

An architectural rendering of a vibrant city street scene. In the center, a tall, modern building with a glass facade and a green roof stands prominently. The street is paved with cobblestones and is filled with diverse people walking, sitting on steps, and interacting. To the left, there are older brick buildings with balconies. In the background, a blue ferry boat is docked at a pier. The sky is clear and blue, with the sun shining brightly from behind the central building.

**VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#2/18**

FLYTT MED FLYT
RÄTT DJUP MED RAMNING
EN BROBYGGARE
LÄGGER TILL

HAMNHEN

NYA STADEN
BYGGS I HAMNEN



FOTO: FREDRIK HJÖRLING

JOHAN
CASTWALL
VD

HÖGTRYCK PÅ ALLA FRONTER!

NÄR JAG SKRIVER DET HÄR är det årets varmaste dag, hittills får vi hoppas! Och när jag blickar ut över Frihamnspiren håller ett containerfartyg på att lasta av och på färjan till S:t Petersburg har nyss lagt till och ur ett stort kryssningsfartyg promenerar en strid ström nyfikna turister, redo att ge sig ut på upptäcktsfärd i Stockholm.

I MORSE I NYNÄSHAMN tog vi emot årets första kryssningsfartyg på seawalken och ikväll i Kapellskär gör Finnlines nya fartyg Finnswan premiäranlöp. Det är högtryck både på kajen och i verksamheten! Det känns verkligen skönt att vi är väl rustade med nya hamnar och anläggningar för att kunna ta emot den ökande mängden fartyg, gods och passagerare. De stora godsmängderna och större fartygen är redan här, snabbare än vi någonsin kunde drömma om när vi startade ombyggnationerna och utbyggnaderna av våra hamnar.

I STOCKHOLM NORVIK HAMN är det halvtid. Bygget av Sveriges nya godshamn går i rasande takt och vi märker att intresset och förväntningarna är stora. Sommaren är högsäsong och i år kommer det att vara lite mer hektiskt än vanligt för många, men jag hoppas ändå att vi alla får möjlighet att njuta av sommar, sol och semester.

Trevlig läsning!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

3 JUST NU

Stockar skapar nya hem för insekter och smådjur.

4 TRADEN

Följ med Peab Marin på ramning i Masthamnen.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: HAMNHEM

Det hamnnära stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden innebär både möjligheter och utmaningar, både för dem som bygger och för människorna som ska bo där.

12 PORTRÄTTET

Projektgurun Sven Landelius berättar om åren som samhällsbyggare.

15 LÄGET

Stadsmuseet i Stockholm trivs med sitt läge.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Loudden – från jaktpark till oljehamn.



Följ Stockholms Hamnar på Twitter,
Facebook, Instagram och LinkedIn!

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

Tryck: Brand Factory 2018
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Foto Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

Tidningen VIA STOCKHOLMS HAMNAR utkommer med fyra nummer per år. Gratis prenumeration kan beställas via info@stockholmshamnar.se. Genom att du prenumererar på tidningen VIA godkänner du Stockholms Hamnars hantering av personuppgifter. Läs mer på www.stockholmshamnar.se/personuppgifter

VIA
18
05
23

STOCKHOLM NORVIK HAMN
2018-05-23
KL 15.42

VARSAM FLYTT

De insekter som levt i de träd som avverkats för att göra plats för Stockholm Norvik Hamn får inte bli hemlösa. Därför har stockarna flyttats till noga utvalda ställen i naturen för att skapa nya platser där insekter och smådjur kan bosätta sig.

– Vi har tagit fram skyltar som berättar varför vi placerat ut stockarna på en viss plats och ger även exempel på skalbaggar som trivs där, säger Anne Wallinder som är miljöingenjör på Stockholms Hamnar.

VARDAG VID VATTNET

4

Våren betyder högttryck för sjöavdelningen på Peab Marin. Kryssningssäsongen kräver sina förberedelser och bland annat ska djupet vid Masthamnen säkerställas innan fartygen kan lägga till.

TEXT: KATARINA BRANDT FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Viktor Albinsson gillar variationen i arbetet som inhyrd skeppare hos Peab Marin.

06.30

Det är tidig morgon i oljehamnen på Louden. Medarbetarna på Peab Marins sjöavdelning inleder dagen med en fika i sjöstugan. Emil Bergström är arbetsledare och passar på att gå igenom dagens arbetsuppgifter. På agendan står bland annat att lägga ut pontoner i Samsöviken, transport av en mudderponten, utläggning av länsduk vid Kvarnholmen och ramning vid Masthamnen.

Peab Marin hette tidigare Stockholms Hamnentreprenad och var en del av Stockholms Hamnar. År 2008 köptes bolaget upp av bygg- och anläggningskoncernen Peab och blev 2017 en del av affärsområdet Anläggning. I dag representerar Peab Marin en av regionens ledande service- och underhållsföretag för hamnar och rederier i Stockholms- och Mälardalsregionen.

07.05

Skepparen Viktor Albinsson och Robert Karlsson som arbetar som sjötekniker, får idag sällskap av Andreas Tonnysson som är praktikant från Marina läroverket i Danderyd. Trion ska utföra ramningen vid Masthamnen och gör sig redo för att gå ner till



bryggan för att spänna fast den lilla styrpulpeten Kvasten vid den större arbetsbåten Jarl.

– Vi kommer att behöva Kvasten lite senare under dagen då en trasig mudderpråm ska bogseras till Mälarvarvet, berättar Robert innan han tar med Andreas på en snabb rundtur. Säkerheten är viktig ombord och alla tampar ska ligga ordentligt hoprullade så att det inte blir trassel.

07.30

Ramen hämtas upp för att bogseras till Masthamnen som är den östliga fortsättningen av Stadsgården. Ramning är en mekanisk sjömättningsmetod som utförs genom att man hissar ner en ramstock i vattnet under arbetsbåten. Genom att köra ramen i det aktuella området kan man säkerställa det minsta djupet genom att registrera om ramen slår i uppstickande föremål. I dag finns även andra mätmetoder som *side scan* eller *multibeam-ekolod*.

– Ramning känns kanske lite stenålder, men metoden används fortfarande på ställen där det är för grunt för olika former av ekolod, till exempel som i dag när vi ska kontrollera djupet efter en muddring intill en kajkant, säger Viktor.



07.55

Den ståtliga finlandsfärjan Viking Grace tornar framför oss samtidigt som Jarl rundar Djurgårdens östliga udde. Nu blir det motströms vilket visar sig genom att farten minskar med nästan en halv knop.

08.00

Viktor är inhyrd skeppare på Peab Marin. Under sommarhalvåret arbetar han på Cinderellabåtarna i Stockholms skärgård.

– Det här jobbet är faktiskt roligare, konstaterar Viktor som gillar variationen i arbetet och att få jobba med kroppen.

Arbetet på sjöavdelningen omfattar bland annat ombyggnationer och underhåll av kajer, bryggor och pontoner, bogsering och transporter, renhållning, muddring, sjöledningsarbeten, ramning, broinspektioner och tunga lyft. Till sin hjälp har medarbetarna olika typer av arbetsbåtar som är anpassade för exempelvis bogsering, strandrensning, kontroll av farleder eller arbeten där det behövs en lyftkran.

08.15

Att tuffa fram i dryga tre knop gör att resan från Loudden till Masthamnen tar nästan en timme. Viktor har kontrollerat vattenståndet via Sjöfartsverkets app ViVa. Det är lågvatten vilket ramningen måste ta hänsyn till. Väl framme vid Masthamnen vinschar Andreas och Robert ner ramen i vattnet och ställer in den på 9,06 meter. I dag ska en 400 meter lång kaj ramas 43 meter ut i vattnet.

– Man kan stöta på både det ena och det andra på botten, berättar Robert som varit med och fiskat upp både husbilar, cyklar, betongsuggor och en misstänkt bomb.

09.00

Morgonens ramning bjuder inte på några pulshöjande överraskningar och Viktor hinner med att kolla upp förutsättningarna inför några andra jobb som står på tur.

Peab Marin har många uppdrag för Stockholms Hamnars räkning. Bland annat gör man en årlig kontroll av skyltar och sjömär-

ken vilket innebär att man inspekterar dem, byter batterier och kontrollerar positionen då de kan ha flyttat på sig under vintern.

– Sommaren stora projekt är att vi lägger ut 600 meter ponton på Skeppsholmen inför starten av ÅF Offshore Race den 1 juli. Då många båtar ska lägga till i Stockholm krävs en hel del anpassning och utbyggnad av bryggkapaciteten, berättar Viktor.

”Man kan stöta på på det ena och det andra på botten.”

10.45

Dags för lunch vid kajkanten. Viktor hugger in på matlådan med korv, ägg och broccoli-mos och laddar upp med ny energi innan eftermiddagens jobb tar vid. 🍴



Högtryck i tappkanalerna

Vattenmängder motsvarande 60 fyllda Globen per dygn forsade ut ur Mälaren under vissa dagar i maj.

– Vi kan kalla det en "vanlig" vårflod. Som mest har vi tappat ut 107 fyllda Globen på ett dygn, säger Torbjörn Granqvist, ansvarig för Mälarens regle-

ring på Stockholms Hamnar. Stockholms Hamnar reglerar Mälarens vattennivå och tappar ut vatten vid Norrström, Hammarbyslussen, Karl Johan-slussen, avtappningskanalen (gamla Nils Ericson-slussen) och Södertälje sluss.



Kryssningsapp får nya funktioner

Appen Cruise Stockholm visar vilka kryssningsfartyg som ligger inne och som väntas till Stockholm och Nynäshamn. Under våren har appen fått lite nya funktioner. Bland annat kan du nu spara specifika kryssningsanlöp. Ankommande passagerare hittar också länkar som guidar dem vidare ut i Stockholmsviolet.

Cruise Stockholm är gratis och finns för både Iphone och Android.

6



Välkommen Finnswan!

Tisdag 8 maj lade Finnlines fartyg Finnswan för första gången till vid piren i Kapellskärs hamn. Tillsammans med fartyget Finnfellow kommer Finnswan att trafikera sträckan Kapellskär–Nådendal. Därmed ökar fraktkapaciteten på linjen med nästan 30 procent.

– Det är jättekul att Kapellskärs hamn fortsätter att öka sin omsättning och att vi kan använda vår nya moderna pir i sin fulla kapacitet. Nu tar vi emot även de största fartygen och kan varmt välkomna Finnswan, säger Peter Lundman, driftchef i Kapellskärs hamn.

Lediga jobb!

Vill du arbeta i en av Sveriges viktigaste och modernaste godshamnar? Kapellskärs hamn söker nu flera stuveriarbetare som extrapersonal. Ett unikt och omväxlande arbete i en händelserik miljö med trevliga kollegor. Är du intresserad? Läs mer och hitta fler lediga jobb på stockholmshamnar.se/jobb



Slusskort på webben – spara 100 kr!

Säsongskort för hela 2018 till Hammarbyslussen köper du smidigast på stockholmshamnar.se/slusskort. Beställer du på webben betalar du bara 800 kr, jämfört med 900 kr på plats i slussen.



HAMNSTAD

12 000 lägenheter och 35 000 arbetsplatser på en yta motsvarande halva Södermalm. Välkommen till Norra Djurgårdsstaden – Stockholms nya entré från sjösidan, där bostäder, kontor och parker kommer att ligga sida vid sida med hamnverksamheten.



Staden planerar för ett helt nytt bad i Södra Värtan.



ETT HEM I HAMNEN

Norra Djurgårdsstaden är ett av Europas mest omfattande och omtalade stadsutvecklingsområden på en yta som motsvarar halva Södermalm. Den hamnnära miljön innebär utmaningar, men också möjligheter att skapa en unik stadsdel med kvaliteter utöver det vanliga.

TEXT: KATARINA BRANDT • FOTO: NIKLAS BJÖRLING

JAG NÄRMAR MIG Norra Djurgårdsstaden från Ropstens tunnelbanestation och promenerar genom Hjorthagens tidstypiska lamellhus från 1930-talet. På den tiden anslåg staden medel till provisoriska bostäder avsedda för dem som arbetade i gasverket i Värtahamnen. Hjorthagen blev därmed den första industriförorten inom Stockholms dåvarande gränser.

Nu byggs det återigen i området och nedanför Hjorthagens funktisbebyggelse växer en helt ny stadsdel fram. De första delarna av Norra Djurgårdsstaden började byggas våren 2011. Nu pågår arbetet utmed Husarviken där byggkranarna lyfter tunga betongelement och byggnadsarbetare passerar in och ut i det avspärrade byggområdet. Hittills är cirka 2 500 bostäder klara och när stadsdelen är färdig kommer den att sträcka sig åtta kilometer längs med det gamla hamnområdet, från Husarviken i kanten av norra Djurgården till den gamla energihamnen Loudden vid södra Djurgården. Allt som allt är det planerat för minst 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser på en yta som motsvarar halva Södermalm. Men dit är det några år kvar. Om allt går enligt planerna ska den nya stadsdelen stå klar efter 2030.



Staffan Lorentz är Stockholms stads projektchef för Norra Djurgårdsstaden.



Pirhuset i Södra Värtan är tänkt att fungera både som entré och bullerskärm till den nya hamnstaden.

9

STAFFAN LORENTZ har varit Stockholms stads projektchef för Norra Djurgårdsstaden sedan 2007. Han är nöjd med arbetsgången i det stora stadsbyggnadsprojektet. Speciellt med hur man löst att bygga in på knuten av nationalstadsparken, den variationsrika arkitekturen och att stadsdelen tagit en ledande position i hållbarhetsfrågor och intresserat ett stort antal nyfikna besökare.

”I vårt projekt pratar vi inte så mycket om byggnader utan mer om människorna som ska bo där.”

Men Staffan Lorentz slår sig inte till ro. Än är det mycket som återstår av projektet. De andra etapperna, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden, betyder att hamn och stad ska växa sida vid sida. Här ska hamnverksamheten bli en integrerad del av områdena tillsammans med havsnära arbetsplatser och bostäder. Det innebär förstås en rad utmaningar, men också möjligheter att

skapa en unik stadsdel med kvaliteter utöver det vanliga. Under åren 2013–2016 har Stockholms Hamnar byggt ut hamnområdet med 80 000 kvadratmeter för att göra plats för stadsutveckling.

STAFFAN LORENTZ MENAR att Stockholms stad tillsammans med byggföretagen på många sätt bedrivit ett pionjärbete i planeringen av Norra Djurgårdsstaden, även om man förstås sneglat på andra städer som också byggts i hamnnära lägen. En av stadsutvecklingsområdets utmaningar har handlat om att identifiera samverkansformerna för ”stad och hamn” och en viktig frågeställning har varit förhållningssättet till buller.

– I Oslo valde man att helt flytta på hamnverksamheten. Det gör vi också, men bara delvis eftersom vi flyttar på container-

Norra Djurgårdsstaden i siffror

Storlek:	236 hektar, att jämföra med halva Södermalm
Antal bostäder:	Minst 12 000
Antal arbetsplatser:	35 000
Kommersiell yta:	600 000 kvadratmeter
Tidplan:	Hela området beräknas vara färdigt efter år 2030



**Kristina Alvendal, ledare för
Stadsutvecklarna i Värtahamnen.**



**Värtahamnen och Frihamnen som de ser ut i dag. Jämför gärna
med visionsbilden på sidan 7.**

trafiken och oljehantering men behåller färje- och kryssnings-
trafiken. Det betyder att färjor med bilar, lastbilar och passagerare
även fortsättningsvis kommer att vara en del av området. Under
resans gång har vi fått till stånd en ändring av bullerreglerna och
funderat på hur man får liv i dessa storskaliga miljöer som avslu-
tas med ett vattenrum med mycket transporter.

UNDER DE NÄRMASTE ÅREN kommer Värtahamnen att ge-
nomgå en historisk förvandling, från gammal industri till en le-
vande stadsdel i framkant med havsnära moderna kontor, varvat

"Färjetrafiken är ett fantastiskt under- lag för en pulserande stadsdel."

med publika verksamheter, internationella besökare och attrak-
tiva bostäder.

Området ska byggas ihop med Gärdet och Frihamnen och
kvarteren kommer att ha en tät struktur med slutna gårdar. Ut
mot hamnpirarna byggs högre hus i syfte att fungera som skär-
mar mot hamnverksamheten. I bottenvåningarna ska lokaler
med olika verksamheter skapa en levande stadsmiljö.

KRISTINA ALVENDAL leder arbetet i Stadsutvecklarna i Värta-
hamnen. Det är ett nytt bolag som bildats av fastighetsägare som



tillsammans med Stockholms Hamnar ska arbeta med stadsut-
vecklingen i just Värtahamnen.

– Värtahamnen är en del av Norra Djurgårdsstaden men det är
också en del av Stockholms innerstad. Jag menar att det blir ett
unikt område där man på en begränsad yta kommer att kunna få
det absolut bästa av vad Stockholm kan erbjuda.

Alltsedan Bonnier Fastigheter fick en markanvisning i Värta-
hamnen på cirka 70 000 kvadratmeter kontor har man arbetat
för att skapa ett formellt samarbete mellan Stockholms stad och
andra långsiktiga fastighetsägare i området.

– I vårt projekt pratar vi inte så mycket om byggnader utan
mer om människorna som ska bo där. Här har vi ett försprång
jämfört med andra länder i och med att vi kommit lite längre när
det gäller att sätta människan i fokus. I dag vet vi ganska myck-
et om vad människor efterfrågar både där vi bor och arbetar. I
Norra Djurgårdsstaden har vi möjlighet att göra rätt från början,
säger Kristina Alvendal.

Även i Frihamnen ska ett modernt stadsområde med inner-
stadskaraktär växa fram. Här planeras för 1 700 bostäder, lokaler
för kontor och service med planerad inflyttning från 2029. Den
planerade bebyggelsen karaktäriseras av närheten till hamnen
där hushöjder på sex till sju våningar gör det möjligt att skapa
omkring 4 000 nya arbetsplatser i området.

Loudden blir också en del av stadsbyggnadsprojektet med
stadskaraktär och hållbarhetsprofil. Här väntar man på att ol-



Grönområden, promenadstråk och närhet till vatten kännetecknar alla områden i den nya hamnstaden.

Johan Castwall, vd på Stockholms Hamnar, ser ljus på framtiden för Norra Djurgårdsstaden.



VIA FÖR DJUPNING

Steg för steg mot en ny stadsdel

Norra Djurgårdsstaden är uppdelad i delområdena Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden. Tillsammans utgör de ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsområden.

I Hjorthagen tar ett modernt, innovativt och miljöanpassat område form steg för steg. De första bostäderna började byggas våren 2011 med första inflyttning 2012. När utvecklingen längs Husarviken når Ropsten kommer Hjorthagen att ha fått 7 000 nya bostäder.

Värtahamnen ska utvecklas till en stadsdel med blandade funktioner som kontor, bostäder, handel och service, samordnat med att befintlig färje- och kryssningsverksamhet bevaras. Man räknar med att området kommer att inrymma cirka 2 400 bostäder och cirka 10 000 nya arbetsplatser. Värtahamnen är uppdelad i områdena Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan.

Delprojektet Frihamnen ligger sist i planeringen av Norra Djurgårdsstaden. Här ska ett modernt stadsområde med innerstadskaraktär växa fram. Det planeras för 1 700 bostäder, lokaler för kontor och service. Hushöjder på sex till sju våningar skulle möjliggöra omkring 4 000 nya arbetsplatser i området.

På Loudden planeras för cirka 4 000 bostäder. Området är även tänkt att rymma kontor, handel, skola, förskolor, idrottsanläggningar samt torg och parker. 📍

KÄLLA: STOCKHOLMS STAD



jeverksamheten i området ska avslutas i slutet av 2019 och att containerterminalen flyttar ut till den ny hamnen Stockholm Norvik strax norr om Nynäshamn. Först därefter kan industrimarken omvandlas till exploateringsbar mark.

Johan Castwall, vd för Stockholms Hamnar ser positivt på framtiden, även om det innebär en stor utmaning att ha hamnen i full gång samtidigt som den nya stadsdelen utvecklas.

– Det gäller att vi bygger Norra Djurgårdsstaden på ett intelligent sätt så att det går att kombinera verksamheten i hamnen med goda boende- och arbetsmiljöer. Det ställer stora krav på att både bostäder och kontor utformas och placeras på ett smart sätt.

STOCKHOLMS HAMNAR HAR tillsammans med stadsbyggnadskontoret arbetat för att hitta det rätta flödet till och från hamnen, både när det gäller passagerare och gods. Det handlar dels om en bra anslutning från Värtahamnen rakt ner i Norra länken så att den tunga trafiken inte behöver röra sig i boendemiljöerna, dels om att utveckla en kapacitetsstark kollektivtrafik till och från hamnen.

– Det här blir en modern och klimatsmart stadsdel med hög miljöprestanda. Närheten till hamnen bidrar till att göra Norra Djurgårdsstaden till en internationell stadsdel med restauranger, kultur och handel. Jag är övertygad om att färjetrafiken bidrar till att skapa ett fantastiskt underlag för en pulserande stadsdel, avslutar Johan Castwall. 📍



Sven Landelius

BROBYGGAREN

Han ledde bygget av Öresundsbron och var ordförande för forskningsanläggningen ESS. Men projektgurun Sven Landelius har också varit drivande i utvecklingen av Stockholms Hamnars roll som byggherre i de senaste årens stora projekt.

TEXT: KATARINA BRANDT · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Sven Landelius

ÅLDER: 71 år

ARBETE: Driver eget konsultbolag med uppdrag för Stockholms Hamnar och har ett par styrelseuppdrag

FAMILJ: Frun Viveca, tre döttrar och barnbarn

FRITID: Familjen, fritidshuset i Blekinge skärgård och jakt

ÖVRIGT: Hedersdoktor vid Lunds tekniska högskola

VÅREN KOM SENT även till Lund som är Sven Landelius fasta punkt i tillvaron sedan 1981. Numera har han slagit ner på arbetstakten en aning. Det ger honom tid över att njuta av årstidernas skiftningar vilket så här års innebär att få se vitsipporna slå ut.

Sven växte upp vid Ivösjön i närheten av Kristianstad. En vacker plats som gav honom en speciell relation till både vatten och natur. Till en början hade han tänkt sig en karriär i flottan, men efter en sommar ombord på kryssningsfartyget Göta Lejon putsandes ledstänger i maskinrummet, bestämde han sig för att satsa på någonting annat. Det var en matematiklärare i skolan och samtal med arkitekten Torsten Roos, som också bodde vid Ivösjön, som fick konstnärssonen Sven på andra tankar.

– Istället för att gå till sjöss blev det en civilingenjörsexamen vid Lunds tekniska högskola 1970. Därefter väntade arbete i dåvarande AB Jacobsson & Widmark i Helsingborg. Jag fortsatte





sedan till Hifab AB där jag ansvarade för bygg- och anläggningsprojekt för bland annat Folksam i både Stockholm och Malmö.

ÅR 1993 VÄRVADES SVEN som vd för den Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB och utsågs året därpå till vd för Öresundsbrokonsortiet där han blev kvar fram till 2006. Som ordförande för Malmö högskola och jättebygget av den europeiska forskningsanläggningen ESS har han varit drivande i arbetet med att utveckla Skåne och Öresundsregionen.

– Öresundsbron blev ett rätt omtalat projekt, konstaterar Sven som har många positiva minnen från åren som brobyggare. Det är inte bara en bro i stål och betong. Vi byggde ett varumärke för en ny region och gjorde det enklare för människor att bo och arbeta på olika sidor av sundet. Det var en oerhört spännande och betydelsefull resa med många utmaningar.

”Stockholms Hamnar har under de senaste åren utvecklat en fantastisk kompetens i rollen som byggherre.”

År 2008 blev Sven kontaktad av Stockholms Hamnars dåvarande vd Christel Wiman. Fem stora projekt stod för dörren och Stockholms Hamnar behövde hjälp att utveckla sin roll som byggherre.

– Stora Tullhuset i Stadsgårdshamnen som numera inhyser Fotografiska, Strömkajen utanför Grand Hôtel och ombyggnationen av både Värtahamnen och Kapellskärs hamn är fyra väl-



diget väl genomförda projekt i Stockholms Hamnars regi. Nu ser jag fram emot invigningen av den nya hamnen Stockholm Norvik i Nynäshamn 2020 som kommer att spela en viktig roll för utvecklingen av Stockholm och hela Mälardalen.

SVEN LANDELIUS MENAR att samarbetsformerna kring stora samhällsbyggnadsprojekt har utvecklats till det bättre. Att byggherrarna har blivit bättre på att se och ta sitt ansvar och jobba i team tillsammans med entreprenörerna. Han är glad över att se fler tjejer i ledande positioner, men tycker att det fortfarande finns

”Jag brinner för partnerskap och har lärt mig att människor som arbetar i lag kan uträtta oerhört mycket.”

en hel del att göra kring branschens grabbighet. När han ska sammanfatta vad som kännetecknar ett framgångsrikt projekt använder han sig av fem bokstäver, fyra versala P och ett gement t.

– För det första krävs *Professionalitet* av alla inblandade, det vill säga människor som är professionella i alla sina yrkesroller oavsett kategori. Jag har alltid brunnit för *Partnerskap* och har lärt

mig att människor som arbetar i lag kan uträtta oerhört mycket. *Proaktivitet* kan vara avgörande, alltså förmågan att tänka framåt och förutse eventuella problem, liksom *Passion* som får oss att brinna för det vi gör och studsar upp ur sängen på morgonen. Sedan brukar jag säga att det krävs en gnutta *tur* i varje projekt också.

För Stockholms Hamnars räkning har Sven varit med och förtydligat och utvecklat idéerna bakom varje projekt.

– Stockholms Hamnar har under de senaste åren utvecklat en fantastisk kompetens i rollen som byggherre och att driva projekt professionellt. Ett exempel är byggnationen i Värtahamnen som inte bara handlade om att bygga en ny terminal för trafiken österut. Den är en del av ett stort stadsförnyelseprojekt där yta för gammal hamnverksamhet nu blir en plats för bostäder, arbetsplatser och annan verksamhet.

Stora Tullhuset och Strömkajen är två byggprojekt i Stockholm Hamnars regi som ligger Sven varmt om hjärtat. Varje gång han är i Stockholm brukar han planera in ett besök i Ferdinand Bobergs gamla tullhus i Stadsgårdshamnen. Likaså en promenad längs kajen utanför Grand Hôtel och Nationalmuseum.

– Jag känner en enorm stolthet över dessa två projekt. Även om jag inte hade en direkt roll i genomförandet, så fick jag vara med och påverka. Det handlar inte bara om byggnader på en kajkant, utan om projekt som har ett tydligt inflytande och spelar en aktiv roll i samhället. Det är viktiga egenskaper som jag vill kunna känna i alla projekt jag varit delaktig i. Stora som små, avslutar Sven Landelius. 

VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN



Stor hamn kräver stora konstruktioner

Tiden går fort och byggnationen av Stockholm Norvik Hamn har redan kommit halvvägs. Nu börjar man ana hur den nya godshamnen kommer att se ut när den står redo för att ta emot sitt första fartyg 2020.

Det är mycket på gång just nu. Byggnader, kaj och bron över kommande järnväg växer fram samtidigt. Både manskap och maskiner ända från Pajalagruvan är på plats för att ta hand om berget och bana väg för järnvägen.

Tolv meter höga betongstöd har lyfts ner på botten vid det norra kajläget som ska användas för roro-fartyg. Det handlar om gigantiska stödmursegment som gjutits på plats med så kallad glidformsgjutning och placerats ut med hjälp av den stora lyftkranen Maja. I Sverige finns det inte någon kran som klarar av den här typen av lyft till havs så Maja var på tillfälligt besök från Polen.

Enligt tidsplanen hade man räknat med att det skulle ta tjugo dagar att sänka ner de 270 ton tunga elementen i vatten. Trots millimeterprecision gick det momentet flera dagar snabbare än förväntat. 📍

VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS
HYRESGÄSTER OCH KUNDER



HYRESGÄST: Stadsmuseet i Stockholm
HYRESGÄST SEDAN: 1977
LOKALEN: 11 000 kvadratmeter i Magasin 5 och 6 i Frihamnen
INTERVJUAD: **Maria Sundström**, konservator/
magasinsintendent



Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi är ett stadshistoriskt museum som ligger under Kulturförvaltningen i Stockholms stad. Vår huvudbyggnad vid Slussen genomgår för närvarande en grundlig renovering och planerad nyöppning är i november 2018. Medeltidsmuseet under Norrbro hör också till Stadsmuseet, samt flera filialer som visas ibland.

Vad gillar ni med ert läge?

– Det ligger i stan, relativt nära våra utställningslokaler. Det känns tryggt att vara här. Lokalerna är speciella med stora, flexibla rum med kraftiga bjälklag som tål hög vikt. Vi som arbetar med samlingarna har varit här längre och trivs bra, medan de som flyttade till Frihamnen när museet vid Slussen tömdes inte tycker att det är lika centralt.

Har du något speciellt minne från alla era år som hyresgäster?

– År 2009 ombesörjde Stockholms Hamnar byggandet av kontor och arbetslokaler för vår fotoenhet. Vilken överraskning det blev när asfalten togs bort och det gick håll ner till grannen under. Efter lite efterforskningar i ritningsarkivet framkom att det tidigare hade varit en lastbalkong som blivit inbyggd för så länge sedan att ingen längre kom ihåg det. 📍

Under renoveringen av huvudbyggnaden delar Stadsmuseet med sig av berättelser om staden på nya platser och i aktiviteter ute på stan. Läs mer om verksamheten på www.stadsmuseet.stockholm.se



FOTO: STOCKHOLM STADSMUSEUM

Bild från 1948 över Loudden oljedpå.

FRÅN JAKTPARK TILL OLJEHAMN

Loudden är en storslagen plats inramad av nationalstadsparkens grönska och exponerad mot Stockholms inlopp. På 1680-talet hägnade Karl XI in hela norra och södra Djurgården och skapade en jaktpark vilket var vanligt vid varje europeiskt hov med självaktning. Kungen själv älskade att jaga och namnet Loudden har sitt ursprung i jakten på just lodjur.

Långt senare, år 1926 beslutade stadsfullmäktige att en hamn skulle anläggas vid Loudden. Detta för att

samla oljehantering som sedan början av 1900-talet varit utspridd på flera platser i staden. Byggnationen av den första etappen fortsatte fram till 1932. Då fanns det sex oljebolag vid Loudden och oljehamnen fick samma år järnvägsförbindelse med Värtabanan.

Oljehamnen expanderade kraftigt efter andra världskriget då oljekonsumtionen ökade och under åren 1949–1955 anlades underjordiska berglager för oljor.

Hösten 1999 fattade kommunfullmäk-

tige ett principbeslut om en avveckling av oljehamnen. Oljeverksamheten vid Loudden kommer att avslutas i slutet av 2019 då oljebolagens avtal löper ut. Här ska istället ett modernt bostadsområde med innerstadskaraktär växa fram. År 2030 ska omkring 4 000 bostäder stå klara på Loudden. ⚓

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