

WA

STOCKHOLMS HAMNAR

#3

OKTOBER 2009
ÄRGÅNG NR 12

**Fotomuseum
i världsklass**

**Passagerarreord
för Destination Gotland**

**Bättre tillgänglighet
på Norr Mälmarstrand**

TEMA
EN LEVANDE HAMNSTAD

Stafettpinnen går vidare

DET SÄGS ATT det går sju år på ett "it-år". Efter några år i Stockholms Hamnar kan jag konstatera att det går sju "hamn-år" på ett vanligt år. Självklart måste hamnutveckling få ta tid. Hamnens vägval vid investeringar i hamninfrastruktur påverkar transportvägarna och tillväxten i regionen på mycket lång sikt, men också miljön för generationer framöver.

År 1992 förvärvade Stockholms Hamnar hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn, och dessutom hamnutvecklingsområdet Norvikudden. Kloka företrädare för hamnen insåg snart transporttrenderna i Östersjöområdet pekade. Stockholmsregionens utveckling påverkar också starkt behovet av fungerande hamnar. De ekonomiska upp- eller nedgångar som vi har sett hittills har inte ändrat styrkan i den underliggande utvecklingstrenden.

Om alla prövningar går väl kommer vi att öppna de nya hamnområdena i Nynäshamn 2013–2014. Då har det passerat 21–22 år sedan köpet, eller tre "hamnår" om man så vill.

Vi driver också andra stora utvecklingsprojekt, som av någon anledning inte har blivit lika offentligt uppmärksammade. Utvecklingen av Kapellskär samt det kombinerade hamn- och stadsutvecklingsprojektet i Värtan, "The Royal Seaport" är lika viktiga för att vi ska kunna genomföra vårt uppdrag och trygga tillväxten i Stockholmsregionen.

UNDER ÅREN SOM har gått har vi arbetat med att renodla hamnen till att bli ett kommunalägt infrastrukturbolag. Tjänster och service kräver allt som oftast snabbhet och rörlighet och ibland internationella nätverk. Inom områden som spedition, mäklari, lager, bogsering, tekniskt underhåll och stuveri kan privata aktörer ha lättare att utveckla verksamheterna.

Vi är mycket tillfreds med att Hutchison Port Holdings driver Container-terminalen i Frihamnen (CTF) med syfte att driva CTN i Nynäshamn. Det förbättrar Stockholmsregionens tillväxt att ha en internationell operatör som agerar långt utanför kommungränserna.

Jag vill passa på att tacka alla som har passerat under mina spännande hamnår. På mitt tionde år i hamnen konstaterar jag att en del har hänt. Både ägare och kunder satsar på Stockholms Hamnar. Vi i organisationen drivs av en inre glöd och övertygelse om hamnens betydelse och viktiga roll i samhället. Stafettpinnen tas nu över av vd Henrik Widerståhl i avvaktan på rekryteringen av en ny sprinter i teamet "Stockholmsloppet".



Christel Wiman

CHRISTEL WIMAN, VD OCH KONCERNCHIEF

- 3 Nyheter
- 4 Stad och hamn i samklang
- 6 Stora projekt i Värtan och på Norvik
- 8 Så arbetar miljödomstolen
- 9 Lång process att bygga en hamn
- 10 Gammal skönhet återskapas
- 11 Norr Mälmarstrand allt tillgängligare
- 12 Bröder driver fotomuseum i Stora Tullhuset
- 14 Rekordsommar för Destination Gotland

Redaktion: Jenny Sundström, tel 08-670 26 00.

Grafisk form: Hurra!/www.hurra.se **Layout och produktion:** VIA produceras och layouts av ETC / kommunikation.etc.se. Tidningen trycks på miljövänligt papper av Federativ Tryckeri AB, Stockholm.

Omslag: Dynagraph AB på uppdrag av Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret.

Ansvarig utgivare: Christel Wiman.

Allmän info: Vill du ändra adress eller ha fler exemplar?

Kontakta Lena Fogelberg 08-670 26 00.

eller e-post: red@stockholmshamnar.se

Alla texter och bilder är redaktionens, om inte annat anges.

Nytt rekord för internationella kryssningsfartyg

Trots lågkonjunkturen kan Stockholms Hamnar konstatera att 2009 var ett bra år för den internationella kryssningstrafiken till Stockholm. När denna tidning trycks finns fortfarande bara preliminära siffror, men det står klart att det blir ett nytt rekord för kryssningstrafiken. Mer information kommer att publiceras på Stockholms Hamnars webbplats i månadsskiftet oktober/november.

Primewine har flyttat in

Stockholms Hamnar har fått en ny hyresgäst, Primewine, i hus K i Frihamnen. Företaget är en av de största vinimportörerna i Sverige. Läs mer om Primewine på webbplatsen www.primewine.se.



Ny gokartbana har öppnat

Nu i dagarna slog Sveriges längsta gokartbana upp dörrarna för besökarna i Magasin 7. För mer information eller besök, gå in på www.smc-gokart.com.

Renovering av Strömkajen har börjat

Nu har den fyraåriga renoveringen av Strömkajen börjat. Renoveringsarbetet kommer bara att pågå under vinterhalvåret.

Bland annat kommer kajen att sänkas, då landhöjningen har gjort att kajens konstruktion med träpålar har kommit över vattenlinjen och därför har trärustbädden och pelare börjat ruttna. Stockholms Hamnar har tagit fram en informationsfilm som visar på kajens historia och de framtida planerna, ta del av den på www.stockholmshamnar.se.



Nya linjer till Rotterdam

Under augusti och september lanserades feederrederierna Team Lines och Unifeeder nya linjer mellan Rotterdam och Stockholm.

TEXT JENNY SUNDSTRÖM FOTO KATINKA ÖBERG

DET HAR TIDIGARE inte funnits någon godstrafik mellan Stockholm och Europas största hamn Rotterdam. De nya linjerna ger kunderna möjlighet att flytta containergods raka vägen mellan de två hamnarna, vilket är mer kostnadseffektivt och har mindre påverkan på miljön.

Direktförbindelsen mellan Rotterdam och Stockholm är positiv för Stockholms Hamnar, genom att hamnen integreras i de internationella godsflödena.

– Det är en mycket positiv utveckling att marknaden erbjuds en alternativ rutt, säger Martin Allison, vd för Hutchison Ports Sweden. Den totala transportkostnaden kommer att minska, något som våra kunder har efterfrågat. Med förbindelser mellan containerterminalen i Stockholm och hamnar som Rotterdam, Hamburg och Bremer-

haven kan vi möta kundernas behov av större valmöjlighet av hamnar för transport av lastade och tomma containrar.

I DECEMBER 2008 tecknade Stockholms Hamnar ett avtal med Hutchison Port Holdings (HPH) som sedan mars 2009 är terminaloperatör i Frihamnen, Stockholm.

Dick Lagerberg, affärsområdesansvarig för frakten inom Stockholms Hamnar, menar att de två nya linjerna är ett resultat av samarbetet med Hutchison Port Holdings, som har mycket goda relationer och globalt samarbete med oceanrederierna.

– Samarbetet med Hutchison, innebär att vi är en del av deras globala nätverk och de nya feederförbindelserna mellan Rotterdam och Stockholm är ett resultat av detta, säger Dick Lagerberg. □

En bättre hamn i en bättre stad

Stockholm växer och utvecklas. År 2030 förväntas stockholmregionen ha fått en halv miljon nya invånare. I Värtan och Frihamnen finns attraktiv mark för stadsutveckling. Nu samarbetar staden och hamnen för att skapa ett område där stadsbebyggelse och hamnverksamhet kan leva i harmoni med varandra.

– Vi har ett mycket bra samarbetsklimat och stor samsyn i hur vi ska driva projekten. Det är unikt att vi, samtidigt som vi utvecklar området, också kan bedriva hamnverksamhet i full skala, säger Staffan Lorentz, projektledare vid Stockholms stads exploateringskontor.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

DET ÄR INTE OVANLIGT att stadsbebyggelsen i en storstad vill nå ända fram till omgivande vatten. När staden drog upp planer för det nya området Norra Djurgårdsstaden insåg man att den möjligheten skulle kunna finnas i Värtan och Frihamnenområdet. Men, det fanns en hake: där pågick omfattande hamnverksamhet med gods- och passagerartrafik.

På Stockholms Hamnar fick man förstas signaler om stadens önskemål. Och Stockholms Hamnar var inte alls ovillig att flytta på sig, snarare tvärtom, förutsatt att det gick att hitta bra lösningar för den framtida hamnverksamheten. Det fanns redan problem, Frihamnen är för liten och infarten för lång för att kunna hantera framtidens containertrafik med allt större fartyg.

– Däremot såg vi att Norvikudden skulle vara en perfekt lösning för att i framtiden kunna säkra varuförsörjningen till Stockholm. Inte minst för att containertrafik på väg till Helsingfors och S:t Petersburg kan gå via Norvik utan att det är någon större avvikelse från farleden i Östersjön, säger Kjell Karlsson, infrastrukturchef vid Stockholms Hamnar.

– Där får vi en betydligt effektivare godshantering. Vårt mål är att en tredjedel av det gods som kommer till Stockholm ska

komma via Norvik, vilket kommer att minska trafiken avsevärt på svenska vägar.

Kvar fanns den växande färje- och kryssningstrafiken i Värtan och Frihamnen. Hamnens lösning på den frågan var lika enkel som storslagen: låt oss bygga ut en Värtapir ute i vattnet så kan hamnverksamheten flyttas dit och de områden som tidigare har använts av hamnen överlämnas till staden för att bygga hus på.

– Hade vi legat kvar hade det kunnat bli en konflikt mellan stad och hamn. Med en utbyggnad av piren kommer vi bort en bit från bebyggelsen och kan då få en framgångsrik hamn mitt i ett stadsområde, säger Kjell Karlsson.

UTBYGGNADEN AV PIREN tillsammans med utvecklingen av Värtanområdet kommer att innebära ett lyft för passagerartrafiken till Stockholm, enligt Kjell Karlsson.

– Vi kommer att kunna ta emot fler och större fartyg, där passagerarna kommer till en modern stadsdel i stället för till ett slitet hamnområde. Stadsutvecklingen kommer också att ge dem betydligt bättre kommunikationer in till staden, säger han.

För staden blir utvecklingen av Värtan definitivt ett lyft, enligt Staffan Lorentz vid exploateringskontoret.





– Färje- och kryssningspassagerarna kommer att komma till en modern stadsdel i stället för till en sliten hamn, säger Kjell Karlsson vid Stockholms Hamnar.



– Hamnen är mycket viktig för Stockholms turistnäring och dessutom ett riksintresse, säger Staffan Lorentz vid Stockholms stads exploateringskontor.

– I Värtan ser vi framför oss en mix av kontor och lägenheter i tät bebyggelse med hus som skulle kunna vara upp till 20 eller 40 våningar höga. I det som är nuvarande Värtanbassängen kommer NCC att få mark för att uppföra en ny handelsplats som också kopplas till terminalbyggnaden ute på den nya piren, säger han.

Nyinflyttningen i Värtan och i nuvarande Frihamnen kommer att ske löpande, en del flyttar in redan 2009 medan andra

nybyggen står klara om några år. Oljehantering på Loudden planeras också att flyttas när man har hittat ett nytt ställe för den verksamheten. Men det kan ta tid. Staffan Lorentz tror att en inflyttning vid Loudden kan dröja till en bit in på 2020-talet.

ATT HITTA BRA och miljövänliga trafiklösningar är en prioriterad fråga för både stad och hamn. Det gäller bland annat anslutningar till Norra länken för färjepassagerare, men även för de som ska bo i de 5 000 nya bostäderna som kan komma att byggas vid Loudden. En annan prioriterad fråga är att leva upp till de högt ställda miljökraven för Norra Djurgårdsstaden.

– Detta blir ett miljöprofilområde i Stockholm. Det ställer höga krav på oss som arbetar med planering och genomförande av projektet, men även på dem som redan nu driver verksamhet i området. Jag vet att Stockholms Hamnar tillhör de främsta i världen på den punkten och att de jobbar stenhårt med miljöfrågorna, säger Staffan Lorentz.

Han lovar också att staden kommer att ta stor hänsyn till verksamheten i hamnen.

– Hamnen är mycket viktig för Stockholms turistnäring och är dessutom ett riksintresse. Därför är vi noggranna och utreder hur stad och hamn kan leva tillsammans i det vi planerar för. □



Den nya hamnen på Norvikudden blir Sveriges näst största hamn och ger billigare och miljövänligare transporter till Stockholmsområdet.

Säkrar Stockholms varuförsörjning

Det blir Sveriges näst största hamn och ska trygga framtidens varuförsörjning till Stockholm. Tack vare den får Stockholm billigare och effektivare transporter och Sverige en bättre miljö.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO HÅKAN LINDGREN

Den nya container- och roro hamnen Stockholm–Nynäshamn, på Norvikudden i Nynäshamn, är ett enormt byggnadsprojekt som ska öka import- och exportkapaciteten till och från Stockholm. Det blir en hamn med en djup, snabb och isfri inseglingsled. Den får 1 800 meter kaj med nio större fartygsplatser, de största har plats för fartyg som är över 250 meter långa och som kan frakta drygt 4 000 containrar.

Under kort tid ska mycket arbete göras, här är några exempel:

- 800 000 kubikmeter havsbotten ska muddras upp med skopa. Dessa massor ska fraktas bort och lämnas tillbaka till havet utomskärs.
- 1,2 miljoner m³ berg ska sprängas bort för att ge plats åt hamnområdet och ett 3,4 kilometer långt järnvägsspår från hamnen fram till Nynäsbanan vid Berga vattenverk.
- 2,4 miljoner m³ berg ska läggas i havet för att bygga kajer på.
- En väg ska byggas de två kilometrerna fram till riksväg 73.

PÅ LAND KOMMER hamnen att uppta 500 000 kvadratmeter effektiv yta, där containeroperatören Hutchinson Port Holdings (HPH) tar drygt hälften i anspråk.

– HPH ansvarar för kranar och annan utrustning som krävs för containerhanteringen. Stockholms Hamnar ansvarar för resten, bland annat hamn, kaj, byggnader, järnväg, vägar, el samt vatten och avlopp. I byggnaderna kommer bland annat flera myndigheter att finnas, som Tullen, Livsmedelsverket och veterinärmyndighet, berättar Björn Svensson, projektchef för arbetet på Norvikudden.

Arbetet beräknas starta på allvar under 2010, efter ett par månaders förberedande arbete. Först blir det muddring, därefter startar arbetet med att spränga och schakta bort berg för järnvägen.



Björn Svensson leder arbetet med att bygga en ny hamn i Nynäshamn.

– Muddringen styr tidsschemat. Dels för att den bara får göras vintertid, dels för att vi ska muddra bort mjuk lera där kajerna ska byggas och i stället lägga sten på botten för att få stadga. Då vill vi lägga dit det berg som vi spränger bort för hamnområdet och järnvägen, så att vi slipper frakta bort det med lastbil, säger Björn Svensson.

Stockholms Hamnar kommer att vidta ett antal säkerhetsåtgärder för att minimera besvären för omgivningen av hamnbygget, exempelvis att:

- Vidta alla tänkbara åtgärder för att minimera buller och vibrationer från sprängningar.
- Bygga avgränsningar med barriärer och textilier för att minimera eventuell grumling vid muddring.
- Genomföra ett antal bullerförebyggande åtgärder vid bygget av kajerna.

Hela arbetet beräknas kosta omkring två miljarder kronor (i dagens penningvärde), förutsatt att den slutliga miljödomen eller den nu överklagade detaljplanen inte förändrar förutsättningarna alltför mycket. □

Tidplan för Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden:

Årtalen är preliminära eftersom det krävs tillstånd från miljödomstolen för att få starta arbetet.

2009–2010: Detaljplan vinner laga kraft och miljödomstolen ger tillstånd att bygga och driva Norvikudden.

2010–2011: Muddring, sprängning och utfyllnad.

2011–2013: Järnvägsbygget genomförs. Start på mark- och vägarbeten.

2012–2013: Byggnader byggs.

2013–2014: Hamnens första etapp invigs.

FAKTA / Norvikudden



En 67 000 kvadratmeter stor pir kommer att byggas i det som i dag är vatten i Värtan. Det öppnar för nya kommersiella byggnader i dagens Värtahamn. På bilden hamnen i dag.

Ny pir ger staden utrymme

En ny utbyggd pir, stor som elva fotbollsplaner ska byggas i Värtan. Samtidigt ska delar av nuvarande Värtabassängen fyllas igen för att ge plats åt ett köpcentrum. Det är inte konstigt att arbetet i Värtan sorteras in under "stora projekt" inom Stockholms stad.

TEXT TOMAS ERIKSSON | FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

När staden ville ha plats för kontor och lägenheter så bjöd Stockholms Hamnar gärna till sin mark i Värtahamnen – mot att hamnen fick skapa ny mark ute i Värtan. Marken blir en 67 000 kvadratmeter stor pir. I området kommer 1 200 meter ny kaj att byggas med fem lägen, i första hand för färjor och kryssningsfartyg.

Arbetet i Värtan görs i fyra faser:

- I fas 1 ska en ny tåg färjepir byggas och anslutas till Värtabanan.
- I fas 2 sker utbyggnaden av piren.
- I fas 3 ska en ny terminal för passagerartrafik och byggnader för tull, gränspolis, incheckning av fordon, förråd med mera byggas på piren.
- I fas 4 ska stora delar av nuvarande Värtabassängen fyllas igen för att ge plats åt en kommersiell byggnad med köpcenter och kontor.

PROJEKTCHEFEN PER LING-VANNERUS har en hel del utmaningar framför sig under de år som arbetet ska pågå.

– Framför allt måste Tallink Silja hela tiden kunna gå och anlöpa till med sina färjor och deras passagerare måste bekvämt kunna ta sig till och från fartygen trots att detta jättelika projekt pågår. Vi måste också se till att järnvägstrafiken fungerar samtidigt som vi bygger ny järnväg.

Som en del av Norra Djurgårdsstaden, en stadsdel som är ett av sexton områden i världen som ingår i miljösatningen C40/Clinton-initiativet, ställs hårda krav på miljötänkande och estetik.

– Terminalen blir Stockholms ansikte utåt. Och miljötänkandet måste finnas med i valet av material och fastigheternas drift,



Per Ling-Vannerus ska leda arbetet med att bygga en helt ny pir i Värtan.

men också i dess gestaltning, exempelvis genom synliga solceller, berättar Per Ling-Vannerus.

Vid förhandlingarna i miljödomstolen valde Stockholms Hamnar att framför allt lyfta fram två frågor för att visa hur hamnen kommer att arbeta för att inte störa omgivningen.

– Den första är bullerfrågan, de moment som bullrar ska enbart utföras på dagtid, aldrig på kvällar och nätter. Vi kommer att göra allt vi kan för att minimera bullret, men några saker är svåra att skärma av, framför allt pålning och spontning. Men det är jobb som bara kommer att pågå sammanlagt under 2–3 månader. Det andra som vi har lyft fram är att vi lovar att se till att vi inte grumlar vattnet i Lilla Värtan.

I avvaktan på miljödom har Stockholms Hamnar i en upphandling utsett Grontmij till huvudprojektör.

– De fick jobbet eftersom de hade den bästa kombinationen av kompetens och pris. Dessutom kommer WSP att få en del mindre uppdrag, berättar Per Ling-Vannerus.

En upphandling av arkitekt för byggnaderna på piren pågår.

– Den sker i två steg. Just nu utser vi de arkitekter som får lämna förslag i den slutliga upphandlingen som beräknas bli klar i vår, säger Per Ling-Vannerus. □

Tidplan för nya Värtapiren

Hamnen drivs under hela ombyggnaden

2009: Tillstånd, beslut och upphandlingar.

2010–2011: Ny pir för tåg färja.

2011–2013: Utfyllnad av pir och kaj.

2013–2014: Terminal byggs.

2014: Utfyllnad av dagens hamnbassäng.

FAKTA / Värtapiren

”En perfekt miljöansökan för Norvik”

Det var en nöjd Christel Wiman som lämnade miljödomstolen efter tre dagars förhandlingar.

– Jag tycker att hela vårt team har gjort en fantastisk insats och hade svar på alla frågor. Jag anser att vi har gjort en perfekt miljöansökan för Norvikudden och jag är stolt över oss, säger hon.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO VICTOR BROTT

HON SER DET OCKSÅ som ett gott tecken att domstolen direkt efter avslutade förhandlingar gav ett datum för dom, den 30 oktober. Det pekar på att Stockholms Hamnar fick fram sitt budskap.

– Jag tycker att vi på ett bra sätt visade att vi har tittat på alla tänkbara alternativ och att vi har gjort en riktig bedömning när vi säger att hamnen i Norvik är den långsiktigt bästa placeringen av Storstockholms godshamn, där vi bäst kan serva sjöfarten i Östersjön och samtidigt vara nära marknaden. Jag tycker också att vi tydligt visade att vi kommer att använda de allra bästa arbetsätten när vi bygger hamnen för att skona miljön.

Vilka frågor upptog mest tid?

– Tre frågor. Den första var frågan om en alternativ placering,



Förhandlingar kring den nya containerhamnen på Norvikudden hölls i miljödomstolen den 9–11 september. Dom faller den 30 oktober.



Christel Wiman, avgående vd i Stockholms Hamnar var nöjd efter tre dagar i miljödomstolen. Den 30 oktober kommer domen.

där representanter för andra hamnar hävdade att de har resurser att ta emot den ökande Östersjötrafiken. I denna fråga tycker jag att Kammarkollegiet betedde sig märkligt genom att peka ut en alternativ hamn utan att ha gjort någon djupare analys, det enda som de har gjort var att fråga vd:n om han kunde ta emot den ökande trafiken. Jag tycker att vi på ett bra sätt visade att hamnen i Norvik behövs.

– Den andra frågan handlade om ”riksintresset natur och fritid” kontra ”riksintresset hamn/industri”. Vi visade att Norvikudden är utpekad som hamn sedan 1970-talet och att den egentligen är en förlängning av det befintliga hamnområdet, som dessutom är fylld med sprängsten och att det redan finns ett oljeraffinaderi och en gasterminal där. Det tredje handlade om rätten att trafikera en annan fastighetsägares sjöområde. Vårt argument var att det är praxis i alla hamnar och farleder. När våra kunders fartyg vänder i Värtan eller i Kapellskär så kommer de också in på andra fastighetsägares vatten.

Stockholms Hamnar har varit tillmötesgående med att utreda frågor kring hamnen i Norvik. Betalade det sig i miljödomstolen?

"Jag tycker att vi på ett bra sätt visade att hamnen i Norvik behövs"

– Om man räknar ihop hamnens kostnader för konsulter, utredningar och egen personal så blir det en mycket stor summa pengar. Men får vi hamnen på plats kommer insatserna för miljön snart att överträffa kostnaderna, eftersom hamnen innebär mindre transporter på vägarna.

Är du orolig inför domen?

– Mitt hjärta säger att det är självklart att vi får tillstånd. Det enda som oroar mig är att vi som arbetar i hamnen kanske tycker att hela projektet är så självklart att vi inte ser saker med samma ögon som domstolen, möjligen tillsammans med det tryck som har uppstått eftersom vi hela tiden har varit motarbetade av konkurrerande hamnar i regionen och även Göteborgs hamn.

Det är troligt att domen överklagas till Miljööverdomstolen. Kommer ni på något sätt att ändra ert upplägg?

– Nej, inte vad jag kan se. Men det beror på vad som står i domen, visar det sig att vi har misslyckats med att hävda vår ståndpunkt på något viktigt område så kommer vi förstås att öka våra insatser på just det området. □

Så jobbar miljödomstolen

Vad händer i en miljödomstol? VIA lät Stockholms Hamnars juridiska ombud advokat Johan Norman vid Lindskog Malmström advokatbyrå reda ut begreppet.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO STOCKHOLMS HAMNAR

Varför var det Nacka tingsrätt som höll förhandlingarna i Nynäshamn och inte den lokala tingsrätten?

– Därför att det finns fem miljödomstolar i Sverige. Den miljödomstol som ansvarar för bland annat Stockholmsregionen inryms i Nacka tingsrätt.

Hur är en miljödomstol sammansatt?

– Den har en lagfaren domare som ordförande, en teknisk ledamot och två sakkunniga varav en har erfarenhet från miljömyndigheter och en från den bransch som ärendet gäller. Ordföranden har utslagsröst vid oenig dom.

Vilka för talan?

– De som anser sig vara berörda av fallet. Naturliga parter är Naturvårdsverket, som dock avstod från att föra talan i Norvikmålet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, länsstyrelse och kommun, men även också privatpersoner. I Norvikfallet deltog även Fiskeriverket och Sjöfartsverket.

Har miljöbalkens lite mjukare frågor, som exempelvis kraven på bästa teknologi, varit ett ämne till strid?

– Nej, Stockholms Hamnar har hela tiden visat sig beredd att arbeta med bästa teknik trots att det kan vara kostsamt. Det handlar exempelvis om metoder för att arbeta så tyst som möjligt och anslutning till land-el för fartygen.

Kan man överklaga en dom?

– Ja, inom fyra veckor efter dom kan man gå vidare till Miljööverdomstolen som är en del av Svea hovrätt och består av tre jurister och en teknisk sakkunnig. Man kan också söka prövningstillstånd för att överklaga den domen till Högsta domstolen.

Hur lång tid kan det ta innan Miljööverdomstolen tar upp ärendet och dom faller?

– Svårt att säga, men uppskattningsvis ett år.

Kan Stockholms Hamnar göra någonting på Norvikudden innan dom har fallit i Miljööverdomstolen?

– Nej.

Ansökan om miljödom lämnades in redan 2007. Varför tar det så lång tid innan det blir förhandlingar i domstolen?

– Dels har domstolarna mycket att göra, dels för att enskilda sakägare krävt fler utredningar och Stockholms Hamnar har varit mycket tillmötesgående. Hamnen har hela tiden valt att vara öppen med sin information. □



Johan Norman är Stockholms Hamnars juridiska ombud.



Snart har den hundraåriga men just nu lite slitna skönheten återfått sin forna glans. När renoveringen slutförs sommaren 2010 kommer det i Stora Tullhuset vid Stadsgården bland annat att finnas fotomuseum, restaurang, kontorslokaler och kryssningscentrum.

TEXT TOMAS ERIKSSON | **FOTO** STOCKHOLMS HAMNAR

INITIATIVTAGARNA TILL FOTOGRAFISKA, som bröderna Broman kallar sitt museum, räknar med att kunna inviga de 4 500 kvadratmeter stora lokalerna i maj (se mer sidorna 12–13). Kontorsdelen ska vid den tiden vara fullt uthyrd, restaurangen ha öppnat och kryssningscentret vara i full gång.

Mycket har alltså hänt sedan arbetet med Abba the museum fick avbrytas hösten 2008.

– Efter det gick vi till botten med hur vi skulle använda huset, bland annat genom en grundlig marknadsanalys. Den visade att vi borde kombinera något publikt med något kommersiellt och dessutom uppfylla hamnens uppgift att främja turismen, säger Viktor Axelsson, marknadsansvarig för fastigheter vid Stockholms Hamnar.

När det gäller det publika så kunde hamnen välja mellan ett tiotal erbjudanden.

– Att vi till slut fastnade för Fotografiska berodde på att de hade en bra idé, men också på att de önskade stora öppna ytor, precis som det ser ut i dag, säger Viktor Axelsson.

KRYSSNINGSCENTRET SKA BLI en samlingspunkt för kryssningsresenärerna med bland annat turistinformation, restaurang, kafé och växlingskontor. Det ska också vara en fast punkt för personalen på kryssningsfartygen.

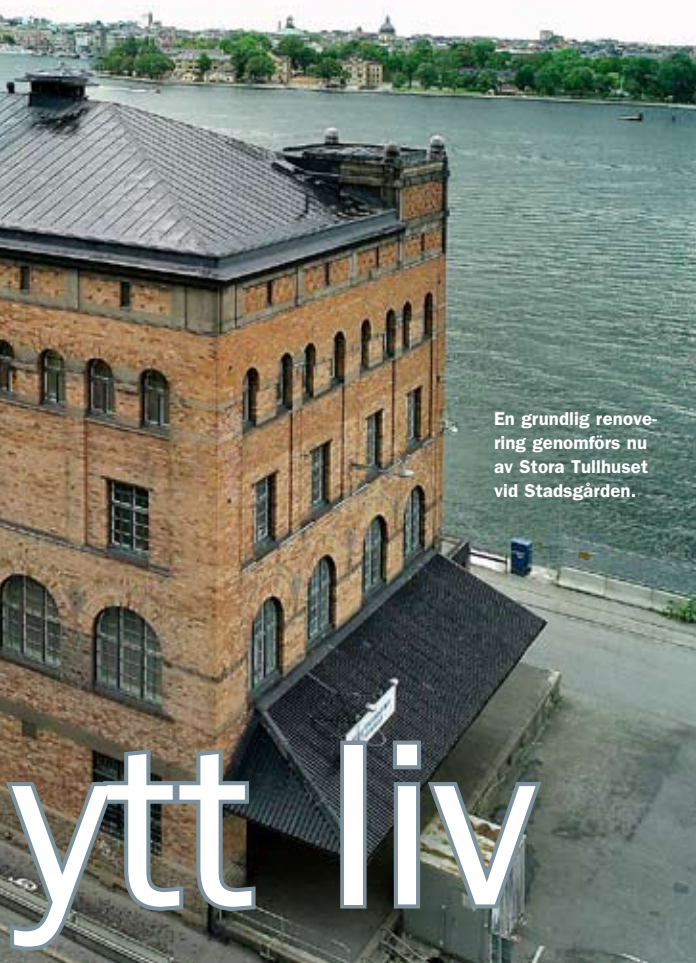
– Centret är i det närmaste klart, men vi kommer inte att ta det i bruk förrän nästa säsong, säger Viktor Axelsson.

Kontoren kommer att ligga i höghusdelen med utsikt över Stockholms ström.

– Det är fantastiska kontor med utsikten mot Strömmen, Skeppsholmen och Djurgården, kontorslokaler som konkurrerar med lokalerna i gamla KF-huset vid Slussen och Münchenbryggeriet, säger Viktor Axelsson. Målet är att få 5–6 företag att hyra kontorslokaler i huset.

– Vi har nu anlitat en mäklare och byggt ett visningsrum så att intresserade företag kan se hur det blir.

RENOVERINGEN AV TULLHUSET beräknades från start kosta 235 miljoner kronor, en kalkyl som tycks hålla, enligt Viktor Axelsson. I renoveringen ingår flera stora energiåtgärder, bland annat har man byggt hamnens största anläggning för värme och kyla från berggrunden och kompletterat de stora fönstren med energirutor på insidan.



En grundlig renovering genomförs nu av Stora Tullhuset vid Stadsgården.

Stora Tullhuset är ritat av en av Sveriges allra största arkitekter, Ferdinand Boberg som bland annat har ritat NK-huset, Rosenbad och Waldemarsudde. Därför har arbetet hela tiden följts av en antikvarie.

– Man ser att i alla detaljer att Ferdinand Boberg hade en fantastisk omsorg om huset. Besökare och hyresgäster kommer hela tiden att hitta små saker som påminner dem om att det här en gång i tiden har varit hamn- och tullverksamhet, säger Viktor Axelsson. □

Byggår: 1906–1910.

Golyvta: Cirka 8 500 kvadratmeter (exklusive driftsutrymmen).

Historia: Från start förtullades alla varor som kom in till Stockholm på Skeppsbron och Stadsgårdskajen. Men redan på 1920- och 30-talet började allt mer av godstrafiken att gå till den då nyanlagda Frihamnen. På 1960-talet slog containrarna igenom, så i slutet av det årtiondet slogs Tullhuset definitivt igen för godstrafik och tullverksamheten, även om tullskolan låg kvar i huset. Under 1980- och 90-talet användes huset för kontor och till skeppsfurnering, det vill säga att försörja fartygen med förbrukningsmaterial, mat och dryck, främst till grannen Viking Line. Under åren därefter smiddes många planer för huset: hotell, Nobelmuseum och utställningslokaler för att nämna några av idéerna.

FAKTA / Stora Tullhuset



Den första etappen av Norr Mälärstrand är nu renoverad. Det innebär bland annat bättre tillgänglighet.

Ny kaj vid Norr Mälärstrand

Den första etappen av renoveringen av Norr Mälärstrand är nu genomförd. Till sommaren 2010 blir även en renovering av hela kajen och kajplanet längs Riddarfjärdens norra sida klar.

DET ÄR DEN SMALA delen av Norr Mälärstrand, som sträcker sig från Stadshuset och ungefär 450 meter österut, som har fått en grundlig renovering med en ny kaj klädd i trä.

– Renoveringen av kajen gör att vi kan ta emot lite tyngre fartyg. Vi har också förbättrat servicen för fartygen genom att sätta upp nya elskåp och bygga ett nytt pumphus med sopstation där båtägarna kan tömma avloppsvatten och lämna sopor, berättar Irene Lindbäck, projektledare vid Stockholms Hamnar.

Dessutom har kajplanet längs sträckan fått ny beläggning, delvis av granithällar.

– Hällarna höjer tillgängligheten till kajen genom att de är lätta att ta sig fram på, inte minst för dem med funktionshinder, säger Irene Lindbäck.

De skutor som har hamnplats längs den renoverade sträckan stävförtöjs, alltså de ligger med för eller akter mot kajen.

– Därmed får de som promenerar längs kajen se mera vatten och får en bättre bild av fartygen. Det är också ett önskemål från fartygsägarna eftersom det ger plats för fler fartyg, säger Torbjörn Persson vid Stockholms Hamnar.

Ettap 2, som nu startats, kommer att innebära en liknande renovering av resten av Norr Mälärstrands kajplan med ny beläggning och bättre faciliteter till fartygen ända fram till Riddarfjärdens marina. På den sträckan behöver dock inte själva kajen byggas om. Arbetet förväntas vara klart i augusti nästa år.

Renoveringen av Norr Mälärstrand är den näst sista i etappen i ett gigantiskt renoveringsarbete som genomförs av Stockholms Hamnar. Det startade 1995 med renoveringen av Skeppsbron. Därefter renoverades Söder Mälärstrand, området vid Birkaterminalen, Strandvägen/Nybroviken och nu Norr Mälärstrand. Kvar är sedan bara Strömkajen som står klar 2013. Det rör sig om renoveringar till en kostnad av runt 500 miljoner kronor.

– Men då har Stockholm fina innerstadskajer som håller i minst hundra år, säger Irene Lindbäck. □

PORTRÄTTET

Namn: Per Broman.

Ålder: 39 år.

Favoritfotograf: Hiroshi Sugimoto.

Namn: Jan Broman.

Ålder: 44 år.

Favoritfotograf: Lars Tunbjörk.

FAKTA /Per och Jan



Bröderna Per Broman (tv) och Jan Broman ska driva Fotografiska, ett fotomuseum i världsklass, i Stora Tullhuset

Se bilden i Stora Tullhuset



Just nu pågår arbetet med att göra ett fotomuseum i världsklass i Stora Tullhuset på Stadsgårdskajen. Museet ska få namnet Fotografiska.

– Till den här lokalen kan vi ta de största utställningarna av de största fotograferna, säger Per Broman som tillsammans med sin bror Jan Broman ska driva Fotografiska.

TEXT TOMAS ERIKSSON FOTO MAGNUS FOND

MILANO HAR SITT FORMA, New York har ICP, Paris har MEP och Amsterdam har FOAM. Men i Stockholm finns inget museum som kan ta emot de stora fotografernas utställningar, som kräver mycket stora utrymmen.

– Vi hade tittat på väldigt många lokaler utan att vara nöjda och hade gett upp tankarna på att hitta någonting innanför tullarna. Men detta var precis vad vi letade efter och vi kom bra överens med hamnen direkt, de trodde på oss och vi på dem, säger Jan Broman.

Museet och restaurangen kommer att bli 6 000 kvadratmeter stort, varav 4 500 kvadratmeter är publika. Det kommer att vara verksamhet på fyra våningar:

- I entréväningen kommer det att finnas entré med shop och en restaurang med 400 sittplatser, men också utställningsyta.
- Våning 2 blir utställningsrum.
- Våning 3 har utställningsrum och en servering med utsikt mot Skeppsholmen/Skeppsbron/Djurgården och ett kommersiellt galleri.
- I källarvåningen kommer det att byggas utbildningslokaler för en fotografisk akademi.

– **UTSTÄLLNINGSRUMMEN ÄR SÅ** stora att vi kan ta hit alla de största utställningarna av de största stjärnorna i världen och vi kan hålla i gång tre–fyra utställningar samtidigt, säger Per Broman.

Just nu arbetar bröderna Broman med att hitta bra utställningar till premiären i maj nästa år.

– Vi reser runt i världen och träffar fotografer, institutioner och förvaltare av fotografers dödsbon. Vi kan faktiskt se att fotografer närmast står på kö för att få komma hit eftersom det redan har fått

rykte om sig att vara en mycket attraktiv plats, säger Jan Broman.

Med detta arbete anser Per och Jan Broman, som båda har en bakgrund som fotografer, att de ger fotografen den plats som den förtjänar på konstscenen.

– Fotografen är fortfarande ung som konstform, men åker man till USA så ser man att det öppnas allt fler fotogallerier. De flesta utbildade konstnärer arbetar nu även med fotografi som nu har blivit en bra konstinvestering. Med Fotografiska kommer vi dessutom att föra ut svenskt fotografi i världen.

Läget vid Stadsgården och den dagliga strömmen av turister kommer rimligen att locka många utländska besökare. Men det är stockholmarna som ska stå för de stora intäkterna.

– **VI RÄKNAR MED ATT** 75 procent av våra besökare kommer att vara stockholmare. Och det enda sättet att få verksamheten lönsam är att skapa en attraktiv plats med så bra utställningar att vi får många besökare.

Vi har goda skäl att tro att vi ska lyckas. Tittar vi på andra museer i Stockholm, som exempelvis Moderna museet, skulle de klara sig utan ekonomiskt stöd om de inte hade varit tvungna att också förvalta en konstskatt i sina lokaler, säger Jan Broman.

– Dessutom räknar vi med intäkter från kursverksamheten vi som kommer att bedriva i vår akademi.

Jan och Per Broman är nöjda med det stöd som de har fått av Stockholms stad.

– Bland annat just genom att Stockholms Hamnar har varit så tillmötesgående. Vi hoppas förstås också att staden använder sina kanaler som exempelvis Stockholms Visitors Board för att hjälpa oss att nå ut i världen. □



Destination Gotland har haft en rekordsommar, trots att ett fartyg fick tas ur trafik efter en krock.

Tar allt fler till Gotland

Med fyra snabba fartyg som går till Visby från Nynäshamn och Oskarshamn har Destination Gotland kraftigt höjt tillgängligheten till ön. Årets sommar har varit en rekordsommar.

TEXT TOMAS ERIKSSON **FOTO** DESTINATION GOTLAND

ÅR 1865 BÖRJADE GOTLANDSBOLAGET, som Rederi AB Gotland kallas i folkmun, att köra trafik mellan Gotland och fastlandet. Så har det, med undantag för åren 1988–1997, fortsatt och så kommer det att fortsätta minst fram till 2015, när nuvarande avtal med staten går ut.

År 2009 har fram till och med augusti varit ett rekordår.

- Linjen Oskarshamn–Visby ökade till 350 900 passagerare, plus 8,0 procent.
- Linjen Nynäshamn–Visby ökade till 915 500 passagerare, plus 2,2 procent.

Destination Gotlands marknadschef Per-Erling Evensen pekar på två framgångsfaktorer:

– För det första har Gotland stärkt sin position som resmål genom ett ökat utbud av övernattningsmöjligheter, restauranger och annat. För det andra har vi ökat tillgängligheten genom snabba fartyg med bra kapacitet och genom att sälja paket med resa och boende. Det gör att den uppfattning som har funnits om att det är krångligt att ta sig till Gotland, nu har försvunnit.

Den förbättrade turtätheten gör också att fler gotlänningar besöker fastlandet.

– I dag kan man åka till och från Stockholm i affärer eller nöje över en dag. 30 procent av våra kunder är gotlänningar.

Krocken den 23 juli mellan två av bolagets fartyg, där ett fåtal passagerare fick lindriga skador, innebar att Destination Gotland fick ta ett fartyg ur trafik, med omläggningar av turlistan som följd.

– Trots ett fartyg mindre under den resterande sommarperioden lyckades vi bibehålla en god kapacitet på fastlandshamnarna. Under de tre första veckorna efter omläggningen reste nära en kvarts miljon resenärer med oss, lika många som under motsvarande period förra året.

– Vi försökte kontakta alla passagerare för att ge information och nya tider, exempelvis skickade vi 72 000 sms. Många av våra medarbetare avbröt sina semestrar för att komma in och hjälpa till och gjorde ett fantastiskt jobb.

Det är lätt att se flyget som en svår konkurrent till Destination Gotland. Då tänker man fel, menar Per-Erling Evensen.

– Flyget finns med som en länk på vår webbplats. Det är viktigt att det finns två bra vägar till Gotland, det skapar tillväxt på ön.

DESTINATION GOTLAND ÄR föregångare i miljöarbetet till sjöss, enligt Per-Erling Evensen.

– Vi miljöcertifierade oss enligt ISO 14001 redan 2003. Vi har sedan 1998 haft katalytisk avgasrening på färjorna, vi använder lågsavlig olja och pumpar iland allt avloppsvatten. Ett mål är att vi 2020 ska köra på gotländsk biogas och 2030 på vätgas.

En nyhet är att Destination Gotland planerar för att öppna trafik till Estland och Lettland.

– I vår vision utvecklar vi vårt linjenät österut med Gotland som nav i Östersjön och stärker Gotlands attraktionskraft både på nuvarande och nya marknader. □

STÖRRE SNABBFÄRJOR

MS Visby och MS Gotland

Togs i trafik: 2003.

Antal passagerare: 1 500.

Fordon: 500 bilar el 1 750 trailermeter.

Tid till Visby: 3 tim fr Oskarshamn, 3,20 fr Nynäshamn.

Marschfart: 28 knop.

MINDRE HÖGHASTIGHETSFÄRJOR

HSC Gotlandia och HSC Gotlandia II

Togs i trafik: 1998 resp 2006.

Antal passagerare: 700 resp 780.

Antal bilar: 150 resp 155.

Marschfart: 28–30 knop.



– Nästa år planerar Destination Gotland att köra till Estland och Lettland, berättar marknadschefen Per-Erling Evensen.

FAKTA / Fyra färjor

På gång i Stockholms Hamnar

Christel till nya äventyr

Efter nio år lämnade vd Christel Wiman Stockholms Hamnar för den kommunala arbetsgivarorganisationen KFS. Tills ny vd är utsedd är vice vd Henrik Widerståhl tillförordnad vd från och med 1 okt.



Ny medarbetare och förändring på Hamn & Trafik

Den 1 september började Hans Kemkes på Hamn- & Trafikavdelningen som hamnstyrman med inriktning på säkerhet. Hans är sjökapten och har en gedigen bakgrund inom sjöfarten, nu senast från offshoreindustrin. Han har även tjänstgjort på last- och kryssnings-

fartyg. Hans kommer att arbeta inom enheten säkerhet. I samband med detta flyttar Tommy Andersson till enheten fastighetsdrift inom Hamn & Trafik.



Pr-ansvarig på plats

Måndagen den 24 augusti började Katinka Öberg på Marknadsavdelningen som vikarie för Ann-Sofie Bäck under hennes föräldraledighet. Katinka kommer med andra ord att arbeta som pr-ansvarig och arbeta nära Karin Olofsson med kommunikationsfrågor i de stora projekten.

Katinka kommer närmast från Södertälje kommun där hon har arbetat som kommunikatör med inriktning på pr och internkommunikation.



Andrea Moroni – ny medarbetare på it-enheten

Per Norén har lämnat Stockholms Hamnar för nya utmaningar inom Lidingö stad. Ersättare är Andrea Moroni som kommer från bemanningsföretaget Prime och ska primärt jobba med teknik- och supportfrågor.

Kvalitetschef med ansvar för ledningssystem och internkommunikation

I slutet av september gick kvalitetschef Björn Jonsson i avtalspension efter 45 år i Stockholms Hamnar. I och med detta förändrades strukturen inom Affärsstöd: enheterna kvalitet och intern-

kommunikation slogs ihop till en. Som kvalitetschef och ansvarig för ledningssystemet samt internkommunikationen blir Annelie Olnils som tidigare har arbetat med internkommunikation.



Robert Lundin – ny upphandlingschef

Robert Lundin, ny chef för upphandling, började att arbeta i Stockholms Hamnar måndagen den 1 juni. Robert tar över som chef för upphandlingsenheten efter Håkan Svensson. Håkan har gått över till Stora Projekt för att

på heltid jobba med upphandling där. Robert kommer närmast från Luftfartsverket där han på Arlanda har arbetat med upphandling av byggtreprenader och tekniska konsulter.



Annas vikarie: Mikael Ström

Vikarie för Anna Björk, redovisningsansvarig på ekonomienheten, är Mikael Ström under det dryga år som Anna ska vara föräldraledig. Mikael började den 31 augusti och kommer från företaget Meritmind. Mikael är

van att gå in i olika interimsuppdrag med tyngdpunkten på redovisningschefsjobb och har erfarenhet från byggbranschen, projektuppföljning och ekonomisystemet Agresso.

Niclas Alberts

På grund av en tragisk olycka den 14 juni förlorade Stockholms Hamnar en mycket omtyckt och duktig medarbetare. Niclas Alberts, stuveriarbetare i Stockholms Stuveri & Bemanning, arbetade mestadels i Värtaterminalen för TallinkSilja.

Ett år går fort

Mehran Rostamian, som arbetat hos Teknikenheten på ett års projektuppdrag från Academic Work, har slutat i Stockholms Hamnar. Vi önskar Mehran lycka till på nya uppdrag.

VIA gratulerar

30-åringen Christian Östman i Kapellskär, 25 juli.

40-åringen Janne Eriksson i Stockholms Stuveri & Bemanning, 11 juli.

50-åringarna Claes Lönnervall, teknikenheten, 16 augusti. Bengt Östman, teknikenheten, 28 september.

65-åringarna Jan Kallander, Stockholms Stuveri & Bemanning, 22 augusti. Olof Steen, teknikenheten, 11 augusti.

MARKNADSTIDNING B

Nummer fyra av VIA Stockholms Hamnar 2009 kommer ut i december.

VIA FRÅGAR...

Vad tycker du är bäst med Stockholm?



– Byggnaderna på Södermalm som man ser från Stadsgården är väldigt fina. Och miljön är bra, det är en vacker och ren stad.

KEVIN THOMAS, KRYSSNINGSTURIST,
HO CHI MINH CITY, VIETNAM



– Skansen är ett oerhört fint ställe här i Stockholm. Sedan är människorna trevliga och det är väldigt internationellt, folk pratar bra engelska och vilket gör det mycket lätt att ta sig fram som turist.

NICK OCH MARY GIARDINA, KRYSSNINGSTURISTER,
TORONTO, KANADA



– Shoppingen och Gamla stan förstås! Stockholm är en väldigt vacker stad med en bra blandning av turister och svenskar.

HANNA KATAJA, FÄRJETURIST,
HELSINGFORS, FINLAND



– Jag gillar Moderna museet väldigt mycket. Dessutom är alla människor i Stockholm mycket trevliga.

XAVIER MIRO, KRYSSNINGSTURIST,
BARCELONA, SPANIEN

