

**VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR #2/16**

JA TILL STOCKHOLM NORVIK HAMN

MALINS DIGITALA FRAMTID

SPINDELN PÅ BTC

FÄRJA FÖR ALLA

– OM LIVET OMBORD PÅ FÄRJAN



JOHAN
CASTWALL
VD

2

VIND I SEGLEN

VÅR OCH FÖRSOMMAR brukar vara hektiska tider hos oss och det här året går till historien. Ett härligt slutligt besked från Högsta domstolen gör att vi inte bara planerar för Stockholm Norvik Hamn, utan faktiskt påbörjar arbetet under året. Om drygt tre år står den nya container- och roro hamnen klar. Det är den sista pusselbiten i förverkligandet av vår vision att både möta stadsutvecklingen och utveckla våra hamnar för att ha en väl fungerande infrastruktur till sjöss. Det är en av förutsättningarna för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta att expandera. Just nu är Stockholm en av de snabbast växande städerna i Europa.

UNDER FÖRSOMMAREN kommer vi att öppna den nya Värta-terminalen. Den blir ett nytt landmärke som både resenärer och stockholmare ska kunna njuta av. I Kapellskär har den nya hamnen tagit form och omdaningsprojektet går in i slutfasen. Den nya piren tas i bruk i juni och hamnplanen växer fram.

Vi har fått nya spännande kunder. I april startade Gotlandsbåten trafik mellan Nynäshamn och Visby och världens tredje största containerrederi CMA-CGM väljer att köra med eget fartyg till Frihamnen.

Kort sagt – många arbetar bra och mycket och det är lätt att ta till den gamla klyschan vind i seglen.

STORT TACK ALLA trogna och nya kunder och medarbetare för gott samarbete. Ibland frestar det på att växa. Men allas bidrag gör att energin går i rätt riktning!

I år blir det extra skönt när vi väl kommer så långt som till hängmattan.

Trevlig läsning och skön sommar!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

VIA
PRE
NUMER
ERA

3 JUST NU

Stockholms Hamnar sorterar matavfall.

4 TRADEN

Jonas är spindeln i nätet.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: FÄRJA FÖR ALLA

Varje dag åker tiotusentals färjepassagerare över Östersjön.

12 PORTRÄTTET: MALIN WIMAN

Restaurangchefen som blev ansvarig för ett föga populärt IT-system.

15 VIA: LÄGET

Vi träffar Oskar Nielsen, operativ chef och medgrundare på Sellpy.

16 HAMNARNAS HISTORIA

M/S Kapellas namn en hyllning till redaren Gunnar Eklunds hustru Ellen.



Följ oss på Twitter, Facebook,
Instagram och LinkedIn!

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

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

Redaktion: Ingrid Hansson/Stockholms
Hamnar och Dan Häfström/ETC
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Ineko 2016
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Foto Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

VIA
16
05
19

FRIHAMNEN
2016-05-19
KL 14.00

BIOBRÄNSLE

Under det senaste året har Stockholms Hamnar börjat sortera sitt matavfall. Att röta matavfall till biogas är en stor miljövinst jämfört med att förbränna avfallet, då biogas ersätter fossila bränslen. I Stockholm går till exempel många av SL:s bussar på biogas. Stockholms Hamnar erbjuder sina hyresgäster i Frihamnen att sortera sitt matavfall och planerar att även erbjuda skärgårdstrafiken den möjligheten. Sortering av matavfall är en del i arbetet med att nå Stockholms Hamnars miljömål om att minst 80 procent av allt avfall ska materialåtervinnas 2020 och att verksamheten inte ska ha några fossila utsläpp 2025.

SPINDELN
I NÄTET

Tre kryssningsfartyg på väg in till hamn och en förfärlig räktank på Skeppsbron. Som trafikledare på Stockholms Hamnars bevaknings- och trafikcentral, BTC, får Jonas Sjögren ta sig an de mest skiftande utmaningar. VIA följde honom under en hektisk jobbdag i början av högsäsongen.

TEXT: DAN HÄFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Jonas Sjögren får ta sig an de mest skiftande utmaningar som trafikledare.

06.20

Bredvid Stockholms Hamnars reception i Magasin 2 ligger den upphöjda glasbox som kallas bevaknings- och trafikcentralen, BTC. Försommarsolen har just gått upp när Jonas Sjögren gör entré. Med kaffekoppen i hand får han en överlämning från kollegan som jobbat natt. Tre kryssningsfartyg befinner sig i skärgården och är på väg in till hamn. En tankbåt väntas vid klockan tolv. Jonas slår sig ner i stolen framför det 20-tal skärmar som visar alla olika grindar och områden i hamnen och som det är hans ansvar att hålla koll på. Varför är det så tyst? Det finns sju telefoner att svara i men ingen har ringt på flera minuter.

Han tar itu med en av sina standarduppgifter på morgonen: Kolla vattenståndet. Stockholm, Västerås ... då ringer SOS alarmtelefonen. Vattenståndet i Södertälje får han återkomma till. En ambulans behöver passera Liljeholmsbron om tre minuter. I ett angränsande rum finns en direkttelefon till personalen vid Hammarbyslussen som sköter Liljeholmsbron och Jonas meddelar att ambulansen är på väg. Ännu en dag som spindel i Stockholms Hamnars nät har börjat.

– I det här jobbet måste man hela tiden prioritera. I början så prioriterade jag allt, men när man jobbat några år så blir det lättare att urskilja vad som faktiskt kan vänta. Frågor som rör säkerhet och båttrafik går alltid först, säger Jonas Sjögren.



07.45

Jonas ropar via VHF-radio upp lotsen till det andra kryssningsfartyget som ska anlända för att få exakt ankomsttid och kolla att fartygets djupgående stämmer med de uppgifter som finns i datorn. Det har också blivit hög tid att ringa båtmännen i servicegruppen som ska förtöja det första kryssningsfartyget som kommer till Stadsgårdskajen. Jodå, de är vakna och beredda. Ett larm ljuder. Jonas konstaterar att det är den gula lampan, alltså teletronlarmet som gått igång. Det betyder att dammluckorna vid stallkanalen har öppnats. Säkert i sin ordning. Men måste kollas upp.

09.15

Nu ringer det hela tiden. En skeppsmäklare undrar varför inte Mats Andersson har kommit för att leverera av färskvatten till det kryssningsfartyg som just lagt till i Frihamnen. Jonas säger att han borde vara på gång men lovar att ringa och kolla. Jodå Vatten-Mats säger att han står där vid luckan på båten och knackar på men att ingen öppnar. Mäklaren förklarar stressat att han fortfarande inte ser Vatten-Mats trots att han bor-



de stå precis framför... Jo, nu ser mäklaren Vatten-Mats. Bra! Klick! Jonas hinner inte lägga på innan det ringer i en av hans andra telefoner. En lastbilschaufför med begränsade kunskaper i engelska ska passera grinden vid containerterminalen. Efter en stunds språkförbistring lyckas Jonas få honom att säga bokningsnumret och lägga sitt pass åt rätt håll i den lilla kameraförsedda boxen.

11.30

En stunds någorlunda lugn. Medan hans indiska gryta är i mikron berättar Jonas om vägen till jobbet som trafikledare.

– År 2000 började jag sommarjobba med att rensa ogräs på kajerna. Sen fick jag prova andra uppgifter, jobbade i Hammarbyslussen och till slut undrade en chef om jag ville testa på att vara trafikledare på BTC. Det kändes som den ultimata utmaningen i hamnen, säger Jonas.

Sju år har gått sedan dess. Men för Jonas är jobbet som trafikledare fortfarande ett extrajobb. Hans "riktiga" jobb är skådespelare och clown. Senare under sommaren ska han åka till den grekiska ön Lesbos med organisationen Clowner utan gränser och spela för flyktingar.

– Det handlar om att skänka skratt och glädje till barn och föräldrar som lever under extremt påfrestande förhållanden. Mitt förra besök där var bland det starkaste jag varit med om, säger Jonas.

Jobben som trafikledare och skådespelare må verka väsensskilda, men ganska ofta kommer skådespelarkompetensen till sin rätt även på BTC.

– Mötet med publiken ger dig en vana vid skarpt läge och här på BTC är det verkligen skarpt läge hela tiden. Du måste precis som på scenen kunna leverera under press. Som skådespelare är man också van vid olika känslolägen och har övning i att gå in i en roll och inte ta allt så personligt. Det kommer väl till pass eftersom en och annan som ringer hit är upprörd över någonting, säger Jonas.

15.30

Det ringer en herre hemmahörandes i Gamla stan. Enligt mannen är Skeppsbron förpestad av en förfärlig räkstank och han klagar högljutt över att området som faktiskt är en slags stadspark för de boende i Gamla

stan nu inte går att vistas i. Jonas lyckas lugna mannen och lovar att kolla upp vad som gått snett. Han anar att det har med helgens räkkryssningar att göra och ringer rengöringsfirman Sita som Stockholms Hamnar har avtal med. Det visar sig att ett lås till en

"Du måste precis som på scenen kunna leverera under press."

sopstation krånglar och att någon lämnat ett rejält lass sopor direkt på gatan.

– Hur många år man än jobbat så får man snudd på dagligen ta tag i saker man aldrig hört talas om tidigare.

18.45

Överlämning till nattjobbade kollega och hemgång.

– När man går hem vill man känna att bordet är rent och att det inte finns några lösa trådar hängande. I dag tycker jag att jag skött mig ganska bra! 📌



Ja till Stockholm Norvik Hamn

Den 26 april kom ett positivt besked från Högsta domstolen. Den nya container- och ro-rohamnen strax norr om Nynäshamn får börja byggas. Stockholm Norvik Hamn kommer att få stor betydelse för varuförsörjningen i Stockholm- och Mälardalsregionen. Byggtiden är drygt tre år från det att projektet påbörjas

till dess att Stockholms Hamnar kan ta emot det första fartyget, runt årsskiftet 2019/2020.

I våras började arbetet med markförstärkningar på Norvikudden och under sommaren påbörjas bergssprängningar. Under hösten startar muddringsarbetet.

Seawalk, en ny gångbrygga i Nynäshamns hamn

Stockholms Hamnars senaste och mest spännande kajkonstruktion är på plats i Nynäshamns hamn. Den så kallade seawalken är den fjärde i världen och den första i Sverige. Bryggan är 260 meter lång och vecklas likt en tumstock ut när fartyget är på plats och klarar att få i land 3000 personer på en halvtimme. Passagerarna behöver inte längre åka transportbåt in till kajen.

FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR



Gotlandsbåten börjar trafikera Nynäshamns hamn

Den 28 april gick premiärturen för Gotlandsbåten från Nynäshamns hamn.

– Vi är oerhört glada över att kunna väl-

komna en ny intressant kund till Stockholms Hamnar, säger Henrik Widerståhl, marknadschef och vice vd Stockholms Hamnar.

Världens tredje största containerrederi till Stockholm

CMA-CGM är världens tredje största containerrederi med verksamhet i 160 länder. De väljer att ta sitt eget fartyg direkt till containerterminalen i Frihamnen och den stora konsumtionsmarknaden i Stockholmsregionen.



FOTO: NIKLAS BJÖRLING

En halv miljon kryssningsresenärer

Under sommarhalvåret 2016 beräknas 240 kryssningsfartyg besöka Stockholms Hamnar. Resenärerna som främst kommer från Tyskland, USA, England och Italien spenderar cirka en halv miljard kronor i Stockholm på hotell, restauranger, sevärdheter och shopping. Stockholm är ett populärt resmål inom internationella kryssningar och kryssningsresenärerna är en viktig inkomst för staden.

Alla väntade kryssningsanlöp hittar du i fartygslistan på Stockholms Hamnars webbplats samt i appen CruiseSthlm som du laddar ner gratis från Appstore och Google Play.





TRANSPORTPALATS

Transportmedel och nöjespalats.
Färjetrafiken förenar nytta med nöje
och ger miljardintäkter och tusentals
arbetstillfällen till Stockholm.



Mina Bector och Abeer Abdulahad är vana färjeresenärer.

FÄRJA FÖR ALLA

Många vill bara koppla av. Några är på väg till mamma. Andra är på konferens.

Varje dag åker tiotusentals människor över Östersjön. VIA spenderade ett dygn på havet och träffade proffsen som ser till att alla har det bra.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

OM NIO DAGAR SKA Abeer Abdulahad föda barn. Nu står hon i den friska morgonbrisen ute på däck och ser vårsolen lägga ett skimmer över Djurgården på andra sidan vattnet. Bredvid henne finns maken Mina Bector med sin nya kamera. Strax ska Viking Grace avgå från Stadsgårdskajen mot Åbo.

– Jag ville ge min man något speciellt i födelsedagspresent. Det känns kul med ett nytt fartyg som vi aldrig åkt med förut, säger Abeer Abdulahad.

Som för många av dagens färjepassagerare är det tiden ombord och inte resmålet som är poängen. Uppehållet i Åbo är en knapp timme. Sen följer de med Viking Grace tillbaka till Stockholm igen.

– Vi ska bara koppla av och inte tänka på något annat än varandra, säger Abeer Abdulahad.

Snart ska de bege sig upp till däck 11 för en förmiddag på spa. Men tänk om värkarna sätter i gång ombord?

– Om det skulle hända får min man hjälpa till. Han är läkare.

VIKING GRACE LÄMNAR Stadsgårdskajen och skjuter fart mot skärgården. Numera har de största rederierna avgångar flera gånger per dag året runt. Hamnarna i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär binder samman Stockholm med tolv städer i åtta



Cateringvården Ulrika Julin städar hytterna.



Lotsstyrman Peter Ljungström (till höger).



olika länder runt om Östersjön. Färjetrafikens utveckling har på egen hand gjort Stockholms Hamnar till en av världens största passagerarhamnar. Färjetrafiken står för 90 procent av de nära 11,5 miljoner passagerare som som årligen kommer till Stockholms Hamnar.

– För Stockholms Hamnar är färjetrafiken vår enskilt största inkomstkälla. Men framför allt har den en oerhört stor betydelse för Stockholm som stad, säger Henrik Widerståhl, marknadschef och vice vd för Stockholms Hamnar.

Varje år spenderar färjepassagerarna över 5 miljarder kronor på hotell, mat, prylar och kläder i Stockholm. Konsumtionen innebär en effekt för sysselsättningen som motsvarar över 4000 arbetstillfällen.

– Många av de här jobben är dessutom så kallade instegsjobb, alltså det första viktiga klivet in på arbetsmarknaden, säger Henrik Widerståhl.

PÅ MÅNGA SÄTT ÄR färjetrafiken en god affär med många vinrare. Samtidigt råder hård konkurrens om passagerarna och rederiernas lönsamhet är starkt beroende av saker de har svårt att påverka själva, till exempel lagstiftning. På senare år har miljön stått i fokus, bland annat genom det så kallade svaveldirektivet vilket innebär en

minskning av den tillåtna halten svavel i marina bränslen. Rederierna räknade med kraftigt ökade utgifter och fann det nödvändigt att dra ner på besättningarna på sina fartyg. Ombord på Viking Grace arbetar i dag cirka 200 personer med att ta hand om upp till 2 800 passagerare. Stig Pernell, intendent med det kommersiella ansvaret samt personalansvar för servicepersonalen ombord på Viking Grace, tycker bemanningen är fullt tillräcklig.

– Tack vare att vi hela tiden utvecklar och utbildar vår personal och våra arbetssätt fungerar det väldigt bra. De som jobbar ombord i dag är riktiga proffs; serviceinriktade, vänliga och effektiva, säger Stig Pernell.

Medan många av passagerarna tar en morgonfika på tionde däck tar cateringvården Ulrika Julin ut lakan och handdukar från de hytter som lämnats tomma i Stockholm. I tio år har hon jobbat på "Sverigebåtarna". Först på Silja Europa, sen på Viking Grace.

– Det ligger i blodet att jobba på sjön. Jag är fjärde generationen efter pappa, farfar och farfarsfar, säger Ulrika Julin.

I morse klockan fem dammsög hon restaurangen. Klockan sex började hon med hytterna. I jobbet ingår också att väcka



Sjökapten Henrik Grönvik är högste chef ombord.

► passagerare. Ju fler hon får upp tidigt desto bättre. Fartyget har ju bara en dryg timme i land och då kommer "strandpersonalen" ombord och måste hinna göra sin del av städningen ombord. Före sitt kvällsspass är Ulrika ledig mellan 11.30 och 17.30. Fast det är svårt att lämna arbetsplatsen.

– Jag brukar gå till min hytt och sova några timmar och sen gå och träna i vårt personalgym, säger hon.

I likhet med de flesta av sina arbetskamrater jobbar Ulrika Julin enligt schemat "sju-sju". Efter sju dagars jobb väntar sju dagars ledighet. I morgon ska hon hem till den lilla ön Högsåra i den åboländska skärgården.

– Här ombord träffar jag tusentals människor och hemma nästan bara familjen. Men miljöerna balanserar varandra. Mina barn har också vant sig. När jag väl är hemma kan jag ägna dem full uppmärksamhet, säger Ulrika Julin.

EFTER LUNCH Börjar fler passagerare söka sig till fartygets egen shoppingmall, den så kallade taxfree. Möjligheten att sälja varor skattefritt är tveklöst en oerhört viktig faktor bakom färjetrafikens framgångar. Men även här finns det lagstiftning som utmanat branschen. 1999 slopade EU taxfree på resor mellan EU-

"Här ombord träffar jag tusentals människor och hemma nästan bara familjen."

länder men den färjetrafik som går via Åland fick fortsätta med skattefri försäljning eftersom Åland inte är med i EU. Färjetrafiken från Stockholm skulle antagligen se helt annorlunda ut om taxfreeförsäljningen försvunnit. Färjetrafiken i Kvarken mellan Umeå och Finland, som inte fick behålla taxfree utvecklades nästan helt som en följd av minskade intäkter.



Cassandra Uschanov blir sminkad av Minna Tainiola.

I taxfreeens sminkavdelning på Viking Grace sitter en kvinna på en stol och får sina läppar målade röda. Hon heter Cassandra Uschanov och är på väg till sina föräldrar i Tammerfors. Hennes egentliga ärende i butiken var att hitta en present till sin pappa som snart fyller 70.

– Jag brukar alltid handla en flaska Campari till mamma, men pappa är lite svårare, säger Cassandra Uschanov.

Det var cateringvärden Taina Eriksson som "haffade" Cassandra och fick henne att ställa upp som sminkmodell. Cassandra Uschanov tillhör en minskande kategori av färjepassagerare, anhörigresenären. Under de första årtiondena av reguljär färjetrafik var en ganska stor andel av de som åkte arbetskraftsinvandrare som skulle besöka sina föräldrar eller andra släktingar i hemlandet. Men många av dem som ofta åkte "hem" på 1970- och 1980-talen har inte längre föräldrarna kvar i livet.

För att anpassa sig och hitta nya passagerargrupper har rederierna satsat på ett stort nöjesutbud, men också på affärsresenärer och konferenser. Viking Grace har ett tiotal konferensrum, alla uppkallade efter olika musik- och dansstilar. Just i dag håller Moderata Samlingspartiet i Solna konferens i rummet Jazz. En av deltagarna är Leif Hansson. Under 1980-talet jobbade han i försäkringsbranschen och var en frekvent gäst på färjornas konferensanläggningar.

– Skillnaden är slående. Nuförtiden är personalen mycket trevligare och servicenivån har höjts flera snäpp, säger Leif Hansson.

VIKING GRACE NÄRMAR SIG den åländska skärgården. Silja Galaxy passerar på babord sida och någon kilometer föröver åker Amorella på väg till Mariehamn. Lotsstyrman Peter Ljungström förbereder sig för att navigera det 218 meter långa fartyget mellan kobar och skär. I Stockholms skärgård är utmaningen att passagerarna är snäva. Här är utmaningen i stället att det är grunt,

Maud Holtegaard Andersen
förbereder skaldjursplåt.

VIA FÖR DJUP NING

Färjepassagerarna

- De färjeresenärer som besöker Stockholm bidrar med en direktkonsumtion i Stockholms län på 5 miljarder kronor. Det motsvarar 19 procent av hela besöksnäringens omsättning.
- Stockholmsbesökarnas konsumtion ger upphov till 4 000 årssysselsatta i Stockholms län.
- De Stockholmsbesökande färjeresenärerna använder cirka 360 000 hotellrum per år. Detta motsvarar 1 000 hotellrum om dagen, eller sju fullbelagda hotell varje natt året runt.
- 95 procent av besökarna är nöjda med sitt Stockholmsbesök.
- 75 procent av besökarna tänker resa tillbaka till Stockholm igen.
- För 41 procent av Stockholmsbesökarna är huvudsyftet att koppla av och roa sig på färjan.



Intendent Stig Pernell har jobbat i 30 år på färjorna.

bara några få meter vatten mellan skrov och botten. Fartygets befälhavaren, sjökapten Henrik Grönvik, sitter i sin hytt bakom bryggan och har precis klarat av en säkerhetsinspektion av det finska Trafiksäkerhetsverket. Han ser positivt på framtiden för färjetrafiken men väntar sig också stora utmaningar i form av fortsatt hård konkurrens och ytterligare skärpningar av miljölagstiftningen.

– Det gäller att alltid tänka några år framåt i tiden för att vara vaken för nya trender och kunna ge passagerarna det de vill ha. Samtidigt måste vi jobba stenhårt med miljön och göra trafiken ännu mer energieffektiv. Vårt samarbete med Stockholms Hamnar är naturligtvis en jätteviktig del av allt detta, säger Henrik Grönvik.

FÖR STOCKHOLMS HAMNAR har de senaste åren inneburit tät och intensiv kontakt med rederierna, inte minst med Tallink Silja som använder den nybyggda Värtahamnen och kommer att använda den nya passagerarterminalen.

– När vi utvecklar våra anläggningar är det helt avgörande för oss att veta hur rederierna tänker på framtiden. Hamnen måste ju anpassas för den typ av fartyg som rederierna tänker sig ska komma hit, säger Henrik Ahlqvist, marknadsansvarig för passagerartrafiken på Stockholms Hamnar.

”Nuförtiden är personalen mycket trevligare och servicenivån har höjts flera snäpp.”

Eftersom Stockholms Hamnar arbetar med rederier som är varandras konkurrenter så är det en nödvändig men ibland grannliga uppgift att vara rättvis.

– Nybyggnationen av Värtahamnen kan upplevas som en fördel för Tallink Silja. Samtidigt har de fått stå ut med en byggarbetsplats i flera år. Och vi har länge haft planer på att modernisera även Stadsgårdskajen, men det är komplicerat politiskt eftersom det finns många intressenter som har idéer om vad som ska hända med området, säger Henrik Ahlqvist.

Efter knappt 23 timmar är Viking Grace tillbaka i Stockholm igen. Klockan är 06.30 och Abeer Abdulahad och Mina Boctor lämnar fartyget och beger sig mot Stadsgårdskajens parkering. Bebis i magen har hållit sig lugn. Åtta dagar kvar. 🍷



Malin Wiman

ÖVERBLICK FRÅN BAR TILL HAMN

Malin Wiman är restaurangchefen som halkade in i hamnen på ett bananskal och blev ansvarig för ett föga populärt IT-system. 17 år senare är Malin Wiman fortfarande kvar och verktyget Portit genomsyrar hela Stockholms Hamnars verksamhet.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Malin Wiman

ÅLDER: 54

UPPVÄXT: Flyttade runt tills jag var 10 år. Därefter blev vi bofasta i Mörrum, Blekinge.

BOR: Södermalm sedan över 30 år.

FAMILJ: Sonen Calle och maken Torbjörn och hans barn Lina och Jonathan.

UTBILDNING: Gymnasieutbildning för länge sedan.

ARBETE: Systemförvaltare för Portit och administratör på IT-enheten.

DEN ENGELSKA PUBEN Old Beefeater Inn har en karaktäristisk lokal med två våningar och har blivit en institution på Götgatsbacken. På Beefeater jobbade Malin Wiman i många år, bland annat som restaurangchef. Men så kom ett ägarbyte samtidigt som Malin var föräldraledig och plötsligt blev hon uppsagd på grund av arbetsbrist.

– Det var nog lika bra för jag hade känt ett tag att jag behövde göra något annat. Men jag visste inte vad, säger Malin Wiman.

För att hitta någon slags riktning hoppade hon på ett av 1990-talets stora arbetsmarknadspolitiska initiativ Kunskapslyftet och vidareutbildade sig inom ekonomi och marknadsföring. I utbildningen ingick en tioveckors praktik och genom ödets försorg hamnade hon på Stockholms Hamnars huvudkontor i Frihamnen. Malin hade erfarenhet av att ha jobbat på färjan mellan Malmö och Travemünde men hade bara vaga begrepp om vad hennes praktikplatsgivare egentligen gjorde.

– Att jag inte visste så mycket om Stockholms Hamnar spe-



lade ingen roll för alla arbetskamrater var så trevliga och hade ett brinnande engagemang som jag smittades av. Jag trivdes bra från första dagen, säger Malin Wiman.

MALIN PASSADE OCKSÅ på att berätta om Kunskapslyftet och fick en kollega på Stockholms Hamnars ekonomiavdelning att bestämma sig för att själv gå en av utbildningarna.

– Eftersom hon slutade blev det en plats ledig för mig, säger Malin Wiman med ett nöjt skratt.

Den första tiden som anställd fick hon bland annat ägna sig åt en riktig 1900-talsuppgift; att stansa fakturor. Men snart väntade ett betydligt modernare uppdrag. Två av Stockholms Hamnars chefer kallade henne till ett möte och erbjöd henne att bli samordnare för IT-systemet Portit.

– Portit var ganska nytt på den här tiden med många barnsjuk-

”Jag minns en utbildning där en av de manliga deltagarna var väldigt tydlig med att han tyckte Portit var ett skitsystem.”

domar. Systemet hade väl fungerat sådär till en början och det fanns en stor skepsis bland många medarbetare. Men jag tackade ändå ja, det kändes som en utmaning, säger Malin Wiman.

MALINS ARBETE MED Portit var till en början en dubbel utmaning. Dels försökte hon hjälpa företaget bakom Portit att utveckla verktyget så att det verkligen skulle fungera för Stockholms Hamnar, dels försökte hon övertyga kollegorna om att verktyget var ett nödvändigt steg in i den digitala framtiden.



”Även om systemet idag har många användare så är jag nog den som har bäst överblick när det gäller helheten.”

14

– Jag minns en utbildning där en av de manliga deltagarna var väldigt tydlig med att han tyckte Portit var ett skitsystem. När jag visade en förbättrad funktion satt mannen som var van att gå på lunch medan systemet uppdaterade och stirrade förundrat på datorn. Jag kommer aldrig att glömma hans blick då jag förklarade att allt redan var klart, säger Malin.

Under årens lopp har Portit successivt förbättrats genom ett antal grundliga uppdateringar och är i dag en självklar del av arbetet för många av Stockholms Hamnars medarbetare. Alltjämt med Malin som systemförvaltare.

– Jag kunde inte så mycket om IT i början men har vuxit med systemet. Och även om systemet idag har många användare så är jag nog den som har bäst överblick när det gäller helheten. Det känns som en rolig och viktig, men ibland lite ensam roll, säger Malin.

GEMENSKAPEN MED arbetskamraterna är en viktig orsak till att hon blivit kvar på Stockholms Hamnar. Sedan två år är hon dessutom gift med Torbjörn Persson som är terminalchef i Stockholms Hamnars containerterminal.

– Hamnen har blivit en stor del av livet, och när vi har sällskap hem kan det hända att vi pratar jobb. Men väl hemma brukar vi släppa det, säger Malin.

Finns det då någon likhet mellan att vara systemadministratör för ett IT-system på Stockholms Hamnar och att arbeta som restaurangchef på en engelsk pub?

– Ja, för mig gör det faktiskt det. När jag har fått en beställning så vill jag att det ska gå snabbt, kunden ska inte behöva vänta på leveransen. Det gäller här i Stockholms Hamnar såväl som när någon beställer en öl i baren. 🍺

Fakta Portit

Portit är Stockholms Hamnars största affärssystem som används för att samordna logistiken kring fartygsanlöp, godshantering, personalplanering och kundfakturerering.

Sjöfartsverket, rederier och containerägarer skickar och tar emot filer om anlöp, last och farligt gods.

I Portit registreras ankomst- och avgångstider, beställda tjänster såsom förtöjning, losskastning, lossat och lastat gods, vatten och elleveranser och mycket mer. Utifrån uppgifterna i Portit genereras de belopp som Stockholms Hamnar fakturerar rederier och andra kunder för sina tjänster.

Den populära fartygslistan på webbplatsen hämtar också sina uppgifter från Portit.



Premiär för Värtaterminalen

I juni passerar utvecklingsprojekt Värtahamnen ytterligare en milstolpe. Då tas delar av den nya passagerarterminalen i drift.

Bygget av Värtaterminalen påbörjades hösten 2014 och blir klart under sommaren 2016. I ett första skede öppnar bottenplanet med entré samt passagerarplanet och takterrassen på plan två. Senare under sommaren flyttar Tallink Silja in i sitt kontor i de två övre våningsplanen och i samband med det öppnar de övre takterrasserna. Under hösten öppnar Kasta loss Bar & Bistro i terminalen.

De tre takterrasserna blir parkliknande miljöer med grönska, som man kan besöka även om man inte ska resa med fartygen. Den översta terrassen ligger 22 meter över hamnplanen och har en strålande utsikt över hamninloppet.

”Den översta terrassen är 22 meter över hamnplanen och har en strålande utsikt över hamninloppet.”

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

Terminalen är ljus, luftig och miljöanpassad med en rad smarta lösningar som till exempel värme- och kyllager i marken och en solcellsanläggning på taket. Värtaterminalen miljöcertifieras med Miljöbyggnad

VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS
HYRESGÄSTER OCH KUNDER



HYRESGÄST:	Sellpy
HYRESGÄST SEDAN:	2016
OM LOKALEN:	2300 kvadratmeter lager och 350 kvadratmeter kontor i Magasin 6
INTERVJUAD:	Oskar Nielsen, operativ chef och medgrundare



15

Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi säljer begagnade prylar och kläder åt privatpersoner och företag, alltså saker som de inte orkar sälja själva, och delar vinsten mellan oss och den som prylen kommer ifrån. Rent praktiskt går det till så att den som vill anlita oss gör en beställning på nätet varpå vi skickar hem en eller flera Sellpykassar som personen får fylla med prylarna den vill sälja. Sen kommer vi och hämtar, sorterar ut det som vi anser går att sälja, och lägger ut en annons på nätet. Den sajt vi använder mest just nu är Tradera. Det vi inte kan sälja går till välgörenhet eller återvinning.

Varför har ni valt att ha kontor i Frihamnen?

– Sedan vi startade hösten 2014 har vi redan vuxit ur två lokaler på grund av brist på lagerutrymme. När vi fick reda på att Addnature som hyrde den här lokalen före oss skulle lämna hörde vi oss för med Stockholms Hamnar. Det blev en väldigt smidig övergång för alla eftersom vi inte behövde göra någon anpassning av lokalen över huvud taget. Vi har varit här i några månader nu och trivs väldigt bra. Lokalen är stor med väl tilltagna utrymmen för lager och Frihamnen ligger väldigt bra geografiskt. Vi har många unga som jobbar och för dem är det attraktivt med en arbetsplats nära innerstan. Samtidigt erbjuder hamnen gott om utrymme för lastning och parkering. Och sen är det fint att sitta på vår terrass och se fartygen passera. Hamnen är en häftig miljö. 



Med sina generösa utrymmen för passagerarna var Kapella ett viktigt steg på vägen mot dagens färjestandard.

MED "ELLA" PÅ SLUTET

Amorella, Mariella, Gabriella, Rosella ... Av alla färjor med namn som slutar på ella var M/S Kapella från 1967 den allra första. Namnet var en hyllning till redaren Gunnar Eklunds hustru Ellen.

Det är tidigt 1970-tal och bilar och människor är på väg ombord på M/S Kapella. Mycket har hänt sedan färjetrafiken mellan Finland, Åland och Sverige startade på riktigt allvar drygt tio år tidigare. De första åren använde sig rederierna av gamla eleganta fartyg från 1920-talet men vid mitten av 1960-talet

tar nybyggena över. För att möta konkurrensen från Silja Line beslutar sig de tre rederierna Vikinglinjen, Rederi Slite och Ålandsfärjan att bilda ett gemensamt marknadsföringsbolag under namnet Viking Line. Deras första gemensamma satsning blir den i Jugoslavien byggda M/S Kapella som sätts i trafik mellan Pargas (numera Nådendal), Mariehamn och Kapellskär. Kapella är bara 98 meter lång, ingen jätte med dagens mått mätt, men ändå ett viktigt steg på väg mot dagens färjestandard. Framför allt har hon betydligt generösare utrymmen för passagerarna än de äldre fartygen. En-

ligt legenden får Kapella sitt namn som en hyllning till redaren Gunnar Eklunds hustru Ellen som brukade kallas Ella. Efter ett dramatiskt första år med brand i bastun och grundstötning utanför finska Erstan så trafikerar M/S Kapella Östersjön till 1979 då hon säljs till Chios Shipping Co SA, Grekland. ⚓

Mer historia

Du kan läsa och lyssna på fler berättelser på stockholmshamnar.se/historia



Stockholms Hamnar
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

www.stockholmshamnar.se
facebook.com/stockholmshamnar
twitter.com/stockholmshamn
Instagram
LinkedIn