

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR #4/17

SATU STYR BIRKA CRUISES
ANITA STÄRKER HAMNENS HJÄRTA
FLER PASSAGERARE ÄN NÅGONSIN

NYNÄSKRAFT

ÖKAR TAKTEN I VÄNTAN PÅ STOCKHOLM NORVIK HAMN



FOTO: FREDRIK HÄRLING

JOHAN
CASTWALL
VD

2

NU LACKAR DET MOT JUL

DET ÄR SÅ SMÅTT dags att summera 2017, ett år som går till historien som ett fantastiskt år i Stockholms Hamnar. Två av tre stora infrastrukturprojekt, den nya Värtahamnen och Kapellskärs hamn står klara och bygget av den nya godshamnen Stockholm Norvik är i full gång. Gods- och passagerarvolymerna slår rekord och en helt ny linje mellan Nynäshamn och Gdynia har startat.

VI HAR FÖRMÅNEN att befinna oss på rätt ställe, vilket är avgörande för att bedriva en framgångsrik hamnverksamhet. Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder, Östersjöområdet har en stadig tillväxt och vi ser att den för oss så viktiga finska marknaden har kommit tillbaka till de nivåer som de låg på innan lågkonjunkturen 2009. Det märks i samtliga våra hamnar.

MEN ÄVEN OM DET är läget, läget, läget som är viktigt för en hamn så vore den ingenting utan alla fantastiska medarbetare. Det har varit ett roligt men slitigt år. När det är många projekt på gång och volymerna ökar så ökar även det dagliga trycket. Då är jag glad att jag har ett fantastiskt gäng att lita på. Med stabila, framgångsrika kunder och ägare som vågar satsa för framtiden hoppas jag på en god men kort jul så att vi kan påbörja ett nytt spännande år tillsammans.

Stort tack till er alla!
God jul och gott nytt år!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

3 JUST NU

Miljövänligare bränsle för hamnens truckar.

4 TRADEN

Hamnstyrman Anita Krafft bygger om bevaknings- och trafikcentralen, BTC.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: NYNÄSKRAFT

Godstrafiken på Östersjön ökar och hamnen i Nynäshamn blir allt mer populär.

12 PORTRÄTTET

Satu Andersson styr Birka Cruises på ett bestämt men ändå vänligt sätt.

15 LÄGET

Foleyworks trivs i Magasin 3 i Frihamnen.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Från fiskeläge till stad. Nynäshamns utveckling är intimt förknippad med hamnen.



**Följ oss på Twitter, Facebook,
Instagram och LinkedIn!**

Stockholms Hamnar finns 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/Stockholms
Hamnar och Dan Häfström/ETC
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Brand Factory 2017
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Foto Stockholms Hamnar
Mer info: www.stockholmshamnar.se



FOTO: PER-ÅKE ANDERSSON

FRIHAMNEN
2017-11-05
KL 11.00

VIA
17
11
05

BRÄNSLEBYTE

Nu byter Stockholms Hamnar dieselsort i alla truckar i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Den nya dieseln har en högre andel förnybart innehåll jämfört med traditionell diesel då den blandas med olja som tillverkas av rester från skogsindustrin. Bränslebytet minskar Stockholms Hamnars fossila koldioxidutsläpp från drivmedelsanvändningen med minst en fjärdedel, vilket motsvarar cirka 150 ton per år.

FÖRSTÄRKER HAMNENS HJÄRTA

Hamnstyrman Anita Krafft hanterar både högteknologiska byggprojekt och sopkatastrofer. Och så blir hon mormor igen. VIA följde henne en dag på jobbet.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Ombyggnationen av bevaknings- och trafikcentralen, BTC, är Anita Kraffts största utmaning just nu.

07.00

Bevaknings- och trafikcentralen, BTC, är på många sätt Stockholms Hamnars hjärta. Från BTC styrs och koordineras såväl fartygsanlöp och fartygsavgångar som det praktiska säkerhetsarbetet. Anita Krafft har titeln hamnstyrman och hennes viktigaste uppdrag är att vara chef för BTC. När hon kommer till huvudkontoret i Magasin 2 denna morgon passerar hon rummet där BTC brukar ligga, ett utrymme som för tillfället är en byggarbetsplats. Bevaknings- och trafikcentralen görs om och ska bli betydligt större och mer anpassad efter dagens tekniska krav. I början av 2018 ska allt vara klart.

– Ombyggnationen är min största utmaning just nu. BTC är ju så central för hela hamnverksamheten. Tanken är att arbetsmiljön ska bli mycket bättre och att nya tekniska lösningar ska göra arbetet smidigare och mer effektivt, säger Anita Krafft.

07.15

När Anita slagit sig ner vid sin dator får hon omgående ett samtal från Stockholms Hamnars kontor vid Hammarbyslussen, där BTC huserar under ombyggnationen. VHF-radion som används för att kommunicera med fartygen slutade plötsligt att fungera under natten. Mathias som arbetat under



Anita och slussvakten Christoffer kollar slusskort.

nattskiftet har till slut fått igång den igen. Anita kontakter leverantören av den nya VHF-anläggningen som lovar att kontrollera vad som hänt.

07.45

Anita filar på en presentation om nya BTC som hamnkaptenen Anders Nordlund ska visa senare i veckan. En viktig del av Anitas jobb är att assistera Anders, främst med budgetfrågor.

08.30

Anita träffar kollegan Peter Widell, även han hamnstyrman, och diskuterar 2018 års budget. De går bland annat igenom kostnaderna för lokalen Gamla brostugan i Hammarbyslussen med fyra anställda, varav två är elektriker och två mekaniker.

09.45

Hon får ett samtal från BTC om att någon har dumpat sopor vid Stockholms Hamnars avfallsstation på Strandvägen. Anita kontakter kollegan Helge Yrjas som är ansvarig för rensningen på kajerna. Tillsammans åker de och tittar på nedskräpningen. Ett tiotal svarta sopsäckar samt flera kartonger med öl och vinflaskor ligger slängda på kajen. Helge ring-



Under ombyggnationen så finns BTC i Hammarbyslussen. Här diskuterar Anita med trafikledaren Sandra Berggren.

er efter hjälp från entreprenören Cubile som lovar att städa platsen under eftermiddagen.

11.30

Lunch med kollegorna Jonas, Peter och Tor på favoritrestaurangen Creme. Anita berättar att hennes ena dotter just nu är på BB för att föda sitt första barn!

12.30

Eftermiddagen inleds med ett månadsmöte med Trafikkontoret om fjärrstyrningen av broarna, som Stockholms Hamnar ansvarar för.

Ett tidigare problem med några av Liljeholmsbrons kameror tas upp. När inte kamerorna fungerar så är personalen tvungen att vara på plats i brotornet för att manövrera broarna. Trafikkontoret meddelar att entreprenören för underhållet av broarna har åtgärdat problemet.

13.45

Nytt möte angående nya BTC med projektledaren Anders Werner samt trafikledarna Lotta Modée och Mathias Karlsson. De diskuterar

hur information ska presenteras för trafikledaren på skärmarna i det nya styrsystemet.

– Vi har ett 20-tal olika datorprogram som trafikledaren och larmoperatören måste ha kontroll på hela tiden och med vårt nya system ska informationen bli mycket lättare att överblicka, och det ska också vara smidigt att hitta fördjupande information, säger Anita.

Under byggtiden har projektet byggt upp en testmiljö på huvudkontoret i Magasin 2 där trafikledarna får utbildning i det nya systemet.

14.27

Anita får ett efterlängtat sms från sin dotter som berättar att lille Axel kommit till världen. Anita har blivit mormor igen! Hurra!

15.00

Hon åker till BTC:s tillfälliga plats i Hammarbyslussen och samtalar med trafikledaren Sandra som är mitt uppe i planeringen av säsongens sista kryssningsanlöp. Det är fartyget Norwegian Getaway som nästa morgon ska anlöpa seawalken, en 260 meter lång utfällbar brygga, i Nynäshamn. Anita bistår Sandra i arbetet med att se till att det finns tillräck-

ligt med personal på plats vid ankomsten, till exempel förtöjningsfolk, medarbetare till trossbåtarna samt personal som manövrerar bryggan.

15.45

Anita och slussvakten Christoffer går ut på kajen och samtalar lite med besättningen på båten Caluna som är ute på uppdrag av Stockholm Vatten för att ta diverse vattenprover i Mälaren.

16.00

Anita, som är Stockholms Hamnars ansvariga för slusskort, passar på att hämta in kvitton från de slusskort som slussvakterna har sålt under säsongen.

– Köper man säsongskort av slussvakten kostar det 900 kronor. Men vi har också försäljning av kort på webbplatsen. Och då blir det 200 kronor billigare, säger Anita.

16.30

Dags för Anita att promenera hemåt. Från Hammarbyslussen är det nära eftersom hon bor i Hammarby Sjöstad. 📍



Värtaterminalen i blickfånget

Stockholms Hamnars nybyggda Värtaterminal uppmärksammades fint med ett hedersnämmande när Stålbbyggnadspriset 2017 delades ut på Stålbbyggnadsdagen den 26 oktober.

Värtaterminalen är nominerad till ytterligare ett prestigefyllt pris – Trafikverkets arkitekturpris 2017. Vinnare avslöjas på Sveriges Arkitekters Arkitekturgala den 28 november.

STÅLB
BYGGNADS
PRISET
2017

Ny linje mellan Nynäshamn och Gdynia

Den 17 oktober var premiärdagen för Stena Lines nya linje mellan Nynäshamn och Gdynia i Polen. Roro-fartyget Elisabeth Russ anlöpte Nynäshamns hamn på förmiddagen och kommer till att börja med ha tre avgångar i veckan från Nynäshamn och tre från Gdynia.

Stockholms Hamnar välkomnar linjen som möjliggör att mer gods kan transporteras sjövägen direkt till den växande Stockholmsregionen.



JULFINT I CONTAINER

Den 7 november gjordes en djupdykning i en container i Frihamnen. Den välfyllda containern kom från Sydafrika och innehöll amaryllislökar som säkert kommer att pryda många fina fönster i juletider.



FOTO: NICHOLAS SÖLUND

Rekordmånga kryssningsresenärer

Årets internationella kryssningssäsong slår rekord med totalt 600 000 passagerare i Stockholms Hamnar. Från maj till oktober gästade 263 fartyg Stockholm och Nynäshamn. Passagerarna spenderade sammanlagt över en halv miljard kronor på sightseeing, hotell, restauranger och shopping.



HAMNLYFTET

Aldrig under stuveriarbetaren Gunnar Augustssons snart 40-åriga bana i Nynäshamns hamn har han haft så mycket att göra som just nu. Driftchefen Markus Johansson gläds sig åt den nya storhetstiden och ser fram emot att snart få ytterligare en hamn att arbeta i.



LÄNGTAR EFTER

När Sverige bygger märks det på kajen i Nynäshamn. Sedan 2009 har godsvolymerorna ökat med 72 procent och periodvis är det trångt om utrymme. Behovet av den blivande godshamnen Stockholm Norvik Hamn är stort.
– Målet är att i framtiden få en bra fördelning av godstrafik mellan Nynäshamn och Stockholm Norvik som gynnar båda hamnarna och framför allt våra kunder, säger Markus Johansson, Stockholms Hamns driftchef i Nynäshamns hamn.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM • FOTO: NIKLAS BJÖRLING

DET ÄR EN FRISK men fin oktoberdag i Nynäshamn. Struveriarbetaren Gunnar Augustsson kör gaffeltrucken över hamnplanen och lastar in OSB-skivor från Lettland i en trailer. Gunnars farfar jobbade här i hamnen och var den som en gång i tiden lockade hit honom. Då var det sent 70-tal och Gunnar fick börja som så kallad väskbärare för Gotlandsbolaget som skötte Gotlandstrafiken. Nästa år firar Gunnar Augustsson 40-årsjubileum som anställd.

– Jag har alltid gillat att arbeta här med att lossa och lasta. Det är roligt, säger Gunnar och kisar mot den skarpa eftermiddagssolen.

Han har haft mycket att göra på sistone. Godsvolymerorna i Nynäshamns hamn har ökat med 72 procent sedan 2009 och antalet anställda i hamnen har sedan 2014 ökat från sex till sjutton så han har fått många nya kollegor.

– Det har exploderat och det är jättekul. Fast vi har blivit trångbodda, säger Gunnar och nickar mot allt gods som står på hamnplanen i väntan på vidare transport.

En bit bort står Markus Johansson, driftchef i hamnen, och pratar med en långtradarchaufför. Gunnar Augustsson är nöjd med sin betydligt yngre chef.

– Han är bra, Mackan. Han har varit stuvare själv så han vet vad det här handlar om.

Markus Johansson tar emot på sitt arbetsrum på hamnkontoret. Han är uppvuxen i Nynäshamn så hamnen har alltid varit en del av hans liv.



”Stena Lines etablering här i hamnen har betytt jättemycket för utvecklingen.”



Markus Johansson, driftchef i Nynäshamns hamn.

– Polarna och jag brukade hänga en hel del här nere. Vintertid brukade vissa hoppa på isflak i Bensinviken. På den tiden fanns inga stängsel som stoppade folk från att komma ner i hamnen, minns Markus Johansson.

2001 BÖRJADE HAN som stuveriarbetare i Stockholm, bytte så småningom till Nynäshamn och blev utsedd till driftchef 2013. I samma veva tog Destination Gotland över stuveriet som gällde Gotlandstrafiken från Stockholms Hamnar och organisationen i Nynäshamn blev ganska liten med sex anställda stuvare.

– När jag började som driftchef var det lågkonjunktur och det fanns egentligen ingenting som talade för den utveckling vi sett sedan dess, säger Markus Johansson.

Flera olika saker har möjliggjort verksamhetens expansion. Konjunkturen har vänt uppåt och byggboomen i Stockholmsområdet har skapat en kraftig efterfrågan på byggmaterial. Godset som kommer till Nynäshamn består till stor del av prefabricerade husdelar, betongelement och OSB-skivor.

– Uppenbarligen står sig byggvaror från Östeuropa bra både kvalitetsmässigt och prismässigt. Dessutom har bygg- och fraktföretag på allvar fått upp ögonen för hur nära och praktiskt det faktiskt är att transportera hit varor via Östersjön, säger Markus.

Dagen innan vi träffades skrevs ett nytt kapitel i historien om Nynäshamns hamn då det 153 meter långa roro-fartyget Elisabeth



**Driftchefen Markus
Johansson diskuterar med
Stena Lines teamleader
Lena Adolfsson.**



**Stena Line driver 21 färjelinjer i
Norra Europa. Senaste tillskottet:
Nynäshamn – Gdynia.**



Russ kom hit för första gången. Elisabeth Russ går på en helt ny linje mellan Nynäshamn och Gdynia. Markus Johansson går förbi Stena Lines kontor i hamnen för att höra hur allting avlöpte under premiärbesöket.

– Vi jobbar jättebra med alla våra kunder och Stena Lines etablering här i hamnen har betydtt jättemycket för utvecklingen. De har en bra säljorganisation och är duktiga på att anpassa sig efter kundernas behov. Vi hänger med och ger dem den service som de behöver, säger Markus.

Stena Lines teamleader Lena Adolfsson tar emot och berättar om Elisabeth Russ.

– Vi klev ombord och hade en liten ceremoni där Markus överlämnade en välkomstplakett till kaptenen eftersom det var första gången de var här. Verkligen ett jättefint fartyg, säger Lena Adolfsson.

FAMILJEÄGDA STENA LINE grundades 1962 och är i dag ett av Europas ledande färjerederier med 37 fartyg och 21 linjer i norra Europa. Linjen mellan Nynäshamn och Gdynia är den allra senaste. Erik Thulin, Trade Director på Stena Line beskriver på telefon från sitt kontor i Riga att färjelinjerna över Östersjön är en viktig del av infrastrukturen som knyter ihop Baltikum och Centraleuropa med Skandinavien.

– Handeln mellan Skandinavien och Baltikum har vuxit de senaste åren drivet av en stark konjunktur som lyft tillväxten. Även byggboomen i Sverige har varit en bidragande faktor. Under 2017 har vi ökat frekvensen och kapaciteten mellan Nynäshamn och Ventspils vilket har mottagits mycket positivt av marknaden och ytterligare ökat godsmängden och marknadsandelarna för Stena Line i Nynäshamn. Det är självklart mycket glädjande både för oss och hamnen. Vi är också nöjda med servicen i Nynäshamn och mycket glada för det nära samarbete vi har med Markus Johansson

och hans medarbetare, säger Erik Thulin.

Allting pekar uppåt. Samtidigt är alla inblandade medvetna om att marginalen för att expandera ytterligare ständigt krymper.

– Hamnen är inte tillräckligt stor för att vi ska kunna växa särskilt mycket mer. Så enkelt är det. Vi får periodvis pussla rejält redan i dag för att få det hela att gå ihop. Nu gäller det att hålla ut och behålla den här positiva trenden tills Stockholm Norvik Hamn blir klar, säger Markus Johansson.

PÅ NORVIKUDDEN NÅGRA kilometer norr om Nynäshamns hamn pågår för närvarande ett viktigt byggprojekt för att färdigställa en helt ny godshamn. Stockholm Norvik Hamn ska vara klar 2020 och blir ett nytt logistiknav i den växande Stockholms- och Mälardalsregionen. I den nya godshamnen kommer både rullande gods och containrar att hanteras. Platsen för hamnen är strategiskt vald. Vid udden finns ett naturligt djup och inseglingen från Östersjön är väldigt smidig vilket gör att hamnen kommer att kunna ta emot de största fartygen som rör sig i Östersjön. I anslutning till hamnen byggs även en järnväg som ansluter till Nynäsbanan.

Erik Thulin från Stena Line ser positivt på den nya hamnen.

– Men det är svårt att säga vad en ny hamn i sig får för betydelse. Till syvende och sist är det godsflödena och marknaden som styr.



**Gunnar Augustsson,
stuveriarbetare.**

**”Nu gäller det att hålla ut och
behålla den här positiva trenden tills
Stockholm Norvik Hamn blir klar.”**



Seawalken i Nynäshamn är 260 meter lång.

Stena Line kommer att fortsätta utveckla verksamheten och trafiken på Nynäshamn i linje med våra kunders och marknadens krav. Vi delar Stockholms Hamnars syn på tillväxt och ökad efterfrågan i Stockholmsregionen och behovet att bygga för framtiden, säger Erik Thulin.

FÖR MARKUS JOHANSSON och kollegorna i Nynäshamns hamn kommer Stockholm Norvik innebära stora förändringar.

– Visst kommer mycket att bli annorlunda, men vi ser bara möjligheter med den nya hamnen. Förhoppningsvis kan vi fördela kunderna mellan oss och Stockholm Norvik på ett bra sätt som skapar synergieffekter. Framför allt ser vi ju att behovet av den nya hamnen är oerhört stort, säger Markus Johansson.

Själv får han ett större ansvarsområde än idag.

– Det återstår att se precis hur vi ska organisera oss, men troligen kommer både jag och våra stuvare att arbeta i båda hamnarna.

På hamnplanen börjar Gunnar Augustsson bli klar med lastningen av den senaste omgången OSB-skivor. Han parkerar trucken och går mot hamnkontoret för att ta en kaffe.

– Jag ska ju jobba några år till och hoppas att få uppleva Stockholm Norvik. Det skulle vara en spännande avslutning att få lära känna en helt ny hamn. ⚓

VIA FÖR DJUPNING

Seawalken i Nynäshamn

Seawalk är en hopfällbar rörlig gångbrygga som kan användas för passagerare och gods på platser där det av någon anledning inte är möjligt för större fartyg att gå ända in till kaj. Den seawalk som finns i Nynäshamn är 260 meter lång och vilar på 10 flytpontoner. Den yttersta delen är 85 meter lång och förtöjs längs fartygets sida så att fartyget kan använda flera utgångar samtidigt. När det inte ligger ett kryssningsfartyg inne är bryggan ihopfäld. När fartyget närmar sig hamn vecklar man ut gångbryggan likt en tumstock mot fartyget. Seawalken styrs med vridbara propellrar som drivs av en 500 hästkrafters V8-motor som sitter längst ut på bryggan. Det tar cirka 15 minuter att få ut flytbryggan till kryssningsfartyget. För att säkerställa att bryggan i Nynäshamn ska hålla för isbildning så har den försetts med tre rejäla fästen till kajen. Seawalken i Nynäshamn kom på plats under våren 2016 och har nu tjänstgjort under två kryssningssäsonger. Roger Backlund, hamnstyrman på Stockholms Hamnar, menar att erfarenheterna är väldigt goda.

– Både resenärer och rederier är supernöjda. Det blir en helt annan smidighet och komfort att kunna gå i land via flytbryggan än att åka med tenderbåt som tidigare var fallet. Seawalken har helt klart ökat Nynäshamns attraktionskraft som destination för stora kryssningsfartyg, säger Roger Backlund. ⚓



Roger Backlund.

Fakta seawalk

- Längd 260 meter.
- Rödrdragningar för färskvatten samt avloppsvatten finns under gångvägen.
- Väger cirka 450 ton.
- På en halvtimme klarar bryggan att få i land 3000 personer.
- Förtöjningsutrustningen kan användas i vind upp till cirka 14 m/s.



Satu Andersson

REDO FÖR NYA VÄGVAL

Birka Cruises vd Satu Andersson älskar affärsplaner och framtidsvisioner. Men mitt i allt företagsledande vill hon vara en vanlig människa också.

– Jag tar inte mig själv på så stort allvar. Jag låtsas inte att jag har svar på allt eller att jag aldrig har fel, säger Satu Andersson.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM • FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Satu Andersson

ÅLDER: 47

UPPVÄXT: Söder om Stockholm

BOR: I en lägenhet på Södermalm

FAMILJ: Man och två vuxna döttrar

INTRESSEN: Cykling, hot yoga och aktiva resor med inslag av god mat

UTBILDNING: IHM Business School

ARBETE: Vd för Birka Cruises

KLOCKAN NÄRMAR SIG FYRA på eftermiddagen och från sitt rum i Birkas terminal vid Stadsgården ser Satu Andersson hur företagets 177 meter långa kryssningsfartyg M/S Birka Stockholm närmar sig kaj. Birka Cruises skiljer ut sig på flera sätt bland Östersjörederierna. Birka har bara ett fartyg och sysslar över huvud taget inte med transporter.

– Vi har inga bilar, långtradare eller trailrar att ta hänsyn till och det finns en styrka i det. Vårt fokus ligger enbart på våra passagerare, säger Satu Andersson.

Som liten brukade hon ta färjan från Stockholm över till Finland med familjen. Under flera somrar tillbringade familjen åtminstone några dagar eller någon vecka tillsammans med far- mor och farfar utanför Jyväskylä.

– När vi klev ombord på färjan var det nästan alltid i början av någon ledighet. Så färjorna är trots mitt nuvarande jobb intimt



A portrait of a woman with short blonde hair, smiling and looking slightly to the right. She is wearing a dark blue blazer over a black top. The background is a blurred night scene with city lights and water, suggesting a harbor or waterfront. A large, stylized letter 'n' is visible on the left side of the image.

n

13

”När jag fick klart för mig att företaget hade en väldigt spännande resa framför sig så var det givet att jag ville anta utmaningen.”

förknippade med semester. Jag och min syster brukade få en liten peng att köpa något för i taxfree och vi tyckte att det var väldigt spännande att sova i hytten, säger Satu.

Under tonåren avtog färjeturerna till Finland och det skulle dröja innan Satu kom i kontakt med Östersjötrafiken igen. I stäl-

let lockade en annan gren av turistnäringen; hotellbranschen.

– Jag har alltid gillat språk och andra kulturer och på hotell finns en kittlande fläkt av den stora världen, säger Satu.

HON BÖRJADE SIN bana som receptionist och kom därefter att jobba på många olika befattningar, allt utom att stå bakom grytorna, inom hotellnäringen. Under en period ägnade hon sig åt försäljning och reste runt i Europa på jakt efter både kunder och hotellprojekt. Efter att mer eller mindre ha levt i kappsäck i flera år blev hon direktör för hotellen Nordic Light och Nordic Sea på Vasagatan. Och så en dag ringde det från Birka Cruises.

– Jag blev både smickrad och förvånad eftersom min kunskap om sjöfartsnäringen var begränsad. När jag träffade koncernchefen och fick klart för mig att företaget hade en väldigt spännande resa framför sig så var det givet att jag ville anta utmaningen.



Här fanns det saker som jag direkt kände att jag kunde bidra med, säger Satu.

Fyra år har gått sedan hon blev vd. Utmaningen har visat sig vara minst lika spännande och krävande som hon föreställde sig när hon tog jobbet.

– Jag förstod väldigt snart att jag befann mig i en bransch med stenhård konkurrens och som också är oerhört tuff genom att den är så volymintensiv. Vi är sårbara eftersom vi måste locka så många människor och dessutom ständigt hålla en hög beläggning för att vara lönsamma.

RESAN SOM FÖRETAGET gjort under Satus tid som vd har i mångt och mycket gått ut på att bli ännu tydligare med sitt erbjudande.

– Nyckeln för oss är att lyckas nå ut i bruset och få folk att förstå att vi inte är ett rederi i mängden. Eftersom vi bedriver ett renodlat nöjesresande kliver alla passagerare över landgången med samma ärende. Vistelsen ombord är målet med resan och det skapar en väldigt trevlig atmosfär. Vi försöker också utnyttja det faktum att vi bara har ett fartyg och inte bedriver någon egentlig linjetrafik med tidtabell. Dyker det upp någon spännande idé är vi flexibla nog att kunna prova den med kort varsel.

Under de senaste tre åren har Birka satsat mycket på temakryssningar. Ett tema kan gälla karaktären på nöjesutbudet ombord men också själva rutten och destinationen.

– Bland det allra roligaste under min tid hittills har varit våra kryssningar till Höga Kusten. Det var något helt oprövat som slog otroligt väl ut. Första veckan sålde vi slut på biljetter så snabbt att vi fick sätta in en extra kryssning. Jag är övertygad om att vi bara sett början av utvecklingen för nischade kryssningar.

Det finns en enorm potential i att samla folk med samma intressen ombord på ett fartyg.

Som företagsledare är hon inte bara mån om passagerarna, hon vill även locka de bästa medarbetarna till sig. Satu tror att hela branschen står inför ett vägsval vad gäller medarbetarfrågor.

– Traditionellt inom sjöfarten har allt handlat om en livsstil där man är borta i långa perioder hemifrån. Vi står inför stora pensionsavgångar vilket också leder till att vi behöver locka unga människor, med nya preferenser, till sjöfarten. En sak är säker: Vi kommer att behöva medarbetare av toppklass för att klara kundernas ständigt ökande krav på god service. Att vara en attraktiv arbetsgivare blir en fråga om överlevnad.

I sin egen kontakt med medarbetarna vill hon vara tydlig men också mänsklig.

– Visst ska jag vara en ledare som stakar ut riktningen. Men jag vill samtidigt att mina medarbetare ska känna att jag är öppen

”Det finns en enorm potential i att samla folk med samma intressen ombord på ett fartyg.”

för deras input och förslag. Jag har inte alltid svar på allt. Även en vd har fel ibland och då är det bra om man kan erkänna det.

I framtiden vill hon snarare fokusera på att utveckla produkten än att köpa in något nytt fartyg.

– Vi är väldigt nöjda med det fartyg vi har, säger Satu och sneglar på Birka Stockholm som nu ligger fast förankrad vid kajen.

– Jag tror det finns fler människor därute som skulle uppskatta att resa med oss fast de bara inte vet om det ännu. Jag ser fram emot att hitta dem! 📍



Hamnplanen växer fram i Stockholm Norvik Hamn

Byggnationen av Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamn går fort framåt. Vid årsskiftet 2017/2018 kommer arbetet över marknivå att ta fart och det blir möjligt att se hur hamnen växer fram.

För ett och ett halvt år sedan drog byggandet av den nya storhamnen Stockholm Norvik igång. Sedan starten har det mesta arbetet varit avverkning av skog, förstärkning av mark samt sprängning och schaktning. Nu pågår allt mer arbete över marknivå för att färdigställa hamnplanen.

”Nu pågår allt mer arbete över marknivå för att färdigställa hamnplanen.”

markarbeten samt arbeten med järnvägen. Allt för att hamnen ska stå klar under 2020.

– Den största fördelen med Stockholm Norvik Hamn är att det blir möjligt att frakta gods direkt till den snabbt växande Stockholmsregionen sjövägen och därmed avlasta Sveriges hårt belastade vägar och järnvägar, säger Magnus Sjöberg, Stockholms Hamnars projektchef.

Vill du följa projektet närmare? Gilla Facebooksidan Stockholm Norvik Hamn och prenumerera på projektets nyhetsbrev genom att anmäla din e-postadress på stockholmshamn.se/nyhetsbrev. [📧](#)

Brobyggare är i färd med att bygga en bro på hamnplan som ska gå över järnvägen. Näst på tur är att bygga en tullvisitationsbyggnad. Under 2018 påbörjas

VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS HYRESGÄSTER OCH KUNDER



HYRESGÄST: Foleyworks
HYRESGÄST SEDAN: 2009
LOKALEN: 330 m² i Magasin 3 i Frihamnen
INTERVJUAD: Ulf Olausson, vd



Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi ljudsätter film och tv-serier. Vi gör alla ljud utom själva talet. Till exempel så skapar vi ljud för när folk går, står och faller, slamrar i köket och slår igen bildörrar. Hur mycket ljud vi gör till en viss scen beror delvis på hur bra originalljudet är. Men för produktioner som ska exporteras till länder som gör egen dubbning av det talade ljudet måste vi återskapa alla ljud i de scener där det förekommer tal eftersom de utländska producenterna helt tar bort originalljudspåret i de scenerna.

Hur trivs ni i er lokal?

– Det som är väldigt bra för vår del är den väl tilltagna takhöjden som ger möjlighet till de stora klanger som vi behöver för vissa typer av ljudsammanhang. För oss är det också en stor fördel att vara en del av det filmkluster som etablerats här i Frihamnen. Regissörer och producenter kan enkelt komma förbi och kolla in vårt sätt att jobba.

Hur fungerar samarbetet med Stockholms Hamnar?

– Eftersom vi är en ytterst ljudkänslig verksamhet så har vi haft mycket kontakt med Stockholms Hamnar genom åren. Vi är tacksamma för att vår hyresvärd verkligen gjort sitt bästa för att vi ska kunna fortsätta jobba trots att det nästan ständigt pågår någon form av byggarbete, utvändigt eller invändigt, här eller i omgivningarna. [📍](#)



VIA HAMNARNAS HISTO RIA

Tack vare hamnen
och järnvägen växte
Nynäshamn från
fiskeläge till stad.

FISKE LÄGE I FÖRÄNDRING

Nynäshamn år 1955. I förgrunden syns tågagnar lastade med timmer. Längs kajen ligger Gotlandsbåtarna Gute, Gotland och närmast i bilden ligger trotjänaren Drotten från 1928.

Nynäshamn är en ort under stark expansion. Under 1900-talets första hälft förvandlades orten från ett litet fiskeläge med ett hundratal bofasta till en livaktig mindre stad med nästan 10 000 invånare.

Expansionen är nära förbunden med hamnens utveckling. Planerna på en hamn med tillhörande järnvägsförbin-

delse till Stockholm fanns redan på 1850-talet. Den som till slut lyckades driva igenom projektet var Hjalmar Sjögren, geologiprofessor med bakgrund vid Nobels oljeindustrier i Ryssland. År 1901 stod järnvägen färdig och följande år öppnades hamnen då trafiken till Gotland startade. Tack vare järnvägen och hamnen valde en rad industrier och företag att etablera sig i den framväxande staden. 1928 uppfördes Skandinavians första moderna oljeraffinaderi i Nynäshamn.

Norr om oljeraffinaderiet ligger

Norvikudden. På 1960-talet föddes idén att anlägga en godshamn på udden. Men även förverkligandet av den tanken skulle dröja. Närmare bestämt till år 2016 då Stockholms Hamnar inledde byggnationen av Stockholm Norvik Hamn med planerad öppning 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
facebook.com/stockholmshamnar
twitter.com/stockholmshamn
Instagram
LinkedIn