

På sluttampen

HISTORIER FRÅN STYRHYTTE



Lugna dagar innan sommarens rusch med kanotister, fritidsbåtar och kanotister att ha koll på från bryggan. FOTO: KASPER DUDZIK

Från styrhytten på Ekeröleden ser man en hel del. Dödsföraktande kanotister och bilister som slåss för sin plats i kön är några exempel.

Högt ovan trafikanternas huvuden styrs färjan, genom dimma, mörker, hög sjö och upp till 40 centimeter tjock is.

- Vi kör i alla väder. Det är kanske kaxigt att säga det, men så är det. Jag har jobbat här i fem år och aldrig varit med om att vädret satt stopp, säger kaptenen Lennart Öhman.

Så här års delar färjan inte Vårbyfjärden med så många andra. Värre är det på sommaren då det är mycket fritidsbåtar och jetskis på sjön.

- Kanotister kan också vara lite luriga. En gång var det en som försvann under klaffen. Innan vi såg den på andra sidan var det inte så roligt, berättar maskinisten Janne Andersson.

En annan gång var det en kvinna som gick genom isen och räddades ombord på färjan. - Det var en riktig hjälteinsats av kaptenen som var i tjänst då, säger Lennart Öhman.

Annars sker det mesta dramat nere på bildeck. Kösystemet skapar ibland konflikter och uppe i styrhytten kan man ibland se bil-dörrar som slits upp av arga medresenärer.

För några år sedan gick det till handgemäng.

- Den trängningen som skulle tjäna någon två minuter ledde till 45 minuter polisförhör i andra ändan. Så det blev inte en direkt gengång hem, säger Lennart Öhman.

Men överlag sköter sig passagerarna väl, tycker de. Oftast kommer missförstånden för att färjelägena är små och skyltarna är otydliga. - Det är ju inte passagerarnas fel. Och på morgonen brukar pulsen vara lite högre än annars, säger Janne Andersson. &

LISA HALLDÉN.

Publiceras med tillstånd av Mälars Tidning

SJÖVÄGEN

NR 3.
MAJ 2018

INTERNTIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDIET

MÅNGFALD
något att prata om?

ARBETSROTATION
ser olika ut i landet

BERÄTTELSE FRÅN
en styrhytt på Ekerö

SAMTAL SOM FÖRENNAR

Dialog på Arnöleden gynnar samarbete



Du har väl testat Jobbnavigatorn?
jobbnavigator.farja.se/

REDERICHEFEN
har ordetERIK FROSTE
REDERICHEFKommunikation
och bemötande
hör ihop

Under den sista månaden har vi blivit bättre på att kommunicera i rederiet och vi har testat fler kanaler. På FLS startside finner du varje vecka nya aktuella notiser och filmer. Fredrik Almlöv, teknik- och miljöchef, har börjat med veckobrev. Vi är flera som "instagrammar" regelbundet och sprider en aktiv bild av rederiet. Facebookgruppen Gula färjorna lever och frodas och även på LinkedIn kommer fler inlägg från oss på rederiet. Jättekul tycker jag!

Det är viktigt att vi kommunicerar med varandra då vi, som sagt ovan, är utspridda över hela landet. Att kommunicera med varandra är nära besläktat med vårt bemötandeprojekt.

Vi måste också tänka på hur vi kommunicerar i våra E-mail till varandra. Jag har under min tid här sett exempel på mailkonversation som inte är acceptabelt. Självklart får vi påpeka saker som vi upplever som fel, vi ska reagera och agera när något går emot

"Det sitter en människa av kött och blod i andra änden"

klart får vi påpeka saker som vi upplever som fel, vi ska reagera och agera när något går emot

våra värderingar och mål.

Men vi måste vara professionella. Det sitter en människa av kött och blod i andra änden. I värsta fall har någon skrivit sitt mail med kopia till 20 eller 30 personer och mottagaren känner sig tvingad att svara med samma mynt till alla och den infekterade diskussionen eskalerar.

När du formulerar dig, läs igenom det en extra gång och fundera på om ditt budskap tydligt framgår och om det är ett mail som du skulle vilja få?

Kommunikation och ett professionellt bemötande är för viktigt för att slarva bort. Låt oss alla tänka ett varv extra så får vi alla en bättre arbetsmiljö.

Ha en underbar vår!

INNEHÅLL

- 3 **Samtal** på Arnöleden
- 5 **Mångfald** -APT på Ekeröleden
- 6 **Arbetsrotation** - hur har det gått?
- 7 **Hur mår vi egentligen?**
- 8 **Sjöloggen**
- 9 **Utkiken**
- 12 **På Sluttampen** Historier från styrhytten



Lena Edholm är nöjd med Jobbnavigatören. FOTO: JAN ÖHLUND

Mattias Wallin
FOTO: LENA NORDLUND

" Vi måste agera utifrån ett mångfaldsperspektiv"

Fredrik Almlövs veckobrev är en av flera nyheter i FLS.
FOTO: INGRID JARNRYD

Tipsa redaktionen

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



SJÖVÄGEN ÄR TRAFIKVERKET FÄRJEREDERIETS INTERNTIDNING

"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Färjerederiets vision. Pålitliga, engagerade, modiga och affärsmässiga är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Ingrid Jarnryd. **Redaktör:** Lena Nordlund **Medverkande i detta nummer:** Ingrid Jarnryd, Jan Öhlund, Jarl Andreasson, Fredrik Skeppstedt, Truls Persson, Peter Peterberg, Lisa Halldén, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** BrandFactory. **Omslagsbild:** Roger Wahlman på Arnöleden. Foto: Kasper Dudzik. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



Roger Wahlman, befälhavare, styr vant linfärjan Carolina av Arnö.

Det goda samtalet
STYR REDERIET FRAMÅT

Nitze Lundqvist och Roger Walman, befälhavare på Arnöleden i Mälaren, tog tillfället att lämna många synpunkter och förslag när rederiets chef kom förbi på jobbet.

Arnöleden är en av Färjerederiets minsta. Den går mellan Oknö och Arnö i Mälaren. På Arnö finns tio familjer. Under somrarna tillkommer förstasommargäster och turister. Men än så länge räcker linfärjan Carolina av Arnö, med plats för 10 bilar eller 60 resande.

Att arbeta på en liten led långt från allfartsvägarna innebär speciella arbetsvillkor.

– Man lär känna ortsborna och de är väldigt tacksamma för att vi finns. Om det är inställda turer på grund av underhåll till exempel har vi en mejllista till alla boende och de har förståelse, säger Roger Wahlman, befälhavare och anställd i rederiet sedan 1993.

– Vi reparerar själva så långt det går och man blir rätt uppfinningsrik. Förr hade vi en handkassa och fixade själva. Det var snabbt och enkelt. Det tar längre tid idag eftersom vi ligger avsides och måste vända oss till de som är upphandlade och de finns inte i närheten. Men det är förståeligt att upphandlingsreglerna finns, säger Nitze Lundqvist, den andre av tre befälhavare på Arnöleden. Han har tio års längre anställning än Roger. Det är tydligt att de trivs bra på sin led och att det är skälet till att de jobbat så länge.

Rederichef Erik Froste hade, när han tillträdde i november förra året, ambitionen att besöka alla färjeleder - inom kort är han i mål.

– Vi har sett fram emot det. Det är bra att han är ute och träffar oss på lederna, säger Nitze.

De har förberett frågor. Den första rör solenergi. Det finns ett stort miljöenga-

gemang på leden. Allt från sopsortering till en egen biologisk reningsanläggning där restprodukten, slammet, används till kompost. Det finns inget kommunalt vatten och avlopp i ledstugan.

De har flera idéer kring solenergi som de tar upp med Erik Froste. Allt från att ha solceller på taken till stugan och bodarna till att använda solceller som energi till informationstavlan. Och de får stöd av rederichefen.

– Solenergi ska vi jobba mer med. Ett exempel där det kommer in är Stegeborgsleden. Där finns solceller med i planen för renoveringen av leden, säger Erik.

Diskussionen fortsätter. De har många frågor kring miljö, teknisk utveckling och forskning. 2045 ska vi vara klimatneutrala. Senast då ska färjerederiet inte släppa ut ett enda kg koldioxid, CO2.

– Vision 45 handlar om att få mest pang för pengarna. Vi måste pröva olika lösningar som el, metanol, etanol och gas.

Några leder får börja tidigare och andra senare. Det handlar till exempel om vilka som har behov av nya färjor som vi då kan testa med andra drivmedel och teknik.

– I vårt uppdrag ligger att experimentera. Mitt jobb är att paketera våra idéer så vi får pengar från Trafikverket. Det gäller att få in våra förslag i deras nioårscyklar, säger Erik.

– Det vore intressant att få reda på mer om färjor i andra länder, aktuell forskning. Norge verkar ju ha kommit långt med elfärjor. Alternativa vajerdrivningar är också intressant. I Kanada vet jag att de har testat teknik med centrumdrift till exempel. Jag skulle vilja få mer information om aktuell forskning från rederiet, säger Nizze.

Vad gör ni som medarbetare idag för att skaffa er kunskap om vad som sker i rederiet?

– Kommunikation är viktigt. Jag tycker det är bra att Erik börjat med Skypemöten och att även teknikchefen Fredrik Almlöv nu skriver veckobrev. Sedan läser vi i FLS och förstås Sjövägen som är mycket bra. Det är också bra med distriktsindelningen. Nu har vi fått ett kompanjonskap med de andra lederna i distriktet och det upplever jag positivt, säger Roger.

Nizze efterlyser även utbyte med andra leder.

– Förr åkte hela styrkan iväg på studiebesök till andra linfärjeleder som till Västkusten. Det var inspirerande och man lär sig mycket av att se hur andra löst saker och ting.

– Man kanske kan lösa en del genom att ha skypemöten där man använder kameran så man ser varandra. Avstånden är långa och det kan vara dyrt och krångligt att resa ett helt gäng för att träffas. Ett alternativ kan vara att en person reser och sedan delar med sig till arbetsgruppen, föreslår Erik.

Hur för ni fram era åsikter till ledningen?

– Vi pratar med Pelle Eriksson, distriktschefen. Vi har en rak dialog och han är alltid nåbar, säger Nizze.

De pratar om hur en ledare ska vara idag. Tydlig, kommunikativ och sprida kunskap.

Det är viktigt att få en dialog, kunskap underifrån och upp och tvärtom. Det är jättekul att få en chef som sprider entusiasm. Toppen att du åker ut och pratar med alla ute på lederna, Erik! berömmar Roger.



Nizze Lundqvist, befälhavare på Arnöleden visar runt rederichefen Erik Froste.

Blir det en fortsättning på Erik Frostes färjeledsbesök?

Ja, får han själv önska ska det göras en gång per år, bara tiden räcker till. Men på Arnöleden vill man också bjuda in fler kollegor från rederikontoret i Vaxholm att komma på studiebesök.

– Det är så mycket lättare att kontakta någon om man har ett ansikte, säger Nizze. ♡

TEXT: LENA NORDLUND
FOTO: KASPER DUDZIK

Fakta | Arnöleden

Arnöleden går mellan Oknö i Södermanlands län och Arnö i Uppsala län i västra Mälaren.

- Färjeledens längd är 800 meter.
- Överfartstiden är sju minuter.
- Leden trafikeras av en linfärja.
- Cirka 10 000 bilar transporteras varje år.



Magnus Regné, Andreas Pedersen och Mats Johansson fortsatte diskussionen under kaffepausen.

Konstruktiv dialog om mångfald på Ekeröleden

Sjövägen fick vara med när Ekeröledens personal samlades för att gå igenom första av tre APT-utbildningar om Mångfald som ingår i Bemötandeprojektet. Tidigare har medarbetarna genomfört en webbaserad utbildning på Lärtoget om diskriminering, mångfald och inkludering. Syftet med detta APT var att följa upp den utbildningen.

– Varför ska vi arbeta med mångfald inom Färjerederiet? Vi ska spegla hela samhället och idag sker stora globala förändringar i omvärlden vilket ställer krav på oss och leverera den samhällsnytta som förväntas. Vi måste agera utifrån ett mångfaldsperspektiv och attrahera den bästa kompetensen, berättar Mattias Wallin, distriktschef Stockholm, som leder dagens utbildning.

Mångfald har ingen entydig definition men begreppet används ofta för att beskriva en variation av olika egenskaper hos individerna i en social grupp. I några olika övningar fick gruppen testa om de hade förutfattade meningar om en fiktiv person och om deras uppfattningar ändrades när de fick mera information. Trots att situationen, en övning, naturligtvis gör oss alla mer medvetna och därför mindre benägna att falla i fördomsfällan blev det en öppning för diskussion på den egna arbetsplatsen



Mattias Wallin är glad över medarbetarnas engagemang.

Ofta är det de yttre olikheterna som vi förknippar med mångfald. En övning gick ut på att ta fram hela isberget. Det som är under ytan handlar om andra egenskaper som personen har som inte syns vid första anblicken. Detta kan vara utbildning, kompetens, bakgrund, personlighet och mycket annat. Några röster från diskussionen:

– Vår bransch är smal, arbetet kräver behörigheter och urvalet av sökande är begränsat. Men även om det kan se lika ut vid en hastig blick är det inte det.

– Det är en brokig skara som går till sjöss redan från start. Folk med helt skilda bakgrunder, utbildningar, åldrar, längd och geografisk härkomst.

– Och olika dialekter! inflikar någon på göteborgska och drar ned skrott.

– Vi behöver varandra och styrkan ligger i att ta tillvara kunskapen i varje individ. Man fixar inte allt själv.

– Mångfald handlar om en blandning av yttre och inre olikheter och likheter. Vi har både och i vår grupp.

– De flesta av oss här är män, men jag bryr mig inte ett dugg om vilket kön min arbetskamrat har. Jag behandlar min kvinnliga arbetskamrat på samma sätt som alla andra. Jobbet ska bli gjort, det är det viktiga.

– Nu har vi pratat en del om olikheterna men vilka är likheterna i gruppen? frågar Mattias.

Nu är det många som är aktiva och bland kommentarerna fångar jag upp orden:

Plikttrogna, lojala, vilja att göra jobbet på ett bra sätt, ansvarsfulla, yrkesstolta.

Dessutom finns ett intresse för att ta del av vad andra leder gör. Det märks till exempel på att flera berättade att de läser Sjövägen och att den är deras främsta källa till information om vad som pågår i rederiet.

I materialet från Trafikverket står att mångfald är en blandning av bakgrund och kompetens som har betydelse för arbete, kvalitet och kundorientering. Utmaningen är att för att få mångfald ”på riktigt” behöver vi både en blandning av yttre olikheter och en blandning av inre olikheter.

Det verkar Ekeröledens medarbetare ha bra koll på!

TEXT OCH FOTO: LENA NORDLUND



FOTO: KASPER DUDZIK

Arbetsrotation tolkas olika

Vad är arbetsrotation? Tolkningen varierar mellan de leder som provat. Grundtanken är, att man inte alltid tjänstgör med samma arbetskamrater. Det ger variation i jobbet, ökar kunskapsöverföringen och säkerheten. Hur och när rotationen görs ser dock olika ut.

Beredningsgruppen med Jörgen Sandström, Tomas Simonsson, Magnus Regner, Berit Kind och Robert Berntsson har gjort ett grundjobb för att beskriva arbetsrotation och hur metoden mottagits. Deras resultat ska ligga till grund för ett ledningsbeslut om hur arbetssättet drivs vidare.

De började med att studera attityderna på leder med arbetsrotation. Det gjordes med hjälp av en enkät som visade att en knapp majoritet var positiva till arbetsrotation. Antalet svarande var relativt lågt (ungefär hälften av de tillfrågade) vilket kräver försiktighet i tolkningen. Nya arbetssätt kan dessutom ta tid att bli bekväm med, vi vill gärna ha det som det alltid har varit – något som också kan ha påverkat attityderna.

Arbetsrotation görs på olika sätt:

På Svanesundsleden med trafik dygnet runt med en färja, jobbar alla befälhavare med alla matrosar under en femmånadersperiod. Från januari till maj görs

fem rotationer i samma befattningskategori. Befälhavaren som står överst i listan påbörjar rotationen i januari, med två extra fridagar. Alla befälhavarna följer efter, i tur och ordning. För att jobba tillbaka den tid som man förlorar vid rotationstillfället, går befälhavare 2 i listan in och kör befälhavare 1:s två dagspass. Befälhavare 3 kör befälhavare 1:s nattpass.

"All utveckling fordrar förändring."

Befälhavare 1 kör sedan fyra omgångar med matrosen den roterat till medan övriga befälhavare kör tre omgångar. I februari kommer nästa rotation och upplägget fortsätter månadsvis fram till sommaren. I augusti är det dags för matroserna att starta sin rotation på samma sätt som befälhavarna.

Gullmarsleden kör dygnet runt, dagtid med två färjor. Man valde ett rotationschema med en permanent förskjutning i befälhavareraden. Det blev en förskjut-

ning på en dag i schemat i förhållande till matroserna. Förskjutningen medför att man kör antingen med två eller tre olika medarbetare. Effekten blir att befälhavarna och matroserna jobbar antingen med två eller tre olika kollegor under en tjänstgöringsperiod och så rullar det på året om.

Färösundsleden trafikeras under större delen av året dygnet runt av en färja. Den första februari varje år byter befälhavarna rad. De backar två steg och får en ny matros samt behåller en matros som man jobbat med sedan tidigare. Man jobbar varannan dag med olika matrosar. Man har även två ordinarie befälhavare som går som semestersättare eftersom det ligger schemalagd semester för hela året. Detta medför att man dessutom arbetar med dessa två befälhavare så fort den schemalagda semestern infaller, var sjätte arbetsperiod. Sammanfattningsvis: Man jobbar med två olika kollegor under varje arbetsperiod.

På Visingsöleden, dygnet runt, jobbar befälhavare och överstyrmännen efter ett schema som rullar med arbetsperioder om fyra arbetspass. Dom jobbar antingen förmiddag, eftermiddag eller natt. Schemat är utlagt över sex rader per befattning, plus två poolrader. Matroserna jobbar annorlunda: på helger gäller antingen dag eller natt. Intervallet i schemat blir annorlunda gentemot befälhavarna och överstyrmännen. En naturlig rotation i schemat uppstår.

Vaxholmsleden kör dygnet runt, med en extra dagfärja. Matroserna flyttar två steg bakåt en gång i kvartalet och samtidigt görs en rockad i schemat där man kör två arbetsperioder på raken med samma typ av pass. De två befälhavarna som man tidigare kört med byts mot två nya. Matrosernas och befälhavarnas skift ligger omlott på två dagar vardera. Dagfärjan bemannas normalt bara av fyra personer. Befälhavaren jobbar halva tiden med en matros och den andra halva tiden med en annan matros. Befälhavare och matrosar börjar sina arbetsveckor på olika dagar.

Oxdjupsleden är en led med två skift och en färja. De andra två matroserna jobbar enbart förmiddagsskift eller eftermiddagsskift på vardagarna. På helgerna skiftar de pass med varandra. Befälhavarna byter rad i januari varje år och matroserna i juli varje år. Effekten av Oxdjupsledens arbetsrotation De har olika avlösningsstider vilket ger en timme "minirotation" dagligen, med gott om tid för överlämning. är att alla befälhavare arbetar med alla matrosar under ett kalenderår.

Förutom att reda ut en ett gemensamt förhållningssätt för arbetsrotation har rederiledningen också valt att gå vidare med diskussioner om hälsa och arbetsmiljö för olika scheman. Det görs med stöd av beredningsgrupper och är inte kopplat till arbetsrotation.

All utveckling fordrar som bekant förändring, där har vi det inte annorlunda i rederiet. Rederiledningen vill uppnå positiva effekter för personal ombord, och förbättra säkerheten. Det kommer att innebära förändringar, jämfört med hur det ser ut idag. Vi följer diskussionerna och rapporterar löpande i Sjövägen. ↓

INGRID JARNRYD

Trivsel trots hälsoutmaningar

Sedan 2004 har Färjerederiet varje år genomfört "Hälsoprofil" på en tredjedel av rederiets tillsvidareanställda medarbetare. Med start 2019 kommer samtliga tillsvidareanställda erbjudas att genomföra "Hälsoprofil", därefter kommer hela rederiet testas var tredje år.

Totalt sett har Färjerederiet ett högre resultat än Previas riksnitt när det gäller välbefinnande.

2017 uppgav 100 procent (!) att det råder god stämning på arbetsplatsen, 99 procent är motiverade i sitt arbete och 93 procent upplever att de oftast eller ibland hinner slutföra sina arbetsuppgifter i tid. Vi trivs alltså på arbetet men vi har också vissa hälsoutmaningar, som kondition, matvanor, midjemått och BMI. Sådant kan påverka hälsan på lång sikt. Bristande matvanor och låg kondition kan också påverka koncentration och prestation negativt. Det kan ses som en riskfaktor i det dagliga arbetet enligt Stressforskningsinstitutet Stockholms Universitet.

Många av medarbetarna som gjort Hälsoprofilen uppger att de åker bil till sitt arbete och har stillasittande arbetsuppgifter.

Trots att undersökningen visar att det finns en medvetenhet bland medarbetarna om att det är viktigt att röra på sig och äta nyttigt är det få som gör det. Det finns också utmaningar med att få till bra kost och motion med skiftarbete och långa arbetspass. Det kan vara svårt att försöka hitta balans med en bra kosthållning och en aktiv fritid. Här vill Färjerederiet bidra genom att göra 2019 till ett år i hälsans tecken.



FOTO: MOSTPHOTOS.COM



FOTO: MOSTPHOTOS.COM

– Vi vill skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv för våra medarbetare. Arbetet med att skapa förutsättningar för ett hållbart arbetsliv består av flera delar och vi ser Hälsöåret 2019 som en viktig pusselbit. Förhoppningen är att fler medarbetare kommer välja att delta när vi genomför hälsoprofiler på samtliga medarbetare inom Färjerederiet samtidigt. Det betyder att vi får ett bättre underlag för strategiska hälsosatsningar. Både uppföljningar och jämförelser blir av högre kvalitet. Man kan dessutom göra efterföljande insatser under längre tid och erbjuda insatser till dem som önskar och där behov finns, säger Åsa Nordström, HR-chef på Färjerederiet.

Nu vill vi veta vad du har för idéer och önskemål när det gäller hälsöåret 2019. Gör ni något på er arbetsplats som kan inspirera andra till ett friskare och pigga-re liv? Hör av er till Sjövägen och berätta! Alla tips som leder till publicering får en liten belöning! ↓

Fakta | Hälsoprofil 2017

- 61 procent av de inbjudna deltog. Medelåldern är 50 år.
- 91 procent är män.
- 84 procent upplever sin hälsa som god, mycket god eller utmärkt.
- 100 procent upplever att det råder god stämning på arbetsplatsen.
- 99 procent är motiverade i sitt arbete.

Jobbnavigatorn lockar många

● **Jobbnavigatorn** är ett interaktivt frågeformulär där du kan kolla om dina intressen och ambitioner kan passa in hos oss. Det är ett sätt att lättamt låta sig inspireras. Beroende på svaren får du ett förslag på både roll och plats som skulle kunna vara tänkbara.

Världspremiären för Jobbnavigatorn ägde rum på Career Event i Kalmar, i april.

Lena Edholm, HR-specialist på Färjerederiet, du var där. Hur tycker du att det gick?

– Jobbnavigatorn var riktigt bra hjälpmedel för att få in besökare i vår monter. De som gjorde testen bjöd på många skratt, när de fick se sina resultat.

Ett syfte med Jobbnavigatorn är att få ut att vi finns i hela landet, även på platser man normalt inte förknippar med jobb inom sjöfarten. Nådade vi ut med det budskapet?

– Absolut! Det var många kommentarer om just navigatorns förslag på geografisk placering, så helt klart satte den igång tankar hos många besökare.

Är du nöjd med utfallet av årets medverkan på Career Event?

– Jag är mycket nöjd! I år testade vi att samla in intresseanmälningar direkt på plats. Ett nytt grepp som är konkret och mätbart. Vårt mål var 25 intresseanmälningar och vi nådde 31, ett resultat som vi är väldigt nöjda med.

En film om Jobbnavigatorn hittar du i FLS eller på Youtube. En länk till testet finns på www.trafikverket.se. Testa du också!

Jobbnavigatorn
<http://jobbnavigator.farja.se>



Oliver von Semkov, tidigare matros på Vaxholmsleden, har hjälpt Färjerederiet att utveckla testet Jobbnavigatorn. Oliver utbildar sig till en framtid som IOT-utvecklare (internet of things).

Theresias nya styrhytt på plats

● Vägfarjan Theresia på Avanleden utanför Luleå, har fått en ny styrhytt.

Jarl Andreasson berättar att orsaken till bytet av hytt på Theresia är att få en bättre komfort, men det fanns även ett svåråtkomligt vattenläckage i taket på den gamla hytten.

– Denna färja är lite speciell då man de gånger hon ska bogseras till ett varv för torrsättning behöver plocka av hytten så att hon kommer under en bro över Luleälven som måste passeras. Vi har även nytillverkat "apparaturrummet", utrymmet direkt under styrhytten, och passat på att förenkla nedmonteringen av hytten.

Det har lösts genom att dra all el som ska kopplas ihop med utrustningen i apparaturrummet ut ur kortsidan på styrhytten och förse



Här är hytten redo för transport till Avanleden.

desa kablar med kopplingsdon av typ Harting. De kan sedan enkelt kopplas in i ett skåp placerat på utsidan av apparaturrummet och direkt under där kablarna kommer ut. ↓

TIO-I-TOPP PÅ FLS

● Vilken information får flest visningar på FLS? Så här ser det ut under perioden 19 mars-19 april:

1. Dokumentation och system (2371)
2. Huvudprocesskarta (277)
- 3-4. 30 minuter med rederichefen mars och Jobbnavigatör (182 vardera)
5. 30 minuter med rederichefen februari (157)
6. Telefonkatalog Färjerederiet (142)
7. Månadstillsyn av säkerhetsutrustning (141)
8. Fredriks veckobrev (118)
9. Tillstånd enstaka resa (104)
10. Egenkontroll, Tillsyn av säkerhetsutrustning och övrig utrustning (100)

NYTT VID FLYTT AV FÄRJA

● Sedan 1 april ordnas tillstånd för enstaka resa av trafikchef Margus Pöldma. Transportstyrelsen utfärdar inte längre dessa. Dokumentet ligger normalt i färjeflyttprocessen i aktiviteten "Förberedelse för transport" i FLS.

Även checklisten inför transport är uppdaterad för att passa de nya reglerna. ↓



FOTO: KASPER DUDZIK



UPPHANDLINGEN AV DRIVMEDEL ÄR KLAR

● Upphandlingen av drivmedel klar och den här gången endast Diesel Miljöklass 1 utan RME i det nya avtalet.

Vi har sedan 2005 haft Diesel MK1 med 5 procent RME ombord på färjorna. Det nya avtalet gäller endast MK1 utan inblandning av förnyelsebara bränslen. Anledningen är att vi sedan i höstas kör med 100 procent HVO på Hönöleden och har därför minskat våra koldioxidutsläpp med mellan 85-90 procent där. Eftersom Hönöleden är vår största förbrukare gör bränslebytet stor nytta på vår trafik när det gäller utsläpp av växthusgaser.

Vi minskar cirka 6 000 ton växthusgaser med det valet och gör därför större nytta än den inblandningen av RME vi gjort.

Det är OKQ8 som tagit hem alla färjeleder. ↓

Största miljövägfärjan får namnet Tellus



m/s Tellus

- 100 meter lång
- max 600 ton last
- plats för 80 bilar och 297 passagerare
- maxfart 11 knop

Vägfärjan Tellus tar form. FOTO: TRULS PERSSON

● Sommaren 2019 kommer rederiets nästa storfärja till Gullmarsleden. Färjans namn blir Tellus. Hon byggs som laddhybridfartyg och blir därmed Sveriges största miljövägfärja. Tellus byggs för att drivas med elektricitet genom batterier. Fartyget levereras och sätts i trafik innan hennes laddstationer kommit på plats vid Gullmarsfjorden.

– Från liknande projekt i våra grannländer vet vi, att utmaningen med effektiv och snabb laddning av fartyget fordrar special-

anpassade lösningar och dessa kommer successivt att byggas, sedan den nya tagits färjan i drift, säger Färjerederiets projektledare Fredrik Skeppstedt.

De friggående fartyg som rederiet investerat i under senare år, har fått namn med astronomi som. Med namnet Tellus vill Färjerederiet signalera eldrift, men också, att vi måste ha omsorg om vårt jordklot och utveckla hållbara miljölösningar för framtiden. ↓

Låt rederiet få veta vad du tycker!

● Vad tycker du om Sjövägen? Har du deltagit i rederichefens Skypemöten – vad tycker du om dem? Har du sett att FLS startside innehåller nyhetsnotiser? Önskar du mer eller mindre information?

Det är några frågor som du kan att påverka. Undersökningen om intern information i rederiet kommer att nås via FLS. I slutet av maj kommer en länk, på FLS startside, som leder dig till formuläret, där du kan berätta vad du tycker.

Gör det! Dina synpunkter är viktiga för att vi ska veta hur vi ska utforma och utveckla rederiets inre informationsuppdrag. Genom att säga vad du tycker, hjälper du till att förbättra oss.

Uppsättningen av informationskanaler, kraven på snabbhet och relevans ökar hela tiden och det är viktigt att göra rätt prioriteringar för att skapa en känsla av delaktighet, intresse och stolthet för vår verksamhet. I det jobbet behövs du. Du svarar anonymt.

Tack i förskott för din kommande insats! ↓
INGRID JARNRYD



"Stor sjöräddningsövning i Vättern
Det var stort pådrag mellan Visingsö och Gränna på onsdagen då Sjöräddningen hade en stor övning. Människor skrek och det var stor tumult då svårt skadade människor skulle tas omhand sedan färjan Braheborg kört rakt in i vågbrytaren i Visingsö hamn."
svt.se 2018-04-11

"Holmfärjan körde sönder rodret
Vårens premiärtur för Holmfärjan Capella slutade inte så bra. Rodret gick sönder, och nu ersätts trafiken med helikopter."
sverigesradio.se 2018-04-20

"Tre färjor kan kapa köer i sommar
Färösundslinjen får förstärkning med en tredje färja även i sommar. Vivi heter den och går annars mellan Björkö och fastlandet utanför Göteborg."
helagotland.se 2018-04-09

"Krånglande styrventil stoppade Gullmarsfärjan på fredagen
En krånglande ventil på styrningen i en av färjorna på Gullmarsleden gjorde att bara en färja gick i trafik mellan Finnsbo och Skår på fredagsmorgonen."
Lysekilsposten 2018-03-15

"Sjukdomsfall på färja i Furusundsleden – patient hämtad med helikopter
På torsdagen fick Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral, larm om att en person blivit akut sjuk på en färja i Furusundsleden. Larvet kom in vid klockan 21.45 på kvällen. Passageraren evakuerades från färjan med hjälp Stockholms läns landstings ambulanshelikopter och kördes till Norrtälje sjukhus."
Norrtälje tidning 2018-03-22

"Kräver fler färjeturer över Gullmarsfjorden
Nu ställs krav på fler avgångar och fungerande toaletter på färjorna som trafikerar Gullmarsleden."
Bohuslänningen 2018-03-22

"Nya utbildningar i Kalmar
På Sjöfartshögskolan i Kalmar ges nu fortbildningar inom såväl hållbar sjöfart som maritimt ledarskap. Tillsammans med Färjerederiet har Sjöfartshögskolan utvecklat kursen Eco-shipping."
skargardsbryggan.com 2018-03-30



FOTO: KASPER DUDZIK

Fridhems varv i Lysekil.

Fridhems varv ser över prislistan: Allmän kostnadsökning höjer timpriset

Fridhems varv förhåller sig till Färjerederiet ungefär som ett dotterbolag till ett företag. Rederiet fordrar att varvet ska leverera ett positivt resultat. För att åstadkomma detta måste varvsverksamheten bedrivas effektivt och hållbart.

Varvet har tilldelats uppdraget att vara Färjerederiets leverantör av underhållstjänster inom underhållsområdena Väst-Syd-Mitt. Samtidigt har varvets organisation utvecklats. Man har övertagit ansvaret för Härke slip och Huskvarna docka och nya chefer och specialister har tillkommit. Det har varit en startsträcka

för att få till de rätta rutinerna, menar tillförordnad varvschef Leif Bengtsson: –Arbetet med att bygga upp organisationen ute på de leder som vi inte tidigare arbetat med tar lite tid innan det fungerar optimalt. Kommunikation är ett område som vi ständigt måste arbeta med och här kan vi nog förbättra oss.

– Hela verksamheten är i expansion. Vi ser flera intressanta projekt framför oss och har som målsättning att höja varvets kapacitet och förmåga, säger Leif.

Är det därför priset går upp?

–Vi har en kostnadsökning i verksamheten, som vi måste kompensera. Det gäller på personalsidan, men det är naturligtvis

personalen vi behöver satsa för att klara framtida utmaningar.

– Prishöjningen gäller enbart timpriset. Ökningen ligger på nio procent. Det nya priset gäller från och med 1 april.

Hur ser orderingången ut?

– För närvarande är vi fulltecknade – till och med sommaren. Tyngdpunkten för vår del ligger helt och hållet på Färjerederiets behov. Endast fem procent av våra kunder kommer från annat håll säger Leif Bengtsson som passar på att ge en eloge till rederiets distriktschefer och distriktstekniker för ett konstruktivt arbetsklimat. ♡

INGRID JARNRYD

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

MARS
Håkan Polanik
Befälhavare fri/Överstyrman,
Visingsöleden

Nils Till
Motorman/Matros, Gräsöleden

APRIL
Magnus Larsson
Distriktsreparatör,
Södra Bohuslän

MAJ
Jim Löfgren
Rederiingenjör -landanläggningar, Teknik

PENSIONÄR

31 Maj
Ann Emanuelsson
Lokalvårdare, Fridhems Varv

GRATTIS!

50 år
8 maj
Åke Bergman
Befälhavare lin, Hemsöleden



Energimätning ger redskap för bättre miljö

Upphandlingen av energimätningssystem har just tagit en ny vändning. Den ska nu upphandlas separat istället för en integration i andra ombordsystem.

– Vi säger energimätning istället för bränslemätning eftersom ordet bränsle mera anspelar på diesel. Men i framtiden kommer vi ha flera olika energislag som exempelvis eldrift, eller andra alternativa bränslen. Då handlar det om att vi förbrukar energi, säger Peter Peterberg, miljöstrateg.

Vi mäter just det energislag vi använder och presenterar detta ombord och på distans för en bra uppföljning. Olika energislag kommer ha olika bra klimatprestanda och då kan vi lätt kalibrera detta i energimätningssystemet.

Ett exempel är diesel som släpper ut 3,14 kg koldioxid per liter förbrukad diesel, medan HVO, en biodiesel, ger endast

0,5 kg koldioxid per liter. Detta ska vi kunna kalibrera i energimätningssystemet på den färja som systemet sitter i.

– Vi ska mäta energiförbrukningen för att bli bättre och förbruka mindre energi. Givetvis ska vi hålla tidtabellen, men energimätning är både en hjälp för ombordanställda och teknikavdelningen. Genom att få en återkoppling på hur mycket du förbrukat ombord kan du träna in andra körsätt som är mer energieffektiva. Men även teknikavdelningen kan använda detta för att hitta mer energieffektiva lösningar som spar energi för vår trafik.

Är du ombordanställd kan du genom ett energimätningssystem göra mer än bara optimera framdrivningen, du kan även hushålla med värmeenergi och elförbrukning. ♡

KUNDEN HAR ORDET – Blidöleden

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



Lars Örnhall, fritidshus på Blidö

– Det är en suverän service, tycker jag. Jag bor på Blidö om somrarna men åker ut nu på vintern för att kolla musfällorna. Kan också berätta att det var min morbror som startade färjan mellan Östanå-Ljusterö en gång i tiden!



Lottie Klang, verksam på Blidö

– Jag bor på Blidö, vi har båtvarvet och jag åker väl med färjan en till två gånger i veckan. Det fungerar bra, färjorna går i ett mellan Yxlan och Blidö. Det är skönt. Ibland kan det dock vara svårt att hinna med om man håller fartgränsen 30 på väg mot Blidöfärjan från Köpmanholm.



Helene och Thomas Ljung, Blidöbor

– Vi har bott på Blidö i 15 år och tillbringar vår mesta tid där. Från början var det på somrarna men nu är det större delen av året. Färjan fungerar alldeles utmärkt, vi är mycket nöjda!