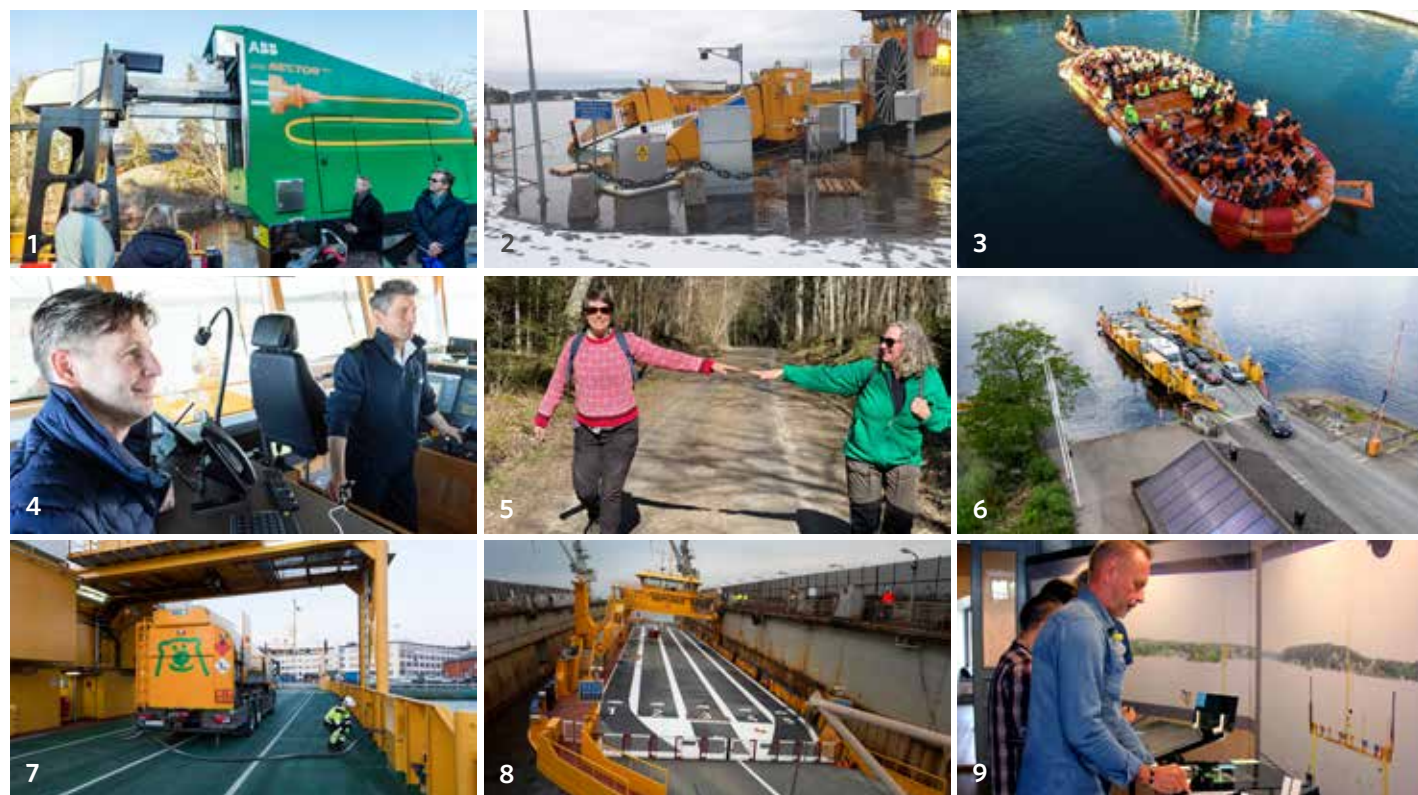


På sluttampen

ÅRET SOM GICK 2020



Detta år kommer stå ut, helt klart. Färjerederiets tema för året var Förändring, och förändringar blev det också, fast inte på det sätt någon av oss kunde föreställa sig.

2020 började helt normalt.

1. I februari började vi testa laddning av vägfärjor på Ljusteröleden. Ett fullskaleprov där den mekaniska anslutningsförmågan testades under sex månader med gott resultat.
2. Det var hårt väder och högt vatten under februari som påverkade färjetrafiken både på öst- och västkusten.
3. Det var fullt pådrag när Visingsöleden hade sjöräddningsövning. Över 100 personer deltog. Barn och personal från Kumlabyskolan, öbor och personal från flera leder var med.

Då visste vi inte ännu att detta skulle bli den sista övningen på länge där många personer kunde samlas.

Nu kom rapporterna om det nya viruset Covid 19 och många länder började stänga ned.

- 12 mars införde Trafikverket och Färjerederiet restriktioner och alla som kan uppmanas jobba hemifrån men ombord fortsatte vi att arbeta nästan som vanligt. Inga besök på bryggan eller i vaktstugan och andra försiktighetsåtgärder blev vardag.
4. I april hade 16 av 24 vägfärjor fått ett nytt bränslemätningssystem installerat som innebär att man kan minska bränsleåtgången med 10-15 procent. Björköleden är en av de som fått det nya bränslemätningssystemet och personalen är mycket nöjda med det.
5. Vi fick anpassa oss till att ha arbetsplatsträffar utomhus och med avstånd och delta i utbildningar och möten digitalt i stället för att ses fysiskt. Här ser vi Pernilla Tollin och Lisbeth Helin som mätte ett lämpligt socialt avstånd när Malöleden hade APT.

6. Ivöleden fick solceller och följde därmed i spåren efter Färösundsleden och Stegeborgsleden.

7. Digitala Oljedagboken introducerades på tre leder, FRAS fyllde år under året, nya arbets sätt i AMOS, ny färjesida i FLS. Nyheterna som rörde förbättringar i våra digitala arbetsredskap var många under året.
8. Under hösten kom också Neptunus tillbaka i trafik på Gullmarsleden efter ett år reparationer.
9. I november gick vi ut med upphandlingen av fyra nya elfärjor och fick stor uppmärksamhet i media. Besättningens förslag om hur de nya färjornas bryggor ska se ut var med i underlaget. Den 19 mars ska anbuden vara inne och sedan ska det beslutas vilket varv som får bygga färjorna. ♪

TRAFIKVERKETS BESLUT
om Holmöleden

DIGITALISERA MERA
tema för 2021

FÄRJEMODELLER
radiostyrda konstverk

BUBBELSLANG FÖR ISFRI FÄRJELED

Smarta lösningar för norra Sverige



Sjövägen önskar alla medarbetare i Färjerederiet
en riktigt god jul och ett gott nytt år 2021!

REDERICHEFEN
har ordet

ERIK FROSTE



Det otänkbara har blivit det normala

Ett år till har snart gått. Saker har hänt som vi inte trodde var möjliga. Året som om tio år kommer hänvisas som "året då Corona kom" har snart passerat.

Det är intressant hur det ovanliga och nästan otänkbara blivit normalt. Att hålla två meters avstånd när man köper mat, att konserter, mässor och idrottstävlingar förbjuds. Att man arbetar hemifrån eller inte får ta in besökande i färjevaktstugan eller på bryggan.

Vår verksamhet fortsätter att flyta på bra. Turlistorna håller, underhållet sköts och varvsbesöken går enligt plan. Vår verksamhet är samhällskritisk, den måste bara fungera. Även under en krisituation, vilket pandemin har visat att den gör.

"Vi måste agera själva"

Något som visats sig utvecklas snabbare än planerat är digitaliseringen. Inte bara att alla möten nu sker över Skype. Även vi på färjerederiet har drivit flera egna större projekt, t.ex. uppdateringen av FRAS, test med oljedagbok, Färjesidan 2.0 och förtydligandet med ISM. Syftet är alltid att det ska vara användarvänligt och att det ska förenkla vårt arbete.

Med så mycket nya lagar som kommer hela tiden och en alltmer digitaliserad omvärld kan vi inte bara stå bredvid och titta på, vi måste agera själva. Utropandet av digitaliseringsåret är en sådan åtgärd. Vi måste som individer och som medarbetare bejaka förändringen och alla har ett stort eget ansvar.

Jag vill slutligen tacka er alla för allt arbete och energi ni lagt in i Färjerederiet under året! Jag hoppas ni får en God Jul och ett gott slut på 2020 så ses vi snart igen.

INNEHÅLL

- 3 Bubbelslang** håller trafiken igång
- 4 Smart lösning** ger många klimatplus
- 5 Trafikverket har beslutat** Färjetrafik, svävare och helikopter kvar på Holmön.
- 6-7 Fantastiska färjor** Tre radiostyrda vägfärjemodeller med alla detaljer
- 8 Sjöloggen** Digitala kurser, Militärt besök på Fåröleden, Nytt bildarkiv i FLS
- 11 Digitaliseringsåret 2021** - vad innebär det?



Hanna Hagberg presenterar utredningen Underhåll på led.



Möt en kollega:
Anna Hjortholt
bemanningsplanerare och krisadministratör



Tipsa redaktionen

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

Återblick på året som gick 2020.
FOTO: MOSTPHOTOS.COM

SJÖVÄGEN ÄR TRAFIKVERKET FÄRJEREDIETS INTERNTIDNING

"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Färjerederiets vision. Pålitliga, engagerade, modiga och affärsmässiga är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Erik Froste. **Redaktör:** Lena Wandrell **Medverkande i detta nummer:** Roger Olofsson, Johan Olofsson, Jim Löfgren, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** BrandFactory. **Omslagsbild:** Isränna på Bohedenleden. Foto: Roger Olofsson. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



FOTO: JOHAN OLOFSSON

Bubbelslang FÖR ISFRI FÄRJELED

Våra kollegor i norr har en speciell teknik för kunna köra färjan när isen kommer. Här skriver Roger Olofsson, distriktschef för Norrbotten om hur de gör på sina leder.

I distriktet har vi luftslangar på två leder som får sin luft via en kompressor på land. Bohedenleden är en 700 meter lång led som ligger i en sjö och har anknötning till Kalix älv. Sjön har ett djup på ca 13–15 meter där botten temperaturen är cirka 2,5–4 grader. Det ligger tre luftslangar med diameter 32 millimeter nedviktade längs hela leden på botten. De har försetts med 1millimeters hål på ca 7 meters avstånd närmast kompressorn och de sista

300 metrarna med 5 meters avstånd. Slangarna har placerats med en slang mitt i leden och en slang på vardera färjans sidor. De två slangarna på sidorna

"Vi kan hålla trafiken igång innan isvägen är färdig."

färjan i avdrift och riskerar att vajrarna kan hamna under iskanten.

På detta sätt kan vi hålla trafiken igång med färjan till 99 procent innan isvägen är färdig för att öppnas på hösten.

I slutet av mars slår vi på luften för att

ligger där för att kunna hålla bredden på den "ränna" som bildas med öppet vatten då vindarna tar

tina upp en isränna. Vi borrar då ca 450-500 hål med isborrar för att luften ska ta med sig det varma bottenvattnet och komma upp i borrhålen. På så sätt tinar den upp cirka 50–60 centimeter tjock is och bildar en "ränna" som vi kan ta färjan i trafik efter cirka 15–18 dagar med luftslangarna igång. Isen vid lägena grävs upp då det är grundare och kallare vatten närmast land samt för att ge plats för att anlägga färjan i lägen.

Eftersom det är en sjö med höga vårflöden så rör sig isen och det kommer stopp i trafiken under våren.

Avanleden, som är en 600 meter lång led, ligger i Luleå älv som är en reglerad älv med kraftverk och har strömmande vatten. →

→ Älven har ett djup på 8–9 meter där botten temperaturen ligger på 0–2 grader. Leden är försedd med två luftslangar som placerats med en slang mitt i leden och en slang cirka 5 meter ovanför färjan eftersom det strömmande vattnet flyttar bottenvattnet med vattenströmmen.

Resultatet med luftslangarna har inte visat sig så positivt som vi hoppats, det har utförts mätningar där vi tror att det finns en påverkan om det släpps mer vatten i kraftverket och vattenströmmen blir starkare.

I april då temperaturen ligger på plusgrader under hela dygnet borrar vi i samma utsträckning som på Bohedenleden men får inte en öppen ränna. Isen blir dock svagare fortare än den is som ligger runt leden. Den blir så pass svag att man med färjan kan köra genom isen.

På Rödupledden har vi under 2020 ett spännande projekt där vi provat att lägga ner en luftslang runt färjan där hon ligger i läget under natten. Då hon ligger still under natten fryser hon fast rejält och det brukar annars vara en kamp att få loss henne från den sega höstisen som bildats under natten. Till dags datum har det fungerat väldigt bra då färjan varit loss varje morgon förutom en morgon då temperaturen legat på -18 grader under natten och hon satt fast en del. ♪

ROGER OLOFSSON



Fotot är taget från bryggan på Theresia som går på Avanleden. Lagg märke till isberget vid läget. Det är is som tagits upp från rännan för att färjan skulle orka genom isen ytterligare ett antal dagar då isvägen var långt från färdig.

FOTO: ROGER OLOFSSON



FOTO: KASPER DUDZIK

Smart lösning ger restvärme

Jim Löfgren, rederiingenjör har börjat projektera en ny bubbelslangledning till Storsjön. Där går Isöleden till Norderön och därifrån går Håkanstaleden. Isöleden har redan en bubbelslang som håller rännan i isen öppen så att färjan kan komma fram vintertid. Denna behöver dock bytas ut och nu ska även Håkanstaleden få en bubbelslang. Det har varit ett åtgärdsvals-förslag under en längre tid.

– Håkanstaleden är lång, 2 752 meter raka vägen och det krävs stora kompressorer för att få upp trycket och luftflödet i slangarna. Isöleden är som jämförelse 1 650 meter. Tekniken är att vatten tas med upp från botten för att hålla det isfritt i rännan, säger Jim.

Kompressorerna behöver stå i en byggnad på minst 25–30 kvadratmeter och behöver elförsörjning om ca 30 kilowatt per kompressor. Det finns också säkerhetsaspekter eftersom det är trycktankar med explosionsrisk. De ska alltså inte stå för nära vaktstugan.

– När jag tittade på detta tänkte jag på att vi borde ta tillvara på spillvärmerna för att värma upp våra byggnader. Idag står det en vaktstuga och en liten verkstad vid färjeläget. Samtidigt finns behov av att ordna med vilorum för medarbetare. I led med Vision 45 har jag och olika konsulter funderat hur man kan lösa dessa behov på ett klimatsmart sätt.

Det kommer krävas stora kompressorer till denna långa ledning vilket innebär att de måste huseras någonstans. Det visade sig att förutom kompressorerna behöver Håkanstaleden också ha ett utrymme för isvägsfordon. Idag finns de 7 mil bort och det tar en hel dag för två man att hämta.

– Lösningen blir att den lilla verkstaden utanför vaktstugan med enkla medel byggs om till två- tre vilorum. Vi bygger en ny maskinhall för kompressorerna och isvägsfordonen och optimerar vinkeln på taket för solceller. Det finns möjlighet att under sommartid sälja solcellsenergi till kraftbolag i närheten och få tillbaka under vintern. Överskottsvärmen från kompressorerna kan användas för att bidra till att värma upp vaktstugan och nuvarande verkstadsdel som är tänkt att bli extra vilorum. Detta blir dock ett senare projekt att titta på, då nuvarande uppvärmningssystem inte är vattenburet.

Det finns mark som är lämplig att bygga maskinhallen på. I samband med bygget av maskinhallen kan man förbereda en kulvert med rör till vaktstugan för att med tiden kunna överföra överskottsvärmen.

– Det är både bra för miljön och ekonomiskt, efter en initialkostnad. Men vägen till att projektets färdigställande är lång. Det behövs tillstånd av olika slag, utredningar av miljöpåverkan, säger Jim. ♪



Färjetrafik, svävare och helikopter kvar på Holmön

Trafikverket har tillsammans med kommunen, länsstyrelsen och andra haft diskussioner om vem som ska betala vad gällande servicen på Holmöleden. Nu har Trafikverket, regionalt och nationellt tagit några beslut. Det är alltså inte Färjerederiet som tagit beslutet.

Idag bedriver Trafikverket färjetrafik med Capella enligt dagens tidtabell, fyra turer per dag, under isfri tid på året. Färjan Helena Elisabeth ersätter Capella där vädret så kräver det. En liten svävare trafikerar när färjan inte går och när isförhållandena medger det.

Vidare genomför Trafikverket: Stakning av skoterled, varmhållen väntkur i på Holmön, service med helikopter och extra trafik med färja under evenemang så som visfestivaler.

Dagens verksamhet har vuxit till att omfatta åtgärder och aktiviteter som inte ligger inom det statliga ansvaret menar Trafikverket.

Färjetrafik ingår i Trafikverkets kärnverksamhet. Även om Holmöleden är en enskild led som drivs på särskilt uppdrag och därför är ett undantag ifrån Trafikverkets övriga färjeverksamhet

behöver servicenivån vara ungefärligen jämförbar med övrig verksamhet. Detta innebär att Trafikverket har bestämt att vissa delar av den verksamheten som nu utförs och bekostas av Trafikverket upphör. Den kan med fördel övertas av annan aktör.

Från och med vintersäsongen 2020/2021 kommer Trafikverket att upphöra med:

- Stakning av skoterled.
- Extra trafik med färja under evenemang så som visfestivaler.
- Varmhållen väntkur på Holmön

Trafikverket kommer att möjliggöra för annan aktör att ta över denna verksamhet om någon så önskar.

Trafikverket kommer även fortsättningsvis att bedriva trafik med färja. Trafiken körs enligt dagens tidtabell, året runt när väder och isläget så tillåter. Vid extrema väderförhållanden kommer helikopter att sättas in efter fem arbetsdagar. Helikoptern kommer att trafikera leden med en tur på morgonen och en tur på kvällen. Vid kö körs helikoptertrafiken till kön upphör. ♪

Utredning Underhåll på led klar

Representanter från verksamheten och ledningens styrgrupp har under 2020 drivit utredningen Underhåll på Led. Syftet är att i framtiden ta fram en ny uppdaterad underhållsstrategi. I stället för att göra alla förändringar och komma med ny styrning i en stor "big bang" så genomför vi förändringarna allt eftersom de känns färdigutredda.

Hanna Hagberg, distriktschef Orust, tilldelades projektledarrollen för arbetsgruppen och säger:

– För min del har det handlat mycket om att lyssna. Lyssna aktivt och lägga samman information med tidigare egna erfarenheter för att dra slutsatser. Vi har en stor tillgång till kunskap inom rederiet, vilket är fantastiskt. Det finns också en härlig ambition att ytterligare förbättra oss och engagemang som vi ska vara rädda om. Det har utbytts många kloka tankar och utan att föregå nästa steg, ser jag det som troligt att vi kommer se ett ökat service/underhållsarbete på lederna i egen regi samtidigt som en struktur med tydligare roller och samordningsansvar av det mer långsiktiga underhållsarbetet arbetas fram.



Hanna Hagberg, DC Orust. FOTO: KASPER DUDZIK

Varv- och verkstadsenheter. Det har nu kommit fram till, och beslutats att Fridhems enheter Härke slip och Jönköpingsdocka organisatoriskt kommer ligga kvar i Fridhems varv och verkstäder, FVV. Det som kallas Hönö verkstad kommer också ligga kvar i sin nuvarande hemvist, Hönöleden. Kort sagt, det har inte kommit fram några tydliga indikationer på att en omorganisation skulle skapa stora förbättringar.

Norrlandskustlederna Holmö och Hemö samt de tre lederna som ingår i distrikt Syd, Aspö-, Ivö- och Bolmsöleden ska inte längre tillhöra FVV när det gäller underhåll. Det externa underhållet på dessa fem lederna kommer ingå i upphandling av nytt "Tenö-varv" avtal som kommer handlas upp hösten 2021. Dessa leder ligger långt från Lysekil och transport och resekostnader åter upp både besparingar och arbetstid. ♪



Tre generationer radiostyrda vägfärjor

Rigel Verdugo, Hans Annell och Mats Finnson är tre personer som byggt varsin radiostyrd modell av vägfärjor.

De representerar tre generationer och tre tekniska lösningar:

Färja 259, 50-tal, med axel o roder. Rigel Verdugo. Färja 280, 70-tal, med Voith Schneider. Hans Annell
Färja 310, 80-tal, med Z-drev. Färja 310, skala 1:45. Mats Finnson, bror till Hans.

- Det roliga med 259 är ju att en syster till henne, 228, gick på Fårösund fram till att 310 levererades. Så, vem vet, kanske fanns denna kombination av generationer just på 310s leveransdag? Jag är byggaren av 280, och har fått god hjälp av såväl Fredrik Skeppstedt hos er, som Tenö varvs Urban Friden, berättar Hans Annell.

Han besökte dem för några år sen och fick många bra 90-talsfoton av systrarna 277-280 från dem, dessutom ritningar från Kalmar Länsmuseum, som arkiverat varvets ritningar, och egna foton ombord tagna i Åbo skärgård där 280 "Odil" går idag. Alla detal-

jer är exakt återgivna och tekniken ombord fungerar. Den färja han byggt känner han väl till sedan han som barn på 1980-talet åkte med den varje sommar till Fårö. Alla bilar ombord är från 1980-talet och han har haft familj och vänner som förebilder, med modeller och registreringsnummer.

Ombord på färjan kan man se honom själv som pojke, hans syster som fotar dem, hans pappa och bror Mats bredvid deras husvagn. Här finns också Olof Palme i sin bil med Lisbeth som chaufför.

- Palme var känd för att vara disträ och Lisbeth körde alltid bilen. Någon gång hade han olika skor på fötterna. En annan kändis som syns ombord är Ingmar Bergman, berättar Hans.

Rigel Verdugo har byggt färja 259 och berättar att han pappa José Verdugo var befälhavare på färjorna som gick på Vinöleden (1975 till cirka 2000).

- Jag har alltid varit båtintresserad själv, så när jag var liten var jag ofta nere vid färjeläget på Vinön. Tittade och åkte fram och till-

baka över sjön med färjan, när det inte fanns något annat att hitta på. Ibland var jag med min pappa uppe i den mycket trånga styrhytten, säger Rigel.

- Det hände även att jag följde med honom när han skulle köra färjan till Vaxholm för service. Resan gick över hela Hjälmarren och genom Hjälmarren kanal, och ut i Mälaren och vidare till Vaxholm. Det var en spännande resa som tog ett par dagar.

Som äldre blev han inspirerad att bygga en modell.

- Jag bestämde mig för att bygga färjan i skala 1:32 eftersom jag redan har en bogserbåt i den skalan. Och färjan blir då i lagom storlek. Modellen är 9 centimeter lång och 21 centimeter bred, då den riktiga var cirka 29x7 meter. Klaffarna är rörliga och diverse lampor och lanternor kontrolleras jag via RC-sändaren, säger Rigel.

I FLS finns en länk till en film där du kan se Rigels modellfärja. ⚡

LENA WANDRELL



Färja 259, från 50-talet byggd av Rigel Verdugo: Bild 1, 2 och 4. Rigel har byggt en modell av den vägfärja hans pappa var befälhavare på som gick på Vinöleden. Här finns fullt av verkliga detaljer från själva vägfärjans konstruktion till livet ombord.

Färja 280 från 1970-talet, byggd av Hans Annell: Bild 3, 5, 6, 7. Hans har byggt färjan med fungerande teknik som vinschar, propellrar etc. Ombord speglas hans egen barndom på 1980-talet med bilar och personer som är tagna ur verkligheten. Ett exempel är bild 7 där han har återskapat en scen från ett foto hans syster tog. Vi ser Hans själv och hans bror Mats bli fotograferade av storsyster Kristina. I bilarna ombord sitter både Olof Palme och Ingmar Bergman, flitiga Fåröresenärer.

GÅ PÅ KURS I CORONATIDER

● **Trafikverket har beslutat** att merparten av Trafikverksskolans utbildningar och kurser ska genomföras.

Alla verksamhetsområden har via HR gett inspel på vilka kurser som är verksamhetskritiska för dem. Det vill säga är så pass viktiga att de fortsatt måste genomföras för att säkerställa att Trafikverket kan utöka sin kompetens och bibehålla sina behörigheter så att Sverige kan rulla vidare. Alla de kurser som utsetts som verksamhetskritiska ska Trafikverksskolan tillhandahålla och genomföra. Många innehåller krav på praktiska moment vilket innebär att deltagaren behöver vara fysiskt på plats på kursorten. Närmare 100 av de 290 kurserna är dock redan omarbetade till distansundervisning och en stor kraftsamling görs för att ännu fler ska kunna erbjudas helt eller delvis med distansundervisning.

För kurser som kräver fysisk närvaro på en kursort har Trafikverksskolan bland annat sett till att avstånd kan bibehållas samt att handsprit, ytdesinfektion och munskydd tillhandahålls i klassrummen eller i övningsanläggningen. ↓

Läs hela nyheten på intranätet: [Min-anställning/ga-pa-kurs-i-coronatider/](#)

CLAES, PETER OCH KENT FÖRSTÄRKER

● **Från den 1 januari 2021** lånas Claes Tyrén, Peter Sörensson och Kent Flat ut till administrationen och kommer att arbeta under Margus Pöldma, trafikchef. Claes och Peter kommer som tidigare fortsatt att tjänstgöra som DP och kombinera dessa roller med säkerhets- respektive revisions- och kvalitetsarbete. Kent fortsätter med internrevisioner men kommer nu att kombinera denna roll med övrigt kvalitetsarbete som ingår i FLS och FRAS. ↓

ETT TON BRÄNSLE TILL SJÖFARTEN

● Sjöfarten får ett ton bränsle per dag från stålproduktionens överskottsgas. Forskningsprojektet FReSMe har skapat ett genombrott i den cirkulära industritekniken genom att utvinna ett ton metanol per dag ur masugns gas. Försöken har utförts på metallforskningsinstitutet Swerim i Luleå. ↓

UTÖKAT UPPDRAG FÖR PIA BERGLUND

● **För att stärka** sjöfartens konkurrenskraft har regeringen beslutat att utöka uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart Pia Berglund på Trafikverket.

Det utökade uppdraget innebär att samordnaren ska ha dialog om hamnavgifter med hamnar och aktörer som är verksamma i hamnar. Syftet är att hamnavgifterna ska bli ett incitament för ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart och att stärka sjöfartens konkurrenskraft. ↓



Pia Berglunds uppdrag utökas till att även infatta hamnavgifter.
FOTO: HANNA BJURBÄCK



2021 ÅRS ALMANACKA ÄR HÄR!

● **Den delas ut** på alla leder. Ta hem den, ge bort till vänner och leverantörer. Beställ flera i Trafikverkets webbutik. ↓



JÄMFÖR ENKELT TRAFIKEN PÅ LEDEN VECKOVIS OCH ÅRSVIS

● **Nu kan du enkelt jämföra** antalet personbilsenheter, PBE, på din led veckovis och med tidigare år. Alla leder är sökbara.

- Det började under den rådande pandemin när trafikchefen Margus Pöldma skickade ut mejl för att man skulle kunna jämföra trafiken mot tidigare. Att få fram uppgifterna var tidskrävande och därför tog vi fram detta, Harbardpbe, som är tillgängligt för alla. Det avlastar Margus och är ett enkelt sätt att uppfylla önskemål från lederna, säger Michael Sjöblom, nautisk IT-utvecklare. ↓
Länken är <http://go/harbardpbe>
Länken finns också i FLS under dokumentation och system.

RALS-AVTALEN FÖR 2020 ÄR KLARA

● **Trafikverket och våra tre** fackliga organisationer Saco-S, ST och Seko har nu tecknat årets ramavtal om löner i staten (RALS). Därmed kan lönerevisionen sätta igång ute i verksamheten.

De nya lönerna ska gälla från och med den 1 oktober 2020 och kommer att utbetalas retroaktivt när lönerevisionen är klar i respektive verksamhet.

I årets avtalsförhandlingar har parterna också enats om att höja ob-tillägget (enkel) på vardagar från dagens 20 kr per timme till 30 kr per timme.

Mer information om hur lönerevisionen går till i respektive del av verksamheten lämnas lokalt. ↓



De nya lönerna betalas ut retroaktivt från och med 1 oktober 2020.

FOTON PÅ ALLA LEDER I FLS

● **Vi på Färjerederiet** har tillgång Trafikverkets bildarkiv. Där hittar du ett flertal bilder på vägfärjor och även andra generella motiv.

Är du däremot ute efter bilder på just din färjeled kan det bli svårare. Därför har vi nu lagt upp ett eget bildarkiv med bra bilder från samtliga våra färjeleder. Bildarkiven och ytterligare tips och råd om bilder hittar du under rubriken Foto, film och bild på sidan Informationsstöd i FLS. Sökväg: Rederikontor> Informationsstöd>Foto, film och bild. ↓



En pluton med terrängbil 16 kör på vägfärjan för att ta sig till Fårö på Gotland.
FOTO: JOHAN HAGSELL, FÖRSVARSMAKTEN

● **En beredskapskontroll** av 71:a motoriserade skyttebataljonen från Södra skånska regementet har genomförts på Gotland. Delar av bataljonen fick ett övningslarm där de aktiverades och fick order om att ta sig till Gotland för att lösa uppgifter.

Beredskapskontroller genomförs för att kontrollera ett förbands förmåga att lösa uppgifter under en viss tid. Uppgifterna kan vara planerade eller oförutsägbara. Vid den här övningen visste förbandet inte om att de

skulle aktiveras och lösa uppgifter på Gotland.

- Den här övningen gick ut på att snabbt ta sig till Gotland för att skydda och säkra ett visst område för att underlätta mobilisering eller tilltransport av andra förband. Det har varit en bra övning där förbandet har löst alla uppgifter på ett väldigt bra sätt och vi kan ta med oss en del erfarenheter som gör både förbandet och armén bättre, säger övningsledare fanjunkare Johan Hagsell. ↓

Stopp - inga externa besök

● **Vi måste fortsätta** vara restriktiva med besök i våra lokaler och färjor från externa entreprenörer och övriga som inte har sin ordinarie arbetsplats hos oss.

Här kommer en tydlig instruktion och uppmaning till er alla, både chefer och medarbetare från tillförordnad operativ chef Jörgen Sandström:

Vi har en betydande ökning av smittspridning av Coronaviruset både där ni bor och där er arbetsplats är. Det medför att vi alla behöver ta ett extra stort ansvar och se till att minska framfarten på viruset som i dagsläget har släckt livet på fler än 7 000 människor i Sverige.

Vad kan vi då göra på arbetsplatsen?

Det har skett besök av externa parter vid ett antal tillfällen då man skulle kunna haft

möjligheten till att undvika det. Vi får endast ta emot verksamhetskritiska besök. Det gäller sedan innan och gäller fortfarande.

Det är chefen på respektive arbetsplats som har beslutsrätten om vem och vilka som anses som verksamhetskritiska besök eller besökare.

Under coronasymbolen i FLS hittar ni en utförlig riskanalys. Har ni funderingar på om det är verksamhetskritiskt eller inte så hör av er till Jörgen så kan ni prata ihop er.

Var rädda om varandra så att julen kan firas hemma vid god hälsa och inte i sjuksängen! ↓



"Färjan hyrs ut - minst ett halvår
Publicerat kl 09:19 Destination Gotland kommer hyra ut fartyget M/S Visby från slutet av december till maj 2021."
sverigesradio.se 2020-11-28

"Viking Lines färja på grund på grund av tekniskt fel"

Det var ett tekniskt fel som orsakade Viking Line-fartyget Amorellas grundstötning i september, visar Olycksutredningscentralens utredning."
travelnews.se 2020-11-27

"Färjorna har testat de nya färjelägena
På onsdagsmorgonen lade färjor från Polenrederierna för första gången till vid det nya färjeläget i Ystads hamn."
ystadsallehanda.se 2020-11-25

"Innovativ teknik hjälper sjöfarten att sätta ny kurs"

El, vätgas och robotfärjor. Efter att ha halkat efter den övriga transportsektorn har innovationen på sjöfartsområdet tagit fart."
[Dagens Industri](http://DagensIndustri.se) 2020-11-24

"Viking Line Grace har gått på grund
Under lördagen gick Viking Lines färja Grace på grund utanför Mariehamn."
searchmagazine.se 2020-11-23

"Högt vatten stoppar tunga fordon
... att åka med färjan mellan Kolhättan och Svanesund. Detta gäller preliminärt fram till kl 16 idag söndag."
nyhetersto.se 2020-11-22

"AI används för energieffektivisering i nytt sjöfartsprojekt"

En grupp svenska marinteknikentreprenörer och akademiker har gått samman för att påskynda forskningen och utvecklingen ett av AI-baserat och smart styrsystem för att bidra till fartygs energieffektivisering."
mynewsdesk.com, 2020-12-09

"Inte lämpligt att flytta containrarna som står vid färjeläget"

Containrarna vid färjeläget i Hampetorp är en het fråga i närområdet. Men vad är det egentligen som gäller? Det finns andra planer för området."
na.se, 2020-12-09

Anna Hjortholt

Bemanningsplanerare och krisadministratör

Anna Hjortholt jobbar som bemanningsplanerare och ansvarar för sju leder från norr till söder.

– Jag har jobbat med bemanningsplanering på olika sätt sedan 2001. 2016 började jag på Färjerederiet på rederikontoret i Vaxholm, säger Anna.

Hur ser en typisk arbetsdag ut?

– Rutiner är viktiga i dessa tider. Jag går upp samma tid varje dag, som om jag skulle till kontoret. Ger katten mat och går en kort runda. Sedan äter jag frukost och går till stugan. Jag är där och jobbar mer eller mindre hela dagen med avbrott för lunch och en promenad eller joggingtur. Ibland tar jag bilen till havet för att ta en promenad där. Efter det jobbar jag på till dagen är slut och ibland lite till, det är lätt att fortsätta arbeta efter arbetsdagen är slut, men försöker se till att jag kommer ihåg det.

Som bemanningsplanerare har Anna alltid mest kontakter per telefon, mejl och Skype så arbetet nu skiljer inte så mycket. Fast hon saknar förstås de fysiska besö-

ANNA HJORTHOLT

Jobbar med: Bemanningplanering och administration i trafikverkets krisorganisation

Familj: Man, utflugan son i Stockholm och 18-årig dotter i Visby

Bor: I egenbyggt hus på Gotland

Specialintresse: Älskar kartor, lär sig vägar utantill via Google maps och hittar överallt i världen. Blir kartkränt om någon inte tror hon kan vägen. Tycker också att det är orimligt kul att elda i kamin, tunna eller nya eldplatsen utomhus.



Anna Hjortholt ser till att vägfärjorna alltid är bemannade.

ning så nu släpps schemat för 2021, hur alla fast anställda ska arbeta. När det är klart börjar semesterplaneringen och alla semestrar ska läggas in senast 31 januari. Alla leders semestrar sammanställs till arbetsplatsträffarna i februari och den 7 mars ska alla få besked om sommarsemestern.

I det här arbetet arbetar jag nära distrikts- och sektionschefer, säger hon.

Under denna period pågår också rekryteringen av sommarvikarier till nästa år. Varje år tar rederiet in både befälhavare och motormän/matros för att täcka upp semesterbehovet, ett sommarvikariat kan

"Jag har världens bästa kollegor!"

Färjerederiet. Rekryteringen sköts centralt genom ett tätt samarbete mellan HR-specialist, bemanningsplanerare och chefer.

– Jag har väldigt bra kollegor, vi chattar dagligen och hjälps åt med att täcka upp för varandra vid behov. Vet inte om

man kan ha en trevligare gemenskap. Jag tycker att stämningen på arbetet många gånger är viktigare än arbetsuppgifterna för trivseln, även om jag gillar mina. Ingen dag är den andra lik, det är utmaningar i att snabbt lösa något eller utveckla arbetssätt för framtiden och det är kul. Känslan av att vi är en bra arbetsplats och att jag gillar de jag jobbar med är oslagbar. Dessutom har jag världens bästa chef, lyhörd och klok! säger Anna och skrattar.

Anna har också ett uppdrag i Trafikverkets krisorganisation som upptar 5–10 procent av hennes tid.

– I somras bestämde sig Trafikverket för att utöka krisorganisationens närvaro på Gotland och nu håller vi på och bygger upp detta. Vad skulle hända om vi blir avstängda från fastlandet? Jag har gått några kurser och träffat andra som är med i arbetet från länsstyrelse, polis, region. Vi är mycket beroende av varandra lokalt och behöver bredda våra nätverk för samverkan. ♡

Digitaliseringåret 2021

- ska förenkla jobbet

FOTO: MOSTPHOTOS.COM

År 2021 ska vi ha tema Digitalisering på Färjerederiet. Vi lever mitt uppe i den förändring som digitaliseringen fört med sig så det handlar inte om att från och med nästa år ska vi ersättas av robotar på arbetet eller ha inopererade chips i huvudet i stället för mobiler.

Att förutsäga framtiden är svårt och den ser sällan ut som man hade föreställt sig, i synnerhet nu när allt går så fort. På 1950-talet trodde man att vi skulle bo på Mars och äta piller i stället för mat, men hade ingen aning om att varenda kotte i princip har en smartphone och att i synnerhet unga personer helst kommunicerar via nätets sociala medier än pratar i telefon.

Ända in på 1800-talet gick tiden sin gilla gång för de flesta vanliga människor. Man bodde kvar på samma plats, brukade jorden och levde ungefär likadant som ens förfäder gjort i hundratals år. Undantaget de få som blev sjömän och som fick se andra delar av världen. Sedan kom den industriella revolutionen och vi flyttade från landet till stan. Och nu rullar det på i allt snabbare takt.

Den digitala revolutionen har förändrat många branscher i samhället:

– Delningsekonomi – Digitaliseringen gör det möjligt för privatpersoner att erbjuda sina tjänster till andra privatpersoner via marknadsplatser på nätet. Det kan till exempel handla om att hyra ut sin bostad till turister via tjänsten AirBnB eller köra taxi via Uber.

Nätutbildningar – Många stora universitet världen över erbjuder gratis nätutbildningar som förkortas MOOC, Massive

Open Online Courses. Kurserna erbjuder läsmaterial, videoföreläsningar och diskussionsforum, utan att du behöver resa till skolan och sätta dig i skolbänken.

Artificiell intelligens – Begreppet har blivit synonymt med allt mer avancerade datorer, som själva kan tolka ny information baserat på tillgänglig information. De används idag till exempel inom diagnostik av cancer. Inom specifika områden kan datorerna upptäcka samband människor inte kan se. I vårt fall handlar AI om att bearbeta information för att våra vägfärjor ska bli säkrare, mer klimatvänliga och enklare att hantera för personalen.

Digitalisering är inte ett mål i sig. Målet är att vår verksamhet ska förändras och bli bättre. Det finns många saker vi gör på våra arbetsplatser som vi egentligen inte behöver göra. Som att leta i mappstrukturer efter rätt filer, eller att skapa oändliga mailtrådar för att få till ett möte. Eller, för den delen, att resa tio mil – eller trettio – för en timmes avstämning.

Att frustrerat hamra på en strulande dator eller att jaga efter den person på företaget som kan tänkas veta var det där dokumentet finns sparad är inte endast irriterande, det är kostsamt.

Det finns enklare och smidigare sätt att hantera de flesta processer som äger rum på en arbetsplats och vi jobbar redan med FRAS, AMOS, Färjesidan, Digitala Oljedagboken med mera.

Vissa kanske tänker, digitalisering är ännu en nymodighet att förhålla sig till bara för att hänga med. Jag har ju ett arbete att sköta! Visst kan det vara så att

när man ska lära sig något nytt kan det kännas som att det stjälar tid från det som är viktigt. Medan andra längtar efter att få använda lika moderna verktyg på jobbet som man redan använder privat. Vi handlar, betalar räkningar, beställer resor, umgås med vänner över nätet. Oavsett i vilken sits du befinner dig är varje ny sak du lär dig i den digitala miljön en investering. Investera en timme och få tio timmar, eller hundra, tillbaka. ♡

LENA WANDRELL

GRATTIS!

Edgar Fredriksson, Befälhavare fri, Aspöleden, 60 år 3 januari

Per Westerholm, Rederiingenjör Teknik- och miljöavdelningen, 60 år 24 januari

Donald Otterström, Befälhavare fri, Svanesundsleden, 60 år 7 februari

Henrik Görling, Motorman/matros, Visingsöleden, 50 år 20 januari

Nils Brandberg, Befälhavare fri, Facklig på heltid för Saco-S (Tynningöleden) 50 år 28 januari

