



Stockholm
The Capital of Scandinavia

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#4/12

TEMA: LNG GER
GRÖNARE TANKAR

BISSE ALM
– VINTER I PARADISET

BYTNINGSTID FÖR SOLEL

FINLIR I TUNGLYFT



JOHAN
CASTWALL
VD

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR

NÄR MÖRKRET LÄGGER SIG ÖVER Frihamnen faller det sig naturligt att fundera lite på den tid som gått. Det är ungefär ett och ett halvt år sedan jag började arbeta på Stockholms Hamnar och det är fantastiskt spännande att få vara med i en så expansiv period i bolagets historia.

Stockholms Hamnar och sjöfarten har en viktig roll att spela när vi ser att Stockholm växer mer än förväntat och planerat. Många talar om att sjöfarten är lösningen på flera av de klimat- och transportutmaningar som vi ser framför oss både i Sverige och i Europa. Men vi ser även en lågkonjunktur som står för dörren och stora utmaningar för många i branschen.

DET ÄR DÄRFÖR LITE EXTRA ROLIGT att vi under 2012 har tagit stora steg mot byggstart i de stora infrastrukturprojekt som planeras i alla våra hamnar – Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär. Vi har också hälsat några av världens största rederier välkomna till Stockholm och noterat rekord för antalet kryssningspassagerare i år igen. Även containervolymer ökar, på en i övrigt svag marknad.

Sammantaget kan vi absolut säga att 2012 har varit ett riktigt bra år. Men det mesta hänger på vårt fina samarbete med alla medarbetare, kunder, myndigheter och andra intressenter. Det är tillsammans med dem som vi arbetar för hamnarnas utveckling och sjöfartens betydelse. Nu kavlar vi upp ärmarna för ett nytt spännande år.

VI PÅ STOCKHOLMS HAMNAR önskar er alla en riktigt god jul och ett gott nytt 2013!

JOHAN CASTWALL,
verkställande direktör

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

Redaktion: Jorun Nikander, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving
Layout och produktion: ETC Kommunikation
Tryck: Modintryckoffset 2012

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

3 JUST NU

Ny underjordisk sopsugsanläggning på Strömkajen är snäll mot miljön.

4 TRADEN

Anders Berglund rattar kranen i containerterminalen.

7 TEMA: LNG

Viking Grace och Stockholms Hamnar tar nytt bränsle i hamn.

12 PORTRÄTTET: BISSE ALM

VD för Öppen Skärgård tycker att skärgården är vackrast på vintern.

15 VIA: FRAMTIDSBYGGEN

Sveriges största solcellsanläggning byggs nu i Frihamnen.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Kronprinsesse Märtha har en spännande bakgrund.



Följ oss på Twitter och Facebook!

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

MILJÖSUG

Nu finns bara en stor grop i marken. När den är klar nästa sommar kommer den knappt att märkas alls. För den moderna och miljövänliga sopsugcentralen som nu byggs på Strömkajen ska placeras under mark. Hit kommer sopor att sugas i rör från Grand Hôtel och från papperskorgar både på kajen och i Kungsträdgården. Hit kommer också Waxholmsbolagets och Strömma Kanalbolagets avfall att hamna. När anläggningen tas i bruk tas också driften och underhållet över av Stockholms stad.

VIA
12
10
31

STRÖMKAJEN
2012-10-31
KL 11.10



TUNGTT GUNG

Anders Berglund har hamnens grymmaste utsikt. Han rattar kranen i containerterminalen i Frihamnen, ett viktigt jobb för sjöfarten, men också för oss stockholmare.

För med den vrålstarka kranen lyfter han och hans kollegor i land kaffe, tv-apparater och mycket annat vi inte kan leva utan.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Anders var åtta år första gången han besökte hamnen.



05.50

”Nu kör vi” säger Anders Berglund och sänker i mörkret ner oket på kranen som väger som en ordinär SL-buss. Oket är delen man fäster containern i och långt där nere ligger fartyget Sylt vars containrar, eller burkar som man säger, är morgonens utmaning. Här uppe i hytten har Anders verkligen Stockholm för sina fötter och häftigare utsikt på ”kontoret” får man leta efter.

– Jag gillar att jobba i kranen och det är underbart att sitta här uppe och se solen gå upp. Solnedgången är inte lika rolig. Den bländar så illa att jag ibland bara ser en spegelbild av mig själv när jag tittar ut.

Det är inte så tacksamt när man ska lyfta containrar som kan väga 30 ton ...

06.00

Först i land kommer en låda lösknaster. Det är de metallbitar man använder för att låsa fast containrarna i varandra så att de står stadigt ombord. Det är en tidig morgon även för Anders och det beror på att Sylt egentligen skulle ha lossats igår.

– Men hon var försenad så vi börjar en timme tidigare idag och klämmer in två timmar innan det är dags att ta sig an lasten på Freja. Då får Sylt flytta på sig och så får vi ta resten sedan.

Container efter container lyfts av och Anders är helt fokuserad. Det är inget snack om att det är ett proffs som rattar den mäktiga kranen. Plötsligt rasslar det till i radion. Det är luckvakten, Anders ögon på däck, som varnar honom för att en container står lite ostadigt.



Inga lätta lyft.

Anders tittar en extra gång på tv-skärmen han har i hytten och lyfter så försiktigt man nu bara kan med detta monster till maskin. Sen rullar det på och han kommer att jobba tills allt är klart. I förra veckan innebar det att han jobbade till efter midnatt en kväll.

06.30

– Är du inte bra på att hämta in gung har du inget i en kran att göra, säger Anders medan ytterligare en container är på väg i land.

Det handlar om känsla och erfarenhet, för en bra kranförare lastar på och av utan att containern gungar för mycket i vajrarna. Det handlar om snabbhet och säkerhet.

– Om allt flyter kan man komma upp i mer än 40 burkar i timmen och det är klart att man känner lite stress att hålla ett högt tempo. Fartygen kör sina turer och måste hinna i hamn på de tider de har bokat. Gör de inte det blir det dyrbara förseningar.



Kranförare är inget jobb för höjdrädda.

Säkerheten är god och det har sällan hänt något. Anders har hört talas om att man en gång för länge sedan tappat en container full med alkohol på däck. Båten höll, oklart om flaskorna gjorde det.

07.00

Det sprakar till i komradion och någon säger att han ska ta bananerna mellan benen.

– Det är inte som det låter, säger Anders och skrattar. Det innebär bara att vi ställer burken med bananer mellan kranens ben. Det gör vi för att man ska mäta temperaturen inne i banancontainern. Där ställer vi också containrar som blivit skadade under resan.

Anders tittar på den karta över fartygsdäck han får för varje fartyg så att han vet vilka containrar som ska lyftas av och vilka som ska på.

07.10

Första passet i kranen är klart. Nu ska han ner och jobba som tally. Det är personen som håller koll på burkarna när de flyttas med truck till uppställningsplatsen så att man vet var allt finns. Vissa pass kör han också de stora truckarna, men inte idag.

Anders lämnar kranförarhytten och går på de smala gångarna med räcken bort mot hissen som tar honom ner till kajnivå. Man behöver inte vara särskilt höjdrädd för att det ska svindla. Själv har han inga problem med det.

– Nej, inte så länge det finns räcken, säger han.

Han känner Afrikan, som kranen kallas. Kranen köptes nämligen från hamnen i Hamburg där den stod på den kaj som tog emot fartyg från Afrika. Den andra kranen kallas Asean. Inte för att den kommer från Asien utanför att det är Asea som byggt den.

08.00

Anders har en lång historia i hamnen. Han började jobba här på 80-talet, hans pappa jobbade här och det var också här han träffade sin fru.

– Jag minns första gången jag var här och hälsade på. Jag var nog åtta år och vet att jag redan då kände att här vill jag jobba.

Så blev det och i kranen har han jobbat i fem år och han räknar med att bli kvar även efter att containerterminalen flyttat till den nya godshamnen som byggs på Norvikudden, utanför Nynäshamn.

– Då får jag tio mil till jobbet enkel väg. Men när hamnen är klar är mina barn större och jag har sagt till min fru att jag är beredd

”Är du inte bra på att hämta in gung har du inget i en kran att göra.”

på att göra den resan. Det ska bli lite spännande med en ny hamn, en ny kran, nya maskiner och nya sätt att arbeta.

Han märker också vad Högsta domstolens beslut i våras, där de sa att planeringen av godshamnen på Norvikudden i Nynäshamn kan fortsätta, har betytt för verksamheten i containerterminalen. Efter flera år, som han upplevt som ett vakuum, exploderar det och hamnen får bara mer och mer att göra.

– Det känns verkligen väldigt roligt. Nu hänger han upp kranen, säger Anders och pekar upp mot kranen.

Kranen är avstängd och dess arm lyfts upp så att Sylt kan flytta på sig och ge plats för Freja.

– 49 burkar på två timmar, inte dåligt alls, säger Anders, reser sig och går ut och det är lite ljusare. Dags för dagens första rast. ☺

VIA
SIG
NAL
ER



Stark ökning av containergodset

Under de första elva månaderna ökade containervolymer i Stockholms Hamnar med över 20 procent jämfört med föregående år. Ökningen sker på en globalt vikande marknad, vilket indikerar att allt fler väljer att ta godset sjövägen.

– Det är oerhört glädjande att marknaden nu väljer att ta mer gods sjövägen till och från den växande Stockholmsregionen, säger Henrik Widerståhl, vice vd och marknadschef på Stockholms Hamnar.



Ny fastighetsavdelning

Nu har Stockholms Hamnar samlat all fastighetskompetens inom en avdelning. Vill du ha hjälp med något i din lokal? Ring felanmälan 08-670 26 90.

Viking Line tilldelas årets Miljöboj

Stockholms Hamnars Miljöboj 2012 tilldelas Viking Line för miljöatsningen M/S Viking Grace.

Motiveringen lyder: "Stockholms Hamnars Miljöboj tilldelas Viking Line för att de byggt världens första passagerarfartyg i sin storleksklass som kan drivas med LNG och samtidigt utvecklat flera unika och innovativa miljölösningar för M/S Viking Grace."

M/S Viking Grace sjösätts i januari 2013 och blir en milstolpe för fartygs-

bygge ur miljösynpunkt. Hon blir världens första större passagerarfartyg som drivs med LNG - flytande naturgas. Fartyget har dessutom en hydrodynamiskt optimerad skrovform, lägre energiförbrukning, lägre bullernivåer och lämnar allt avloppsvatten i land.

Miljöbojen delas ut en gång per år till en person, ett företag eller en organisation som bidragit till en miljöförbättring inom sjöfarten eller ökat uppmärksamheten kring sjöfartens miljöarbete.

20 000 besökte Hamnens dag

För att uppmärksamma sjöfartens betydelse för Stockholm arrangerade Stockholms Hamnar Hamnens dag i slutet på september. Evenemanget lockade storpublik, fler än 20 000 besökte Skeppsbron och Stadsgården. Till och med solen tittade fram och många besökare tog också chansen att kliva ombord på bogserbåten Tug,

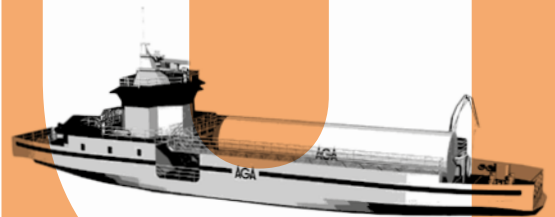
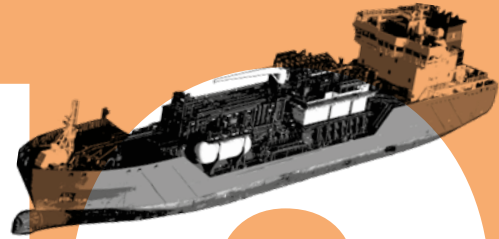
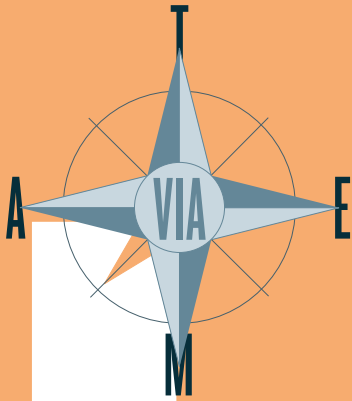
vägfärjan Pluto, Kustbevakningens splitternya KBV 031 och alla andra fartyg som välkomnade besökare ombord. När man sett sig mäkt på båtar och utställningstält valde många att besöka skärgårdsmarknaden i Birkaterminalen. Varmt tack till alla besökare och medverkande – Hamnens dag kommer tillbaka, var så säker!



FOTO: PER-ERIK ADAMSSON

FOTO: PER-ERIK ADAMSSON

FOTO: ISTOCKPHOTO



Om två år börjar ett nytt tufft svaveldirektiv att gälla i Östersjön. Det ställer nya krav på sjöfarten och här har Viking Line, Aga och Stockholms Hamnar tagit täten. För på Viking Lines nya fartyg Viking Grace, som från januari trafikerar Stadsgårdskajen, har tjockoljan fått maka på sig till förmån för det betydligt renare bränslet LNG. Stockholms Hamnar tittar nu framåt för att se hur man kan skapa en långsiktig infrastruktur för det nya bränslet.



8

FULL GAS FÖR GRÖNARE HAV

Mycket talar för att framtidens fartygsbränsle stavas LNG och den framtiden börjar i Stockholms Hamnar redan i januari.

– Det är roligt men det är också en utmaning att vara först i den här utvecklingen. Allt måste fungera när vi kör igång, säger hamnkaptен Henrik Cars på Stockholms Hamnar.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG

DET ÄR INTE TANKEN SOM RÄKNAS, det är vad man har i den som spelar roll. Det är en bra beskrivning av läget för sjöfarten i Östersjön vintern 2012. För den 1 januari 2015 börjar EU:s nya svaveldirektiv gälla. Direktivet innebär att rederierna tvingas minska svavelhalten i fartygsbränsle från 0,5 till 0,1 procent. Då kan bara fartyg som klarar utsläppskraven anlöpa Östersjöns hamnar.

– Många rederier har nog väntat och trott att direktivet inte skulle gå igenom, men nu är det klubbat och därför händer nu mycket på en gång, säger hamnkaptен Henrik Cars på Stockholms Hamnar.

Det innebär att rederierna måste välja väg. Ett alternativ är att fortsätta med tjockolja som bränsle, men att rena utsläppen bättre med så kallade scrubbers.

– Men jag har inte sett rening som fungerar fullt ut så jag tror att vi får en utveckling där nyproducerade fartyg drivs med flytande naturgas, LNG, medan den befintliga flottan byter bränsle till marindiesel, säger Henrik Cars.

Det är precis så Viking Line tänker och i januari sätts Viking Grace, världens första stora LNG-drivna passagerarfartyg, i trafik. Det är ett på många sätt spektakulärt fartyg och frågan är



Viking Grace är en pionjär på Östersjön.

om passagerarna kommer att notera att det inte kommer någon synlig rök ur skorstenen eller att det inte blir något sot på däck. Förmodligen inte, men dagens miljömedvetna resenärer kommer nog ändå att uppskatta det faktum att fartyget släpper ut cirka 25 procent mindre koldioxid och 85 procent mindre kväveoxid än om det drevs med olja, samtidigt som det varken släpper ut svavel eller partiklar i luften.

– Det kommer inte att gå att resa med ett mer miljövänligt passagerarfartyg på Östersjön, säger Tony Öhman, ansvarig för Marine Operations inom Viking Line.

LNG ÄR ALLTSÅ ETT BETYDLIGT renare bränsle än olja, men det är ett fossilt bränsle och inte ett förnyelsebart. På Aga, som levererar den flytande gasen, menar man att LNG också kan vara en brygga in i en framtid driven av förnyelsebar biogas. Problemet med biogas är att man idag inte på långa vägar producerar de mängder som behövs.

– Det finns inget motsatsförhållande mellan naturgas och biogas, båda kommer att behövas i den framtida mixen av olika

bränsleslag. Tvärtom finns det goda exempel på att naturgas kan vara en bro till ökad produktion och användning av förnyelsebara energislag – som exempelvis biogas. Fram tills dess att biogas och andra förnyelsebara bränslen finns tillgängliga i tillräcklig omfattning kan LNG användas för att klara våra miljömål,

”Det kommer inte att gå att resa med ett mer miljövänligt passagerarfartyg på Östersjön.”

säger Carl-Lennart Axelsson, marknadschef för LNG på Aga.

För Tony Öhman på Viking Line var valet av drivmedel ganska självklart trots att det till att börja med kommer att vara dyrare än olja.



FOTO: GÖSTA RISING



FOTO: AGA



10 **Drivmedlet kommer att köras med tankbil från Nynäshamn.**



En första skiss av den bunkerbåt som kommer att förse Viking Grace med LNG.

– Om vi fortsatte med olja skulle det krävas två eller tre rensningsanläggningar ombord för att rena utsläppen så att de klarar de krav som kommer att ställas framöver. Därför valde vi LNG, ett renare bränsle, som klarar kraven, säger Tony Öhman.

Kan ni bygga om äldre fartyg till att gå på LNG?

– Nej, det är inte möjligt. Där kommer vi istället att gå över och använda marindiesel.

VIKING GRACE ÄR LÅNGT IFRÅN det första fartyget som drivs med LNG, det är en väl beprövad produkt även inom sjöfarten, men det är det första större passagerarfartyget som drivs med flytande naturgas. Det gör också att många rederier runt om i världen

”Vi är helt trygga med att det här kommer att gå bra från dag ett.”

följt Viking Lines arbete med Viking Grace med stor nyfikenhet. Men det är inte bara rederiet som är pionjäer. På Stockholms Hamnar tycker man det är spännande och utmanande att få vara med längst fram i utvecklingen. Det ställer krav på infrastruktur,

regelverk och rutiner både på kort och på lång sikt. För det måste fungera i januari. Stockholms Hamnar måste också hitta lösningar för en framtid då fler och fler fartyg drivs med LNG.

Där är man inte än och eftersom det också saknats upptrampade stigar har Stockholms Hamnar i samarbete med Viking Line, Aga och berörda myndigheter utarbetat regler och rutiner.

Fartyget är byggt i Finland, men gasen kommer från Norge och transporteras till AGA:s nybyggda LNG-terminal i Nynäshamn. Därifrån kommer tre tankbilar per dygn att transportera bränslet till Frihamnen och Loudden där det tankas över till en bunkerbåt som sedan tankar Viking Grace vid Stadsgårdskajen. Bränslet i en bunkerbåt räcker gott och väl för en resa tur och retur till Åbo. Det här är en ny infrastruktur som ännu inte testats i skarpt läge, men Tony Öhman på Viking Line är inte det minsta orolig för att det inte skulle fungera.

– Vi kommer förstås att köra en provtur före nyår, men vi är helt trygga med att det här kommer att gå bra från dag ett.

Men när utvecklingen tar fart kommer det inte att fungera att köra naturgasen på tankbilar, menar Henrik Cars.

– När volymerna ökar och fler vill ha leverans av LNG till våra hamnar så måste det finnas andra lösningar.

En tankbåt som levererar LNG till Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn är en tänkbar idé.



3D-SKISS: AGA

En annan fråga är hur man ska kunna bunkra bränslet i hamnarna. Här gäller det att hitta hållbara och långsiktiga lösningar. Och det är ett arbete som pågår på flera håll. Inte minst genom att Stockholms Hamnar är med i ett EU-projekt tillsammans med sex andra hamnar runt Östersjön där man diskuterar dessa frågor.

SOM ALLTID NÄR DET GÄLLER BRÄNSLE är säkerhet en viktig fråga. På Viking Grace är tankarna placerade utomhus i aktern och om gasen kommer i kontakt med luft stiger den uppåt, eftersom gasen är lättare än luften, och ventileras på så sätt bort. I nedkyld form är trycket i rör och tank lågt, men tank och rör är dubbelmantlade så att ingen gas kan läcka ut. Ett avancerat gasdetektorsystem upptäcker minsta läckage och stänger då omedelbart av systemet.

– Skulle en läcka inträffa går systemet direkt över och börjar köra motorerna på marindiesel, säger Tony Öhman.

Flytande naturgas är en beprövad produkt som hanterats på ett säkert sätt under årtionden. Det finns också strikta regler för hur cisterner och tankar ska vara utformade på land. Den flytande gasen anses vara giftfri, luktfri och inte heller frätande. LNG i sig är också svår att antända, dels på grund av låg temperatur men också eftersom naturgas måste ha syrgas för att brinna.

VIA FÖR DJUPNING

Flytande naturgas

LNG står för Liquefied Natural Gas och är egentligen inte en produkt i sig utan en lösning för att effektivt kunna transportera naturgas till områden som saknar gasledningar.

Genom att kyla ner naturgasen till -162 grader blir gasen till vätska. På så vis tar den också mycket mindre plats vilket gör den lättare att transportera och lagra. Men det kräver förstås att gasen hålls nedkyld under hela transportkedjan.

LNG är en relativt ny energikälla i Sverige men väl beprövad i övriga Europa. I dag står naturgas för ungefär 25 procent av Europas energiförsörjning och är en viktig råvara inom petrokemisk industri vid tillverkning av saftflaskor, leksaker, tvättmedel, plastgolv och mediciner med mera. Även livsmedels- och stålindustrin använder naturgas.

Viking Lines fartyg M/S Viking Grace blir det första större passagerarfartyget som drivs med LNG. Däremot är det inte ett nytt bränsle inom sjöfarten. LNG har använts av fartyg på Nordsjön i mer än tio år.

”LNG har använts av fartyg på Nordsjön i mer än tio år.”

Eftersom cisternerna och tankarna inte innehåller syre kan en eventuell eld inte spridas i behållaren.

Henrik Cars på Stockholms Hamnar berättar att ett norskt rederi nu också bygger ett LNG-fartyg som ska börja trafikera Östersjön om något år. Han ser miljön som en stor vinnare när det nya svaveldirektivet börjar gälla.

– Därför hade det varit bättre om man infört det nya svaveldirektivet på global nivå och inte bara i Östersjön och Nordsjön. Det hade varit ännu bättre för miljön och dessutom skapat likvärdiga förhållanden för sjöfarten världen över.

För visst kan det vara tufft att gå före, men samtidigt kan det visa sig vara en stor konkurrensfördel när övriga världen ska börja följa efter. ⚓



Bisse Alm

VINTER I PARADISET

Från sin lägenhet på Möja ser Bisse Alm ända bort till sitt älskade Kallskär. Där under vattnet simmar den förlovningspresent hon gav sin man och det är i Stockholms skärgård hon har sitt hjärta. I över tio år har Öppen Skärgårds vd arbetat för en livskraftig skärgård.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Bisse Alm.
ÅLDER: 57 år.
FAMILJ: Man, två egna barn, tre bonusbarn och barnbarn.
YRKE: VD för Visit Skärgården.
HOBBY: Jakt, jagar allt.

UTANFÖR FÖNSTRET SKINER SOLEN och inne på Sjöfartshotellet vid Slussen sitter Bisse Alm med en kopp kaffe och längtar ut i skärgården.

– Det är nu den är som vackrast. Det finns inget bättre än att kliva ombord på båten i Sollenkroka och veta att jag är på väg hem till Möja. Stressen bara rinner av mig.

Folk brukar fråga henne vad man gör i skärgården på vintern och hon svarar ofta "ingenting".

– Det är det unika. Det är en oerhört rogivande och vacker miljö att vistas i på vintern där man inte behöver göra någonting.

Men brinner man som Bisse för en livskraftig och öppen skärgård har man för sällan tid med det. Därför har hon också en övernattningslägenhet i Stockholm och basen för hennes arbete är den gamla Shellmacken på Strandvägen där Öppen Skärgård har sitt kontor, sitt skärgårdscafé och information till alla som vill upptäcka skärgården under varumärket Visit Skärgården. Öppen Skärgård startade ur en känsla av att något behövde göras för en skärgård som ingen längre marknadsförde. Idag har föreningen som består av näringsidkare expanderat till över 300 medlemmar och ett tiotal medarbetare.

Efter vårt möte ska Bisse träffa det före detta finansborgarrådet Mats Hulth som är styrelseordförande i Visit Skärgården för att diskutera det ångbåtsmuseum och den restaurang som planeras på en ponton nedanför glashuset på Strandvägen. Bisse Alm är en eldsjäl, Mats Hulth en före detta politiker.

– Han är en fantastisk person. Jag är en eldsjäl och genom att träffa honom kan jag lära mig hur politik fungerar, säger hon innan hon springer i väg för att hämta en kopp kaffe till.



Bisse Alm tar en fika i glashuset på Strandvägen.

För utmaningarna är stora. Hon tecknar en ganska dystert bild av skärgården vintern 2012. Det är svårt för människor att bo kvar, få nya flyttar ut, skolorna kämpar med få elever, säsongen blir bara kortare och många av de stora anläggningarna håller av ekonomiska skäl stängt under vintern och öppnar bara när inbokade konferenssällskap kommer ut.

Men att stämningen skulle vara uppgiven håller hon inte med om. Tvärtom.

– Ser jag ut som en person som ger upp? Läget triggas bara oss som jobbar för en livskraftig och öppen skärgård att kämpa hårdare och det finns goda exempel. På Möja där jag bor finns till exempel Wikströms fisk som har öppet året runt. Det är fantastiskt.

Skärgården har idag en betydligt kortare högsäsong än till exempel fjällvärlden och Bisses vision är att förlänga säsongen så att den åtminstone blir tre månader.

– Det skulle betyda oerhört mycket för näringen och servicen i skärgården.

Öppen Skärgård representerar näringen, men ska man nå längre krävs ett bättre samarbete mellan skärgårdskommunerna. För en flaskhals i arbetet med att marknadsföra skärgården är att den omfattar tio olika kommuner som alla har olika förutsättningar.

– Besökaren bryr sig inte om i vilken kommun en ö ligger. De söker upplevelsen och den måste vi marknadsföra tillsammans.

”Ser jag ut som en person som ger upp?”

Hon tar den inspirationsbok om vinterresor i skärgården som Waxholmsbolaget nu i höst tog fram som ett lysande exempel på vad företag och kommuner tillsammans borde kunna ta fram mer av.

Fast det som upptar den mesta av hennes tid nu är det projekt där Öppen Skärgård är med, och som har fått medel för att under



Lugnet finns i skärgården, men mycket av jobbet sker i stan.

två år utarbeta en struktur för att locka fler utländska turister ut i skärgården.

– Det är fantastiskt och något jag kämpat för länge. Jag minns en kapten som ställde sig upp under presskonferensen när Volvo

Ocean Race var i Stockholm och sa: ”Jag måste gratulera er, ni har verkligen världens bäst bevarade hemlighet. Jag som har

seglat i 30 år har aldrig sett något så vackert och aldrig seglat i något så svårnavigerat.”

Pilotprojektet för att få fler turister att upptäcka skärgården har precis dragit igång och nu sitter Bisse i möten om vad man ska göra med pengarna.

– Vi måste skapa vårt gemensamma varumärke. Vad ska vi heta på engelska? Skargarden, small islands, frågar hon sig.

Men det finns också mer grundläggande problem som handlar om infrastruktur.

– Idag lägger till exempel Waxholmsbolaget ut sina nya tidtabeller fjorton dagar innan de börjar gälla. För att locka hit utländska turister måste framförhållningen vara mycket bättre

och det kommer den att bli redan nästa år hoppas vi.

Men den största målgruppen är fortfarande stockholmarna och enligt henne har 60 procent av vi som bor i huvudstaden inte besökt skärgården.

Själv är Bisse uppvuxen i Rågsved och var 18 år första gången hon besökte skärgården. Men både hon och hennes man är båtmänniskor och när de förlovade sig gav hon sin man en andel i fiskevattnet i Kallskär. Och från sin lägenhet på Möja idag har hon en milsvidd havsutsikt och ser ända bort till deras älskade Kallskär.

– Vi har ett hemligt ställe där som vi bara berättar om ibland, säger hon och skrattar.

Att hon hamnade på Möja var tillfälligheter och innan hon visste ordet av hade hon lämnat sitt jobb som tv-producent och var med och startade och drev turistbyrån på ön.

– Jag vill förändra och är inte typen som väntar på att andra ska gripa in, säger hon.

Sedan köpte hon och hennes man den gamla posten på ön och öppnade ett året runt-öppet vandrarhem som hennes sonhustru nu driver.

– Min son träffade kärleken på Möja och de har nu två barn som kommer att gå i skolan där. Barn i skolan är hårdvaluta i skärgården. ⚓

”Jag är inte typen som väntar på att andra ska gripa in.”



VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

En solskenshistoria i Frihamnen

I vår kommer Sveriges största solcellsanläggning att placeras på taket på Magasin 6 i Frihamnen. En anläggning med kapacitet att försörja motsvarande tio normalstora villor med energi.

Stockholms Hamnar har länge varit intresserat av solenergi. Nu slår man till med besked och bygger Sveriges största anläggning på det 5 000 kvadratmeter stora taket på Magasin 6. En förklaring till att

det sker nu är att priset på solceller sjunkit så mycket att man räknar med att kunna producera elektricitet till en kostnad som kan konkurrera med marknadspriset.

– Vi kan i princip låsa vårt elpris för den egenproducerade elen till en krona per kilowattimme de närmaste 30 åren, säger Viktor Axelsson, fastighetsutvecklare på Stockholms Hamnar.

Han tror att vi nu befinner oss i en brytningstid och att många fler kommer att följa efter.

– Intresset är stort. Det är redan flera fastighetsbolag som hört av sig om möjligheten att göra studiebesök.

Samtidigt har Stockholms Hamnar perfekta förutsättningar med stora platta tak och inga grannar som störs av reflexer från anläggningen ute på piren. Solcellsanläggningen har en kapacitet på cirka 200 000 kWh per år och kommer att driva fläcktar, belysning och hissar. Magasin 6 förbrukar idag 1,3 miljoner kWh/år, en siffra man ska sänka genom energisparande åtgärder. ⚓

15

Kapellskärs hamn byggs om för framtiden

Stockholms stads kommunstyrelse har tagit ett inriktningsbeslut att bygga om och bygga ut Kapellskärs hamn.

– Vi behöver bygga ut och rusta upp Kapellskärs hamn för att säkra en effektiv, miljöanpassad varuförsörjning i den snabbt

växande Stockholmsregionen. Vi har ett gott samarbete mellan Stockholms stad och Norrtälje som är två kommuner i stadig tillväxt, och det här projektet knyter oss ännu närmare varandra, säger finansborgarrådet och kommunstyrelsens ordförande Sten Nordin (M).

– Beslutet har stor betydelse för Östersjöregionen och miljön. Utbygganden gör det möjligt att möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer samt fartygsstorlekar, säger Helena Bonnier (M) ordförande i Stockholms Hamn AB och Kapellskärs hamn AB. ⚓



Foto: Anders Beer
Wilse, Galleri NOR.

MÄRTHA PÅ VIFT

De flesta har någon gång passerat fartyget Kronprinsesse Märtha som ligger vid Söder Mälarstrand, men få känner till hennes spännande historia som sträcker sig långt bortom Riddarfjärden. För hon har hunnit rädda fartyg i nöd, fungerat som flytande casino och sjunkit flera gånger innan hon blev hotell och restaurang på Södermalm.

Historien om fartyget Kronprinsesse Märtha börjar 1929 då hon är klar för att användas som fartyg för post- och godstrafik i Norge. Det låter stillsamt, men redan några år senare blir det dramatiskt när hon under befäl av kapten Lars Pallesen är först på plats när det

tyska passagerarfartyget Dresden går på grund och sjunker nära Kopervik i Norge. Fartyget kan på så vis hjälpa till att rädda fler än 500 nödställda på det tyska fartyget. För det får kapten Pallesen medalj av tyskarna och insatsen räddar också hans son från att avrättas av Gestapo.

I början av andra världskriget går fartyget på grund norr om Stavanger och två personer omkommer. Under Tysklands ockupation av Norge får hon namnet Ryflyke-Norge eftersom tyskarna inte tillåter fartyg att ha kungliga namn. Fartyget placeras i hamninlopp för att skydda den tyska flottans fartyg. När en brittisk torpedbombare störtar och exploderar strax intill sjunker hon. Mi-

rakulöst nog klarar sig alla ombord. Hon bärgas och får efter kriget tillbaka sitt namn och börjar trafikera hurtigrutten.

1979 köps hon av en ägare registrerad i Panama, döps om till Sport Rover, renoveras för två miljoner dollar och används som kryssningsfartyg främst för sportdykare i Västindien. Företaget går i konkurs, fartyget hamnar i Holland där hon under en period fungerar som casino men aldrig lämnar kaj. För drygt tio år sedan hamnade hon på Söder Mälarstrand och återfick sitt dopnamn. ↴

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
facebook.com/stockholmshamnar
twitter.com/stockholmshamnar