

På sluttampen

BJÖRKÖLEDEN 50 ÅR FIRADES OMBORD PÅ VIVI

Festligt, folkligt, fullsatt. En succé som blivit en tradition. Så kan man beskriva Färjans dag i Björkö hamn, där 50-årsjubilerande Björköledens personal bjöd in allmänheten till information och glad underhållning, i år ombord på Vivi.

Redan vid ankomst till Björkö hamn var det mycket folk på kaj som väntade på att få komma ombord på färjan. Det var full fart på kaffemaskinen och så bjöds det på 800 glassbåtar och piggelin som hade strykande åtgång. På kvällen var det dags för DJ Tobba och kvällens band Havsgung att äntra scenen som i år utgjordes av ett lastbilsskåp placerat på bildäck. Minsann hyllades Thomas Axelsson lite extra med en specialskriven rocklåt:

"Krypa springa sitta stå
Thomas färja den ska gå
Thomas spelar skön musik
och Thomas visar sin maskin
natt och dag, dygnet runt
och färjan tutar sin mistlur!"

Under dagen räknades 1200 besökare in, både stora och små ville veta mer och se delar av färjan som man inte kommer åt i vardagslag. I år visades en livflotte upp och den väckte stort intresse. Thomas informerade om hur den fungerar och används och till sin hjälp hade han en teckentolk som översatte allsammans till teckenspråk så att även icke hörande kunde hänga med. ♡

INGRID JARNRYD

FOTO: THOMAS AXELSSON



Många öbor ville besöka färjan.



Föreläsning av räddningsflotte - med teckentolkning!



Janne Olsson och Thomas Axelsson laddar med fika.



Musikalisk underhållning ombord.

SJÖVÄGEN

NR 8
OKTOBER 2017

INTERN TIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDERIET

ELDRIFT PÅ ÄNGÖLEDEN
bättre för alla

SMÖRJMEDELSAVTAL
- klart att beställa!

NORDISKT FÄRJEMÖTE
samlade i Vaxholm

HÄRLIGA HÖGSÄTER

Nu har färjeleden äntligen fått eget bo



Hallå! Sjövägen är Färjerederiets interntidning!
Ta med dig ditt eget exemplar av Sjövägen hem
och läs!

REDERICHEFEN
har ordet

ANDERS WERNER
REDERICHEF



Möten och miljöteknik

Bästa medarbetare, egentligen har jag inte så mycket emot hösten tvärtom, hög och klar luft och dessutom en färgsprakande natur.

Sen vi sågs sist i den här spalten så har vi haft ett nordiskt färjedriftsmöte, temat den här gången var säkerhet och bemanning, vi pratade också våra utmaningar vilket handlade väldigt mycket om miljö och vi kan konstatera att vi i nästan

"Min roll som senior rådgivare sjöfart i Trafikverket ska formas" alla frågor har gemensamma frågeställningar. För första gången under min tid som chef har danskarna varit

med på det nordiska mötet och deras intresse för miljö och ecoshipping var så stort att de faktiskt anmält sig till utbildning på Kastellet.

Simulatorn kommer att uppdateras med nya skärmar och datorer för att bättre möta externa kunders behov. Simulatorn bör nyttjas även när vi inte är där. En dialog pågår med aktörer i Stockholms skärgårdstrafik om samarbete. Till stöd finns nu även "Färjerederiet - utbildning i Ecoshipping", en kortfilm som återfinns på youtube. Se den och sprid den gärna vidare.

Verksamhetsplanering och budget hör ju hösten till och det jobbas febrilt på alla håll med att få ihop trovärdiga planer inför framtiden. Som ni säkert vet så är det snart dags för regimskifte i rederiet och planen är att ny chef ska börja 1 november, det är inte utan att det känns väldigt konstigt att efter 16 år inte längre tänka Färjerederiet i allt man gör, dag som natt. Min nya roll som "Senior rådgivare sjöfart" i Trafikverket ska formas med syfte att öka sjöfartens inflytande på infrastrukturen.

Kan man flytta gods och i viss mån passagerartransporter från väg och järnväg till sjöfart skulle det underlätta i fråga om miljö och kapacitet.

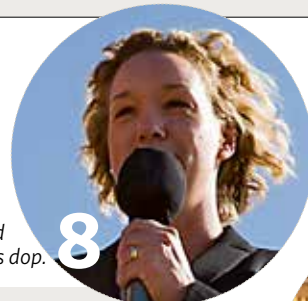
Lev väl och kör försiktigt!

INNEHÅLL

- 3 Nordiskt möte i Vaxholm
- 5 Sommartrafiken summeras
- 6 Sjöloggen Högsäterleden, Ängöleden, Ecoshipping på YouTube
- 9 Smörjmedelsavtalet klart
- 12 Sluttampen Björköleden firar



Peter Fyrby ny i rederiets internstyrelse. Foto: Sjöfartsverket



Ann-Sofi Atterbrand förrättade Neptunus dop.

"Må din färd över havet vara säker och trygg!"



Kjell Hermansson ny på Fridhems varv.

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. Vi är samhällsutvecklare som varje dag utvecklar och förvaltar smart infrastruktur. Vi gör det i samverkan med andra aktörer för att underlätta livet i hela Sverige. Pålitliga, engagerade, modiga är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Ingrid Jarnryd. **Redaktör:** Ingrid Jarnryd. **Medverkande i detta nummer:** Thomas Axelsson, Truls Persson, Ingrid Jarnryd, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik, Jan Öhlund Ellen Norrgård, Göran Fält. **Design och layout:** Grafisk form, Trafikverket. **Tryck:** Ineko. **Omslagsbild:** Ny färjevaktstuga Högsäterleden. Foto: Kasper Dudzik. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



Allt att vinna på NORDISKT SAMARBETE

Många frågor är likartade. På andra punkter skiljer vi oss åt. Organisatoriskt är vägfärjeverksamheten i det ena landet inte det andra likt.

Vid det senaste nordiska färjedriftsmötet i Vaxholm, 5-6 september 2017 stod frågor kring säkerhet, teknik och bemanning i centrum. Vid mötet deltog representanter från Danmark, Finland, Norge och Åland. Ett stort steg framåt i samarbetet togs genom att de närvarande representanterna enades om att gemensamt arbeta för tre strategiska mål:
- Optimal bemanning och utbildning med

fokus på säkerhet och service.

- Minskat fossilberoende genom miljöteknisk utveckling.
- Samverkan kring relevanta forskningsprojekt.

Dessa mål ska stimulera till utveckling av vägfärjeverksamheterna och skapa förutsättningar för samarbetsprojekt mellan de nordiska länderna. Uppföljning av de åtgärder och insatser som kommer att vidtas ska presenteras vid Nordiskt färjedriftsmöte 2019.

I Danmark bedrivs vägfärjeverksamheten av kommunala rederier, men det finns ett gemensamt sekretariat som bland

annat bistår rederierna med ramavtal och gemensamma inköp. Rederierna drivs med en liten personalstyrka och resurserna är begränsade. Det finns behov av nyinvesteringar men samtidigt är önskemålet om kostnadseffektiv drift framträdande. Inom sekretariatet finns dock planer på att öka miljöinvesteringar, bland annat genom att bygga en gemensam avlösningsfärja med ultramodern teknik och även, att skapa gemensamma utbild-



Varm uppskattning av de nordiska färjeintressenterna mötte rederichef Anders Werner, som här förädrades en gåva av Mats Rosin, VD Finnferries.



Vid det nordiska mötet konstaterades att kärnfrågorna kring hållbar framdrift, utbildning, säkerhet och bemanning är centrala. Sekretariatsleder Jan Fritz Hansen från Faerge Sekretariatet planerar för en avlösarfärja som ska kunna nyttjas av många färjeleder och utvecklas i samarbete med den danska Tekniska Högskolan.

ningar. I Danmark finns en positiv vision kring att skapa värde med färjetrafiken, att marknadsföra trafiken mot turister. Danmark deltog för första gången i det nordiska mötet.

Äläningarna har inom sitt örike åtta frigående och sex lindrivna vägfärjor. Man vill förnya tonnage och även se över och modernisera trafikupplägget i sin helhet. Miljöfrågorna driver på satsningen och man vill till år 2022 ha såväl en ny eldriven linfärja som en dito frigående på plats. Frågor om elleveranser och varvs-tillgång är också av stor betydelse.

Norge representerades i Vaxholm av beställarfunktionen, Statens vegvesen, som upphandlar trafiken för 130 färjeleder med sammanlagt 200 vägfärjor vilket gör våra västliga grannar till Nordens

största beställare av färjetrafik. Upphandlingen görs regionalt men en samordning av utgångskraven görs i Vegdirektoriet centralt. Norge ligger i framkant när det

”Självklart måste lagstiftningen i våra nordiska länder komma ikapp för att teknikutveckling ska vara möjlig.”

gäller att skapa förutsättningar för miljöanpassade fartyg. De krav som ställts inom miljöteknikområdet har medfört ökad kompetens framförallt när det gäller utformningen av miljöanpassade fartyg. Ett annat fokusområde gäller säkerheten.

Norges batteridrivna vägfärja Ampere har redan tidigare presenterats i Sjövägen, och hon kommer att få efterföljare. I kölvattnet för satsningen kommer nya

frågor att lösas: hur utforma laddningsstationerna i land? Var ska de placeras? Kan man satsa på standardiserade lösningar?

Finlands upplägg för vägfärjetrafik ligger närmast oss, med den skillnaden att förutom den trafik som bedrivs av vår motsvarighet Finnferries finns även en särskild form med så kallade landsskapsfärjor. Finnferries sköter färje- och förbindelsebåtstrafiken i Finland på över 40 färjplatser. De förbindelser som ska upprätthållas varierar från överfarter i rätt små sund till krävande sjöfärder: det kortaste färjpasset finns i Kivimo i Houtskär med 159 meter och den längsta ruten med en förbindelsebåt tar ca. två timmar med Finnö i Korpo. Finland har nyligen tagit hybridfärjan Elektra i drift.

Ett särskilt intresse ägnades diskussionen om autonoma, självstyrande, vägfärjor. Här är Norge åter i framkant då man 1 januari 2018 kommer att införa den nybyggda Fjord1-färjan som utvecklats av Rolls-Royce och som kan köras via autopilot. Dock medger än så länge inte lagstiftningen att färjor framförs på detta sätt.

–Med stort intresse följer vi denna satsning. Självklart måste lagstiftningen i våra nordiska länder komma ikapp för att teknikutveckling ska vara möjlig. Kan man utveckla självkörande bilar och tåg så måste vi självklart även titta på alternativet på sjösidan, kommenterar rederichef Anders Werner. ↓

TEXT OCH FOTO: INGRID JARNRYD



–Att påstå att utbildning i ecoshipping har en avgörande betydelse för att minska bränsleförbrukning och utsläpp är som att slå in öppna dörrar för er. Men även andra åtgärder kan vidtas, exempelvis att sänka hastigheten och att om möjligt använda kolfiber vid nybyggen, föreslog tekn dr Karl Garne, Kungliga tekniska högskolan i Stockholm, som föreläste vid mötet.



Färjesommaren 2017 summeras Många händelser påverkade trafiken

Sommarsäsongen är intensiv i rederiet. I år har ett antal större händelser påverkat trafiken och orsakat avbrott. Tack vare stort engagemang från våra besättningar har många problem fått smidiga lösningar.

Det har varit en hel del stora händelser under sommaren. Dels har det varit ont om färjor, framför allt på ostkusten, och dels har vi dragits med en hel del haverier varav en del sammanfallit olyckligt. Det är tydligt att vi är på gränsen kapacitetsmässigt på flera håll och att vi behöver större marginaler för att garantera driftsäkerhet. Där vi har genomfört kapacitetsförstärkningar, i första hand på Fårösundsleden, har effekten varit mycket positiv. Samtidigt blir pusslet svårare att lägga på ostkusten, med förlängd undsättningstid för lederna i Mälaren och Mellansverige.

Midsommarhelgen är av hävd en av våra största trafiktoppar med hårt tryck och långa köer. I år förlöpte trafiken överlag bra bortsett från några ansträngda dagar på ostkusten.

Framförallt på Visingsöleden har bekymmer med Braheborgs bogvisir och dess hydraulik utmärkt sig. Detta har varit en tuff period både för besättningarna och resenärerna på leden. **”Vi är på gränsen kapacitetsmässigt på flera håll”**

Tack vare stor öppenhet och kloka insatser för att lyckas få till lösningar för trafiken, har man lyckats att skickligt hantera provningen. Även Veronica på Ljusteröleden har haft bekymmer med elfel och styrningen. På Ammeröleden åkte linfärjan vid ett tillfälle upp på färjeläget. Ärendet sköttes på ett bra sätt på plats, men händelsen utreds ytterligare. Någon teknisk anled-

ning till händelsen har inte konstaterats och därför behöver vi ringa in om andra åtgärder kan behöva vidtas för att liknande inte ska upprepas.

Ur personalförsörjningsperspektiv har sommaren gått i lös men på sina håll har det gått en del övertid till följd av många transporter.

Vi har haft en del incidenter vad gäller bemötande ombord. Dels har det drabbat färjepersonal som utsatts för hot från resenärer, men även förekommit klagomål mot besättningens agerande.

Det finns ett stort behov av att vi har vikarierande chefer under sommaren och vi kommer fortsätta att uppmuntra och plocka fram ersättare inom verksamheten. Där vi har haft en vikarierande DC på plats sommartid har utfallet varit mycket gott. ↓

ELLEN NORRGÅRD

Ecoshipping på YouTube

● **En fem minuter kort** filmpresentation av Färjerederiets utbildningscentrum för ecoshipping har publicerats på YouTube. Genom att sprida kunskap om vilka möjligheter som finns att tillgå genom rederiets satsning, så kan fler lockas att satsa på mjuk manövrering och spara miljö och kostnader.

På filmen möter du medarbetare i rederiet men även infrastrukturminister Mika Nordberg från Åland, universitetslektor Jan Snöberg, Linnéuniversitetet, VD Mats Rosin och kommunikationschef Jutta Valkeinen Finferries och Pia Berglund som är vice VD i Svensk Sjöfart.

– Utbildningen går ut på att vi ska lära oss köra försiktigt och varsamt, och på det viset snålt, men ändå behålla turlistor och tidtabeller, säger Trafikverkets rederichef Anders Werner.

Förutom befälhavare från Färjerederiet utbildas även personal från andra rederier i ecoshipping på Kastellet i Vaxholm.

– Vi har kunnat konstatera att vår bränsleförbrukning har gått markant ner med hjälp av teori och övningar i simulator, säger Jutta Valkeinen, kommunikationschef på Finferries.

I simulatorerna kan fartyg manövreras i realistiska förhållanden, både när det gäller bryggans design, fartygstyper och sjöfartsmiljöer. Se i videon hur det från bryggan kan upplevas att styra en färja både säkert och snålt, när ovädret piskar mot rutorna.

Filmen riktar sig i första hand till folk i sjöfartsbranschen och beställare av sjötrafik, men den kan också vara av intresse för dig som är allmänt nyfiken på vad ecoshipping är.

Sök Färjerederiet på www.youtube.com så hittar du rätt. Sprid den gärna vidare. ↓

GÖRAN FÄLT



Nybyggt på Högsäterleden



Här står den nu, nya färjevaktstugan vid Högsäterleden. Byggt 2016-2017 och målad i vackert falurött. Rederijingenjör Lena Utbult har projektlett arbetet med stort stöd av Högsäterledens personal.

– Vi har haft ett bra samarbete och byggtreprenören har alltid haft kontaktpersoner på plats när frågor har uppstått, säger Lena.

Och vad händer med den gamla färjevaktstugan, den som syns till höger i bild? Den återgår till den fastighetsägare som rederiet tidigare hyrt den av. Foto: Kasper Dudzik

TEVETAJM FÖR RESENÄRERNA?

● I sommar har vi testat digitala skärmar för reklam och information ombord (riktat till resenärerna). Första veckan i juli satt rederiets första digitala skärm på plats på Vaxholmen, Kastelletledens linfärja. Det var den första testet av flera, för att se hur digitala skärmar fungerar ombord och om de klarar de miljöer där vi finns. Samtidigt har vi utvärderat om Trafikverkets publiceringssystem fungerar för annonshantering. Resultatet har varit jättebra. Vi har använt eget informationsmaterial och med enklare visningsscheman sköter sig även mjukvaran.

Vi har lärt oss massor om installation och handhavande. Det tar vi med till Svanesund i höst, där vi inleder andra deltestet. På Svanesundsleden blir det externa annonsörer och utvärdering av ett specialanpassat system för kampanjer med publiceringsscheman. ↓

JAN ÖHLUND



OPERATIVCHEF PÅ INSTAGRAM

● Vad gör dom i ledningen egentligen? Vår operativa chef Ellen Norrgård vill ha ett öppet och kommunikativt arbetssätt och därför har hon dragit igång ett instagramkonto där du kan följa henne på jobbet. Och det är ett farande och flängande, det är helt uppenbart. Allt från chefsmöte med den nytilträdde infrastrukturministern Tomas Eneroth på plats – till en snabb tunnbrödrulle på kajen i Vaxholm.

Du hittar Ellen Norrgård på instgram om du söker på ordet operativchef. ↓



Ängöleden nu utrustad med eldrift via kabel. Foto: Truls Persson

Eldrift även på Ängöleden

● Ännu en av Trafikverkets färjeleder har övergått till eldrift. Det är bohusländska Ängöleden som nu har blivit fri från både avgaser och buller.

– Det är riktigt kul att få vara med från början vid omläggning från dieseldrift till el. Vi som jobbar kan se omedelbara och positiva effekter. Mindre buller, inga avgaser in i hytten och ett jämnare inomhusklimat. Det ska

också bli intressant att se vilka ekonomiska effekter eldriften ger på sikt, säger Pernilla Tolleson, befälhavare på Ängöleden.

Första leden ut med detta system var Hamburgsundsleden i Tanums kommun 2012 och därefter har ytterligare fem leder ställt om: Malöleden, Kastelletleden, Kornhallsleden, Stegeborgsleden och nu även Ängöleden. ↓

Toppnamn till Rederidagarna

● Du har väl anmält dig till Rederidagarna 2017? I år kommer du bland mycket annat att möta två riktiga toppnamn som kommer att underhålla, inspirera och ruska om oss. Pär Johansson startade Glada Hudikteatern och har fortsatt att utmana och entusiasmera oss som kan räknas som normala eller normalstörda.

Fredrik Lindström är en av Sveriges mest mångsidiga underhållare och programledare, en språklig ekvilibrist och kommunikationsexpert av rang.

Tiden är 11-12 eller 14-15 december. Sista anmälningsdag är 6 oktober. Tala med din distriktschef om anmälan. ↓

Pär Johansson.

Foto: Pressbild



Fredrik Lindström.

Foto: Pressbild

UTKIKEN



”Dyr och oprövad teknik håller tillbaka elfärjor

Både regionen och Stena Line har projekt som rör eldrivna färjor på gång, men än är ingen eltrafik sjösatt i Göteborg. Dyra batterier och brist på laddstationer är hinder som måste övervinnas på vägen.

Göteborg har antagit tolv miljömål, varav ett av dem är att stadens utsläpp av koldioxid för den icke-handlande sektorn ska ha minskat med 40 procent 2020 jämfört med 1990. Inom sektorn finns transporter, som stod för nästan 75 procent av utsläppen förra året, enligt Göteborgs stad. Fordon, arbetsmaskiner och sjöfart är fortfarande till stor del beroende av fossila bränslen.”

ETC Göteborg 2017-09-12

”Nya färjan kommer senare

Efter helgen inleds pirarbeten på Aspö för att göra plats för nya färjan Vivi. Men hon är försenad. Tanken var att Vivi från Bohuslän skulle trafikera Aspöleden från och med sensommar eller tidig höst. Men tidsplanen är förskjutet.

– Det är sagt före nyår i alla fall. Mer precis än så går inte att säga. Det är en del rockader och motorbyten som ska göras bland de övriga färjorna, säger Lars Salmi, distriktschef vid Trafikverket. Blekinge Läns Tidning 2017-09-09

”Hönöfärjorna blir fossilfria

Trafikverket Färjerederiet startar nu omställningen till fossilfri färjedrift. Först ut är Hönöledens fyra färjor.”

Sjöfartstidningen 2017-09-08

”Självsseglande och eldriven bilfärja ska utvecklas i Norge

Kongsberg maritime ska nu ta fram ett koncept för en eldriven och självseglande bilfärja.

Flera innovativa steg har de senaste åren tagits i grannlandet Norge kring utveckling av transporter till sjöss. Första året utsågs till exempel en del av Trondheimsfjorden till världens första testbädd för självkörande fartyg. I våras berättade Kongsberg och Yara att de bygger ett elektriskt och självgående containerfartyg som ska avgå redan nästa år, om än i fullt automatiserad drift först år 2020.”

Ny Teknik 2017-09-07



Rederiingenjör Fredrik Skeppstedt tackar för gott samarbete vid Neptunus dop på Fridhems varv den 1 september. Återstår en del uppföljningsarbete under garantiperioden. Men nästa uppdrag är redan igång: Förberedelserna för bygget av rederiets första dieselelektriska hybridfärja.

Neptunus gudfar pustar ut

I tre år har rederiingenjör Fredrik Skeppstedt levt med vägfärjan Neptunus. Han har följt henne från avtal och ritbord till bygge och leverans.

Nu är hon vederbörligen döpt av gudmor Ann-Sofi Atterbrand, men om vi skulle lyfta fram en gudfar i sammanhanget måste det bli Fredrik. Eller barnmorska? Nej, vi säger gudfar.

Det kom ett glatt o'hoj från Gullmarsleden den 12 september kl 15.40: Neptunus kör sin första tur! Rapportör var i vanlig ordning Fredrik Skeppstedt. Och med detta besked är fartyget således byggt, levererat, certifierat, uppvisat, döpt och taget i trafik.

Grattis rederiingenjör Fredrik Skeppstedt till ett lyckat genomförande! Vilka var de mest kritiska momenten i bygget?

-Tack! Skrovet byggdes samman till två halvor på dryga 300 ton, på kaj i Riga. Dessa sjösattes med en stor kran från Polen och bogserades till en flytdocka för att monteras samman. Övervakningssystemet har varvet själva byggt istället för att köpa in, det har blivit rätt så bra.

-Jag hade nog tänkt att Transportstyrelsens inspektioner skulle vara en utmaning, men det har fungerat bra. Ett tag var leveranstiden i fara då det varv där Neptunus skulle torrsättas på väg till

Lysekil helt plötsligt backade ur och det var svårt att hitta ett annat med kort varsel. Det löste sig med Oresund Dry Docks i Landskrona.

Trots stora likheter mellan Saturnus, som levererades 2013, och Neptunus, var det inte bara att kopiera ritningarna rakt av. Egentligen kan färjorna inte kallas systrar eftersom skrovformen är ändrad och de har byggts på olika varv. Neptunus har finesser som ett system med generatorer på huvudmaskinerna som tillsammans med batterigrupper gör att man inte behöver ha någon hjälpmaskin igång för att producera el. En positiv miljöåtgärd.

Fredrik är nöjd med samarbetet med byggnadsvarvet Baltic Workboats:

-Det är alltid spännande med nya relationer och det är viktigt att förstå varandra. Esterna pratar bra engelska. Lite krångligt har det dock varit, att ta sig till Ösel.

En idrottsfråga: Hur känns det nu?

-Det känns alltid lite tomt efter leverans. Den sista tiden är extremt intensiv med alla tester, inspektioner, dokumentation, sjöprov osv som ska klaras av – plötsligt är allt klart! ↓

TEXT: INGRID JARNRYD
FOTO: TRULS PERSSON



Delaktig besättning. Fredrik Skeppstedt tackar dopdagens besättning på Neptunus för gott samarbete.



"Må din färd över havet vara trygg och säker!" Neptunus döptes av Ann-Sofi Atterbrand, Trafikverket Planering. Här flankerad av Anders Werner.

Första smörjmedelsavtalet klart för beställning

Det är den franska leverantören Total som ska förse färjelederna med produkter under minst två år framåt. Avtalet är rikstäckande. Produkterna levereras tre vardagar från beställning.

Avtalet bygger på en teknisk specifikation med krav på leverans både av de produkter vi har idag men också nya produkter som vi vill gå över till för att vara mer miljöanpassade. Rederiet ställer även krav på snabb och pålitlig leverans och naturligtvis, en rimlig prisbild. Ambitionen var att få till ett avtal tillsammans med Kustbevakningen, men samarbetet stötte på administrativa hinder och rederiet fick börja om från början med det avtal som föreligger idag.

Leverantören Total ska ta fram smörjmedelsscheman till alla färjor. I samband med upphandlingen presenterades listor över vad som används. Det är upp till Total att ta fram produkter som i princip bara är att hålla i. När det gäller smörjfett och hydraulolja måste de vara kompatibla – men det ligger på Total att kontrollera det. Den enda utbildning som fordras är att alla ombord lär sig smörjschemat och vilka smörjmedel man ska använda för en viss komponent. Dessutom ingår en teknisk support från Total, tillgänglig på kontorstid.

Utöver ordinarie sortiment ska Total leverera mer miljövänliga alternativ. Ett exempel är hydraulolja som man med fördel kan använda mer miljöanpassat. Observera dock att det då först fordras sköljning, därefter ska rederiingenjör och Totals tekniska support kopplas in för att undvika driftstörningar.

- Det finns vissa oljor som vi inte tagit med i upphandlingen. Ett sådant exempel är Petro Canadaoljan som används i linfärjor. Anledningen är att det finns miljövänligare alternativ. Denna olja beställs från Fridhems varv, förklarar rederiets miljösamordnare Peter Peterberg.

Avtalet gick igång från 14 augusti, men de smörjmedel som finns på färjor och färjeleder bör användas slut. Först därefter köper man produkter på avtalet från Total. Det bör också påpekas att vi är skyldiga att hålla oss till avtalet, det har vi förbundet oss till.

Smörjolja beställs i Trafikverkets beställningssystem Proceedo. Rederiet kommer att ha regelbundna uppföljningsmöten med Total och därför är man tacksam för synpunkter och förbättringsförslag från färjelederna.

De som nu kommit i mål med rederiets första generella smörjöljeavtal är Peter Peterberg och Peter Sundahl från rederiets teknik- och miljöavdelning samt Carina Bergamoni från Upphandlingsfunktionen i Trafikverket. Naturligtvis med stöd från flera distriktstekniker och rederiingenjörer vid utformningen av specifikationen.

- Det har varit svårt att få fram exakta volymer av vad vi behöver, där har hjälpen från färjelederna varit helt avgörande. Det är ombord på färjorna som produkterna används och det är viktigt att rutiner och leveranser fungerar där, avslutar Peter Peterberg. ↓



Oljebyte på Gräsöleden. Motorman/matros Håkan Brus visade upp hur denna rutinåtgärd genomförs i maskin. Bilden är från 2013. Foto: Kasper Dudzik

KUNDEN HAR ORDET - Hamburgsundsleden

Sjövägen frågade: Hur ofta åker du på leden och vad tycker du om resan?



Ebbe Losgård, boende på Hamburgö:

-Det fungerar väldigt bra, tycker jag, det är inte något särskilt att förbättra utan det går fint. När vi fick färjan Saga blev det något glesare turer i tidtabellen, men det går att vänja sig vid. Eldriften är uppskattad av oss som bor här.



Kathrin Karlsson, förskollärare:

-Barnen älskar att åka med färjan så det gör vi gärna med barngrupperna. Över på ön är naturen så fin, det är verkligen roligt att ta med barnen och lära dem att uppskatta allt det vackra vi har så nära inpå oss här i Bohuslän.



Lars Svedberg, på väg mot ett rörläggardrag på Hamburgö:

-Smidigt och snabbt får man säga, det är inga bekymmer för mig som då och då åker över på jobb. Jag är själv inte bosatt i Hamburgsund men vi är här ibland ändå eftersom svärföräldrarna har sin båt liggande här.

Peter Fyrby mönstrade på i Färjerederiets styrelse

Trafikverkets överdirektör Bo Netz har övertagit ordförandeklubban i internstyrelsen, och nu får internstyrelsen dessutom förstärkning av ännu en rederidirektör, nämligen Peter Fyrby, Sjöfartsverket.

Förutom nuvarande rederichef Anders Werner och Mats Rosin, som leder Finferries, förstärks kompetensen ytterligare när det gäller hur man driver ett rederi på bästa sätt.

Sjöfartsverkets rederi har fartygsverksamhet i egen regi, genom externt driftsbolag eller med inhyrda fartyg. Rederiet har det övergripande ansvaret för samtliga myndighetens fartygs säkerhet, utrustning och gemensam standard. Förvaltningen av myndighetens fartyg ska skötas effektivt, exempelvis genom samordning av investeringsfrågor. Det finns tre enheter:

-Tekniska enheten, som arbetar med fartygsteknisk drift och stöd till verksamheterna.

-Isbrytareheten som bedriver operativ isbrytarverksamhet.

-FoI-enheten som initierar och stöder,

nationell och internationell forskning, utveckling, och innovation som motiveras av Sjöfartsverkets uppgifter. Enheten ska även svara för demonstrationsverksamhet. Enheten har ansvar för utveckling och drift av Sjöfartsverkets simulator i Göteborg.

Redaransvaret vilar alltså på Peter Fyrby, ursprungligen sjökaptan i handelsflottan men sedan 2009 verksam i Sjöfartsverket. Sjövägen ställde några frågor till Peter:

Finns det skillnader eller likheter mellan Färjerederiet och Sjöfartsverkets rederi?

-Den stora skillnaden är att Färjerederiet är organiserat som ett bolag med egna stödfunktioner vilket Sjöfartsverkets rederi inte är.

Om du skulle lyfta några av de generellt viktigaste frågorna som berör de statliga rederierna just nu, vilka är de?

-Tillsyn av statsfartyg och en utökad samverkan mellan statliga rederier.

Vad vill du särskilt bidra med i Färjerederiets styrelse?

-I första hand, med erfarenhet från ett annat statligt rederi. Dessutom finns det gemensamma utmaningar för våra rederier där vi kan bli effektivare med ett samarbete.

Färjerederiet har ett särskilt fokus att verka för en hållbar sjöfart. Hur ser du på möjligheten att utveckla svensk sjöfart mot en ökad miljöanpassning?

-En jätteviktig fråga som jag vet Färjerederiet jobbar med. Varje nytt fartyg som ersätter ett gammalt är en ökad miljöanpassning med tanke på ny förbättrad teknik. Sverige ligger i framkant vad gäller hållbar sjöfart och det finns flera FoI-projekt som tittar på alternativa drivmedel och batteri/hybridlösningar.



Peter Fyrby, Sjöfartsverket, har tillträtt som ledamot i Färjerederiets internstyrelse. Foto: Sjöfartsverket

Har du själv åkt vägfärja?

-Jag brukar åka Gullmarsleden och Skenäsleden. Enkelt och smidigt samt en stor miljövinst.

Ditt efternamn tyder på maritim anknytning. Finns det en sådan koppling?

-Haha, nej tyvärr. ↴

I NÄSTA NUMMER:

- Stor intervju med Anders Werner, avgående rederichef
- 2017 års NKI presenteras
- Vad händer i bemötandeprojektet

Nya ledare utvecklar Fridhems varv

Varvschef Rolf Nilsson har skapat en ledningsgrupp med tre nya chefer på Fridhems varv. Sedan några månader tillbaka är alla på plats.

Varvets ledningsgrupp består förutom Rolf själv, av Leif Bengtsson verkstadschef Fridhems varv, Anders Fjällmyr verkstadschef Härke slip och Huskvarna docka och Kjell Hermansson förrådschef Fridhems varv. Birgitta Rånge är sekreterare i gruppen. Sjövägen fick en pratstund med de nytillträdde.

Leif Bengtsson leder den dagliga driften i verksamheten på Fridhems varv och fördelar uppdragen. Det gäller många olika typer av underhållsätgärder, från blåsring/målning till propellerrenoveringar och elarbeten.

- Jag är i botten elingenjör och har länge arbetat som konstruktör och teknisk chef på Najadvarvet. Jag är även skeppare i Sjöräddningssällskapet och har lång erfarenhet av sjön, berättar Leif.

Bredden i tjänsteutbudet attraherade honom att söka tjänsten. Förutom personalen är Fridhems båda slipar varvets viktigaste tillgång menar Leif, men han

hoppas på att man i en framtid kan investera i en flytdocka.

-Utvecklingspotentialen är jättestor och i takt med att vi utvecklas kommer vi att erbjuda ännu bättre service, säger Leif Bengtsson.

Ansvar för verkstäderna på Frösön och i Huskvarna ligger hos Anders Fjällmyr. Han är stationerad på Fridhems varv i Lysekil, men det blir förstas en hel del resor.

Anders har återvänt till hemorten Lysekil efter 25 år i Uppsala där han jobbade som produktionsledare på SAS Tekniska. Han bor på Skaftö, även benämnd som "Saltön" i den kända TV-serien.

- Den första tiden har jag ägnat mig åt att lära känna mina medarbetare och kollegor. Samarbetet med distrikten är nytt både för oss och distrikten på respektive ställe så ska även rutiner och riktlinjer som reglerar detta samarbete komma på plats snarast säger Anders.

Att vara en pålitlig och professionell leverantör av tjänster till distrikten och utveckla samarbetet ligger honom varmt om hjärtat. Så skapas en attraktiv arbetsplats.



Leif Bengtsson, verkstadschef Fridhems varv



Anders Fjällmyr, verkstadschef Härke slip och Huskvarna docka

Kjell Hermansson har ansvar för förråd och lager, inköp, inventarier, byggnad, avfall/återvinning och fordon – och personalansvar inom området. Han kommer närmast från bilindustrin, senast som lageransvarig i IAC. Har vana vid ordning och reda och korta ledtider när saker inte går som det var tänkt. Han bor i Göteborg men har också hus i norra Bohuslän.

- Eftersom det är en ny tjänst, så behöver ansvarsfördelningen pusslas ihop. Samtidigt gäller det att gå igenom vårt gamla lager, kasta inkurant material samt märka upp och göra plats i våra förråd. Inköpspriser och leverantörskontakter är också en sak som är högprioriterat, säger Kjell.

Han hoppas på att införa ett nytt lager-system. Ett nytt lager ligger högt på listan också, förhoppningsvis under året.

- Jag vill bidra till utvecklingen av varvet, så vi blir attraktiva för Färjerederiet och andra statliga rederier. Det finns stora utvecklingsmöjligheter för Fridhems Varv.

Varmt välkomna Leif, Anders och Kjell och lycka till i varvets nya ledningsgrupp! ↴



Kjell Hermansson, förrådschef Fridhem

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

SEPTEMBER

Gunilla Jonsson, befälhavare lin, Stegeborgsleden

Mattias Hansson, motorman/matros, Visingsöleden

Olof Karlsson, motorman/matros, Hönöleden

Andreas Gustavsson, motorman/matros, Hönöleden

Anna Junvik, överstyrman, Visingsöleden

OKTOBER

Christer Malmberg, befälhavare fri, Nordöleden

Erik Olsson, motorman/matros, Hönöleden

Lennart Petersson, motorman/matros, Ekeröleden

GRATTIS!

60 år

Jonas Holmström, Befälhavare fri, Nordöleden, 22 oktober

50 år

Jörgen Sandström, Distriktchef Väst, 22 oktober

Sjöfartsverket rederi

5 isbrytare
4 sjömättningsfartyg
10 arbetsfartyg
80 lotsbåtar