

På sluttampen

1800-TALSVRAK UNDERSÖKT UTANFÖR GOTLANDS KUST

Hösten 1879 grundstötte ångfartyget Castlewood vid Laus holmar, drev ut och sjönk sydost om Närshamn.

Marinarkeologer från Statens maritima och transporthistoriska museer har undersökt, dokumenterat och värderat vraket, som om det bedöms vara tillräckligt kulturhistoriskt intressant kan komma att fornlämningsförklaras av länsstyrelsen.

- Lastångaren Castlewood vilar sedan 1879 på cirka 30 meters djup utanför Gotlands sydöstra kust. 1996 upprättades en anmälan om brott mot kulturminneslagen efter att vraket misstänktes ha plundrats på bland annat skeppsapotek, mässingsdetaljer och porslin. Dykningarna visade att trots att Castlewood är nedbrutet och plundrat och skrovet har fallit ut, så finns en hel del fina detaljer. Något av det häftigaste är de två stora ångpannorna med maskinen. Men det finns även andra sevärda vrakpartier, säger marinarkeolog Mikael Fredholm.

Marinarkeologerna kommer nu att sammanställa en rapport som ska ligga till grund när länsstyrelsen beslutar om vraket ska fornlämningsförklaras. För att en fornlämningsförklaring ska bli aktuell ska fartygslämningen ha såväl kulturhistoriska värden som upplevelsevärden.

- Castlewood är den sista av tre fartygslämningar från andra halvan av 1800-talet som vi tittar närmare på. Utöver dessa kan det vara fler vrak runt Gotlands kust som inte



Marinarkeologer redo att dyka på vraket Castlewood. FOTO: SJÖHISTORISKA MUSEET



FOTO: SJÖHISTORISKA MUSEET

Vraket efter lastångaren Castlewood kan få fornlämningskydd. Ångfartyg i stål är en av de viktigaste symbolerna för industrialismen. Här undersöker Sjöhistoriska museets marinarkeologer fartygets ångpannor.

varit bedömda som fornlämningar tidigare, men som likväl har höga kulturhistoriska värden. Dessa får vi titta närmare på i framtiden, säger Daniel Langhammer, kulturmiljöhandläggare på länsstyrelsen.

Castlewood byggdes 1878, och hann alltså bara gå i trafik i ett år innan grundstötningen utanför Gotlands kust. Hon var då på väg från Kronstadt i Ryssland till Rotterdam i Nederländerna lastad med 22 000 tunnor råg och 4 000 tunnor linfrö. Hela besättningen kunde vid grundstötningen ta sig över i livbåtar och rädda sig till den gotländska kusten.

Ångmaskinen är den viktigaste symbolen för industrialismen. De moderna ångfartygen konkurrerade ut segelfartygen under senare delen av 1800-talet. Fartygen övergick från att drivas med segel och vind till kol och

ånga och möjligheten att bygga i järn och stål förändrade sjöfarten drastiskt.

Men man litade inte helt på de nya maskinerna och behöll därför under en kort period masterna på skeppen trots att de hade ångmaskiner. Det är under denna period som Castlewood, liksom fjolårets undersökta vrak Princess och Vulcan, trafikerade Östersjön. Forskningen kring dessa fartyg är eftersatt vilket gör detta initiativ viktigt för sjöfartens historia. Fartygsvraken kan bidra med information och berättelser om en tid då den industriella revolutionen tog fart på allvar och som kom att förändra världen för alltid. Att länsstyrelsen tar reda på skicket hos och skapar förutsättningar för att bevara kulturmiljövärden i havet är också en viktig del för att kunna uppnå miljömålet Hav i balans. ↓

SJÖVÄGEN

NR 1.
FEBRUARI/MARS 2020

INTERNTIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDERIET

BESÖK PÅ GRÄSÖLEDEN
- sommarturister och kärnkraft

SÄKERHETSARBETET
har dragit igång på allvar

TESTLADDSTATION
på Ljusterö igång



FOLGGEFUNN -PLUGINHYBRID

Normännen visar upp ny teknik



Hallå! SJÖvägen är Färjerederiet's interntidning!
Ta med dig ditt eget exemplar av Sjövägen hem
och läs!

REDERICHEFEN
har ordetERIK FROSTE
REDERICHEFInga sopor
över bord

När jag tidigare idag höll ett föredrag på Chalmers karriärsdag, SJÖLOG så var temat som vi föreläsare skulle hålla oss till klimat och miljö. Det skulle aldrig ha hänt för fem år sedan. Det går framåt!

När jag berättar för studenterna, att jag på mitt första arbete till sjöss, varje morgon på 4-8-vakten gick akterter och slängde det senaste dygnets sopor över bord tittade de storögt på mig. Ni som arbetade då är inte förvånade. Även om ingen gör så idag så kommer det finnas andra saker som kommer se hemska ut i historiens backspegel. Jag uppmuntrade studenterna till att våga säga nej i en liknande situation, vara modigare än vad jag var. För självklart så visste jag att det var fel, men jag tog den enkla vägen och göra som styrman sade.

"Jag uppmuntrade studenterna att våga säga nej"

Sitter och skriver denna ledare på tåget på vägen hemåt från Göteborg. Jag valde mellan flyg och tåg när jag bokade, skulle kommit hem 2,5 timmar tidigare om jag tagit flyget, nu är jag hemma först 22. Kommer förmodligen inte göra samma val alla gånger. Men lite uppoffringar måste vi alla göra.

För några år sedan hade det varit självklart för mig att ta flyget, men nu är vi många som väljer tåg när det går. Jag testade också att åka elfärja i Göteborg, Elvy som man kan åka ljudlöst med över älven!

Som ni läst på FLS så har vi invigt en test-laddstation på Ljusterö. För två år sedan var det som vi nu har på plats på Ljusterö omöjligt. Helt omöjligt! Det fanns inga leverantörer som då kunde offerera det vi nu har på plats. Nu står den där. Ett mycket viktigt och stort steg på Klimatneutralitet är taget. Bra jobbat av alla involverade.

INNEHÅLL

3 **Inför de nya färjorna** – följ med på tur i Norge. Norrmännen har testat nya tekniker som vi tittar närmare på.

5 **Sjöfartens framtid** – vad kan vi lära av varandra?

5 **Test av laddstation** på Ljusteröleden

6 **Sjöloggen** Hjärtstartare, Färjerockad på Ostkusten

8 **Gräsöledens vardag** - tiodubblad befolkning om sommaren

9 **Livet på Hemsön** – familj berättar

11 **Cykla Vätternrundan** med Färjerederiet

12 **På sluttampen** – vrakdykning utanför Gotland



5

Lars Höglund, VD Furetank.



3

"Besöket har bevisat för oss att Auto docking och Auto crossing verkligen fungerar"

Peter J Peterberg, miljösamordnare



11

Cykla Vätternrundan med Färjerederiet.

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:** Truls Persson, Peter J Peterberg, Ingrid Jarnryd, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** BrandFactory. **Omslagsbild:** Vägferjan Folgefunn Foto: Truls Persson. Mejla sjovagen@trafikverket.se. Sjövägen skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503

Besök på Folgefunn
NORSK PLUG IN HYBRIDFÄRJA

I samband med projekteringen för nybyggnation av en serie på fyra nya 60 bilfärjor till Färjerederiet, är införandet av till exempel "Auto docking", "Auto crossing" och "Auto mooring" en del av den nya tekniken.

För att ta reda på mer om dessa tekniker, som inte finns installerade hos oss, gjorde Fredrik Skeppstedt, Truls Persson, Thomas Elwinger, Jonny Ödeen och Peter J Peterberg från teknikavdelningen på Färjerederiet ett studiebesök i Norge med leverantören Wärtsilä Norge. Peter J Peterberg, berättar om vad studiebesöket gav.

– Vi besökte vägfärjan Folgefunn. Den har fungerat som en experimentverkstad och byggdes om till en hybridfärja med batterier på ca 500 kWh i varje ända, totalt 1000 kWh. Dessa är ihopkopplade för

god redundans. Wärtsilä säger stolt att det var den första färjan med alla drift-möjligheter som:

- Dieselelektrisk drift
- Hybriddrift, en kombination av dieselgeneratorer och batterier, sparar cirka 10–20 procent bränsle enligt Wärtsilä.
- Plug in hybrid, en kombination av laddning av batterier från landelnätet, dieselgeneratorer och batterier, sparar cirka 20–30 procent bränsle.
- Fullelektrisk drift där batterierna ombord laddas av landelnätet och batterier iland. Framdrivningen och hotellast tar energi enbart från batterierna ombord. Sparar 100 procent bränsle.

I april 2018 kördes färjan med induktionsladdning och Auto Docking och Auto Crossing för första gången.

– Besöket har bevisat för oss att "Auto docking" och "Auto crossing" verkli-

gen fungerar. Kanske inte optimalt, men något som jag bedömer som en ren intrinnsformalia, säger Peter J Peterberg.

Sparar då systemet bevisligen energi?

– Nja, jag hörde inga konkreta bevis för det, men med ett bra intrimmat system finns det naturligtvis möjligheter. Storleken kanske finns som hos Färjerederiets Ecoshippingutbildning, att det kan skilja upp mot 20–25 procent mellan befälhavare?

Peters summering av studiebesöket

Känslan är att systemet kräver en hel del intrinnsformalia för att kunna hantera olika väder, men som Wärtsilä säger, begränsningen är densamma som i manuell körning, propellerkraft och hur snabbt propellern kan ändra vinkeln på propellerkraften.

Färjerederiet kan säkert upphandla ett →



Samling i styrhytten, Steffen Fäldt och Iain Huntly-Playle, Wärtsilä, Thomas Elwinger, Projekt navigation nya färjor Färjerederiet, Jonny Ödeen, befälhavare Färjerederiet, Projekt Navigation Nya färjor.

→ system för Auto Docking och Auto Crossing, men systemen är än så länge mera på prov och försök, det får vi nog ha lite tålamod med.

Att införa teknik för att köra från Remote Control center kanske gör konkurrensen mindre?

– Känslan är ändå att det är möjligt att bygga vidare på teknikutvecklingen längre fram. Att förbereda färjorna för teknik som inte riktigt är framme just nu, påverkar naturligtvis projektets tidsplan.

Hur bråttom är det att färjorna kommer till färjeled?

Oro för att vi får det senaste verkar hårdvarumässigt vara ett mindre bekymmer, utvecklingen handlar om programvaror. Att implementera ny teknik senare när den är mera mogen ser jag inte som ett problem, det bevisas ju av projektet Folgefönn. Efter besöket på Kongsberg var min bedömning att

"Folgefönn har fungerat som en experimentverkstad"



Iain Huntly-Playle, Wärtsilä GM engineering San Diego USA, specialist på Auto Docking/ACr systemen berättade om systemen.

kravställa ett fungerande forskningsprojekt av funktionen som efterfrågas, det intrycket består.

– Personligen har min inställning till den nya tekniken förändrats, att samla IAS och manöver av färjornas olika system till bildskärmar i styrhytten, kan rätt utfört förenkla arbetet ombord. Allt hänger på att informationen byggs upp för enkel och snabb manöver och god överblick av färjans olika system. Min egen tid vid kontrollrum i maskinrum och på kraftverk, 100 analoga mätare jämfört med bildskärmsbaserad styrning av ett system, är att med bildskärmar finns möjlighet till en mycket god överblick. Därmed en bättre systemförståelse, men som vi diskuterade på resan, kanske bilder ska vara uppbyggda utan system som rör för läns-pumpar som exempel. När systemet behöver användas, vill besättningen bara länsa ett specifikt utrymme, kanske inte störs av krångliga systemritningar?

– Det är helt rätt att tänka enkelt användande som ledord med ny teknik. Men det kräver samtidigt att vi i specifikationen lämnar utrymme för att vara med i den framtagningen mot vinnande leverantör, avslutar Peter sin summering. ↓

TEXT EFTER PETER J PETERBERGS
RAPPORT

FOTO: TRULS PERSSON

Fakta

Auto Docking betyder att ett system kan automatiskt styra in färjan till färjeläget, befälhavaren övervakar endast tilläggnen. Systemet kan lika gärna avgå från kaj ska tilläggas, meningen är att den enligt en kurva tar upp hastigheten till överfarten.

Auto Crossing betyder att färjan automatiskt kör färjan under överfarten mellan färjeläge A till B. Även här under överinseende av befälhavaren.

Auto Mooring betyder automatiskt förtöjningssystem. Normalt ligger Färjerederiet och trycker färjan mot kaj under lastning och lossning. Propellerkraften håller alltså färjan mot kajen och dykdalberna. Med Automoooring så hålls färjan kvar i färjeläget genom ett automatiskt förtöjningssystem. Propellrarna kan därför stoppas och vi har en besparingspotential i bränsleförbrukning på ca 15-25 procent. Tekniken kan vara ett system med en vacuum eller elektromagneter eller övriga mekaniska fastlåsningar av färjan.

Vart är sjöfarten på väg?

Under Transportstyrelsens sjöfartsseminarium presenterades det senaste inom sjöfarten på temat godset, rekrytering, arbetsmiljö, klimat och forskning.

På temat arbetsmiljö berättade Carolina Kihlström, Svensk Sjöfart, om Vårgratts arbete för en arbetsmiljö i världsklass.

– Det finns stora vinster för både medarbetare och organisationer att fokusera på frågor om arbetsmiljö, trakasserier och kränkande särbehandling. För dig själv kan du få bättre trivsel och bättre prestation, du blir friskare, mindre sjukfrånvaro och bättre ekonomi, det är större sannolikhet att du är engagerad och får bättre arbetsresultat och är med om färre olyckor. Som chef ser du bland annat att du får minskad sjukfrånvaro och färre som slutar. Men det påverkar även positivt på saker som kompetensförsörjning och rekrytering, säger Carolina Kihlström.

När klimatet diskuterades under sjöfartsseminariet presenterade bland annat Svensk Sjöfarts medlemmar Wallenius och Furetank.

– Det vi gemensamt kan påverka för att få klimatvänligare sjöfart är bland annat att anpassa sjöfartens avgiftssystem så

att det stimulerar användandet av renare bränslen. Även finansiering är viktigt och där är en central del att bevara Svenska Skeppshypotekskassan som kan möjliggöra miljöinvesteringar – något som vanliga affärsbanker är ovilliga till. Man behöver även underlätta för den infrastruktur som krävs för en miljö- och klimatvänligare sjöfart, säger Lars Höglund, VD Furetank.

Furetank har som mål att ha 10 procent inblandning av biogas. De har åtta tankfartyg och är delägare Gothis Tanker Alliance med 46 fartyg och bunkrar var 5 eller 6 vecka. De har redan passerat 2050-målet gällande koldioxidutsläpp. Wallenius tittar på sol, vind och vatten som energikällor och där är vind mest intressant. De har som mål att reducera energibehovet med 90 procent. Idag är det 40 ton bunker per dygn.

Vår rederichef Erik Froste berättade om Färjerederiets klimatarbete och i efterhand sammanfattar han seminariet så här:

– Jag hade glädjen och äran att få vara en av många föreläsare på Transportstyrelsens Sjöfartsseminarium Vi var fyra redare som fick prata om klimat- & miljöfrågor. Vad vi gör idag! Slående är att det



Lars Höglund, vd Furetank berättade om deras arbete för att minska klimatpåverkan.

är några rederier som väljer att gå före, Wallenius, Furetank och Börjesson. Det är några få individer som lyckas påverka organisationen och få den att ta klimatet på allvar. Otroligt häftigt, bra jobbat av Per Tunell, Wallenius, Lars Höglund, Furetank och Henrik Börjesson, Börjessons. Slående är tyvärr också att det är väldigt många rederier som bara sitter och väntar på att någon annan ska komma och göra arbetet åt dem. Fulla av ursäkter varför just de inte kan göra något. Skillnaden i ledarskap och innovationskraft är påtaglig. Vilka rederier tror ni finns kvar i framtiden? ↓

Smidig laddning av vägfärjor testas på Ljusteröleden

Från och med februari 2020 testar Trafikverkets färjerederi möjligheten att ladda vägfärjor på ett snabbt och enkelt sätt.

Det är ett fullskaleprov som genomförs på Ljusteröleden i Österåkers kommun strax norr om Stockholm. Resultatet är ett viktigt steg på vägen mot ett klimatneutralt trafiksystem år 2045.

Det är själva funktionen och tillförlitligheten i den automatiska laddstationen som testas. Stationen har en hydraulisk arm med stiftkontakter som automatiskt skjuts ut och ansluter till färjans kontakt, när färjan lagt till. Testet pågår dygnet runt och i minst sex månader. Funktionen övervakas av en dator som registrerar antalet lyckade anslutningar.

Det är inte elkraftöverföringen som testas utan den mekaniska anslutningsför-



Det är den mekaniska anslutningsförmågan som testas på laddstationen på Ljusterö.

FOTO: KASPER DUDZIK

mågan. Det fordras ombyggnationer och förändringar i färjans framdriftssystem för att man ska kunna övergå till eldrift.

Med det underlag som provperioden

ger, får rederiet 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. Ljusteröleden är en av de färjeleder som avses drivas elektriskt, med laddningsbara batterier, på några års sikt.

Försöket med smidig laddning på Ljusteröleden kommer inte att vara trafikpåverkande.

Ljusteröleden går mellan Östanå färjeläge och Ljusterö i Österåkers kommun. Över leden transporteras årligen mer än en miljon fordon. ↓

FÄRRE SJÖRÄDDNINGAR UNDER 2019

● Under 2019 sjönk det totala antalet räddningsinsatser för Sjöfartsverket med 8 procent. Men för handelssjöfarten skedde ungefär lika många insatser som under tidigare år.

Totalt genomförde Sjöfartsverket 1 134 räddningsinsatser 2019, en minskning med 8 procent sedan 2018. Då var antalet 1 235. Majoriteten under 2019, 64 procent, av insatserna var för fritidsbåtar.

– Sommarmånaderna innebär hög-säsong för våra sjöräddningsinsatser och går också hand i hand med fritidsbåts-säsongen, säger Annika Vestergård, chef för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral, i ett pressmeddelande.

Västra Götalands län var det län där flest räddningsinsatser utfördes 2019, efter det kom Stockholm och Skåne län. ↓

ENKÄT FRÅN VARVET

● FVV Fridhems Varv kommer att skicka ut en enkät under första veckan i mars, vecka 10.

– Anledningen är att vi vill mäta vad lederna vet om vår verksamhet, kundnöjdhet, samt vetskap om vilka arbeten vi kan utföra. Det är ett underlag i vår målstyrning och en möjlighet att komma med förslag och förbättringspunkter, säger Kjell Hermansson, Fridhems varv och verkstäder.

Beställningssystemet i FLS ingår också i enkäten. Enkäten kommer att gå ut till distrikts-/sektions-/operativt samt trafikchef, distriktstekniker samt Teknik & miljö. ↓



Glöm inte att svara på enkäten från Fridhems varv och verkstäder. Ett tillfälle att framföra förslag och förbättringar.

FOTO: KASPER DUDZIK

Sjömansskolan fick besök från Färjerederiet

● Hur lockar vi matros/motormän till Färjerederiet?

– Vi hittar dem inte vid arbetsmarknadsföreläsningar på högskolorna, så nu testas vi att träffa elever på maritima gymnasieutbildningar, säger HR-specialist Lena Edholm.

Först ut var Sjömansskolan i Stockholm, följt av Lindholmens Tekniska Gymnasium i Göteborg. Från rederiet medverkade Christina Svensson och Jonatan Svensson, från ledarprogrammet. De berättade för de nyfikna ungdomarna om Färjerederiet som framtida arbetsgivare.

– Från det första mötet fick vi med oss åtta intresseanmälningar inför sommarens behov av säsongsanställda, vilket är mycket positivt, säger Lena Edholm. ↓



Sjömansskolan i Stockholm besöktes av Färjerederiet för att locka motormän/matros att söka jobb hos oss. FOTO: SJÖMANSSKOLAN

FLER HITTAR TILL FÄRJEREDERIET PÅ WEBBEN

● I uppföljningen av Trafikverkets webbplatser 2019 konstateras att Färjerederiets information ökar kraftigt.

Allra mest ökar trafikinformationstjänsten Vägferja som hade 148 746 besök. Det är 21,5 procent fler än året innan.

Intresset för rederiets nyhetstjänst trafikverket.se/farjerederiet ökar också starkt. Trafikverkets webbtjänst som helhet ökar också, man har 10 procent fler besökare.



FÄRJEROCKAD PÅ OSTKUSTEN

● En lokal triangelrockad genomfördes i februari. Den var avsedd att ingå i ett större sammanhang som nu sinkats av Neptunusolyckan. Vi såg samtidigt att det inte fanns skäl att vänta med just denna lilla manöver och genomför nu den efter lokal förankring.

FRIDA skrivs över från Furusund till Ljusterö. VERONICA skrivs över från Ljusterö till Gräsö. MERKURIUS skrivs över från Gräsö till Furusund.

I praktiken flyttade Veronica till Gräsö redan i höstas och Merkurius har efter sitt varvsbesök i Oskarshamn främst trafikerat Ljusterö. Innan Merkurius går till Furusund kommer hon att ersätta Nina i Vaxholm då hon tillfälligt måste läggas upp. ↓

1380 690

besökte färjerederiet på webben 2019. Det är 14 procent fler än 2018.

ENKLARE FYLLA I BESTÄLLNINGAR I PROCEEDO

● Det ska vara lätt att göra rätt - du slipper ange konto! Att tvingas ange "konto" vid beställning i Proceedo, information som ändå inte följt med fakturan in i CDI'n, har upplevts som ett irriterande dubbelarbete av många.

Proceedo Superusers tog hjälp av kollegor på Inköp och Logistik och IT, och kravet på är konto nu ett minne blott.

– Från och med nu behöver du bara fylla i rutorna "objekt", "kostnadsställe" och "attest" när du gör din beställning. Det är en förbättring som kommer spara mycket tid i arbetet med inköp, säger Micca Andersson på Stegborgsleden, en av rederiets Proceedo Superusers. ↓



Vid hjärtstopp är varje sekund avgörande

Aron Holmberg, motorman/matros på Vaxholmsleden är redo med hjärtstartaren inför eftermiddagens kurs. FOTO: LENA NORDLUND

● Våra vägfärjor går ofta i områden där det är långt till närmaste sjukhus, vårdcentral och ambulans. Därför utrustar vi nu ett

60-tal vägfärjor med hjärtstartare och utbildar våra medarbetare i HLR! ↓

Nu drar säkerhetskulturarbetet igång på allvar

● Färjerederiets kontaktperson i arbetet för att stärka Trafikverkets säkerhetskultur är Mikael Ingemarsson. Han blev intervjuad på Trafikverkets intranät och svarar på frågorna om vilka framgångsfaktorerna är för att lyckas stärka säkerhetskulturen och vad som ska ske i Färjerederiet.

– Vi måste väcka intresset och lusten för

säkerhetsarbetet för våra medarbetare ute i verksamheten och få dem att känna sig delaktiga.

Färjerederiet är i dag kunniga på safety (sjösäkerhetsbiten) mycket på grund av den dagliga operativa verksamheten under dygnets alla timmar.

– Vi jobbar med att ta fram och sjösätta ett informationspaket som riktar in sig på lusten i att medverka i denna process, ett starkt säkerhetsmedvetande med inriktning mot sjösäkerhet och skydd, där vi beskriver betydelsen för våra medarbetare och att de fortlöpande ska använda Färjerederiets rapporteringssystem, FRAS.

Hela artikeln om säkerhetskulturarbetet på Trafikverket kan du läsa på intranätet. ↓

Mikael Ingemarsson

UTKIKEN



● "51 000 personer åkte med linfärjan
Linfärjan har nu trafikerat Kastellsundet i fyra år från mitten av maj till mitten av september
Verksamheterna på Kastellet är positiva till linfärjan, liksom öns besökare. Färjans femte säsong startar i maj 2020."
vaxholm.se 2020-02-12

● "Driftstörningar nattetid på Tjörnbron
Trafiken kommer ledas via färjan i Svanesund vidare mot väg 160 med hjälp av orange vägvisning."
tjorn.se 2020-02-11

● "Efter stoppet
– nu är Holmöfärjan igång igen
Nu är färjan till Holmön igång igen. VK skrev under söndagen att Trafikverket inför måndagen ställde in färjeturer till Holmön på grund av hårt väder."
vk.se 2020-02-10

● "Inställd färjetrafik och översvämmade parkeringar
Kornhallsfärjan stod still och flera platser i Kungälv var översvämmade efter att vattennivåerna höjts efter stormen Ciara."
kungalvsposten.se 2020-02-10

● "Det milda vädret stänger isvägen
Isvägen mellan färjelägren i Avan och Norra Sunderbyn har stängts av i båda riktningarna."
nsd.se 2020-02-10

● "Visingsöbor fast i hamnen
På grund av de hårda vindbyarna är Visingsöfärjan just nu inställd tills vidare. Vindbyar på upp emot 22 meter/sekund har uppmätts på Visingsö och därför står nu färjetrafiken till och från ön helt stilla."
sverigesradio.se 2020-02-09

● "Norges första vätgasdrivna färja ska tankas var tredje vecka
Den norska färjan ska tankas med flytande vätgas och trafikera en rutt på 3 kilometer. Norge har intagit en tät position inom elektrifiering till sjöss. Landet har redan flera batteri- och hybridelektriska bil- och -passagerarfärjor i trafik."
msn.com 2020-02-05

● "Tesla testade isvägar i Jokkmokk
Elbilstillverkaren Tesla provkörde isvägar kring Jokkmokk och var nöjd med upplevelsen."
nsd.se 2020-02-05



God stämning när Gräsöleden samlas för övning ombord.

Gräsöleden

– från 800 till 10 000 resenärer över sommaren

Öregrund är en av Sveriges bäst bevarade trästäder, en idyll som bjuder på snickarglädje och atmosfär och frestar med färgsprakande solnedgångar i havet. Det är faktiskt den enda staden på ostkusten där man kan se solen gå ner i havet. Här ligger Gräsöleden som går mellan Öregrund och Gräsö.

Sjövägen får vara med när Gräsöleden har en arbetsplatsträff i det gamla biblioteket innan de ska öva.

Sommartid växer befolkningen på Gräsö från 800 till 10 000. Sommarboende och dagsturister flockas i Öregrund och på färjan ut till Gräsö.

Det finns utmaningar för medarbetarna på Gräsöleden när bilköerna till färjan växer sig långa och hindrar räddningstjänsten att komma fram på de trånga gatorna.

Därför har man sedan ett par år tillbaka två färjor som går i skytteltrafik på somrarna.

– Det fungerar väldigt bra med två färjor som går varje kvart. Då byggs det inte köer, men glasskiosken blir kanske besviken för folk hinner inte handla lika mycket. Det blir bättre för både passagerare och oss som jobbar ombord. Min-

dre stress och bättre arbetsmiljö, säger Robert Eriksson, distriktschef Uppland.

Man arbetar medvetet för att minska belastningen på klimatet. Redan 2009 började de jobba för att minska bränsleförbrukningen ombord med ecoshipping. Vägfärjan Svanhild kommer få Blueflowbränslemätare och även om några kan känna en stress över att vara kontrollerade tycker andra att det är bra att kunna ha koll på hur körstilen påverkar förbrukningen, precis som i den egna bilen.

När det gäller sopsortering gör de samma på jobbet som hemma. Sorterar ut papper, mat, flaskor, plast.

– Vi gjorde ett jättejobb förra året med Chemsoft och rensade ut massor. Det är bra med ett standardsortiment. Vi har en jättebra chemsoftsamordnare Brian Carlman som även har Ljusterö.

Det som närmast står på agendan i mål- arbete är nya väntrum både i Öregrund och Gräsö.

– Om vi vill att folk inte ska ta bilen måste de kunna stå och vänta i skydd från regn. Vi jobbar mot kommun, bussbolag, Trafikverket och Färjerederiet för att hitta en lösning.

Forsmark ligger i närheten och det ställer speciella krav på Gräsöleden. Om det skulle bli kärnteknisk olycka ska man kunna utrymma alla människor som bor på Gräsö.

– Det finns en hemlig plan för detta, säkerhetsklassad. Det är ett gediget arbete och vi har kontinuerliga möten med länsstyrelsen. Det kan även gälla vid andra kriser som en större skogbrand till exempel. Vi har krav att vi ska kapacitet för att klara detta. Vid en större utrymning körs en tredje färja upp. Gräsöborna och de som bor runt omkring har alla speciella FM-mottagare, jodtabletter med mera. Vi planerar även sjöräddning med länsstyrelsen, säger Robert. ♣

TEXT OCH FOTO: LENA NORDLUND

Fakta | Gräsöleden

Gräsöleden går mellan Öregrund och Gräsö i Uppland.

Totalt arbetar det 16 personer på leden. Färjeledens längd är 1000 meter. Överfartstiden är fem minuter.

FOTO: LENA NORDLUND

Livet på en ö



Hela familjen på trappan till sitt hus. FOTO: ANNA KEMPE

Vi som jobbar på färjorna gör det möjligt för folk att bo i vår skärgård. Här kan du träffa Erik och Anna som efter några år i olika länder har landat på Hemsön.

De uppskattar verkligen den miljö de bor i, skogen, bergen, sjöarna, havet och älven alldeles utanför huset. Och utan vägfärjan skulle de inte kunna bo där.

Familjen består av mamma Anna, 34 år och pappa Erik, 35 år samt barnen Saga, 3 år och Johannes, 1 år. De bor på Hemsön i Västernorrland, mellan Härnösand och Höga Kusten-bron vid Ängermanälvens mynning. Erik är uppväxt på Hemsön.

– Erik och jag träffades på en guideutbildning i Åre och flyttade ihop, berättar Anna. Efter några roliga år med resor, jobb och plugg i Norge, Nya Zeeland, Gävle, Linköping och Sundsvall ville vi testa det vi länge gått och funderat på; om det kunde vara något för oss att bo på landet, och på en ö?

Efter sommaren 2015 dröjde de sig kvar i sommarparadiset och började pendla till jobbet i Sundsvall (13 mil tur och retur per dag!).

– I november sålde vi lägenheten i Sundsvall för att "provbo ett år" på riktigt. Under det året visade det sig att vi också väntade barn, så då blev vi tvungna att "prova" lite till med de nya förutsättningarna.

Denna sommar har de bott på Hemsön i fyra år.

– Vi gör en "utvärdering" lite nu och då för att stämna av att det är så här vi vill ha det. Dock aldrig under den mörkaste tiden på året. För då är det alltid en del i oss båda som är lite mer pessimistisk till tillvaron generellt. Fast nu med två fina vintrar med möjlighet till både mycket skidåkning och skridskor på fina isar har vi njutit lika mycket av vintern som av de övriga årstiderna, menar Anna.

Idag har båda arbete i Härnösand och alltså mycket kortare restid till jobbet. Varken förskola eller skola finns på ön, men i direkt anslutning på vägen till job-

bet, vilket gör vardagslivet mycket smidigt. En nyligen beställd lastcykel med el ska ge dem än mer livskvalité i vardagen då de kommer kunna cykla till och från jobb/förskola några dagar i veckan.

Vad är bra med att bo här?

– Vi har insett att vi bor i en miljö som andra människor åker till vid sina sommar- och fjällstugor! Hemsön har allt! Vi har skogen, bergen, sjöar och inte minst havet och älven direkt utanför huset. Det ger oändliga möjligheter till aktiviteter för oss då steglöpning och friluftsliv är våra stora gemensamma intressen.

Att Hemsön befolkas av fler älgar än människor gläder Erik som också har ett stort jaktintresse.

– Sen några år tillbaka driver vi en kajakuthyrning under sommarsäsongen. Det roligaste med uthyrningen är att se glädjen hos gästerna som njuter av den vackra miljö vi lever i.

Bästa tiden på året är helt klart hösten. Då ljuset blir lite snett igen, lövträden och lärkarna blir vackert gula, lugnet lägger sig när sommargästerna har åkt hem, skogsstigarna är torra, luften klar och skogen och trädgården bjuder på fantastiska middagar. Då tycker vi att vi har det lyxigast i hela världen.

Saknar ni något?

– Näe! Man vänjer sig vid de förutsättningar som ges. Det finns ingen butik året runt på ön, men veckohandling i stan blir både billigare, mer tidseffektivt och görs när vi ändå ska in och jobba. Men visst har vi svurit både en och 100 gånger när vi precis missat färjan på väg hem och barnen är hungriga eller trötta. Men vi kommer ändå fram till, vid varje utvärdering, att fördelarna med att bo på landet och på Hemsön väger över mot nackdelarna.

Hur ser framtiden ut?

– Vi har sagt att vi ska bo kvar här åtminstone fram tills Saga börjar skolan och/eller önskar börja med olika fritidsaktiviteter. Alltså cirka fyra år till. Då gör vi en ny utvärdering. Vi blir säkert kvar, avslutar Anna och Erik. ♣

TEXT: JANNI OLSSON, ÖBO

SURF, Skärgårdens Unga Vuxna, Skärgårdarnas Riksförbund. Texten är kortad och bearbetad. Den ursprungliga artikeln har varit publicerad i Vi skärgårdsbor nr 2 2019.

Sverige övar sin beredskap

– Färjerederiet deltar

Från november 2019 och under hela 2020 övar Sverige sitt totalförsvär. Målet med övningen är att skapa förutsättning för det civila och militära försvaret att tillsammans och under höjd beredskap:

- Skydda samhällsviktiga funktioner
- Värna civilbefolkningen
- Försvara landet mot väpnat angrepp

Man övar höjd beredskap och hur man skall försvara Sverige mot angrepp.

Under Totalförsvärsövning 2020 övar deltagarna hur de genomför sin verksamhet i händelse av höjd beredskap samt hur de gör det i samverkan med andra. Här ingår Trafikverket och Färjerederiet. Man övar också beslutsprocesser före och efter beslut om höjd beredskap, det övas på lokal, regional och nationell nivå. En annan viktig del är att skapa egna och gemensamma lägesbilder, bland annat för att kunna prioritera och inrikta resurser dit de behövs bäst.

I övningen ingår också moment om att samordna kommunikation till allmänheten och att identifiera och möta fientlig informationspåverkan.

Flera av delarna i övningen genomförs i seminarieform men man övar också i fält.

Transporter en viktig samhällsfunktion

Transporter är en av de allra viktigaste samhällsfunktionerna som måste fungera både i fred och om regeringen fattar beslut om höjd beredskap. Som utpekad bevakningsansvarig myndighet har Trafikverket i uppgift att planera för höjd beredskap. Vi har också i uppgift att ta ett samlat ansvar för den övergripande planeringen av krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet.



Vägfärjan Christina Brahe på Visingsöleden medverkade under den stora militärövningen Värld19. FOTO: HASSE WETTERLIND

Att bygga upp Sveriges totalförsvär är något vi gör tillsammans, både tillsammans med övriga aktörer och hos oss själva. Totalförsvärsövningen kommer att hjälpa oss i utvecklingen av vårt totalförsvärsarbete framåt.

Tillsammans möta angrepp

Totalförsvaret består av både civilt och militärt försvar. Med totalförsvaret ska Sverige kunna förebygga och kunna möta angrepp och andra allvarliga hot mot vår säkerhet under höjd beredskap. I totalförsvärsövningen ingår att öva försvar mot ett militärt angrepp mot Sverige, skydda civilbefolkningen och att upprätthålla samhällsviktiga funktioner. ↓

Läs mer

Den som vill läsa mer om Totalförsvärsövning 2020 kan gå till Trafikverkets startsida på intranätet och söka på TFÖ 2020.



FOTO: KERSTIN ERICSSON, MOSTPHOTOS.COM

Vätternrundan 100 km - cykla med oss!

Micca Andersson, befälhavare linfärja på Stegeboradsleden ska cykla Vätternrundan 100 km men vill inte cykla själv. Nu hoppas hon att du och dina kollegor vill haka på.

– Alla kan vara med, kvinnor och män, cykla på vanlig cykel eller elcykel. Ja, vem som helst som kan cykla. Vi är redan nu ett gäng som ska cykla från Färjerederiet men det finns plats för fler. Gruppen heter Färjehälsan. Vill DU också hänga på?

Färjerederiet är med och sponsrar en tröja och en picknickkorg till oss som deltar i loppet.

7 juni klockan 09:42 går starten i Motala där vi även cyklar i mål.

Hur du anmäler dig? Gå in i FLS under Färjehälsan. Där hittar du all info. Har du några funderingar hör av dig till Micca: micca.andersson@trafikverket.se 0708-529977

TÄVLINGEN ÅRET SOM GÅTT ÄR AVGJORD!

I förra året numret hade vi en tävling med fem frågor om året som gått. De rätta svaren är:

1. Hälsoåret
2. Neptunus
3. 300 000
4. 8 gånger
5. Lyrleden

Grattis Jonatan Svensson, Gullmarsleden, som vinner serieboken Hemsköborna!



BESTÄLL FÖRMÅNSCYKEL

Beställningsfönstret för förmånscyklar är öppet mellan den 24 februari till 15 mars.

Passa på att beställa nu så har du den till våren. Men det kommer även att finnas två tillfällen till under året.

All information om hur du beställer hittar du i Heroma, i Förmånsportalen.



FOTO: MOSTPHOTOS.COM

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

JANUARI

Henrik Larsson, befälhavare lin, Stegeboradsleden
Peter Wikström, befälhavare fri, Skenäsleden

FEBRUARI

Jonas Midefeldt, befälhavare fri, Hönöleden

MARS

Oskar Sigurd, motorman/matros, Svanesundsleden
Henrik Nyman, överstyrman, Visingsöleden
Rolf Göttestam, motorman/matros, Hönöleden
Carl Svensson, befälhavare fri, Hönöleden

PENSIONÄRER

MARS

Mats Karlsson, arbetsledare, Fridhems varv och verkstäder
Mats Canerstam, befälhavare linfärja, Adelsöleden

GRATTIS!

60 ÅR

Rolf Franzén, befälhavare fri, Ljusteröleden, 13 februari
Thomas Simonsson, befälhavare lin, Bohus-Malmönleden, 20 mars
Peter Sörensson, befälhavare fri, Svanesundsleden, 4 april
Bengt Hansson, befälhavare fri, Nordöleden, 21 april

50 ÅR

Petri Piitulainen, motorman/matros, Tynningöleden, 8 februari
Liza Eriksson, motorman/matros, Tynningöleden, 13 februari
Curt Jansson, befälhavare fri, Gräsöleden, 27 mars