

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#3/17



SEGLANDE ENGELSMAN I NORVIK
SÖDRA KAJEN RUSTAS UPP
TOLGA TRYGGAR DIN SÄKERHET

HI-TECH I HAMNEN

OM TEKNIKEN SOM FÖRÄNDRAR



FOTO: FREDRIK BJÖRLING

JOHAN
CASTWALL
VD

HÄR KÖR VI SÅ DET RYKER!

VILKEN SOMMAR VI FICK i Stockholms Hamnar. Det är lite ironiskt att när en kontorsråtta som jag går på semester, då skjuter volymerna i höjden. Det första halvåret har varit helt fantastiskt och sommarmånaderna om möjligt ännu bättre. För samtliga segment, alla destinationer, gods och passagerare - överallt ser vi starka volymer och tillväxt.

DE NYA SKATTEREGLERNA för solenergi trädde i kraft den 1 juli. Det var en oerhört efterlängtd förändring och samma dag invigde vi vår nya solcellsanläggning som du kan läsa mer om på sidan tre. Nu fortsätter vi vår viktiga resa mot egenproducerad och fossilfri energi.

DEN 16 SEPTEMBER förra året gick startskottet för bygget av Stockholm Norvik Hamn. Det känns som väldigt länge sedan. Mycket har hänt och nu ser man tydligt att en hamn håller på att växa fram. Vi börjar så smått bli klara med de viktiga förbättrande arbetena och i höst börjar vi bygga kajer, byggnader och infrastruktur med sikte på att vara redo att ta emot det första fartyget 2020.

Det är härligt att påbörja hösten efter en så lyckad sommar!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

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 Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

3 JUST NU

Solpaneler på Banankompaniet.

4 TRADEN

Tolga håller hamnen säker.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamn.

7 TEMA:

SMART TEKNIK SJÖSATT

VIA tar en titt på tekniken som förändrar.

12 PORTRÄTTET

Bob Page ska utveckla containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn.

15 VIA: LÄGET

VIA träffar Cecilia Aronsson på Peak Performance som har lokal i Magasin 1.

15 HAMNARNAS HISTORIA

Om Banan-Kompaniet i Frihamnen.



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
17
09
02FRIHAMNEN
2017-09-02
KL 11.00

NERA SOLKRAFT

Stockholms Hamnar har tagit ytterligare en solcellsanläggning i bruk. Den nya anläggningen är bolagets femte i ordningen och finns i Frihamnen på Banan-Kompaniets tak. Anläggningen har 275 solpaneler som producerar 75 000 kWh per år. All egenproducerad el kommer att användas i byggnaden. Satsningen är en följd av att regeringen sänkt skatten på el från solceller rejält.

– För Stockholms Hamnar är det självklart att återuppta satsningen på solceller då sänkningen av skatten gör det ekonomiskt försvarbart. Vi tycker det är viktigt att främja utbyggnaden av förnybara energislag som kan ersätta fossil energi, säger Ulrika Persson, miljöspecialist på Stockholms Hamnar. Sedan tidigare har Stockholms Hamnar fyra solcellsanläggningar i Värtahamnen, Frihamnen, Nynäshamn och Kapellskär.

TRYGGHETEN TOLGA

Tolga Karaoglu lämnar inget åt slumpen. Som gruppleddare för säkerhetsföretaget Securitas ansvarar han ofta för flera tusen människors säkerhet i Stockholms Hamnars hamnområden. Men mitt i allt allvar måste man kunna skämta också, tycker han. VIA följde honom en dag på jobbet.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Tolga Karaoglu trivs med mycket ansvar.

05.30

Solen har ännu inte gått upp över Magasin 2 i Frihamnen. Tolga Karaoglu börjar sitt pass klockan sex men är som vanligt på jobbet minst en halvtimme tidigare.

– Jag vägrar att stressa på morgonen. Att sätta på kaffe och förbereda mig för arbetsdagen i lugn och ro, det känns klockrent, säger Tolga.

Hans titel är kvalificerad gruppleddare och arbetsgivare är Securitas som levererar säkerhetstjänster åt Stockholms Hamnar. Tolga är ansvarig ute på fältet. Bland annat ska han säkerställa att det finns vakter utposterade på alla de ställen i hamnen där det behövs bevakning och att alla bevakningsuppdrag blir utförda på rätt sätt.

06.00

Tolga startar datorn och kollar igenom fartygslistan för att se om fartygen kommer till rätt kaj och på rätt tider. Han ringer områdesbilen för att få uppdatering om hur natten har varit och om det finns några avvikelser som behöver åtgärdas.

08.30

Ett större kryssningsfartyg är på väg in. Tolga ringer vakterna på Stadsgården för att kolla



En viktig arbetsuppgift är att söka igenom hamnområdet.

läget. Securitas ansvarar för bevakning, kontroll och genomsökning i de hamnområden som omfattas av ISPS, International Ship and Port Facility Security code, vilket är en internationell lagstiftning gällande hamnar och sjöfart med syfte att förebygga terrorism. Inför ett fartygsanlöp gör vakterna kajronder för att söka av hamnområdet efter farliga föremål och farliga ämnen och kollar behörighet på samtliga som ska in på området.

08.45

Tolga går ut till sin bil. Här i förarsätet spenderar han mycket tid. Ofta med en hand på ratten och telefonen i den andra. Det ringer nästan konstant.

09.00

På Skeppsbron gör han ett besök vid bryggan som kryssningsfartyget som ligger på boj ska transportera passagerare till. En vakt som skulle varit här har blivit sjuk och kollegan som är på plats är relativt oerfaren. Tolga fat-





Tolga håller alltid kollegorna på gott humör.

tar ett snabbt beslut och ringer den centrala arbetsledningen. "Jag skulle behöva flytta över William hit till Skeppsbron. Om han inte vill så hälsa honom att han ska få extra goda kakor..."

– Mitt i allt det allvar som säkerhetsarbete innebär ser jag det som min uppgift som arbetsledare att försöka hålla kollegorna på gott humör, säger Tolga.

10.15

Han anländer till Stadsgårdskajen där det 290 meter långa kryssningsfartyget Costa Pacifica ligger vid kaj sedan någon timme tillbaka. Costa Pacifica gör en så kallad turnaround i Stockholm, vilket betyder att många av de cirka 3500 passagerarna antingen påbörjar eller avslutar sin resa här.

– En viktig del av vårt jobb är att vara trevliga och välkomna passagerarna till Stockholm och få dem att känna sig trygga genom vår närvaro, säger Tolga.

Tolga resonerar med Johan Norberg, kryssningskoordinator från Stockholms Hamnar, om var de ska placera den mobila röntgenapparaten.

– Johan är en sån där "det finns inga pro-

blem person" som är underbar att ha som arbetskamrat, säger Tolga om hamnkollegan.

11.15

Tolga hittar en bensindunk med okänt skvalpande innehåll inne på Stadsgårdens ISPS-område och ringer vaktkollegorna för att be dem flytta ut den från området.

12.45

Tolga ger GV-gruppen - genomsökning och visitation – i uppdrag att göra en stickkontroll i Värtaterminalen inför en av Tallink Siljas avgångar på eftermiddagen. Bland annat söker de igenom resenärernas bagage med en så kallad bombsniffer som kan detektera farliga ämnen.

13.00

Tolga ringer Stockholms Hamnars bevaknings- och trafikcentral, BTC, som finns i Magasin 2 och kollar ifall det blivit några sena ändringar vad gäller fartygens ankomsttider och kajplatser.

14.15

Ett kryssningsfartyg som ska lämna Värtahamnen på eftermiddagen har beställt utrustning för att kunna genomföra en kontroll vid en turnaround. Tolga hjälper till med att ställa i ordning röntgenmaskiner och säkerhetsbågar i Magasin 9 som ska användas för att scanna passagerare som ska kliva ombord på kryssningsfartyget.

15.30

Strax innan det är dags för insläpp till kryssningsfartyget ringer Tolga till sina kollegor i Värtaterminalen för att höra efter om de behöver stöd innan insläppet. Det är många människor som ska gå igenom spärrarna och Tolga åker dit för att scanna biljetter och svara på frågor om terminalen och avgångarna.

16.50

Så här elva timmar efter den första koppen kaffe är han framme vid dagens sista uppgift: Att checka av vilka kollegor som ska jobba i morgon samt vilka fartyg som ska komma in.

– Jag har svårt att släppa saker som inte blivit fixade eller kollade och då kan det påverka nattsömnen. Så jag försöker undvika att lämna något åt slumpen. ⚡

VIA SIG NAL ER



Arbeta på Stockholms Hamnar?

Vill du arbeta på ett modernt hamnföretag som har en strategisk betydelse för Stockholmsregionens utveckling? Vi behöver en ny marknadschef för hela bolaget med placering i Frihamnen och en stuverichef till Kapellskärs hamn. Tjänsterna kommer att utannonseras snart. Läs mer på www.stockholmshamnar.se/jobb

Kapellskärs hamn nyinvigd

Solen sken på de drygt 1300 besökarna när Kapellskärs hamn nyinvigdes den 16 juni. Kunder, entreprenörer, närboende, press och medarbetare minglade tillsammans och gick guidade turer på den nya piren. På plats fanns bland annat hoppborgar, världens största legobåt och underhållning på scenen.

Kapellskärs hamn är en av Sveriges viktigaste godshamnar och helt avgörande för handeln med Finland, Åland och Baltikum. Med en ny pir, större

logistikytor och modernare hamnanläggningar är nu hamnen redo att ta emot ökande godsvolymer och större fartyg.

– Det här är efterlängtat. Både trafiken genom hamnen och fartygen har vuxit oerhört och behovet av att utöka kapaciteten har varit stor. Nu har vi en modern anläggning som kan ta väl hand om fartyg, last och passagerare, säger Peter Lundman, driftchef Kapellskärs hamn.



Allmänheten besökte Stockholm Norvik Hamn

Den 16 september, exakt ett år efter byggstarten Stockholm Norvik Hamn, visade vi byggarbetsplatsen för allmänheten. 1000 personer åkte våra guidade bussturer, besökte informationstältet, kikade på maskinerna, pratade med oss och drack 200 liter kaffe. Stort tack till alla som kom och besökte oss!

Värtaterminalen guldcertifierad



Nybyggda Värtaterminalen är den första lokalbyggnaden som certifieras enligt Miljöbyggnad Guld i miljöprofilområdet Norra Djurgårdsstaden. Målet har funnits med under hela byggprocessen och miljöbyggnadskrav har följts upp under projektering, produktion och upphandling av entreprenörer.

Stöd till finskt-svenskt EU-projekt

Stockholms Hamnar har tillsammans med Åbo Hamn, Mariehamns Hamn och Viking Line beviljats EU-stöd om maximalt 12,7 miljoner euro från programmet Connecting Europe Facility, CEF, för det gemensamma EU-projektet NextGen Link. Projektet handlar om att upgradera sjöfartsförbindelsen mellan Åbo-Mariehamn-Stockholm med ett nytt LNG-fartyg samt förbättringar i infrastrukturen i hamnarna.



HAMNEN 2.0

En våg av ny teknik är på väg att förändra arbetet med hamnens anläggningar för alltid. Möt det intelligenta trafiksystemet ITS, lasermätaren Smartdock och undervattensdrönaren Rocky.



SMART TEKNIK

Plåtskylten ger vika för en digital som kan byta skepnad med en knapptryckning. Gamla arbetssätt går i graven och ersätts med avancerad teknik.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Jan Skillstedt och Jan Antonsson inför intelligent transportsystem.

AUGUSTI SJUNGER PÅ SISTA VERSEN, himmel och betong har samma färg och regnet är ihållande. Med sikte på Värtahamnen sätter vi oss i byggladaren Jan Skillstedts sportiga Audi. På passagerarsidan finns Jan Antonsson, projektledare för ett av Stockholms Hamnars mest banbrytande arbeten någonsin, nämligen införandet av logistiksystemet ITS.

– Vad jag känner till finns inget annat system av just det här slaget i världen, så vi hade egentligen inte några förebilder att luta oss mot under projekteringen, säger Jan Antonsson.

ITS står för intelligenta transportsystem. Syftet med den variant av ITS som Stockholms Hamnar i samarbete med företaget Swarco skräddarsytt för nya Värtahamnen är i grova drag att förbättra trafikledning och logistik för landtransporter till och från färjorna och hamnen.

– Det som är unikt är att vi kopplar samman logistiken som gäller gods med passagerartrafiken i ett enda system. Ett system som både ska vara flexibelt och svara upp mot dagens hårda krav på säkerhet, säger Jan Antonsson.

Vi närmar oss infarten till Värtahamnen. Här möts vi av Gate Operating System, GOS. För att bommen ska gå upp måste fordonet ha en giltig bokning, vilket systemet kontrollerar med

Hanna Söderblom, praktikant genom tekniksprånget på Stockholms Hamnar, har ställt ut lasermätare för att mäta fartygens hastighet på väg in mot kaj.

Undervattensdrönaren skickar bilder från miljön under vattnet vid Söder Mälärstrand till en dator för vidare analys.



SJÖSÄTT

”Det som är unikt är att vi kopplar samman logistiken som gäller gods med passagerartrafiken i ett enda system.”

hjälp av Automatic Number Plate Recognition, ANPR. En kamera fotograferar och bilderna analyseras med teknik som omvandlar till text och siffror. Här scannas också fordonet för mätning av längd och höjd.

– Förr kunde en chaffis ibland komma undan med att säga att lastbilen var 16 meter lång när den i själva verket var 20. I dag får vi millimeterkoll på alla fordon vilket underlättar något enormt för de som planerar lastningen av fartygen, säger Jan Antonsson.

Väl inne på hamnområdet styr vi kosan mot själva incheck-

ningen. På vägen dit guidas vi av stora digitala skyltar, pedagogiskt nog i olika färger beroende på vilken ort vi ska till. Skyltarna beskriver också vilket körfält vi ska lägga oss i, baserat på tillgängligt utrymme och fordonstyp.

– Jämfört med de fasta plåtskyltarna som fanns tidigare känns det här som att hoppa tusen år fram i tiden. Det skapar helt andra möjligheter vad gäller att dirigera fordon till rätt plats.

De digitala skyltarna har också en viktig funktion om en nödsituation skulle uppstå. I systemet finns olika scenarier inprogrammerade. Om det till exempel skulle läcka ut farligt avfall i någon del av hamnen så visar skyltarna vilka utrymningsvägar som gäller.

VI KOMMER FRAM TILL incheckningslinjen. Här kontrolleras bokningen mot uppgifterna om fordonsdimensioner från GOS. Om uppgifterna stämmer släpps fordonet in och guidas med skyltarnas hjälp till rätt väntplats. I närheten av en stor stålbåge parkerar vi och trotsar vädret för att ta en närmare titt. Genom bågen måste lastbilar passera för att få lämna trailrar på parkeringen. I stålbågen finns kameror som dokumenterar eventuella skador på trailern.



Fredrik Fleetwood sköter undervattensdrönaren Rocky.



”Undervattensdrönaren kan komma in i trånga utrymmen och kan dessutom operera på farliga ställen.”

– Foton är väldigt bra att ha ifall rederi och speditör är oense om när en skada uppstått, säger Jan Antonsson.

Han stannar upp ett ögonblick och ser ut över den nya hamnen som han lagt de senaste sex åren av sitt yrkesliv på att vara med och skapa. Skyltarna, incheckningen, kamerorna, körfälten, buffertyorna, trailerparkeringen.

– Det är roligt att ha fått vara med hela vägen. Och nu ska det bli väldigt spännande att följa hur systemet fungerar när det är skarpt läge, säger han.

NÅGRA DAGAR TIDIGARE på Söder Mälarstrand. Solig morgon och ännu sommar. Vid kajen bredvid Sjömansskolans fartyg Polfors bubblar det i vattnet. Det är undervattensdrönaren Rocky som är på väg upp till ytan. Den propellerdrivna gulfärgade 6-kilosklumpen är en så kallad Remotely Operated Underwater Vehicle, ROV. Rocky är utrustad med både sonar och videokamera för att kunna ge en så genomträngande och fullständig bild som möjligt av undervattensmiljön. Rockys två ”skötare”, Marie Fleetwood och Fredrik Fleetwood, arbetar på uppdrag av Stockholms Hamnar med att besiktiga kajen inför kommande underhållsarbeten.

– Pälarna i den här kajen är över hundra år gamla. Många delar är fantastiskt nog helt intakta men på vissa ställen ser man att det hänt grejer, säger Fredrik Fleetwood.

Mattias Sandell, teknisk chef på Stockholms Hamnar, är på plats för att ta del av Rockys upptäckter. Han var med om att initiera Stockholms Hamnars användning av ROV för två år se-



Värtahamnens digitala skyltar skapar helt nya möjligheter när det gäller att dirigera trafiken.

dan. Under Värtahamnsprojektet undersökte Marie och Fredrik undervattensmiljön och bidrog också till besiktningen av byggfirmornas arbeten under vatten.

– Det har visat sig att den här tekniken i många fall är både bättre och billigare än att skicka ner dykare. Undervattensdrönaren kan komma in i trånga utrymmen och kan dessutom operera på farliga ställen, till exempel där det är strömt eller på stora djup, säger Mattias Sandell.

Arbetet med Rocky och hans ”syskon” har tagit Marie Fleetwood och Fredrik Fleetwood på en hel del äventyr. Det hittills största var deras uppdrag inför bärgningen av kryssningsfartyget Costa Concordia som 2012 gick på grund utanför den italienska ön Giglio. I sju veckor arbetade de med att undersöka det 290 meter långa kryssningsfartyget.

– Det var fascinerade och spännande att vara där och jobba. Om än med blandade känslor. Bakgrunden var ju minst sagt tragisk med 30 människor som miste livet, säger Marie Fleetwood.

Senare samma dag följer vi med Mattias Sandell till Värtahamnens yttersta kajläge. När Tallink Siljas M/S Isabelle närmar sig står en man på kajen med en kameraliknande sak på stativ riktad mot fartyget. Det är Mats Ekman, projektledare på Stockholms Hamnar, som använder en Smartdock lasermätare för att ta reda på vilken fart Isabelle håller på väg in mot kaj.



Projektledarna Jonas Sahlin och Mats Ekman diskuterar mätresultat med Stockholms Hamnars tekniska chef Mattias Sandell.

VIA FÖR DJUPNING

Sonarteknikens fader



Robert H Rines (1922-2009) är fadern till den moderna sonartekniken som bland annat under-vattensdrönare, ROV, använder sig av. Sonar

är en teknik som använder ljudets fortplantning för att få information om förekomst och avstånd till objekt i omgivningen. Den sonarteknik som Robert H Rines utvecklade har en högre upplösning än tidigare teknik och har bland annat använts för att hitta Titanic och det tyska slagskeppet Bismarck.

Rines uppfinning används också för så kallade ultraljudsundersökningar av inre organ. Internationell uppmärksamhet och visst tumult väckte Rines 1971 då han använde sitt sonarsystem i Loch Ness i Skottland och påstod sig ha funnit det mytomspunna odjuret Nessie. Med en skarp sonarbild underbyggde han påståendet och uppgav att Nessie såg ut som en 45 meter lång Plesiosaurier, en dinosaurie som levde under vatten för miljontals år sedan.

Rines skrev också musik till mer än tio Broadway och off-Broadwayproduktioner. ↴



– Det är viktigt för oss att samla in data om vilken fart fartygen håller så att vi har rätt dimension på fendrarna för att inte skada kajerna eller fartygen, säger Mats Ekman.

PROJEKTET "HASTIGHETSMÄTNING AV FARTYGSANLÖP" inleddes av Hanna Söderblom som under våren och sommaren 2017, genom Tekniksprånget, gjorde praktik på Stockholms Hamnar. Mätningar har gjorts främst i Nynäshamn men också vid Stadsgården och Värtahamnen.

– Det som förvånat oss är hur mycket det skiljer i hastighet mellan olika fartyg. I den vidare dialogen med rederierna kommer vi att informera dem om vilka hastigheter våra fendrar och erosionsskydd är byggda för, säger Mats Ekman.

I sällskap med Mattias Sandell lämnar vi Värtahamnen för

"Teknikutvecklingen kräver vår nyfikenhet och öppenhet för nya arbetssätt."

denna gång. Mattias Sandell började på Stockholms Hamnar 1998 och har varit teknisk chef sedan 2011. Det tar honom inte lång tid att utse det största som hänt i teknisk väg under yrkeskarriären.

– Digitaliseringen, utan tvekan. Det allt större användandet av 3D-modeller, uppkopplingen och möjlighet till styrning av olika anläggningsdelar och möjligheten att få bra bilder av anläggningen under vattenytan är de största tekniska landvinningarna jag har fått vara med om, säger Mattias Sandell.

Hur påverkas då de som arbetar i hamnen av teknikutvecklingen?

– På väldigt många olika sätt naturligtvis. Men inte minst kräver teknikutvecklingen vår nyfikenhet och öppenhet för nya arbetssätt. ↴



Bob Page

EN GENTLEMAN FÖR NORVIK

Bob Page är den seglande engelsmannen som gillar Sverige. Nu är han redo för sitt sista stora uppdrag: Att se till att containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn blir precis så bra som alla hoppas.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Bob Page

ÅLDER: 63

UPPVÅXT: På ön Isle of Wight utanför Englands sydkust

BOR: I Felixstowe nära hamnen samt övernattningsslägenhet i Stockholm

FAMILJ: Fru, två barn och ett barnbarn

INTRESSEN: Segling. Är seglingsinstruktör för RYA, Royal Yacht Association

UTBILDNING: Masters i business administration och arbetsrätt

ARBETE: Vd för Hutchison Ports Sweden AB

PÅ 1990-TALET ARBETADE Robert "Bob" Page med logistik på Volvo i Göteborg. Han trivdes utmärkt med jobbet och blev nära vän med sin svenska kollega Göran.

– Våra familjer firade midsommar enligt svensk tradition och var mycket ute och seglade tillsammans. Det var en väldigt fin tid, säger Bob Page.

Efter några år i Göteborg återvände familjen Page till England. Men minnena av Sverige fanns kvar tillsammans med en vilja att någon gång återvända. För ett halvår sedan dök chansen plötsligt upp. Bob Page som sedan länge arbetar för världens största operatör av containerterminaler, Hutchison Ports, fick reda på att företaget skulle driva containerterminalen i den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn och sökte en vd.

– Jag sade till min boss att jag väldigt gärna ville ha jobbet. Han blev lite förvånad eftersom planen var att jag skulle gå i pension





”En sak som är väldigt trevlig med att jobba i Sverige är prestigelösheten. Folk känner att det är okej att komma med förslag och be om råd.”

snart. Men det här uppdraget kändes så spännande att jag var beredd att skjuta upp pensionen.

Den 1 juni tillträdde Bob Page som vd för Hutchison Ports Sweden AB. I praktiken innebär uppdraget att se till att containerterminalen i Stockholm Norvik Hamn blir den stora framgång alla hoppas på. Den nya godshamnen beräknas bli klar år 2020 och Bob arbetar tätt tillsammans med Stockholms Hamnar för att säkerställa att projektet håller tidplan och att de tekniska lösningarna håller måttet.

– En sak som är väldigt trevlig med att jobba i Sverige är prestigelösheten. Folk känner att det är okej att komma med förslag och be om råd, både när det gäller sina egna och andras specialområden. Det är ett tillåtande och generöst arbetssätt som jag tror väldigt mycket på, säger Bob.

Sedan han började arbeta med projektet har han själv kommit



med vissa förslag till ändringar av designen av containerterminalen.

– Eftersom de juridiska turerna har tagit lång tid har också ursprungsplanerna för hamndesignen hunnit få några år på nacken. Men det jag har velat ändra på är ganska mycket på detaljnivå. De stora linjerna ser väldigt bra ut.

Utvecklingen av containerterminalen har två faser. I den första fasen ska terminalens kapacitet räcka till för att ta emot 250 000 TEU (standardcontainrar) per år. Det är fyra till fem gånger så många som den nuvarande terminalen i Frihamnen hanterar per år.

– Den ökningen känns realistisk. Vi tror ju alla att den nya godshamnen har en fantastisk potential. Stockholm Norvik Hamn ligger på en strategiskt bra plats nära ett storstadsområde med en stark ekonomisk tillväxt. Hamnen har dessutom en kort insegling för ankommande fartyg och goda kommunikationer med järnväg och lastbil, säger Bob.

UNDER EN ANDRA FAS ska containerterminalen tack vare vissa modifieringar kunna ta emot uppemot 500 000 TEU om året.

– Om Stockholm Norvik Hamn får en så stor påverkan på godsflödena i regionen som vi tror och hoppas kommer det så småningom att bli nödvändigt att även genomföra fas två av projektet, säger Bob.

Han menar att framgångsfaktorerna för godshamnen och containerterminalen är goda kontakter med transport- och logistikbranschen samt att uppnå en balans mellan import och export.

– Vi på Hutchison Ports med vårt stora kontaktnät ska abso-

”Jag har hört så mycket om Stockholms fantastiska skärgård och längtar efter att få segla i den.”

lut hjälpa Stockholms Hamnar med marknadsföringen av den nya hamnen. Det arbetet är redan igång och de signaler jag får från tänkbara kunder, rederier och speditörer, är väldigt positiva. Sen hoppas jag att vi även kan bli attraktiva för företag som vill frakta varor från Sverige. Risken är annars att det blir en obalans som innebär att väldigt många tomma containrar måste transporteras härifrån. Nyckeln till att även få igång export från Norvik är att tågförbindelsen till hamnen verkligen fungerar smidigt, säger han.

Ett sista uppdrag med några års hårt arbete väntar. Vid sidan av det strikt yrkesmässiga ser Bob Page, med sina erfarenheter av västkusten i bagaget, fram emot att lära känna den andra sidan av Sverige.

– Jag har hört så mycket om Stockholms fantastiska skärgård och längtar efter att få segla i den. Den avkopplingen lär jag behöva. ⚓



VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

Kajpromenad i Södra Värtan

Stockholms stad rustar upp södra kajen mellan Värtahamnen och Frihamnen. Här planeras det även för framtida linjetrafik med båt.

Arbetet som nu görs vid södra kajen är en del av utvecklingen av stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Upprustningen och ombyggnaden av södra kajen löper från Frihamnspiren bort mot Värtahamnen. I en första etapp är det cirka 360 meter kaj

som byggs om och förstärks. Hundraåriga pålar förstärks och avlastas med spont. Stockholms stad ansvarar för projektet men Stockholms Hamnar finns

”Planen är att det ska bli en stor och tillgänglig kajpromenad för boende och turister.”

med som samarbetspartner eftersom området även i framtiden ska användas som kaj.

– Den nya kajen är konstruerad för att klara en helt annan belastning än den gamla. Planen är att det ska bli en stor och tillgänglig kajpromenad för boende och turister, men kajen är också tänkt att fungera som hållplats för mindre båtar i linjetrafik, till exempel för SL, säger Ulf Andersson, projektledare på Stockholms Hamnar.

För att anpassa till kommande båttrafik byggs den delen av kajen som ligger närmast vattnet lägre än den övriga kajpromenaden. Den nya kajen vid Södra Värtan ska vara klar i augusti 2018. ⚓



VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS
HYRESGÄSTER OCH KUNDER

HYRESGÄST: Peak Performance
HYRESGÄST SEDAN: 2000
LOKALEN: 2000 m² i Magasin I i Frihamnen
INTERVJUAD: Cecilia Aronsson, office manager

Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi är ett klädföretag som startades i Åre 1986 och vi har i dag butiker runt om hela världen. Vårt fundament är att vara ett kvalitetsmärke när det gäller skid- och sportkläder men på senare år har vi även börjat designa modekläder. Företagets hjärta finns i Frihamnen.



FOTO: NIKLAS BJÖRLING

15

Hur trivs ni i er lokal?

– Vi känner att det är en lokal som stämmer väldigt väl med vårt varumärke. Här finns rymd i form av dramatisk takhöjd och en kombination av naturmaterial och rå betong som är väldigt häftigt. Det är alltid roligt att ta hit besökare för alla blir så entusiastiska över lokalen. Vi är också glada över närheten till naturen eftersom vi uppmuntrar våra medarbetare att vara så aktiva som möjligt. Att ta en joggingtur längs Djurgårdskanalen på lunchen eller en runda i city ger en härlig inspiration och man blir full av energi.

Hur ser ert samarbete med Stockholms Hamnar ut?

– Vi har ett tätt och gott samarbete. Varje vecka kommer Stockholms Hamnar hit och checkar av så att allt funkar som det ska, vilket är en stor trygghet för oss. Dessutom har vi gjort några mycket lyckade anpassningar av lokalen i samarbete med vår hyresvärd. Under våren byggde vi en stor fotostudio som gör att vi numera kan göra plåtningar och filmer in-house. Vi utökade också ytan i vårt stora mötesrum och installerade fler duschar. Det är förbättringar som betyder väldigt mycket för företaget och medarbetarna och Stockholms Hamnar har stöttat oss på ett fint sätt. ⚓



VIA HAMNARNAS HISTO RIA

FOTO: STOCKHOLMSKÄLLAN



Banan-Kompaniets anläggning i Frihamnen var toppmodern och hade mogningslager för 20 000 bananstockar.

FINA BANANER!

Året är 1952 och på Banan-Kompaniet i Frihamnen är det full rulle. Krigsåren då inga bananer fanns att tillgå börjar kännas avlägsna och svenskarnas konsumtion av "världens snabbaste frukost" är återigen på topp. Banan-Kompaniet bildades 1909 och lyckades snart, bland annat genom intensiv marknadsföring, göra den gula frukten mäkta populär.

Stor betydelse för framgången hade också kompaniets samarbete med redaren Sven Salén vars kylfartyg fraktade bananerna från Sydamerika till Sverige. 1928 byggde Banan-Kompaniet den

för sin tid toppmoderna anläggningen i Frihamnen med huvudkontor, egen kaj, packningshallar och mogningslager för 20 000 bananstockar. I lagerlokalerna installerades - efter de senaste rönen - speciella bananmogningsboxar som isolerades på insidan med kork.

På 1950-talet började branschen förändras då allt färre transoceanafartyg kom ändå till Stockholm. Men trots att bananerna nu kom hit med tåg så blev Banan-Kompaniet kvar på sin klassiska plats i Frihamnen.

Under åren 1994 till 1996 utfördes en

omfattande tillbyggnad och renovering av anläggningen under överseende av Stadsmuseet som klassat byggnaden som kulturhistoriskt värdefull.

Banan-Kompaniet ägs idag av det amerikanska företaget Dole och huset ägs av Stockholms Hamnar. ↴

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/stockholmshamnar
Instagram
LinkedIn