

På sluttampen

HÄR ÅKER 300 000 MED FÄRJAN VARJE DAG

Johan Persson, kommunikationsstrateg på Trafikverket var på resa i Kenya och passade på att fotografera vägfärjor i Mombasa för Sjövägens räkning. Här berättar han om sina upplevelser på en vägfärjeled som skiljer sig mycket från våra svenska.

Det var första gången Johan var i Mombasa. Hans sambo är från Kenya, men från de västligaste delarna och de var där tillsammans med hennes dotter och hans bror och dotter, för att fira jul och nyår och träffa släkt och vänner.

– Efter nyår ville vi ha lite mer avkoppling och åkte då till kusten där vi hyrt hus några mil söder om Mombasa. Ingen av oss hade varit där tidigare så vi blev lite överraskade när vi trodde vi lämnat de mest centrala och mycket trafiktäta delarna av Mombasa i vår taxi och hamnade i en jättekö som visade sig vara till Likonifärjan över sundet, berättar Johan.

De kom mitt i rusningstrafiken då tiotusentals människor som jobbar i de centrala delarna ska hem till de boendemässigt billigare delarna som ligger söder om sundet. De flesta som jobbar åker "matatu" som är minibussar som går i linjetrafik. De åker dock inte med båtarna utan stannar på ena sidan och människor går till fots till färjan och åker över och hoppar på nästa matatu på andra sidan. I rusningstid går två färjor enbart för gångtrafikanter och cyklisterna.

–Efter cirka 30 minuters väntan kunde vår taxi åka med en tredje färja som transporterade bilar. Det är stor skillnad på de olika färjorna. Några är relativt nya och den ena jag åkte med kändes ganska nära våra svenska. Men några är riktigt gamla och slitna och det var en viss osäkerhetskänsla. Inte minst sedan min sambo berättade om att en färja gått under för några år sedan med många omkomna som resultat, säger Johan.

Olyckan som Johan nämner inträffade den 29 april 1994. Då kapsejsade en färja bara 40 meter från hamnen. 272 av de 400 per-



Hundratusentals människor åker med färjorna mellan Likoni och Mombasa varje dag. FOTO: JOHAN PERSSON

sonerna ombord omkom. Efteråt rapporterades att färjan var dimensionerad för 300 personer. Rederiet har betalt ut skadestånd till 81 familjer som drabbades av olyckan.

–Som lite av en infrastrukturnörd och även med speciellt båtintresse tittade jag nog lite extra på logistik och organisation. Mycket var slitet, men det kändes ändå välorganiserat. Både bilar och gående väntade i särskilda köer och system med grindar. Det fanns gott om personal som såg till att system och köer hölls, till exempel att inte gående försökte smita ombord på färjan för passagerare med fordon (eftersom den andra var så hårt belastad). Men det är klart när man såg passagerarfärjan lägga ut och den påminde om en flytande myrstack på grund av alla människor så tänkte jag att det omöjligt kan finnas livbåtar och räddningsvästar för alla om något skulle gå snett. ↓

Fakta | Likoni-Mombasa

- Ungefär 6 000 fordon och 300 000 människor åker färjeleden varje dag.
- Överfarten tar cirka 15 minuter
- I rusningstrafik går 3-4 färjor i skytteltrafik och annars 1-2
- Rederiet har fem färjor, varav två är relativt nya från 2010 och två nya är beställda. Oklart om tre färjor som är utdömda som sjöovärdiga av Lloyd's fortfarande är i trafik.

Läs mer på rederiets sida. kenyaferry.co.ke samt på engelska wikipedia: en.wikipedia.org/wiki/Likoni_Ferry

KLIMATHOT MOT ISVÄGAR
Färjerederiet har mätt

MÖT VÅR NYA
säkerhets- och riskspecialist

BATTERIER klimatsmart alternativ

NU DRAR VI IGÅNG

Hälsoutmaningen!

Hur gick det med ekonomi- och verksamheten förra året?
Färjerederiets årsrapport blir digital. Du kan inom kort läsa den via FLS, webben eller Trafikverkets webbutik.

REDERICHEFEN
har ordet

ERIK FROSTE
REDERICHEF



Ta chansen till bättre hälsa!

De flesta av oss har gjort "Hampen". Den hälsoundersökning som bestod både av en fråga-svardel på webben, och en fysisk del med hälsosamtal. Jag tycker fortfarande det är tråkigt att många valde att inte göra den. Tyvärr visar erfarenheter att det ofta är de som struntar i hälsoundersökningar som behöver den bäst, men naturligtvis finns det undantag.

Resultaten bekräftar det som vi trodde. Det som är anledningen till att vi dragit igång Hälsoåret. Vi äter fel, rör oss för lite och som ett resultat av detta är vi överviktiga och har dålig kondition. Det är nu du och jag måste bestämma oss, vill vi ta vara på chansen, eller vill vi ha sämre livskvalitet och dö tidigare än nödvändigt? Jobbigt va? Men det är faktiskt så allvarligt.

Av den svenska befolkningen är 50 procent överviktiga eller feta, men hos oss på Färjerederiet är samma siffra 70 procent. Det positiva är att vi erbjuder dig en kickstart till förändring! Vår hälsocoach

Mats är en fantastisk inspiratör. Var med och anmäl dig till hälsoutmaningen. Om du tycker det är självklart att vara med, dra med din vän eller kollega som är mer "motsträvig". Goda vanor smittar och det är lättare att göra en förändringsresa tillsammans.

Vi erbjuder kickstart till förändring, men du själv måste göra jobbet och ta tag i den. Vill du fjällvandra i sommar? Nu har du möjligheten att få tillbaka konditionen som du hade för 20 år sedan.

INNEHÅLL

3 Färjehälsan Säkra din plats i hälsoutmaningen

5 Klimatförändringarna hotar isvägarna

6 Sjöloggen Batteriers miljöpåverkan, Skicka reseräkningen pronto

8 Konspirationsteorier i Färjerederiet

9 Träffa vår nye säkerhets- och risk-specialist

10 Fiskelinor och hummertinor ställer till det

11 Henrietta Johansson, ny distriktschef för Norra Bohuslän

12 På Sluttampen Här åker 300 000 med färjan dagligen



11

Hölmöns nya sektionschef, välkänd öbo. FOTO: TRULS PERSSON



Katarina Karlsson och Ann-Catrin Backlund.

6

"Många visste inte ens att vi fanns och inte att vi var så rikstäckande som vi är"



5

Kjell Eriksson, distriktschef Jämtland, har koll på klimatets påverkan på isvägar.

Tipsa redaktionen

Vi tar gärna emot tips, synpunkter och idéer. Skriv till oss på: sjovagen@trafikverket.se

SJÖVÄGEN ÄR TRAFIKVERKET FÄRJEREDERIETS INTERNTIDNING

"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Färjerederiets vision. Pålitliga, engagerade, modiga och affärsmässiga är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Ingrid Jarnryd. **Redaktör:** Lena Nordlund **Medverkande i detta nummer:** Johan Persson, Truls Persson, Jonas Werkelin, Ingrid Jarnryd, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik, Katarina Karlsson, Ann-Catrin Backlund. **Design och layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** BrandFactory. **Omslagsbild:** Mostphotos.com. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



Du är väl med I HÄLSOUTMANINGEN?

FOTO: MOSTPHOTOS.COM

Under åtta veckor har alla med fast anställning i Färjerederiet chansen att delta i en intern hälsoutmaning.

Alla kan vara med. Du utgår från dina egna förutsättningar. Till exempel är 10 minuters promenad värd lika många poäng som 10 minuters jogging.

Du tävlar i lag. Via en app i din telefon registrerar du enkelt dina träningspass, nyttiga måltider och andra hälsosamma aktiviteter för att tillsammans med ditt lag gå vinnande ur hälsoutmaningen. Det kommer bli en resa av personlig utveckling, ökad styrka och uthållighet och som kommer ge dig nya hälsosamma vanor. Du får verktygen som hjälper dig skapa ett liv med balans mellan jobb, fritid och träning.

Genom hela utmaningen presenteras nyheter och uppdateringar på plattformen, det finns en app att ladda ned på sin mobil. Där registrerar du din aktivitet och kan även följa hur du och laget ligger till i tävlingen. Du kan följa lagkamrater och se vilka mål ni uppnått och vilka medaljer ni tagit.

Hur kommer jag igång?

Anmäl dig senast den 16 april i FLS. Den 22 april startar hälsoutmaningen och några dagar innan får du ett personligt välkomstmejl med inloggningsuppgifter. Ladda ned appen MotionsRace till din telefon och använd det inlogg du fått. Du behöver bara logga in första gången. Appen håller dig sedan inloggad och ger dig snabb tillgång till att registrera dina aktiviteter och se hur det går i hälso-

utmaningen för dig och ditt lag.

I FLS under Färjehälsan kommer det finnas informationsmaterial om utmaningens olika delar. Under tävlingen motas intro, login, uppföljning och avslut och personliga meddelanden kan skickas. ↴

**Anmäl dig
senast 16 april
i FLS**

Kraft och lust

- både på jobbet och hemma

Mats Petersson är vår coach i Hälsoutmaningen. Han är utbildad inom näringslära fysiologi med inriktning på klinisk nutrition och näringsmedicin. Mats har även studerat KBT och de psykologiska sambanden mellan kropp och knopp. Som idrottsman tävlade han i cykel och triathlon.

- Alla människor vill prestera i alla delar av livet, i jobbet, med partner, med barnen och övrig släkt och vänner. Det som däremot kännetecknar vårt samhälle av idag är en känsla av otillräcklighet, man räcker inte till överallt. Att alltid ha dåligt samvete för att man kunde gjort lite till. Vi är experter på att motverka vår egen kapacitet och energi. Jag vill hjälpa dig att förstå vad din kropp behöver för att prestera på den nivå där du vill vara, säger Mats.

Många önskar sig ett liv i harmoni, där våra tillkortakommanden uppvägs av våra styrkor i andra sammanhang. Men om vi missköter vår kropp så går systemet i baklås, och vårt dåliga sinnessillstånd skapar ett beteende som inte framhäver våra styrkor och vi presterar inte på den nivå där vi vill vara.

Att känna att man är bra som partner och förälder skapar kraft, kreativitet och glädje. Vi ska ha ork att leva aktivt på fritiden och inte vara helt slut efter jobbet. Varför är det vissa i vår omgivning som alltid verkar ha extra kraft och lust och bara ser möjligheter? Hur får man varje individ att utvecklas och därmed sporra andra? Är det så att en del människor bara har det, eller går det faktiskt att göra något åt sitt eget beteendemönster?

Mats är övertygad om att vi alla kan förändras och i hälsoutmaningen får du de verktyg du behöver. Läs mer om den här intill och i FLS Hälsoutmaningen. Där hittar du även en kort film som presenterar Mats och hans tuffa uppväxt, den som format hans livsval. ♪

” Jag vill hjälpa dig att förstå vad din kropp behöver för att prestera på den nivå där du vill vara.”

Mats Petersson, coach i Hälsoutmaningen



Mats Petersson är vår coach i hälsoutmaningen.

FOTO: LENA NORDLUND

Se Mats film i FLS!



HÅLLBART

Ökad förbrukning av drivmedel 2018

Under 2018 ökade förbrukningen av drivmedel i Färjerederiet. Det går stick i stäv mot vad Färjerederiet önskar. Vi vill minska förbrukningen.

- Jag skulle vilja säga att drivmedelsförbrukningen (diesel och HVO) har stigit med 189 000 liter, en ökning med 1,4 procent. Det är i praktiken som om vi skulle ha fått till oss ytterligare en färjeled av Holmöledens storlek - men så är ju faktiskt inte fallet, säger miljösamordnare Peter Peterberg.

Analysen av utfallet pågår och det handlar naturligtvis om att se om trafikförändringar och underhållsåtgärder har påverkat.

- Vid en snabb överblick kan jag kon-

statera att vi inte fått riktigt så bra utfall av elektrifieringen av linfärjorna 2018. Elektrifierade linfärjeleder har släppt ut 161 ton. Det borde vara noll. Förklaringen är att det varit flera haverier som gjort att man måste använda dieselmotor, säger Peter.

Det finns flera åtgärder att ta till för att vi ska bryta denna utveckling och verkligen minska utsläppen av växthusgaser. En viktig del är ecoshipping. Att få bort tomgångskörning och sträva mot en mjukare körstil gör stor skillnad i utfallet.

Vad kan vi på färjelederna göra för att gemensamt köra snålare? Fundera och berätta gärna för Sjövägen vad ni gör

på er led. Alla kan helt enkelt bidra med gemensamt engagemang. Att minska energiförbrukningen är ju något alla måste jobba för i rederiet. ♪



FOTO: KASPER DUDZIK



FOTO: KASPER DUDZIK



Sedan 1970-talet har Färjerederiet följt klimatets påverkan på Storsjöns isvägar. Isläggningsperioden har minskat med 16 dygn under denna tid, säger Kjell Eriksson, distriktschef Jämtland.

Klimatförändringarna hotar isvägarna

På grund av klimatförändringar har perioden med is på svenska sjöar och älvar minskat över de senaste åren.

Färjerederiet har följt utvecklingen av perioder med isvägar på Storsjön i Jämtland från 1970-talet till i dag.

- Från 70-talet och fram till nu har isläggningsperioden minskat med 16 dygn och det innebär att det är en klimatförändring som har skett, säger Kjell Eriksson, distriktschef Jämtland på Färjerederiet.

Färjerederiet ansvarar för sju isvägar i landet, tre i Norrbotten och fyra i Jämtland. De tre på Storsjön är längst och därmed känsligast att få till.

Isvägarna är öppna för fordon med en totalvikt på upp till två ton. När isen har bra kvalitet och tjocklek klarar den fordon som väger upp till fyra ton. Transporterna över sjön blir både kortare och snabbare, men med mildare vintrar har det blivit allt svårare att hålla isvägarna öppna.

- När det blir en mild period mitt i vintern blir det sämre kvalitet på isen och vi blir tvungna att stänga isvägarna. På

70- och 80-talet i slutet av mars hade vi isar som var mellan 70 centimeter och en meter tjock is, nu är det runt 40, säger Kjell Eriksson.

- Vi har haft nyårsaftnar som är varmare är midsommarafton de senaste åren och dessa klimatförändringar syns tydligt i fjällvärlden, fortsätter han.

Öppningen av isvägarna i Jämtland sker numera en månad senare än på 70-talet.

- Det är svårt att få upp samtliga tre isvägar varje år. I snitt är de öppna sex veckor, det var det dubbla tidigare. Ammersundet ligger fortfarande på tre månader men de andra två är öppna betydligt kortare tid, säger han.

Kjell Eriksson vände sig till SMHI för att få ökad kunskap om klimatförändringar och dess påverkan på möjligheten att i framtiden ha isvägar på Storsjön.

SMHIs observationer avslöjade att isperioden för Storsjön minskat med flera veckor sedan mätningarnas början 1870.

- Klimatscenarier pekar samtidigt på att isperioden kommer att minska innevarande seklet. Det kommer att bli svårare att inrätta isvägar, även om det ock-

så fortsättningsvis kommer att finnas is vintertid. Vår analys pekar alltså på att det kommer att krävas anpassningar till det varmare klimatet, berättar Kristoffer Hallberg, hydrauliker på SMHI.

Kjell Eriksson sitter även med i Trafikverkets arbetsgrupp som ska titta på förutsättningarna för isvägar i framtiden.

- Jag har svårt att tror att man skulle sluta göra isvägar även om det kommer att vara svårt vissa år. Till exempel blir det betydligt mindre utsläpp om bilarna "genar" själva över isarna än att åka färja. Det är svårt att sja om hur det ser ut om 20 år, men för Färjerederiets del så vet vi att vi ska vara fossiloberoende 2045, och jag tror att vi kommer fortsätta ha ett uppdrag att göra isvägar som idag, säger Kjell Eriksson.

- Isvägarnas öppnande på Storsjön är en stor nyhet i Jämtland. Det innebär betydligt kortare resväg för de som pendlar till Östersund till exempel. I ett tv-reportage vid en öppning sade en kvinna: "När isvägarna öppnas, öppnas världen!" berättar Kjell Eriksson. ♪

LENA NORDLUND

Nya riktlinjer för minnesgåvor

● **Maximalt två** skattefria minnesgåvor kan ges under anställningen enligt Trafikverkets reviderade riktlinje för representation och gåvor. Det innebär att från och med den 14 februari 2019, då central samverkan genomfördes, gäller följande:

- vid tillsvidareanställnings upphörande ska medarbetaren uppmärksammas med en minnesgåva. Din chef ska ta kontakt med din HR-partner för vidare information.

- rutinen med att uppmärksamma medarbetare som fyller 50 år med en pingla upphör. Däremot kan en enklare blomma ges vid jämna födelsedagar.

- rutinen att uppmärksamma medarbetare med pingla eller skeppsur i samband med pensionering upphör. ↓

FULL FART PÅ JOBBMÄSSA FÖR UNGA

● Ann-Catrin Backlund och Katarina Karlsson deltog på eget initiativ på jobbmässan för Luleås högstadies elever.

- Vi har mött många fina ungdomar och det har bjudits på många bra samtal och frågor. Det har varit en ära att få berätta om Färjerederiet. Många visste inte ens att vi fanns och inte att vi var så rikstäckande som vi är, säger Ann-Catrin.

- Vi tyckte nog att det har varit lika roligt som eleverna. Introduktionsfilmen och jobbnavigatören var en hit!

Vill du också medverka i en jobbmässa med att presentera Färjerederiet för att locka till oss kollegor framöver? Det finns roll-ups och annat utställningsmaterial framtaget. Kontakta kommunikationsavdelningen. ↓



FOTO: ANN-CATRIN BACKLUND

Träning för lotsdispens i simulatorn

● Ett nytt, banbrytande utbildningsupplägg förbereds nu i Färjerederiets simulatoranläggning. Det är Thunrederierna som kommer att använda Färjerederiets simulator för att träna sin personal, inför uppkörning för lotsdispens. En pilotkurs genomförs under hösten, då på sträckan Södertälje - Landsort som utbildningen till en början omfattar.

Intresset för lotsdispens är stort och samarbetet innebär att simulatorn kan användas mer och att rederiet får ett bra stöd för vårt utbildningscentrum. ↓



Färjerederiets simulator kommer nu erbjuda pilotutbildning för lotsdispens. FOTO: KASPER DUDZIK

BATTERIERS MILJÖPÅVERKAN - KOLLA FILMEN

● Här kan du få svar på frågor som kanske resenärerna ställer om batteridrift. Batteridrivna fordon är tydligt bättre än fossildrivna fordon i Sverige men även i snitt i Europa. Det står klart när Power Circle tillsammans med BIL Sweden, Motorbranschens riksförbund och IVL - Svenska Miljöinstitutet sammanställt resultat från nya forskningsstudier. I en ny informationsfilm reds grundläggande miljöaspekter kopplade till batterier ut. Filmen finns i FLS eller på youtube. Det finns även ett bra faktablad att hämta från www.ivl.se ↓



FOTO: IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET

Betydligt mindre luftföroreningar med batteridrivna fordon.

SKICKA RESERÄKNINGEN UTAN DRÖJSMÅL

● För att få rätt till ersättning ska reseräkningen vara gjord inom en månad efter att resan är genomförd. Undantagsvis kan det vara okej att upprätta reseräkningen senare dock senast i samband med lönestopp två månader efter att resan genomförd. Det rekommenderas dock att du gör den direkt efter att resan ägt rum.

Mer information och hjälp finner du på Trafikverkets intranät. ↓

Nu är vi
511
tillsvidareanställda i
färjerederiet. Av dessa är
60 kvinnor och 451 är män.

ALLT BÄTTRE ORDNING PÅ INKÖPEN

● Statistik visar att vi använder Proceedo allt mer vilket är bra. Det säkerställer att vi följer de lagar och avtal som gäller och hjälper oss hålla koll på hur mycket vi köper av olika varor och tjänster.

För att underlätta det arbetet har rederiets Proceedo-specialister, satt ihop en endagskurs och gett sig ut på en utbildningsturné.

Utbildningen bjuder på konkreta tips och råd, med fokus på att praktiskt visa hur man gör beställningar i systemet.

Vill du att någon ska komma till er och visa hur man gör inköp på rätt sätt?

Kontakta Jan Öhlund, jan.ohlund@trafikverket.se



Fridhems varv och verkstäder är en viktig del av Färjerederiet. FOTO: KASPER DUDZIK

Affärsmässiga roller varv-rederi

● Fridhems varv är en viktig del av rederiet. För att vi ska kunna samarbeta på ett smidigt sätt, behövs en tydlig ansvarsfördelning. Vad gäller för lagring av rederiets propelleraggregat på Fridhems? Vem bekostar transport av en hjälpmaskin som ska renoveras?

Måste vi avropa förbrukningsmaterial i Proceedo?

I FLS hittar du beslutet från rederichefen som klargör vad som gäller. Dokumentet heter "Rollfördelning mellan Fridhems varv och verkstäder - och färjedistrikt samt rederikontor". ↓

SVENSK SJÖFART I FOKUS

● Sjöfarten har klivit ut ur skuggan och hamnat högt upp på den politiska agendan. - Jag vill lyfta fram sjöfartens betydelse dels för att vi ska klara klimatomställningen och dels för att skapa jobb, säger Tomas Eneroth, infrastrukturminister. ↓

Infrastrukturminister
Thomas Eneroth
FOTO: KRISTIAN POHL,
REGERINGSKANSLIET



SJÖVÄGEN

NÄSTA NUMMER AV SJÖVÄGEN BLIR DIGITALT!

● Nummer 4 som kommer ut i maj blir i digital form. Vi testar att publicera Sjövägen som en blädderbar pdf. Nummer 5-6, som kommer ut i slutet av juni, kommer som vanligt i tryckt form. Du hittar nummer 4 i FLS och i trycksaksbutiken på webben: <https://trafikverket.ineko.se/se/färjerederiet>



FOTO: JONAS VERKELIN

FILMSPELNING PÅ FÄRÖLEDEN

● Det är en tysk tv-serie "Kommissarien och havet" som också visas på TV4. Serien bygger på Mari Jungstedts böcker om kommissarien Anders Knutas, men i TV-versionen har han fått namnet Robert Anders. ↓

UTKIKEN



"Störning i färjetrafiken efter vajerproblem"

Vid 18.30 ställdes färjan vid Hamburgsundsleden in. Trafikverket hänvisar till problem med vinsch och vajer." stromstadstidning.se, 2019-03-27

"Öborna hoppas att stormöte ska leda till långsiktig lösning"

Kommunikationerna till och från Holmön har under vintern 2019 varit de sämsta på många år, enligt öborna. Anledningen är att Trafikverket i år har beslutat att deras två färjor inte får bryta is." vk.se, 2019-03-27

"Vill ha elfärjor istället för bro"

En bro till Fårö riskerar att bli dyrare än vad Trafikverket räknat på. Det menar en arbetsgrupp i Fårösunds utveckling som har tagit fram en egen utredning." helagotland.se, 2019-03-23

"Lyrleden elektrifieras till sommaren - för klimatets skull"

Lyrledens linvägfärja Annie ligger nu på Fridhems Varv och verkstäder för ombyggnad till eldrift och varvsöversyn." skärgårdsbryggan.se, 2019-03-18

"Hårda vindar i Bohuslän - klass 1-varning utfärdad"

SMHI varnar för hårda vindbyar i Väst-sverige och går nu ut med en klass 1-varning. Även färjan vid Svanesundsleden på Orust ställs in." svt.se, 2019-03-18

"Stort polispådrag vid färjeläget i Lysekil"

Under måndagseftermiddagen syntes en man med gevär vid färjeläget i Lysekil." lysekilsposten.se, 2019-03-11

"100-årsfirande med färjan Lina"

I år blir det extra festligt när färjan Lina läggs i Göta kanal. Den reguljära trafiken över vattnet firar nämligen 100 år." mariestadstidningen.se, 2019-03-27

"Koldioxidavtryck mäts för varje färja och rutt"

Viking Line är - troligen - först i närrigionen med att rapportera mängden koldioxidutsläpp på resor mellan hamnar inom EU." nyan.ax, 2019-03-12

Konspirationsteorier – vad är sant?

Konspirationsteorier kan lätt ta fart och spridas som sanningar utan att det finns belägg.

Det är alltid bra att fråga sig om det verkliga stämmer innan man för ett rykte vidare. Ställ svåra frågor. Lyssna på förstahandskällor, det är bättre att veta än att tro. Prata med din chef och/eller läs i FLS och se om uppgifterna du fått verkligen är sanna. Erik Froste kommenterade en del konspirationsteorier i sitt skypemöte, den 30 januari i år. Finns att se i FLS.

”Ni i ledningen mörkar olyckor – varför berättar ni inte om haverier i färjetrafiken?” Alla haverier ska beskrivas i avvikelssystemet och rapporteras ofta vidare till tillsynsmyndigheten. Avvikelsesystemet är öppet för alla i rederiet.

Varför inträffade olyckan och vad gör vi åt problemet? I vissa fall kan haverier härledas till fabriktionsfel eller leveransfel – då kan rederiet behöva föra en dialog med leverantörer kring garantiåtaganden och leverans kvalitet. I många fall spelar den mänskliga faktorn in. Ord mot ord.

”Vi behöver vara varsamma med att offentligt peka ut människor” Haverier är ovanliga i rederiet, men de förekommer och de innebär alltid en stor påfrestning för den enskilda medarbetaren, för färjeleden och för rederiet. Ibland handlar det om personliga tragedier. Vi behöver vara varsamma med att offentligt peka ut människor och orsaker. Däremot för vi alltid en dialog med den som är direkt inblandad.

Ibland handlar det om personliga tragedier. Vi behöver vara varsamma med att offentligt peka ut människor och orsaker. Däremot för vi alltid en dialog med den som är direkt inblandad.

”Ni informerar alltid för sent om tillsättningar av chefer. När informationen kommer har vi vetat om det länge” Beslutet om tillsättningar föregås av en omständlig process. Det är intervjuer i flera steg, referenstagningar, tester, samverkan, säkerhetsprövningar och liknande. När beslutet är taget finns en tidsfrist för överklagande. Först när den har löpt ut är tillsättningen offentlig och klar att kommuniceras. Ibland förbereder Sjövägen en presentation före offentliggörandet – beroende på pressläggningstider och vårt interna arbete. Men vi publicerar ingenting förrän beslutet vunnit laga kraft.

”Ni försöker hitta nya sätt att minska antalet personer som arbetar med färjetrafiken, genom rationaliseringar”

De förändringar vi gör motiveras med klimat- och miljöskäl. Tekniken går framåt och det går snabbt. Digitalisering och AI kommer att påverka vår bransch men också alla andra branscher. Tekniksprång har alltid inneburit förändringar. I framtiden kommer kanske robotar att utföra många fler arbetsuppgifter inom HR, ekonomi, kommunikation och teknik. Självkörande fordon till sjöss och till lands kommer att bli en verklighet inom några år. Men jag kan i dagsläget inte se att de förändringar vi gör på kortare och medellång sikt kommer att innebära personalminskningar.

”I många år har vi påpekat en lång rad fel på vår färja, men ingenting händer.” Ofta pekar vi på andra när förändringar ska göras. Men vad kan du göra själv, på arbetsplatsen? Ibland kan enkla och snabba lösningar uppnås genom bättre analy-

ser och samarbete lokalt.

Vi har vår underhållsplan för att hålla färjorna i skick och vi planerar renoveringar och utbyten. Ett nytt arbetssätt inom underhållsarbetet är att projektledningen för underhållsinsatser på varv läggs på en utsedd person på färjeleden. Det är viktigt att rätt insatser utförs vid underhållsarbetet, spontana tilläggsjobb tenderar att spräcka offerterna.

När det gäller större förändringar måste de tröskas igenom vår investeringsplan så att vi hushållar med resurserna och gör insatser där de bäst behövs. ♫

Fakta | Konspirationsteorier

En studie av 14 länder visade häromåret att alla befolkningar har fel i nästan alla sina föreställningar om samhället. De överskattar förekomsten av mord, arbetslöshet, tonårsgraviteter, invandrare och muslimer i deras samhällen, ofta dramatiskt. Svenskar tror att det finns mer än tre gånger fler muslimer i Sverige än det faktiskt gör. Det är inte toppen, skriver Johan Norberg i Metro. Han menar att alla må ha rätt till sina egna åsikter, men de har inte rätt till sina egna fakta.

En konspirationsteori går att känna igen genom att den oftast använder sig av omvänd bevisföring, alltså att man försöker hitta fakta för en förutbestämd uppfattning istället för att koppla ihop olika fakta för att få fram den mest troliga slutsatsen. I konspirationsteorier blundar man för de fakta som talar mot sin förutbestämda uppfattning. Det är därför väldigt svårt att övertyga en konspirationsteoretiker om att hen har fel.



MIKAEL
INGEMANSSON

Ålder: 52
Profession: Ny säkerhets- och riskspecialist
Bakgrund: Officer med ingenjörsinriktning i 23år. Senaste tjänsterna i Försvarsmakten Maskintjänstchef, Fartygsinspektör, Sektionschef Amfibiesektionen m.m.
År i färjerederiet: 7
Familj: Gift
Bor: i Åkersberga
Älskar: att cykla hemma och utomlands

Mikael är vår nya säkerhets- och riskspecialist

Nu har Färjerederiet en ansvarig för Security. Det handlar om att förebygga och skydda mot antagonistiska handlingar som stöld, våld, och terrorism.

I en värld där vi upplever allt mer hot av olika slag, från digitala attacker till fysiska, är det viktigt att se över säkerheten.

Mikael Ingemansson har nu fått uppdraget att fördela sin arbetstid med halva tiden som risk- och säkerhetsspecialist och den andra halvan fortsätter han med sitt arbete som rederingenjör.

Vad innebär då den nya tjänsten?

– Jag ansvarar för säkerhetsfrågor inom Färjerederiet i enlighet med Trafikverkets riktlinjer och krav. I uppdraget ingår att säkerställa tryggheten av rederiets tillgångar samt upprätthålla ett systematiskt säkerhetstänkande i organisationen, säger Mikael.

Mikael ska även säkerställa att Färjerederiet följer Trafikverkets riskramverk.

Säkerhet delas upp i, Security och Safety. Security eller Säkerhet skydd på svenska handlar om att förebygga och skydda mot antagonistiska handlingar som stöld, våld, och terrorism. Safety eller Säkerhet sjö gäller skydd mot olyckor och skador på liv och egendom med mera.

– Jag koncentrerar mig på Säkerhet och

skydd (Security) och vår DP organisation koncentrerar sig på Säkerhet sjö (Safety). Vi har två stycken eminenta DP, Claes Tyrén och Peter Sörensson och vår trafikchef Margus Pöldma.

I nuläget har rederiet en del prioriterade arbetsuppgifter. Revisionsanmärkningar från 2018 som löper under 2019 ska redovisas. Mikael har redan kommit igång med det.

– Vi har oerhört mycket där att ta tag i när det gäller revisionsanmärkningarna. Vi har delredovisat några observationsavvikelser till revisionsledaren på avdelning för internrevisorn och där fick vi i retur att komplettera dessa senast i mars. Detta arbete kommer att löpa under hela 2019 med att åtgärda återstående observationsavvikelser med allt vad det innebär och medför i arbetsbelastning. Det kommer även innebära behov av stöttning för att lösa detta.

En ny säkerhetsskyddsanalys som ska vara klar och inlämnad i mitten av maj till generaldirektörens säkerhetsavdelning, ett grannlaga arbete fram till mitten av maj. Det arbetet pågår just nu för fullt

tillsammans med Claes Tyrén och Peter Sörensson.

– Jag ska även utbildas inom säkerhetsarbetet för att förbättra och höja kunskapsnivån och eventuella brister inom generella säkerhetsverksamheten inom Trafikverket/Färjerederiet. Detta för att förbättra resultatet till nästa säkerhetskulturrindexmätning som ska genomföras 2020. Det arbetet påbörjas förhoppningsvis till hösten och löper under cirka ett år. ♫

LENA NORDLUND

Fakta | Säkerhet skydd/sjö

Säkerhet skydd:

Förebygga och skydda mot antagonistiska handlingar, som stöld, våld, och terrorism. För rederiet sådant som tillträdesskydd, säkerhetsanalyser, skydda information/funktionalitet m.m.

Säkerhet sjö:

Förebygga olyckor, skydd mot skador på liv och egendom. För rederiet sådant som trygghet på arbetsplatsen/vägfärjan, skydd för personalen, riskhantering i stort och smått med mera.



FOTO: MOSTPHOTOS.COM

Fiskelinor och hummertinor orsak till många haverier

Per Westerholm, rederiingenjör, har gjort en systematisk genomgång av underhållskostnaderna för motorer och propelleraggregat för att se om det finns några samband exempelvis mellan

ålder och underhållskostnader och jämföra kostnaderna för planerat och oplanerat underhåll. – Det visar sig att det inte är något större samband mellan ålder och underhållskostnader efter de första åren vad gäller motorerna. De håller i många år med rätt underhåll. Det är ingen skillnad efter 10 eller 30 år mellan motorernas underhållskostnader. Där satsar vi mest pengar på förebyggande underhåll medan det är tvärtom med propelleraggregaten, säger Per Westerholm.

Propelleraggregaten känsligare, mer utsatta och oplanerat underhåll är vanligare. Det kan orsaka stora kostnader.

– Den vanligaste orsaken till propellerhaveri är att fiskelinor fastnar i dem på Östkusten och hummertinor på Västkusten, men det är ju svårt att förebygga,

säger Per Westerholm.

– Vi har tidigare utrett olika design och modeller på så kallade linknivar på våra propellar men inte funnit den där riktigt goda lösningen. Tills vidare monteras ofta enkla knivar av Fridhems Varv och verkstäder vid reparation av urlyfta propelleraggregat.

”Den vanligaste orsaken till propellerhaveri är att fiskelinor fastnar i dem på Östkusten och hummertinor på Västkusten, men det är ju svårt att förebygga.”

Hummertinorna ligger tätt i början på säsongen, varje år händer det allvarliga olyckor då båtpropellar, från alla typer av båtar, har fastnat i repen.

Längs Sveriges västkust fiskar man hummer med burar, hummertinor. Fisket bedrivs från första måndagen efter den 20 september till den sista

november för fritidsfiskare och sista december för yrkesfiskare.

Fisket på Östkusten sker året runt. Både propelleraggregat och motorer håller i 30 år eller mer om de inte utsatts för extrema haverier.

Du hittar diagram över underhållskostnaderna i FLS under Teknik: Utredning av samband mellan tillverkningsår och UH-kostnader för motorer och propelleraggregat. ↓

In i hetluften direkt från ledarprogrammet

Jonatan Svensson deltar i ledarprogrammet och Sjövägen stämde av hur det gått så här i halvlek.

– Ledarprogrammet går bra, vi har under sista tiden varit på ett par kurser och det är också detta som fortsätter fram till semestrarna. Under sommaren kommer vi ju att hjälpa till att ersätta våra ordinarie distriktschefer under deras semestrar.

Mentorskapet i programmet har varit utvecklande.

– Ingrid Jarnryd, min mentor och vår kommunikationschef, besitter ju mycket kunskap och vågar ta en diskussion, vilket har varit mycket givande.

Jonathan har redan fått känna på hetluften. Han har fått rycka in som tillförordnad distriktschef i Norra Bohuslän i ett par månader fram till att den nya tar över 17 april.

– Om något så är detta bra träning i ledarprogrammet, plötsligt inser jag hur många olika uppgifter och ansvar som finns. Många ansvar som man inte riktigt blir ”drabbad” av då man hoppar in för en semester eller liknande. Detta är ju också en period som är ganska aktiv med rekryteringar, vilket gör det extra intressant.

Han är också med i projektgruppen för invigningen av vår nya laddhybridfärja Tellus.

– Tellusprojektet är i slutspurt. Jag är projektledare för vårt mottagande och infasningen på Gullmarsleden. Närmaste månaden så är det mycket tester av olika slag, och vi försöker delta med operativt folk i största möjliga mån för att lära oss så mycket vi kan om färjan innan leverans. Domet är satt till den 11 juni i Göteborg. Där är det Åsa Sjöberg, Ingrid Jarnryd och Jan Öhlund som till stor del fixar själva domet. Jag försöker mera se till att färjan är på plats i rätt tid, säger Jonathan. ↓



Jonatan Svensson

Sjöfart och chefskap perfekt match

Henrietta Johansson är ny distriktschef för Norra Bohuslän. Hon är affärsjurist i botten med specialområde entreprenad-rätt, sjö- och transporträtt och utvecklingsrätt bland annat.

– Jag var på Trafikverket nära 10 år och arbetade som upphandlare, upphandlingsstrateg och sen stabschef på projekt Göteborg-Borås. Det jag saknade med de delar av Trafikverket som jag arbetade mot var just avsaknaden av båtar och skepp.

Kände du till Färjerederiet sedan tidigare?

– Ja, jag skojade när jag lämnade Trafikverket 2017 att om och när jag kommer tillbaka så är det till Färjerederiet, där finns den coola infrastrukturen.

Vad har du för planer för distriktet?

– På kort sikt så är min plan att sätta mig in i verksamheten och medarbetarna, och att lägga en plan tillsammans. På lång sikt, framtidssäkra arbetssätten och fortsätta arbetet mot klimatsmarta färjor och hållbara och hälsosamma medarbetare. Mitt mål som chef är att vara en tydlig, närvarande, lyhörd och insatt.

Henrietta bor i hus i Uddevalla och är 36 år. Hon lägger helst sin fritid på att umgås med familj och vänner, träna, planera övning i sjöräddningen där hon är aktiv, fota, renovera och ha massa bollar i luften. ↓



På Färjerederiet finns den coola infrastrukturen, säger Henrietta Johansson, ny distriktschef för Norra Bohuslän.

Holmöns nye sektionschef - välbekant på ön

Tobias Stenborg, har fått jobbet som sektionschef till Holmön. Han började 25 mars och kommer senast från entreprenörslivet med många olika projekt och uppdrag i bagaget, och tidigare har han grundat med en sjöbakgrund från bland annat Wallenius och Teekay.

Holmöleden har haft en väldigt tuff vinter och det har skrivit mycket om inställda turer i media. Tobias är medveten om problemen. Han har starka kopplingar till Holmön sedan barnsben och hans sambo tillhör en av de äldsta familjerna på ön. På 1990-talet jobbade han till och med på Helena Elisabeth. Tobias bor i Umeå med sin familj och har fritidsboende på Holmön.

– Min tanke är att jag kommer vara mycket på Holmön. Jag vill ha ett nära ledarskap, satsa på teambuilding och kommunikation, även med trafikanterna. Externt handlar det om att tydliggöra Färjerederiets roll. Internt om att stärka

gruppen som gjort en heroisk insats. Det är Sveriges svåraste färjeled, med 45 minuter på öppet hav. Under vintertid ofta i hårt väder med is som driver.

Tobias vill också passa på att tacka Harry Reinikka som gjort ett fantastiskt jobb med planeringen inför övertagandet av jobbet.

– Jag är en problemlösare och ser verkligen fram emot att jobba med detta. ↓



Tobias Stenborg blir ny sektionschef för Holmön. FOTO: TRULS PERSSON

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

MARS

Tobias Stenborg, Sektionschef, Holmöleden

APRIL

Robert Alexandersson, Lagerhanterare, Fridhems varv och verkstäder
Kent Hjelm, Befälhavare lin, Bohedenleden
Henrietta Johansson, Distriktschef Norra Bohuslän,
Alexander Lindholm, Distriktschef, Jämtland

MAJ

Andreas Nilsson, Motorman/Matros, Skenäsleden
Per Johan Tannerfors, Befälhavare lin, Ängöleden

PENSIONÄRER

APRIL

Pål Ruud, Befälhavare fri, Gullmarsleden

MAJ

Jan-Inge Svensson, Befälhavare lin, Ivöleden

GRATTIS!

60 år

Jan-Inge Svensson, Befälhavare lin, Ivöleden, 7 maj
Paul Lundahl, Motorman/Matros, Fårösundsleden, 7 maj
Anders Börjesson, Befälhavare fri, Nordöleden, 29 maj
Jan-Erik Sjöblom, Befälhavare lin, Stegeborgsleden, 30 maj

50 år

Kenneth Toresson, Befälhavare fri, Hönöleden, 7 maj
Mats Häggström, Befälhavare lin, Bolmsöleden, 22 maj

