

På sluttampen

EN FÄRJA PÅ ANDRA SIDAN JORDEN



Jag var nyligen på semester i Nya Zeeland och trodde väl inte att jag skulle få se en vägfärja där, men ack så fel jag hade. Den här prämliknande färjan gick i trafik på Lake Wanaka, en högt belägen insjö i den del som har det norskklingande namnet Fiordland, på Sydön. Precis som i Norge så hittar man fjordarna i den sydvästra delen av landet.

Färjan håller en något enklare standard än vad vi är vana vid här i Sverige och var lastad nästan enbart med lastbilar. Framdrivningen skedde med en, som det såg ut, fränkopplingsbar enhet akter om pontonerna som bildade själva lastdäck.

Den här färjan har tidigare fraktat grus och makadam till ett dammbygge, men sålde till Sir Tim Wallis när dammbygget var

färdigt. Tim Wallis är entreprenör, markägare och arbetsnarkoman och mannen bakom "Minaret station". Den fungerar helt enkelt som fraktare till och från "Minaret station" som numera är en högklassig turistfälla uppe i bergen på västra sidan av sjön. Här erbjuds man skidåkning, fiske, jakt, helikopterturer och allt annat man kan hitta på i ett landskap som detta. Enda sättet att ta sig till anläggningen är med helikopter eller färjan, om man inte vill gå runt sjön. Man kan väl anta att turisterna flyger helikopter.

Färjan sattes samman i närbelägna Waterfall Creek efter att ha fraktats i delar till Lake Wanaka. Detta var 1995. Det finns en artikel i lokala blaskan "Otago Daily Times" från

2013 om när den fränkopplingsbara enheten (pusher boat) dockades för underhållsarbeten för första gången sedan sjösättningen 1995. Vill man veta mera om Minaret Station så finns det mycket kul historik på nätet. Historien går tillbaka till i alla fall 1800-talet med både svindlerier, jordbruk! och fårskötsel. Man hittar mycket kul på internet.

Har man sett "Sagan om ringen"-filmerna känns landskapet i Fiordland bekant. Delar av trilogin spelades in vid fjorden Milford Sound. Och apropå film, Lake Wanaka omnämns flera gånger i "Mission impossible III".

TEXT OCH FOTO: PETER LINDQUIST,
TYNNINGÖLEDEN

SJÖVÄGEN

NR 5-6
JUNI 2015

INTERN TIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDERIET

SÅ TAS BESLUTEN
i Färjerederiet

YXLANS NYA
passagerarsalong

ANNA HAMMARGREN
Brinner för sjöfart



ARBETE PÅ DJUPET

När Lee-Flora togs upp på land



Läs om Sjövägens frågelåda på sidan 7
Vad vill du fråga om? Mejla sjovagen@trafikverket.se

REDERICHEFEN
har ordetANDERS WERNER
REDERICHEFFull fart med
stora projekt

Bästa medarbetare, "Den ljuva sommartid med lust och fågning stor" står för dörren och även om sommaren för de flesta av oss betyder mycket jobb så är det ändå varmt och ljus, något som vi verkligen behöver för att orka med den mörka tiden.

De stora projekten löper på och med de stora menar jag verksamhetssystemet med processarbetet, simulatort på Vaxholms kastell och naturligtvis vårt nybyggnadsprogram.

Verksamhetssystemet och processarbetet ska jag låta experterna kommentera, men det jag har sett så här långt så ser det verkligen bra ut.

Simulatortill kastellet, ja en gammal dröm om att kunna öva olika typer av körning och inte minst eco-shipping i egen simulator närmar sig med stormsteg. Till hösten ska vi, efter att ha med lagom pompa och ståt, invigt

"Intresset
från omvärlden är stort"

simulatoranläggningen köra igång de första kurserna. Många externa intressenter har hört av sig, det verkar som om intresset från omvärlden är stort. Avtal är tecknat med Sjöbefälsskolan i Kalmar om lärtjänst, även Paal Evjenth är engagerad för att hjälpa oss med den delen som vi kallar kundbemötande. Boende, mat och potatis planeras för fullt, för att till att börja med fylla höstens kursutbud.

Nybyggnation, ja jag har ju hela tiden haft som mål att gå ut med upphandling före sommaren, men måste motvilligt släppa det målet när vi redan är i midsommartid. Jag har i alla fall fått en tidplan av teknik och före september månads utgång ska vi vara ute och vänta på svar från hugade varv.

Till sist vill jag önska er alla en riktigt skön sommar, ta vara på stunden den flyr så fort förbi.

Lev väl och kör försiktigt!

INNEHÅLL

3 Yxlans nya salong

4 Grattis! Tillsvidareanställda och pensionärer

5 Estelle - bussen som är ute och seglar

6 Mer diskussion i rederiet!

7 Frågelådan

8 Rederichefens beslutsskola

9 Tävla med Sjövägen!

10 Roslagen lite grand från ovan

12 Sjöloggen Rederidagarna och rekrytering

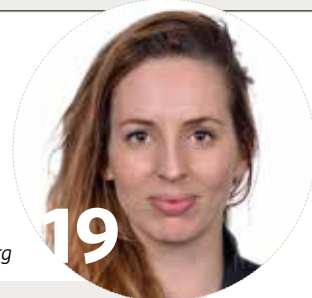
13 Utkiken hört, sett och läst om rederiet

15 Trångt i Hjälmare kanal

16 Lee-Flora på landbacken

19 Berika dig med konst!

20 Sluttampen -Färja på andra sidan jorden

August och Alfreds pappa
Gunnar Fhager, går i pension
Foto: Erika Andersson

Ellen Strandberg

"Jag känner mig stolt
och glad."Anna Hammargren i sjöfartens
tjänst Foto: Erika Andersson

Tipsa redaktionen

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

SJÖVÄGEN ÄR TRAFIKVERKET FÄRJEREDERIETS INTERNTIDNING

"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Färjerederiets vision. Vi är samhällsutvecklare som varje dag utvecklar och förvaltar smart infrastruktur. Vi gör det i samverkan med andra aktörer för att underlätta livet i hela Sverige. Nyskapande, lyhörda och helhetssyn är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Ingrid Jarnryd. **Redaktör:** Erika Andersson. **Medverkande i detta nummer:** Annica Gustafsson, Ingrid Jarnryd, Truls Persson, David Olby Sköld, Christiaan Dirksen, Peter Lindquist, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Grafisk form, Trafikverket. **Tryck:** Ineko. **Omslagsbild:** HBM Dyk Foto: Christiaan Dirksen. Mejla sjovagen@trafikverket.se. SJÖVÄGEN skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503

Yxlans nya salong
FRÄMJAR SAMTAL OCH MÖTEN

För att öka kapaciteten på Aspöleden beslöt rederiets ledning förra året att flytta 329 Yxlan till Karlskrona. Hon blev ett välkommet tillskott på leden, men saknade tillräcklig kapacitet för icke bilburna passagerare. Andelen fotgängare och cyklister är mycket stor och de tillgängliga passagerarutrymmet förslög inte långt.

Arbetet med att återställa en tidigare passagerargång, som byggts om till förråd och brandstation, rann ut i sanden då det visade sig komplicerat att flytta den fasta brandsläckningsutrustningen för maskinrummen från förrådet till utrymme under däck.

Yxlan gick mot en vinter med allt för få skyddade sittplatser, samtidigt som Aspö III befann sig på varv för nödvändig uppfräschning. Lösningen blev att distrikts-

chef Lars Salmi hyrde in en 20 fots inredd container som placerades på däck.

Parallellt arbetade teknikavdelningen med förslag på en helt ny passagerarsalong av Aspö III-modell placerad ovanpå befintliga däckshus och med ett överhäng mot bildäck. Salongen skulle rymma drygt 90 sittande och utformas i enlighet med den nya redaristandarden för passagerarutrymmen.

Fridhems Varv hade i samband med renoveringen av den före detta passagerarsalongen tagit kontakt med FKAB som levererade förslag på ny salong. Därmed fanns det en färdig idéskiss när Yxlans varvsöversyn och ombyggnad gick ut på upphandling. Uppdraget föll på Tenö Varv som övertog kontakterna med FKAB.

Att konstruera en ny passagerarsalong innebär en hel del klurande. Hur ska kraften från salongen föras ner i skrovet? Hur och var ska livräddningsutrustning placeras? Hur kommer stabilitetsegenskaper och ökat vindfång påverka fartyget? Under resans gång har fler och fler frågetecken kunnat rätas ut, andra får kanske vänta tills projektet är klart.

Transportstyrelsen kopplades in tidigt för att i görligaste mån parera regeltekniska frågor så smidigt som möjligt. Reglerna för brandskydd är gamla och öppnar för tolkningar. Nu finns nya material som var okända för regelskrivaren, hur dessa ska bedömas är inte alltid självklart. Inspektören Gustaf Dillner har varit tillmötesgående och alltid försökt ställa upp.

"Salongen skulle
rymma drygt
90 sittande."

→ Salongen har byggts i aluminium som sammanfogats med den befintliga stålstrukturen genom så kallade sprängsvetsprofil, där ena sidan är svetsbar mot stål och den andra mot aluminium. Sprängsvets är en teknik att under mycket höga tryck sammanfoga material som inte kan svetsas med konventionella metoder.

För att klara en eventuell brand på bildäck kommer ett vattenbegjutningssystem att kyla aluminiumöverbygget. Kravet är att strukturen ska kunna motstå hettan från en brandhärd under minst 60 minuter innan inredningen riskerar att fatta eld.

Salongen har förberetts för vattenburen golvvärme. Planen är att den ska kunna kopplas mot ett system där spillvärme från motorer kan återvinnas. Under tiden ska luftvärmepumpar svara för uppvärmningen och ett ventilationssystem med värmeväxling sörja för en god luftväxling. Passagerarna kan luta sig tillbaka i

stoppade stolar av samma modell som finns på Braheborg. Ytskikten är vita och grå och ett antal tavlor pryder skotten. Mot sjösidan placeras stolarna i grupper om fyra medan de mot bildäck placeras i rad. Skälet är att både uppnå god kapacitet och främja möten mellan passagerarna som kan ha mycket att dryfta under överfarten.

Varvets projektledare Daniel Andersson tycker att det har varit ett intressant och spännande projekt.

– Inte minst var de snäva tidsramarna en utmaning. För att skynda på tillverkningen beslutades att all aluminium skulle levereras färdigtillskuren. Det innebar en fördyring, men var samtidigt en förutsättning för leverans innan midsommar, säger Daniel Andersson. ↓

TEXT OCH FOTO: TRULS PERSSON

Yxlans nya passagerarsalong rymmer drygt 90 sittande och är utformad enligt den nya rederistandarden för passagerarutrymmen.



Estelle

-en buss som är ute och seglar

Att åka med en sjögående buss är onekligen något annorlunda. Eller borde man säga segla? Hur som helst är amfibiebussen Estelle ännu ett sätt att se Stockholm från vattnet. Sjövägen fick följa med på en sightseeingtur när distrikt Mälaren testade amfibiebussen under en APT i Stockholm. Under turen är det Paul Ekwall som är chaufför och befälhavare och hans bror Max som är guide och matros. De är även ägare till Estelle.

När Paul Ekwall kör ner bussen i Djurgårdsbrunnskanalen via rampen på Djurgården börjar jag ångra mig. Åka buss på vattnet, kan det verkligen vara säkert? Men när väl Estelle kommit i sjön känns hon väldigt stabil.

– Trots att vi är vana är det fortfarande en överklig känsla när Estelle kör ner i vattnet, säger Max Ekwall.

Att många av Stockholms invånare och turister också tycker att Estelle är något extra förstår man av reaktionerna, många stannar, tittar och fotograferar oss där vi far fram.

Bröderna Ekwall hade redan tidigare bestämt sig för att de "ville göra något roligt" och idén föddes när de såg en bild

på en amfibiebuss och insåg att inget liknande fanns i Sverige.

– Stockholm är en vacker stad som man ska se från vattnet, varför inte med amfibiebuss?, säger Max.

Sagt och gjort, de köpte en buss och skepade den till South Carolina, USA, där den byggdes om av John Giljam, en man som byggt om 70 bussar till sjögående. Planen var att de skulle komma igång med verksamheten redan förra sommaren, men lagar och förordningar innebar mycket mer arbete än de hade räknat med.

– Men de var hjälpsamma på Transportstyrelsen, fartygsinspektörer från myndigheten var med på resor till fabriken i USA för att kontrollera att bygget följde alla lagar och regler.

Estelle uppfyller säkerhetskrav för både buss och passagerarfartyg och hon är utrustad med all nödvändig säkerhetsutrustning.

– Vi har gjort krängningsprov med alla 42 passagerare på en sida i taget, och det var inga problem, berättar Max Ekwall. ↓

TEXT: ERIKA ANDERSSON

FOTO: ERIKA ANDERSSON/DAVID OLBY SKÖLD



Paul och Max Ekwall



Fakta | Estelle

Fabrikat: CAMI LLC/Volvo FL 42, 250 hk m
Längd: 12,5 m
Bredd: 2,5 m
Höjd: 3,60 m
Vikt: 9 000 kg
Toppfart på land: 90 km/h
Toppfart till sjöss: 8 knop
Passagerare: 42

GRATTIS!

60 år

4 maj
Rune Olausson
befälhavare fri, Svanesundsleden

16 maj
Ing-Marie Frisk
lokalvårdare, Hemsöleden

24 juni
Gunnar Hermansson
reparatör, Fridhems varv

6 juli
Hans Wetterlind
befälhavare fri, Visingsöleden

9 juli
Stefan Gustafsson
motorman/matros, Visingsöleden

20 juli
Anders Johansson
befälhavare lin, Bohus-Malmönleden

29 juli
Lars-Anders Larsson
motorman/matros, Gullmarsleden

17 augusti
Ronny Axelsson
befälhavare lin, Malöleden

GRATTIS!

50 år

13 juli
Mikael Krumlinde
motorman/matros, Vaxholmsleden

18 juli
Stefan Jansson
befälhavare fri, Hönöleden

TILLSVIDAREANSTÄLLDA

APRIL
Bertil Fjordensjö
befälhavare lin, Högsäterleden

MAJ
Claes Tyrén
befälhavare fri, Gullmarsleden

Kåre Emilsson
befälhavare lin, Sund-Jarenleden

Ingemar Karlsson
befälhavare fri, Hönöleden

JUNI
Lennart Öhman
befälhavare fri, Ekeröleden

JULI
Susanne Rosén
motorman/matros, Gullmarsleden

PENSIONÄRER

30 juni
Georg Gilewski
motorman/matros, Vinöleden

17 juli
Östen Nilsson
befälhavare lin, Ammeröleden

22 juli
Gunnar Fhager
befälhavare fri, Björköleden

31 juli
Rolf Stenman
befälhavare fri





Foto: Kasper Dudzik

Distrikt Norra Bohuslän önskar mer diskussion i rederiet!

När nytillträdde Mattias Bergsten samlade hela distriktet till APT härom sistens, så fanns en hel del frågor till ledningen med på dagordningen. Ett av förslagen var, att dra igång en frågespalt i vår interntidning. Sjövägen nappar på det!

Ett fyrtiotal medarbetare fanns på plats, från distriktets tre leder: Bohus-Malmönleden, Gullmarsleden och Hamburgsundsleden, samt några tillresta: Carina Nordlund bemanningsplanerare och projektledare, Björn Persson distriktchef Norra Roslagen samt från ledningsgruppen Anders Werner, Anders Nordqvist och Ingrid Jarnryd.

Dagen började med en timmes dryftande av Heroma och projektet med att

utveckla västkustens personalpool så att vi får ett mer enhetligt arbetssätt. Diskussionen rörde i första hand hur man lättast ser vem som jobbar och inte jobbar?

Så var det dags för rederichefen Anders Werner, som började med att berätta om hur rederiet styrs och hur besluten fattas. Det är EN person som fattar de övergripande besluten på internstyrelsenivå för rederiets del: vår ordförande Bo Vikström. Han inhämtar råd och synpunkter från övriga ledamöter, men det förekommer ingen omröstning.

Ett sådant beslut som är taget av styrelseordförande är Färjerederiets Strategiska plan, där bland annat arbets sättet med personalrotation ingår. Rederichefen fattar sedan beslut som rör hela rederiet och

respektive avdelnings- och distriktschefer fattar beslut inom sin respektive tilldelade budget.

Norra Bohuslän hade förberett en hel del frågor. Frågan om personalrotation är fortfarande ett hett ämne som oroar vissa mer och andra mindre.

– Ta inte allt för allvarligt på detta, manade Anders. Tänk inte att ”nej, det ska vara som det alltid ha varit” utan tänk ”det är intressant att se hur detta ska kunna utveckla mig, oss på leden och hela verksamheten”. Det handlar om säkerhet, det handlar om att alla ska kunna jobba med alla och att vi behöver vara ett modernt och flexibelt rederi. Allt måste kunna förändras.

Kan det vara...?

Varför är det...?

Därför ska vi...

– Vi har haft ett antal medarbetare som medverkat på olika sätt, främst från Västkusten. Redaktör Erika Andersson och jag önskar förstås att fler hör av sig med tips, texter, bilder och tankar! underströk Ingrid. Och självklart ska den utmärkta idén med frågelåda i Sjövägen, testas. Frågor finns ju nu ett antal på lager från mötet, som en god början. Men frågelådan kan bara överleva om det kommer mer från dig!

Efter ledningens inspel var det dags för ett inspel från Previa, ”Frisk på skift”. Med underlag av undersökningen kunde vi konstatera att vi mår förhållandevis bra i Norra Bohuslän men att vi behöver själv-rannsakn när det kommer till konditionen. Vi gjorde ett grupparbete där många kreativa förslag framkom bland annat hur vi kan träna under passet bara genom en balansplatta eller gå en runda ner över däck vid varje tur. Dagen avrundades av Mattias.

– Dagen var händelserik och alldeles för kort. Det kändes positivt att delar av rederiets ledning deltog i mötet. Det var bra diskussioner och det var många som var mycket engagerade i de olika frågeställningarna. Det goda samtalet löpte som en röd tråd genom hela mötet! avslutar Mattias Bergsten. ↴

TEXT: INGRID JARNRYD

” Hur ska vi få vår tidning Sjövägen mer objektiv och tillgänglig för alla? Exempelvis med frågespalter, insändare och andra uttrycksformer?”

Frågelådan

Har du frågor eller synpunkter kring rederiets verksamhet? Stort eller smått? Det kan faktiskt vara så att fler går och grunnar på samma sak. Maila till sjovagen@trafikverket.se så ser vi till att du får ett svar. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera insänt material. Varmt välkommen!

Frågelådan



Hur ser rederiets nybyggnadsplaner ut, egentligen och var ska eventuella nybyggen placeras?

(fråga från APT Norra Bohuslän)

Svar: Jag ser idag behov av fyra nya 80-bilsfärjor. Detta finns med i innevarande investeringsplan som vår ordförande har beslutat. Vi har dessutom finansiering som täcker kostnaden för dessa fyra. Att bygga mindre eller medelstora färjor är inte ett alternativ, det är inte kostnadseffektivt. Större fartyg löser kapacitetsproblem på flera leder eftersom mellanstora färjor då kan gå vidare och stöda där det finns behov av förstärkning på mindre trafikerade leder.

Kapacitetsbrister finns idag på flera leder t ex Hönöleden, Svanesundsleden, Vaxholmsleden och Färösundsleden. Vi behöver därför göra en sammantagen bedömning av läget och pussla med de färjor vi har, utifrån ett helhetsperspektiv.

Anders Werner

Det har ryktats om bemanning på tre personer på de största vägfärjorna. Ligger det någon sanning i detta?

(fråga från APT Norra Bohuslän)

Svar: Det finns ett regelverk som komplicerar bemanningsfrågan och det har att göra med om fartyget är i statlig tjänst eller inte. Samma sak gäller för övrigt frågan om fartyget försäkring. Det är ett otidsenligt sätt att resonera, tycker jag. Vi har ju färjor som går en period på Ekeröleden och en annan på Vaxholmsleden och de uppdragen måste naturligtvis bedömas likvärdigt. Min uppfattning är att det borde finnas ett regelverk som innebär att all vägfärjeftrafik bedöms på samma sätt.

Jag ser ingen poäng med att öka bemanningen på våra färjeleder idag. Det skulle leda till en kraftigt ökad kostnad vilket i sin tur skulle betyda mindre resurser till färjeverksamheten överlag. Och så vill vi ju inte ha det. Vi ska bedriva trafiken på ett säkert och lönsamt sätt.

Anders Werner



Färjerederiets internstyrelse. Överst fr v Håkan Wennerström regionchef Trafikverket Planering väst, Mats Rosin VD Finnferries OY, Johan Fransson fd Sjösäkerhetsdirektör Sjöfartsverket, Anders Werner adjungerad rederichef, Erling Borg personalrepresentant OFR Sjöbefälen. Nedre fr v Bo Vikström Trafikverket GD-stab ordf, Anna Hammargren VD Sjöfartsforum, Per-Arne Utbult personalrepresentant SEKO. Saknas: Peter Sundahl personalrepresentant SACO.

Rederichefens lilla beslutsskola

Hur styrs vår verksamhet? Är det ledningsgruppen som fattar beslut i Färjerederiet – eller är det facket?

– Ingetdera av alternativen är rätt, kollektiva beslut fattas varken i Trafikverket eller Färjerederiet, säger rederichef Anders Werner. Han har tagit fram en presentation av beslutsvägarna i vår organisation, som han gärna presenterar vid besök på APT, landet runt. Avsikten är att lyfta fram hur vi var och en kan påverka vårt uppdrag.

Färjerederiets högsta beslutsnivå är internstyrelsen, och ordförande Bo Vikström är vår ägares representant, i generaldirektörens ställe. Internstyrelsen fungerar som en bolagsstyrelse, men är rådgivande till ordförande, som alltså tar alla övergripande beslut. Det handlar alltså inte om en omröstning, där majoriteten avgör.

Vilken typ av beslut fattas av internstyrelsens ordförande? Det handlar om rederiets övergripande inriktning. Ordförande beslutar om rederiets strategiska plan, om övergripande budget och om de stora investeringarna. Men dessa beslut innehåller också inriktning mot HUR ordfö-

rande förväntar sig att rederiet ska arbeta. Och då rör det sig ofta om konkreta aktiviteter.

Rederichefen ingår inte i styrelsen men finns med som adjungerad föredragande, och ekonomichefen sköter protokollet. De fackliga organisationerna har också representation och har rätt att ge råd.

Beslut efter synpunkter

Vår rederichef Anders Werner är den som har uppdraget att fatta alla verksamhetsbeslut i Färjerederiet utifrån ordförandes inriktning. Som rådgivare har han en ledningsgrupp som består av rederiets avdelningschefer och en utökad lednings-

grupp som består av avdelningschefer och distriktchefer.

Varje avdelningschef har en tilldelad budget som vederbörande fattar beslut om. De fackliga organisationerna har möjlighet att lämna synpunkter och få information vid Cesam Opsam och Pesam. Det finns ett samverkansavtal.

Distriktcheferna beslutar inom sitt arbetsområde och inom sin budget. DC är ordförande på arbetsplatsträffar inom distriktet och har budgetansvar och personalansvar.

– Det är alltså viktigt att komma ihåg, att det inte är ”dom på HR” eller ”dom på Cesam” som fattar rederiets beslut.

Beslutsordningen följer helt och hållet budgetansvaret, säger Anders Werner.

– De olika rådgivande grupperna som ger stöd för beslut, kan inte heller överpröva varandra. Från arbetsgivarsidan önskar vi samverkan och det betyder att besluten ska fattas och problemen ska lösas precis där behovet finns, på distriktet, kontoret eller på leden. En fråga som rör ett specifikt distrikt ska exempelvis inte ”överklagas” för nytt beslut efter Cesam.

– Då skulle proceduren mer likna ett domstolsförfarande – och det är inte samverkan, understryker Anders Werner.

Hur kan jag påverka?

Beslutsgången som beskrivs ovan skulle ha kunnat vara i princip i vilket företag som helst. Skillnaden är, att det inte är självklart öppenhet och samverkan, i alla organisationer.

– Medarbetare kan varje dag påverka sitt eget arbete genom personligt engagemang och genom förslag och förbättringsåtgärder, som kan anmälas genom vårt avvikelssystem. Små förändringar som vi kan göra på arbetsplatsen behöver inte betyda så mycket för verksamheten i stort, men kan betyda mycket för trivselen hos medarbetarna, säger Anders Werner.

Vill du verkligen ha förbättringsförslag, Anders? Är inte det bara krångligt för dig, att väga in allahanda idéer när du ska driva verksamheten framåt?

– Jag vill gärna ha förslag och jag lyssnar alltid. Alla förslag kan sedan inte genomföras, eller måste kanske modifieras eller vänta. Men det betyder inte, att jag inte har lyssnat! säger Anders Werner.

Om man är missnöjd med ett beslut, vad gör man då?

– Vi är tjänstemän i staten och det är mitt och ditt ansvar att följa beslut, även om vi kanske inte alla gånger håller med eller förstår meningen. Detta ställs vi inför på alla nivåer. För den enskilde gäller, att föra en dialog med sin närmaste chef och uppmärksamma behov av förändringar eller revideringar.

– Att vägra att följa beslut är att begå tjänstefel. Men att bidra till att förbättra verksamheten är något som rederiet har nytta av. Det stärker vår organisation och gör oss bättre rustade inför kommande utmaningar, förklarar Anders Werner.

TEXT: INGRID JARNRYD

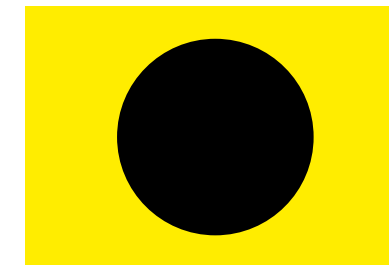
Tävla med Sjövägen!

Svara på frågorna och vinn fina bokpriser!
Tre vinnare med alla rätt vinner fina bokpriser.

Fråga 1.

Vad har följande signalflagga (bokstaven I) för betydelse?

- 1 "Jag har smittsam sjukdom ombord. (Karantänflagg)
- X "Jag har sett solförmörkelsen"
- 2 "Jag girar babord hän"



Fråga 2.

Hur många fordon transporterade Färjerederiet 2014?

- 1 4,5 miljoner fordon
- X 19,4 miljoner fordon
- 2 14,7 miljoner fordon



Fråga 3.

Med hur många ton koldioxid ska Färjerederiet minska sina utsläpp varje år?

- 1 107 ton
- X 700 ton
- 2 2100 ton



Skicka dina svar senast den 7 augusti till:

sjovagen@trafikverket.se

eller

Sjövägen
Trafikverket Färjerederiet
Box 51
185 21 Vaxholm

Svara senast
7 augusti



Rederiingenjör på ett högre plan. När Truls Persson fick följa med på en flygtur över Roslagen förra sommaren passade han förstås på att fotografera. Bland annat fångade han Ljusteröledens Jupiter på bild.

Trafikverkare i regnbågsparader

● Trafikverket är en arbetsplats som är öppen för alla och fri från fördomar och diskriminering – det vill trafikverkare som medverkar i Stockholm Pride och West Pride i sommar förmedla till omvärlden.

Medarbetare på Trafikverket deltog under West Pride i Göteborg söndagen den 14 juni och under den avslutande paraden på Stockholm Pride lördagen den 1 augusti kommer trafikverkare för första gången att tåga under Trafikverkets flagga. Initiativet till deltagandet kommer från medarbetare på verksamhetsområde Trafikledning som vill visa att Trafikverket är en öppen myndighet som strävar efter jämlikhet.

– Det blir såklart extra roligt om vi blir ett helt gäng med kollegor, säger Jennifer Thorselius, nationell operativ ledare på Trafikledning.

– Trafikverket ska spegla hela samhället och vi strävar efter en mångfald av medarbetare. Vi är stolta över alla våra medarbetare och det här är ett sätt att manifesteras det, säger Niclas Lamberg, HR-direktör.

Trafikverket lånar ut profilmaterial i form av flaggor och deltagande sker på egen fritid.

Vill du medverka i paraden på Stockholm Pride? Kontakta Jennifer Thorselius: jennifer.thorselius-nicol@trafikverket.se

West Pride är en festival som pågick den 10-14 juni med 250 programpunkter, över 200 volontärer och tusentals besökare. Festivalen avslutades med en parad den 14 juni och där tågade medarbetare i Trafikverket.

Stockholm Pride pågår 27 juli-1 augusti och avslutas med Pride paraden lördagen den 1 augusti. ♫



Foto: Charlotte Ottosson



Foto: My Newsdesk.com

Rederidagarna i november-december

● Nu är det juni, men redan nu kan vecka 49 markeras i almanackan för i november och december är det dags för Färjerederiets rederidagar. Vi kommer att hålla till på Djurönaset, som ligger på Djurö, i Värmdö kommun, i Stockholms skärgård.

Rederidagarna uppdelade på två tillfällen vecka 49 så att alla tillsvidareanställda medarbetare ska få möjlighet att delta. Antingen är man med på mötet den 30 november-1 de-

cember eller så den 3-4 december, lunch till lunch.

– Inbjudan till rederidagarna kommer att skickas ut via mejl under hösten. Det kommer bland annat att bli föreläsningar och information från rederikontoret. Mer information om programmet kommer i höst, säger Susan Jonsson, rederisekreterare.

Rederidagarna hålls vartannat år, senaste upplagan var i november 2013 i Upplands Väsby. ♫

OLLE FÅR SVAR AV VÅRA KUNDER

● Årets mätning av kundnöjdheten i Färjerederiet, drog igång den 1 juni på Ekeröleden. Här ser vi Olle Nilsson som arbetar för att svarsfrekvensen ska bli så hög som möjligt. Olle har jobbat i 15 år med undersökningsföretaget Markör och han trivs särskilt bra med att göra sitt jobb i sjönära trakter.

Mätningen fortsätter fram till midsommar, gör ett uppehåll under juli månad och fortsätter sedan i augusti. Resultat och analys lämnas till rederiet i oktober. ♫



Foto: Britt Nilsson

854

Samtal som rörde färjetrafik tog Trafikverkets kundtjänst emot under maj månad.

REDERIET REKRYTERAR

● Nu finns jobb att söka inom rederiet, bland annat är tjänsten som chef för distrikt Hönö ledigt och vill du arbeta som internrevisor på heltid ska du passa på att söka nu. Som internrevisor kommer du att delta vid genomförande av revisionsobjekt i hela landet. Sista ansökningsdag för båda tjänsterna är den 30 juli. ♫



Lena Erixon - ny generaldirektör för Trafikverket



● Den 1 september tillträder Lena Erixon som generaldirektör för Trafikverket. Lena Erixon har haft flera framträdande roller inom Vägverket och Trafikverket, bland annat som ekonomidirektör samt generaldirektör vid Vägverket och direktör för verksamhetsområde Samhälle samt ställföreträdande generaldirektör vid Trafikverket. Hon drev också arbetet med kapacitetsutredningen inom Trafikverket.

– Det här känns väldigt, väldigt roligt. Trafikverket är en myndighet med ett mycket viktigt och spännande uppdrag. Samtidigt är jag väl medveten om att det är ett tufft uppdrag, säger Lena Erixon.

Lena Erixon kommer närmast från ett uppdrag som generaldirektör vid Försvarets Materielverk, en tjänst hon haft sedan augusti 2012.

– Det första jag vill göra när jag börjar på Trafikverket är att träffa Trafikverkets personal och åter lära känna verksamheten.

Förordnandet som generaldirektör för Trafikverket löper till och med den 31 augusti 2021.

En filmad intervju med Lena Erixon finns på Trafikverkets intranät. ♫

Om Lena Erixon

Född: 1960

Bor: Falun

Familj: man och två barn.

Utbildning: examen vid Förvaltningslinjen vid Stockholms universitet med ekonomisk inriktning 1982. Kompletterande utbildningar inom ekonomi och management, bland andra controllerutbildning vid Göteborgs handelshögskola och ledarskapsutbildning vid MiL Institute.

JÖRGEN SANDSTRÖM BLIR CHEF ÖVER NYA DISTRIKT VÄST

● Den 10 juni övertog Camilla Cannmo distrikt Orust i samband med att Jörgen Sandström blev chef i distrikt Väst bestående av f.d. Dalsland-Värmland tillsammans med Kornhallsleden. Distrikt Södra Bohuslän består från och med samma datum av Nordöleden och Björköleden. Rekrytering av ny chef till distrikt Hönö pågår för närvarande. ♫



SEMESTERTILLÄGG PÅ JUNILÖNEN

● När du tar ut betalda semesterdagar får du ett extra lönetillägg som kallas semestertillägg. Summan av din vanliga månadslön och semestertillägget är din semesterlön. Semestertillägget består av en fast och en rörlig del och betalas ut en gång per år, i juni. ♫
Läs mer om semestertillägg och annat som rör semester på intranätet: [Min-anställning/Ledigheter/Semester](#)

MEDARBETARUNDERSÖKNINGEN KLAR

● Nu har resultatet av medarbetarundersökningen Trafikverksövergripande nivå kommit. Det är en förbättring av resultatet jämfört med mätningen 2013. MMI (motiverad medarbetarindex) har gått från 59 till 66. Motsvarande resultatet för Färjerederiet blev 65. Färjerederiets svarsfrekvens gick upp till 68 procent mot 60 procent. I förra undersökningen som gjordes 2013, var det första gången som medarbetarna enbart kunde svara digitalt, i en webbenkät. Tidigare år har man kunnat ge sina svar i ett formulär på papper.

En mer ingående presentation av MMI-undersökningen kommer i nästa nummer av Sjövägen. Dessutom kommer resultatet att presenteras för medarbetarna på APT:er under hösten. I nästa nummer kommer även en artikel om resultatet i årets friskprofil. ♫



"Färjerederiet svarar på läsarnas förslag

Ingen biljettautomat på färjan – men kanske ett system med trängselskatteteknik. Färjerederiet ger svar på tal om läsarnas egna önskemål om färjans betalsystem. Förra veckan berättade Mälars Tidning om Ekeröborna som tröttnat på färjan och bojkottar den. Reportaget genererade många kommentarer och synpunkter från läsarna. Men hur vill Ekeröborna egentligen förändra färjans betalsystem? Och är det genomförbart? Vi bad de två färjeaktörerna – Färjerederiet och Ekerö kommun – att kommentera några av läsarnas egna förslag och frågor. Kommunen har avstått från att medverka, men här är rederiets kommentarer."

Mälars Tidning 5 juni

"Saga tillbaka efter vårustning

Saga måste förstas fräschas upp med jämna mellanrum. Efter en månads frånvaro är hon nu tillbaka på Hamburgö efter vårustning. Under måndagen genomförs bytet. Skönt tycker befälhavaren Bjarne Larsson, en av dem som har kört med Lina senaste månaden. Just den dag som bytet av färja äger rum kan det vara lite knöligt för passagerarna. Men ortsborna vet hur det går till, för de ordinarie färjorna tas ur drift en period var tredje år för regelbundet underhåll."

Bohusläningen 29 maj

"Lättare att ta sig ombord på Aspöfärjan

Lagom till midsommar ska det bli lättare att köra ombord på Aspöfärjan. Då är även den större färjan Yxlan tillbaka. Sju rader för bilar och en egen fil för cyklar ska göra det lättare att köra ombord på Aspöfärjan. För dem som ska av färjan är avfarten fördubblad till två rader. Den nya avfarten från färjan får en ny sträckning runt de byggnader som finns på hamnplanen med utfart på Östra Hamngatan. Arbetet ska vara klart till midsommar då även den större färjan Yxlan kommer tillbaka till Karlskrona."

Blekinge Läns Tidning 29 maj



Anna Hammargren - ett liv i sjöfartens tjänst

”Samhället måste bli bättre på att ta till vara sjöfartens fördelar, men då måste vi i branschen bli bättre på att peka på sjöfartens möjligheter, och om vad vi kan erbjuda, ingen annan kommer att göra det åt oss”, säger Anna Hammargren, vd för Sjöfartsforum.

Begreppet eldsjäl är slitet, men när det gäller Anna Hammargrens och sjöfart passar det utmärkt. Hon lyser upp när hon pratar om sjöfartens och dess potential. Anna framhåller att det inte handlar om att branschen ska lämna sin önskelista till politikerna och sedan vänta på leverans.

– Vi måste själva lyfta fram sjöfartens möjligheter och vilken samhällsnytta vi kan erbjuda. Vi måste jobba mer tillsammans i branschen. Tidigare gav ingen den stora bilden om hur bra sjöfarten är för

”Vattenvägarna har lite glömts bort”

Sverige, men nu börjar ett långsiktigt arbete ge resultat. Sjöfartsforum är mer känt och vår kunskap efterfrågad, säger Anna Hammargren, som också är ledamot i Färjerederiets internstyrelse.

Sjöfartsforums kansli ligger i Stockholm, på Djurgården, med många maritima grannar såsom Sjöfartsverket och

Svenska Seglarförbundet och ett stenkast bort ligger Beckholmen, där Stockholms Reparationsvarv huserar.

Anna har arbetat med sjöfart nästan hela sitt yrkesliv. Efter 17 år i olika befattningar, bland annat som informatör och kommunikationschef, på Walleniusrederierna och Wallenius Wilhelmsen Logistics, världens största biltransportrederi, slutade hon och blev konsult.

– Jag ansvarade för kommunikationen kring fusionsprocessen när Wallenius och Wilhelmsen gick samman. Och när allt var klart, och bland annat logotyp, budskap och webbplats, för en global concern fanns på plats slutade jag och startade eget.

Det blev några år som kommunikationskonsult och i den rollen kom Anna först kom i kontakt med Sjöfartsforum och 2008 utsågs hon till vd för föreningen.

Bland Sjöfartsforums medlemmar finns allt från rederier och skeppsmäklare till hamnföretag och branschorganisationer. Vad har de gemensamt?

– Våra medlemmar är väldigt olika, med olika intressen och de brottas med olika frågor. Sjöfartsforum är ingen lobbyorganisation som driver specifika frågor, som till exempel hur tonnageskatten ska utformas, det är inte vår fråga. Men vi insåg behovet av en större bild av hur sjöfarten kan bli en tillgång för Sverige. Samhället har varit väldigt inriktat på väg och järnväg och vattenvägarna har lite glömts bort genom åren.

De senaste åren har Sjöfartsforum etablerat kontakter med politiker och beslutsfattare genom att ordna seminarier, delta aktivt med evenemang under Almedalsveckan och ha kontakt och ordna träffar med olika nätverk, till exempel Riksdagens maritima nätverk. Anna är optimistisk inför framtiden.

– Jag tycker att politikerna har börjat lyssna på oss och jag kan se ett större intresse för de maritima frågorna i dag, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv.

Kanske kan en förklaring till Annas brinnande sjöfartsintresse sökas i hennes gener. Långt tillbaka i slkten finns idel sjöfarare, bland annat, sägs det, ”Lasse i gatan”, Lars Gathenhielm, från Onsala, en legendarisk kapten, kapare och redare under tidigt 1700-tal. ♣

TEXT OCH FOTO: ERIKA ANDERSSON



Trångt om saligheten i Hjälmare kanal

Vinösund går in i första steget av tre i Hjälmare docka.

I april skulle Vinösund torrsättas på Beckholmen i Stockholm. Denna gång var det Magnus Gislason och Henrik Olsson, befälhavare på Vinöleden, och Urban Blom, matros, som tog färjan till varvet i Stockholm via Hjälmare kanal och Mälaren. Att ta sig genom kanalen är ett knixigt företag, på vissa ställen är det väldigt trångt och smalt.

– Det handlar om att vi ibland bara har 7-8 centimeter till godo på varje sida. För mig var det här fjärde resan, så lite van blir man, men visst är det små marginaler. Vi måste vara väldigt försiktiga så vi inte slår i slusströskeln, säger Magnus Gislason.

Transporten gjordes i april, det är bara under våren som Vinöledens färjor kan gå genom kanalen, det är bara då det finns tillräckligt med vatten för ett så stort fartyg. Själva transporten tar tre dagar enkel resa och innefattar av- eller påmontering av ramperna med mobilkran, själva resan samt en övernattnings i Kungsör. ♣

TEXT: ERIKA ANDERSSON
FOTO: ELLINORE WOLF/BBL-AT



Fakta | Hjälmare kanal

Hjälmare kanal förbinder Hjälmarens med Arbogaån. Via Arbogaån nås Mälaren. Kanalen byggdes 1623-1639.

Kanalen är 13 700 meter, varav 8 500 meter grävd kanal, med en total fallhöjd på 22

meter, genom nio handdrivna slussar fördelade på fem ställen. Maxlängden för båtar är 30 meter, maxdjupet är 1,95 meter. Högsta tillåtna fart genom kanalen är 5 knop. Källa: Wikipedia.

Lee-Flora på landbacken



Christopher Wänerbris övervakar Lee-Flora som börjat sin uppstigning ur Stora Le. Hon dras upp med vinsch nära färjeläget vid Sund-Jarrenleden.

Vart femte år tas färjan Lee-Flora, som trafikerar Sund-Jarrenleden i sjön Stora Le i Dalsland, upp på land för besiktning och service. Då dras hon på tre slipvagnar upp med vinsch på en räls nära färjeläget. Vid årets torrsättning passade man även på att byta ut de slipers som rälsen ligger på.

- Vi tog hjälp av dykare som bytte ut de gamla sliprarna i trä mot stål, och de hjälpte även till att justera slipvagnarna under vattnet, så att det rullar på rätt sätt och inte fastnar, säger Christopher Wänerbris, distrikttekniker i distrikt Väst (tidigare Värmland-Dalsland).

Samtidigt som Lee-Flora torrsattes lyftes ramperna av med kranbil.

-Det är gångjärnen som ska renoveras, berättar Christopher.

Lee-Floras torrsättning tog tre veckor, under tiden fick trafikanterna åka runt sjön istället, vilket innebar sju mil extra för de flesta, men ingen har klagat.

- Allt gick enligt schemat, vi var till och med klara en dag tidigare än planerat. Våra trafikanter är vana, de åker här ofta och vet att vi måste sköta underhållet för att allt ska fungera. ⚡

Sund-Jarrenleden

Sund-Jarrenleden går mellan Sund och Jaren i sjön Stora Le i Dalsland. Färjeledens längd är 900 meter och överfartstiden är 10 minuter. Linfärjan Lee-flora är byggd 1972. Kapaciteten är 99 passagerare och 21 personbilar.



Dragutin Ersek dirigerar kranbilsföraren så att Lee-Floras 11 ton tunga ramp hamnar rätt.



Christopher Wänerbris, distrikttekniker, och Krzysztof Koscielecki från Fridhems varv, hjälps åt att dra ut varjerna ur omegan. Lee-Flora tas upp på land för service och besiktning vart femte år.



Lee-Floras ramp placeras på bockar inför renoveringen. Rampen som väger 11 ton lyfts på plats av en mobilkran.



Christopher Wänerbris kollar att färjan ligger rätt på den första slipvagnen. Lee-Flora ligger på tre slipvagnar och dras upp på land med hjälp av en vinsch.



I dessa nummer har August hörna publicerats:
2013: nr 8 och 11-12
2014: nr 3 och 7
2015: nr 1

Augusts och Alfreds pappa går i pension

Det var 2013 som Gunnar Fhager, befälhavare på Björköleden, mejlade Sjövägens redaktion med den första texten om de två tjötande "färjegobbarna" och frågan: "Vad tror ni om detta?" Texterna handlar om arbetskamraterna August och Alfred och vad de pratar om när de träffas. Samtalen på dialekt handlar om rederiet, men också om att gå i pension och hummerfiske.

– Gubbarna tjötar om allt möjligt och det handlar om rederiet på ett humoristiskt sätt. De kan vara kritiska, och det kan jag också vara och då säger jag det, men jag säger också om jag tycker något är bra, säger Gunnar Fhager.

Gunnar Fhager är uppvuxen på Donsö. När han kom till Färjerederiet hade han haft egen fiskebåt i 20 år, men sedan tröttnat på stelbeten byråkrati, EU och fiskekvoter. – Om vi skulle landa vår fångst vid en viss tidpunkt i Simrishamn, men hade blivit tvungna att gå in tidigare på grund av en storm, så kunde få vi böter för att vi kom för tidigt, säger Gunnar.

När fiskebåten sålts 2002 sökte Gunnar jobb och då hörde Dagny Andersson, dåvarande bemanningsplanerare på Västkusten, av sig och frågade om han var intresserad av att börja i Färjerede-

riet. Efter några år som timanställd fick han fast anställning.

Vilka är August och Alfred?

– Det är två färjegobbar, vilka som helst, och eftersom jag gillar att skriva så tänkte jag att det kanske skulle passa i Sjövägen. Namnen August och Alfred kommer från min farmors far och hans tvillingbror. Bröderna föddes 1847 och när deras mamma dog i kolera kom hennes syster Albertina och hjälpte familjen. När sedan pojknarnas pappa Karl gifte om sig med en annan kvinna flyttade Albertina till USA.

Gunnar har släktforskat och funnit brev som August och Alfreds bror Edvard skrev från Nya Zeeland till Albertina i USA. Edvard hade blivit änkeman och förlorat allt efter fruns bortgång. – Det finns elva brev och det är hjärtsliktande att läsa hans brev och hur han längtar och skulle vilja träffa Albertina igen. Jag vet inte när han dog, men det sista brevet skrevs 1916.

Fem avsnitt av "Augusts hörna" har det blivit, men "nu är det finito", som Alfred uttryckte det i nr 1 av Sjövägen i år. Även för Gunnar är det finito i Färjerederiet, i sommar fyller han 67 år och den 1 juni gick han i pension.

Vad ska du göra som pensionär?

– I sommar ska jag köra Öckerö kommuns personfärjor som går mellan Öckerö och Grötö. Där får man köra till man är 70 år, med friskintyg varje år. Men några problem att fylla tiden får jag inte, jag har fyra barn och tio barnbarn. Och så har jag och min fru husbil och det blir nog en tur till England, Danmark och Tyskland.

Gunnars fritid har förvisso varit ganska intecknad även före pensioneringen, som medlem i frikyrkan har han engagerat sig på många sätt, som att besöka intagna på ett fängelse.

– Jag är med i en grupp som besöker ett fängelse en gång i veckan. Vi fikar tillsammans och pratar och blir en kontakt med yttervärlden för de intagna. Det är helt frivilligt för dem att träffa oss.

Ett annat sätt är att samla in sjukvårdsmaterial och annat som sjukhus i Ukraina behöver och som den svenska sjukvården har ratat, till exempel sjukhussängar.

– Jag hjälper till att hämta grejerna, det som inte används här kommer till stor nytta i Ukraina. Som sagt att fylla tiden efter pensioneringen blir inget problem för Gunnar, och vem vet, kanske blir det en bok om släktingarnas öden.

TEXT OCH FOTO: ERIKA ANDERSSON

5 SNABBA



till Ellen Strandberg

utsedd till en av "Framtidens kvinnliga ledare" av organisationen Ledarna.

Grattis till utmärkelsen! Vi börjar med en sportfråga: hur känns det?

– Jag känner mig stolt och glad, men framför allt smickrad att nomineringen kom från medarbetare. Det är ju tillsammans med dem som jag sköter om ledarna och färjorna.

Du är med på "varma listan", vad innebär det?

– Att jag inte har fått någon placering på topplistan. Nr 1-30 numreras medan övriga hamnar på "heta" respektive "varma" listan.

Hur "hittade" Ledarna dig, hur blev du nominerad?

– Av en medarbetare. Det fick jag inte reda på då, men blev såklart nyfiken när jag mottog nomineringen så då blev det lite detektivarbete.

Vilka egenskaper ska en bra ledare ha?

– Förmågan att motivera och engagera sin personal. Att visa förtroende för sina medarbetare och låta dem få mandat. Att inte fastna i detaljstyrning utan prioritera och styra mot verksamhetens mål så att vi hela tiden fortsätter att utvecklas.

Har du några förebilder som ledare?

– Massor! Men framför allt ser jag olika egenskaper och drag som jag beundrar hos olika ledare. En del är retoriker och diplomater medan andra är "doers". Vissa skapar fantastiskt förtroende och engagemang på sin arbetsplats med bra resultat som kvitto på sitt ledarskap. Jag försöker att plocka russin ur kakan.

I NÄSTA NUMMER:

- **MMI** - Så tycker vi om jobbet och rederiet
- **Friskprofilen** - Så här mår vi



Några av konstverket från den senaste utlottningen: Ett skepp kommer lastat av UllaStina Larsson (akryl och tempera), I skuggan av Örjan Wikström (gouache), Svensk dröm av Flemming Holm (brons och sten).



Berika dig med värdefull konst!

En av Trafikverkets fritidsföreningar är konstklubben JFF Konst. Den har knappt 2000 medlemmar och lottar ut massor av samtida konst. För några tiotus i månaden kan du gå med.

God konst borde finnas i alla svenska hem, tycker föreningen. Den måste inte vara en lyx. Konst gör oss glada eller kanske provocerade. Rätt få kanske går till ett galleri och köper dyrbar konst – men kommer den hem direkt i brevlådan blir det enklare.

Varför är du med?

Per Westerholm, teknikavdelningen, Vaxholm
– Det är berikande med konst och det är en fördel att det kommer ett nytt konstverk då och då, jag ser inga nackdelar alls med det. Jag har vunnit en glasskulptur och en litografi, båda var bra!

Thomas Berkey, befälhavare Oxdjupsleden

– Jag gick med för att ha chansen att vinna konst som jag inte visste något om. Jag har hittills fått tre konstverk. Tavlan jag vann i år tyckte jag inte om först, den kändes väldigt femtiotal. Jag hängde upp den tillfälligt på en plats där jag ser den ofta och det är inte längre samma bild som jag såg för ett par månader sedan, det är märkligt.

– Förra året vann jag en väggskulptur i plexi och rostfritt, den uppskattade jag på en gång.

– Den årliga tidskriften är också ett plus, den är läsvärd.

Gittan Riksberg, ekonomiavdelningen, Vaxholm

– Det är spännande att vara med och tävla. Nackdelen är förstås att vinna något man inte gillar.

– Jag vann en färglitografi i år, men jag gillar den inte och tänker inte sätta upp den. Den har ett bra värde och jag kommer att avyttra den. Jag ser fram mot att vinna något igen och kanske blir det något jag gillar.

Jarl Andréasson, teknikavdelningen, Donsö

– Min granne på Donsö berättade om föreningen och jag gick med för att det finns en liten chans att vinna fin konst. Jag fick en litografi i välkomstgåva och är så pass ny att jag med spänning ser fram mot konstdragningen till hösten!

INGRID JARNRYD

JFF Konst

Ett stort årligt konstlotteri (var femte vinner), en årsskrift hem i brevlådan, rabatterade konstköp som levereras per post, tävlingar, aktiviteter och kommunikation via webb eller Facebook.

2015 fyller JFF Konst 50 år och fler konstverk lottas ut eller delas ut till medlemmarna. Anmäl dig via www.jff.se eller skicka ett mejl till ingrid.jarnryd@trafikverket.se