

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#1/11



STRÖMKAJEN

– SOLSIDAN FÅR ETT LYFT

KARIN HÅLLER KOLL PÅ HAMNEN

HELENA HÅLLER I RODRET



HENRIK
WIDERSTÅHL
TF VERK
STÄLLANDE
DIREKTÖR

2

MOT NYA HÖJDER

2010 VAR ETT MYCKET BRA OCH SPÄNNANDE år i Stockholms Hamnar. Vi slog nytt passagerarrekorde och godsvolymer letade sig nästan upp till de höga tal som vi kunde se före finanskrisen. En viktig milstolpe passerades också när Miljööverdomstolen gav klart besked om att vi får bygga Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, den nya godshamnen i Nynäshamn. I februari i år avtog även regeringen alla överklaganden för detaljplanen i området vilket är ytterligare ett steg i rätt riktning.

Med ofattbara 12 170 391 passagerare är vi både Sveriges och Östersjöns största passagerarhamn. Den första april öppnar dessutom en ny kund, St Peter Line, en helt ny linje mellan Stockholm och St Petersburg. Kombinationen av stora, trygga kunder med mogna marknader och nya spännande destinationer med möjlighet att öppna upp nya resvägar för nya målgrupper, gör att vi vågar hoppas på att ännu fler passagerare framöver.

2010 VAR OCKSÅ ETT STARKT ÅR för rorogodsvolymer som återhämtade sig efter den globala finanskrisen som haft ett starkt grepp om marknaden sedan slutet av 2008. Återhämtningen skedde i princip på samtliga linjer i alla våra tre hamnar. Totalt fraktades 6 244 851 ton gods, vilket är en ökning med 17 procent. Årets två första månader visar samma goda utveckling med plus 13 procent för färjegodset och plus 7 procent för passagerarna.

En av orsakerna till att både passagerar- och godsvolymer ökar kan vara att Stockholm växer och planerar för fortsatt tillväxt under kommande år. Det ställer krav på Stockholm stad att bygga bostäder, kontor och kommunikationer. Norra Djurgårdsstaden är ett mycket viktigt projekt i denna strävan och Värtapirens förändring är en viktig pusselbit för att förverkliga den nya stadsdelen. I februari var vi på huvudförhandling i Miljööverdomstolen för detta projekt och dom i målet meddelas den 19 april.

Den sista september 2009 lämnade Christel Wiman vd-posten i Stockholms Hamnar och jag har agerat tillförordnad vd sedan dess. Den 15 mars valde vår styrelse Johan Castwall, nuvarande vd på det kommunala bolaget SISAB, till ny vd med start den 15 april. I och med det lämnar jag med varm hand över rodret till Johan och återgår till min ordinarie tjänst som vice vd och marknadschef. Vi alla på Stockholms Hamnar vill passa på att hälsa Johan varmt välkommen till hamnen!

HENRIK WIDERSTÅHL,
tf verkställande direktör Stockholms Hamnar

Redaktion: Jenny Sundström, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC Kommunikation
Tryck: Modinttryckoffset 2011
Ansvarig utgivare: Henrik Widerståhl

Mer info: www.stockholmshamnar.se
Omslagsbild: Marge Arkitekter AB.

3 JUST NU

En ljus idé.

4 TRADEN

Karin Törnell håller ett öga på hamnen.

6 NOTISER

Senaste nytt från hamnen.

7 TEMA: DRÖMKAJEN SKAPAS

Strömkajen har ett drömläge. Nu renoveras den för att ge mer plats åt människorna.

12 PORTRÄTTET

Nu är det Helena Bonnier som håller i rodret.

14 ENKÄT

Vilken är din favoritkaj i Stockholm?

15 OMVÄRLD/ ORGANISATIONSNYTT

Bättre infrastruktur krävs för tillväxt.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Bland sumprunkare och sillpackare.

VIA
PRE
NUMER
ERA

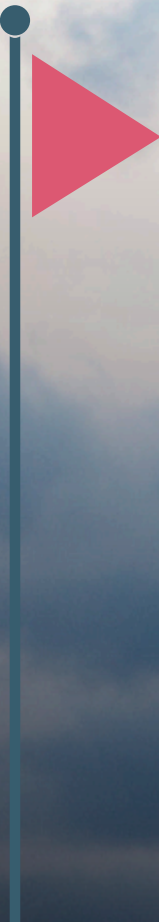
Tidningen VIA STOCKHOLMS HAMNAR
utkommer med fyra nummer per år.
Prenumeration kan beställas via
info@stockholmshamnar.se.



EN LYSANDE IDE

NYNÄSHAMN
2011-02-18 · KL 18:36

Det är smart att byta ut gamla lampor och ersätta dem med ny energisnål belysningsarmatur. I höstas bytte Nynäshamns Hamn AB ut belysningen i en av de tolv masterna i det så kallade "Gotlandsläget" i hamnen i Nynäshamn. Det kostade 70 000 kronor, men beräknas spara så mycket som 23 000 kilowattimmar om året. Det är en besparing som ungefär motsvarar elförbrukningen för en normalstor villa. Det är inte bara bra för miljön – ljuset i den nya belysningsarmaturen är bättre än i den gamla. Under 2011 byts även belysningen i de återstående elva masterna ut.



VIA
11
02
18

HELKOLL PÅ HAMNEN

Vågorna går höga i Saltsjön, men på Bevaknings- och Trafikcentralens (BTC) kontor i Frihamnen är det lugnt. Karin Törnell har precis gått på sitt skift och har full koll på läget. – Men det är ett bedrägligt lugn, det kan växla på en sekund och sen är det allt annat än lugnt.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Under ett arbetspass lämnar Karin ytterst sällan kontoret.



07.00

– Jag hör dig, men bara nått och jämnt, säger Karin Törnell.

Det är en lastbilschaufför som anropar kontrollrummet på Bevaknings- och Trafikcentralen för att bli insläppt på Loudden. Det har fallit en halvmeter snö över Stockholm under natten och chauffören är orolig för att köra fast. Men på tv-skärmen ser Karin att grinden vid Loudden öppnas och lastbilen rulla in utan problem. Övervakningskamerorna är Karins ögon i hamnen och det är mycket hon ska hålla ögonen på. Både i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär.

08.00

Ute kör snösvängen så det ryker, men de har missat Lantmännens kaj. Lastbilarna som lastar spannmål börjar få problem. De ringer Karin för att få problemet åtgärdat.

– Men han var på bra humör. En sån här dag märker man hur bra snöröjningen fungerar i hamnen. I stan är det kaos, här är det mycket bättre, säger Karin samtidigt som hon slår numret till snöröjarna.

För Karin ska inte bara ha koll. Det är hennes jobb att åtgärda problem som uppkommer om det så handlar om ett oljeutsläpp, en trasig landgång eller ett fastfruset fartyg.

09.00

– Saltsjön är 47 centimeter över normalvattenståndet och Mälaren 11 över, säger Karin bekräftande och lägger på luren.

Hon har just ringt och hört sig för och det

är viktigt att veta för att kunna ge ett korrekt djup vid kajerna till fartygen. Ytterst är det kaptenens ansvar att ta reda på det, men hamnen vill absolut inte att båtar går på grund vid deras kajer.

10.00

Snön gjorde det svårt för Karin att ta sig till jobbet i morse. Bussarna hade snöat inne, men för sjöfarten är blåsten ett större problem. På radion rapporterar de om 20 sekundmeter i byarna vid Svenska högarna. Det borde innebära förseningar, men Karin har koll och vet att det bara är ett fartyg som är sent. Hon ringer stuvrieriet som behöver veta det.





Karin gillar sitt jobb och ansvaret det medför.

11.00

Vintern är lågsäsong på BTC. På sommaren är det inte en lugn stund på trafikcentralen.

– Men även om det tillfälligt är lugnt kan det förändras snabbt. Det kan vara ett oljeutsläpp som måste saneras eller ett fartyg som måste byta kaj. Händelser som snabbt får många ringar på vattnet, samtal som måste ringas och följdverkningar som måste hanteras. Och så växer uppgiften och vi får fullt upp.

12.00

– Trafikcentralen i Stockholms Hamn.

Karin svarar i telefon. Det är en person som ska göra en fartygsanmälan, men som inte vet var man får tag på den. En sån anmälan måste alla fartyg som ska få kajplats

holmen. Han behöver ingen kajplats, men måste göra en anmälan eftersom han kommer passera genom hamnområdet.

13.00

Karins arbetsverktyg är telefon, datorn, kameror och VHF-radio. Det är ett på många sätt typiskt kontorsjobb.

– Men jag känner ändå väldigt tydligt att jag jobbar ute i verksamheten. Jag är ju engagerad i en mängd konkreta problem som ska lösas.

14.00

På väggen sitter en "julgran", en rad lampor som kan indikera brand och inbrott. Karin visar schemat för hur de ska agera om något



"Julgranen" indikerar brand och inbrott.

taktar genast brovakten för att se till att bron ligger nere.

16.30

De ringer från stuveriet i Frihamnen. De har fått problem med elförsörjningen i en av sina lokaler. Karin fixar dit en elektriker. Hon får även en hel del samtal från allmänheten.

– En del vill veta om färjor kommer i tid, några är intresserade av broar och slussar och andra undrar om en lampa som står lite snett på Strandvägen, säger Karin, som även försöker lotsa frågeställaren vidare när svaret inte finns hos hamnen. Det är väldigt olika, men de flesta är trevliga.

18.00

Kustbevakningen hör av sig och behöver en kaj för natten. Karin bokar in dem på en kaj i Frihamnen. Arbetsdagen närmar sig sitt slut.

– Jag gillar det här jobbet, trivs med att ha ett stort eget ansvar samtidigt som jag hela tiden samarbetar med en vid krets av människor.

I stan är det fortfarande snökaos, men nu rullar bussarna. Karin slipper gå hem. 

"Ett tillfälligt lugn kan förändras snabbt."

skicka in minst 24 timmar före ankomst. Anmälan görs för att se till att det finns plats och att kajen fungerar, men också för att kunna erbjuda den service som båten behöver. Det kan vara att ta hand om avfall, svart- och gråvatten eller elanslutning.

– Det visar sig att det handlar om en bogserbåt som ska repareras i varvet vid Beck-

händer samtidigt som hon återställer några falsklarm.

– I julgranen sitter brandlarm för Loud- den, fastighetslarm och överfallslarm för receptionen här på Stockholms Hamnar.

På en speciell telefon ringer SOS-alarm. Det är en akut ambulanstransport som måste passera Liljeholmsbron. Karin kon-



Nya bagagehanteringen tar form

Arbetet med den nya bagageterminalen i Nynäshamn går enligt plan. I slutet av februari började den nya byggnaden ta form som ska stå färdig lagom till Destination Gotlands högsåsong börjar.

Den nya bagageterminalen innebär att passagerarna smidigt kan hämta sina väskor på rullband, precis som på en flygplats. För mer information, se stockholmshamnar.se/nynashamn

Nyheter i nyhetsbrev

På vår webbplats presenteras en rad nyheter varje vecka. Ibland kan det vara svårt att hänga med och därför har vi tagit fram ett nyhetsbrev som samlar ihop de största och viktigaste nyheterna. Varje månad skickas det ut elektroniskt till din e-postadress. Anmäl dig och läs mer om våra övriga nyhetsbrev på stockholmshamnar.se/nyhetsbrev.



Delta i Kapellskärs frågetävling!

Kapellskärs hamn ställer ut på Expo Roslagen, som arrangeras i SportCentrum i Norrtälje den 6-7 maj. Här möter ett hundratal företag besökare från hela Norrtäljetrakten. Besök mässan och missa inte att delta i vår frågetävling där du bland annat kan vinna sköna resor över Östersjön.

Passa på att ta del av hamnens utbyggnadsplaner – på plats finns en modell över den framtida hamnen. Vi finns i hall B och mässans öppettider är fredag kl 11-18 och lördag kl 11-16. Välkommen!

Ny VD utsedd för Stockholms Hamnar

I mitten av mars utsåg Stockholms Hamnars styrelse Johan Castwall till verkställande direktör. Johan kommer närmast från det kommunala bolaget SISAB och tillträder sin tjänst den 15 april 2011. Henrik Widerståhl åtgår till sin tjänst som marknadschef och vice verkställande direktör. Läs mer i vårt pressmeddelande på stockholmshamnar.se.



VIA
NOR
VIK



Positiva besked om Norvikudden

I slutet av december fick Stockholms Hamnar tummen upp av miljööverdomstolen angående ärendet Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden.

Ärendet är överklagat till Högsta Domstolen, men det är ännu inte klart om de prövar det. Villkoren för byggnadsfasen ska också fastställas av miljödomstolen. Regeringen avslag även i februari 2011 alla överklaganden av detaljplanen för container- och rorogodshamnen. Läs mer på stockholmshamnar.se/norvikudden.

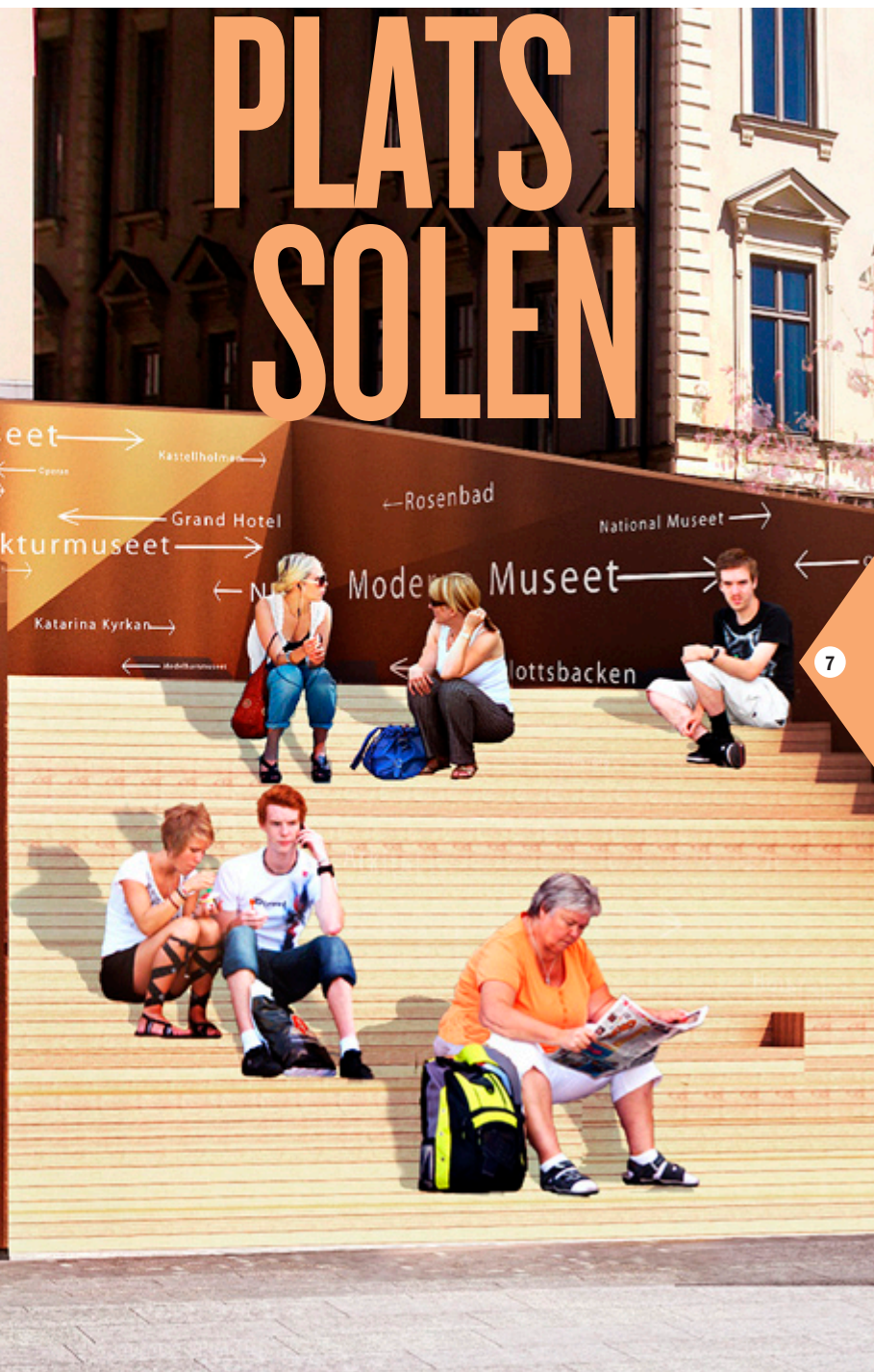
VIA WW
W

www.stockholmshamnar.se



EN PLATS I SOLEN

Strömkajen har länge varit en oslipad diamant. En plats i solen, men också en skräpig kaj med byggnader som inte matchar det fantastiska läget eller sevärdheterna runt omkring. Kajen har dessutom riskerat att rasa. Nu renoveras den och när allt är klart våren 2013 kommer Strömkajen att vara en modern och miljövänlig kaj som tål att tittas på.





DRÖMKAJEN SKAPAS

Strömkajen är en mötesplats i Stockholms finrum och ett nav i turiststockholm. Här möts skärgårdsresenärer, museibesökare och flanörer. När kajen är färdigrenoverad 2013 kommer det att finnas mer plats för människor och mindre för trafiken.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · BILD: MARGE ARKITEKTER

– MAN KAN INTE ARBETA PÅ en vackrare arbetsplats än jag gör, säger Irene Lindbäck när hon tar emot på sitt kontor strax intill Strömkajen.

Det är en kall och kulen vinterdag, men det är inte svårt att förstå henne. Strömkajen har ett fantastiskt läge, härlig utsikt och är dessutom omgiven av pampiga hus som Nationalmuseum och Grand Hôtel. Irene Lindbäck är projektledare för Strömkajen, ett arbete hon påbörjade redan 2004. Men själva renoveringsarbetet drog igång 2009 och ska vara klart 2013. Strömma kanalbolag och Waxholmsbolaget trafikerar Strömkajen idag och för att inte störa båttrafiken sker renoveringsarbetet bara under vinterhalvåret. Det lämnar inget utrymme för förseningar.

– Det är ett tufft jobb med ständiga deadlines. Sommarens båttidtabeller är redan tryckta så det finns ingen möjlighet att tumma på tiden.

NU ÄR arbetet i full gång, ett arbete som var nödvändigt av flera skäl.

– På sikt hade kajen riskerat att rasa.

Och det är landhöjningen som är boven i dramat. För den har höjt kajen med drygt en halvmeter sedan Strömkajen byggdes för ungefär 150 år sedan. Det har gjort att landgångarna nu allt mer påminner om rutschkanor, men också att de träpålar och



den rustbädd som kajen är uppbyggd på kommit över vattenlinjen och därför börjat ruttna.

Samtidigt finns det stora behov av att modernisera kajen och att ge den ett rejält ansiktslyft.

– När det är klart kommer det att vara större kajplatser med mer plats för människor och med mindre plats för bilar än idag.

DEN MEST PÅTAGLIGA förändringen är nog de nya vackra byggnaderna som du kan läsa mer om på nästa sida. Kajen byggs även ut med två meter från nuvarande kajkant och sänks ned drygt en halvmeter för att den ska återfå den ursprungliga höjden.

– Det var något båtbolagen efterfrågade. Landhöjningen har gjort det svårt att komma på och av båtarna. Det är en tillgänglighetsfråga – något vi lagt stort fokus på.

Ett exempel på det är att man valt släta granitplattor på alla promenadstråk. Det är lättare att gå på än små gatstenar. Hela kajen ska dessutom få ett ytskikt av granit. Strömkajen är Stockholms finrum och Stockholms Hamnar har inte sparat på krutet.

Ombyggnad vinter/vår 2009–2013

- Ny spontkaj cirka två meter utanför befintlig kaj
- Sänkning av kaj med cirka 40 till 70 centimeter
- Nya terminalbyggnader.
- Nya "teknikbänkar"
- Utökad volym för oljecisterner. Ej synliga.
- Sopsug från papperskorgar till underjordisk förvaring.
- Nytt hamnplan och ny gata.

– Det ska kännas påkostat. Inte minst för att det här är det vi visar alla turister som kommer hit, säger Irene Lindbäck samtidigt som Indrek Pöldma, driftchef på Waxholmsbolaget tittar in på kontoret.

Han har sitt kontor på Strömkajen och har kunnat följa renoveringen på nära håll.

– Det var på tiden. Kajen har sett sliten ut länge och det är mer än 25 år sedan den renoverades senast, säger han medan vi går för att titta på kajen.

BÅTTRAFIKEN HAR ÖKAT AVSEVÄRT och man har helt enkelt vuxit ur kajen. Han tar förvaringen av diesel till båtarna som ett exempel. Fram till nu har man bara kunnat bunkra 25 kubikmeter diesel på kajen. Det är alldeles för lite och har resulterat i täta besök av tankbilar för att säkra att det finns bränsle till alla båtar som behöver.

– När kajen nu moderniseras finns det plats för 100 kubikmeter diesel. Med hjälp av ny teknik och datorer får vi mycket bättre koll på när och vilka båtar som behöver tankas.

"Det här var något båtbolagen efterfrågade."

Under kajen skapas en kulvert där man förutom bränsle också samlar all teknik. Där kommer det dessutom att finnas en sopsug som kopplas till alla papperskorgar på kajen.

PÅ SÅ VIS GÖMMER MAN undan sådant som inte behöver synas och får en renare och finare kaj. Det enda spåren de lämnar på kajen är de nya "teknikbänkar" som placerats ut. Inuti dem finns all utrustning som behövs för att serva båtarna med bränsle, färskvatten och för att transportera bort smutsigt vatten.

– Nu är det nästan som att "gå i depå" i racing när båtarna ska bunkra. Det är viktigt när båtarna kanske bara ligger vid kaj en kvart. Dessutom har mycket arbete automatiserats, vilket är bra ur arbetsmiljösynpunkt. Waxholmsbolaget får dessutom den största av de tre nya byggnaderna som ska byggas, säger Indrek.

– Nya och mer funktionella lokaler är förstås bra både för våra medarbetare och för våra kunder, tillägger han.

På sitt kontor sitter Irene Lindbäck kvar. Hon har som sagt jobbat med förnyelsen av kajen sedan 2004. Vad tror hon Stockholmarna kommer att tycka om den nya Strömkajen när den är klar?

– Jag tror att husen kommer att väcka uppmärksamhet. De sticker ut och jag hoppas att folk kommer att tycka att kajen blir lika fin som vi tycker. Det är ju sol där hela dagen så jag tror att folk kommer att sitta här och äta glass. 🍦



BÄSTA BIROLL

De nya byggnaderna på Strömkajen får inte stjäla showen, men gärna ta priset för bästa biroll. Att rita de tre byggnaderna var en utmaning för arkitektbyrån Marge. Resultatet är tre trattformade byggnader med fasader av tombak. Tre smycken i Stockholms finrum.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · BILD: MARGE ARKITEKTER

STRÖMKAJEN ÄR PÅ MÅNGA SÄTT EN DRÖMKAJ. Det är en kaj med utsikt och en plats i solen. Det är här man tar de bästa bilderna på slottet. Det sistnämnda var något arkitekterna på Marge tog fasta på när de skulle rita de tre nya byggnaderna till Strömkajen.

"Den är utformad som en trappa där man kan njuta av utsikten eller ta den perfekta bilden av slottet."

– Vi blev inspirerade av fotograferandet och har därför använt formen av objektivet på en kamera när vi ritat byggnaderna. Det är en öppen och inbjudande form, säger Pye Aurell Ehrström, arkitekt på Marge.



ÖPPENHETEN GÖR att man undviker att skapa en bak- och fram-sida på kajen. Något som de upplevde som ett problem tidigare. De tre nya byggnaderna som ska vara på plats 2013 skiljer sig avsevärt mot de tidigare som var mer barackliknande. Ett problem tidigare var att man för att skapa förvaring åt fartygen, var tvungen att ställa upp en ful container på kajen.

– Vi vill att det ska vara rent på kajen. Därför har vi sett till att integrera alla funktioner i byggnaderna så att man inte behöver sätta upp nya kiosker och förvaringsutrymmen senare.

DET VAR INTE EN HELT LÄTT UPPGIFT att rita de nya byggnaderna. Uppdraget var att skapa byggnader av hög arkitektonisk kvalitet, men utan att stjäla för mycket uppmärksamhet från Grand Hôtel, Nationalmuseum, Handelsbanken och Lydmar Hotel som har huvudrollen på Strömkajen. För att särskilja sig från stenfasaderna runtomkring valde de tombak, en mässingslegering, som material i fasaderna.

– Det är ett förstklassigt material och vi har velat skapa samtida byggnader med hög kvalitet i såväl detaljutförande som materialval.

DEN STÖRSTA BYGGNADEN ÄR till Waxholmsbolaget och den mindre är till Strömma Stockholm Sightseeing. Den tredje blir lite annorlunda då den är utformad som en trappa där man kan sitta och njuta av utsikten eller ta den perfekta bilden av slottet.

– På så vis får vi in en funktion till. Den byggnaden är annars till för förvaring av kylida varor och tomma vagnar. ⚓



UNIKT BÅTFYND

På Strömkajen växer en ny kaj fram, men också ny kunskap om vår historia. För i höstas grävdes en mindre sensation fram. Det var resterna efter ett fartyg från 1600-talet byggt med en teknik man inte visste användes i Sverige på den tiden.

DET VAR NÄR MAN GRÄVDE för ett nytt pumphus i kajen vid Grand Hôtel som man upptäckte rester av ett fartyg från 1600-talet.

– Det är ett helt sensationellt fynd. Det är den första sydda båt man hittat och som med säkerhet är byggt i Sverige, säger marinarkeologen Jim Hansson.

Att den är sydd betyder att man istället för att använda spik eller nitar sytt ihop skrovet. En väldigt gammal metod som på den här tiden användes i Baltikum och Ryssland. Fyndet har väckt uppmärksamhet bland arkeologer som nu frågar sig vem och varför man byggde med den här metoden i Sverige. Och att den är byggd i Sverige vet man genom den analys av vrakdelarna som gjorts. Analysen visar att virket är hugget i stockholmsområdet någon gång mellan 1631 och 1635.

På den här tiden låg ett örlogssvarv på platsen. Ett varv som 1650 flyttade till Skeppsholmen. Kanske var det 20 meter långa fartyget i så dåligt skick att det blev kvar vid flytten. Det var inte ovanligt att gamla fartyg användes som utfyllnad när kajer skulle byggas ut. Vrakresterna är nu utställda på Sjöhistoriska museet och vid Strömkajen håller man ögonen öppna för fler fynd. ⚓

VIA FÖR DJUPNING

Valuta för pengarna

När den nya Strömkajen invigs sätts samtidigt punkt för ett renoveringsarbete av Stockholms kajer som pågått i mer än 15 år. Det kommer då uppskattningsvis att ha kostat ca 360 miljoner.

– Och vi har verkligen fått valuta för pengarna, säger projektledaren Irene Lindbäck.

För drygt 15 år sedan renoverades Skeppsbron. Det var startskottet för en upprustning av flera av Stockholms kajer.

– Behovet var stort och det är Stockholms Hamnars uppdrag att underhålla och renovera våra kajer, säger Irene Lindbäck projektledare på Stockholms Hamnar.

Efter Skeppsbron följde renovering och upprustning av Söder Mälarstrand, Strandvägen, Norr Mälarstrand och nu Strömkajen. Irene Lindbäck uppskattar att renoveringsarbetet när det är färdigt kommer att ha kostat uppskattningsvis 360 miljoner.

– Och vi har verkligen fått valuta för pengarna. Strömkajen är det mest omfattande arbetet, men det största lyftet tycker jag Söder Mälarstrand har fått.



Irene Lindbäck

”Det största lyftet tycker jag Söder Mälarstrand har fått.”

Hon, liksom många andra, har lagt sin själ i det här arbetet och därför känns de lite vemodigt att arbetet snart är klar.

Men börjar allt inte bara om nu?

– Nej, de här kajerna kommer inte behövas renoveras på 50 till 100 år. ⚓



Helena Bonnier

FRÅN VÄTTERN TILL VÄRTAN

Helena Bonnier har länge haft ögonen på Stockholms Hamnar. Därför tvekade hon inte när finansborgarrådet Sten Nordin frågade henne om hon ville bli styrelseordförande i hamnen.

– Det är ett viktigt uppdrag. Hamnens betydelse för staden och regionen kan inte överskattas.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Helena Bonnier

ÅLDER: 71 år

AKTUELL SOM: Ny styrelseordförande i Stockholms Hamnar

UTBILDNING: Lärare och Näringsfysiolog.

POLITISK KARRIÄR: Ledamot i kommunfullmäktige sedan 1994. Har varit ledamot i olika nämnder som exempelvis Exploateringsnämnden, Gatunämnden, Trafiknämnden, Fastighetsnämnden samt Svenska Bostäder.

EXTRAKNÄCK: Vigsselförrättare. Ett fint och roligt uppdrag.

HELENA BONNIER KUNDE RO TIDIGT. Det var morfar som lärde henne när hon var liten. Men trots att hon växte upp vid Vätterns strand och dessutom åkt båt till Amerika är hon ingen större vän av öppet hav. Stockholms Hamnar har däremot länge legat henne varmt om hjärtat.

– Hamnen är så viktig. Dess betydelse för Stockholm, Mälardalen och Sverige kan inte överskattas. Bara färjeresenärerna bidrar med över fem miljarder till Stockholms besöksnäring, säger Helena Bonnier.

Hon menar att hamnen har en uppgift att tillsammans med andra aktörer ta ansvar för Östersjön. Ett hav vi måste vara rädda om.

HELENA BONNIER ÄR EN slipad och erfaren politiker, själv säger hon att hon är urgammal. Det finns det inget som tyder på. Hon tvekade inte att säga ja när hon fick frågan om hon ville bli styrelseordförande för Stockholms Hamnar.

– Jag har länge sneglat mot hamnen och sagt att jag vill sitta i styrelsen. Så länge att det blivit något av ett internt skämt mellan mig och tjänstemännen i Stadshuset. Efter varje val säger de att nu är det väl dags, säger hon och skrattar.

Men vilka är då de viktigaste frågorna för hamnen just nu?

– Det är att se till att bygget av den nya godshamnen på Norviksudden kommer igång. Det är helt avgörande för Stockholm och



Ökad tillgänglighet är en viktig fråga för Helena Bonnier. Vi måste bli bättre ta vara på stans sjö nära läge.

hela regionen. Utan den nya hamnen kommer vi inte att kunna leva upp till de krav som kommer att ställas på oss framöver.

UTBYGGNADEN AV HAMNEN i Kapellskär är också angeläget menar hon och värd att lyfta fram i det här sammanhanget. Ökad kapacitet för både gods och passagerare är viktigt. Hon är därför bekymrad över att man idag tvingas tacka nej till kryssningsfartyg som vill komma till Stockholm. Men det finns en annan sida av hamnen och dess verksamhet som ligger henne varmt om hjärtat.

– Tillgängligheten behöver bli bättre. Stockholmarna och turisterna måste kunna ta del av stadens sjö nära läge. Vi måste helt enkelt bli ännu mer attraktiva så att fler vill komma hit. Här har

mycket gjorts, men mer kan göras. Att driva miljöfrågor är en del av det arbetet.

– Idag finns elanslutningar till fartyg och system som tar hand om fartygens svart- och gråvatten vid kajen. Här måste arbetet fortsätta och jag vill att vi ska vara ett föredöme när det gäller miljöfrågor i hamnen.

HUR SER HON DÅ på sin roll som ordförande? Först och främst som ett stort ansvar.

– Jag har väldigt höga krav på mig själv och känner ett ansvar att leva upp till de förväntningar som ställs på mig. Konkret handlar uppdraget mycket om att få samarbetet i styrelsen att fungera och om att se till att de mål som fullmäktige ställer på bolaget uppfylls.



Helena menar att bygget av den nya hamnen, är den viktigaste frågan.

Det handlar inte bara om att driva sin linje utan också om att föra en dialog med oppositionen för att komma fram till förslag med stor förankring i fullmäktige. Är det möjligt?

– Absolut. I många frågor finns det samsyn. Samtidigt finns det meningsskiljaktigheter och det är politikens roll.

Hon är som sagt ingen nykomling i politiken. Intresset väcktes när hon gick på flickskolan i Jönköping. Det var moderaterna som lockade. Självklart var det åsikterna som drog.

– Men där fanns också de trevligaste killarna, säger hon och skrattar.

DET DRÖJDE INNAN DEN POLITISKA KARRIÄREN tog fart. Först var det studier i Uppsala. Hon läste till lärare och näringsfysiolog. Sedan flyttade hon till Stockholm och var under en period fullt upptagen med sin stora familj.

– Men på slutet av 70-talet fick jag frågan om jag inte skulle engagera mig lite mer i politiken och inför valet 1994 var det flera som

tyckte att jag skulle ställa upp för moderaterna i valet till kommunfullmäktige. Det gjorde jag och kom in.

Med sin lärarbakgrund föll det sig naturligt att börja i skolnämnden, men sedan har fokus kommit att hamna på hårda frågor som rör infrastruktur. Det har handlat om byggnationer, exploatering och trafik.

– Det är frågor som mycket handgripligt påverkar människors vardag. Det är ett intresse för dessa frågor som jag har med mig till hamnen.

Hon har varit ordförande i Stadsdelsnämnden på Östermalm. Där är hon nöjd med hur de förbättrat äldreomsorgen i stadsdelen, men även bostadsbyggandet. Östermalm är ju en granne till hamnen och här har hon ett stort nätverk som kan komma till nytta i styrelseuppgifterna för hamnen.

– Det är viktigt att alltid ha med sig det lokala perspektivet, men också att våga satsa på framtiden, säger Helena och rusar vidare. ⚓

VIA ENKÄTEN

Vilken är din favoritkaj i Stockholm?



Yasemin Bayramoglu, Enskede:

– Norra Hammarbyhamnen! Jag bodde vid kajen tidigare och kunde se båtarna som åkte förbi frukostbordet. Fartygens kommandobryggor var i höjd med vår balkong. Speciellt skönt var det på vårkanten när alla privatbåtar och lastfartyg åkte förbi.



Fotini Katriou, Stockholm

– Jag älskar Södra Hammarbyhamnen eftersom den känns så levande. Sen finns färjan som går till Norra Hammarbyhamnen, glasskiosken, Thaibåten och människor som fiskar. Den kunde ha varit längre.



Håkan Soold, sångare/gitarrist i The Plastic Pals

– Stadsgårdskajen. Sedan Fotografiska öppnade har den kajen alla förutsättningar att utvecklas från en icke-plats till en prydnad för vår vackra stad, där människor flanerar och möts och byter tankar med varandra.



Marianne Helmin, konstnär

– Strandvägen. Där ligger många fina båtar och man har också en vacker utsikt över Djurgården, Södermalm och Skeppsholmen.

”Det är viktigt att alltid ha med sig det lokala perspektivet.”



Erik Andersson arbetar med omvärldsbevakning och Public Affairs.

I februari månad arrangerades ett seminarium i riksdagen om infrastrukturens roll för omvandling och tillväxt. Ett av problemen som lyftes fram var Sveriges förhållandevis låga ambitioner när det gäller såväl underhåll av som nyinvesteringar i infrastruktur. Sverige hamnar i bottenskiktet bland jämförbara västeuropeiska länder om vi ser till andel av BNP som används till infrastrukturens utveckling. Den plan för 2010-2021 som riksdagen fattat beslut om innebär dessvärre att den negativa utvecklingen består.

I den rapport som låg till grund för seminariet betonas vikten av en långsiktig infrastrukturstrategi som anpassas efter den samhällsomvandling som sker med exempelvis ökande globala transporter som följd. Rapporten tar även fasta på att nuvarande modeller för

samhällsekonomiska kalkyler underskattar de kostnader som uppstår när godstrafiken drabbas av förseningar, någonting som är högaktuellt efter två stränga vintrar i landet.

Regeringens uttalade ambition är att bedriva en ansvarsfull ekonomisk politik i tider av finansiell oro i världen. Politiken har varit framgångsrik i avseendet att landet har starkare statsfinanser än övriga jämförbara länder.

Ordning och reda i statsfinanserna är en grundförutsättning för långsiktiga investeringar. Viktigt att komma ihåg är att en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för konkurrenskraft och ekonomisk utveckling, i synnerhet för ett export- och importberoende land som Sverige.

När det gäller de nya svavelreglerna som väntas träda i kraft 2015 skrev jag i förra numret av VIA att regeringen nu gjort en helomvändning i frågan. Regeringen har till slut lyssnat på de kritiska röster som höjts mot det beslut som leder till kraftiga kostnadsökningar för svensk industri, och som innebär att godset förflyttas från sjö till land.

Enligt infrastrukturministern arbetar regeringen nu intensivt för att försöka skjuta upp införandedatumet och därmed låta marknadens olika aktörer hinna anpassa sig till nya förutsättningar. Förhoppningsvis lyckas regeringen med detta. Annars blir det till slut konsumenten som får stå för kostnaden, både vad gäller högre priser och försämrad miljö i form av ökade transporter på ett redan ansträngt vägnät.



PÅ GÅNG I HAMNHUSET



Nader Bakhshi

Välkommen Nader Bakhshi till Infrastruktur

Nader Bakhshi är ny projektledare på Infrastrukturavdelningen. Hans ansvar blir att planera kajunderhåll, genomföra och följa upp diverse kajanläggningsprojekt.

Ulrika Persson, miljöingenjör,
har gått på föräldraledighet.

Nyheter på miljösidan

Lena Ekblom började i januari som miljöstrateg på avdelningen Juridik, Miljö och Omvärld. Hon kommer främst att arbeta med det strategiska miljöarbetet och vara Stockholms Hamns representant i arbetet med Stockholms stad och miljöfrågor i projektet Norra Djurgårdsstaden.

Maria Falk arbetsmiljöchef och Annika Waax, HR-specialist

För att förstärka arbetsmiljöarbetet i Stockholms Hamn har en tjänst som arbetsmiljöchef tillsatts. Maria Falk, tidigare HR-specialist och arbetsmiljö-



Charlotte Nathan

ansvarig tillträdde som arbetsmiljöchef den 1 april. Annika Waax, projektanställd HR-specialist, blir tillsvidareanställd och ersätter Maria på HR-enheten.

Vikarie för Alexandra under föräldraledighet

Charlotte Nathan ersätter Alexandra Lindström, redovisnings- och projektcontroller, under hennes föräldraledighet. Charlotte började den 16 februari och vikariatet sträcker sig till 1 mars 2012.

Organisationsförändringar inom Upphandling

Upphandlingsenheterna för hamnen och Stora projekt har slagits samman till en enhet. Håkan Svensson blir upphandlingschef och Robert Lundin blir ställföreträdande upphandlingschef. Övriga medarbetare är som tidigare Per-Ove Persson, Per Gorthon och Christina Irlén.

Ann Sofie tillbaka och ett stort tack till Ingrid!

Ann Sofie Bäck är tillbaka som pr-ansvarig på kommunikationsenheten efter sin föräldraledighet. Samtidigt slutade Ingrid Hansson som vikariat för Ann Sofie.



Lena Ekblom



Ann Sofie Bäck och Ingrid Hansson



Kollossning i hamnen.
Bild från 1920-talet.

SUMPRUNKARE OCH SILLPACKARE

Hamnen är en arbetsplats full av historia, livsöden och mustiga yrkestitlar.

Ett vanligt namn på många yrkesgrupper i hamnen var förr "dragare". Det kommer från tyskans träger som betyder bärare. Redan på 1400-talet organiserades dragarlag i Stockholm av skilda slag. Från den tiden finns också vråkare och mätare omnämnda. De kontrollerade, vägde och mätte sånt som järn, ved, bräddor och lin.

Skråväsendet avskaffades i Sverige 1846. Fram till dess var den svenska arbetsmarknaden reglerad. Det här gällde inte minst hamnen där varje varuslag hade särskilda yrkesgrupper som ansvarade för olika moment i hanteringen.

Faktum är att skråväsendet till viss del kom att leva kvar i hamnen efter 1846. Vissa yrkesgrupper behöll sin ensamrätt till vissa arbetsuppgifter.

Du har säkert hört namnen på många klassiska yrken i hamnen. Här får du en förklaring på vad de gjorde.

Sillpackare

Provsmaade sillaken och undersökte kvaliteten på den saltade sillen som kom förpackad i tunnor. De hade ett eget skrå och avlönades av respektive grossister.

Sumprunkare

Hade till uppgift att gunga segelsumparna i väntan på att fisken ombord såldes.

Genom att de gungade båten byttes vattnet i sumpen där fiskarna fanns.

Vindragare

Organiserades redan i slutet av 1400-talet för att transportera, tappa och buteljera vin och sprit samt andra importerade vätskor så som sirap. De fungerade även som brandsoldater, stadsbud och ordningspoliser. Den sista vindragaren pensionerades 1924.

Hamnroddare

Assisterade vid förtöjning, avläggning och förhalning. Yrket behöll sitt namn även efter att man slutat ro och börjat använda motorbåtar.



STOCKHOLMS HAMNAR

Stockholms Hamn AB
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00