hitta inspiration för att jobba för en privat kis och hans plånbok. Det spelar kanske ingen roll, men för mig är det skillnad. Man måste vara positiv och den nya ägaren verkar väldigt seriös. Jag hoppas han kan hitta fler öar i skärgården för oss.

Var det där sista stuverislang?

– Nej, det kom jag på nu, säger Peter och skrattar. Det jag menar är att jag hoppas att den nya arbetsgivaren kan hitta fler arbets-

"Jag har varit stolt över att jobba för staden."



uppgifter åt oss. Utvecklingen de senaste åren har gått mot mindre personal och färre arbetsuppgifter.

PÅ VÅNINGSPLANET UNDER sitter Bo Araskog, vd för Stockholms Stuveri och Bemanning. Han är full av tillförsikt och är helt övertygad om att ägarbytet kommer att göra att stuveriet växer.

– Det är klart att det känns lite pirrigt också, men den nya ägaren är en entreprenör som tillför ett nytt affärstänkande till vår verksamhet. Dessutom gör försäljningen att vi slipper kommunallagen som har hindrat oss. Nu kan vi gå ut och konkurrera om jobb på ett helt annat sätt än tidigare.

Samtidigt menar han att köparen har varit väldigt tydlig med att det är gänget på stuveriet som sitter på kompetensen.

– Självklart skapar en sådan här förändring först en viss rädsla hos personalen, men jag tycker att de har tagit det här väldigt bra. Stuveriarbetare är stolta, och jag tycker att deras yrkesstolthet har ökat ytterligare under den här processen. De förstår att de sitter på en unik kompetens som köparen är helt beroende av. Det går verkligen inte att kasta in vem som helst på det här jobbet. Det krävs kunskaper och erfarenhet.



Bo Araskog,
vd för Stockholms
Stuveri och
Bemanning

”Det går verkligen inte att kasta in vem som helst på det här jobbet.”

När vi träffas är det två månader kvar till Logistikentreprenader AB tar över, men redan nu ser han positiva signaler.

– Bara en sådan sak som att vi lyckats förhandla oss till betydligt längre kontrakt med våra kunder än vad vi tidigare lyckats med är positivt. Det ger oss arbetsro och en bra och trygg grund att bygga vidare på.

Hur förändras er relation till Stockholms Hamnar nu när en privat ägare tar över?

– Den blir förstås mer affärsmässig, men vi har ju en bra kontakt och den kommer inte att förändras.

STOCKHOLMS HAMNAR är också nöjda med försäljningen.

– Bo Araskog och hans medarbetare har gjort ett fantastiskt jobb i stuveriet och vi har haft väldigt nöjda kunder, men vad är det som säger att ett kommunalt bolag är bäst på att driva ett stuveri? För oss är försäljningen ett naturligt steg i hamnens ut-



veckling mot att bli en landlord-organisation. Några fler försäljningar är inte aktuella, säger Henrik Widerståhl, tillförordnad vd på Stockholms Hamnar.

Att driva hamn och stuveri är två verksamheter med helt olika tidsperspektiv menar han. Arbetet med hamnen är väldigt långsiktigt, medan arbetet på stuveriet ofta handlar om vad som händer idag.

– Nu får både vi och stuveriet chans att fokusera på våra respektive kärnverksamheter, säger Henrik Widerståhl.

Det första steget i försäljningen togs redan 2008 då stuveriet bolagiserades. Carl-Erik Aroseus är projektledare för försäljning-

”Man måste vara positiv.”

en på Stockholms Hamnar och har lagt ner mycket tid på den.

– För oss har det varit viktigt att hitta en lösning som är bra för medarbetarna på stuveriet, för våra kunder och för hamnen.

Ett stort arbete för honom under den här processen har också varit att förankra och informera alla berörda.

– Det handlar om att bygga förtroende och att vara väldigt öppen mot kunder, medarbetare och mot vår styrelse. Det är väl inte jag som ska bedöma hur vi lyckats med det, men det känns ändå som att vi lyckats bra, säger Carl-Erik Aroseus.

Reaktionerna från kunderna på försäljningen upplever Henrik Widerståhl från början som lite avvaktande.

– Men nu hör vi inget varken från kunder eller från stuveriet och det tycker jag är ett väldigt gott tecken, säger han.

Han tror precis som Bo Araskog att det här är bra för stuveriet och att det med en ny ägare kan växa. I grund och botten är dock försäljningen ett politiskt beslut, privata stuverier är inget nytt fenomen. ↴

SPÄNNANDE TID I HAMNEN

Det händer mycket i hamnarna och företaget Logistikentreprenader som köpt stuveriet vill vara med i den utvecklingen. Det snabbt växande företaget inom bemannings- och entreprenadlösningar ser stora möjligheter till nya affärer nu när de tar över.

DET ÄR EN MÅNAD KVAR till att Logistikentreprenader tar över stuveriet när vi får tag på företagets vd Lars-Göran Ahlberger. Han vill inte sticka ut hakan för mycket innan de tagit över verksamheten, men ser stora möjligheter.

– Vi ser goda möjligheter till synergier mellan stuveriet och vår övriga verksamhet. Tillsammans med Stockholms Hamnars medarbetare och erfarenhet av hamnlogistik har vi stora möjligheter att utveckla bolaget med nya affärer. Hamnverksamheten är inne i en spännande tid och vi kommer att få se mer privatiseringar. Det här är en utveckling vi vill vara med i och stuveriet blir för oss en viktig plattform.

Det finns de som menar att ni är väldigt bra på logistik och så köper vi också ett bolag med kompetent personal.

– Jo, men dels är vi väldigt bra på logistik och så köper vi också ett bolag med kompetent personal.

Han tycker också att han fått ett väldigt positivt bemötande av stuveriets kunder. ↴

Upp till bevis

Facket var emot en försäljning av stuveriet.

De såg det som ett ideologiskt snarare än ekonomiskt grundat beslut. Björn A. Borg, förbundsordförande för hamnarbetarförbundet,

tycker dock att den nya ägarens intentioner är goda och vill tro att det leder till att stuveriet växer.

– En försäljning av stuveriet innebär en uppdelning av hamnen och på så vis förlorar vi det helhetskoncept som vi kunnat erbjuda kunderna, säger Björn A. Borg, förbundsordförande för hamnarbetarförbundet.

Men när nu beslutet är fattat och stuveriet sålt så vill han ändå tro att det här kan innebära något positivt för stuveriet.

– Den nya ägaren har goda intentioner, vi har haft en bra dialog och de vill att verksamheten expanderar och att vi får fler arbetsuppgifter. Det är positivt då vi efter en längre period i stuveriet bara skurit ner och arbetsuppgifter tagit ifrån oss, säger Björn A. Borg.

Nu vill han se intentionerna övergå i handling och han ser stora möjligheter för stuveriet att ta på sig nya arbetsuppgifter.

– Det finns så mycket vi skulle kunna göra. Se bara på det enormt stora bygget av Norra Djurgårdsstaden. Där skulle vi gärna se att de lossade byggmaterialet här i hamnen.



Björn A. Borg, förbundsordförande för hamnarbetarförbundet.

FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Lars-Göran Ahlberger, vd Logistikentreprenader

LUGNA I STORMEN



Tommy Lindroos, regionchef på Tallink Silja i Stockholm.

Försäljningen av stuveriet skapade först oro hos Tallink Silja AB. De blev dock lugna när de fick klart för sig att stuveriets erfarna personal blir kvar. Ett bevis för det är att de nu tecknat ett flerårigt avtal med den nya ägaren.

ETT VÄL FUNGERANDE STUVERI är viktigt för Tallink Siljas verksamhet. Det är ofta bråttom när deras båtar ska lossas och lastas och det kräver duktig och erfaren personal för att det ska fungera.

– De flesta stuveriarbetarna har jobbat länge och kan våra fartyg, säger Tommy Lindroos, regionchef på Tallink Silja i Stockholm.

Försäljningen av stuveriet skapade därför en viss oro hos Tallink Silja. De blev lugna när de fick veta att personalen blir kvar och att den nya ägaren kommer att ha samma inriktning på verksamheten som tidigare.

– Just nu känns det bra och vi har också tecknat ett flerårigt avtal med köparen, säger Tommy Lindroos. ⚓

VIA FÖR DJUP NING



Dåtidens hamnarbetare på Slussen.

Radiohjälpen

På 50-talet fanns ett stort antal stuverier i Stockholm. Jobben ropades på den tiden ut i Gula gången i Slussen och på den tiden kunde periodvis 1000 personer jobba med att lasta och lossa fartygen i Stockholm.

Först gick jobben till de ordinarie, men även extrapersonal eller "radiohjälpen" som de ibland kallades kunde också få påhugg. På radion efter nyheterna kunde man få höra "På grund av stor anhopning av fartyg i Stockholms hamn uppmanas arbetssökande infinna sig på hamnarbetskontoret i Gula gången kl 05.00 i morgon". De som fick jobb i Gula gången fick också respengar så att de kunde ta sig till den hamn där fartyget låg. Pengar fick man sedan i ett kuvert i Gula gången.

Men utvecklingen från muskelkraft till mer dieselkraft tvingade stuverierna till investeringar i truckar och andra maskiner. Lönsamheten sjönk och stuverier slogs ihop. 1973 skapades Stockholms Sjöterminal där staden ägde 25 procent. Det blev början på en kommunalisering som var klar 1981 då alla stuveri- och frihamnarbetare överfördes till det nya Stockholms Hamngods AB med staden som majoritetsägare. 1990 blev det sedan ett helkommunalt bolag. I april är den eran över då Logistikentreprenader AB tar över.



Per Unckel

Landshövding Per Unckel gillar både att snickra på fritidshuset och på infrastruktursatsningar. För honom är sjöfarten och Norviksudden viktiga pusselbitar i arbetet för att skapa tillväxt i regionen. Privat har han dock dåliga båtförbindelser mellan USA och Tyskland att tacka för mycket.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: JOHANNES JANSSON, T. BUSCH-CHRISTIANSEN
OCH NANA REIMERS



NAMN: Per Unckel

FÖDD: 1948 i Finspång.

KARRIÄR: 1976 kom han in i riksdagen för Moderata samlingspartiet. 1991 och 1994 var han utbildnings- och forskningsminister i den

borgerliga regeringen. 1998–2002 var han ordförande i konstitutionsutskottet. 2003–2006 arbetade han som generalsekreterare för Nordiska Ministerrådet i Köpenhamn. Landshövding i Stockholms län sedan 2007.

HOBBY: Tycker om att snickra, har bl a resulterat i ett fritidshus i skärgården som han delvis byggt själv.

BUSSARNA SLIRAR, TÅGEN VÄGRAR och taks kattorna har fullt upp på taken runt Länsstyrelsens kontor på Hantverkargatan i Stockholm. Luften är kall, men frågor som rör infrastruktur är hetare än Zlatan.

– Infrastruktur kan låta rätt tekniskt, men handlar i slutändan om hur vi tar oss till jobbet. Det väcker känslor inte bara när snön ligger djup, säger landshövdingen Per Unckel när vi träffas på hans rum.

Att planera framtidens infrastruktur i regionen ligger på hans bord och var en viktig orsak till att han tackade ja till jobbet som landshövding i Stockholm när han fick frågan.

– Det är en av regionens viktigaste frågor. Att få ägna mig åt den i en tid när gamla blockeringar var på väg att släppa gjorde att jag inte tvekade att ta jobbet.

Han beskriver nya infrastruktursatsningar som livsviktiga för regionens framtid. Själv har han brister i infrastrukturen mellan USA och Tyskland att tacka för mycket.

– Min pappa kommer från Tyskland och jobbade en period i USA. När han skulle hem hittade han bara en båt till Göteborg och där blev han kvar. I Linköping träffade han sedan min mor. Man kan säga att jag blev svensk av en tillfällighet.

MED EN PAPPA FRÅN TYSKLAND och själv uppvuxen i Finspång är han på många sätt en ganska typisk Stockholmare i en stad där många har rötter på annat håll. Intresset för politik föddes tidigt och det förde honom också till Stockholm där han bott i ungefär 30 år.

Några drömmar om att gå till sjöss hade han inte som barn.

– Nej, det kan jag inte påstå. Inte ens för Stockholms Hamnars tidning, säger han och skrattar.

Han har seglat mycket i sitt liv och har varit med i sju Got-



land Runt. Nu har han varken tid eller båt att segla, men tillbringar en del tid i skärgården där han har ett hus som han delvis byggt själv.

– Jag tycker mycket om att snickra. Det är avkopplande och så olikt mitt jobb. När jag snickrar funderar jag på hur huset ska hålla istället för hur argumenten ska göra det.

Att bygga hus är en investering i framtiden – precis som byggen av vägar, hamnar och järnväg.

Han har också varit med och tagit fram den plan för infrastruktur som Länsstyrelsen gjort för perioden 2010 till 2021.

– Det är en satsning på 100 miljarder. De viktigaste pusselbitarna här tycker jag är Citytunneln och Förbifart Stockholm. En satsning på järnväg för att tågen ska kunna köra igenom stan och en satsning på väg för att delvis leda trafiken runt den.

DET PRATAS MYCKET INFRASTRUKTUR för tillfället, men många inom sjöfarten tycker att de glöms bort i den här debatten. Håller du med?

– Ja, så kan det nog vara. Det är väldigt olyckligt eftersom potentialen inom sjöfarten är så stor. Jag är väldigt engagerad i Öst-



– Innan jag slutar vill jag att Norviksfrågan är löst, säger Per Unckel.

ersjöregionen som är en av Europas mest framgångsrika regioner. Har man det perspektivet så måste man vara både blind och döv för att inte inse behovet av en väl fungerande svensk sjöfart.

För honom är Norvik en väldigt viktig del i det.

– Visst, det går ett tag till med de hamnar vi har, men sedan slår vi i kapacitetstaket. Får vi inte Norvik så är det ett stort hinder för regionens utveckling. Så brutalt är det.

Han menar också att det faktum att Länsstyrelsen, som en statlig regional myndighet, nu tillsammans med en kommun och en hamn överklagat domen mot Norvik är ett bevis för hur viktig han tycker frågan är.

– Vi brukar inte göra så här, men Norvik är av så central betydelse att vi bestämt oss för att göra det.

För honom är Norvik också en viktig miljöfråga och han tycker att man i domen haft ett alldeles för snävt perspektiv.

– Visst innebär hamnen ett ingrepp i naturen, men miljövinster i ett större perspektiv är mycket större. Med

Norvik kan vi ta in mycket gods via havet som nu kommer på vägar. Det är stor skillnad att köra gods från Nynäshamn gentemot Göteborg.

Per Unckel har kvar sitt förordnande som landshövding till 2013 och det är mycket han vill hinna.

– Innan jag slutar vill jag att Norviksfrågan är löst, att de stora infrastruktursatsningarna börjar bli klara...

Han förstår att räkna upp projekt som han brinner för. Det verkar inte bli tid att segla de kommande åren heller. ↴

”Får vi inte Norvik är det ett stort hinder för regionens utveckling.”

VIA ENKÄTEN

Skulle du kunna tänka dig att bo på båt?



Helena E. Källgren
journalist Stockholm

– Bo på båt? Ja, varför inte. Jag gillar att vara omgiven av vatten och är barnsligt förtjust i allt som flyter. Samtidigt är jag lite feg för öppet hav. Att bo på en båt som är förtöjd i en hamn vore nog perfekt.



Stefan Bothén
Mackelbot datasupport, Stockholm

– Ja, jag skulle gärna prova på att bo i en båt vid Stockholms kajer, centralt och med frihetskänsla. Jag har varit på middag hos en man som bodde på en stor isbrytare vid Djurgården. Fantastisk och annorlunda miljö med frihets känslan att kunna ge sig iväg närsomhelst.



Stellan Stål
formgivare, Uppsala.

– Ja, det skulle jag kunna tänka mig om den låg schysst. I Stockholm skulle det vara trevligt att bo vid Nybroviken eller vid Gamla Stan. Vid Fyrisån i Uppsala vet jag att det ligger några husbåtar.



Joakim Stavegren
säljare, Egen el

– Ja, varför inte. Det skulle kunna vara härligt och jag har tänkt tanken när jag sett mysiga husbåtar, men aldrig på allvar funderat på att köpa en. Helst skulle man ha en som man kan tuffa ut med. Det som bär emot är väl att behöva ta upp den på land för att renovera.

VIA OMVÄRLD EN



Erik Andersson arbetar med omvärldsbevakning och Public Affairs.

Vad händer efter COP-15?

Få har undgått debatten om klimatförändringar under de senaste åren. FN:s klimatpanel IPCC har under åren kommit med den mer illavarslande rapporten efter den andra, med stark uppbäckning från media.

TEXT: ERIK ANDERSSON

I Köpenhamn skulle världens ledare i december sluta ett globalt utsläppsavtal för att begränsa medeltemperaturökningen till maximalt två grader.

Trots massiva PR- och lobbyinsatser i samband med Köpenhamnsmötet blev det inget bindande klimatavtal. Det uteblivna avtalet beror på en mängd olika faktorer, såsom Kinas ekonomiska expansionsplaner och en

vikande hemmaopinion för Obama. En annan viktig händelse är den mediala uppmärksamheten kring vad som kommit att kallas för "Climategate" och som inträffade veckorna innan konferensen i Köpenhamn.

I korthet handlar den om tusentals mejl mellan världens ledande klimatforskare vid klimatforskningsinstitutet CRU som läckte ut och hamnade på en rysk server. När materialet granskats blev det uppenbart att viktiga uppgifter ignorerats och temperaturkurvor manipulerats för att till exempel "dölja den senaste temperaturnedgången".

Vetenskaplig turbulens

Att påstå att Climategate omöjliggjorde ett bindande klimatavtal är troligen att förstora vikten av händelsen. Däremot ledde avslöjandet till konsekvenser för det som i media tidigare beskrivits som vetenskaplig konsensus. IPCC:s rapporter har nu blivit föremål för fler kritiska ögon än tidigare. I skrivande stund har exempelvis kritiken mot påståendet om smältande glaciärer i Himalaya, som av IPCC:s ordförande avfärdades som "voodoo-vetenskap", lett till att avsnittet ska strykas ur rapporten. IPCC:s påstående att antalet stormar ökar med en temperaturökning har också fått stryka på foten då de senaste forskarrönen visar att sambandet inte existerar.

På hemmaplan har klimatdebatten lett fram till en mängd olika politiska beslut och utgjort underlag för

ett stort antal myndighetsutredningar. För en tid sedan var det Gotlandstrafiken som stod i fokus. På grund av bland annat klimatskäl skulle färjorna från Visby endast trafikera en fastlandshamn och farten skulle sänkas markant för att minska trafikens miljö- och klimatpåverkan. Efter ett förstäligt ramaskri i ett uppskruvat tonläge från gotlänningarna verkar Rikstrafikens förslag fått stryka på foten och gotlänningarna får även i fortsättningen ha två fastlandsalternativ som ska trafikeras med snabbfärjor.

Hur klimatdebatten kommer att föras i framtiden återstår att se. Vad vi däremot med säkerhet kan konstatera är att FN:s klimatpanel kommer att utsättas för noggranna granskningar inför nästa stora klimatmöte i Mexiko i slutet av 2010.

Fortsatt föredöme

Förhoppningsvis kan den senaste tidens ifrågasättande och kritik leda till att fler lyfter blicken och fokuserar på de miljöproblem och utmaningar som hamnat i skymundan på grund av den mediala uppmärksamheten kring just klimatet. Stockholms Hamnar är ett föredöme när det gäller aktivt miljöarbete och det finns inga skäl att minska ambitionerna när det gäller utsläppsreduktion, energieffektivisering och arbetet för en renare sjöfart. Dessa frågor är avgörande för såväl framtidens transportsystem som Östersjöns framtid. ↴



PÅ GÅNG I HAMNHUSET



Karl Lagerlöf anställs i Stockholms Hamnar

Karl Lagerlöf har arbetat som projektledare för Värtaprojektet sedan 2007, som konsult anställd på WSP Management. Från och med den 1 mars är han anställd i Stockholms Hamnar istället, med samma arbetsuppgifter och roll som tidigare.



Förstärkning på miljösidan

Den 11 januari fick Stockholms Hamnar förstärkning inom miljöområdet. Ulrika Persson är inhyrd konsult från Sweco och kommer att hjälpa Stockholms Hamnar med löpande miljöfrågor. Ulrika har erfarenhet från miljöförvaltningen i Stockholm och har även arbetat som miljöinspektör hos några andra kommuner.



Ingrid Hansson ny vikarie för Ann Sofie Bäck

PR-ansvarig Katinka Öberg, som varit vikarie för Ann Sofie Bäck, gick på föräldraledighet i början av mars. Istället börjar Ingrid Hansson som ny PR-ansvarig. Hon kommer att arbeta fram till januari 2011 då Ann Sofie väntas tillbaka.



Frida slutar och Emelie börjar

Frida slutar och Emelie börjar på Intern Service. Frida Schillberg slutade i receptionen för att satsa på studier efter 9 månader i Stockholms Hamnar. Emelie Norlén, som även hon kommer från Uniflex, ersätter Frida. Emelie började i december för utpläring i reception och kontorsservice.



Teckning av **Fritz von Dardel**,
"Roddarmadammerna rusta sig till krig
mot vefbåtarna" ur Illustr Tidning.
Bild från Spårvagnsmuseet.
Bild nr: I-1647. År: 1850

RODDARMADAMMERNÄ – STARKA KVINNOR

Rodderskorna, som ofta har kallats roddarmadammor, är ett mytomspunnet inslag i Stockholms historia. De sägs ofta ha uppträtt otrevligt mot kunderna, slagits inbördes och hetsat mot de betydligt trevligare dalkullorna. Det finns dock föga stöd för dessa myter i källmaterialet.

Sant är att från och med 1600-talet så svarade rodderskor för kollektivtrafiken till sjöss i Stockholm. Det var kvinnor som ägde och rodde båtarna, ofta fattiga arbetarhustrur och änkor som fått tillstånd för denna verksamhet av sociala skäl. Det fanns inga formella bestämmelser om att roddaryrket skulle vara förbehållet kvinnor.

Ursprungligen bestod roddtrafiken av passrodd, alltså att roddbåtarna låg vid bestämda bryggor och rodde dit kunderna ville. Verksamheten var hårt reglerad vad gällde antal båtar, bryggor, taxor och tider.

Det handlade inte enbart om lokaltrafik. Det fanns fastställda taxor för turer till exempelvis Arboga, Landsort och Kapellskär.

Nytt trafikslag

På 1820-talet dök ett nytt inslag upp i Stockholms lokaltrafik, dels kullbåtar i form av lätta snipor, dels vevslupar, alltså snabba båtar med handdrivna skovelhjul. Dessa båtar ägdes av bättre bemedlade män i Stockholm och roddes av dalkullor. Kullorna stod för expansionen av roddtrafiken i mitten av 1800-talet medan rodderskornas transportarbete var konstant.

När ångsluparna sedan kom var det kullorna som snabbast slogs ut, men även rodderskorna minskade i antal. Roddtrafiken var i huvudsak borta omkring 1880. Sista roddtrafiken gick på Barnhusviken tills S:t Eriksbron öppnade 1906.

Varför uppstod då myterna om rodderskorna?

Sannolikt för att rodderskorna var fattiga kvinnor i fysiskt krävande arbeten i en utpräglad manlig miljö. Timmermännen och andra män i hamnen ansåg att rodderskorna trängde sig in på deras territorium.

Kunderna ur de finare kretsarna, som skrev om rodderskorna, var också ovana att sitta samman med kvinnor i hårt fysiskt arbete. ⚓



STOCKHOLMS HAMNAR

Stockholms Hamn AB
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00