

På sluttampen

NY INOMSKÄRSLED PÅ VÄSTKUSTEN TESTAS

Simuleringar har gjorts av inomskärsfarleden Brofjorden-Göteborg för trafik med mindre fartyg och fartyg för inlandssjöfart. Den europeiska prämtrafiken står som förebild för en svensk inlandssjöfart.

Sjöfartsverket och Trafikverket utreder tillsammans förutsättningarna för farleder som kan bli aktuella för inre vattenvägar.

Inomskärsfarleden Brofjorden-Göteborg är i dag inte anpassad för trafik med större fartyg. Det handlar om sträckan Brofjorden-Lysekil-Malö strömmar-Uddevalla-Marstrand (Instö ränna)-Göteborg. Därför finns ett naturligt intresse att undersöka förutsättningarna för trafik med mindre lastfartyg och fartyg för inlandssjöfart.

Simuleringar av inomskärsfarleden genomfördes nyligen under tre dagar vid Simulatorcentrum i Göteborg, som ägs av Sjöfartsverket. Projektet startade redan hösten 2019 och avslutas sommaren 2021. Bakgrunden är regeringens godsstrategi där



Simuleringar av inomskärsfarleden Brofjorden-Göteborg genomfördes nyligen vid Simulatorcentrum i Göteborg. FOTO: JOHAN LANTZ

Fakta | IVV

Sjöfartsverket och Trafikverket utreder tillsammans förutsättningarna för farleder som kan bli aktuella för inre vattenvägar (IVV).

Nu undersöks och utreds om förutsättningar finns i Göteborgs norra skärgård, samt norr om Öja/Landsort för att knyta ihop Mälaren med Norvik.

IVV-klassning innebär att det inte är samma krav på fartygets skrov och konstruktion, för att klara hårt väder eller höga vågor, som IMO-klassade, havsgående fartyg.

mottot är överflytt av mer gods från väg till järnväg och sjöfart både av klimat- och utrymmesskäl. Målet är ett klimatneutralt Sverige senast 2045.

- Simulering gjordes med två olika fartygsmodeller. Dels pråmen MTS Veendam, ett fartyg för inlandssjöfart från Nederländerna, 80 meter lång och med 3,2 meters djupgående och dels med M/V Höljan, ett fiktivt fartyg som ska kunna gå in i de nya framtida slussarna som planeras i Trollhättan, berättar Niklas Hammarkvist som är Sjöfartsverkets projektledare.

Ett antal alternativa dragningar hade tagits fram i förväg inför simuleringen, där fartygstrafik kan bedrivas utan åtgärd alternativt där muddring behöver genomföras.

- Passagerarna vid Malö strömmar och Instö ränna är viktiga att simulera eftersom de begränsar framkomligheten i farleden, förklarar Niklas Hammarkvist som tagit fram de alternativa dragningarna.

Resultatet av simuleringarna behövs för att kunna ta fram en grov kostnadsuppskattning. Utifrån simuleringens resultat kan man sedan beräkna muddring, utmärkning med mera. ♪

DIGITAL OLJEDAGBOK
testas på tre leder

NYHETER I AMOS
utredning klar

UPPHANDLING ELFÄRJOR
ligger ute nu

NEPTUNUS ÄR TILLBAKA

Ett år efter olyckorna seglar hon på Gullmarsleden igen

Gillar du att skriva?

Mejla ditt kåseri, minnen från leden, eller annat till sjovagen@trafikverket.se
Alla bidrag som publiceras får ett presentkort på en bok!

REDERICHEFEN
har ordet

ERIK FROSTE



Vi gör ett bra jobb trots pandemin

Coronan ligger kvar över Europa och Sverige. Nu är det viktigare än någonsin att hålla i och hålla ut. Det tär på oss! Även om vi, personligen, inte riskerar arbetslöshet, eller är i riskgrupper, så är det jobbigt. Vi kan inte leva våra vanliga liv, får inte träffa våra nära och kära, kan inte åka på roliga resor. Allt detta påverkar oss psykologiskt. Det är lite tyngre än vanligt.

Trots pandemin rullar vår verksamhet på bra. Färjorna går i tid, vårt VP-arbete går enligt plan och varvsbesöken har genomförts så som planerats. Vi gör alla ett bra jobb. Vi gör det vi ska och tack vare vårt arbete kan de som bor på öarna fortsatt ta sig till skolor och arbete.

Om pandemin gör mig lite låg så har resultatet av det amerikanska presidentvalet gjort mig desto gladare. Att få en president som vill återansluta sig till Parisöverenskommelsen, att få en

"Vi behöver skratta mitt i tristessen"

ledare för världens största demokrati som på ett normalt sätt vill sam-

arbeta med andra länder och regioner. Det lovar gott för klimatarbetet och överenskommelser mellan länderna. Minst lika stort är att USA fått en kvinna invald som vicepresident. Glastaket är verkligen krossat! Samtidigt börjar det talas om vaccin från västerländska företag. Det finns hopp.

November är förvisso mycket lång och grå, men snart kommer december när adventsstjärnor i fönstren och ljusslingor som lyser upp i trädgårdarna muntrar upp oss under promenaderna. Det finns andra människor där ute i mörkret.

Vi behöver varandra i dessa tider, vi behöver skratta mitt i tristessen. Stötta varandra och ta hand om er.

INNEHÅLL

4 Laddning av elbil står du själv för.

6 Sjöloggen Laddstationstestet avslutat, bränslesnål superfärja, digitala anlop.

9 Neptunus seglar igen.

10 Personalens förslag om nya brygg-layouter med i upphandlingen av nya elfärjor.

4 Minnesord och personalnytt.

12 På sluttampen Simuleringar används för att testa ny inomskärsled på västkusten.



5

Qusay Naji rederingenjör, har lett utredningen om AMOS.



8

Möt en kollega:
Stina Svensson

matros/maskinist och vikarierande chef



4

Thomas Eldeen, befälhavare Gräsöleden, är nöjd med digitala Oljedagboken.

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. Pålittiga, engagerade, modiga och affärsmässiga är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Erik Froste. **Redaktör:** Lena Wandrell **Medverkande i detta nummer:** Robert Berntsson, Gustav Karlsson, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** BrandFactory. **Omslagsbild:** Neptunus Foto: Kasper Dudzik. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



Digitala oljedagboken TESTAS PÅ TRE LEDER

Ett pilotförsök pågår just nu på tre leder: Gräsöleden, Ljusteröleden och Färösundsleden.

De kommer fram till 10 januari 2021 att få testköra Oljedagboken som ett led i att samla in synpunkter på förbättringar i systemet. 1 februari 2021 är det tänkt att hela rederiet ska få tillgång till oljedagboken.

Den digitala oljedagboken ska ersätta nuvarande bunker och månadsrapportering. Man jobbar parallellt med en digital färjedagbok och då är det ju självklart med en digital oljedagbok också.

– Allt detta för vi redan på papper så det är egentligen inget nytt, bara ett annat

sätt, säger Thomas Eldeen, befälhavare på Gräsöleden och en av dem som hjälper till att utveckla den digitala oljedagboken.

Enligt lag ska vi föra loggbok över de "färliga" produkter som förs in och ut ur fartyget. Då menas bunker, oljor, glykol med mera in i fartygets förrådstankar samt det som går iland i form av spillolja, oljehaltigt vatten etc.

Samtidigt vill man kunna utnyttja de uppgifterna tillsammans med en förbrukningsjournal och för att få detta att fungera på ett bra sätt med hänsyn till lagrings- och beräkningshänseende så har funktionen hamnat i samma plattform som vårt rapporteringssystem FRAS.

Hur går det då till i det dagliga att använda oljedagboken?

– Har man precis bunkrat diesel eller kanske fyllt smörjolja eller glykol i en huvudmotor så öppnar man via "Rapportering" – "Oljedagbok" en befintlig oljedagbok för det fartyget man seglar på. Väl inne i boken skrollar man till den avdelning/funktion man vill registrera en förändring i. Man klickar sig fram via rubriker, kalendrar och detaljvalslistor och registrerar volymer i liter. Man sparar varje rad man fyllt i och går vidare till nästa. Man kan också skriva noteringar i klartext i särskilda rutor om man vill förtydliga något som hänt i samband med operationen, berättar Thomas.



Läs mer

Redan nu kan du i nyhetsarkivet på FLS hitta instruktionsfilmer och en manual, artikeln heter "Ny version av FRAS och Pilot Oljedagbok", publicerad 2 nov 2020. Mer information om driftsättningen av oljedagboken kommer under januari 2021 i FLS.

FOTO: KASPER DUDZIK

Enligt lag ska vi föra loggbok över de "farliga" produkter som förs in och ut ur fartyget bunker, oljor, glykol mm in i fartygets förrådskar samt det som går iland i form av spillolja, oljehaltigt vatten etc.

- 1. Varje ifyllt rad sparas när man bekräftar med Klar. Inmatad data sparas i oljedagboken vid när man väljer spara eller spara och stäng. Glömmer man det och försöker gå ur oljedagboken ska man bli påmind.
2. Man ska kunna utläsa det lagstadgade, det som gått in och ut ur fartygets förråd samt även förbrukningen hos varje enskild registrerade komponent (som motorer, propelleraggregat, hydraulsystem etc). Med detta menas det jag har registrerat i exempelvis olje-, eller glykolpåfyllningar både vid oljebyten och mellan dessa. Med den informationen ska man sedan kunna planera service och underhåll på ett bra sätt och man kan tidigt få indikationer på att det kan vara något allvarigare att ta tag i.

Det som skiljer nya oljedagboken mot vår Bunker- och månadsavläsning, som vi har idag, är att nu ska vi även ta med volymer för smörjolja, glykol, hydraulolja, spillolja etc så det blir lite mer att skriva för de



” Jag uppfattar oljedagboken som enkel och självlärande ”

Thomas Eldeen
befälhavare på Gräsöleden

som får månadsavläsningen som också ligger med i dagboken. Dessa siffror viktiga för de ligger till grund för de automatiska "förrådssaldon" man får i systemet.

– Jag uppfattar oljedagboken som enkel och självlärande. Har man skrivit en avvikelse i FRAS så klarar man detta också. Första gången upplevde jag formatet som mastigt och lite rörigt och krångligt men efter hand så klarnade det. I det dagliga så kanske man rapporterar en eller två fraktioner och det är ju inte heller varje dag kanske. Att rapportera en "oljehändelse" tar nog inte längre tid än att skriva på papper och fördelen är att informationen är direkt tillgänglig för den som är i behov av den, säger Thomas.

Oljedagboken följer kalendermånaderna så när oljedagboken är klar den sista varje månad ansvarar en befälhavare för att inom rimlig tid granska och signera och därmed stänga boken. En ny oljedagbok för en ny månad skapas via "Rapportera" – "Redovisa" – "Skapa ny oljedagbok" Max tre oljedagböcker kan vara pågående så för att skapa en fjärde så måste man börja granska, signera och stänga. Alla ska kunna skapa och fylla i en oljedagbok men bara befälhavaren kan signera och stänga boken. ↴

Ladda elbil på jobbet - som att stjäla diesel

Vi har tidigare skrivit om att det inte är tillåtet att ladda sin el-, eller hybridbil på jobbet. Precis som att vi inte får ta diesel från färjorna får vi inte heller ladda bilen med el. Detta är inget konstigt, det är skattepengar som bekostar el och diesel och att utnyttja detta privat är stöld.

Det är enkelt att tycka att Trafikverket och Färjerederiet ska uppmontra elbilar, då det är bra för klimatet och miljön. Och det gör vår arbetsgivare. Men Trafikverket kan inte bjuda på gratis elektricitet. Trafikverket har 10 000 anställda och måste behandla alla anställda lika. Förmodligen kommer Trafikverket och andra statliga myndigheter i framtiden ordna ett bra system för att anställda ska kunna ladda sina elbilar och betala förmånsskatt för detta. Men detta system finns inte idag.

Vän av ordning kan då tycka att -mina kollegor har motor- och kupévärmare på sina bilar, varför får inte jag då ladda min elbil?

Det finns nog inget enkelt svar på detta. Och det är inte självklart att vi får använda motorvärmare på jobbet. Det finns definitivt inga motorvärmaruttag vid Vaxholmskontoret eller för de 1 200 personer som arbetar på Solnakontoret. Samtidigt är det i princip en oskriven regel, och näst intill en nödvändighet att man får använda en motorvärmare om man jobbar i delar av Sverige som har riktig vinter. Man kan nog ana att ju fler som missbrukar elladdning av bilarna, desto fortare kommer det komma förbud även mot motorvärmare.

En annan viktig sak att känna till är Skatteverkets regler om att "av arbetsgivaren hyrd och tillhandahållen parkeringsplats betraktas som en beskattningsbar förmån". ↴



Elbilar är bra för miljön, men du ska själv stå för laddningen av din el- eller hybridbil.
FOTO: MOSTPHOTOS.COM

Nya arbets sätt i AMOS på gång

AMOS, rederiets underhållssystem för fartygen, har utretts för att förtydliga att det är obligatoriskt att använda systemet och även för att utreda förslag om att kunna bestämma mer lokalt hur man vill använda det. Vi ville också förtydliga vilka underhållsintervall som gäller för komponenterna. Qusay Naji, rederiingenjör, är den som har lett utredningen, tittat närmare på orsakerna och föreslår olika åtgärder.

– Bakgrunden är att vi tar statistik från AMOS periodiskt för att se att lederna redovisat att underhållsarbeten gjorts enligt plan. Det visade sig att 50–60 procent uppdaterar underhållsarbeten i AMOS medan övriga inte uppdaterar tillräckligt ofta. Ledningen ville veta varför, beror det på otydliga regler, AMOS-systemet eller är det bekvämlighetsskäl? säger Qusay.

Utredningsgruppen började med en nulägesanalys och har därefter kommit fram till förändringar som skrivits in i ett FDOK. Ett nytt sådant med tydligare riktlinjer om hur AMOS ska användas kommer att antas och visas i FLS.

– Men det räcker inte. De som jobbar ute på lederna behöver få utbildning i systemet. Tidigare har Fredrik Skeppstedt hållit i utbildningar men det är väldigt tidskrävande för en enda person att hinna med alla leder. Vi har frågat personal på lederna hur man ska göra och fått förslag, säger han.

En del är att det bör finnas AMOS-ansvarig på varje led och det är viktigt att någon ny utses att ta över efter den som har den befintliga kunskapen när denne slutar, och då hinna med intern kunskapsöverföring inom leden om systemet.

En annan är att utse några personer som stöd för personalen som de kan ställa frågor till om det de undrar över. Stödpersonen ska kunna åka till lederna och förklara. Det kan vara DT, rederiingenjörer med flera.

Utredningsgruppen anser att det är viktigt att utse fler systemadministra-

törer som kan sköta uppgifter som att ta hand om infrastrukturen i systemet, att lägga till/ta bort användare, uppgraderingar, leverantörskontakter.

IT kan till exempel ta hand om uppgraderingar. De sker inte så ofta men det kommer att komma en uppgradering mellan Spectec (leverantör av AMOS-systemet) och Trafikverket IT som håller på att uppgradera nu. Först sker uppgraderingen i labbmiljön och sedan uppgraderas det till hela den operationella miljön.

Distriktschefer och sektionschefer föreslås ta ett större ansvar för att personalen arbetar i AMOS.

– Vi behöver också se över vad vi dokumenterar i AMOS. Små arbetsbåtar ligger inte någonstans nu, men har underhållskrav från Transportstyrelsen. Vi rekommenderar därför att arbetsbåtar ska dokumenteras i AMOS.

– När det gäller underhållsintervaller som följer med från tillverkaren för att garantin ska gälla ska man följa rekommendationerna, men vi vet att med vår

körprofil kan vi avvika från tillverkarens rekommendationer, säger Qusay.

Om vi gör avsteg från rekommendationerna måste det dokumenteras med goda skäl om varför i AMOS. Helst i överenskommelse med tillverkaren. Rederiingenjören som beställt, exempelvis en motor till en led, känner till körprofilen och kan se om underhållet kan avvika i samråd med leden och helst även med leverantören. Detta gäller även efter garantitidens slut.

– Under utredningens gång har vi även kommit överens med Fridhems varv och verkstäder, som har skriv- och läsrättigheter i AMOS, att få tillgång till den uppgraderade labbmiljön (när den är på plats) för att kunna testa och lära sig. När den stora uppgraderingen sker har de lite mer kunskap i systemet. Idag skickar Fridhems papper på de arbeten man utför på färjorna som rederiingenjörerna sedan lägger in i AMOS. Vi ska undersöka om detta kan ske smidigare, säger Qusay. ↴



Qusay Naji har lett utredningen av AMOS. FOTO: LENA WANDRELL

TRAFIKVERKETS INRIKTNINGSUNDERLAG KLART

● **Underhåll och klimatmålen** är i fokus i Trafikverkets inriktningsunderlag som nu redovisats för regeringen. Huvudsyftet med inriktningsplaneringen är att ge ett underlag inför en kommande infrastrukturproposition. Trafikverkets analyser visar att för att klara transportsektorns klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt, krävs en omfattande elektrifiering, en ökad biodrivmedelsanvändning, i kombination med att vägtrafikökningen dämpas genom högre bränslepriser.

För att nå en fossilfri transportsektor är omfattande elektrifiering nödvändig.

– Det förutsätter i sin tur en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur i närtid för både tung trafik och personbilar, säger Lena Erixon, Trafikverkets generaldirektör. ↓



Lena Erixon presenterade inriktningsunderlaget. Läs mer på intranätet.

STORBRAND I LYSEKIL

● Fridhems varv och verkstäder stängde en dag då det brann i en gammal sillfabrik i Lysekil som ligger cirka 100 meter från Fridhems. Rökutvecklingen var stor och det brann hela dagen tills den gamla fabriken brunnit ned. Varvschefen Mattias Bergsten tog, efter samråd med rederichefen beslutet att skicka hem alla varvsarbetare. Fridhems är nu öppet som vanligt. ↓

Laddstationstest avslutat

● **Laddstationen på Ljusterö** har nu provats hela testperioden om sex månader och i genomsnitt registrerades en robusthet på 95 procent. Laddstationen är nu nerlockad och en rapport har presenterats.

Med det underlag som provperioden ger, får vi fakta för att fatta beslut om det smidigaste sättet att ladda vägfärjor som drivs med batterier. Det är därmed ett viktigt steg mot målet att skapa en klimatneutral färjetrafik.

Nästa fas är att handla upp energibolag för att säkra elleveranser till de kommande nybyggena till Ljusterö och Vaxholm. En längre artikel och själva rapporten, på engelska, hittar du på vår externa hemsida under Klimat och Miljö. ↓



Nästa steg när nu laddtestet är avslutat är att handla upp elleverantörer. FOTO: KASPER DUDZIK



1000 kritiska reservdelar finns att beställa på Fridhems varv och erkstäder.

SKAJPA OCH MEJLA SÄKRARE

● Visste du att säkerhetsfunktioner inte gäller när du ringer in med din mobil till ett Skype-möte? På intranätet hittar du tips och tricks för säkrare Skypemöten och för integritetsskyddande e-post. ↓



FOTO: MOSTPHOTOS.COM

DIGITALT ANLÖP - NYTT PROJEKT

● Flera av Sjöfartssveriges branschorganisationer och Sjöfartsverket startar ett gemensamt innovationsprogram. Programmet syftar till att genomföra digitala satsningar för smartare och mer effektiva anlöp.

Med ny teknik ska hamnar och fartyg kunna prata med varandra och dela information; bland annat för att fartyg ska kunna anpassa sin fart för att komma i helt rätt tid till hamnen. På så sätt kan både fartygens utsläpp och kostnader minska och samtidigt får samhället stora vinster i form av minskade utsläpp. I det nystartade projektet "Digitalt anlöp" kommer Sjöfartsverket att arbeta med frågorna fram till 2027. Branschorganisationerna Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening och Näringslivet's transportråd medverkar i projektet. ↓



Med ny teknik ska hamnar och fartyg kunna prata med varandra, fartyg ska kunna anpassa sin fart för att komma i helt rätt tid till hamnen.

MEDIALT GENOMSLAG FÖR VÅRA NYA FÄRJOR

● **Nyheten om** att vi ska handla upp fyra nya elfärjor har väckt stort intresse.

Ny teknik, SVT, Sveriges radio och många flera har intervjuat personer hos oss och berättat om de kommande nya färjorna. ↓

Bränslesnåla superfärjor



P&O Ferries ska minska bränsleförbrukningen med ett ton per tur-och-retur-resa över engelska kanalen.

FOTO: ABB

● **ABB ska tillhandahålla** elektriska, digitala och uppkopplade lösningar till P&O Ferries båda nya fartyg, och därmed minska bränsleförbrukningen med ett ton per tur-och-retur-resa över engelska kanalen.

De 230 meter långa fartygen, som vardera är utrustade med fyra Azipod framdrivnings-

enheter på 7,5 MW, kommer att bli de största passagerar- och fraktfärjorna som någonsin trafikerat linjen när de tas i bruk 2023. Fördelarna med integrerad fjärrmanövrering från bryggan var avgörande när man valde hybridlösningen för de nya färjorna, enligt P&O Ferries. ↓

Resandet efter covid-19

● Pandemin med covid-19 har gett stora konsekvenser för samhällen över hela världen, inte minst inom transportområdet. På VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut började forskare tidigt fundera på forskningsfrågor kopplat till pandemin och nu har flera projekt startat.

I ett av projekten ska forskare kartlägga och skapa förståelse kring hur människors sätt att använda transporter har förändrats under covid-19, och hur resandet kan komma att förändras efter pandemin. Faktorer som kön, ålder, och andra sociala aspekter kommer att beaktas för att se om pandemin betyder olika för olika grupper av människor. Målet med studien är att bidra med ett första kunskapsunderlag till om hur människor upplever och agerar i förhållande till resande under pandemier. ↓



Förändrat resande efter pandemin? Det ska forskare titta närmare på. FOTO: GÖRAN FÄLT

UTKIKEN



● **"Aker Arctic designar svenska isbrytare** – har gjort fartyg som kan bryta i sidled Firman som ska designa Sveriges nya isbrytare har valts ut. Den har bland annat gjort sig känd för ett fartyg som kan gå i sidled genom isen." msn.com, 2020-11-04

"Fyra nya automatiserade elhybridfärjor i Stockholm"

"Ska gå 99,9 procent av tiden på el" Fyra elhybridfärjor ska upphandlas till två leder i Stockholms skärgård: Den 1100 meter långa Ljusteröleden och den 970 meter långa Vaxholmsleden." msn.com plus flera källor, 2020-10-27

"Färre avgångar efter tekniska problem med Lysekilsfärja"

En av färjorna som kör över Gullmarsleden har tillfälligt tagits ur drift på grund av tekniska problem. När felet kommer vara åtgärdat är i nuläget oklart." bohuslaningen.se, 2020-11-04

"Gullbritt ersätter tillfälligt Saturnus"

Färjan Gullbritt kommer tillfälligt trafikera sträckan Svanesund-Kolhättan under tiden Saturnus är på reparation." lokaltidningensto.se, 2020-11-04

"Sjöfarten välkomnar förlängd korttidspermittering"

Dagens besked välkomnas av Kenny Reinhold, ordförande i Seko sjöfolk, och Anders Hermansson, vice vd i Föreningen Svensk Sjöfart." sjomannen.se, 2020-11-09

"Nya klimatvänliga färjor till länet"

Trafikverkets Färjerederiet tar nu ytterligare ett steg för att ta fram en fossilfri flotta till 2045." sverigesradio.se, 2020-11-02

"Aspöfärjan kan snart bli eldriven"

Aspöfärjan i Karlskrona ska bytas ut mot en eldriven färja och det kan bli verklighet redan om fem år, det skriver BLT." sverigesradio.se, 2020-11-02

"Kungälv kommun tar över Marstrandfärjan"

Kungälv kommun tar över ansvaret för Marstrandfärjan från Västtrafik, beslutade kommunfullmäktige på torsdagskvällen." sverigesradio.se, 2020-11-05

Stina Svensson

maskinist/matros
och vikarierande chef



FOTO: LENA WANDRELL

Stina Svensson är motorman/matros på Ekeröleden till vardags. Hon har gått ledarprogrammet och det här året har hon hoppat in som chef för olika distrikt och sektioner när någon varit ledig eller sjuk.

Stina heter egentligen Christina men kallas för Stina. Hon är uppväxt på Ekerö vid Mälaren.

– Jag har ingen sjöbakgrund utan gick Hotell- och restauranglinjen på gymnasiet och jobbade i den branschen i ett och ett halvt år. Sedan halkade jag in på Ekeröleden som biljettförsäljare. Gillade att vara på färja och utbildade mig sedan till maskinbefäl och fartygsbefäl klass 8. Jag har kört linfärja på Adelsöleden och jobbade sedan som maskinist på Ekeröleden.

Under några år försvann Stina från sjön. Hon flyttade in till Stockholm och jobbade som bemanningsplanerare för Trafikverket-trafikledning tågcentraler. Men Ekerö drog och hon flyttade tillbaka dit och till arbete på Ekeröleden.

– Sedan fick jag chansen, som en av tre, att gå ledarutbildningen på Färjerederiet. Vi har hållit på i två år nu och lärt oss massor. Studiebesök på Vaxholmskontoret, träffat economichef, teknikchef, trafikchef med flera, gått mediautbildning, lärt oss om ekonomi, olika system vi jobbar i, studiebesök på andra leder, varv och mycket annat.

Det har framför allt inneburit att hoppa in som ställföreträdande distriktschef när någon varit ledig eller sjuk.

– Jag har jobbat som ställföreträdande chef på Färö under två månader, på distrikt Stockholm, sektion Mälaren och Norra Roslagen vid upprepade tillfällen. Det har varit det roligaste året i jobbväg någonsin! Det är så kul att träffa alla som jobbar på de olika lederna, se hur de har det och bli insatt i hur de olika lederna fungerar, ha verksamhetsplaneringsdagar och så vidare. Det är stor skillnad på Färöleden i högsommartid och Arnöleden som tar 10 bilar.

Stina stortrivs och det enda hon kan sakna är att ha längre vikariat.

– Det passar mig ändå bra att hoppa in kortare pass, men det skulle även vara roligt att gå in under längre perioder, säger hon.

Just nu slutför hon sitt projektarbete i ledningsprogrammet som handlar om att uppdatera Chefsguiden, som nyblivna chefer får. ⚡

STINA SVENSSON

Jobbar med: Ställföreträdande distriktschef/sektionschef, motorman/matros.

Var: Vikarierar som chef på olika leder, anställd som motorman/matros på Ekeröleden

Fritid: Älskar hockey och brukar gå med sönerna för att se DIF på hovet. Men det har varit inställt sedan mars. Ser mycket film med sönerna. Allt från Disney till drama. Annars promenader, träffa vänner, gå ut och äta.

Familj: Två tonårssöner

Bor: I radhus på Ekerö

Neptunus är tillbaka på Gullmarsleden



Nu seglar Neptunus på Gullmarsleden igen.

FOTO: ROBERT BERTSSON

I oktober 2019 skadades färjan Neptunus i samband med att en flytdocka fick slagsida. Nu är den omfattande reparationen klar och hon går i trafik på Gullmarsfjorden igen.

Skadorna på färjan Neptunus blev stora, med bland annat en förstörd motor och förstörda propelleraggregat, vid olyckan i Landskrona förra året

Lars-Ove Norrhamn, befälhavare på Gullmarsleden var på väg ner till varvet för att färdigställa det sista när olyckan inträffade.

– De ringde från varvet och sade att färjan hade tippat. De försökte pumpa ut vattnet från dockan, men det resulterade i att hon tippade ännu mer och skadorna förvärrades. Men tack och lov blev ingen

människa skadad, säger Lars-Ove.

Reparationerna tog nästan ett helt år.

– Propellrar och elektronik och mycket annat fick bytas ut, men resultatet har blivit jättebra, säger han.

Neptunus var på ett ordinarie varvsbesök vid olyckan och hade ersatts av Gullbritt som nu fick bli kvar betydligt längre än tänkt. Hon lämnade Gullmarsfjorden för bara några veckor sedan.

– Det löste sig ändå med färjetrafiken trots att Neptunus var borta. Både Tellus och Gullbritt har gått så det har inte stört trafiken, säger Robert Berntsson, befälhavare Gullmarsleden.

Nu går Neptunus som vanligt på sin hemmaled, nymålade och fin. ⚡



Det var i oktober 2019 som Neptunus skadades svårt i dockan under ett varvsbesök.



Propellrar, elektronik och mycket annat fick bytas ut till en kostnad strax under 30 miljoner kronor.

Fakta | Neptunus olycka

■ Neptunus, byggdes så sent som 2017 på ett varv i Estland och med en kapacitet att ta 80 personbilar och 297 passagerare.

■ Det som hände förra året var att flytdockan fick slagsida. Tankarna i dockan tog in vatten. Färjan kasade ned och elkablarna trasades sönder så att pumparna slutade fungera.

■ Skadorna på Neptunus blev omfattande. En av motorerna på färjan totalförstördes och fick bytas ut.

■ En annan motor kunde tas i drift först efter en omfattande reparation. Dessutom hamnade all elektronik under vatten vid olyckan och förstördes. Bägge propelleraggregaten fick bytas ut. Det har tagit tid att få fram all utrustning.

■ Kostnaden för att återställa Neptunus är något under 30 miljoner kronor, hur kostnaden fördelas mellan varvet, vårt försäkringsbolag och oss själva är i dagsläget inte klar.

Trafikverket spanar efter fladdermöss

Trafikverket inventerar nu fladdermöss i Gävletrakten inför ett planerat järnvägsbygge. Fladdermössen gör stor nytta för ekosystemet genom att bland annat äta stora mängder insekter.

- Syftet är att ta reda på om fladdermöss har kolonier i området. Vi vill få kunskap om vi kommer att störa deras naturliga vistelser och hur vi i sådana fall kan hantera detta, säger Susanne Lundin, miljöspecialist på Trafikverket.

Eftersom fladdermössen i Sverige är fridlysta har en inventering genomförts i områden som är gynnsamma för fladdermöss längs den planerade järnvägsdragningen.

Fladdermöss påverkas i hög grad av väg- och järnvägsbyggen, eftersom de har en direkt påverkan på landskapstyper där fladdermössen lever.

- Det finns möjligheter att mildra negativ påverkan. Ibland går det att bygga viltpassager i form av tunnlar under vägen, eller broar över vägen. Båda varianterna fungerar bra för fladdermöss. När värdefulla träd försvinner där fladdermössen lever i kolonier, kan en eller flera fladdermusholkar vara en lösning, säger Susanne Lundin,

Eftersom fladdermössen är insektsätare gör de ingen direkt skada på exempelvis hus, inventarier eller livsmedel. Djuren gör i stället stor nytta genom att äta stora mängder insekter i trädgårdarna, vilket är en mycket viktig ekosystemtjänst. En enda fladdermus kan äta upp till 1 000 myggor eller motsvarande i timmen.

Fladdermössen är fridlysta enligt artskyddsförordningen. Det är förbjudet att fånga, döda eller flytta fladdermöss, och man får inte heller förstöra deras boplatser. ↓



FOTO: MOSTPHOTOS.COM



Stefan Sörensson, befälhavare Hönöleden, var en av de som kom med förslag på hur de fyra nya färjornas bryggor ska layoutas. Många av förslagen från personalen är med i upphandlingen. FOTO: LENA WANDRELL

Besättnings förslag med i upphandling av nya färjor

Inom några år ska fyra nya elfärjor trafikera Ljusteröleden och Vaxholmsleden i Stockholms skärgård. De ska i första hand gå på el, men har backup i form av vanliga motorer som kan gå på HVO eller diesel.

- Det här är den största investering som Färjerederiet någonsin gjort och är ett stort steg både för klimatet och i teknikutveckling för säkrare sjöfart, säger Erik Froste, rederichef. Leverans av första färjan blir kring årsskiftet 2022/23, sedan kommer de andra med ungefär ett års mellanrum.

Förra hösten hölls workshops där tre olika fullskalemodeller "Mock-Ups" av de kommande bryggorna provades av besättningsmän. Deltagarna kom med förslag på förbättringar och många av dessa är med i den upphandling av de fyra nya färjor som nyligen gått ut.

Färjorna har plats för 60 bilar och kan korsa färjeleden med endast en knapptryckning. Vid avgång startar fartyget själv, lossar förtöjningarna och lämnar färjeläget. Under färden övervakar systemen trafik och annat som kan vara i vägen. Även vid ankomst förtöjer fartyget själv och laddar batterierna från landström. Laddningen får bara ta den tid som lossning och lastning pågår, cirka fyra minuter.

- Tekniken fungerar som ett stöd för personalen. Det tekniska systemet höjer säkerheten och gör det datorer gör bäst - lär sig att upprepa samma handlingsmönster. På så sätt hittas den mest miljövänliga körningen, förklarar Erik Froste.

Anbudet ska vara inne senast den 19 mars 2021. Därefter beslutar Trafikverket om vilket varv som får uppdraget att bygga de nya elfärjorna. ↓

Distriktschefsrockad Nordö, Vättern berörs

Christopher Ringhagen, distriktschef för Vättern slutar i mitten på december, Niklas Nygren blir tillförordnad DC där fram tills att en ny chef tillträder. Rekryteringsprocessen kommer strax att påbörjas.

Joakim Cordaly blir tillförordnad DC för Norra Göteborg från 1 december 2020 tills Jörgen Sandström är tillbaka 1 mars 2021.

- Niklas var ju tillförordnad DC på Nordöleden, Norra Göteborg, istället för mig, men hamnar nu på distrikt Vättern, Visingsöleden, eftersom jag ansåg att det var den bästa lösningen efter att Christopher Ringhagen sade upp sig, säger tillförordnad operativ chef Jörgen Sandström.

Christopher Ringhagen meddelar att han slutar för att han längtar tillbaka till sjön och fick ett bra erbjudande om ett nytt jobb. ↓

Coronaviruset: Färjerederiet följer Trafikverkets restriktioner

Ledningsgruppen på Färjerederiet har beslutat fortsätta restriktioner förlängs till 24 januari 2021. Beslutet innebär huvudsakligen fortsatt hemarbete där det är möjligt och restriktioner gällande besök, resor och möten.

- Vi har beslutat att följa Trafikverkets restriktioner som gäller till den 24 januari 2021. Men detta kommer säkert att förändras och vi kommer att uppdatera när rekommendationerna från Trafikverket förändras. Just nu är det en snabb uppgång i antalet fall smittade och vi vet inte i dagsläget hur länge restriktionerna kommer vara, säger Erik Froste, rederichef. ↓

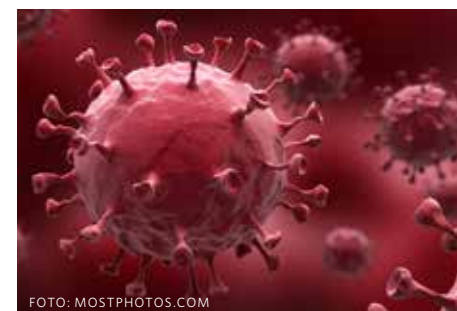


FOTO: MOSTPHOTOS.COM



Minnesord Peter Persson

Peter Persson gick bort på arbetet den 24 oktober 2019. Gustav Karlsson, distriktschef Syd skriver några minnesord när familj och kollegor samlades nyligen för att sjösätta urnan:

På årsdagen av bortgången av vår kollega Peter var vi ute för att återbörda honom till det hav där han levde och verkade.

Familj, vänner och kollegor samlades ombord på Yxlan den 24:e oktober

för en mycket fin stund till sjöss.

Det sägs att inga rosor växer på en sjömans grav, havet är en naturlig plats för en sjöman att komma till ro.

Låt även havet bli en plats dit familj, vänner och kollegor kan vända sig i framtiden för att hälsa på, prata med eller skänka en tanke till Peter.

- Vila i frid Peter

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

SEPTEMBER

Ruben Almqvist,
befälhavare lin, Kornhallsleden

DECEMBER

Jens Vestin,
befälhavare fri, Gullmarsleden

PENSIONÄR

Frank Jansson,
befälhavare fri, Vinöleden,
31 december

