

Nr 4  
2018

# VIA

STOCKHOLMS HAMNAR

# PÅ KURS MOT FRAMTIDEN

Vattenvägarna nyckeln till infrastrukturen

NY VD FÖR STOCKHOLMS HAMN ⇌ VIA FRÅN START TILL MÅL ⇌ DAN RÖDING HAR FOKUS PÅ FRAKT

# Kryssningsresenärerna älskar Stockholm!

Den 18 oktober avslutades årets kryssningssäsong när fartyget AIDAmar lämnade Stadsgården. Vi kan konstatera att Stockholm blir en allt mer populär kryssningsdestination där både antalet anlöp och kryssningspassagerare i Stockholms Hamnar stadigt ökar och slår nya rekord. Årets nyhet blev ett allra första kryssningsanlöp i Kapellskärs hamn som i september gästades av ett av världens största kryssningsfartyg, MSC Meraviglia.

Kryssningsresenärerna betyder mycket för hela Stockholmsregionen och genererar stora intäkter genom exempelvis restaurangbesök, hotellövernattningar, shopping och museibesök.

Nu är vi i full gång med planeringen inför kommande säsonger. Vårt mål är att den positiva trenden ska hålla i sig och även fortsättningsvis ge utdelning i form av nöjda passagerare och kryssningsredier. I slutändan betyder det ännu större intäkter till Stockholm.

Trevlig läsning! ☺



Stefan Scheja  
Marknadsansvarig färjor  
och kryssningstrafik  
stefan.scheja@stockholmshamnar.se



FOTO: PER ENK JONSSON

## DET HÄR ÄR STOCKHOLMS HAMNAR



# 268

kryssningsfartyg...

...gästade i år Stockholms Hamnar under den internationella kryssningssäsongen, april till oktober.

# 619

tusen kryssningspassagerare...

...besökte Stockholms Hamnar. Majoriteten var amerikaner, tyskar och engelsmän.

# 67

av anlöpen var så kallade turnaround...

...med passagerare som inleder och/eller avslutar sin kryssning i Stockholm.

### REDAKTION



**Redaktion:** Ingrid Hansson/Stockholms Hamnar och Katarina Brandt/ETC Kommunikation  
**Grafisk form:** ETC Kommunikation  
**Layout och produktion:** ETC Kommunikation  
**Tryck:** Brand Factory 2018  
**Ansvarig utgivare:** Johan Castwall/Stockholms Hamnar  
**Omslagsbild:** Skymning över Stockholms inlopp, foto: Niklas Björling

### PRENUMERERA



Tidningen VIA Stockholms Hamnar utkommer med fyra nummer per år. Gratis prenumeration kan beställas via [info@stockholmshamnar.se](mailto:info@stockholmshamnar.se). Genom att du prenumererar på tidningen VIA godkänner du Stockholms Hamnars hantering av personuppgifter. Läs mer på: [www.stockholmshamnar.se/personuppgifter](http://www.stockholmshamnar.se/personuppgifter)

### FÖLJ OSS!



Följ Stockholms Hamnar på

- Facebook
- Instagram
- Twitter
- LinkedIn

# STOCKHOLMS HAMNAR GÅR RONDEN

📍 **FRIHAMNEN**  
2018-11-05 KL 09.15

Stockholms Hamnar har som rutin att i alla byggprojekt genomföra minst en miljörond. Miljöronden säkerställer att miljökrav efterlevs på byggsplatsen. Vid ronden granskas bland annat avfallshandlingen och att alla varor på plats finns registrerade i miljödatabasen SundaHus. SundaHus är ett verktyg som används för att kunna göra medvetna och bra materialval och för att enklare kunna undvika material som anses farliga i dag. Miljöronden gör det även möjligt att hitta förbättringsmöjligheter under projektets gång, till exempel när det gäller avfallshandlingen. 🚫

# VIA – FRÅN IDÉ TILL FÄRDIG TIDNING

Följ med genom produktionen av VIA Stockholms Hamnar, från det inledande redaktionsmötet till dess att tidningen lämnar tryckpressen och slutligen landar i din hand eller brevlåda.

TEXT: KATARINA BRANDT

## 25 september

Det har blivit dags för redaktionsmöte inför produktionen av årets sista nummer av VIA. Redaktionsrådet, som består av Ingrid Hansson chefredaktör och kommunikatör på Stockholms Hamnar, Annelie Norell projektledare, Tobias Berving art director, Niklas Björling fotograf och Katarina Brandt, skribent, träffas hos ETC Kommunikation som producerar tidningen. Vid mötet bollar idéer, tankar och förslag till innehåll i kommande nummer vilket mynnar ut i den sidplan som arbetsgruppen jobbar utifrån. Sidplanen är en planering för tidningen som visar innehåll och bildidéer för varje sida så att man tydligt kan se hur tidningen hänger ihop. Utöver den tryckta tidningen publiceras innehållet i VIA i flera kanaler, bland annat på Stockholms Hamnars webbplats.

– Varje nummer av VIA ska visa på bredden av Stockholms Hamnars verksamhet. Vår ambition är att alla läsare ska känna sig berörda av något inslag i tidningen, säger Ingrid.

## 1 oktober

Katarina har börjat boka tid för intervjuer som hon samordnar med fotografen Niklas. Det är mycket material från flera olika

källor som ska samlas in innan själva artikelskrivandet kan påbörjas. Som skribent är det viktigt att hitta en vinkel och ton som är anpassad efter tidningens målgrupper.

– Det är bara en liten del av arbetstiden som går åt till själva skrivandet. Mest tid läggs på faktainsamling och förberedelser inför de intervjuer som ska göras. Att träffa människor och få insikt i olika branscher är nog det som jag tycker är mest spännande med mitt arbete, berättar Katarina.

## 17 oktober

Det skymmer över Stockholm och Niklas har åkt till Lidingö för att fotografera bilden till tidningens framsida. Den här gången ska omslaget prydas av en idébild som ska spegla numrets tema som handlar om hamnens roll i framtiden. En sådan bild är betydligt mycket svårare att skapa, jämfört med en reportagebild. Uppdraget är knepigt eftersom de passerande fartygen ska synas som abstrakta ljusspår i bilden och Niklas därför måste fotografera med lång slutartid.

Det gäller också att hitta rätt plats för att kunna fånga fartygen. Dessutom måste allt ske under en begränsad tid innan solen hunnit gå ner.



FOTO: PETER ADAMSSON

Redaktör Ingrid.



Efter ett inledande redaktionsmöte startar arbetet med det som ska resultera i ett nytt nummer av VIA.



## 22 oktober

Katarina och Niklas träffas utanför Riksdagshuset där intervju och fotografering är inbokad med Jens Lind som är ordförande i Trafikutskottet. Jens ska intervjuas för temaartikeln och förhoppningsvis kunna uttala sig om hur utskottet jobbar med sjöfartsrelaterade frågor. Säkerhetskontrollerna som krävs för att komma in i maktens korridorer är minst sagt rigorösa. Väskorna ska röntgas och alla besökare måste passera genom en metalldetektor.

– Jag är gärna med när Katarina gör sina intervjuer. Det är ett bra tillfälle att lära känna personen som ska fotograferas lite bättre. Dessutom kan jag se mig omkring och hitta rätt miljö till själva fotograferingen, säger Niklas.

## 14 november

Artikeltexterna är godkända och arbetet med tidningens layout är i full gång.

”Vår ambition är att alla läsare ska känna sig berörda av något inslag i tidningen.”

Nu sammanställs text och bild i den form som är satt för tidningen. ETC:s formgivare diskuterar utformningen med Tobias som ansvarar för den grafiska formen. Ibland behöver det göras textredigeringar beroende på layout och bildval. När tidningens slutkorrektur är godkänt skickas bilderna till repro. Det innebär att de anpassas till tryck för att hålla en så hög kvalitet som möjligt i den färdigtryckta tidningen.

– Vi har nyligen gjort en redesign av VIA och det här är andra numret som vi producerar med ett nytt grafiskt uttryck. En redesign innebär bland annat att vi ser över typsnitt, färgpalett och upplägg för att tidningen ska kännas modern, säger Tobias.

## 27 november

Innan tidningen lämnas till tryck gör projektledaren en sista avstämning så att prenumerationslistorna stämmer och är uppdaterade.

## 5 december

En rykande färsk upplaga av VIA ligger nu tryckt och klar för att snart landa i din hand eller brevlåda. Drygt halva upplagan skickas till tidningens prenumeranter. Resterande exemplar delas ut i Stockholms Hamnars terminaler och till andra intresserade. Dessutom skickas 500 exemplar till en skolportal, där lärare från hela landet kan beställa tidningen som studiematerial. [☞](#)



FOTO: PER-ERIK ALMSSON

## Högtryck i Stockholms Hamnar

Årets åtta första månader var fantastiska i Stockholms Hamnars hamnar. Godstrafiken genom Nynäshamn ökade med 15 procent och godsmängderna till och från Polen ökade med hela 60 procent.

Det rullande godset, roro-godset, ökade med totalt fem procent i

koncernen Stockholms Hamnar under de första åtta månaderna. Ökningarna var störst i hamnarna utanför Stockholm, helt i enlighet med strategin att passagerartrafik koncentreras till hamnarna i city och godset till hamnarna utanför Stockholms stadskärna.



FOTO: MSC

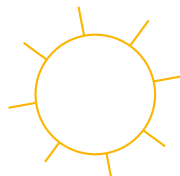
## Kryssningspremiär i Kapellskärs hamn

Antalet kryssningspassagerare ökar i Stockholms Hamnars hamnar och under årets säsong testades även koncernens nordligaste hamn för den internationella kryssningstrafiken. Den 6 september var det

kryssningspremiär i Kapellskärs hamn när MSC Meraviglia kom på besök. MSC Meraviglia är 316 meter lång, tar 5 700 personer och kom närmast från Oslo, för att samma kväll vid sjutiden resa vidare till Tallinn.

## Soligt = mer el

Värtaterminalens solcellsanläggning genererade tolv procent mer el under sommarmånaderna jämfört med förra året.



## Välkommen M/S Nova Star!

Genom att sätta in ytterligare ett fartyg, M/S Nova Star, har Polferries fördubblat sin kapacitet på sträckan Nynäshamn – Gdansk. Nova Star anlöpte Nynäshamns hamn för första gången den 15 september och trafikerar nu hamnen tre gånger per vecka. Tillsammans med fartyget M/S Wawel har Polferries numera sex anlöp i veckan. Både godsmängderna och intresset för att resa med färja till och från Polen har ökat under 2018.



FOTO: MIKAEL SJÖBERG

## Torr sommar gav låg vattennivå i Mälaren

Den långa och torra sommaren har gett lägre vattennivå än normalt i Mälaren. Stockholms Hamnar, som ansvarar för att reglera Mälaren via tappkanaler, tappade mellan maj och oktober inte ur något vatten på grund av den låga vattennivån. Tidigare i år när vårfloden var i full gång och Mälarens nivå var högre än normalt släpptes vatten ut motsvarande 60 fyllda Globen per dygn för att nå ner till normalnivån. Tappningskapaciteten, den maximala mängd vatten som man kan få ut ur Mälaren till Saltsjön, är drygt 800 kubikmeter per sekund.

### FAKTA

- Globens volym = 605 000 kubikmeter
- Det skulle ta cirka 40 år att fylla Globen med en vanlig vattenkran

# Välkommen Thomas Andersson – ny vd för Stockholms Hamn!

Den 1 december tillträdde Thomas Andersson som vd för Stockholms Hamn. Johan Castwall, tidigare vd för Stockholms Hamn, tillsätts som förvaltningschef på exploateringskontoret för att arbeta med stadens utveckling i ett bredare perspektiv.

Thomas Andersson har erfarenhet av byggsektorn, näringslivs- och besöksnäringsfrågor samt ledningsarbete i Stockholms stad. Han kommer närmast från befattningen som vice vd på Stockholms Stadshus AB och innan det var han vd på Visit Stockholm.

– Stockholms Hamnar är en viktig nyckelspelare i en växande region, och

jag ser verkligen fram emot möjligheten att sätta mig in i bolagets frågor ordentligt och vara med och utveckla sjöfartsstaden Stockholm, säger Thomas Andersson.

Johan Castwall har lett arbetet med att förverkliga stora hamninvesteringsprojekt samt drivit infrastruktur- och samhällsbyggnadsfrågor under sin tid som vd på Stockholms Hamn.

– Uppgiften att arbeta med stadens utveckling i ett ännu bredare perspektiv på exploateringskontoret känns utmanande och spännande. Samtidigt har mina sju år i Stockholms Hamnar varit fantastiska, säger Johan Castwall. ☺



FOTO: PER-ERIK ADAMSSON



## Full fart vid väg 73

Nu är arbetena med järnvägsanslutningen till Stockholm Norvik Hamn i full gång. Förutom ett nytt industrispår byggs även en ny järnvägstunnel och ny gång- och cykelväg med två tillhörande broar.

Stockholms Hamnar ska dra en ny järnvägslinje från Stockholm Norvik Hamn fram till Nynäsbanan i höjd med Hammarhagens industriområde. I oktober leddes trafiken på väg 73 om till en ny sträckning förbi alla de byggnationer som entreprenören Veidekke nu påbörjat. Själva järnvägsspåret ska gå under den befintliga vägen.

Det byggs också en ny gång- och cykelväg med en tillhörande bro över väg 73. Den nya vägen ersätter den nuvarande som går norr om SRV:s fastighet väster om



Järnvägsspåret med gång- och cykelbro över vid Blommenstorp.

väg 73. Gång- och cykeltunneln som går under väg 73 kommer också att tas bort.

Ytterligare en gång- och cykelbro ska byggas över järnvägen vid Blommenstorp för att trafikanterna ska kunna ta sig till Alhagen över det nya järnvägsspåret. De nya gång- och cykelbroarna tas i bruk i samband med att bygget av järnvägen är klart.

Stockholms Hamnar finansierar, äger och kommer att drifva det cirka fyra kilometer långa industrispåret som går hela vägen från Stockholm Norvik Hamn ut till Nynäsbanan. Där ansluts spåret till Trafikverkets järnvägsnät via en spårväxel. De förberedande arbetena, innan järnvägsspåren läggs, beräknas vara klara till sommaren 2019. ☺



# VÄTTEN- VÄGAR M FRAMTID



# OT TEN

Godsmängderna ökar i Stockholms Hamnar liksom antalet kryssningspassagerare som även i år slår nytt rekord. Att den positiva trenden ser ut att hålla i sig bådär gott för framtiden som talar för sjöfarten.

TEXT: KATARINA BRANDT  
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

V

äl fungerande hamnar är en förutsättning för hela samhället och för Sveriges ekonomi. Faktum är att över 90 procent av landets export och import passerar hamnarna. Utvecklingen går snabbt och därför är det viktigt att hamnarna är framtidsorienterade och ligger steget före för att kunna möta behoven.

Hamnarna spelar också en viktig roll för att vi tillsammans ska kunna nå de uppsatta

klimatmålen. Regeringen vill att alla trafikslag används mer effektivt tillsammans och här är sjöfarten av stor betydelse.

– Vår övergripande uppgift är att se till att Sveriges klimatmål om att minska transportsektorns utsläpp med minst 70 procent till 2030 verkligen uppnås, säger Jens Holm som i början av oktober tillträdde som ny ordförande i Riksdagens trafikutskott. Fördelen är att när vi pratar gods så är det relativt förutsägbart. Vi vet hur flödena ser ut och utifrån dessa behöver vi optimera logistiken så att det fungerar.

### Större fartyg ställer krav på hamnarna

En viktig drivkraft bakom de investeringar som nu görs i många svenska hamnar är fartygens fysiska storlek. Under flera år har trenden gått mot att fartygen blir allt större vilket gör att antalet anlöp i hamnarna inte ökar i samma takt som den totala godsmängden. Under perioden 2000–2017 fördubblade kryssningsfartyg och containerfartyg sin genomsnittliga storlek, enligt siffror från myndigheten Trafikanalys.

– Att fartygen blir större ställer naturligtvis nya krav på hamnarna, som behöver kunna erbjuda längre kajer och farledsförbättringar. En annan trend som driver investeringarna just nu är miljö- och hållbarhetsarbetet. Det handlar om yttre krav från bland annat



Trafikutskottets ordförande Jens Lind ser gärna att hamnen återtar den roll som den historiskt sett har haft.

➤ EU, men även en proaktiv inställning från hamnarna själva, säger Christine Hanefalk, branschchef på Sveriges Hamnar som är ett förbund inom Transportföretagen och de svenska hamnföretagens bransch- och arbetsgivarförbund.

Flera stora samhällstrender väntas påverka de svenska hamnarna i framtiden. En av dessa handlar om hur mycket mer gods som kan transporteras av sjöfarten och vilka krav detta ställer på hamnarnas verksamheter.

– Det är oerhört spännande att se hur högteknologiska våra hamnar är redan i dag. Stora flöden passerar och det är intressant att se hur man arbetar för att få det att fungera. Vi verkar för att en större andel av godset ska transporteras med sjöfart. Här gäller det att undanröja eventuella hinder för att hela godssystemet ska kunna optimeras. Sjöfarten har verkligen en potential att ta ännu mer än i dag, fortsätter Christine Hanefalk.

### Ett av Stockholmsregionens viktigaste infrastrukturella byggprojekt

Det tydligaste exemplet på Stockholms Hamnars satsningar på framtiden i det här avseendet är förstas byggnationen av Stockholm Norvik Hamn som blir ett nytt logistiknav i Stockholms- och Mälardalsregionen. Den nya godshamnen växer fram på Norvikudden några kilometer norr om Nynäshamns hamn och är ett av Stock-



Digitala verktyg och automation kan utveckla hamnen, menar Rikard Engström som är vd på branschföreningen Svensk Sjöfart.

holmsregionens viktigaste infrastrukturella byggprojekt. I den nya godshamnen kommer både rullande gods och containrar att hanteras. Containerterminalen beräknas vara i drift i maj 2020 och roro-terminalen öppnar i september samma år.

Platsen för hamnen är strategiskt vald. Vid Stockholm Norvik finns ett naturligt djup vilket gör inseglingen smidig. Hamnen



Christine Hanefalk är branschchef på Sveriges Hamnar som verkar för att en större del av godset ska gå med sjöfart.

## ”Sjöfarten är en del av en kedja där vi måste få in omlastningsmomentet till lastbil och järnväg.”

kommer på så sätt att kunna ta emot de största fartygen som rör sig i Östersjön. I anslutning till Stockholm Norvik Hamn byggs även en järnväg som ansluter till Nynäsbanan.

– Det är väldigt ovanligt att en annan aktör än Trafikverket bygger järnväg i egen regi utan en krona i statligt stöd så som vi nu gör. Genom att bygga Stockholm Norvik Hamn öppnar vi upp för mer sjöfart och genom att bygga järnvägsspåret möjliggör vi alternativ till vägtransporter, säger Johan Wallén, marknads- och försäljningschef på Stockholms Hamnar.

Stockholms Hamnars strategi har varit att delta i och påverka samhällsutvecklingen i många olika hänseenden. Utöver den dagliga driften handlar det om att rusta Stockholmsregionen med en infrastruktur där sjöfarten kan göra större transport- och varuflödesnytta.

– Jag vill påstå att våra strategier är extremt framtidsorienterade, fortsätter Johan Wallén. Tack vare byggnationen av Stockholm Norvik Hamn kan en containerterminal i Frihamnen avvecklas. Det frigör kapacitet för en växande kryssningstrafik som fungerar som en injektion till besöksnäringen och i sin tur är en jobbmotor. Vi får också loss mark och Stockholms stad kan utveckla området till en ny stadsdel med bostäder och kontor i kombination med en fortsatt levande sjöfart.

### Större kundnytta med digitalisering och automatisering

En annan fråga handlar om digitalisering och automatisering i hamnarna, vad detta innebär ekonomiskt och affärsmässigt för hamnnäringen och hur framtiden i hamnen kommer att se ut. Rikard Engström, vd på branschföreningen Svensk Sjöfart, menar att Sveriges hamnar måste arbeta aktivt med sin tids- och kostnadseffektivitet för att kunna leverera större kundnytta. I det arbetet kan både nya digitala verktyg och automatisering vara av godo. Men han ser också andra delar som hamnen skulle kunna utveckla. Ett exempel är olika typer av add-on service som till exempel förädling av gods- eller lagringstjänster, vilket redan sker i vissa hamnar.

– Sjöfarten är en del av en kedja där vi måste få in omlastnings-



◀ momentet till lastbil och järnväg. Det tar tid, kostar pengar och kan innebära en risk för skada på godset. Grundtanken när hamnarna vänder sig till rederierna måste därför vara "Vad kan jag göra för att göra din del lite lättare?". Svaret kan finnas i mer generösa öppettider och mer tillförlitliga digitala system som kan hantera information, exempelvis för att bättre kunna förutse ett fartygs behov.

### Hamnen får en mer central roll i landets transportflöden

När Johan Wallén ska sja om framtiden för Stockholms Hamnar ser han en verksamhet som är ännu mer effektiv i alla avseenden. Hamnar som är energieffektiva, tidseffektiva och därigenom också resurseffektiva och konkurrenskraftiga.

– Vi kommer att kunna utnyttja hamnkapaciteten på ett bättre sätt med kortare tid i hamn och fler fartyg som kan använda samma hamn. Hamnarna blir också mer flexibla över tid och kan snabbt och lätt anpassas efter nya behov. Talar vi om passagerartrafiken så ser jag framför mig hamnar och terminaler som är en del av staden och samhället och även fungerar som mötesplatser för stockholmarna. Hamnen är då inte bara ett område som man passerar utan kanske även söker sig till.

Trafikutskottets ordförande hoppas att hamnen och sjöfarten ska få en mer central roll i landets transportflöden och menar att många partier pratar likartat om detta.

– Tittar man på en karta i dag så ser man i första hand våra landvägar. Förhoppningsvis kommer vi i framtiden se kusten, våra vattenvägar och hamnarna som mer centrala i våra transportflöden. Att hamnen återtar den roll som den historiskt sett har haft och blir mer synlig, både på kartan och i samhället som helhet, avslutar Jens Holm. ☺

## FÖRDJUPNING



## Ett sammanlänkat Europa

Bland Europas alla hamnar har EU pekat ut drygt 100 så kallade corehamnar i det europeiska transportnätverket TEN-T (TransEuropeiskaTransportnät). Dessa hamnar är både strategiskt viktiga och särskilt prioriterade och knyter an till EU:s nio transportkorridorer.

Korridorerna är utpekade transportstråk som på ett bättre sätt ska länka samman Europa. Syftet är att planera och utveckla infrastrukturen utifrån behov och tillgängliga resurser. Stomnätsskorridorerna omfattar alla trafikslag (vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjötransportvägar och flygplatser) och särskilt anslutningarna mellan trafikslagen hamnar, flygplatser och järnvägsterminaler.

Fem av de utpekade corehamnarna ligger i Sverige och tillhör Skandinavien–Medelhavskorridoren. Stockholms hamn är en av dessa liksom hamnarna i Luleå, Göteborg, Malmö/Köpenhamn (CMP) och Trelleborg.

De svenska corehamnarna spelar stor roll för både svensk industri och för besöksnäringen. Tillsammans hanterar de till exempel drygt 60 procent av godset i containrar och på trailer till och från Sverige. Stockholms hamn är den klart dominerande destinationen för kryssningsfartyg som anlöper Sverige. ☺



I Möbeldesignmuseet visar Kerstin Sandin Bülow och Lars Bülow ett personligt urval av möbler skapade av framstående nordiska och internationella formgivare.

# Kreativ mötesplats

## HYRESGÄST

Möbeldesignmuseum

## INTERVJUAD

Kersti Sandin Bülow och Lars Bülow, ägare och grundare

## HYRESGÄST SEDAN 2016

## LOKALEN

Cirka 800 kvadratmeter i Magasin 6 i Frihamnen



## Hur skulle ni beskriva Möbeldesignmuseet?

– Museet öppnade 2018 och är uppbyggt kring vår privata samling av cirka 800 objekt där 500 visas i museet. Vi vill vara ett pedagogiskt museum som, genom att lyfta fram originaldesign från olika perioder och belysa utvecklingen av funktioner, material, teknik och samhälle, skapa en plattform för studier och utveckling av morgondagens möbelkultur.

## Varför startade ni museet?

– Vi har båda långa och fantastiskt spännande karriärer bakom oss som professionella formgivare och arkitekter. Museet är vårt sätt att lämna över kunskap och erfarenheter till nästa generation formgivare. Förhoppningsvis kan vi genom vår samling fortsätta att påverka och visa att möbler och inredning är viktigt för oss människor.

## Vad gillar ni med läget?

– Vi tycker att det här är ett intressant läge och uppskattar närheten till hamnen som är en spännande miljö. Vi har trevliga grannar och kommunikationerna hit är också bra, även om en del upplever att det kan vara lite svårt att hitta rätt.

## Hur vill ni utveckla Möbeldesignmuseet?

– Utöver privata visningar har vi öppet för allmänheten på onsdagar mellan 12 och 19. Drömmen vore att kunna ha öppet mer, framför allt på helgerna då fler skulle ha möjlighet att besöka oss.

Läs mer om museet och aktuella utställningar på [www.mobeldesignmuseum.se](http://www.mobeldesignmuseum.se)



# Dan Rödning

**Drygt ett år har gått sedan Dan Rödning fick frågan om att börja arbeta på Stena Line. Att han svarade ja var enligt honom själv lite oväntat, men ett beslut han är väldigt nöjd med.**

TEXT: KATARINA BRANDT  
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

STENA LINE ÄR ETT AV Europas ledande färjerederier med 38 fartyg och 21 linjer i norra Europa med fokus på frakt och passagerare. Det familjeägda företaget är en viktig del av det europeiska logistiknätverket och utvecklar nya intermodala fraktlösningar genom att kombinera transporter på järnväg, väg och hav. Stena Line spelar också en viktig roll för turismen i Europa med en omfattande passagerarverksamhet.

Dan Rödning's väg till jobbet på Stena Line och rollen som Freight Commercial Manager Scandinavia, har gått via ett antal andra tjänster som alla haft en koppling till shipping och transport.

– Jag är uppväxt med havet och har alltid haft en stor passion för båtar, små som stora. Min militärtjänstgöring gjorde jag på Marinens sjukvårdsskola och patrullbåtsdivisionen i Göteborg. Några år senare fick

jag möjlighet att gå en skeppsmäklarutbildning som kombinerade teori och praktik under ett års tid. Sedan har jag arbetat på Hyundai Sweden Shipping, Maritime Transport, DFDS Tor Line, DHL Global Forwarding och Maersk Line.

## **Ett strategiskt och prioriterat område**

Stena Lines geografiska område är uppdelat i åtta olika regioner där Dan ansvarar för all verksamhet som är kopplad till frakt på linjerna mellan Sverige och Danmark, Norge och Danmark samt Danmark och England. Fraktverksamheten är ett både strategiskt och prioriterat område för Stena Line vars mål är att utvecklas och transportera mer än dagens 2,1 miljoner fraktenheter.

– Jag är övertygad om att sjötransporter har framtiden för sig och kommer att öka. Bristen på chaufförer, höjda vägavgifter, ökad trängsel och miljöfaktorer gör att det finns all anledning att flytta volymer från väg till sjö.



”Jag är övertygad om att sjötransporter har framtiden för sig och kommer att öka.”

**NAMN:** Dan Röding.

**ÅLDER:** 48 år.

**BOR:** Sävedalen strax utanför Göteborg.

**FAMILJ:** Fru och två tonårsbarn.

**INTRESSEN:** Familjen, huset och trädgården. Mat och dryck. Motion i olika former och allt som har med hav och båtliv att göra.

**UTBILDNING:** Gymnasieekonom, skeppsmäklarutbildning och IHM i två omgångar.

**ARBETE:** Freight Commercial Manager Scandinavia Stena Line.

**SENASTE BÅTRESA:** En tur med Stena Vinga som är det senaste tillskottet på linjen Göteborg – Fredrikshamn.



Det som förenar Dans anställningar är att han alltid haft en kommersiell roll med stort kundfokus.

– Det är här jag trivs! Jag älskar att träffa kunder och tycker att det är berikande att jobba med många olika branscher. Dessutom får jag lära mig mycket om handel, ekonomi och olika kulturer.

### Green list lyfter initiativ kring hållbarhet

En av Stena Lines huvudstrategier är arbetet med hållbarhet där en av delarna är en så kallad Green list med initiativ som alla på ett eller annat sätt har med hållbarhet att göra. I skrivande stund finns 52 initiativ på listan och antalet växer varje månad. Det handlar bland annat om att minska bunkerförbrukningen och rena avgaserna, men också om att utveckla alternativa drivmedel för att ersätta den traditionella bunkeroljan. Fartyget Stena Germanica drivs på en kombination av me-

tanol och diesel. Mycket energi läggs också på batteridrift. Projektet med att konvertera färjan Stena Jutlandica, som trafikerar linjen Göteborg-Fredrikshavn, till ett batterihybridfartyg startades under året.

– I steg ett har vi kopplat på eldrift för att minska användningen av dieselgeneratorer och för manövrering och bogpropellrar när fartyget lägger till i hamn. I steg två kommer vi att koppla batteridrift till två av de fyra huvudmaskinerna vilket innebär att Stena Jutlandica kan drivas på el inomskärs cirka 10 sjömil ut till Vinga. Steg tre är att ha ett fartyg som helt drivs med el och kan gå cirka 50 sjömil.

### Proaktiva och tillförlitliga

Dan tror att framtidens sjötransporter kommer att vara mer automatiserade än dagens. Vinnarna är de som snabbast kan

ställa om sin verksamhet och utveckla ny teknik och implementera nya digitala lösningar som gör att rederierna kan erbjuda effektivare lösningar.

– Vi har en omfattande IT-organisation som arbetar med digitalisering och fokuserar på att utveckla vår verksamhet. Genom att transformera Stena Line in i framtiden med digitalisering som ledord och med hjälp av bland annat artificiell intelligens, AI och machine learning, kan vi prognostisera framtiden och därmed effektivisera alla delar inom bolaget. Ett mål är också att vi blir ännu mer attraktiva för våra kunder. Sedan är det givetvis viktigt att vi även har en genomgående hög kvalitet i våra produkter, till exempel att vi seglar och ankommer enligt tidtabell, är proaktiva och gör det enkelt för våra kunder att jobba med oss, avslutar Dan Röding. ☺



## HAMNARNAS HISTORIA

Gustaf Daléns klippljusautomat erbjöd en driftsäker teknik som minskade gasåtgången med hela 90 procent.

FOTO: TEKNISKA MUSEET

# Ljus över mörka vatten

**Under sin livstid tog vetenskapsmannen Gustaf Dalén inte mindre än 99 patent. Han uppfann bland annat ett revolutionerande system inom fyrteknik som låg till grund för industriföretaget AGA:s tillväxt och för vilken han 1912 tilldelades Nobelpriset i fysik.**

Gustaf Daléns experiment med klippljusapparaten, eller klippen som den kallades, började 1905. Det var tiden då fyrarna lys-te med fast sken och drevs av dissousgas vilket var både dyrt och tillsynskrävande. Hans uppdrag var därför att hitta en lösning som minskade gasåtgången samtidigt som fyrarna skulle kunna urskiljas från varandra genom olika intervall mellan blinkningarna.

Efter en hel del försök stod *klippljus-*

*apparaten* klar, genial i sin enkelhet. Den byggde på en smart konstruktion där gas släpps fram i bubblor, som tänds av en liten evighetslåga. På så sätt uppkom ett blinkljus, som genom olika avstånd mellan gasbubblorna kunde göras olika långt. Tekniken var dessutom driftsäker och gav en gasbesparing på hela 90 procent. Fyren Libertus som driftas av Stockholms Hamnar är en av ett fåtal fyrar där Gustaf Daléns klippljusapparat fortfarande är i drift.

Nästa utmaning var att få slut på slöseriet med att fyrarna blinkade även under dygnets ljusa timmar. Lösningen blev *solventilen* som är den mest berömda av Daléns uppfindingar och bygger på det faktum att mörka föremål utvidgar sig när de drar till sig ljus och värme.

För att minska riskerna med den explo-

sionsbenägna acetylgasen tog Gustaf Dalén fram *AGA-massan*. Det är en kisel-massa bestående av bland annat cement, kol och asbest som suger upp acetylen så att gasen kan transporteras.

Tack vare *Dalénblandaren* fick de stora fyrarna ute till havs större ljusstyrka. Acetylen och syre blandades i rätt proportioner och antände ett glödnät som i sin tur var kopplat till ett linssystem som reflekterade ljuset. ⚓

### Mer historia

Du kan läsa och lyssna på fler berättelser på [stockholmshamnar.se/historia](http://stockholmshamnar.se/historia)



Stockholms Hamnar  
Magasin 2, Frihamnen  
Box 273 14, 102 54 Stockholm

Telefon: 08-670 26 00  
[info@stockholmshamnar.se](mailto:info@stockholmshamnar.se)  
[www.stockholmshamnar.se](http://www.stockholmshamnar.se)