

Nr 1
2019

VIA

STOCKHOLMS HAMNAR



EN NY HAMN PÅ SPÅRET

Ett år kvar till invigningen av Stockholm Norvik Hamn

2018 – ett rekordår!

Jag är mycket glad över att få vara med och summera 2018 som var ett av våra bästa år någonsin både ekonomiskt och volymmässigt. Året gav ett nytt omsättningsrekord, stadiga godsvolymer och rekordmånga internationella kryssningspassagerare. Stockholms Hamnar är den i särklass största passagerarhamnen i Sverige med över 16 miljoner passagerare som reser med färjor, kryssnings- och skärgårdsfartyg. Under 2018 transporterades totalt 9,6 miljoner ton gods via Stockholms Hamnar. Det motsvarar samma mängd gods som rekordåret innan.

Trevlig läsning! ☺

Thomas Andersson, vd



FOTO: STOCKHOLMSHAMNAR

DET HÄR ÄR **STOCKHOLMS HAMNAR**



16

miljoner passagerare...

... reste totalt via Stockholms Hamnar, inklusive skärgårds- trafikens passagerare.



9,6

miljoner ton gods...

... transporterades via Stockholms Hamnar.



30

procent av Stockholms Hamnars...

...totala omsättning kommer från fastighetsverksamheten och de runt 100 byggnaderna som förvaltas.

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: Thomas Andersson/Stockholms Hamnar
Omslagsbild: Norvik Hamn, foto: Niklas Björling

PRENUMERERA



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

FÖLJ OSS!



Följ Stockholms Hamnar på

- Facebook
- Instagram
- Twitter
- LinkedIn



Lagom
Rättigheter

Certifikat

Härmed intygas att ledningssystemet hos:

Stockholms Hamn AB

Magasin 2, Frihamnen, 102 54 Stockholm, Sverige

har utvärderats och godkänts av LRQA i enlighet med ISO 9001:2015 och ISO 14001:2015

FÖRNYADE CERTIFIKAT FÖR MILJÖN

FRIHAMNEN
2019-02-19 KL 14.30

Stockholms Hamn AB är sedan länge certifierat enligt kvalitets- och miljöledningssystemen ISO 9001 och ISO 14001.

I mitten av januari var det dags för förnyelserevision. Den ska utföras vart tredje år för att certifikaten ska vara giltiga. Syftet är att verifiera att Stockholms Hamnar arbetar strategiskt och systematiskt med ständiga förbättringar för att minska miljöpåverkan, effektivisera arbetet och möta kundernas förväntningar. Vid revisionen noterades glädjande nog inga avvikelser och nu hänger de förnyade certifikaten i glas och ram för allmän beskådan på huvudkontoret i Frihamnen. 📍

PÅ SPRÅNG UT I ARBETSLIVET

Under våren 2019 testar Anders Gyllensvärd och Sara Ferndahl livet som ingenjörer på Stockholms Hamnar genom praktikprogrammet Tekniksprånget. VIA hängde med dem en vanlig dag på jobbet.

TEXT: KATARINA BRANDT
FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Sara Ferndahl och Anders Gyllensvärd får se olika delar av arbetet i Stockholms Hamnar.

08.20 Efter att ha hämtat ett glas vatten i köket, slår sig Sara ner vid sitt skrivbord i det öppna kontorslandskapet på Stockholms Hamnars huvudkontor i Frihamnen. Mejlen kollas för att se om det dykt upp några möteskallelser eller annat som kräver hennes närvaro. Sara sökte till Tekniksprånget i november 2018 efter att hon under ett halvår pluggat franska i Aix-en-Provence. Den 21 januari började hon på miljöenheten med miljöspecialist Ulrika Persson som handledare.

– Jag skulle inte beskriva mig själv som speciellt teknikfokuserad, men ingenjörsyrket är ju väldigt brett och det finns många olika arbetsuppgifter en ingenjör kan ha. Miljöfrågor intresserar mig och det är något som jag ser fram emot att få arbeta med under min praktik på Stockholms Hamnar.

08.50 Anders är på plats efter att ha fått skjuts av sina föräldrar från Danderyd där familjen bor. Han brinner för teknisk design i allmänhet och 3D-design i synnerhet, vilket är ett område han gärna vill jobba med i framtiden.

– Jag började på civilingenjörsprogrammet i teknisk design på Mittuniversitetet i Sundsvall direkt efter gymnasiet, men det passade mig inte riktigt. Efter Tekniksprånget vill jag gärna börja plugga igen, men behöver lite tid på mig att fundera på vilken inriktning jag ska välja.

09.30 Anders jobbar bland annat med att läsa igenom en handbok som behöver förbättras och uppdateras. Texten ska också kompletteras med



Kontorsjobb på huvudkontoret varvas med studiebesök ute i verksamheten.

information om Byggvarubedömningen. Det är ett system som gör det enklare att välja bra material i byggnader och anläggningar. Dessutom ska han se över skylttringarna i Stockholms Hamnars hamnar och synka dem med verkligheten.

Sara har fått i uppgift att leta efter en utbildning som ska ge kunskap om när det kan finnas farliga ämnen i en byggnad så att en expert kan tas in och göra en bedömning. Nu har hon hittat ett företag som ska komma in med en offert på en utbildning som är skraddarsydd utifrån Stockholms Hamnars behov.

10.00 Sara deltar i ett möte om SundaHus som också är ett verktyg Stockholms Hamnar använder för att kunna göra medvetna och bra materialval i sina byggprojekt.

– Tanken är att jag löpande ska hjälpa till med att lägga in produkter både i Sunda-



Anders Gyllensvärd ser över skyltningarna så att de överensstämmer med verkligheten.

” Jag skulle inte beskriva mig själv som speciellt teknikfokuserad.”

Hus och Byggvarubedömningen. Just det här var ett startmöte där entreprenören informerades om SundaHus och vad det innebär för dem.

12.10 Medan Sara plockar fram sin matlåda är Anders upptagen i ett lunchmöte med Viking Line kring de projekt som just nu pågår i Masthamnen.

14.00 För både Anders och Sara har det blivit tydligt att en stor del av Stockholms Hamnars verksamhet bygger på att arbeta i projekt. Anders smiter in i konferensrummet Barken för ännu ett möte. Den här gången är det ett projekteringsmöte om den nya passagegång som ska byggas i Nynäshamns hamn. Av sin handledare Mats Ekman får Anders i uppgift att föra protokoll över det som avhandlas. Bygglov, materialval och tekniska frågeställningar diskuteras med representanter från teknikkonsultföretagen Tikab och Rejlers.

15.00 Anders, Sara och Ulrika tar en rask promenad till containerhamnen en bit bort. Det är töväder och slaskigt så det gäller att navigera rätt bland vattenpölar längs vägen. Målet är kranverkstadens kemikalieförråd där trion ska göra en inventering av vad som finns i hyllorna. Oljor, smörjmedel och diverse kemiska produkter med krångliga namn kontrolleras mot förteckningen i kemikaliehanteringssystemet Chemsoft.

– Vi kom fram till att ett par produkter kan tas bort och några kan läggas till i Chemsoft. Dessutom kunde vi konstatera att det här förrådet var väldigt välorganiserat med bra ordning och reda, säger Ulrika.

16.30 Det skymmer ute och arbetsdagen lider mot sitt slut. I morgon är det fredag och för de båda tekniksprången innebär det ett avstämningmöte både om veckan som gått och den som kommer. Stockholms Hamnar har mycket på gång och framtida ingenjö-

rer som Anders och Sara kommer att vara hett efterfrågade, både här och i samhället i stort. ☺

Det här är Tekniksprånget

Tekniksprånget är ett praktikprogram som drivs av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA, på uppdrag av Skolverket. På praktikprogrammet får de gymnasieelever som läst naturvetenskapliga ämnen och är under 21 år chansen att testa på ingenjörsyrket i praktiken. I projektet deltar över 200 arbetsgivare, däribland Stockholms Hamnar, på över 100 orter runt om i Sverige. Syftet är att säkra framtida kompetensförsörjning genom att locka fler ungdomar till högre tekniska utbildningar.



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

Kreativt center flyttar in i Frihamnen

En spännande historia och sjönära lägen lockar allt fler publika verksamheter till Stockholms Hamnars fastigheter i Norra Djurgårdsstadens utvecklingsområde. Vid årsskiftet flyttade Blivande in i sina nya lokaler

i Frihamnen och förvandlade Södra Hamnvägen 9 till ett nytt hem för flera samverkande verksamheter. Bland annat ett coworking-kontor, en kollektivverkstad för konstnärer och publika events.

Har du träffat Bosse?

Bosse är en skön livsnjutare som älskar bananer, och en av tre karaktärer som medverkar i en reklamkampanj för Stockholm Norvik Hamn. Kampanjens syfte är att berätta för allmänheten om Sveriges nya godshamn som öppnar 2020 och som kommer att förändra sjöfarten i Östersjön. Filmer har visats som bioreklam i Stockholm och som annonser i sociala kanaler. Kampanjen har fått ett oerhört genomslag och setts av en miljon människor och 20 000 har hittat in till kampanjsidan där man kan läsa mer om Stockholm Norvik Hamn, vad den betyder för Stockholmsregionen och sjöfarten. Träffa Bosse du också. www.stockholmnorvikhamn.se



FOTO: MEGAPIXEL

I nöd och lust

I januari drabbades Roslagen hårt av stormen Alfrida. Stockholms Hamnars nordligaste hamn, Kapellskärs hamn, bjöd då in roslagsbor i nöd. Till dem som var utan el och vatten erbjöds tillgång till dusch, toalett och möjlighet att hämta vatten dygnet runt. I terminalen fanns förutom restaurangen också fri wifi och möjlighet att ladda telefonen. Flera djurägare passade på att bunkra vatten och duscharna gick varma.

» Lediga jobb!

Just nu söker vi fastighetstekniker till vår fastighetsavdelning. Läs mer och hitta fler lediga jobb på stockholmshamnar.se/jobb



FOTO: AIDA CRUISES

Spana in 2019 års kryssningsanlöp

Nu finns kryssningsanlöpen för säsongen 2019 publicerade i listan med fartygsanlöp på stockholmshamnar.se. I år är 284 fartyg inbokade varav 42 kommer till Nynäshamns hamn. Fartyget Aidaprima blir säsongens mest trogna besökare. Hon kan ta 3 300 passagerare och planeras anlöp Stockholms Hamnars hamnar hela 20 gånger. Du kan också följa kryssningstrafiken i appen Cruise Stockholm. Den är gratis och finns för Iphone och Android.

Libertus – En unik fyr i Stockholms Hamnars ägo

Libertus är en av tre fyrar i Stockholms Hamnars ägo, och en kulturminnesmärkt AGA-fyr på ön Libertas i ögruppen Fjäderholmarna söder om Lidingö. Ön kallas också för Gröne Jägaren och namnen har troligen sin förklaring i att skepp med dessa namn grundstött i närheten.

Fyren Libertus tändes den 6 juli 1931 sedan Kungliga Lotsstyrelsen gett Stockholms hamnstyrelse rätt att sätta upp två AGA-fyrar i stadens hamninlopp. Den är en av landets sista gasfyrar där Gustaf Daléns klippljusapparat finns bevarad som ett kulturminne. Klippljusapparaten uppfanns av Gustaf Dalén och gjorde att fy-

rarna kunde urskiljas från varandra genom olika intervall mellan blinkningarna. Tack vare den minskade också gasåtgången.

Fyren och dess gasdrivna fasta utrustning har ett stort kulturhistoriskt värde och är av teknikhistoriskt intresse. Sedan 1995 är den förklarad som byggnadsminne. Det betyder bland annat att Stockholms Hamnar ska ansvara för att fyren underhålls.

Sedan 2010 är gaslyktan kompletterad med en ledlampa som drivs av solceller. Under de kommande åren ska Stockholms Hamnar renovera fyren så att klippljusapparaten kan köras med gas på ett säkert sätt vid högtidliga tillfällen. ☺



FOTO: PER-ERIK ALMSSON

Fakta Libertus fyr

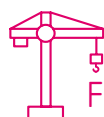
INTERNATIONELLT FYRNUMMER: C 6550

FYRKARAKTÄR: FI(3) WRG 9s

LYSHÖJD: 6 meter ö.h.

BYGGÅR: 1931

FÄRG: Vit



FRAMTIDSBYGGEN

Enklare och trevligare med ny passagerargång

Redan till hösten hoppas Stockholms Hamnar att en ny passagerargång, ny landgång och ett nytt trapphus med hissar ska stå klara vid kaj 2 i Nynäshamns hamn där bland annat Polferries färjor lägger till. Syftet är att öka tillgängligheten och förbättra säkerheten för passagerarna.

Stockholms Hamnar förbättrar kontinuerligt tillgängligheten för både rederier och passagerare. Nu har det blivit dags att modernisera passagerargången till kaj 2 så att den blir trevligare, mer ändamålsenlig och uppfyller kraven på tillgänglighet.

Den nya passagerargången byggs i



ILLUSTRATION: SKANDINAVIA

Med nya passagerargångar ökar tillgängligheten vid kaj 2 i Nynäshamns hamn.

anslutning till det befintliga så kallade Schengenuset. Den kommer att sväva nio meter över marken och ersätta både den gamla markgången och det grå tornet som Polferries använder i dag. Dessutom byggs en ny landgång och ett nytt trapphus med hissar.

En bygglovsansökan är inskickad till Nynäshamns kommun och när den är godkänd sätter bygget igång. Förhoppningen är att den nya passagerargången kommer att göra det enklare, säkrare och trevligare att både stiga ombord och i land på de färjor som lägger till vid kajen. ☺

NEDRÄKNING



HAR BÖ



NGEN

Byggnationen av Stockholm Norvik Hamn pågår för fullt. Nu har Stockholms Hamnar börjat nedräkningen och är i startgroparna för invigningen våren 2020.

TEXT: KATARINA BRANDT
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

september 2016 inleddes byggnationen av Stockholm Norvik Hamn – den nya container- och roro-hamnen som kommer att ersätta den befintliga containerterminalen i Frihamnen och öka kapaciteten för roro-trafik i Stockholms Hamnar. De förberedande arbetena är avslutade och byggnader, kajer, vägar, broar och järnväg växer fram i en rasande fart.

Ett miljardprojekt som håller både tidplan och budget

Med bara ett år kvar till invigningen av containerhamnen i maj 2020 börjar visionsbilden av den nya storhamnen steg för steg att realiseras. Tullvisitationsbyggnaden är slutbesiktigad och bron som ansluter till infartsvägen är gjuten och klar. Hamnens huvudbyggnad, som bland annat kommer att inrymma kontor, tar nu form och i februari började järnvägens totalt sex kilometer spår att läggas. Stora ytor i Stockholm Norvik Hamn blir markstensbelagda. Under vintern har totalt 70 000 kvadratmeter marksten lagts på plats, sten för sten i en imponerande hastighet av 6 000 kvadratmeter i veckan.

Det tredje av Stockholms Hamnars stora hamnprojekt är alltså snart i mål och precis som de tidigare projekten i Värtahamnen och Kapellskärs hamn, håller miljardprojektet Stockholm Norvik Hamn både tidplan och budget.

Nicklas Ebersson, marknadsansvarig för gods i Stockholms Hamnar, är förväntansfull och tycker att det är tacksamt att få presentera en produkt som verkligen kommer att rita om logistikflödet och göra skillnad för rederiernas slutkunder.

– Stockholm Norvik Hamn är ett unikt projekt och det är fantastiskt roligt att få vara med och bygga Östersjöns nya storhamn. Just nu har jag kontakt med våra befintliga kunder, men också med varuägare och speditörer där jag informerar om Stockholm Norvik Hamn och fördelarna med den nya hamnen.

Det bästa alternativet för både import och export

Nicklas menar att varuägarna ibland kan styra rederiernas turer. Ett nytt grepp i Stockholms Hamnars strategi är därför att marknadsföra sig inte bara mot rederierna, utan även direkt mot slutkunderna.

– Argumenten för att ta sitt gods hit är många vilket gör våra potentiella kunder väldigt intresserade. I dag sker cirka 50 procent

RJAT



◀ av Sveriges konsumtion i Mälardalen. Ändå kommer den största delen av de varor som ska till regionen via hamnar som ligger i södra och västra Sverige. Det betyder att de transporteras långa sträckor på land innan de når Stockholm, vilket är en dålig affär, både ur ett miljö- och ett transportekonomiskt perspektiv. Det bästa alternativet för både import och export är att ta lasten till Stockholm Norvik Hamn som blir en av Östersjöns djupaste hamnar och kommer att kunna ta emot stora, oceangående fartyg.

Att Stockholms Hamnar även kommer att kunna erbjuda en bra landinfrastruktur med utbyggd motorväg nästan hela sträckan till huvudstaden liksom en järnvägsanslutning, är förstås också ett argument som talar för Stockholm Norvik Hamn.

– Det är väldigt ovanligt att en annan aktör än Trafikverket bygger och bekostar ett järnvägsspår som vi gör vid Stockholm Norvik Hamn. Genom den satsningen tillmötesgår vi våra kunders krav på bland annat miljövänliga transporter.

Containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn kommer att drivas av en av världens största hamnoperatörer, Hong Kong-baserade Hutchison Ports som redan ansvarar för containerverksamheten i Frihamnen. I terminalen ska två spårbundna kranar och åtta grensletruckar årligen hantera uppåt 100 000 containrar, så kallade TEU-enheter.

– Det är den volym vi räknar med initialt. Men tanken är att den ska växa till 300 000 TEU-enheter och på sikt till 500 000 per år, säger Nicklas Ebersson.

En dynamisk marknad med krav på flexibilitet

Thue Petersen är vd för MSC Sweden AB som sedan oktober 2012 trafikerat Stockholms Hamnars containerterminal i Frihamnen. Rederiet har nu börjat förbereda sig och sina kunder på flytten till Stockholm Norvik Hamn.

– Precis som Stockholms Hamnar behöver även vi förstå och få en överblick av våra kunders behov. Vi har därför påbörjat en dialog om deras framtida logistikflöde. Vi befinner oss i en dynamisk marknad där flexibilitet är viktigt. Den nya hamnen innebär en bra möjlighet för oss att kunna möta våra kunders ökade transportbehov och krav på effektivitet.

Thue Petersen uppskattar att Stockholms Hamnar tänker stort och har haft ett framtidsperspektiv vid byggnationen av Stockholm Norvik Hamn. Han är nöjd med att det blir en stor oceanterminal

”Jag ser att Stockholm Norvik Hamn, med sin storlek, har potential att bli ett omlastningsnav.”



Thue Petersen är nöjd med att Stockholm Norvik Hamn blir en stor oceanterminal vilket gör hamnen relevant i många år framöver.

med kort insegling och ett naturligt djup på 16,5 meter vilket gör hamnen relevant i många år framöver.

– I takt med att Stockholmsområdet växer måste vi ha med oss tänket kring hur logistikkedjan ska fungera. För oss är det viktigt att ha hamnar som vi kan ha ett långsiktigt samarbete med och som har en kostnadseffektiv prissättning. Jag ser att Stockholm Norvik Hamn, med sin storlek, har potential att bli ett omlastningsnav. Många av våra kunder i Stockholm har egna logistikcentraler, men vi märker ändå att just terminalkapacitet ofta är en bristvara.



Nicklas Ebersson och Markus Johansson konstaterar att Stockholms stora hamnprojekt snart är i mål.

Den nya roro-hamnen invigs i september

Nynäshamnsbon Markus Johansson har arbetat i Stockholms Hamnar i 22 år och har varit driftchef i Nynäshamns hamn sedan 2013. Han gläder sig åt utvecklingen i Stockholm Norvik Hamn och ser fram emot att få ett större ansvarsområde och lära känna ytterligare en hamn när den andra delen, roro-hamnen, invigs i Stockholm Norvik Hamn i september 2020.

– Just nu tittar jag på hur vi ska organisera oss och utgår då från den trafik vi har i dag. Troligtvis kommer både jag och våra 15 stuvare att alternera mellan de båda hamnarna. Om trafiken ökar i någon del får vi styra om eller nyanställa.

Stockholm Norvik Hamn är ett välkommet tillskott då Nynäshamns hamn inte är tillräcklig för att de senaste årens volymtillväxt ska kunna fortsätta.

– Då utvecklingen inom sjöfarten ser fortsatt positiv ut och efterfrågan på kajplatser ökar, hoppas vi kunna ge rederierna ännu



- bättre förutsättningar för tillväxt i Stockholm Norvik Hamn än vad vi hittills kunnat i Nynäshamns hamn.

Markus vill gärna hitta synergieffekter mellan container- och roro-terminalen i Stockholm Norvik Hamn. Han hoppas att man ska kunna hjälpa varandra och på olika sätt effektivisera verksamheterna.

– Även om det innebär mer arbete så kommer det att bli en otroligt spännande utmaning att fånga upp alla bollar och försöka få driften att bli så effektiv som möjligt i båda delarna av hamnen.

”Otroligt spännande utmaning att fånga upp alla bollar och försöka få driften att bli så effektiv som möjligt.”

Mycket blir annorlunda, men vi ser bara möjligheter.

Ur Thue Petersens och rederiet MSC:s perspektiv innebär nya expanderande marknader i både Afrika och Latinamerika stora globala tillväxtpotentialer där containertransporter får en allt mer avgörande roll.

– Containertransporter är en enkel, prisvärd, miljövänlig och flexibel lösning för alla som vill transportera varor från en plats till en annan i världen. Men den kräver förstärkt samarbete med hamnar som har de rätta förutsättningarna att kunna hantera dem.

Markus Johansson kisar mot solen och pekar mot de nakna betongelementen som utgör stommen i Stockholm Norviks huvudbyggnad.

– Där i hörnet kommer mitt nya kontor att ligga, med utsikt över hamnen.

Det är tydligt att bitarna börjar falla på plats och att visionen om Stockholm Norvik Hamn snart är en realitet. ☺

FÖRDJUPNING



Lådan som revolutionerade godstransporter till sjöss

Det första containerfartyget var egentligen en ombyggd oljetanker som 1956 transporterade 58 stora lådor i metall mellan hamnarna i Newark och Houston i USA. Specialbyggda containerfartyg började byggas under 1960-talet men det var först under 1990-talet som containertrafiken tog fart och förändrade godshandlingen i världen. En ny infrastruktur för hantering i hamnar och för transporter byggdes upp.

Containerfartygen blir fler och större. I juni inleder Maersks första fartyg i den så kallade E-klassen sin jungfrutur. Fartyget är 400 meter långt och 59 meter brett. Det kan ta 18 000 TEU och blir därmed världens största containerfartyg. E-klassen är anpassad för så kallad slow-steaming, det vill säga en lägre marschfart för att spara bränsle. Maxhastigheten är 23 knop.

TEU är en förkortning av Twenty-foot Equivalent Unit och är ett mått på en 20-fotscontainer som är 6,10 meter lång. Idag är oftast en container 40 fot vilket motsvarar två TEU.

Roro står för roll on/roll off och är trailrar och annat rullande gods som fraktas med fartyg. ☺



Magasin 9 fungerar både som terminal för kryssningstrafiken och en spännande eventlokal.

Mässhall med möjligheter

HYRESGÄST

Transform Services AB

INTERVJUAD

Johan Tornblad, ansvarig eventuthyrare

HYRESGÄST SEDAN 10 år

LOKALEN

Cirka 2 400 kvadratmeter fri golvyta i Magasin 9 i Frihamnen



Läs mer om Magasin 9 och lokalens många möjligheter www.magasin9.se

Vad händer i era lokaler i Magasin 9?

– Under de två senaste säsongerna har vi haft Magasin 9 långtidsuthyrd till två stora utställningar; Tutankhamun – Graven och Skatterna och nu senast till konstutställningen Magic City – The art of the street. Inför den här säsongen har vi gjort en nysatsning på eventmarknaden och kommer att köra flera stora företagsevent, lanseringar, fester och konferenser.

Hur ser samarbetet med Stockholms Hamnar ut?

– Vi har verkligen hittat ett perfekt samarbete där vi tillsammans lyckats optimera användandet av Magasin 9. Mellan maj och september fungerar lokalen som terminal för kryssningstrafiken i Frihamnen och mellan oktober och april hyr vi lokalen och fyller den med spännande event.

Vad gillar du bäst med lokalen?

– Lokalen är perfekt för våra ändamål. Den öppna golvytan utan pelare, och med en takhöjd på 6,40 meter, gör den väldigt flexibel vilket mina kunder uppskattar. Jag uppskattar också att Stockholms Hamnar har ett inbyggt säkerhets- och miljötänk. Att ha dem i ryggen fungerar som en kvalitetsstämpel och är någonting som jag lyfter fram när jag presenterar lokalen.

Hur är läget?

– Läget är också bra, centralt men ändå lite avskilt. Den enda nackdelen är att SL inte vill dra ut en buss till Frihamnspiren vilket minskar tillgängligheten både för oss och för dem som använder båttrafiklinjen från Nacka och Lidingö.



Thomas Andersson

I slutet av 2018 lämnade Stockholms Hamns dåvarande vd, Johan Castwall, över rodret till Thomas Andersson, tidigare vice vd på Stockholms Stadshus AB.

TEXT: KATARINA BRANDT
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

DET HAR GÅTT GANSKA precis 23 år sedan Thomas Andersson klev av tåget på Stockholms centralstation den där vinterdagen i slutet av januari 1996. Ett första arbete i huvudstaden kallade, närmare bestämt som ekonom på Näringslivets ekonomifakta. Med sig i bagaget hade han en examen i ekonomisk historia från Lunds Universitet.

Åren har gått och Thomas har hunnit skaffa sig ett gediget CV med erfarenheter som gjort honom som klippt och skuren som vd för Stockholms Hamn. Han har haft uppdrag inom byggsektorn, arbetat med näringslivs- och besöksnärlingsfrågor,

bland annat som vd på Visit Stockholm och vice vd på Invest Stockholm Business Region. År 2006 började Thomas som biträdande kanslichef på finansroteln i Stockholms stad och var bland annat med när beslutet om att bygga den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn fattades av kommunfullmäktige i Stockholm.

– En bidragande orsak till att man tillsatte mig som vd är att jag till och från under tolv års tid på ett eller annat sätt haft kopplingar till Stockholms Hamnars verksamhet. Sedan har jag varit i Stockholms stad så länge att jag har fått en förståelse för verksamheten och vet hur den är organiserad, säger Thomas när vi träffas på hans nya arbetsplats i Frihamnen.

”Stockholms Hamnar är ett fint och välskött bolag med kompetenta medarbetare som levererar.”

NAMN: Thomas Andersson.

ÅLDER: 50 år.

BOR: Danderyd, norr om Stockholm.

FAMILJ: Fru, tre egna barn och två bonusbarn.

UTBILDNING: Examen i ekonomisk historia.

ARBETE: Nyttillträdd vd för Stockholms Hamn AB.

SENASTE BÅTRESA: I november åkte jag passbåt till ön Stora skraggen där jag har min båt på vinterförvaring.



att jag är positiv, prestigelös och lösningsorienterad. Jag vill gärna hitta lösningar tillsammans med andra, även om det är jag som fattar det slutliga beslutet.

Han menar att en viktig uppgift för Stockholms Hamnar är att säkra Stockholm som sjöfartsstad även i framtiden. Det handlar bland annat om att vara med i arbetet när staden växer och förnyas och se till att kajerna används på bästa sätt. Han lyfter även fram färje- och kryssningstrafiken som viktiga delar i verksamheten liksom rollen som fastighetsägare.

– Eftersom sjöfarten är det mest hållbara transportsättet så blir den även ett led i ett hållbarhetsarbete där våra anläggningar bidrar till att minska verksamhetens fotavtryck.

Med fokus på kundnytta

När Stockholm Norvik Hamn snart står klar kommer det att bli än viktigare att fokusera på hur hamnarna används så effektivt som möjligt och att ha ett lyssnande öra mot kunden och tillgodose deras behov.

– Vi måste se till att vi använder våra hamnar på ett sätt som gör att våra kunder

får så stor nytta av dem som möjligt. Vi kommer naturligtvis alltid att investera i våra hamnar, men när Stockholm Norvik Hamn är klar så har vi inte något nytt stort projekt som ska startas upp.

Thomas tycker om att röra på sig och försöker komma ut och springa några gånger i veckan. Framåt vårkanten längtar han efter att sätta båten i vattnet. Annars tillbringar han, enligt egen utsago, oförsvarligt mycket tid på matlagning.

– Det italienska köket är en favorit, men med en barnskara om fem, bestående av en vegan, en vegetarian, en flexitarian, en som gillar det mesta och en som gärna vill bli vegetarian, kan valet av ingredienser vara en utmaning för att alla ska bli nöjda.

Även om Thomas är väl insatt i Stockholms Hamnar, har det ändå dykt upp ett och annat som är nytt för honom.

– Jag var nere i Stockholm Norvik Hamn för en tid sedan för att titta på hur arbetet med den nya hamnen fortskrider. Där fanns det mycket att imponeras av – skalan, framdriften och sättet att driva projektet. Det kommer att bli en fantastisk godshamn. ☺

Positiv, prestigelös och lösningsorienterad

De första månaderna på Stockholms Hamnar har förflutit utan några större överraskningar. Thomas menar att det mesta stämmer överens med de förväntningar han hade.

– Stockholms Hamnar är ett fint och välskött bolag med kompetenta medarbetare som levererar. Det känns bra att ha fått förtroendet att fortsätta att utveckla verksamheten.

Thomas uppfattning är att han och Stockholms Hamnars tidigare vd, Johan Castwall, är ganska lika i sitt ledarskap.

– Om jag tittar tillbaka på vad som har sagts om mig i avtackningar, så har det låtit som



FOTO T. UDDEN



HAMNARNAS HISTORIA

Stadsgårdshamnen vid sekelskiftet sedd västerut. Till vänster ligger en magasinbyggnad.

En levande hamn – både då och nu

Stadsgårdshamnen är den del av Stadsgården som ligger mellan Slussen i väster och Tegelviksplan i öster. Namnet gård syftar på skeppsgård som är den äldre svenska benämningen på ett område för hamn- och varvsverksamhet.

Stadsgården och Skeppsbron är Stockholms äldsta hamnar. År 1662, när järnhanteringen och Stockholms järnväg flyttade från Järntorget i Gamla stan till Slussen, blev Stadsgården en viktig exporthamn kallad Östra Jernbron. Den utvidgades successivt åt öster åren 1875–1915 genom att berg sprängdes bort, vattendjupet ökades, kajen förstärktes och kranar och magasin uppfördes. Utfyllningarna av kajen kom att ersätta den gamla träkajen

med en kaj av granitklädd betong, som låg tolv meter utanför den gamla. Samtidigt muddrades området utanför kajen.

År 1870 drogs järnvägsspår hit från stambanan. En rangerbangård anlades nära Slussen med spår till Skeppsbron och Söder Mälärstrand. Stadsgårdshamnen blev stadens stora styckegodskaj för den europeiska trafiken. År 1883 togs stadens första ångkran i drift här.

I mitten av 1900-talet kom hamnverksamheten vid Stadsgården allt mer i konflikt med den växande biltrafiken mot Nacka. Styckegodshanteringen upphörde på 1970-talet och istället utvecklades Stadsgården och Masthamnen till en av Stockholms största hamndelar med omfattande roro- och färjetrafik till Finland

och reguljära kryssningar till Åland. Under sommaren är det här många av de internationella kryssningsfartygen lägger till.

"Hamnen var ett mörkt valv mot ett ljusst stråk. Över dem som arbetade där reste sig berget brant och svart och eländiga trätrappor klättrade mot ljuset."

Skildring av Stadsgårdshamnen från romanen Mina drömmars stad av Per-Anders Fogelström .☺

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