

**VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#3/13**



**FRIHAMNEN
FÅNGAR SOLEN
LOUISE MASRELIEZ –
STOLT ÖVER STRÖMKAJEN
BIRKA FIRAR 40 ÅR**

SLUSSVAKTEN



JOHAN
CASTWALL
VD

2

HÖGTRYCK I HAMNEN

NU HAR VÅR HÖGSÄSONG klingat av och vi kan lägga en fantastisk sommar bakom oss. Det är inte bara den härliga temperaturen och soltimmarna jag menar, utan även antalet kryssningspassagerare, turister i Stockholm och våra godsflöden. Under den mest hektiska tiden slås man av att varje centimeter kaj är viktig för att kunna ta hand om Stockholms sjudande sjöliv.

VI ÄR MITT I DEN PERIOD då vi planerar och förbereder oss för kommande framtida utmaningar. Vi går in i det här arbetet med en nygammal parameter, hållbarhet. Miljöarbetet har alltid varit viktigt för oss, men nu är hållbarhet i tre dimensioner – ekonomisk, social och ekologisk – en del i verksamhetsplaneringen. Strategiska mål fastställs och vi påbörjar resan mot ett mer strukturerat hållbarhetsarbete som jag hoppas ska börja märkas inte bara internt som nu, utan även hos våra kunder och samarbetspartner inom en inte allt för avlägsen framtid.

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar



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.

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 2013
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

3 JUST NU

Egen el från solen.

4 TRADEN

Vi följde med slussvakten Nina Arnewing en dag på jobbet i Karl Johan-slussen.

7 TEMA: KAPELLSKÄR

Nu börjar bygget av en hamn för framtiden.

12 PORTRÄTTET: LOUISE MASRELIEZ

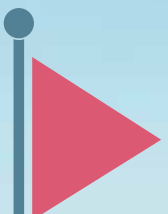
En av arkitekterna bakom den nya Strömkajen.

15 FRAMTIDSBYGGEN

Nytt Nobelcenter.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Birka – ständigt på kryss.



VIA
13
09
04

FRIHAMNEN
2013-09-13
KL 13.08

SOL-EL

I september invigdes Stockholms största solcellsanläggning i Frihamnen och redan nu kan man konstatera att de 919 solpanelerna som placerats på taket på Magasin 6 levererar. De står för en tredjedel av fastighetsdelen som den 40 000 m² stora fastigheten förbrukar och det till ett pris som är lägre än elbolagens. I höst kommer fler solpaneler att sättas upp på magasinets tak och det är inte omöjligt att Stockholms Hamnar går vidare och sätter upp anläggningar också på andra tak.



MELLAN SÖTT & SALT

Nina Arnewing har hjälpt åtskilliga båtägare att slussa genom åren. När hon går av sitt skift den 14 november lär det dröja innan hon gör det igen. För då stänger Karl Johan-slussen inte bara för säsongen utan också för en välbehövlig ombyggnad.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

06.30

Solen skiner och luften är härligt klar när Nina Arnewing lämnar hemmet i Hässelby för att åka till jobbet som slussvakt i Karl Johan-slussen. Idag tog hon bilen, men det händer att hon tar båten. Det här är hennes sjätte säsong i slussen och den erfarenhet hon samlat på sig gör att hon sällan blir nervös även när det strular till sig för båtar i slussen.

– Det är egentligen bara när jag slussar själv med båt här som jag blir nervös. Då får det liksom inte gå fel. Du förstår ju vilket snack det skulle bli, säger hon och skrattar.

Sommaren 2013 har dock varit krångligare än vanligt. Bygget av Citybanan och båt-tävlingar har gjort att slussen varit stängd oftare än brukligt. Och visst har det hänt att folk blivit sura, men här har det fina vädret hjälpt till att lätta upp stämningen.

– Folk har varit mer avslappnade än i fjol då det regnade så mycket. Det gör vårt jobb lättare.

06.45

När Nina kommer fram till slussen är det redan kö på saltsjösidan. Det är ett stim ström-ming som står och trycker mot slussporten.



Nina Arnewing gillar slussen och människorna hon möter där.

– Vissa mornar ser jag stora laxar hoppa och borta på bryggan brukar skarvar stå och torka sina vingar. Jag vet att de ställer till med mycket problem, men de är väldigt vackra. Jag älskar den här platsen.

Samtidigt är slussen sunkig, sliten och hon menar att det är på tiden att den byggs om.

– Det är bara någon vecka sedan en tung armatur släppte från sitt fäste och ramlade ner med ett brak i kajen. Det var bara tur att ingen stod i vägen.

09.00

Under sommaren kan det bli trångt i slussen, men det är inte bara båtar som trängs här. Södermalm trycker också på och flyttar slussen närmare Gamla stan. Det är förstås inget man kan se med blotta ögat, men ändå





"Jag brukar tänka på roddarmadamerne som jobbade här för flera hundra år sedan. De var tuffa", säger Nina Arnewing.

tillräckligt för att man varje år måste justera slussportarna.

– Den här gamla slussen kräver mycket underhåll. Två gånger i veckan kommer det till exempel hit folk och smörjer kedjorna som hissar slussportarna upp och ner.

09.45

En riktig monsterbåt närmar sig slussen från Saltsjön. Det är en polisbåt av modell 9950, den enda båt Nina sett köra genom slussen trots att båda slussportarna stod vidöppna och vattnet forsade genom slussen.

– Det var imponerande. Inte minst när man såg polisens ribbåtar fara runt som äggskal på vattnet intill.

10.00

Nina sitter på en bänk på kajen. Hon har svarta shorts, gul tröja och hon medger att färgkombinationen skär i ett hammarbyhjärta. Som tur är syns det tatuerade klubbemblemet hon har på vristen. För i hennes familj är det lika självklart att heja på Bajen som att jobba i hamnen eller med sjöfart. Både hennes man och sväger jobbar på Stockholms Hamnar och att hennes son skulle spela hockey i någon annan klubb än Hammarby faller på sin egen orimlighet.

– Det finns hammarbyare som tar båt till matchen och ser de att jag jobbar i slussen blir det ett väldigt liv med sånger och ramsor, säger hon och skrattar.

10.30

Sjöfart har av tradition varit en manlig domän. Det håller på att förändras och Nina ser allt oftare att kvinnorna tagit över rodret.

– Då brukar jag säga till deras män att det gläder mig att det är den klokaste i familjen som styr. Slussningarna blir lugnare när kvinnor håller i rodret. De tror inte, som vissa andra, att förmågan att köra båt är medfödd, säger hon och skrattar.

Det är också nästan bara kvinnor som jobbar i slussen.

– Då är man stolt över att jobba för Stockholms Hamnar. Här är det inte snack om något annat än lika lön för lika arbete.

Men visst händer det att vissa har svårt

– Det är Per som är kapten på den båten. Han är nummer ett på att slussa och när han passerar är jag helt lugn.

Men visst händer det saker. I somras var det en man som glömt att förtöja båten vid slussning och for i vattnet.

– Men både han och frun skrattade så de kiknade. De skulle på 60-årskalas och frun var mest orolig för hur de skulle hinna stryka en ny skjorta till honom.

Nina ger intryck av att vara en trygg och social person. Och visst har hon träffat och lärt känna många här i slussen.

– Fast det finaste besöket jag haft var en säl som kom in i slussen, men han vände när han insåg att vattnet i andra änden var sött. Det var en ära att få se det.

"Då brukar jag säga till deras män att det gläder mig att det är den klokaste i familjen som styr."

att ta att det är kvinnor som jobbar i slussen.

– Men de blir färre och färre. Jag brukar tänka på roddarmadamerne som jobbade här för flera hundra år sedan. De var tuffa.

11.00

En sightseeingbåt slussar och Nina lyfter knappt blicken.

ÅREN I SLUSSEN HAR också gjort Nina intresserad av dess historia. Hon läser allt och sparar på gamla fotografier från området. Den 14 november stänger slussen och ingen vet för hur länge. Då tar Nina nog lite extra semester. Hon fyller nämligen jämt. Och den som undrar vad hon önskar sig kan sluta fundera. Ett hett tips är en tavla på den sluss som fanns på 1700-talet.



EU satsar på Stockholms sjöfart

Stockholms Hamnars projekt att bygga om Värtahamnen är ett av de svenska infrastrukturprojekt som föreslagits få EU-pengar genom TEN-T, EU:s Trans-European Transport Network-satsning. Totalt får projektet hela 14 miljoner euro, motsvarande 120 miljoner kronor.

I mitten av juli meddelade EU vilka projekt som ska föreslås få del av TEN-T-pengarna, vars syfte är att utveckla det europeiska transportnätet. Värtaprojektet är ett av de 83 projekt inom TEN-T 2012 Annual Call som föreslagits få pengar. Värta-

projektet har, med sina 14 miljoner euro, fått mest pengar inom kategorin sjöfart i hela Europa. De två andra projekten i stockholmsområdet som beviljats EU-bidrag är Rosersbergs kombiterminal och Igelstapprojektet i Södertälje.

– Tredje gången gillt, kommenterar en mycket nöjd projektchef Per Ling-Vannerus. Med stolthet ser vi nu resultatet av tre försök med Värtaprojektets TEN-T-ansökan. Vi har hela tiden varit övertygade om projektets betydelse för framtidens transporter. När utvärderingen nu presenterats ser vi att vår ansökan har fått högsta betyg.

CNN besökte Stockholms Hamnar

I början av september besökte tv-kanalen CNN Stockholms Hamnar för att följa Håkan Lans och hans uppfinning, AIS trafikövervakningssystem. AIS är det system Stockholms Hamnar använder för att hålla koll på all fartygstrafik och det är också obligatoriskt för alla större fartyg i hela världen. Reportaget finns tillgängligt på CNN:s webbplats.

Regeringen satsar en miljard på sjöfarten

För att stärka Sveriges sjöfarts och basindustrins konkurrenskraft satsar regeringen 1 035 miljoner kronor på sjöfarten under perioden 2014–2016. Av dessa är 900 miljoner tillfällig satsning på isbrytning samt drift av kanaler och slussar.



Kraftig ökning av containervolymer

Under perioden januari till augusti 2013 omsattes drygt 32 000 containerenheter, så kallade TEUs i Stockholms Hamnars containerterminal. Det är en ökning med 58 procent, jämfört med samma period förra året.

– Vi är mycket glada för den här positiva utvecklingen som bidrar till minskad miljöbelastning och mer effektiva transportflöden till Sveriges största konsumtionsområde, säger Henrik Widerståhl, vice VD Stockholms Hamnar.

Stockholms Hamnar får pris för miljöarbete

Förmågan att kombinera en rad olika energismarta lösningar på ett framgångsrikt sätt gör att Stockholms Hamnar utsågs till Stockholms stads goda exempel för juni 2013.

Stockholms stads motivering till priset lyder: "Stockholms Hamnars energi- och klimatarbete är aktivt. Genom att kombinera en rad olika energismarta lösningar minskar bolaget sin energiförbrukning och klimatpåverkan rejält. Genom att möjliggöra för rederier att tanka LNG, ansluta till el i land samt lämna avfall och svart- och gråvatten underlättar bolaget även för andra företag och bolag att agera mer klimatsmart. Stockholms Hamnar rapporterar enligt GRI vilket underlättar när uppnådda resultat inom hållbarhet ska utvärderas. Därför anser vi att Stockholms Hamnar är ett gott exempel på stadens energi- och klimatarbete."



EN HAMN FÖR FRAMTIDEN

Det här med hamn i Kapellskär är inget nytt. Redan på medeltiden bedrevs här sjöfart till Åland och Finland. Och redan då uppskattade man förmodligen den korta inseglingstiden, men mycket har hänt sedan dess och sedan den första färjelinjen startade här 1960. Nu börjar arbetet med att bygga om och bygga ut hamnen.

– Vi ska bygga en modernare och effektivare hamn för framtiden, säger Tobias Kednert, projektchef för arbetet på Stockholms Hamnar.



8

KAPELLSKÄR HAR GULDLÄGE

Efter många år av förberedelser sätter Stockholms Hamnar nu spaden i marken för att påbörja förnyelsen av hamnen i Kapellskär. När bygget är klart 2016 kommer hamnen att ha fem färjelägen och vara väl rustad för framtiden.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG

KAPELLSKÄR ÄR STOCKHOLMS HAMNARS nordligaste hamn. Det är en hamn med en flera hundra år lång historia, men den kommersiella färjetrafiken startade först den 8 maj 1960 då fartyget S/S Viking anlöpte för första gången. Den 99 meter långa färjan med kapacitet att transportera 88 personbilar hade året före satts in på sträckan Gräddö-Mariehamn, men rederiet Vikinglinjen valde redan året efter att gå till Kapellskär istället för Gräddö. Det berodde på att man tyckte att Kapellskär hade ett bättre strategiskt läge för färjetrafik till Åland och Finland.

Mycket har hänt sedan dess. Idag är Kapellskär en av Sveriges största hamnar för rullande gods. Här passerar hälften av allt gods som går till eller från Finland, Estland och Åland. Fler än 900 000 passagerare per år tar sig också över Östersjön den här vägen. Det är därför ingen överdrift att påstå att trafiken vuxit



När man bygger en hamn bygger man för framtiden.

ur hamnen och det har därför också länge funnits planer på att bygga ut och modernisera den. Och nu har det arbetet alltså äntligen kommit igång.

– Vi bygger en hamn både för dagens och för framtidens behov, säger Tobias Kednert, projektchef på Stockholms Hamnar.

När den är klar kommer den också bättre att kunna avlasta de andra hamnarna i Stockholm. Det är viktigt när Stockholm växer så det knakar och behovet av godstransporter ökar.

– Det första vi gör är att muddra hamnbassängen för att göra den djupare.

IDAG ÄR DJUPET I HAMNBASSÄNGEN mellan sju och åtta meter och det räcker knappt till ens i dagsläget. Den största förändringen är att man skapar fem väl fungerande kajlägen. Det

Ombyggnad och utbyggnad av Kapellskärs hamn

- Muddra och göra hamnbassängen djupare.
- Bygga en ny pir med två 245 meter långa färjelägen.
- Anlägga ny lotshamn.
- Bygga ut hamnplanen.
- Bygga anläggning för elanslutning av fartyg.
- Skapa mottagningsmöjligheter för svart- och gråvatten.
- Ordna leveransmöjligheter för färskvatten.



Tobias Kednert, projektchef på Stockholms Hamnar.



”Vi bygger en hamn både för dagens och för framtidens behov.”

kan jämföras med dagens situation där man har fyra, men egentligen bara tre riktigt fungerande kajlägen. På så vis bygger man bort dagens brist som under flera år gjort det svårt att möta kundernas behov.

Samtidigt blir fartygen allt längre. De nya kajlägena klarar av framtidens fartyg som kommer att kunna vara längre än 200 meter.

Dagens hamn är inte heller anpassad efter dagens transportflöden i hamnen. Hamnplanen kommer därför att byggas ut, men också att planeras smartare för att lossning och lastning ska kunna ske på ett modernare och effektivare sätt än idag.

– När vi nu fått chansen att utforma hamnplanen så har vi också haft stort fokus på arbetsmiljön. Den nya hamnen kommer att vara en ännu säkrare plats för dem som jobbar där.

Det är ett omfattande projekt, med en budget på över 700 miljoner kronor, som har startats. Den stora utmaningen, enligt Tobias Kednert, är att driva byggprojektet samtidigt som trafiken i hamnen rullar på som vanligt.

– Det kräver god planering och att vi ständigt ser över planeringen och korregerar när det behövs.

När den nya hamnen invigs hösten 2016 kommer den också att vara mer miljövänlig. Till skillnad från tidigare kommer man till exempel att kunna ta hand om svart- och gråvatten.

– Samtidigt kommer vi också att skapa infrastruktur för att möjliggöra el-anslutning av fartyg.

DET ÄR NU GANSKA EXAKT två år sedan det danska rederi- och logistikföretaget DFDS förvärvade gods- och passagerarrutten



Fartygen blir längre och fler. Det gör att dagens hamn inte räcker till.

mellan Kapellskär och Paldiski av Baltic Scandinavian Lines. Och på rederiet är man positiva till att arbetet med utbyggnaden nu kommer igång.

– Bristen på kajplatser och bra tider har absolut varit en flaskhals för oss så det här är självklart mycket positivt, säger Lars Malmström, Branch Manager på DFDS.

Rederiet sätter redan nu in en extra tur i veckan till och från Kapellskär.

Men det är inte bara tillgången på attraktiva kajtider som han menar talar för Kapellskär. Det gör också det faktum att införandet av det nya svaveldirektivet rycker allt närmare. Det kommer antagligen att göra att bränslepriserna stiger och det gynnar Kapellskär som erbjuder den kortaste vägen över Östersjön för många viktiga destinationer.

Han skulle också gärna se att hamnen fick järnvägsförbindelse, men inser att det inte kommer att bli så inom överskådlig framtid.

Lars Malmström tycker att det är väldigt positivt att ombyggnaden innebär att säkerheten för lastbilarna kommer att öka på den nya parkeringsplatsen.

– Vi har i och för sig inte haft några problem med stölder här i hamnen, men stölder från lastbilar och trailers är ett problem på andra håll. Därför är det bra att vi får en säkrare parkering med stängsel, portar och där det krävs en bokning för att komma in. 📍

VIA FÖR DJUPNING

En strategisk hamn

Kapellskär är en mycket viktig hamn för stockholmsregionen. Det är en enkel och säker hamn att angora och dess strategiska läge gör att fartyg härifrån når ett antal hamnar i Finland och Estland på under elva timmar. Fartygen hinner på ett dygn både fram och tillbaka över Östersjön vilket medför en effektiv användning av fartygen. Från Kapellskär kan fartygen även nå Sankt Petersburg, Ventspils och Riga inom ett dygn.

Den positiva utvecklingen i östeuropa gör att trafikvolymerna förväntas öka och att färjeförbindelserna kan bli fler. I den så kallade kapacitetsutredningen från Trafikverket, som blev klar 2012, räknar man med att godstransporterna till sjöss kommer att öka med 77 procent fram till 2050. Utredningen ser också att handeln med östra Europa, Ryssland och fjärran östern kommer att öka. Kapellskär är helt enkelt en hamn med framtiden för sig.

Fakta:

- Drygt 900 000 passagerare tar sig över Östersjön via Kapellskärs hamn varje år.
- De största färjorna har en kapacitet att lasta tre kilometer lastbilar. Det motsvarar 150 stycken 20 meter långa långtradar.
- Kapellskär är en av Sveriges största ro-ro-hamnar.



Louise Masreliez

NÖJD OCH STOLT

Louise Masreliez är en av arkitekterna som ritat de tre byggnaderna på den nya Strömkajen. Och hon och de andra på arkitektkontoret Marge är nöjda med resultatet.

– Kajen har förvandlats från en plats man passerar till ett ställe där man vill vara.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Louise Masreliez.
ÅLDER: 44 år.
BOR: Bromma.
FAMILJ: Man och två barn.
SJÖVANA: Har seglat mycket som barn, men har idag ingen båt.

SOLEN LYSER PÅ STRÖMKAJEN, några turister har satt sig i den nya utsiktstrappan och en båt lägger ut. På Skeppsbron, framför Slottet, håller arrangörerna för gårdagens triathlontävling på att plocka ner sponsortälten. Det är en härlig förmiddag, det har varit många sådana i sommar och det har också gjort att den nya Strömkajen verkligen kommit till sin rätt. För nu har den trånga, röriga och ofta lite stökiga kajen förvandlats till en modern, vackrare och rymligare kaj. Det har inte gått över en natt utan är ett projekt som pågått i många år.

Det kanske mest påtagliga för den som passerar är att kiosk-er och tråkiga förvaringsutrymmen har ersatts av tre vackra byggnader. Två är terminalbyggnader för Waxholmsbolaget och Strömma, en är en kombination av förvaring och utsiktstrappa. Alla är ritade av arkitektkontoret Marge som har sitt kontor några trappor upp i ett fint gammalt hus på Repslagargatan.

Där är Louise Masreliez, en av arkitekterna bakom byggnaderna på kajen, nu fullt upptagen av nya projekt. Men hon tar sig ändå tid för att prata om Strömkajen, en plats hon tillbringat mycket tid på under de sju år hon och de andra på arkitektkontoret jobbat med projektet. Det är också en plats hon ofta passerar på sin fritid när hon är på väg att ta en båt eller är på väg till något av Skeppsholmens museum.

– Den är verkligen min favoritkaj i Stockholm. Det beror förstås på att vi jobbat med den, men det beror också på att det är en så solig och underbar plats. Läget vid vattnet, mitt emot slottet och intill monumentalbyggnader som Grand Hôtel och Nationalmuseum.

Kajen återinvigdes i juni.



Louise Masreliez har nästan bara fått positiva reaktioner på förnyelsen av Strömkajen.

– VI ÄR VÄLDIGT STOLTA ÖVER resultatet och kajen har också blivit en viktig del av vårt kontors historia. En viktig förklaring till att det blev så bra är att uppdragsgivaren, Stockholms Hamnar, varit så tydlig i sin ambition, så angelägen om att resultatet skulle bli riktigt bra. Vi har också haft väldigt bra projektledning och stöd av dem.

Som arkitekt tycker man kanske att det måste vara häftigt att få vara med och forma en så central och synlig del av Stockholm? Men den tanken tycks knappast ha slagit henne alls.

– Nej. För oss är det här ett uppdrag som handlar om att sätta sig in i komplexa problem, hitta lösningar och bra sätt att gestalta dem. Det är utmaningen.

Och uppgiften var verkligen en nöt att knäcka för alla inblandade. Här finns flera trafikslag, båtar, människor och många som hade synpunkter. Så här långt har de nästan bara fått positiva reaktioner från allmänheten.

– Jag tror att människor uppskattar att alla vi som jobbat med projektet tagit ett helhetsgrepp på kajen och förvandlat den från att ha varit en plats man bara passerar till ett fint ställe där man vill vara.

Men kan man se att det är arkitektkontoret Marge som ritat byggnaderna? Har de ett särskilt uttryck?

– Det tror jag att man kan. Både i formen och i sättet vi arbetat med materialen.

”Vi är väldigt stolta över resultatet och kajen har också blivit en viktig del av vårt kontors historia.”

BYGGNADERNA ÄR FORMADE som trattar. Inspiration till det kommer från kameraobjektivet, det här är ju en plats där många står och fotograferar. Det är en form som är öppen och ramar in utsikten. Formen gör också att byggnaderna inte får några fram- eller baksidor vilket är bra på en kaj där människor passerar på alla sidor.



Louise Masreliez tycker att det är lätt att bli uppslukad av jobbet som arkitekt.

– Vi börjar alltid med att analysera problemet. Sedan hittar vi lösningar och idéer för hur det kan gestaltas. Det var också för att vi ville jobba så här som vi startade Marge för tolv år sedan. Det var Pye Aurell Ehrström, Katarina Grundsell, Susanne Ramel och jag.

Och namnet på arkitektkontoret har inget med Marge Simpson i The Simpsons att göra utan är helt enkelt en lek med initialerna i grundarnas efternamn. Idag jobbar de med många olika typer av projekt. Med planprocesser, byggnader och inredning. Och det var också mångsidigheten i yrket som fick Louise Masreliez att söka till arkitektutbildningen på KTH som 19-åring.

– Det är ett väldigt uppslukande jobb. Både i det att man lätt jobbar mycket, men också för att det nästan var man än befinner sig finns arkitektur att titta på.

NÄR JAG FRÅGAR OM DET FINNS någon kaj eller plats i hamnen hon gärna skulle vilja jobba med kommer hon först inte på något. Men skulle inte Slussen vara något att sätta tändarna i?

– Visst, det är en komplex plats som skulle vara en utmaning. Men det är också ett pågående projekt. Det skulle vara roligare att arbeta med en svår uppgift som inte kommit lika långt, så att vi också kan delta i planprocessen.

Louise går i väg för att prata med en kollega om ett projekt som ska lämnas in om bara ett par timmar. När hon kommer tillbaka vet hon precis vilken kaj hon skulle vilja jobba med.

– Skeppsbron. Det är en plats som idag känns trång, där många trafikslag delar på ytan och där man som fotgängare oroar sig för att bli påkörd.

Situationen påminner med andra ord rätt mycket om hur förutsättningarna var på Strömkajen. Och precis som Strömkajen har Skeppsbron också ett fantastiskt läge.

– Men jag tror att man skulle kunna lösa upp knuten, skapa mer utrymme som gör att fler skulle få bättre plats där.

”Vi börjar alltid med att analysera problemet. Sedan hittar vi lösningar och idéer för hur det kan gestaltas.”

Själv bor hon i Bromma, men hon har inte ritat huset hon bor i. En dröm för henne vore att få rita och bygga ett eget hus så långt ute i skärgården som det bara är möjligt.

– Där finns en helt unik och avkopplande miljö, men den drömmen är knappast realistisk, säger hon och skrattar. 📍



Nu stabiliseras grunden i Värtahamnen

I juni togs det första spadtaget för den nya Värtahamnen och sedan dess har arbetena med den nya hamnen dragit igång på allvar.

– Det första vi gjorde i somras var att låta dykare ta upp det skräp som låg på botten, berättar Linus Levinson från projektkontoret.

Bland annat plockade vi upp en bil. När det var klart lades ett halvt meter tjockt täcke med sand ovanpå den leriga sjöbotten som ska bilda grund för den nya piren.

Sedan juli har byggnadsarbetarna arbetat vidare med att meter för meter göra kalkcement av lerbotten. Det gör man genom att låta en kalk- och cementmaskin,

som har en stor vips monterad på en arm, roteras ner i leras och spruta i ett torrt cementpulver. Sanden ligger kvar som lock över cementen.

Kalkcementpelarna blir två till tio meter djupa, beroende på hur djup leran är. Arbetet med att stabilisera leran är färdigt i november. ⚓

Nytt Nobelcenter till Blaiseholmen

Nobelmuseet har sedan länge vuxit ur sina lokaler i gamla Börshuset i Gamla stan och efter många års diskussioner har Nobelhuset AB, som ansvarar för museet, bestämt att Stockholm ska få ett nytt Nobelcenter.

Den nya byggnaden kommer att ligga på den del av Blaiseholmen som vetter mot Nybroviken och några av världens främsta arkitekter tävlar om att ta

fram det bästa förslaget på hur huset ska se ut.

– Vi är positiva till stadsutveckling och tycker det är ett spännande projekt, säger Mikael Glantz, hamnstyrman på Stockholms Hamnar.

Stockholms Hamnar är inte involverade i själva centret, men berörs av de förändringar det kan medföra för den kaj där man kommer att bygga centret.

Det är för tidigt att säga exakt vad som

kommer hända med kajen, men säkert är att de fartyg från Waxholmsbolaget som ligger där idag kommer att behöva flyttas.

– Från Stockholms Hamnar har vi uttryckt att det är viktigt att man även i framtiden kan förtöja fartyg här, säger Mikael Glantz.

Byggstarten för Nobelcentret är planerad till 2015 och invigningen till 2018. ⚓



VIA HAMNARNAS HISTORIA

Prinsessan var
Birkas första fartyg.

PÅ KRYSS MED BIRKA

Klockan är strax efter sex och fartyget Birka glider ut från Stadsgårdskajen för ännu en kryssning till Mariehamn.

Det har blivit några kryssningar sedan premiärturen den 21 november 1971 då fartyget Prinsessan gav sig ut på turen Stockholm-Mariehamn. Redan 1996 hade Birka Cruises haft över tolv miljoner passagerare räknat i enkelresor. Affärs-idén var korta kryssningar året runt mellan Sverige och Åland.

Efter bara ett år fick Prinsessan sällskap av fartyget Baronessan. Rederiet fick vind i segel och 1973 köptes

och chartrades fartyg som sattes in på sträckan Stockholm-Helsingfors och på helgerna även till Sankt Petersburg som då hette Leningrad.

Olyckligtvis sammanföll satsningen med den stora oljekrisen som fick bränslepriserna att skjuta i höjden. Rederiet fick därför avbryta satsningen. 1978 hade Prinsessan gjort sitt och ersattes av fartyget Finnhansa som praktiskt nog också döptes om till Prinsessan. Hon fick också ett rejält ansiktslyft när man byggde en stor konferensanläggning på soldäck, en stor danssalong och fler hytter.

1983 beställde rederiet ett nytt kryssningsfartyg från ett varv i Helsingfors och tre år senare var Birka Princess klar för att sättas i trafik på ursprungsrutten Stockholm-Mariehamn. Ett fartyg som de kommande tio åren underhöll fler än två miljoner kryssningsresenärer.

I april 2004 sjösattes Birka Paradise och den 10 november gick jungfruturen från Stockholm till Mariehamn. ⚓

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/stockholmshamn