



VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#4/11



VINTERÖPPET HAV

SCANIA TAR FÄRJAN

KOLL PÅ RETUREN

MAGNUS ROR NORVIKUDDEN I HAMN



JOHAN
CASTWALL
VD

GOD JUL & GOTT NYTT ÅR!

MEDAN DECEMBERMÖRKRET LÄGGER SIG Över Stockholm kan vi lägga ett framgångsrikt år till handlingarna. Under senhösten har EU utsett Stockholms Hamnar till en hamn med en särskilt prioriterad ställning i det europeiska transportflödet. Dessutom tilldelades vi utmärkelsen ESPO Awards, priset som bästa hamn i Europa inom socialt ansvarstagande och hållbar utveckling.

Det viktiga miljöarbetet har förstås också fortsatt på alla nivåer. Bland annat har Stockholms Hamnar och Åbo Hamn skrivit under ett viktigt samarbetsavtal där vi tillsammans ska arbeta vidare med frågor som handlar om framtida fartygsbränslen, elanslutningar och mottagning av svart- och grävatten.

UNDER ÅRET HAR VI VÄLKOMMAT en helt ny kund, och en helt ny destination. St. Peter Line förbinder nu Stockholm med Sankt Petersburg. Det är också fantastiskt att Stockholm i år tagit emot 450 000 kryssningspassagerare och att vi slog nytt rekord igen.

Men vi hör alla vad som händer i vår omvärld och det ekonomiska läget är mer svårbedömt än någonsin. I vår verksamhet är det framför allt godset som är konjunkturkänsligt och här skönjer vi en begynnande nedgång. Däremot blir färjepassagerarna sällan färre ens under lite tuffare ekonomiska tider, utan brukar ligga runt de fantastiska 11 till 12 miljonerna. Vi ser fram emot summeringen av årets gods- och färjepassagerarsiffror.

NÄR DET GÄLLER VÅRA STORA PROJEKT – Norvikudden och Värtapiren – väntar vi på klartecken från Högsta domstolen. Parallellt pågår förberedelsearbeten och vi står i startgroparna för att starta bygget av Värtapiren under nästa år.

Jag vill ta tillfället i akt och passa på att tacka våra kunder, samarbetspartners, medarbetare och alla läsare för ett fint 2011 och jag ser verkligen fram emot ett nytt spännande 2012 tillsammans med er.

JOHAN CASTWALL,
verkställande direktör

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

Redaktion: Jorun Nikander, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving
Layout och produktion: ETC Kommunikation
Tryck: Modintryckoffset 2011

Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Mer info: www.stockholmshamnar.se
Omställingsbild: Niklas Björting.

3 JUST NU

El på prov till Anastasia.

4 TRADEN

Jens har örnkoll på återvinning.

6 NOTISER

Senaste nytt från hamnen.

7 TEMA: VARANS VÄG

Följ lastbilshyttornas färd i österled.

12 PORTRÄTTET: MAGNUS SJÖBERG

Ny projektchef för Norvikudden.

14 ENKÄT

Världsekonomin står och väger. Påverkar det dina resplaner?

15 VIA: FRAMTIDSBYGGEN

Ny terminal och gamla vrak.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Isbrytarnas historia i stan.



Missa inget nummer av VIA – prenumerera gratis!

Mejla ditt namn och din postadress till info@stockholmshamnar.se så får du VIA Stockholms Hamnar direkt i brevlådan fyra gånger per år.



TYST ANSLUTNING

FRIHAMNEN
2011-11-22 · KL 13:10

Just nu pågår tester för att ansluta St. Peter Lines fartyg Anastasia med el vid kaj i Stockholm.

Sedan tidigare är Viking Lines fartyg Mariella och Gabriella, Tallink Siljas Romantika, Ånedinlinjens Birger Jarl samt skärgårds- och chartertrafiken anslutna till el i Stockholms Hamnar. När den nya Värtaterminalen är färdig kommer där att finna fem anslutningar.

Stockholms Hamnars strategi, när man bygger om och bygger nytt, är att göra det möjligt för fartyg att elansluta i hamn. Vinsten är att man får bukt med buller och utsläpp.

PRAT LÖSER ALLT

På sitt förra jobb i ett köpcentrum kallades han kajchef. Den titeln funkar inte i hamnen, men snacka går alltid. Det menar Jens Johansen, återvinningsansvarig på Sita i Frihamnen.

– Det här jobbet handlar till 80 procent om social kompetens. Pratar man löser sig det mesta.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Jens Johansen har ett öra för kunden.



08.30

– Det har hänt att folk klagat på att jag kör för fort i hamnområdet. Det är helt obegripligt. Min eltruck går inte fortare än 26 kilometer i timmen, säger Jens Johansen och skrattar medan han rattar den blå eltrucken Elvira längs Frihamnens gator.

På släpet studsar dagens sista lass med hushållssopor. Jens är återvinningsansvarig i Frihamnen för Sita och servar ett 50-tal kunder. Det är kärll som ska hämtas, lämnas, vägas och registreras.

08.45

– Det händer att det står sex sopbilar utanför när jag har niofika. För det är inte överallt i stan du kan ställa en sopbil när du blir kaffesugen. Därför kommer kollegorna hit för att fika.

Här finns dessutom ett lummigt fikarum som Jens pimpat med fynd från hamnen. Det är bananplantor i plast, vassmattor på väggarna och kungaporträtt med guldrum.

På väggen hänger också ett inramat mejl från en kund. Kunden öser lovord över Jens. Det står att han är flexibel, trevlig och hjälper till att hitta lösningar. Och det är också bilden man får. Han är social och tillmötesgående.

09.00

– Grillad kyckling är den fågel jag gillar bäst, säger kollegan Micke och skrattar.

Det är fikapaus och Micke skojar om Jens stora fågelintresse. För det är ingen slump att det sitter en fågelholk på väggen i fikarummet.



Niofika. Idag tog kollegan Micke med sig kaffe.

– Igår såg jag tre fjällvråkar segla in över hamnområdet, säger Jens.

Sedan pratar de om en kund som Micke hämtat wellpapp hos. Sju fulla burar. Båda tycker att kunden skulle hyra en kompressor istället. Den pressar ihop wellpappen och spar på så vis utrymme för kunden.

– Men det är en kostnadsfråga för kunden. Mitt jobb handlar mycket om att motivera dem att hitta smarta lösningar. Det tar tid och man får ha tålamod.

09.30

Elvira svischar iväg mot Magasin 6. Truckmecken kom förbi igår och bytte däck på



Jens börjar alltid dagen med att ta hand om hushållssoporna – det håller kråkorna borta.

”Jobbet handlar mycket om att motivera kunden att hitta smarta lösningar.”

henne. Det var bra, men tog tid så idag har Jens mycket att ta igen. Han kör förbi ett amerikanskt 50-talsbilvrak vid Magasin 6. För den oinvidge ser det ut som skrot, men den som fraktat hit vraket från USA ser antagligen en oslipad diamant. Jens rullar upp tre tomma kärl på lastkajen.

– Jag trivs i hamnen. Jag gillar att ha ett begränsat område att jobba i. Här blir jag inte bara soppubben som dyker upp utan jag lär känna människor, skapar relationer.

10.30

Trucken dundrar mot företaget HRX terminal. Jens berättar att han en gång chockade en chef genom att säga att hans jobb till 80 procent handlar om social kompetens.

– Chefen tyckte jobbet handlade om att hämta sopor. Men om man pratar med kunderna får man kontakt och kan lösa problem innan de uppstår. Jag kan hitta smartare lösningar för kunden, men också skapa merförsäljning till mitt företag.

10.45

Tillbaka i Sitas lokal tar Jens hand om kärLEN. De ska vägas, registreras och ställas i prydliga rader. En gång i veckan töms alla kärl så

det handlar om lite planering för att kärLEN ska räcka till. Trots att bara en liten del av avfallet är blött blir vissa kärl smutsiga. Jens torkar av dem ordentligt innan han ställer ut dem hos kunden.

– Annars ser det äckligt ut.

11.30

– Inga gräsänder än.

Jens sänker kikaren. Kanske är det för tidigt för de brukar komma in till Frihamnen när vintern närmar sig.

– Jag tror att de får lite skydd här, säger han och hänger tillbaka kikaren på sin plats i trucken.

Jens skapar inte bara ordning bland sopor och återvinning, han håller dessutom koll på fåglarna. Av de 59 arter som inrapporterats i Frihamnen sedan slutet på 50-talet står Jens för över 40...

11.45

Jens lastar släpet fullt med kärl vid Magasin 6.

– Det här är en häftig byggnad. Från början fanns till exempel ett rörpostsystem i huset. För att fånga upp posten fanns små vaggor av skinn. När de slängdes tog jag

hand om skinnen och sydde ett lock till min tubkikare av det. Det är kul med föremål som har en historia.

14.00

På väg ut för att hämta nya kärl. Innan porten går igen rullar han ut två kärl som han ställer utanför lokalen.

– Herbert som jobbar på Auktionsverket ringde. De hade tomma glasflaskor som de ville komma och lämna.

Jens kör vidare till Magasin 1. Han vickar vant på ett kärl och kan med stor säkerhet avgöra om det är brännbart eller grovsopor.

– Det bästa med mitt jobb är friheten. Så länge jag gör det jag ska så har jag en stor frihet.

15.00

Nu har Herbert varit och lämnat flaskorna. Jens väger och ställer plastlådorna med flaskorna i prydlig ordning.

Han suddar bort ytterligare ett jobb från den stora whiteboardtavlan. På fredag ska tavlan helst vara tom, men så ser verkligheten sällan ut.

– Det dyker nästan alltid upp något som kastar om planeringen, säger Jens. ↴

VIA SIGNALER



Första Bo på Båt-kontraktet underskrivet

I september skrev familjen Ahlberg på fartyget Linnea Bladner kontrakt med Stockholms Hamnar som de första i pilotprojektet Bo på Båt. Sammanlagt kommer 25 fartygsägare på Söder Mälarstrand ges möjlighet att teckna

hyreskontrakt som innebär tillgång till avloppstömning, elanslutning och dricksvatten vid kajen.

Stockholms Hamnar har totalt 120 kajplatser, varav cirka 100 hyrs ut till fritidsskutor.

Stockholms Hamnar vinner internationell utmärkelse

Vid en ceremoni i Bryssel den 9 november tog Stockholms Hamnars vice vd Henrik Widerståhl emot priset som bästa hamn inom socialt ansvarstagande och hållbar utveckling av ESPO, European Sea Ports Organisation. ESPO Awards delas ut varje år och årets tema var kreativ kommunikation.

Stockholm och Åbo i samarbete för Östersjön

Nu har Stockholms Hamnar och Åbo Hamn skrivit under ett viktigt samarbetsavtal med fokus på Östersjöns miljö. Hamnarna ska samarbeta kring frågor om framtida fartygsbränsle, mottagning av svart- och gråvatten samt elanslutning av fartyg som ligger i hamn.

CruiseSthlm – nu för Android

Nu finns gratisappen CruiseSthlm, som visar kryssningsfartyg som väntas och som redan ligger inne i både Stockholm och Nynäshamn, även för Android-telefoner. Med appen får du kartposition, bild och fakta om fartygen. Appen finns sedan tidigare för Iphone. Ladda ner den redan nu inför kryssningssäsongen!



EU väljer Stockholms Hamnar

EU-kommissionen har utsett Stockholms Hamnar till en så kallad CORE-hamn. Därmed är Stockholms Hamnar en av ett fåtal hamnar i Europa med en särskilt prioriterad ställning i det europeiska transportflödet.

Stockholm belönad kryssningsdestination

Stockholm kom tvåa efter Sydney i tävlingen "Best Cruise Destination" som anordnades av brittiska kryssningstidningen Cruise International. 180 000 passagerare röstade!

DFDS förvärvar ruten Paldiski-Kapellskär av BSL

Det danska rederiet och logistikföretaget DFDS avtalade i september att förvärva gods- och passagerarruten mellan Paldiski i Estland och Kapellskär, av Baltic Scandinavian Lines, BSL.

Följ oss på Facebook!



Stockholms Hamnar finns nu på Facebook. Gilla oss där, så får du ögonblicksbilder och senaste nytt från våra hamnar.



HYTT PÅ TUR

Om man börjar titta efter så ser man Scantias lastbilar överallt. Inte bara i Sverige. De rullar på vägar i världens alla hörn. Vi följde några av företagets lastbilshytter på deras resa från delar till färdig lastbil. En resa från Södertälje till Sankt Petersburg.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



8 **Malek Pauli plockar vant upp lastbilshytt efter lastbilshytt med trucken och lastar dem på lastbilen. Strax är lastbilarna färdiglastade och kan påbörja sin resa till Sankt Petersburg. En resa som går via Frihamnen och över vattnet. Färdvägen är ganska ny, men Scania sålde lastbilar till Ryssland redan för 100 år sedan.**

MICHAEL LINDQVIST TITTAR OROLIGT PÅ KLOCKAN. Den är strax efter elva och lastbilarna från Stjärnströms borde varit här. På den stora lastningsplatsen vid en av Scantias fabriker i Södertälje står hytt efter hytt efter hytt och väntar på transport till Ryssland och Sankt Petersburg. Här står också lådor med motorer och växellådor och truckföraren Malek Pauli är redo att lasta.

– Lastbilar som inte kommer i tid. Det är sånt som oroar oss i vårt jobb. Jag har folk uppbokade för att lasta just nu, säger Michael Lindqvist och tittar åter på klockan.

Han jobbar på avdelningen för leveransfunktion på Scania i Södertälje. Det är hans jobb att se till att det finns lastbilar som hämtar beställda lastbilsdelar för vidare transport ut i världen.

Det är lastbilar som ska köra dagens andra sändning av lastbilsdelar till Sankt Petersburg via Frihamnen vi väntar på. Den första gick redan klockan sju i morse.

– Scantias fabrik i Sankt Petersburg är ganska ny. Den blev klar 2009 och Ryssland är en växande marknad för oss, säger Michael Lindqvist.

Att montera ihop en lastbil är ingen lek, men en minst lika stor utmaning är att få logistiken kring transporterna att fungera. Det är små marginaler och det finns inte mycket utrymme för förseningar. Michael ringer transportföretaget och får veta att lastbilarna är på ingång och plötsligt rullar två in och parkerar på lastningsplatsen för gods till Ryssland.

I FABRIKEN INTILL sitter bland annat ett hundratal personer och packar ner alla artiklar som ska med. Det är som gigantiska byggsatser som sedan monteras ihop till lastbilar i Sankt Petersburg. Att besöka fabriken är en upplevelse. Men den som förväntar sig en oljig, skitig och bullrig miljö blir besviken. Fabriken känns mer som en högteknologisk version av tomtarnas julverkstad. Det är rent och tyst trots att man utan problem kan montera ihop 40 lastbilar på en dag.

– Det går inte att jämföra ljudnivån här idag mot för 20 år sedan.



”Det är oerhört viktigt att alla papper är i ordning.”



Då var det betydligt bullrigare, berättar Michael Lindqvist.

Ute på lastplatsen lastar Malek Pauli lastbilshytt efter lastbilshytt på den ena av de två lastbilarna. Han har samma känsla för gafflarna på trucken som en hockeyspelare för sin klubb.

HYTT EFTER HYTT SPÄNNAS FAST av de estniska chaufförerna Paul Mägi och Venda Veski. De hjälps åt och kollar noga att allt sitter som det ska.

– Vi ser till att allt lastas rätt, men det är chaufförerna som har ansvar för lasten under transporten.

Det är också Michael Lindqvists uppgift att se till att chaufförerna har de dokument som tullen i Ryssland kräver.

förerna har de dokument som tullen i Ryssland kräver.

– Det är oerhört viktigt att alla papper är i ordning. Annars kan allt fastna i tullen och bli försenat. Det är också en fördel att ha rysktalande chaufförer. De kan behövas i tullen.

– Det är bara våra saker som får finnas ombord på lastbilen, säger Michael Lindqvist medan Paul Mägi och Venda Veski stänger igen den sista trailern och gör sig klara för avfärd mot Frihamnen. Där blir lasten kvar till på lördag då fartyget seglar mot Sankt Petersburg.

Stjärnströms körde tidigare med fartyg via Finland eller Baltikum. Nu kör de direkt till Sankt Petersburg med St. Peter Lines fartyg.



– Det besparar oss minst en dag. Det fungerar bra just nu, men det här är sådant Scania ständigt ser över i arbetet med att skapa effektiv och smart logistik, säger Michael Lindqvist medan lastbilarna passerar grindarna och åker vidare på väg mot Stockholm.

I FRIHAMNEN STÄLLS SLÄPVAGNARNA UPP i väntan på lördagkvällen och färden vidare österut. Det stora blåvita fartyget M/S Princess Anastasia ligger vid kaj 625 i Frihamnen. St. Peter Line har kört direkt från Stockholm till Sankt Petersburg sedan i april och kör två turer i veckan.

”Det tar ungefär tre dagar att bygga en lastbil här.”

Det finns mycket skog i Ryssland. Det slår en när fartyget töms på sin last. Det är modulhus av trä, ved, briketter och andra produkter av trä som rullar av Anastasia.

Klockan hinner nästan bli sex innan den röda trucken från logistikföretaget Logent kopplar på trailer efter trailer och kör in genom fartygets stora gap. De två släpen med lastbilsdelar från

Scania är en munsbit i sammanhanget.

Exporten som går på fartyget speglar på många sätt Sveriges export. Det är stål, papper, men också elektronik från ABB.

– Mycket skickas som halvfabrikat för att monteras i Ryssland, säger John Dahlén, Cargo Manager på St. Peter Line i Sverige.



Historien om Scania

Allt började i Södertälje 1891. Det var då företaget Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje, förkortat Vabis, började tillverka järnvägsvagnar. Snart började de också utveckla och tillverka bilar och lastbilar. Nio år senare bildades Maskinfabriksaktiebolaget Scania i Malmö.

Drygt tio år senare gick de två företagen samman. Sedan starten har man levererat fler än 1,4 miljoner lastbilar och bussar. Bara 2010 levererade Scania 56 837 lastbilar och 6 875 bussar. Huvudkontoret ligger i Södertälje och man har över 30 000 anställda. Förutom i Sverige och i Ryssland sker produktionen i Frankrike, Nederländerna, Argentina, Brasilien och Polen.



”Här rullar vi på lasten med en truck.”



På fabriken i S:t Petersburg monterar man fler än 4000 lastbilar om året.

ATT KÖRA ÖVER MED TRAILERS, som i fallet med Scantias lastbilsdelar, är en ganska unik lösning. Det vanliga är att lastbilen med chaufför kör över med lasten och ända fram till kunden.

– Men vi har hjälpt till att ordna en lösning där Stjärnströms bara kör till Frihamnen. Här rullar vi på lasten med en truck och framme i Sankt Petersburg tar en rysk transportfirma över och kör släpvagnarna till Scantias fabrik, säger John Dahlén.

Det här sparar pengar eftersom ingen förare behöver följa med.

Klockan nio på kvällen seglar färjan i väg på resan som tar ett dygn. Väl i Ryssland ska man genom tullen. Sedan körs delarna till fabriken i Sankt Petersburg.

Det här med att leverera lastbilar till Ryssland och Sankt Petersburg är inget nytt för Scania. Det är faktiskt så att när Scania började exportera lastbilar 1910 så gick det första fordonet till just den staden. Och sedan dess har företaget levererat fler än 20 000 lastbilar och bussar till den ryska marknaden.

DEN RELATIVT NYA FABRIKEN i Sankt Petersburg för montering och påbyggnad av lastbilar byggdes också för att förbättra kundstöd och korta leveranstider på den viktiga ryska marknaden. Kristina V. Demidenko är logistikmanager på fabriken. Hon berättar att man har ett lager som gör att man har en marginal på sju till tio dagar, men att det ständigt behöver fyllas på eftersom det här är en fabrik som producerar mellan 4000 och 5000 lastbilar om året.



VIA
FÖR
DJUP
NING

Varorna tar sjövägen

Sjöfarten har varit viktig för handeln i alla tider och är det fortfarande. I dag går över 90 procent av Sveriges utrikeshandel via svenska hamnar.

Stockholms Hamnar spelar en viktig roll för flödet av varor och gods till och från regionen. 2010 gick 8,5 miljoner ton frakt via Stockholms Hamnar. Bryter man ner den siffran så ser man att över sex miljoner av dessa går med färjor. Det är gods som går med rederier som Tallink Silja, Viking Line och Finnlink och rör handel med Finland och Baltikum. Andra intressanta marknader är Polen och Ryssland.

Containertrafiken är däremot global. 2010 handlade den om 148 000 ton. Stockholm och Mälardalen är en region med ett stort sug efter konsumtionsvaror och mycket av det som kommer med container kommer inte oväntat från Kina.

Det byggs mycket i Stockholm och det märks också på att mängden sand, grus och cement som kommer med båt har ökat något. Det ingår i det som kallas bulk där även olja ingår. Mängden bulk till och från Stockholms Hamnar år 2010 var 2 073 000 ton. ↓

– Det tar ungefär tre dagar att bygga en lastbil här och vi är cirka 100 anställda, säger Kristina V. Demidenko.

HON MÅLAR UPP EN LJUS FRAMTID för Scania i Ryssland. Efterfrågan är stor och företaget har haft väldigt bra år. Deras lastbilar rullar redan över hela Ryssland.

– Vi levererar våra lastbilar till en återförsäljare i Moskva som sedan säljer dem till kunder runt om i Ryssland och även till våra grannländer. ↓



Magnus Sjöberg

GILLAR
ATT BYGGA

Magnus Sjöberg är ny projektchef för bygget av den nya godshamnen på Norvikudden i Nynäshamn. Ett projekt som tar tre år att färdigställa. Får Stockholms Hamnar rätt besked kan man börja spränga redan nästa sommar. Och det beskedet från Högsta domstolen kan komma vilken torsdag som helst.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Magnus Sjöberg
BOR: Stocksund
FAMILJ: Gift, tre barn
UTBILDNING: Civilingenjör KTH
INTRESSEN: Tycker om att jaga, köra motorcykel och vara ute med båten

PÅ RADION SÄGER DE att november inte varit så varm och snöfattig sedan man började mäta. Det är septemberväder i november och Magnus Sjöberg tog motorcykeln till jobbet i morse.

– Det är lite ironiskt med tanke på att jag de två senaste smällkalla och snöiga vintrarna varit ansvarig för snöröjning av järnvägspår, säger han och skrattar.

Han berättar om X 2000-tåg som på sträckan Stockholm-Göteborg kan samla på sig 30 ton is och om isbitar små som golfbollar som kan göra en tågväxel obrukbar.

Men precis som snön som föll ifjol är jobbet på företaget Infranord historia. Sedan oktober månad är Magnus Sjöberg projektchef på Stockholms Hamnar. Kontoret ligger i Frihamnen, men jobbet är Norvikudden. Det är där den nya godshamnen ska växa fram.

– Det ska bli en effektiv och smidig hamn. Jag vill att lastbilschaufförerna ska tänka att det här är en hamn där allt bara funkar.

Den dagen dröjer fortfarande, men han menar att man nu har en unik möjlighet att skapa en modern hamn för framtiden och för kundernas behov. Magnus är van vid stora projekt, men han medger att det svindlade till när han i september för första gången besökte Norvikudden.

– Det är ett enormt område, stort som minst 50 fotbollsplaner. Det känns som en oerhört spännande utmaning. Det är inte alla som får vara med om att bygga en ny hamn.

Bygga är annars inte nytt för Magnus. Det har han gjort i hela sitt liv. Det har handlat om allt från att han bygga en egen pool

erg



Magnus Sjöberg har alltid gillat att bygga och att han skulle bli ingenjör var självklart.

på tomten till att vara byggladare när E4:an fick en ny sträckning förbi Uppsala. Att han skulle bli civilingenjör som sin pappa var självklart. Magnus valde inriktningen väg och vatten och sedan examen på 90-talet har han haft flera tunga poster i en rad stora infrastrukturprojekt i Sverige. Han har mest jobbat på land, men trivs privat som fisken i vattnet.

– Familjen har en liten båt som vi gör badutflykter med på sommaren. Jag skulle gärna semestra med båten, men det är familjen inte lika pigg på.

KOPPLINGEN TILL SJÖN och det faktum att han alltid varit svag för hamnar bidrog till att han tackade ja till jobbet som projektchef för Norvikudden när han fick frågan av en rekryterare.

– Men det främsta skälet var förstås utmaningen i ett stort och spännande infrastrukturprojekt. Men det är något med hamnar och fartyg som seglar över hela världen som alltid lockat mig.

Sedan har jag vänner som jobbat på Stockholms Hamnar så jag visste att det var en bra arbetsgivare.

Trots det var det inte lätt att säga upp sig från jobbet han hade innan. Där hade han ett stort personalansvar och fick nu lämna medarbetare som han är fäst vid och själv rekryterat.

”Infrastrukturprojekt liknar varann.”

Det blev en rejäl rivstart på det nya jobbet. Många dokument och avtal att läsa.

– Samtidigt är det slående hur lika infrastrukturprojekt är. Det här projektet innehåller brobygge, järnväg och vägar. Sânt jag gjort förr. Sedan finns det alltid sânt som skiljer sig åt, i det här fallet det sjöfartsspecifika. Men då får man anlita specialister.

Och han är väldigt imponerad av kompetensen som finns i



projektet. Magnus har ägnat förmiddagen åt ett samrådsmöte med de fem delprojektledarna. Det är viktigt att stämma av för att veta exakt var man är.

– Vi bestämde att vi ska beställa mer informationsmaterial. I projekt av den här typen kan man inte nog poängtera vikten av information till allmänheten. Får människor veta vad som är på gång och hur länge eventuella störningar pågår så är de mycket mer förstående. Folk har rätt att veta.

FÖR ETT SÅ HÄR STORT INFRASTRUKTURPROJEKT går inte obemärkt förbi. Och det handlar inte bara om teknik, logistik och byggande utan också om juridik. Stockholms Hamnar väntar fortfarande på ett beslut från Högsta domstolen för att få veta exakt när man kan komma igång med bygget av den nya hamnen.

– Det beslutet kan komma vilken torsdag som helst. Vi vet inte vilken, men det är den veckodagen Högsta domstolen fattar beslut.

Går allt Stockholms Hamnars väg kan de första sprängningarna ske nästa sommar och mudringen dra igång i september. Då är hamnen klar 2015. Om inte, skjuts bygget framåt i tiden.

– Det är klart att ovissheten är frustrerande för oss i projektet. Samtidigt har jag den största respekt för människor som har synpunkter på hamnen. Det är därför den juridiska processen är

så viktig. Att vi får ett korrekt och bra beslut.

Samtidigt är det här inte unikt för Stockholms Hamnar. Det här är han van vid.

– Så här är det när stora projekt ska genomföras. Det är en del av jobbet.

Bortsett från det, vilka är de stora utmaningarna?

– Logistik. I så här stora projekt måste allt göras i rätt ordning och bara en gång. Spränger vi sten och lägger den på fel plats blir konsekvenserna stora. Det kan ta månader och kosta miljoner att flytta det igen. Därför är logistiken ett eget delprojekt i bygget. Vi måste ha koll på vad som ska göras när.

Han tittar i mobilen. Inget besked från Högsta domstolen än. Det kommer. ↴

VIA ENKÄTEN

Världsekonomin står och väger. Påverkar det dina resplaner?



Björn Wigström, Stockholm

– Nej familjens planerade privata resor står nog fast än så länge. Vi brukar göra en längre resa tillsammans varannan jul. Sedan reser var och en i familjen många gånger och långt. Det gäller både privata resor och tjänsteresor.



Markus Bohm, Stockholm

– Trots att jag inte har några direkta resplaner så tycker jag att jag påverkas. Det ekonomiska läget i världen påverkar mig psykologiskt och de beslut jag fattar kring allt som kostar pengar.



Magdalena Persson, Stockholm

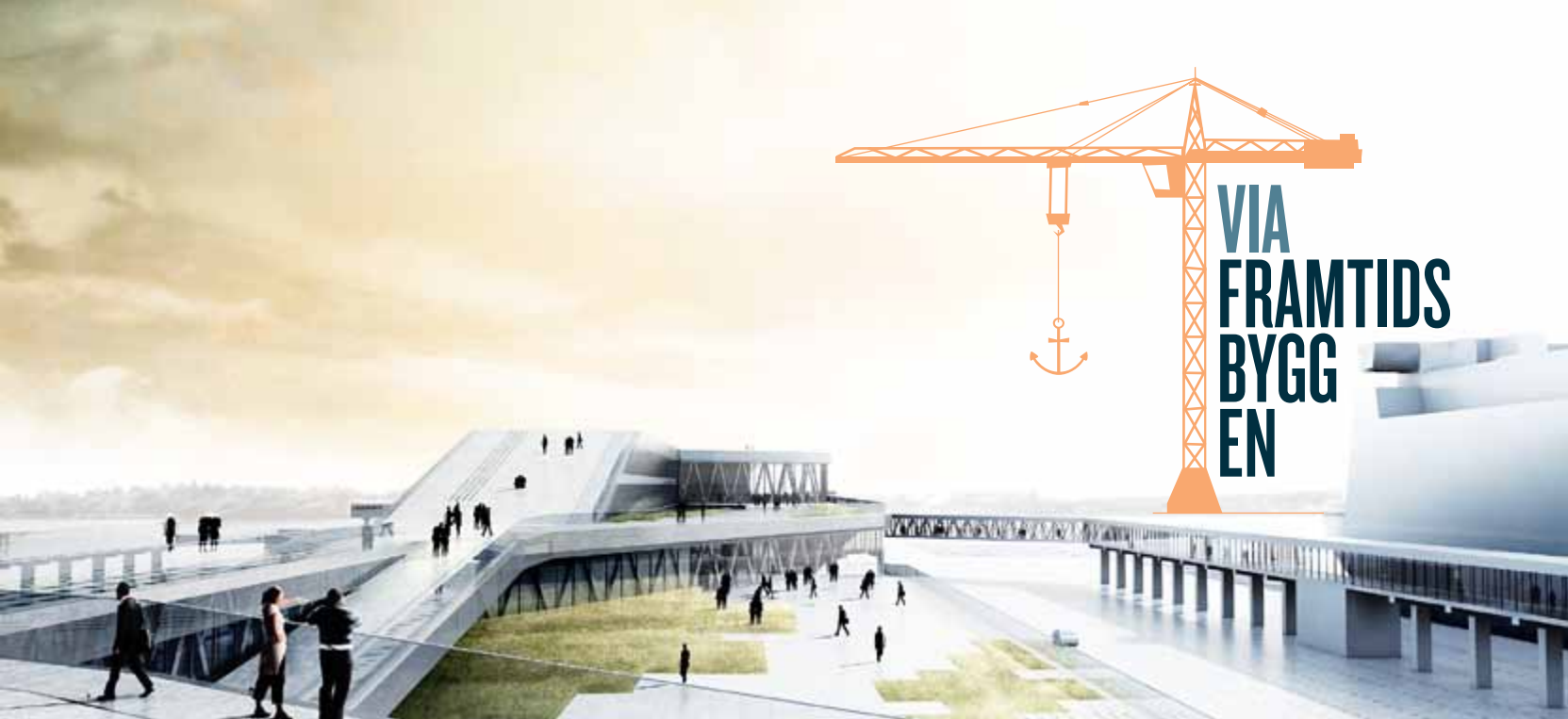
– Nej, för jag har inga planer på att resa just nu. Däremot tror jag rent generellt att människor håller hårdare i pengarna när det börjar pratas om att ekonomin är skakig.



Per Schelander, Sundbyberg

– Nej, vi har varit föräldralediga i snart två år och har oavsett konjunktur inga pengar att resa för. Jag tror inte heller att det påverkar folks privata resande. Nästa år börjar jag jobba och då hoppas jag att vi kan göra en resa.

”Logistiken är svårast.”



VIA FRAMTIDS BYGG EN

ILLUSTRATION: C.F. MÖLLER/BERG ARKITEKTKONTOR

Stad och hamn växer ihop

Idag är stad och hamn skilda världar i Värtan, men när den nya passagerarterminalen är klar och en handelsplats byggts i kvarteret bredvid, kommer dessa världar att mötas och gränsen suddas ut.

– Det är något vi jobbat hårt för, säger Annica Sveholm, projektledare på Stockholms Hamnar.

Värtapiren ligger centralt, men alla som åkt med färja vet att det inte känns som

city. Det finns ett glapp mellan hamn och stad. Men så kommer det inte att upplevas om fem-tio år. Då är den nya Värtaterminalen klar och en handelsplats färdig i kvarteret Valparaiso.

– Den som kommer hit med den nya spårvägen kan då kliva av, gå genom handelsplatsen och vandra ombord på fartyget utan att behöva gå i några trappor. Allt kommer att vara i samma nivå, säger Annica Sveholm.

Oavsett om du ska handla eller resa kan du från handelsplatsen också gå ut på passagerarterminalens tak.

– Där erbjuds både en fantastisk utsikt och möjligheten att äta på café eller restaurang.

Då har stad och land flutit samman. Bygget av terminalen påbörjas 2013 och 2015 ska den vara färdig. Handelsplatsen börjar byggas när terminalen är klar. ⚓

15

Nya fartygsfynd vid Strömkajen

I fjol gjordes ett sensationellt vrakfynd under renoveringsarbetet med Strömkajen. Nu fortsätter grävandet och man har redan funnit flera spännande vrakdelar.

Vrakresterna från 1600-talet som grävdes fram i fjol var en sjöfartshistorisk sensation. Nu är arbetet med kajen inne på sin tredje etapp och marinarkeolog Jim Hansson från Sjöhistoriska museet berättar att fler fynd hittats.

– Det är helt otroligt hur många vrak det finns på en sådan liten yta! Det som är anmärkningsvärt är också att vraken, som vi tror är från minst 1600-talet, är mycket stora för att vara klinkbygda.

På Strömkajen pågår annars arbetet för fullt med att gräva ner ledningar för el, vatten och sopsug. När det är klart ska man också hinna fixa ytskikten.

– När vintern är över kommer det att vara fint här, säger byggleddare Lennart Gimbergsson.

Att gräva vid kajen är också en resa i det moderna Stockholms utveckling. Här stöter de ständigt på el- och gasledning som inte finns på kartan. Sådana som ersatts av nya, men blivit kvar i marken.

– Det stoppar upp vårt arbete, men vi ligger ändå bra till tidsmässigt. ⚓

Följ marinarkeologbloggen på www.sjohistoriska.se



Marinarkeolog Jim Hansson visar upp en knap, som användes för att slå rep runt.

FOTO: PER-ERIK ADAMSSON



Isbrytaren II döptes 1958 om till Sankt Erik. Idag är hon museifartyg och ligger vid Galärvarvet.

ISBRYTARNA BANADE VÄG

När fartygen var av trä och drevs med segel satte isen stopp för sjöfarten på våra breddgrader. Det här förändrades när ångfartyg med skrov av järn började användas på 1800-talet.

Då uppstod ett behov av isbrytning. Från 1872 höll en isbrytare en isränna öppen in till Stockholms hamn de flesta vintrarna.

I slutet av 1800-talet skaffade Stockholms stad sin första isbrytare, Isbrytaren I, som var byggd på Kockums i Malmö. Med tiden visade det sig att det behövdes en större isbrytare, och 1915 levererades Isbrytaren II från Finnboda varv.

Den behövdes för att hålla skärgårdslederna in till staden öppna, men kunde tuffa vintrar också lånas ut till staten. 1916 fick den till exempel assistera infrusna ångare i Gävleområdet och 1918 användes den för att evakuera flyktingar från Finland.

Fartyget döptes 1958 om till Sankt Erik och tjänstgjorde fram till 1977. Nu är hon museifartyg vid Galärvarvet.

Problemet med Isbrytaren II var att den krävde stor besättning och inte kunde användas till något annat än just isbrytning. Därför ersattes den med isbrytande bogserbåtar som Starkodder och Heimdal. De kunde förutom att bryta

is också bogsera båtar.

Stockholms Hamnar ansvarar fortfarande för isbrytning i hamnen och i farleden ut till havsbandet. Idag är uppgiften utlagd på entreprenad och det är isbrytande bogserbåtar som till exempel Tug och Ted som gör jobbet. De stora färjorna med täta avgångar gör också ett stort jobb med att hålla farlederna öppna. ⚓

Mer historia

Du hittar fler historiska berättelser på www.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