

**VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#3/14**



SOLIGT SOMMARJOBB

VÄLKOMMEN TILL ÖPPET HUS

**FRANÇOIS BELLO –
PÅ VÄG TILL NORVIK**

FÖRANKRING

NYA VÄRTAHAMNEN VÄXER FRAM



JOHAN
CASTWALL
VD

2

HÖGSÄSONG I HAMNEN

FÖR OSS ÄR sommaren den mest hektiska perioden för vår operativa verksamhet. Vi arbetar för högttryck när Stockholm, kajerna och vattnet sjuder av underbart turist- och sjöliv.

DET ÄR VIKTIGA månader för våra gods- och passagerarsiffror. Ännu har vi inte det slutgiltiga resultatet, men allt tyder på att vi har höga volymer och resultat inom många affärsområden – färjor, kryssningar, containers och fastigheter. Det är oerhört roligt och långt ifrån självklart när vi tittar på hur vår omvärld ser ut. Vi har turen att ligga vid Östersjön och i Stockholmsregionen där vi ser en stabil tillväxt.

MEN ÄVEN HÖSTEN kommer att bli spännande. Vi har ett val som avgörs i september och vi är tacksamma för att våra frågor är brett politiskt förankrade så att vi tryggt kan arbeta på med den långsiktiga utveckling av våra hamnar som nu pågår. Den nya terminalen i Värthamnen kommer att börja byggas i höst och villkoren för godshamnen Stockholm Norvik tas äntligen upp i Mark- och miljödomstolen.

Vi behåller sol i sinne och minne och kavlar upp ärmarna för en spännande och viktig höst för Stockholms Hamnar.

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

3 JUST NU

Samarbete för miljön.

4 TRADEN

Sommarjobbar med flaggan i topp.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: VÄRTAHAMNEN

De bygger en hamn och formar en stad.

12 PORTRÄTTET: FRANÇOIS BELLO

Ny chef i containerterminalen.

15 VIA: FRAMTIDSBYGGEN

Snart vet vi när Stockholm Norvik Hamn kan börja byggas.

16 HAMNARNAS HISTORIA

När kryssningen blev ett nöje för miljoner.



Följ oss på Twitter, Facebook, Instagram och LinkedIn!

Stockholms Hamnar finns även på Twitter, Facebook, Instagram och LinkedIn. 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: Ingrid Hansson och Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Modintryckoffset 2014
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Per-Erik Adamsson
Mer info: www.stockholmshamnar.se

VIA
14
05
06

TALLINN
2014-05-06
KL 13.00

SAMARBETE FÖR MILJÖN

I maj skrev Stockholms Hamnar och Tallinns Hamn under ett samarbetsavtal med fokus på Östersjöns miljö. Det handlar om gemensamma insatser för att kunna el-ansluta fler fartyg, stödja möjligheter till bunkring av drivmedlet LNG i hamnarna och att fortsätta minska utsläppen av avloppsvatten i Östersjön. Stockholms Hamnar har arbetat aktivt med miljöfrågor i många år och i det arbetet är internationella samarbeten ett viktigt verktyg. Sedan tidigare finns motsvarande samarbetsavtal med hamnarna i Helsingfors och Åbo.

DE BÄSTA AV VÄRDAR

Sommaren är högsäsong för Stockholms Hamnar och därför förstärker man sin bemanning med sommarjobbare. De gör en viktig insats för Stockholms Hamnar, men också för turister och båtfolk. Vi följde med Henrik Rynning och My Arnewing som båda jobbar som kryssningsvärdar.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

My Arnewing gör sin andra säsong på Stockholms Hamnar.



06.50

Ett par tramptag, mycket mer behövs inte för att ta Henrik Rynning från lägenheten på Södermalm ner till Skeppsbron där hans arbetsdag börjar om några minuter. Solen strålar, vattnet glittrar och kryssningsfartyget Hamburg, som ska lägga till vid Skeppsbron om någon timme, kunde knappast valt en bättre dag för att komma till Stockholm.

– Det är min andra säsong som kryssningsvärd och det är svårt att tänka sig ett bättre jobb.

Han är en av 50 sommarjobbare som Stockholms Hamnar anställt i Stockholm, men det finns också flera som jobbar i Kapellskär och Nynäshamn.

07.15

Skeppsbron är full av stockholmare på väg till jobbet. De cyklar, promenerar och springer förbi när Henrik går runt i sin gula varselväst och ser till att allt är i sin ordning.

Det är hans ansvar som kryssningsvärd att se till att flaggor är hissade, tältet är på plats och att kajen stängs av med staket för allmänheten under tiden fartyget ligger vid kaj.

Kryssningssäsongen varar från maj till september, men Henrik började jobba redan i mars.



Henrik Rynning håller koll på kajen.

– Då var det mycket som skulle förberedas, till exempel inventerade vi kajerna för att se att allt från första förband till flaggvevar fanns på plats.

08.00

Kryssningsfartyget Hamburg har precis lagt till och två ur besättningen är fullt upptagna med att få ner landgången. På kajen står en taxi och väntar på att köra hem lotsen och bokade bussar står uppradade i väntan på att ta passagerarna till Drottningholm.

– En viktig del av mitt jobb handlar om att hjälpa turisterna till rätta. Det tycker jag är kul. De är så positiva och frågar ofta vad jag tycker att de ska se. Då brukar jag föreslå att de ska ta en båttur eller en promenad på Monteliusvägen på Södermalm. Där får man en fin utsikt över stan och stadshuset.

Samtidigt försöker han också att hjälpa besättningen tillrätta så att de känner sig välkomna.

– De flesta vill veta var de kan få tillgång till internet. Det finns sällan ombord så jag brukar berätta var de kan få tag på wifi.



My och Henrik är två av Stockholms Hamnars över 50 sommarjobbare.

08.30

Hamburg är ett litet kryssningsfartyg om man jämför med många andra fartyg som kommer till Stockholm i sommar.

- Fartygen blir bara större. En del av de större lägger vi hellre i Nynäshamn.

Men det är också skillnad i standarden på kryssningar. Det finns allt från vanlig turistklass till första klass.

- Nyligen hade vi Japans finaste kryssningsfartyg på besök. Där är det toppklass på allt.

08.45

Mats Andersson från Stockholms Hamnar kommer gående med en vattenpost och slang. Fartyget behöver både tanka vatten och tömma avloppsvatten och det sköter Mats.

- Vi försöker hjälpa till så mycket som möjligt så att Mats snabbt kan komma vidare, säger Henrik.

För det finns att göra. Strax intill finns det betydligt större fartyget Rotterdam och i Masthamnen ligger Prinsessendam.

09.00

Passagerarna kliver ombord på de sex boka-de bussarna och försvinner. Henrik åker vidare mot Frihamnen där han ska måla kajen för att markera var stegarna finns.

- Det här är ett väldigt bra säsongsarbete. Jag trivs i den här miljön och tycker att jag har en bra arbetsgivare.

De jobbar som kryssningsvärdar, i Karl Johan-slussen, med trädgårdsarbete, under-

håll och andra uppgifter där Stockholms Hamnar behöver förstärkning. Man måste vara 18 år för att få jobba här och det är många som söker. Många återkommer också år efter år och sommarjobbar.

12.30

Medan Henrik målar i Frihamnen sitter hans kollega My Arnewing på kontoret i Masthamnen och räknar på hur många timmar hon jobbat i maj. Det blir lite mer än heltid och det här är andra säsongen också för henne.

- I år började jag med att jobba i Karl Johan-slussen. Det handlar om att släppa igenom båtar och ta betalt. Det är kul, men nu kommer jag att jobba som kryssningsvärd. I fjol jobbade jag med underhåll. Vi målade staket, brunnslock och packade oljeläns.

13.00

Precis som Henrik ska My se till att kajen är i ordning när kryssningsfartygen lägger till, men hon kan dessutom både förtöja och lossa de gigantiska fartygen.

- Jag lärde mig det på en roddarutbildning i fjol och är en av få kvinnor på Stockholms Hamnar som har behörighet att förtöja fartyg. Att dra in trossen är inte så tungt. Det som kan vara tufft är att lyfta upp trossen på

kajen och det beror på att äldre trossar suger åt sig vatten och blir tunga.

14.00

På kontoret finns ett flaggförråd och det är Mys ansvar att hissa rätt flaggor innan fartygen anländer.

- En gång hittade jag inte Maltas flagga, då blev det panik innan den kom fram.

My går ut på hamnplanen för att hålla koll på övergångsstället där truckar samsas med turister.

- Truckarna har ofta bråttom och turisterna tittar inte alltid upp från kartan. Då är det bra att vi står här.

17.00

Prinsessendam lägger ut och My ställer undan staketet och städar på kajen. När fartyget

”Det är svårt att tänka sig ett bättre jobb.”

passerat flaggstängerna halar hon den holländska flaggan.

- Av tradition halar man inte flaggan när fartyget ”ser på”, säger My.

Imorgon ska hon jobba i Frihamnen. Där brukar de vara två kryssningsvärdar. En orsak till det är att förhindra att resenärerna hoppar in i en oseriös taxi.

- Vi har ju en kö med seriösa åkare.

Solen skiner och högttrycket verkar hålla i sig. Det blir nog en fin dag i Frihamnen imorgon också. ⚓



Regnbågsflaggat

När kryssningsfartygen anlöper Stockholms Hamnar välkomnas de vanligtvis med sin landsflagga. I juli välkomnades Atlantis gaykryssningsresenärer på fartyget Eurodam med vajande regnbågsflaggor.



Stockholms första elfärja

Sedan den första augusti kan man helt gratis ta elfärjan Märta Helena till Årsta holmar från Tanto på Södermalm. Det är en försöksverksamhet som pågår fram till slutet av september för att göra Årsta holmar tillgängliga för allmänheten. Och så här långt har det varit en succé.

– Vi har haft omkring 200 passagerare om dagen. Det har varit väldigt kul och vi är faktiskt Stockholms första linje med elfärjetrafik, säger Oliver Lagne på Marin- & Haverikonsult som kör färjan på uppdrag av Stockholms stad.

Öppet hus med båttur 21/9

Söndagen den 21 september klockan 11.00–15.00 är du välkommen in bakom kulisserna till nya Värtahamnen – ett av Sveriges största hamnbyggen på hundra år. Stockholms Hamnar visar upp ingenjörskonst i världsklass!

På nära håll får du se hur den nya piren växer fram. Du bjuds på en guidad båttur i arbetsområdet och kunniga medarbetare visar dig runt på bygg-arbetsplatsen. Värtaprojektet bjuder på

fika och kan lova en spännande dag för hela familjen!

Plats: Norra Hamnvägen 2, nära Tallink Siljas terminal i Värtahamnen. Tio minuters promenad från t-bana Ropsten eller buss 76 från Ropsten, hållplats Tredje tvärvägen. Lämna bilen hemma, det finns tyvärr inga parkeringsplatser.

Varmt välkommen!

Tack för svaren!

Stockholms Hamnar vill tacka alla kunder och hyresgäster som deltog i vårens kundundersökning (NKI). Alla svar bidrar med mycket värdefull information om hur

Stockholms Hamnar kan förbättra servicen och bli en bättre affärsfrämjande partner. Resultatet kommer att användas i verksamhetsplaneringen under hösten och framöver.



HAV BLIR TILL HAMN

I Värtan läggs nu betongelement efter betongelement i bygget av den nya hamnen. Det krävs enorma maskiner, stort yrkeskunnande och minutiös planering för ett projekt i den här storleken. Resultatet blir en hamn som är bättre för sjöfarten, för miljön och för ett snabbt växande Stockholm och dess behov av varor och bostäder.



EN NY HAMN VÄXER FRAM

8

I Värtahamnen pågår nu det största bygget Stockholms Hamnar tagit sig an på närmare 100 år. Här byggs en hamn för framtiden, men här skapas också möjligheter för en växande stad.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG • FOTO: NIKLAS BJÖRLING

DET LÅTER BETYDLIGT MINDRE än man skulle kunna tro när ett långt ihåligt rör, med en diameter på mellan 86 och 116 centimeter, slås fast i sjöbotten utanför Värtahamnen. Det är förmodligen, solen skiner och den stora kranen ute i vattnet som vibrerar ner ytterligare en av de 1001 pålar som skapar själva grunden för den nya piren.

Närmare land sänker en annan kran långsamt ner ännu ett av de 880 betongelementen. Det 8 x 8 meter stora betongelementet placeras mellan redan fastgjutna påltoppar och på håll ser det framväxande påldäcket ut som ett stort pussel som någon håller på att lägga ute i vattnet.

– Att bygga ett påldäck ställer höga krav. Allt måste göras i rätt ordning och det krävs mycket planering av logistiken på vatten och på land, säger Peter Kjeldahl-Braad, blockchef på det danska företaget Aarsleff A/S som är entreprenör för bygget.

Allt material måste finnas på plats i god tid för att man inte ska tvingas till ofrivilliga stopp. Pålarna är specialtillverkade i Turkiet och betongelementen i Polen. De måste beställas månader i förväg. Här finns inget utrymme för improvisation.

DET ÄR OCKSÅ DIMENSIONERNA och storleken som slår en när man tittar ut över den byggarbetsplats som inom några år kommer att vara den nya hamnen. I Värtahamnen pågår en förvandling av stora mått och när allt är klart finns här fem kajlägen jämfört med dagens fyra, 1200 meter kaj och dessutom en magnifik terminal. Det blir en modernare, effektivare och miljövänligare hamn.



Den nya hamnen i siffror

85 000 När bygget är klart har 85 000 kvadratmeter hav förvandlats till hamn. På så vis kan man säga att bygget gör att Stockholm växer. Den totala hamnytan blir som tidigare 131 000 kvadratmeter.

5 Den nya hamnen får fem kajlägen och 1 200 meter kaj. Det är ett kajläge mer än tidigare.

30 För att bygga den nya piren krävs 1 001 pålar. En påle väger cirka 30 ton, kan vara upp till 50 meter lång och lägger man dem på rad blir det nästan fyra mil av pålar.

16 000 Den nya färjeterminalen blir 16 000 kvadratmeter stor och fyra våningar hög.

2,8 Den beräknade kostnaden för projektet är 2,8 miljarder.

50 000 Till bygget av piren går det åt cirka 50 000 kubikmeter betong.



10

Bostäder

Stockholm växer snabbt och att bygga bostäder är kanske huvudstadens största utmaning under de kommande åren. Tack vare Värtaprojektet skapas möjligheter att bygga fler än 1 500 nya bostäder i den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

Sjöfarten

9 av 10 varor kommer till Sverige via våra hamnar. När stockholmarna blir fler ökar också efterfrågan på varor. Den nya hamnen har fem kajlägen, 1 200 meter kaj, större djup och gör det möjligt att lasta och lossa betydligt snabbare än tidigare. Värtahamnen blir då en hamn som säkrar framtidens försörjning av gods till både Stockholm och Mälardalen. Tack vare att alla fartyg får möjlighet till elanslutning finns möjligheten att minska både buller och miljöpåverkan.

Terminalen

Den nya terminalen blir inte bara spektakulär, den knyter också samman stad och hamn. Förutom att ge passagerare på väg till eller från färjan bästa service blir terminalen en plats för stockholmare och turister som vill besöka en restaurang eller gå upp på taket och beskåda utsikten över Värtahamnen och Lidingö.

”En stor utmaning med projektet är att det ska genomföras samtidigt som trafiken i hamnen pågår som vanligt.”

Och om själva bygget av piren just nu påminner om ett pussel, så är den nya hamnen också en del av något ännu större. När piren är klar och Stockholms Hamnar kan flytta ut verksamheten dit lämnar man samtidigt 85 000 kvadratmeter mark till Stockholms stad. Mark där staden sedan ska bygga Norra Djurgårdsstaden, en ny stadsdel med bostäder, kontor och affärer.

En stor utmaning med projektet är att det ska genomföras samtidigt som trafiken i hamnen pågår som vanligt. Och då pratar vi om en hamn där 1,6 miljoner ton gods och fyra miljoner passagerare passerar varje år.

– Vi är vana vid den här typen av utmaningar, men det är klart att det ställer krav på planering och kommunikation med berörda parter, säger Peter Kjeldahl-Braad.



Sommaren har varit het och årets vinter var mild och det har varit gynnsamt för projektet. Tjock is kan till exempel ställa till besvär och flytta på pålarna innan de är riktigt fastsatta.

När man går runt på byggarbetsplatsen slås man av all verksamhet som pågår, men också av hur smidigt allt flyter på. Det kommer att bli ännu fler som arbetar på bygget, men det är man väl förberedd på.

– Ja, för ju fler vi blir som ska dela på utrymmet, desto större blir kraven på planering och att vi tar hänsyn till varandra, säger Peter Kjeldahl–Braad.

SAMTIDIGT ÄR DE redan ett hundratal som arbetar på bygget och det är ett sant internationellt projekt. Här finns medarbetare från Sverige, Danmark, Tyskland, Litauen och flera andra länder.

FÖR
DJUP
NING

VIA

Värtaprojektet

Det krävs pålar och betong för att bygga en ny hamn, men också ritningar, beslut och tillstånd. Här är några viktiga tidpunkter.

April 2011: Miljödomstolen ger klartecken till att bygga en ny pir i Värtahamnen.

Juni 2012: Kommunfullmäktige lämnar genomförandebeslut.

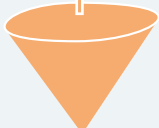
Januari 2013: Kontrakt skrivs med Per Aarsleff A/S för bygget av Värtapiren.

Juni 2013: Första spadtaget tas i bygget av nya Värtahamnen.

Hösten 2014: Den nya passagerarterminalen börjar byggas.

Hösten 2015: Påldäcket beräknas vara klart och färjorna flyttas ut till färjelägena på den nya piren. Arbetet med att påla och fylla igen delar av hamnbassängen påbörjas.

2016: Den nya Värtahamnen och passagerarterminalen är klar.





Peter Kjeldahl–Braad, som själv är dansk, tycker att det fungerar smidigt att jobba i Sverige.

– Det är ett behagligt land att jobba i och jag har svårt att sätta fingret på några skillnader på att jobba här mot i Danmark.

PÅ BYGGARBETSPLATSEN hörs fortfarande det rytmiska ljudet från pålningen och det stora betongelement som tidigare hängde i luften har nu landat på rätt plats mellan fyra pålar.

– Pålningen och utplaceringen av betongelementen blir klara i början på nästa år, men redan i höst börjar vi fylla påldäcket med grus.

Hav blir hamn. Hamn blir stad. Det är spännande att se hur den nya hamnen växer fram påle för påle och element för element. Snart kan man föreställa sig hur fint det kommer att bli. 



François Bello

VÄGEN TILL NORVIK

François Bello är nybliven chef för Hutchison Ports Sweden. Det betyder att han också har ansvar för containerterminalen i Frihamnen i Stockholm. En hamn som nu har vind i seglen.

– Det ser bra ut och blir ännu bättre när Stockholm Norvik är klar. Det blir en hamn för verklig tillväxt.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG • FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: François Bello.

ÅLDER: 40 år.

FAMILJ: Fru och tre barn.

HOBBY: Gillar att idrotta, allt från mountainbike till tennis och judo. Sedan gillar han att hitta på saker med sina barn och som trebarnsfar har han sällan några fritidsproblem.

FRANÇOIS BELLO BOR I ETT litet samhälle utanför Rotterdam och det tar honom 40 minuter med bil att köra till jobbet i Europas största hamn. Det är en stund, men också ett tillfälle för honom att ringa några jobbsamtal innan hans arbetsdag drar igång på kontoret som ligger i Euromax-terminalen i den västra delen av den gigantiska hamnen. Det har bara gått några månader sedan han tillträdde som vd för Hutchison Ports Sweden. Trots att det har varit semestertider har han redan hunnit vara i Stockholm tre gånger för att bekanta sig med personalen och verksamheten när vi pratas vid i början på augusti.

– Min plan är att vara i Stockholm minst en gång i månaden. Det finns ju alldeles förträffliga kommunikationsmedel som mejl och Skype, men för mig är det viktigt att också regelbundet få träffas på riktigt och diskutera frågor öga mot öga.

DET HAR GÅTT SEX ÅR sedan Hutchison Port Holdings tog över driften av containerterminalen i Frihamnen och marknadsläget ser betydligt ljusare ut idag än när hans företrädare, skotten Martin Allison, tillträdde. Då var det ekonomisk oro i världen, den globala handeln krympte och det märktes förstas också på mängden gods som passerade i containerterminalen. Nu ser utvecklingen i världen ljusare ut, det är full fart i containerterminalen där man i fjol också slog rekord.

– Tittar vi på marknaden i norra Europa så ser det bättre ut nu, men det finns en osäkerhet hos rederierna som är våra kunder. Förr kom de ofta med prognoser på hur stora volymer de räknade med under det kommande året, nu pratar de bara om utvecklingen de närmaste två månaderna.



François Bello siktar på att vara i Stockholm minst en gång i månaden.

När François Bello tittar på utvecklingen framöver nämner han också det nya svaveldirektivet som förändrar spelreglerna för sjöfarten och hamnarna runt Östersjön. Han tror att en effekt av direktivet blir att rederierna kommer att köra färre men större fartyg för att på så vis minska förbrukningen av bränsle.

– Och det här kommer att bli en konkurrensfördel för oss när den nya hamnen Stockholm Norvik är klar. För det är en hamn som verkligen kan ta emot stora fartyg på ett sätt som många andra hamnar runt Östersjön inte kan.

DET HÄR GER OCKSÅ en bra bild av en av de utmaningar François Bello och hans medarbetare står inför. De kommer att fortsätta vara engagerade i containerterminalen Frihamnen som går mycket bra för att även framöver kunna ge kunderna bra service där. Samtidigt måste de också fokusera och förbereda sig på en framtid i den nya hamnen i Nynäshamn.

”Det är en hamn som kan ta emot stora fartyg på ett sätt som många andra hamnar runt Östersjön inte kan.”

När vi talas vid håller han på att planera in nästa Stockholmsbesök och pratar entusiastiskt om att han då ska få besöka Stockholm Norvik för första gången. En hamn som han tycker får ett perfekt läge med kort insegling.

– De senaste ritningarna jag har sett ser också väldigt bra ut. Det är en hamn som är byggd för tillväxt. Vi har som sagt en positiv utveckling i den nuvarande containerterminalen också, men i Stockholm Norvik blir förutsättningarna för att skapa tillväxt ännu bättre.



Kommunikation går ofta utmärkt med Skype och mejl, men det är viktigt att träffas och diskutera.

Stockholm Norvik blir en stor hamn i Östersjön, men den är fortfarande modest om man jämför med François Bellos hemmahamn i Rotterdam. Men oavsett storlek är grunduppgiften den samma. Det handlar om att så effektivt som möjligt hantera stora volymer gods.

– Styrkan med en mindre hamn är att man där lättare kan bygga starka kundrelationer. Det var också något jag märkte direkt när jag kom till Stockholm. Här finns det entusiastisk personal som jobbar nära kunden och har snabba beslutsvägar.

De han har pratat med är också positiva till flytten till Stockholm Norvik och inför de utmaningar det innebär att driva en så pass mycket större verksamhet.

FRANÇOIS BELLO HAR BOTT på flera platser både i världen och i Holland när han växte upp. Det var först när han började studera till ingenjör som han insåg att det var med hamnar, terminaler och logistik han ville jobba.

”Jag vill jobba med påtagliga saker och kunna se konkreta resultat av mitt arbete.”

– Jag är en person som vill jobba med påtagliga saker och kunna se konkreta resultat av mitt arbete. Det här är en verksamhet som pågår dygnet runt och som är väldigt påtaglig. Det kan låta enkelt att flytta gods men det är en mycket mer komplex verksamhet än man kan tro och jag har inte haft tråkigt under de tio år som jag jobbat med hamnverksamhet.

Tvärtom ställs han ständigt inför nya utmaningar och sedan i början av juni har han alltså fått en ny. ↴



Följ projekten på
www.stockholmshamnar.se

VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

15

Kapellskärs Hamn utvecklas enligt plan

I mitten av juni firades startskottet för bygget av en ny pir och hamnplan i Kapellskär.

– Arbetet ska vara klart hösten 2016. Tidplanen vi satt upp för bygget är ganska tuff, men så här långt håller vi både den och budget, säger Tobias Kednert, projektchef i Kapellskär.

Under sommaren har vi genomfört markarbeten i den nya lotshamnen och nu påbörjas bygget av den 270 meter långa kajen på mark som tidigare bara var stenslänk och vik. Det görs genom att först tillverka och placera ut tolv meter höga stödmursegment i vattnet. Sedan fylls glappet ut mellan slänk och stödmur. När det är klart kommer den nya

kajen att förses med ramper och hamnutrustning och beläggas med asfalt och marksten.

Nu i höst kommer vi också att börja bygga tullens nya lokaler och fortsätta med både el- och markarbeten på den nya hamnplanen. Någon gång i februari beräknas pålningen för den nya piren att komma igång. ⚓

Snart besked om Stockholm Norvik Hamn

Planeringen av den nya hamnen Stockholm Norvik fortskrider.

I augusti hölls förhandlingar i mark- och miljödomstolen angående villkoren för hamnen. Även tillåtligheten togs upp igen av motparterna. Den 10 oktober ger

domstolen ett besked i målet.

Med ett positivt besked från domstolen, som vinner laga kraft, kan vi planera in byggstarten och sedan är det tre års byggtid innan Stockholms Hamnar kan ta emot det första fartyget.

Den nya hamnen kommer att ha totalt

1 400 meter kaj, sju kajlägen och byggs för att trygga en effektiv varuförsörjning till den växande Stockholmsregionen. Den kommer att byggas både för containerhantering och rullande gods.

Vattendjupet i hamnen kommer att vara som mest 16,5 meter för att kunna ta emot fartygen som blir allt större. ⚓



Norwegian Cruise Lines
fartyg Starward.

KRYSSNINGAR FÖR MILJONER

Säkert, bekvämt och med underhållning. Med de orden marknadsförde en redare i slutet av 1800-talet i Hamburg en kryssning. Trots den enorma utveckling vi sett av kryssningstrafiken så är det fortfarande en bra beskrivning av vad en kryssning handlar om.

Från början var dock kryssningar en lyx bara förunnat en liten och välbeställd elit i samhället. Det var på det stora hela helt andra grupper än de som tog sig med fartyg från Europa till USA för att starta ett nytt liv.

Det här förändrades på 60-talet då den moderna kryssningsindustrin växte fram i USA, vilket gjorde det möjligt för miljontals människor att kryssa. Det finns självklart flera förklaringar till det.

En förklaring var att snabbare fartyg och flyget konkurrerade ut de stora passage-rarfartygen som därför behövde nya uppgifter. Samtidigt innebar flyget att många människor i USA på ett snabbt och relativt billigt sätt kunde ta sig till Florida som blev USA:s kryssningscentrum.

I den här utvecklingen har också norrmannen Knut Kloster ett finger med i spelet. Tillsammans med Ted Arison startar han 1966 Norwegian Cruise Lines. Deras första fartyg hette Sunward och körde kryssningar med turister från Miami till Jamaica. Två år senare startades Royal Caribbean International och några år in på 70-talet Carnival Cruise Lines. De här tre företagen är fortfarande dominerande i branschen.

1977 börjar man i USA också visa

tv-serien Love boat som utspelar sig i kryssningsmiljö, något som många också menar gav industrin ett uppsving.

Stockholm är idag en het kryssningsdestination, men också en stad med en lång kryssningshistoria. Redan 1884 började engelska rederier med kryssningstrafik till S:t Petersburg att anlöpa Stockholm. Här i Stockholm började kryssningarna att öka på 60-talet, för att sedan verkligen ta fart på 90-talet.

I år beräknas 274 kryssningsfartyg med totalt 470 000 kryssningspassagerare att lägga till i Stockholms Hamnar. ⚓

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
Instagram
LinkedIn