

Nr3
2019

VIA

STOCKHOLMS HAMNAR

SNART PÅ PLATS

Stockholm Norvik Hamn närmar sig invigning

FRIHAMNEN FYLLER 100 ÅR ⇌ LOUDDEN BYTER SKEPNAD ⇌ LAWRENCE YAM PÅ HUTCHISON PORTS

Det går bra nu

Sommaren är för många en tid för återhämtning. För Stockholms Hamnar är det den mest intensiva perioden när många av våra kunder har sin högsäsong. Det är då man säkerställer intäkter för ett framgångsrikt helår. Så här långt ser det ut att ha gått mycket bra med kanonfina ökningar vad gäller både passagerare och gods.

En del av ökningen har sin förklaring i ett medvetet val att välja ett mer hållbart sätt att resa. En del beror på den svaga svenska kronan som gör det billigare att resa hit. När det gäller gods känns det bra att volymerna fortsätter att öka trots prat om sämre konjunktur och lägre aktivitet

inom byggsektorn. Intresset för våra fastigheter är också fortsatt starkt – ett tecken på att våra fastighetskunder också har stabila framtidsutsikter.

För Stockholms Hamnars del är höstens stora händelse överlämningen av containerhamnen i Stockholm Norvik Hamn till Hutchison Ports. Den imponerande tillväxttakten inom containersegmentet under året understryker behovet av en ny, modern och kapacitetsstark containerhamn i vår region.

I takt med att invigningen i maj nästa år närmar sig ser vi ett ökande intresse från både varuägare och rederier. Det kommer att bli mycket spännande att se

intresset förvandlas till affärer samtidigt som Hutchison Ports under hösten börjar installera kranar och testköra truckar.

Vi står redo att förändra transportflödena i vår region och stärka vår position som en stark partner för varuägare och rederier i vår del av Europa.

Nu seglar vi vidare!

Thomas Andersson,
vd Stockholms Hamn



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

DET HÄR ÄR STOCKHOLMS HAMNAR



2

maj 2020...

... öppnar Stockholm Norvik Hamn strax norr om Nynäshamn.



16,5

meter vattendjup vid kaj ...

... möjliggör att Stockholm Norvik Hamn kan ta emot de största fartygen som går in i Östersjön.



9

av 10 varor ...

... kommer sjövägen till Sverige och de flesta ska till Stockholmsområdet som är Sveriges i särklass största konsumtionsområde.

REDAKTION



Redaktion: Ingrid Hansson/Stockholms Hamnar och Katarina Brandt/ETC Kommunikation

Grafisk form: ETC Kommunikation

Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Brand Factory 2019

Ansvarig utgivare: Thomas Andersson/
Stockholms Hamnar

Omslagsbild: Stockholms Hamnar/Per-Erik Adamsson

PRENUMERERA



Tidningen VIA Stockholms Hamnar utkommer med fyra nummer per år. Gratis prenumeration kan beställas via info@stockholmshamn.se.

Genom att du prenumererar på tidningen VIA godkänner du Stockholms Hamnars hantering av personuppgifter.

Läs mer på:

www.stockholmshamn.se/personuppgifter

FÖLJ OSS!



Följ Stockholms Hamnar på

- Facebook
- Instagram
- Twitter
- LinkedIn

KOLL PÅ KEMIKAlier

📍 **VÄRTAHAMNEN**
2019-08-10 KL 14:00

Stockholms Hamnar hanterar en mängd kemiska produkter såsom bränsle till truckar, målarfärger och oljor till maskiner. Ur miljö- och skyddssynpunkt är det självklart angeläget att använda så miljöanpassade produkter som möjligt och se till att medarbetarna inte utsätts för onödiga risker när de hanterar kemikalierna. Under det senaste halvåret har Stockholms Hamnar genomfört en omfattande insats där alla kemikalier i verksamheten har inventerats.

Det har städats, rensats och undersökts och allt som finns kvar är infört i kemikaliehanteringssystemet Chemsoft. Varje kemikalie är riskbedömd både ur miljö- och arbetsmiljöhänseende. Inventeringen har även resulterat i ett skyddsblad som ska finnas i anslutning till kemikalien och ge instruktioner till användaren.

– Nu har vi ordning och reda och vet vilka kemikalier vi använder. Det känns tryggt, säger Sylva Sundström, arbetsmiljöchef på Stockholms Hamnar. ➡

MINNEN FRÅN FRIHAMNEN

Kurt Lilja är född och uppvuxen i Frihamnen där han även arbetat under praktiskt taget hela sitt yrkesliv. VIA följer med honom på en resa genom åren och tar del av hans personliga minnen av området och hur utvecklingen har sett ut.

TEXT: KATARINA BRANDT
FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Under Frihamnens 100-årsfirande den 21 september har du möjlighet att följa med på en av Kurt Liljas historiska vandringar i hamnen. Mer information finns på stockholmshamnar.se/FrihamnenLive.

1944 Kurt Liljas pappa Gustav har jobbat flera år på sjön, men bestämmer sig nu för att kliva i land och börja arbeta som biträdande maskinmästare i Frihamnen. Sonen Kurt föds två år senare, 1946, och då har familjen hunnit få sin första tjänstebostad i hamnen, mitt emot kaj 3 vid Banankompaniet. Allt som allt fanns det på den här tiden tre tjänstebostäder i Frihamnen varav två var i ett litet rött hus vid dåvarande Fordbyggnaden.

1950 Kurts första minnen från Frihamnen sträcker sig tillbaka till tidigt 1950-tal. Han kommer speciellt ihåg de stora och lite skrämmande ångloken.

– Vi bodde precis vid järnvägsspåren och tågen passerade strax utanför vårt fönster när de skulle ut till fartygen. Mamma uppskattade inte trafiken. Speciellt inte när hon hade hängt ut ren tvätt på tork som ångloken smutsade ner med ånga och rök.

1952 Frihamnen har alltid varit en importhamn av konsumtionsvaror till Stockholmsregionen. Längre fick hamnarbetarna bära eller dra allt gods mellan fartyg, kajer och magasin i hamnen. Arbetet var både tungt och smutsigt. Någon-
ting som revolutionerade verksamheten var när den första gaffeltrucken kom till Frihamnen 1952. Det var samma år som hamnarbetarna fick tillgång till dusch och matstuga.

– Jag minns när några av hamnarbetarna hade jobbat en hel dag med att lossa argentinska saltade hudar och skulle åka hem med bussen. De luktade så illa att andra pas-

sagerare var tvungna att kliva av. Efter en sådan lossning hade det förstås varit skönt att kunna ta en dusch.

Kurt Lilja går vid den här tiden i Gärdesskolan uppe på Östermalm. Ofta tajmar han in Banankompaniets transportbilar vid tullen och liftar med någon av dem till skolan.

– Många av mina kamrater tyckte att det var spännande att få följa med mig hem efter skolan. Likaså mina kusiner som ofta kom på besök. Hamnen var som en liten stad i staden och onekligen en annorlunda plats att växa upp på. Här var det alltid liv och rörelse med både spännande människor och miljöer.

1960 Kurt och hans familj flyttar nu till det lilla röda huset som i dag heter Liljas hus och är uppkallat efter hans pappa. Vägen som leder fram till huset heter Liljas gata.

– Det klart att det kändes lite speciellt när man valde att döpa både vägen och huset efter min far.

Samma år jobbar Kurt sin första dag i hamnen som "sommarbarn" på en magasinsexpedition. Det ena jobbet leder till det andra och inte sällan får han rycka in och jobba efter skolan eller på helgerna.

1967 Under åren 1962–1967 uppförs Magasin 6 som är Frihamnens största magasin med frys-, kyl- och varmlager. Första lasten som lagras här är 94 000 lådor apelsiner. Magasinet blir snabbt omodernt på grund av containertrafikens genombrott.



Kurt Lilja utanför det lilla röda huset i Frihamnen dit familjen flyttade 1960.



Liljas gata i Frihamnen är uppkallad efter Kurts pappa.

– Jag tyckte att verksamheten i tullpackhusen var mest spännande. Här satt tulltjänstemän uppradade bakom en disk och öppnade lådor med allt från kameror till konservburkar.

Under andra hälften av 1960-talet kommer allt fler containrar till Frihamnen. Successivt försvinner styckegodshantering från kajerna och färre människor behövs för att lasta, lossa och lagra varor. Den ursprungliga verksamheten i magasinen lämnar plats för annan verksamhet som flyttar in. Kurt, som har studerat vidare och tagit en pol mag i ekonomi på Stockholms universitet, börjar nu jobba med försäkringsärenden i hamnen.

1974 En förändring av tullproceduren innebär att importörer nu får ta hem sina varor innan de förtullats. Frihamnarnas möjlighet att erbjuda lagring av oförtullat gods blir därmed inte något unikt.

1984 Bland allt ovanligt gods som anlänt till Frihamnen är det elefanten Shiva som först dyker upp i Kurts minne.

– Jag fick ett samtal från Masthamnen om att de hade en elefant där som anlänt från Finland och behövde hållas skild från andra djur i väntan på veterinärbesiktning och vidare transport till Skansen. Hela hamnorganisationen ställde upp och en förman ordnade ett utrymme i Frihamnen där elefanten fick vara. Dessvärre slet den sig och var så aggressiv att den gav sig på en husvagn innan man fick tag på den. När jag var yngre fick vi även ta emot ett par zebror som var på väg till Furuviksparken.

1995 I och med Sveriges medlemskap i EU minskade frihamnarnas fördel av att kunna erbjuda tullfri lagring ytterligare. Tulltekniskt är Frihamnen därför avvecklad men namnet

på hamndelen lever kvar. EU-anslutningen innebär att en stor del av trafiken till Stockholm kommer från ett gemensamt frihandelsområde. Staketet som hägnade in Frihamnen finns dock fortfarande kvar på vissa platser.

2011 Efter många trogna år i Stockholms Hamnars tjänst går Kurt i pension.

2019 I dag, åtta år senare, har han långt ifrån släppt taget om hamnen. Dels bor han uppe på Gärdet och kan hålla ett vakande öga över platsen där han vuxit upp och tillbringat nästan hela sitt yrkesliv. Han är också ordförande i Stockholms Hamnars veteranklubb och håller i historiska vandringar. Och vem passar väl bättre för just det uppdraget än Kurt som utifrån sina egna erfarenheter verkligen kan väcka liv i platsen som nu fyller 100 år. ➡



Aktiviteter när Frihamnen fyller 100 år!

Tid: Lördag 21 sept kl. 15–23

Plats: Frihamnen

- Containertorg fullt av aktiviteter och konst för barn och vuxna.
- Oktoberfest på Stockholm Brewing Co.
- Magasin III öppnar och visar upp ett verk.
- Fotoutställningar och hamnvandringar med historiskt perspektiv.
- DJ-kollektivet Sugarcanes spelar efter kl. 19.00.
- Gratis turer med fartyget Rödlöga, Nybrokajen – Frihamnen – Nybrokajen.

...och mycket mer.

Välkommen till Frihamnen Live!

Lördag 21 september fylls Frihamnen av nutid, dåtid och framtid med aktiviteter för alla åldrar. Norra Djurgårdsstaden är ett område på framväxt och i Frihamnen sprudlar det av kreativitet

och framåtanda. Samtidigt fyller Frihamnen 100 år och det ska firas!

Läs mer på stockholmshamnar.se/FrihamnenLive 

ILLUSTRATION: FREEPIK

Fyren Kungshamn

Där Halvkakssundet mellan Lidingö och Värmdö delar sig mot Lilla Värtan och Stockholms ström har fyren Kungshamn en central roll i vägledningen av fartygen i Stockholms hamn. 1905 anlades fyrplatsen och från början eldades fyrlyktan med fotogen. Senare ersattes fotogenlyktan med AGA-ljus och gasdrift för att slutligen konverteras till eldrift. Fyren är en av Stockholms Hamnars kvartett i fyror.

Position: Lat. N 59 20,1. Long. E 18 12,6.

Karaktär: FI WRG 3s. Betyder att den ger ifrån sig ett blink var tredje sekund

Byggår: 1905

Lyshöjd: 6,9 meter ö.h.



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR / PER-ERIK ADAMSSON



FOTO: BPO OFFICE

Nätverkande om Östersjöns sjöfart

Första veckan i september stod Stockholms Hamnar värd för Baltic Ports Conference som är ett av de viktigaste årliga evenemangen för kunskapsutbyte och nätverkande för sjöfarten i Östersjöregionen. Deltagarna fick djupdyka i de trender som driver den globala ekonomin och dess påverkan på hamnar och sjöfart. Hållbarhet, digitalisering samt samarbetsmöjligheter mellan hamnar och fartygsoperatörer för att främja utvecklingen av turistsektorn var andra ämnen på agendan.

Släng inte skräp i sjön!

FOTO: JEANETTE ANDERSSON



Vi har alla ett ansvar för att skräp inte hamnar i naturen. Tyvärr kan man fortfarande hitta allt möjligt på sjöbotten som egentligen skulle lämnats in till en återvinningscentral.

Sjöbotten vid Stockholms kajer är täckt med allt från bilar, cyklar och elsparkcyklar till oljecisterner och toalettstolar, men också betydligt miljöfarligare avfall. Bara under det senaste året har nästan tre ton bil- och båtbatterier samlats upp från botten.

Redan i fjol informerade dykaren Fredrik Johansson om att tonvis med batterier

dumpats i Riddarfjärden. Nu samarbetar Stockholms stad och Stockholms Hamnar med Fredrik och hans team för att städa botten längs kajerna. Till sin hjälp i städarbetet har Fredrik ofta deltagare ifrån den dagliga verksamheten Främja som jobbar med olika sociala och miljöinriktade projekt i Stockholmsområdet. De stora mängder skräp som nu plockas upp, hämtas av Stockholms Hamnar som sorterar upp det och sedan skickar det till återvinning.

Undersökningar som Miljökontoret har gjort visar att bottensedimentet trots allt inte innehåller högre halter av tungmetaller än vad som är väntat i en storstadsmiljö. Bedömningen är att de flesta batterierna än så länge är i hyfsat gott skick vilket betyder att de miljöfarliga ämnena är ganska väl inpackade. Men det är förstås viktigt att batterierna plockas upp innan skyddshöljet går sönder. Det viktigaste av allt är att de aldrig slängs i vattnet utan hanteras som miljöfarligt avfall på land. ♻️



ILLUSTRATION: PEEPIK

LÄMNA SOPOR TILL ÅTERVINNING!

Det är vårt gemensamma ansvar att skräp inte hamnar i naturen. Runt om i staden finns ett antal större återvinningscentraler där privatpersoner kostnadsfritt kan lämna farligt avfall och grovsopor som inte hör hemma i hushållssoporna. Det finns dessutom en mobil miljöstation som trafikerar de centrala delarna av staden. Stockholms Hamnars sjöfartskunder kan månadsvis ställa ut farligt avfall på kajerna som hämtas upp kostnadsfritt.



FRAMTIDSBYGGEN

Loudden byter skepnad

Loudden har ända sedan 1932 varit en viktig hamn för transporten av bensin och brännolja till Stockholmsområdet. Nu avvecklas verksamheten för att ge plats åt ett modernt bostadsområde med innerstadskaraktär. År 2030 ska omkring 4 000 bostäder stå klara på Loudden.

Oljeverksamheten i det 25 hektar stora området ska vara avslutad vid årsskiftet 2019/2020. Efter det har bolagen två år på sig att tömma, riva, sanera och lämna över sina områden till Stockholms Hamnar. Några av bolagen har redan börjat montera ner sina oljecisterner och kommer därefter påbörja saneringen av marken.

Säkerhetstänket när oljecisterna monteras ner är viktigt då miljön är explosiv.



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Med hjälp av en nibbler demonteras oljecisternerna på Loudden.

Därför måste entreprenörerna använda verktyg som genererar så lite värme som möjligt. Man använder till exempel en så kallad nibbler som stansar ut plåtbitar istället för att skära bort dem med en gasbrännare.

Projektet på Loudden är unikt eftersom det är väldigt sällan en oljeverksamhet läggs ner.

Stockholms Hamnars uppgift är att

samordna arbetet med oljebolagen och berörda myndigheter och förvaltningar samt överlämna ytorna till Stockholms stad.

Utvecklingen av Loudden är en del av stadsbyggnadsprojektet Norra Djurgårdsstaden vilket innebär att området kommer att vara hållbarhetsprofilerat. Under hösten kommer Stockholms stad att påbörja sin planprocess för att senare få tillstånd en detaljplan. ♻️



SNART I HAMN



Nu faller de sista pusselbitarna på plats för att nya Stockholm Norvik Hamn ska kunna ta emot det första fartyget i maj 2020. Kajerna är så gott som klara, likaså markläggningen på hamnplanen och mer än hälften av byggnaderna.

TEXT: KATARINA BRANDT
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

R

edan 1992 köpte Stockholms Hamnar marken i Norvik, helt nära den befintliga hamnen i Nynäshamn och granne med AGA och raffinaderiet Nynäs. Efter en lång planerings- och miljötillståndprocess kunde spadens äntligen sättas i marken i september 2016.

Byggnationen av Stockholm Norvik Hamn är det största hamnbygget i Sverige på 100 år och det är första gången som Stockholms Hamnar bygger en helt ny godshamn från grunden. Den nya

hamnen blir en av de största i Östersjön med plats både för fartyg för rullande gods och containerfartyg.

Sedan byggstarten har närmare 440 000 kvadratmeter mark bearbetats, 1 400 meter kaj byggts och tre av hamnens totalt fem byggnader uppförts. Dessutom sträcker sig en ny, fyra kilometer lång järnväg mellan hamnen och Nynäsbanan inklusive en 270 meter lång tågtunnel. På hamnplanen reser sig en bro som skiljer järnvägen från infartsvägen. Allt som allt har omkring 10 miljoner ton berg sprängts loss och en stor del har kunnat återanvändas på plats. Fortfarande återstår ett berg av krossmassor som tids nog behöver maka på sig för att ge plats för ytterligare hamnyta.

Både import- och exportkunder är nyfikna

Våren 2018 tillträdde Johan Wallén tjänsten som ny marknads- och försäljningschef i Stockholms Hamnar. Under årens lopp har han följt Stockholms Hamnars projekt där både utbyggnaden av Värtahamnen och hamnen i Kapellskär imponerat på honom.

– Det är inte ofta en ny godshamn byggs i Sverige och att få möjlighet att vara med på den resan är förstås både lärorikt och väldigt roligt. Mitt arbete under det senaste året har handlat mycket om att diskutera med våra kunder och få deras perspektiv på den nya hamnen. Det handlar om rederier men också om slutkunder i form av varuägare som kommer att kunna dra nytta av Stockholm Norvik Hamn, säger Johan Wallén.





Hamnplanen är delvis färdig och utanför själva hamnområdet pågår arbeten med broar, järnvägsspår och farled.



Johan Wallén har också varit i kontakt med kunder som är i behov av att exportera och berättat om vad den nya hamnen skulle kunna betyda för dem. Precis som importkunderna är de nyfikna på Stockholms Hamns erbjudande om en driftsäker hamn byggd kring Sveriges modernaste infrastruktur.

– Många varuägare har ett invant mönster kring sina transporter av exportgods men vid de diskussioner vi har haft märker jag att det finns ett stort intresse för ett nytt alternativ. I många fall blir det nu kortare transporter på land till en helt ny djupsjöhamn. I Stockholm Norvik Hamn finns också vårt naturliga överskott av tomcontainrar från den stora importen. Det är en stor tillgång då

svensk exportindustri efterfrågar möjligheten att fylla de tomma containrarna för export.

Toppmodern infrastruktur och många kringtjänster

När VIA besöker Stockholm Norvik Hamn är markarbetena på hamnplanen långt gångna. Den första markstenen på det 234 000 kvadratmeter stora området lades i oktober förra året. Tidigare byggdes liknande industriella ytor av två eller tre lager asfalt. Nu ersätter man ofta asfaltkonstruktionen med lösbar marksten som är slitstark, och inte påverkas av frost eller värme. Dessutom har marksten miljöfördelen att den inte är baserad på oljeprodukter som



asfalten. Ytterligare en fördel är att ytan blir ljusare. Det innebär att det krävs mindre belysning vilket sparar pengar och minskar miljöpåverkan.

Containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn ska drivas av Hutchison Ports som med verksamhet i 51 hamnar i 26 länder är världens största terminaloperatör. Stockholms Hamnar lämnar över nycklarna till Hutchison Ports i november och i maj 2020 ska man kunna sikta det första fartyget. Containerdelen av hamnen är så gott som klar och spåren för de två containerkranar som ska anlända vid årsskiftet är redan dragna liksom kablar för landström till fartygen.

– Kranarna är beställda av Hutchison Ports och tillverkade utifrån hamnens kapacitet. De kommer att kunna hantera 22 containerenheter i bredd vilket blir unikt för en svensk ostkusthamn, berättar Johan Wallén.

Lite senare, i september 2020, öppnar Stockholms Hamnar en ny roro-terminal i Stockholm Norvik Hamn. Även den med toppmodern infrastruktur och ett flertal terminaltjänster. Intresset är stort, inte minst tack vare de växande godsvolymer i både Nynäshamn och Kapellskär. Ett exempel är Polentrafiken som ökade med hela 70 procent förra året.

– Det märks tydligt att många vill välja ett miljövänligare alternativ genom att sätta godset på båt istället för att köra det med lastbil. Ambitionen från våra politiker är att man främst ska använda sjöfart och järnväg där det är möjligt. Stockholm Norvik Hamn möjliggör den typen av överflyttning, säger Johan Wallén.

”Det märks tydligt att många vill välja ett miljövänligare alternativ genom att sätta godset på båt istället för att köra det med lastbil.”



Lisa Olsson, biträdande arbetsledare på byggbolaget MVB, ansvarar för uppförandet av huvudbyggnaden.

➤ Tillsammans med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket har Stockholms Hamnar även tittat på ännu ett transportslag i form av inlandssjöfart, det vill säga trafik på kanaler, floder och insjöar, det som gemensamt kallas inre vattenvägar.

– Vi pratar till exempel med operatörer som kan tillhandahålla mindre, eldrivna fartyg som kan ta last från Stockholm Norvik Hamn och vidare in i Mälaren till städer som Västerås och Köping. På så sätt skulle hela Mälardalsregionen kunna försörjas, utan att belasta dyr landinfrastruktur, säger Johan Wallén.

Ytterligare ett argument som talar för Stockholm Norvik Hamn är att väg 73 och sträckan Nynäshamn – Västerhaninge blivit utvald av Trafikverket som en av två potentiella pilotsträckor för elväg, som nu utreds och planeras vidare. Regeringens målsättning är att en pilotsträcka bör vara startklar i slutet av 2021.



Det kommer att finnas fem byggnader på hamnområdet. Tullvisitationsbyggnaden, som färdigställdes först, har nu fått sällskap av en verkstad och hamnens huvudkontor. Under sommaren påbörjades även arbetet med de två sista byggnaderna som ska inrymma Livsmedelsverkets gränskontroll och en huvudbyggnad för ro-ro-trafik. De rundade hörnen och husens grafitgrå, nästan svarta fasader skapar ett samband och håller ihop arkitekturen på ett tydligt sätt.

Lisa Olsson är biträdande arbetsledare på byggbolaget MVB som ansvarar för uppförandet av huvudbyggnaden. Hon visar oss runt i lokalerna som ska bli kontor för Stockholms Hamnars och Hutchison Ports medarbetare.

– Nu lägger vi sista handen vid ytskikten och de sista installationerna och så väntar vi med spänning på att kunna montera byggnadens stora, välvda fönsterpartier, säger Lisa Olsson.

Fjärrstyrd lassning och lossning

Lastning och lossning av containrar kommer att fjärrstyras från huvudbyggnaden. Det, liksom mycket annat i hamnen, är ny teknik som terminaloperatören Hutchison Ports kommer att implementera i Stockholm Norvik Hamn.

– Vi är glada över att ha förmånen att få jobba tillsammans med Hutchison Ports som är en väletablerad aktör som satsar på den senaste tekniken. Containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn blir på många sätt ett showroom där ny teknik och nya arbetssätt kommer att testas och så småningom implementeras, avslutar Johan Wallén. ➔

FÖRDJUPNING



FOTO: PATRIK OLSSON

Stena Line hoppas på effektivare godshantering

Familjeägda Stena Line grundades 1962 och är i dag ett av Europas ledande färjerederier med 38 fartyg och 20 linjer i norra Europa. För några år sedan etablerade sig Stena Line i Nynäshamns hamn vilket har betytt mycket för hamnens utveckling. Färjelinjen mellan Nynäshamn och Ventspils i Lettland är en viktig del av infrastrukturen som knyter ihop Baltikum med Skandinavien. Under de senaste åren har handeln mellan Skandinavien och Baltikum vuxit, drivet av en stark konjunktur som lyft tillväxten.

– I nuläget är det svårt att säga vad nya Stockholm Norvik Hamn kommer att få för betydelse men vi delar Stockholms Hamnars syn på tillväxt och ökad efterfrågan i Stockholmsregionen, säger Anders Peterson, Head of Ports & Terminals på Stena Line. Framför allt hoppas vi att den nya hamnen ska öppna upp för effektivare och smidigare godshantering med möjlighet att lasta trailrar i hamnen. Som det ser ut nere i Nynäshamns hamn just nu så är det trångt vilket inte är bra för någon.

Anders Peterson lyfter den nya hamnens djupa och korta inseglingsled och effektiva transportanslutningar som ger direkt tillgång till en av Europas snabbaste växande regioner.

– Möjligheten att koppla upp sig på järnvägen kan vara intressant på sikt. Framför allt tycker jag att det är roligt att projektets tidsplan och budget verkar hålla, avslutar Anders Peterson. ➔



Maria Olsson och hennes medarbetare på Wallrite uppskattar den hemlika miljön i Patons Malmgård.

Känslan sitter på väggarna!

HYRESGÄST

Wallrite AB

INTERVJUAD

Maria Olsson, marknadschef

HYRESGÄST SEDAN 2015

LOKALEN

Patons Malmgård, ett 495 kvadratmeter stort hus från 1774 i Masthamnen



Berätta om Wallrite och er verksamhet

– Vi säljer ett miljöklassat whiteboard-koncept som bygger på en smidig och mjuk whiteboard på rulle som enkelt kan sättas upp på väggen och täcka hela rum. Våra kunder kommer från hela världen och i Sverige jobbar vi mycket med skolor, men också företag som behöver ett verktyg för sina kreativa processer.

Ni huserar i den äldsta byggnaden som Stockholms Hamnar förvaltar. Hur hamnade ni här?

– Via en bekant fick vi tips om Patons Malmgård som verkligen var en oslipad diamant med vävtapeter à la 80-tal på väggarna och flera lager linoleummattor på golvet. Tillsammans med fastighetsavdelningen på Stockholms Hamnar och en duktig arkitekt hittade vi ett koncept med ledordet hemmet istället för kontoret. Byggnadens ursprungliga karaktär lyftes sedan fram genom färger, tapeter, golv och belysning.

Vad uppskattar du mest med läget i Masthamnen?

– Vi betraktar färjetrafiken på avstånd och jag tycker att det är en ynnest att varje dag kunna vila blicken på staden och vattnet. Det ger verkligen lugn och harmoni.

Hur ser ert samarbete med Stockholms Hamnar ut?

– Vi har ett väldigt bra samarbete med Stockholms Hamnar och uppskattar att vi fick vara delaktiga under renoveringsarbetet där vi båda hade samma synsätt på vad som behövde åstadkommas. Det låg till grund för att resultatet blev så bra. ➡

Läs mer om Wallrite AB på www.wallrite.se



Lawrence Yam

Den nya containerterminalen som nu färdigställs i Stockholm Norvik Hamn ska drivas av den internationella hamnjätten Hutchison Ports. Lawrence Yam är företagets Sverigechef som både bygger upp verksamheten i Stockholm Norvik Hamn och en ny tillvaro för sig och sin familj i Stockholm.

TEXT: KATARINA BRANDT
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

MÅNGA MENAR ATT LAWRENCE YAMS HEMSTAD Hong Kong är en av världens mest fascinerande städer. Här möts nytt och gammalt, öst och väst, andligt och superkommersiellt på en och samma gång. Det är också en stad där hav möter land. Därför kan en resa dit knappast räknas som komplett utan en båttur till någon av de hundratals öar som ligger utspridda i Syd kinesiska havet.

Hong Kongs närhet till havet har på många sätt även påverkat Lawrence både när det gäller studier och yrkesval.

– Jag inledde min karriär 1992 som trainee på Sealand där jag fick lära mig allt om shipping. Efter några år blev jag regionchef med ansvar för norra Kina och verksamheten i 13 provinser och megastäder som Qingdao, Tianjin, Beijing, Xian och Zhengzhou.

I samband med att Maersk tog över Sealand 1999 anslöt sig även Lawrence till

Maersk som sedan länge är den överlägset största aktören på global nivå när det gäller containerfrakt. Lawrence har också flera års akademiska studier bakom sig som resulterat i en Master i Business Administration från 2006.

Hårt arbete och aktiv fritid under åren i USA

Efter några år gick flyttlasset till New Jersey på den amerikanska östkusten där Lawrence hade något av en ambassadörsroll med ansvar att utveckla Maersk kinesiska kunder i Nordamerika och Mexiko.

– Vi stannade i tre år. Det blev många bilresor och mycket countrymusik, konstaterar Lawrence som uppskattade livet i USA och kombinationen av hårt arbete och aktiv fritid tillsammans med familjen.

Tillbaka i Hong Kong väntade jobb som globalt kundansvarig på APM Terminals



”Nu gör vi vårt bästa för att lyfta våra styrkor och visa på fördelarna med att välja Stockholm Norvik Hamn.”

Stockholm vilket under det närmaste året kommer att omfatta flytten från Frihamnen till den nya containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn.

– Arbetet just nu handlar framför allt om att träffa befintliga kunder och etablera kontakter med nya. Många är förstärkt intresserade av den nya hamnen och hur vi som terminaloperatör kan hjälpa dem att växa. Nu gör vi vårt bästa för att lyfta våra styrkor och visa på fördelarna med att välja Stockholm Norvik Hamn.

Ett grönt alternativ för transporter ut till de stora marknaderna

Lawrence menar att det finns många goda anledningar till att Hutchison Ports vill driva den nya containerterminalen. Siffror och statistik talar sitt tydliga språk och det finns stora besparingar att göra för fartyg som anlöper Stockholm direkt. Stockholm Norvik Hamn ligger dessutom bra till för handel med Östersjöregionen och erbjuder ett grönt alternativ för transporter till och från de stora marknaderna.

– Den nya containerterminalen i Stockholm Norvik intresserar inte bara våra kunder. Konkurrenterna väntar med spänning på att den ska öppna. Dessutom är stora delar av Hutchison Ports på ett eller annat sätt involverade i arbetet och tycker att det är ett spännande projekt som man gärna vill vara delaktig i. Tanken är att terminalen ska fungera som ett showroom för Hut-

NAMN: Lawrence Yam.

ÅLDER: 50 år.

BOR: Nacka, öster om Stockholm.

FAMILJ: Fru och hund.

UTBILDNING: Master i Business Administration.

ARBETE: Vd för Hutchison Ports Sverige AB.

SENASTE BÅTRESA: En tur på floden Seine i Paris.

innan han 2014 började som kommersiell chef på Hutchison Ports i Storbritannien. Utöver företagets kommersiella aktiviteter i den brittiska hamnen Port of Felixstowe, även känd som Port of Britain, London Thamesport och Harwich, samordnade Lawrence den kommersiella verksamheten i Spanien, Egypten, Nederländerna och Sverige.

– Till Stockholm kom jag första gången hösten 2017. Jag minns att det började bli kyligt och mörkt ute, men det spelade ingen roll. Jag tyckte om den svenska huvudstaden på en gång, mycket tack vare alla trevliga människor jag träffade.

Intresse för containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn

I skrivande stund är det minst sagt bråda dagar för Lawrence. Sedan juli 2018 är han ansvarig för Hutchison Ports verksamhet i

chison Ports där nya arbetssätt successivt kommer att implementeras.

Hundpromenader i friluftsområdet Hel-lasgården utanför Stockholm, knäckebröd, kaviar, sill och salta fiskar... Efter drygt ett år i Sverige har Lawrence börjat akklimatisera sig till den svenska vardagen. En kvart om dagen ägnar han till att öva svenska via appen Duolingo och han ser med spänning fram emot att någon gång få uppleva norrskenet.

– Från Hutchison Ports sida innebär den nya containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn att vi kommer att kunna erbjuda fler valmöjligheter för våra kunder. Eftersom vi gärna engagerar oss i samhällsutvecklingen där vi verkar, hoppas vi att vår närvaro i Stockholm Norvik kommer att skapa nya möjligheter för Sverige som helhet. ☺



HAMNARNAS HISTORIA



FOTO: STADSARKIVET - STOCKHOLMS STAD

Invigningen av Frihamnen den 10 oktober 1919 med invigningspaviljongen till vänster. Fartyget heter S/S Annie Johnson.

En frizon för allt från bananer till bilar

Världens första frihamn inrättades i Livorno i Italien redan 1547. I Sverige öppnade en statlig förordning upp för att inrätta frihamnar först 1907. I tullhänseende betraktas en frihamn som utrikes ort där varorna förtullas först när de förs ut från hamnområdet och in i landet.

År 1919 invigdes Sveriges första, ännu provisoriska, frihamn av landets dåvarande kung Gustav V.

Det skulle dröja ända till 1926 innan Frihamnen stod helt klar och blev en hamn för transocean styckegodstrafik samt trafiken till och från Medelhavet och Svarta havet. Frihamnen blev Stockholms stora lagringshamn med stora magasin och effektiva kranar. Här fanns kyl- och

frysutrymmen samt spannmålsmagasin. Man kan säga att Frihamnen fungerade som landets stora skafferier under andra världskriget där bland annat frukt, kaffe, kryddor, kött, fisk och skaldjur lagrades.

Flera av de ursprungliga byggnaderna i Frihamnen är bevarade. Magasin 1, 2 och 3 uppfördes 1918–1926. Banankompaniets byggnad från 1927 med kontor, mogningslager och packningshallar vid egen lastkaj var modernast i Europa och hade plats för 20 000 bananstockar.

År 1931 etablerade Ford ett lager för bilar och reservdelar samt en utställningshall och kontor. Efter andra världskriget utökades verksamheten med en sammansättningsfabrik för att kringgå importrestriktionerna.

Uppdelningen mellan verksamheterna

i Frihamnen och övriga hamnar har successivt försvunnit. I mitten på 1990-talet upphörde frihamnsfunktionen helt eftersom EU-anslutningen 1995 innebar att den mesta trafiken till Stockholm kom från ett gemensamt frihandelsområde.

Den nuvarande färje- och kryssningstrafiken kommer att finnas kvar i Frihamnen men containerverksamheten flyttar till nya Stockholm Norvik Hamn som öppnar våren 2020. ☺

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