

På sluttampen

VARGAVINTER LANDET RUNT

Vintern innebär ofta påfrestningar i färjetrafiken och årets säsong har inte varit något undantag. Här rapporterar några av våra distriktschefer:

Roger Olofsson, Norrbotten:

- Vintern kom tidigt och snömängden är större än vanligt. Köldrekordet i år är -40,7 grader på Röduplicken. Vi har hållit isvägarna öppna trots snö och hård vind med drevsnö. Största problemet vara att röja upp isvägarna innan de öppnades.

- Idag klarar vi isvägarna med våra lätta fordon och vid stora snöfall har vi hjälp av entreprenörer med traktorer då isen bär dem. Vi skulle behöva nya snöröjningsfordon på Boheden/Röduplicken.

Harry Reinikka, Norrlandskusten:

- Den 25 februari stängdes Holmöleden eftersom is, isvallar och snövallar omöjliggjorde färjetrafik. Då är det dessutom mycket svårt att köra svävaren som fordrar ett jämnare underlag. Genom stora insatser från Holmöledens och Distrikt Jämtlands personal kunde man ändå öppna en farled för svävaren på leden. Under ett antal dagar bistod Trafikverket med helikoptertrafik och länsstyrelsen öppnade en skoterled mellan Holmön och fastlandet.

Jörgen Sandström, Väst:

- Kornhallsleden har haft stillestånd i två dygn på grund av is. Isen frös inte fast på älven. Mängder av isflak från Göta älv, Nordre älv och Väneren måste passera leden ut mot havet. Till sist fick vi stopp på isen och älven frös fast med hjälp av vår tross som vi spände tvärs över. Trafiken kunde återupptas efter mycket möda och stort besvär.

- Vi har beredskap för normala vintrar med snöröjningsutrustning, strömbildare och halkbekämpningsmaterial.



FOTO: JÖRGEN SANDSTRÖM

Hårt jobb för att få ordning på isflakens härjningar fordrades på Kornhallsleden.

Torbjörn Hedman, Mellansverige:

- Vintern har i stort varit normal, men i mars har det braskat på och varit värre än vanligt. På Skenäsleden har vi fått ligga still fyra turer för att avisa Fredrikas ramp. På Vinöleden frös ett rör sönder på Vinösund, men annars inga större bekymmer.

Jonny Ödeen, Vättern:

- Denna vintern är den kallaste, sedan Braheborg sattes in 2014. Nordanvinden har legat på. Det samlas is på bogvisiren och som i uppfällt läge kan innebära islossning med risk för passagerarna och fordonen därunder. Det har vi löst med manuell isknackning med inhyrd skylift och vi planerar förbättringar till nästa vintersäsong.

- Vättern lägger sig inte ofta. Senast isen låg över Visingsöleden var 2011, 2010 och 1996.

Mattias Bergsten, Norra Bohuslän:

- Vi har haft en normalvinter och klarar påfrestningarna med stöd av strömbildare och linhjulsvärmare samt förstås, ett stort engagemang hos sjömännen att hålla undan is och snö.

Magnus Ihrfors, Södra Roslagen:

- Personalen har jobbat hårt med att få ett snöfritt däck, men trots kylan har vi klarat oss bra. Goda själar och ett starkt engagemang löser många delar, vi har medarbetare som stöttar med hjälp när det behövs ett extra handtag i snöröjningen på färjor och lägen.

- En färja med direktverkande el har fått gå med egen kraftgenerator då landströmmen inte räckte till vid minusgrader. Då går det mycket bränsle.

Per Olof Eriksson, Mälaren:

- Stegeborg har fungerat bra med elen i isen, med lite isbrytning i rännan och mycket värmning av rullarna som får elkabeln att rulla. Adelsö är lite jobbigare med is och frysproblem på linhjul. Man får spola med varmvatten för att hålla hjulen rullande.

- Det är några år sedan vi hade en tuff vinter och man glömmar fort hur det är. Jag har utsett en medarbetare med ansvar att förbereda oss inför säsongen, nästa år. ↓

INGRID JARNRYD

SJÖVÄGEN

NR 2.
MARS/APRIL 2018

INTERNTIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDERIET

METANOLDRIFT
ett av många alternativ

152 MILJONER KRONOR
i underhåll

ANNA VALDE NY KARRIÄR
inom Färjerederiet

VINTERN KOPPLADE GREPPET

Rapport från lederna från norr till söder



Färjerederiets årsrapport är på väg ut till distrikt och intressenter. Hämta den hos din distriktschef, ladda ned den på intranätet eller vår webbplats. Läs den!

REDERICHEFEN
har ordetERIK FROSTE
REDERICHEFVi tar hand
om varandra

Här utanför fönstret i Vaxholm börjar vi skönja våren. Det är fortfarande is på sjön och natten bjuder på minusgrader, men vi börjar se soliga dagar och vi har plusgrader på dagarna.

Det är oerhört skönt med lite ljusare mornar, tycker jag som sätter mig i bilen halv sex och åker till jobbet. Det är en resa som tar en stund och ger tid till reflektion.

Det får mig också att tänka på vårt stora land, och våra leder som ligger utspridda från norr till söder. Våra isvägar är fortfarande öppna och till Holmön går det "bara" att ta sig med svävare, medan vitsipporna börjar titta fram nere i Skåne och Blekinge.

Förutom att vi verkar i ett stort land kan jag också konstatera att det händer mycket, det är haverier på propelleraggatagen, den hemska olyckan på

"Och i alla dessa olika sammanhang fungerar vår organisation"

Gullmarsleden där en man avled efter att kört igenom våra bommar ned i vattnet samt ovanligt tuffa vinter- och isförhållanden i våra norra leder. Och i alla dessa olika sammanhang fungerar ändå vår organisation, från Rödududden i Norrbotten till Ivöleden i Skåne. Vi tar hand om varandra så att ingen mår dåligt, vi får servicen mot våra kunder att fungera och vi kommunicerar med omvärlden på förstäligt sätt.

Nu har jag besökt 27 av lederna och ser fram emot att fortsätta min färd i landet så att jag får träffa er alla med tiden. Som ny rederichef är det fantastiskt att se allt detta, hur allt engagemang faktiskt betalar sig. När jag är ute och träffar er på era arbetsplatser så upplever jag detta väldigt tydligt och det bådär gott för framtiden!

INNEHÅLL

- 3 Övning på is - livsnödvändigt
- 5 Färjerederiet vill satsa på metanoldrift
- 6 Färjerederiet i siffror
- 8 Sjöloggen
- 9 Utkiken
- 11 Färösundsleden blir fristående
- 12 På Sluttampen Vargavinter landet runt



10

Mårten Berggren bytte Stena mot Vättern. FOTO: TRULS PERSSON



5

Patrik Molander

"I Green pilot har vi byggt om en dieselmotor till metanoldrift."



10

Anna Johansson valde en ny uppgift. FOTO: LENA NORDLUND

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:** Lena Nordlund **Medverkande i detta nummer:** Roger Olofsson, Jörgen Sandström, Lennart Almqvist, Kerstin Eriksson, Jan Öhlund, Ingrid Jarnryd, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** BrandFactory. **Omslagsbild:** Vinöleden i vinterskrud Foto: Kasper Dudzik. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



Säkerhet på isväg

KYLANDE ÖVNING I VAK

Om vintern när isen lagt sig så tjock att färjorna får gå i ide, övergår de nordligaste lederna till att anlägga och driva isvägar för att öbor och besökande ska kunna ta sig fram.

Det gäller att tänka på säkerheten och man genomför säkerhetsövningar med sju olika scenarion varje år för att veta hur man ska handla om olyckan skulle vara framme.

– Vi övar en gång per år med räddningstjänsten enligt rutiner och riktlinjer i lednings-systemet, FLS, men vi övade inte i samband med isvägarna öppnande. Denna säsong öppnades de i december 2017 och vi hade fullt upp med att göra i ordning dem. Isarna är svaga

vid den tiden och inte säkra nog för att öva på, säger Roger Olofsson, distriktschef för Norrbotten.

För att vara säker på isen bör man att känna till en del om isens egenskaper. Om det ligger snö på isen till exempel fungerar den som isolering och fördröjer isens tillväxt. Isen är därför ofta svagare under snöfläckar. Även vid stark kyla kan isen smälta under snön om vattnet är strömt. Den genomskinliga, hårda isen kallas kärnis. För att man ska känna sig säker på kärnis skall den vara minst 10 centimeter tjock. Sprickor i isen försvagar den med 40 till 75 procent. Snöis består av frusen snösörja. Färgen är gråvit och vid tövader mjuknar den av saltvatten och är svagare än is av sötvatten. Vattenståndet varierar i skärgårdar. Vattnet blir

lätt strömt och i strandkanten bryts isen. Tidigare isbelagt vatten kan snabbt bli isfritt genom ström, vind och vågor.

Vårisen är speciellt förrädisk. Dagsmejan förvandlar den till kristaller. Under natten fryser den och blir stark. Efter någon timma på dagen släpper de sammanfrusna kristaller-na och isen blir mjuk. På våren kan isen brista under en fotgängare fast den är 30 centimeter tjock. Is som ännu på morgonen har burit en fotgängare kan redan vid middagstid vara livsfarligt svag. Isen lever. Den kan ändra sig från timma till timma, från meter till meter.

Att det är viktigt att öva säkerhet på isvägar är alltså inget att tveka om. Räddningstjänsten hade vid övningstillfället sågat upp en isvak som ett praktiskt scenario där färje- →

→ medarbetarna kunde prova att ta sig upp ur vaken med isdubbar och även prova att dra upp en person med säkerhetslina och sele.

– Vid tillfället testade vi räddningsdräkter som inte släpper igenom vatten mot kroppen. Normalt arbetar vi arbetar i flytoveraller på isvägarna. De blir blöta och får en helt annan vikt då, säger Roger.

En torr livräddare är en bra livräddare brukar Livräddningssällskapet säga och det gäller även att använda den förlängda armen, det vill säga ett föremål mellan dig och den nödställda. Det allra bästa är om den nödställda kan slänga upp sin egen livlina till dig. Då kan du dra samtidigt som personen i vattnet har båda sina händer fria för att jobba med isdubbarna. För den som ska rädda gäller det att aldrig riskera sin egen säkerhet. Personen som har gått igenom isen kan drabbas av panik och det finns risk för att du blir neddragen under vattnet om du kommer för nära.

Guðrun Fredriksson, befälhavare på linfärjan Theresia på Avanleden sommartid, deltog i övningen. Under vintern jobbar hon med isvägen istället för att köra färja.

– Det var en bra övning, men eftersom vi hade överlevnadsdräkter blev den inte så realistisk. Jag kände inte alls av kylan, men det är ändå bra att testa att ta upp sig ur en vak med isdubbar och de andra fick också öva på att dra upp mig utan att åka i själva.

Guðrun tycker det är viktigt att öva säkerhet på isväg och att det är bra att det sker minst en gång per år.

– Till hösten har vi pratat om att ordna en mer realistisk övning där vi ska igenom på tunn is. Det blir en annan sak att träna på att komma upp ur en sådan vak utan överlevnadsdräkt, säger Guðrun.

– Teoretiskt gick vi även igenom brand och livräddning med en otroligt skicklig instruktör. Det var även väldigt positivt att ansvariga övningsledare lagt upp övningarna tillsammans med räddningstjänsten för att få fram det som är aktuellt för vår del, säger Roger.

Medverkande från distriktet var Ann-Catrin Backlund, Tommy Larsson och Stefan Kero, som var de tre som ansvarade för övningen, dessutom deltog Ivar Persson, Guðrun Fredriksson, Johan Lindqvist, Karl Rännare, Robert Backlund och Roger Olofsson. Räddningstjänsten bidrog med som mest fyra man vid isvaken. ↓

TEXT: LENA NORDLUND
FOTO: ROGER OLOFSSON



Stefan Kero klarar kylan i överlevnadsdräkt.

Stampa på isen



Vid 7 centimeter tjock is eller tjockare bildas ingen spricka under trampet.



Vid 4,5 centimeter tjock is bildas en tydlig spricka med relativt långa sprickor, samma längd som skridskon eller längre.



Vid 3 centimeter tjock is får sprickan en eller flera ringar. Detta är en tydlig varningssignal. Isen är mycket tunn!

Fakta | Säkerhetsövning isväg

I anslutning till öppnandet av isväg ska varje distrikt som har isväg genomföra minst en isvägsövning. Övningen ska minst innehålla:

- Fordonsbrand
- Hantering av nedkylda personer, hypotermi
- Kontaktvägar vid olycka
- Olika sätt att få upp nödställda och fordon ur vattnet och isen, samt föra nödställd till land
- Oljespill på isen
- Praktiskt scenario där simulerad människa och eventuell simulerad bil eller skoter gått genom isen
- Praktiskt scenario med utrymning ur arbetsfordon
- Samverkan med räddningstjänst



Färjerederiet vill testa metanol på vägfärjor

FOTO: LENA NORDLUND

Green pilot är ett innovationsprojekt där man har konverterat en lotsbåt till metanoldrift. Man vill sänka miljöpåverkan från mindre fartyg och arbetsbåtar genom att använda metanol som bränsle i stället för diesel. Tanken är att Green Pilot-projektet ska förbättra konkurrenskraften och minska miljöpåverkan genom att visa hur en förändring kan utföras i praktiken och. Nu vill Färjerederiet gå vidare med att testa att konvertera en dieselmotor på en vägfärja till metanoldrift.

– För att minska klimatpåverkan behöver vi ha flera bränslealternativ. Vi behöver också bli mer energieffektiva. Metanol är intressant för Färjerederiet eftersom den kan framställas från förnybara råvaror som finns i Sverige, skogsbruk. Den är flytande och kan anpassas till vägfärjorna till en lägre kostnad än till exempel gasbränslen. Metanol kan produceras med en liten energiinsats och kan tillverkas av både fossilfria råvaror och fossila bränslen, säger Peter Peterberg, miljöstrateg Färjerederiet.

I projektet har man använt förnybara metanol från biomassa som produceras genom att ta en delström av den svartlut som blir en biprodukt vid massaproduktion.

– Då får man alltså det som kallas för biometanol, i motsats till den metanol som

framställs av naturgas och kallas för fossil metanol, säger Bengt Ramne, professor vid Chalmers och vd för fartygskonstruktörerna Scandinaos som är tekniska projektledare för Green Pilot.

– Använder man förnybar metanol från biomassa har man ju också tagit steget från att minska utsläppen av svavel, kväveoxider och partiklar till att också minska utsläppen av växthusgaser, säger Bengt Ramne.

Tanken är att Green Pilot-projektet ska förbättra konkurrenskraften och minska miljöpåverkan genom att visa hur en förändring kan utföras i praktiken och vilka utsläppsminskningar som kan uppnås.

I projektet utvärderas en rad olika metanolförbränningskoncept. Konceptet som anses vara det mest lämpliga kommer att vidareutvecklas. Laboratorietestet utförs för att verifiera prestanda avseende drift och utsläpp och motorerna kommer att vara utrustade för marin installation. Först konverterades en kinesisk motor från tillverkaren Weichai. Den installerades ombord på lotsbåten, men lyftes senare ur för att göra plats för en Scania-motor. Motorn som sitter i båten nu är en Scania DI13 som konverterats med motordelar från Scantias gasmotorer. Den är därför ombyggd för metanol som bränsle med tändstift.

Det finns för närvarande inga gällande regler för installation av lågt flampunktsbränsle i små fartyg. Projektet kommer också att lösa detta problem och föreslå relevanta regler och krav.

Parallellt med detta projekt har även Färjerederiet varit involverad i ett annat som också handlar om hur metanol kan ersätta diesel. Det heter Summeth och är en teoretisk studie på vägfärjan Jupiter på Ljusteröleden. Projektet har drivits sida vid sida. Tekniska projektledare är fartygskonstruktörerna Scandinaos i bägge projekten. Det är med kunskaperna från bägge projekten som Färjerederiet nu vill testa att utveckla en motor för metanoldrift för vägfärjor.

Den 18 april deltar Green Pilot på konferensen Ekotransport 2018, Münchenbryggeriet i Stockholm och 3 maj är det stor avslutning där Erik Froste ska delta. ↓



På FLS och färjerederiet.se/farja kan du se en kort film om projektet.

Fakta:

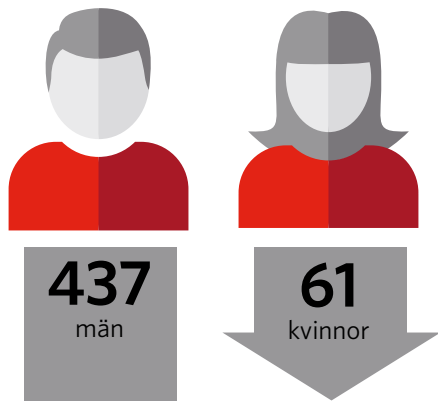
Metanol är en svavelfri renbrännande alkohol som har minskat utsläppen av skadliga partiklar och kväveoxider jämfört med konventionella marina bränslen. Av fossilfri metanol blir det i princip inga partikelutsläpp alls.

Färjerederiet 2017 i siffror

Nu finns rederiets verksamhet och resultat år 2017 presenterat i ord och siffror i en årsrapport. Här får du några exempel på innehållet i rapporten sammanfattad i bilder. Årsrapporten läggs i FLS, på rederiets webbplats och trycks i en mindre upplaga.

498

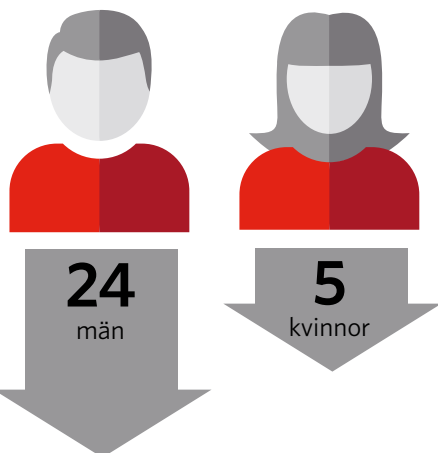
tillsvidareanställda



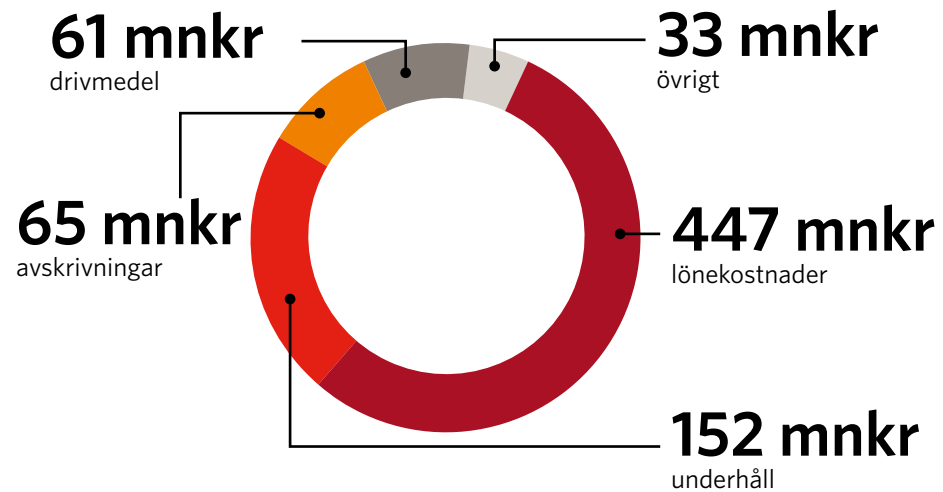
789

totalt anställda (tillsvidare-, visstids- och timanställda).

Chefer

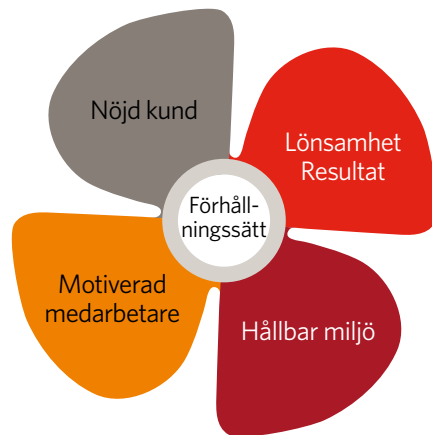


Kostnader för färjedrift

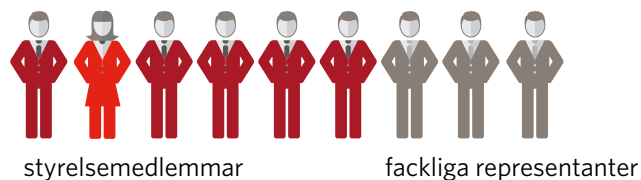


4,7%

total sjukfrånvaro procent av arbetstid



Styrelse

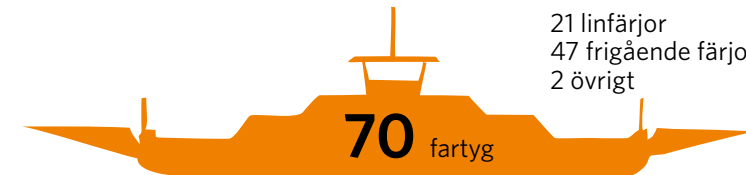


Transporter

1 427 000
fotgängare.



15 905 000
fordon



1 000 000 anlöp

41 färjeleder

1 invigning

Frigående storfärja, Neptunus.



9 137

frågor om färjeverksamheten besvarades av Kontaktcentrum



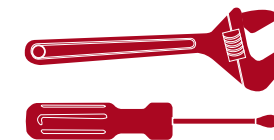
994 299

besök på Färjerederiet webbplats trafikverket.se/farjerederiet

Underhåll och uppgraderingar

Service och underhåll av färjor enligt fast underhållsplan:

- 22 färjor
- 3 motorbyten
- 5 propellerbyten,
- 9 Installationer av bomradio
- 1 Färjevaktstuga, nybygge



Trafikavtal

tecknade med Trafikverkets beställarfunktion och med Ekerö kommun



3 linfärjeleder

konverterade till eldrift. Totalt finns 6 linfärjeleder med eldrift i rederiet.



Särskilda miljöinsatser

- HVO (syntetisk diesel) införd på Hönöleden
- beställning av en frigående hybridfärja



93%



Antal färjeresenärer med ett positivt helhetsintryck av vägfärjan.

UNDERSÖKNING MED NYTT FOKUS

Nu har Trafikverkets medarbetarundersökning varit ute och förhoppningsvis har du och dina kollegor svarat på den. Svaren anonymiseras av undersökningsföretaget och ingen på Trafikverket kan se de enskilda svaren. Undersökningen är omarbetad och kommer att resultera i ett index över medarbetarnas engagemang istället för motivation. Därför har undersökningen också bytt namn från MMI, till EMI-mätning. Undersökningen är viktig för att skapa delaktighet och engagemang i hur arbetsituationen ska utvecklas och förbättras. Senast 30 juni 2018 ska alla medarbetare fått ta del av resultatet och under hösten ska handlingsplaner tas fram. ↓

EGENKONTROLL FRÅN 1 APRIL

Den 1 april träder egenkontrollen i kraft för befintliga färjor enligt de nya reglerna för nationell sjöfart. Standardiserade checklistor och instruktioner ligger sedan en tid i processen Köra färja. Förfalldatum för checklistorna samt vem som ska genomföra checklistorna ska nu vara satta. Lokalt anpassade listor behöver också finnas i färjornas arbetsrum. Detta är förutsättningarna för att komma igång vilket är kravet från och med detta datum. Vi har sedan året ut på oss att trimma in systemet eftersom nästa deklaration till Transportstyrelsen inte ska lämnas in förrän våren 2019. ↓

FLYTT AV FÄRJOR

Gullmaj som planerades till Björkö från årsskiftet kommer istället att börja trafikera leden under våren. Vivi flyttas först till Färö som årets sommarfärja och därefter ska hon byggas om. ↓



FOTO: KERSTIN ERICSSON

Isvägar i Göteborg 1970

– Jag körde på isen i min pappas Volvo Amazon hela vägen från färjeläget i Hjuvik över till Björkö där jag körde i land. Det var svinkallt, minus 27 grader, berättar Lennart Almqvist, 73 år i Göteborg.

Lennart Almqvist hittade några gamla foton från vintern 1969–70 som han lade ut på Facebook-grupper om det gamla Göteborg och fick massor av reaktioner från andra som också mindes den smällkalla vintern. Expressen fängade upp detta och allt hamnade i tidningen.

– Det är ofattbart vilken respons jag fått, men väldigt roligt, säger han.

På sista sidan kan du läsa om årets kalla vinter. Våra distriktschefer rapporterar från landets alla delar. ↓



Isvägen mellan Hjuvik och Björkö den 14 februari 1970. FOTO: LENNART ALMQVIST

NU BREDDAS HR-SUPPORTEN!

Har du frågor om lön, arbetsmiljö, rehab eller något annat kopplat till din anställning på Trafikverket? Nu kan du få hjälp av vår nya förbättrade HR-support.

Den nya HR-supportfunktionen ska kunna svara på merparten av frågor om till exempel lön, arbetsmiljö, rehab, resor, möten och bara rådföra experter vid behov. Samtidigt utökas servicen till chefer och medarbetare på andra sätt. Bland annat är Min anställning på intranätet utökad och man har infört ett självhjälpsverktyg med svar på de vanligaste frågorna. Läs mer på intranätet. ↓



SÄKERHETSKURS PÅ NÄTET

Skärgårdsredarna har en ny teoretisk utbildning i grundläggande säkerhet via e-learning. Den är gratis och du hittar den på skargardsredarna.se/sakerhetsutbildning. Den ersätter inte de utbildningar som vi på Färjerederiet har idag men kan vara intressant för den nyfikne som vill fortsätta reflektera och lära sig kring säkerhet ombord. ↓

NYA RAMAVTAL

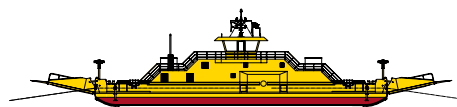
Ett ramavtal för navigationsutrustning ska upphandlas och siktet är inställt på avtalsstart i början av 2019. Under maj månad räknar vi med att ramavtalet för livflottar och marine evacuation system, MES, ska träda i kraft. ↓



REKRYTERINGSKAMPANJ GAV FLER SÖKANDE

Det var ovanligt få ansökningar till sommarjobb som motorman/matros i år såg vi när sista ansökningsdatumet närmade sig. Vi satsade då på att marknadsföra regeländringarna som gör att man får räkna sjötid även ombord på vägfärjorna vilket gav resultat! Vi deltog på SJÖLOG, pratade med besökare och hade affischer med budskapet som spreds till bland annat sjömansskolor.

Vi skickade även ut ett pressmeddelande som fick bra genomslag i media. Det resulterade i att antalet ansökningar ökade på slutet. ↓



Cykla är skönt och nu kan du få hyra en cykel till fördelaktigt pris via jobbet. FOTO: KERSTIN ERICSSON

Snart kan du hyra en tjänstecykel!

Trafikverket kommer att erbjuda alla tillsvidareanställda medarbetare möjligheten att hyra en förmåncykel. Du får hyra en cykel under 36 månader och betala genom ett bruttolöneavdrag. Det blir billigare jämfört med om du själv skulle köpa motsvarande cykel. Du kommer kunna välja mellan många

olika varianter som citycyklar, hybridcyklar, MTB, racercyklar och elcyklar. Just nu pågår en upphandling av leverantör av cyklar. Enligt tidsplanen kan de första förmåncyklarna beställas i månadsskiftet maj-juni och sedan levereras i slutet av sommaren 2018. Läs mer på intranätet. ↓

REGERINGEN GER I UPPDRAG ANALYSERA FOSSILFRIA FÄRJOR

Regeringen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, till exempel vägfärjor och lotsbåtar. Trafikverket ska också lämna förslag till en strategi inklusive åtgärder.

– Staten ska vara ett föredöme i den omställning som hela transportsektorn måste göra. Därför är uppdraget en viktig del i regeringens arbete med att utveckla hållbara transporter, säger Tomas Eneroth, infrastrukturminister.

Uppdraget ska redovisas senast den 20 december 2018 till Regeringskansliet. ↓

Tomas Eneroth
FOTO: NINNI ANDERSSON,
REGERINGSKANSLIET

STORT INTRESSE FÖR FÄRJEREDERIET PÅ SJÖLOG

SJÖLOG arrangerades den 22 februari av elever på Chalmers Sjöfartsektion. De vanligaste frågorna från mässbesökarna var vilka behörigheter som krävs för att jobba på Färjerederiet, hur man söker jobb och var i landet Färjerederiet finns. Det var extra stort intresse för de nya behörighetsreglerna. – Tack till alla som besökte oss på SJÖLOG. Det var många bra möten, säger Jan Öhlund, projektledare marknad. De cirka 750 besökarna var elever på Chalmers samt andra intresserade av jobb med koppling till sjöfart. ↓



Se filmen från SJÖLOG på FLS!



UTKIKEN



”Man död- körde utför kajkanten

Bilen körde över kajkanten – och ner i vattnet. I bilen fanns en man och hans son i tioårsåldern, som båda fördes till sjukhus. Händelsen inträffade vid ett färjeläge i Uddevalla kommun. Mannens liv gick dock inte att rädda. – Det är en oförklarlig olycka, säger Stefan Lång, jourhavande förundersökningsledare i Uddevalla.”
Expressen 2018-02-22

”En mil från fastlandet - om livet på Holmön

Isen är tjock mellan Holmön och fastlandet, ett par mil nordost om Umeå. På Holmön, som ligger ungefär tio kilometer från Norrfjärdens hamnkaj, bor ungefär 50 personer. Det är tio minusgrader och lätta vindar sveper in i hamnen. Färjan har frusit fast i isen sedan ett par veckor tillbaka.”
Reportage Västerbottenskuriren 2010-03-08

”Vägfärjor kan bli fossilfria

Regeringen har beslutat att Trafikverket ska analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, till exempel vägfärjor och lotsbåtar. Ett viktigt steg i rätt riktning menar Ostkusthamnar i samverkan.”
Dagens Näringsliv 2018-03-02

”Spåren i snön blev skotertjuvarnas fall

I jakten på en skotertjuv säkrade polisen bilder på skospår – och ett telefonnummer som skrivits i snön. Vittnen pekade också ut riktningen på den fortsatta färden för den stulna skotern, som återfanns vid Avans färjeläge.”
Norrbottenskuriren 2018-02-27

”Bro över isen på Aura å

Isen i Aura å är nu så kraftig att stadsfärjan Föri i Åbo inte längre kan köra i ån. Förin togs ur trafik under torsdagen den 1 mars. I stället för att åka färja kommer fotgängare att kunna ta sig över ån längs en tillfällig bro.”
svenska.yle.fi 2018-03-01

”Nära kollision i Furusundsleden

Vägfärjan Frida och Viking Lines fartyg Amorella var i måndags nära att kollidera i Furusundsleden. Genom att göra en undanmanöver lyckades vägfärjans skeppare att undvika en olycka.”
skargarden.se 2018-03-14



FOTO: LENA NORDLUND

Anna bytte från DC till bemanningsplanerare

Anna Johansson är ny i jobbet som bemanningsplanerare, men en erfaren medarbetare i Färjerederiet. Hon har färja i blodet kan man säga. Pappa körde färja på Kornhallsleden och där är hon född och uppväxt. Nu bor hon i Sunnaryd, nära Bolmsöledens färjeläge. Som ung började hon med att städa i vaktstugan, sedan blev det att köra färja, bemanningsplanering/ekonomi, färja igen, ledchef för Kornhallsleden och sedan 2012 distriktschef för Södra Bohuslän. I höstas fick hon guldklocka för 30 års tjänst och för en månad sedan bytte hon jobb från distriktschef till bemanningsplanerare.

Hur kommer det sig att du bytte jobb?

– Jag kände att det var dags att göra något annat. Det känns skönt att koncentrera sig på ett område och jag är enormt glad över att jag fick möjligheten att bli bemanningsplanerare. Jag tycker det ska bli jätteroligt med kontakterna med alla medarbetare ute på lederna. Det var en stor anledning till att jag sökte jobbet, säger Anna. ⚡

Mycket mer film!

Möt rederichef Erik live, på Skype! Du är med genom datorskärmen eller i mobilen.

Din kallelse kommer i e-posten och du som inte har chans att se livesändningen kollar i efterskott på FLS startside. Detta är Eriks eget forum, med ämnen som ligger honom särskilt varmt om hjärtat. Du är välkommen att maila frågor till honom och få svar på mötet.

FLS startside utvecklas, för att bli en bättre intern nyhetskanal i rederiet. Uppdateringar görs flera gånger i veckan. Det öppnar för snabb och kort info.

Kan en "reportagefilm" bidra till att sprida kunskap om allt som är på gång i rederiet? Det kommer du att möta då och då under

Mårten Berggren ny distriktschef Vättern

Mårten Berggren har inte jobbat på land sedan 1980-talet. Han arbetade i många år i Walleniusrederierna och för några år sedan tog han första steget genom att ta jobb Stenaline så han kunde vara hemma mera med familjen. Mårten arbetade som Senior Chief Engineer på färjan mellan Nynäshamn till Ventspils i Lettland. När dottern föddes kände han sig mogen att söka sig till Färjerederiet.

– Jag hade kollegor som tipsade mig om Färjerederiet, att det fortfarande är sjöfart men med mer tid hemma. Och mina förväntningar har överträffats. När jag hälsade på Visingsöleden blev jag imponerad över de skickliga sjömännen och stoltheten de känner över att serva dem som bor på ön året runt och att tillhöra Färjerederiet. Det var förbaskat kul att se.

Naturligtvis är sommargästerna viktiga, men man måste komma ihåg att arbetet sker året runt och utan färjan skulle livet för öborna bli betydligt be-



FOTO: TRULS PERSSON

svärligare, säger Mårten.

I det tidigare arbetet ansvarade han för budget, personal, upphandlingar och varv. Rollen som distriktschef borde vara som klippt och skuren för honom. Hur ser han på ledarskap?

– Det viktigaste är att personalen ska kunna känna förtroende för mig i stort och att jag bryr mig om deras arbetsmiljö. Men förtroende tar tid och det gäller att få med sig gänget. Min företrädare har gjort ett fantastiskt arbete och stämningen är väldigt bra, så jag hoppas kunna föra stafettpinnen vidare.

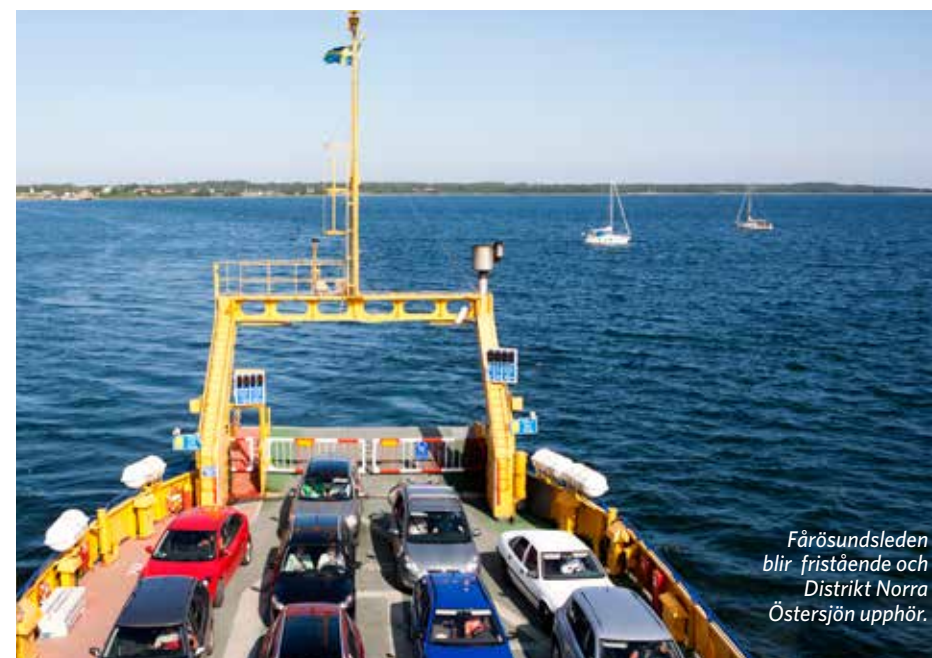
Mårten bor i Konga, utanför Tingsryd. Dottern är nu femte generationen på hustruns sida som växer upp i huset. Han räknar med att veckopendla och ser inga svårigheter med det.

– Att arbeta på Färjerederiet är ett utmärkt sätt att jobba till sjöss men ändå vara hemma, säger han. ⚡

"Skype, FLS, YouTube, Instagram, LinkedIn, extern webbplats, Facebook" - hur blir det då med Sjövägen i detta flöde? Vår interntidning är fortsatt ryggraden i rederiets övergripande interna information, med reportage, nyhetsartiklar, utkik mot omvärlden och personalinformation. Antingen du läser den på nätet eller i tryckt form.

Har du synpunkter, förslag, idéer, frågor, ris eller ros kring informationsverksamheten i rederiet? Vill du själv medverka? Varmt välkommen att höra av dig, säkrast med ett mail! ⚡

INGRID JARNRYD



Fårösundsleden blir fristående och Distrikt Norra Östersjön upphör.

Fårösundsleden blir fristående

Geografin ställer till det, när det gäller indelningen av Färjerederiets distrikt. Det är framförallt ett område som är svårt att hitta naturliga ankningspunkter för, nämligen nuvarande Norra Östersjön. Erik Olsson, distriktchef, är kanske den som reser allra mest eftersom kommunikationerna mellan Fårösund och Skansundet utanför Södertälje, är inte de smidigaste. Det har blivit många timmar på resande fot, för hans del. Det i sin tur minskar förstas arbetstiden på distriktets båda leder Fårösundsleden och Skansundsleden. Något som i längden kan upplevas påfrestande både för chef och medarbetare.

Lösningen blir en omorganisation, där Skansundsleden övergår från Norra Östersjön till Distrikt Stockholm där Mattias Wallin är chef. Fårösundsleden blir en fristående färjeled som leds av Erik Olsson. Därmed upphör distriktet Norra Östersjön. Organisationsändringen infördes från och med den 15 mars.

Initiativet till förändringen kommer från Ellen Norrgård, operativ chef.

– Jag har påbörjat en utvärdering av distriktens utformningar baserat på både inspel från distriktscheferna, som i många fall reser mycket i sina tjänster – och på inspel från medarbetarna som ger uttryck för att man skulle vilja ha en

mer närvarande chef på arbetsplatsen. Målet är att kunna skifta restid till effektiv arbetstid genom optimal distriktsbildning. Att kunna minska ner restider gör att medarbetarna får träffa sin chef oftare. Det uppstår en positiv effekt för miljön med minskade utsläpp och en förbättrad arbetsmiljö. Just arbetsmiljöfrågan har varit särskilt viktig för alla som direkt berörs av förändringen.

Förändringen av Fårösundsledens organisatoriska tillhörighet kommer efter samverkan med HR, ATO och dialog med de berörda cheferna. Det finns en förankring och enighet kring lösningen.

– Målet är att möjliggöra bättre förutsättningar både för Fårösundsleden och Skansundsleden. Jag vill gärna ha synpunkter eller funderingar kring lösningen, även i fortsättningen, säger Ellen.

Erik Olsson, lider du av separationsångest nu, när distriktsindelningen förändras?

– Nej då, jag tror att detta är den bästa lösningen för alla inblandade, säger Erik Olsson.

Förändringen innebär inte att grundtanken med distriktsindelning av lederna i rederiets verksamhet, ifrågasätts. Distriktsorganisationen fungerar bra och kommer att fortsätta att leva kvar. ⚡

INGRID JARNRYD

PENSIONÄRER

30 April
Clas-Göran Karlsson
Motorman/Matros, Hönöleden

Ingemar Gustafsson
Motorman/Matros, Visingsöleden

31 Maj
Ann Emanuelssen
Lokalvårdare, Fridhems Varv

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

FEBRUARI
Andreas Pedersen
Befälhavare fri, Ekeröleden

GRATTIS!

60 år
Mikael Andersson
Motorman/Matros, Gullmarsleden
6 april

Göran Danielsson
Befälhavare lin, Hamburgsundsleden
28 april

50 år
Dan Börjesson
Befälhavare fri, Hönöleden
9 april

Pernilla Tolleson
Befälhavare lin, Ångöleden
17 april

Åke Bergman
Befälhavare lin, Hemsöleden
8 maj

I NÄSTA NUMMER:

● Hur gick det med utredningen om arbetsrotation?

Nu redovisas resultatet!

● Besök på Adelsöleden