

På sluttampen

NÄR BOJAR TAS IN FÖR VINTERN SÄTTTS VIRTUELLA SJÖMÄRKEN UT

När Sjöfartsverket snabbt behöver informera sjöfarare om ett hinder, ett nyupptäckt grund, eller något liknande, så sätter de ut ett virtuellt sjömärke fram tills att de hunnit sätta ut ett fysiskt. Även när prickar och bojar sliter sig eller när en fyr slocknar har de möjlighet att använda virtuella sjömärken.

Som ett komplement till fysisk utmärkning, som det kan ta tid att etablera, finns möjligheten att nyttja tillfälliga virtuella sjömärken som tas emot av fartygens AIS-transponder (Automatic Identification System) och visualiseras i fartygens system ombord. Sjöfartsverket använder bland annat virtuell utmärkning för att ersätta bojar när isen riskerar att flytta på flytande utmärkning eller när det är bråttom att få ut information till sjöfarten.

— Tekniken är inte på något sätt ny utan har använts i många år runt om i världen. Vi har använt den på flera platser och företeelser genom åren. Det är ett väldigt bra sätt att kunna nyttja teknik för att få ut information snabbt, berättar Simon Hulterstam, gruppchef inom system och farledsteknik på Sjöfartsverket.

I norra Sverige har vi även ett problem med att isen flyttar på bojar och prickar. Därför använder Sjöfartsverket virtuella sjömärken i Norra Kvarken när bojarna tas in för vintern. Annars kan de riskera att flytta sig och ersätts då med virtuella mål som är synligt i fartygens navigationssystem.

— Det är nu 7 år sedan vi började med att använda dessa virtuella mål i Kvarken under isperioderna och det har fungerat mycket bra. Den internationella sjöfarten är vana vid dessa sjömärken då de används på många platser runt om i världen. Navigatören ser både sjökortet och den virtuella utmärkningen på samma skärm vilket är som det är tänkt att användas, fortsätter Simon Hulterstam.

Virtuella sjömärken är godkända att användas sedan 2004. Det finns idag ett 50-tal virtuella sjömärken i svenska farvatten för att markera allt ifrån byggområden i hamnar, indragna prickar, referenspunkter till vrak. Ansvar för de virtuella sjösäkerhetsanordningarna kan innehas av både myndigheter och privata aktörer men de sänds ut digitalt via Sjöfartsverkets AIS-basnet.

— Ett viktigt arbete framåt är att kunna sätta ut virtuella sjösäkerhetsanordningar inom 24/7-verksamhet eftersom information ibland behöver komma ut fort till sjöfarten även utanför kontorstider, avslutar Simon Hulterstam. ↓



När bojarna tas in för vintern på Norra Kvarken sätter Sjöfartsverket ut virtuella sjömärken. FOTO: MOSTPHOTOS.COM

Fakta | AIS

AIS (Automatic identification System) är sjöfartens transpondersystem. Systemet skickar ut information om det egna fartyget som kan plockas upp av andra fartyg inom radiotäckning för presentation i deras egna navigationssystem.

SJÖVÄGEN

NR 1.
MARS 2025

INTERNTIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDIET

Säkerhetsarbetet
i fokus

HVO minskar utsläpp
på Visingsöleden

Så gick det 2024
- resultatet klart



VISION 45 I PRAKTIKEN

Följ med på varvsbesök och se arbetet bakom kulisserna

Välkomna till
nya Sjövägen!

● Nu med 24 sidor

● Utrymme för långläsning

● Uppfräschad design

● Kommer fyra gånger per år

Vi måste gemensamt leverera för att klara vår budget

Plötsligt har vi redan klivit in i mars, och året rullar på i en rasande takt. Sportlovet är förbi, dagarna blir längre, och vi börjar ana vårens ankomst. Samtidigt fortsätter vår verksamhet att drivas framåt enligt den årsplanering vi lagt upp, med både utmaningar och möjligheter som vi gemensamt tar oss an.

Omvärldsläget är fortsatt osäkert och stundtals svårbegripligt. Just nu ser vi hur President Trump öppet kritiserar Ukraina, både dess president och landets agerande – och i vissa uttalanden verkar han snarare ta Rysslands parti. Det transatlantiska samarbetet, som länge varit en självklarhet, ifrågasätts nu på ett sätt som för bara några år sedan hade varit otänkbara. Vi lever i en tid där nyhetsflödet är intensivt och ibland svårnavigerat. Därför är det viktigare än någonsin att behålla lugnet, inte dras med i spekulationer

”Att hantera våra resurser ansvarsfullt är en ständig balansgång”

och att alltid fokusera på fakta. Detta gäller inte bara i en större geopolitisk kontext, utan även i vår egen verksamhet. Rykten har en tendens att spridas snabbt, särskilt i tider av förändring. Felaktig information kan skapa onödigt oro. Om du hör något som låter märkligt eller osannolikt – tveka inte att fråga din chef eller någon i ledningen. Källkritik är en av våra viktigaste verktyg, inte minst på sociala medier där både stater och individer ibland sprider vilseledande uppgifter medvetet. Att vara eftertänksam och noggrann med information är en förmåga vi alla behöver i dagens samhälle.

I februari tog internstyrelsen beslut om årets budget, en process som alltid innebär svåra överväganden. Ursprungligen fanns ett krav på att genomföra besparingar på 20 miljoner kronor, men efter noggranna diskussioner och analyser landade styrelsen i att en reduktion på 10 miljoner var mer rimlig och hållbar. Detta hade inte varit möjligt utan det engagemang och de förslag som kommit in från er alla. Ett stort tack till alla som bidragit och gjort ett gediget arbete! Att hantera våra resurser ansvarsfullt är en ständig balansgång. Vi har ett viktigt ansvar att använda de skattemedel som finansierar vår

verksamhet på bästa möjliga sätt. Det innebär att vi måste prioritera. Vi kan inte enbart lägga till nya satsningar, utan behöver också våga välja bort det som inte längre är nödvändigt. Detta berör allt från resor och möten till administration, turlistor och schemaläggning. Nu gäller det att vi tillsammans levererar enligt den plan vi satt upp, och här har alla en viktig roll att spela.

Som många av er kanske redan har sett har jag meddelat att jag kommer att lämna rederiet i november. Vid det laget har jag varit här i åtta år, och jag känner att det är en lämplig tidpunkt att lämna över stafettpinnen. Det är fortfarande långt kvar tills dess, men vi vet alla hur snabbt tiden går. Rekruteringsprocessen är i full gång, och tjänsten har först annonserats internt under två veckor innan den nu även öppnats externt. Jag vill verkligen uppmuntra alla som känner att de har rätt kompetens, driv och engagemang att söka. Det är ett stimulerande och ansvarsfullt uppdrag som innebär många spännande utmaningar och möjligheter att påverka vår framtid.

Vi har ett händelserikt år framför oss, och jag ser fram emot att fortsätta arbeta tillsammans med er alla under de kommande månaderna.

Tack för ert engagemang, och låt oss fortsätta framåt med kraft och fokus!



#1 2025

4 Sjöloggen ISO-revision klar, spara pengar på kaffe, Örebro offer hedrades.

5 Samarbete med Kustbevakningen

6 Vision 45 i praktiken Största nyttan smarta elfärjor- snabb hjälp vid problem ombord. Gullmarsleden blir elektrisk. Nybyggena ska anpassas efter vart de ska gå. Serietänk och standarder.

12 Så gick det för oss Färjerederiet i siffror 2024.

14 Tema säkerhet Tydligare ansvar för säkerhet, 90 dagars drift i kris, Se upp för främmande makt, Totalförsvarsplikt, Samordnad och säker it-drift

17 Lindragen färja på Storsjön

18 Hamburgsund får fast kallelsetelefon

18 Transportberedskap över gränserna

19 Sjöloggen och Utkiken

22 Vi i rederiet Erik Froste slutar, beställ förmånscykel, ordpussel, jubilarer

24 På sluttampen Virtuella sjömärken



” Att vara ISO certifierad innebär att vi arbetar för ständiga förbättringar, ett arbete som aldrig tar slut. Vi kan alltid bli lite bättre!”

Kent Flat



14-17

TEMA SÄKERHET

Tema Säkerhet: Bli inte lurad! Vi får reda på hur säkerhetsarbetet fungerar i dessa oroliga tider. Hur ska man tänka om man blir kontaktad av någon på sociala medier som har frågor om Färjerederiet? Du hittar tips som stärker säkerheten på enkla sätt.

FOTO: MOSTPHOTOS.COM



10

Vardag på varvet i Holland. Jonatan Svensson ger oss en inblick i ord och bild om hur dagarna ser ut: Det brukar vara långa, intensiva dagar på varvet. Vi har en egen barack som kontor där vi kan göra kontorsjobb och det fungerar också som matsal.

FOTO: JONATAN SVENSSON



20

Rejäl sänkning av utsläpp på Visingsöleden. Genom att byta till HVO på Visingsöleden minskar utsläppen med mellan 1 500 och 2 500 ton koldioxid per år. Det är en rejäl sänkning av koldioxidutsläppen. Det är Jönköpings kommun som tillsammans med Färjerederiet bytt till HVO för att minska Visingsöledens klimatpåverkan.

FOTO: JONATAN SVENSSON



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: Erik Froste. **Redaktör:** Lena Wandrell **Design och layout:** Trafikverket.

Tryck: Åtta.45 Tryckeri AB **Omslagsbild:** Alvaret och Abisko på varvet i Nederländerna.

Foto: Jonatan Svensson.

Mejla sjovagen@trafikverket.se.

Sjövägen är interntidningen för dig som är anställd i Färjerederiet. ISSN: 2001-4503

Tipsa redaktionen

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



FOTO: MOSTPHOTOS.COM

SPARA 90 PROCENT NÄR NI KÖPER KAFFE – VÄLJ RÄTT SORT!

Med anledning av nyhetsrapporteringar kring ökade kostnader på kaffe kom inköp av kaffe från Derome på tal inom Distrikt Orust.

Hanna Hagberg, distriktschef, vill uppmärksamma på hur vi enkelt kan göra en större besparing vid inköp av kaffe som en av hennes inköpare har upplyst henne om.

Om vi väljer **Zoegas bryggkaffe Skånerost, som kostar 9,86 kr per 450 gram**, istället för **Gevalias bryggkaffe som kostar 116 kr för samma mängd** båda exklusive moms, får vi en **besparing på 91,5 procent per paket**. Med andra ord sparar vi cirka 100 kronor per paket kaffe om vi väljer Zoegas Skånerost som också kan köpas i enlighet med LOU från Derome, säger Hanna.

Hannas medarbetare har varit i kontakt med Derome för att försäkra sig om att det är korrekt uppfattat det är en sådan stor skillnad mellan kaffesorterna i pris. Vilket bekräftats att det är så. Notera dock att det finns olika Zoegas i Kommers att välja via Derome, och det finns bara ett mycket fördelaktigt framförhandlat pris och det är på Skånerost.

Hanna berättat att två medarbetare tog tag i frågan om smak och köpte på eget bevåg in ett paket att provsmaka och låter hälsa att det smakar som det kaffet de har idag. ↓

Uppföljande ISO-revision avslutad

Som ISO certifierad verksamhet på områdena kvalitet, miljö och arbetsmiljö genomgår Färjerederiet en årlig revision från externt certifieringsorgan.

Revisionen genomfördes under två veckor under hösten. Rederiet fick 15 mindre avvikelser och 19 förbättringsförslag. Samtliga dessa är nu omhändertagna och åtgärderna är accepterade av certifieringsorganet.

Vi är mycket stolta över det goda arbete som görs ute i verksamheten och inom administrationen. Att vara ISO certifierad innebär att vi arbetar för ständiga förbättringar, ett arbete som aldrig tar slut. Vi kan alltid bli lite bättre! säger Kent Flat

Färjerederiet kommer under 2025 att fortsätta att utveckla processer och dokumentation för att underlätta för verksamheten.



Kent Flat

Det är viktigt att vi arbetar och effektiviserar för att hitta en god nivå som gynnar verksamheten och inte expanderar dokumentation och administration i onödan, säger han. ↓

FLAGGORNA VAJADE PÅ HALV STÅNG

Flaggorna vajade på halv stång på många av våra färjeleder för att hedra offren för Örebromassakern. Det var den 11 februari klockan 12.00 som statsministern utlyst en tyst minut för att hedra offren. Där det fanns flaggor halades dessa på halv stång klockan 09:00 och fram till dess att den tysta minuten avslutades. ↓



På bilden ser vi Ängöleden där man flaggade på halv stång.

TA BORT TIDTABELLSLÅDAN

En sådan här tidtabellslåda sitter fortfarande uppe på många leder. Som ni vet trycker vi inte längre tidtabeller så för att inte irritera våra resenärer med tomma lådor, är det bäst att ta bort dem om det fortfarande sitter någon kvar på er led. ↓



TRAFIKVERKETS VERKSAMHETSPLAN 2025-2027

Styrelsen beslutade 18 december om Trafikverkets verksamhetsplan 2025-2027. Under planperioden ska vi rusta upp befintlig och bygga ny infrastruktur samt stärka transportsektorns förmåga att motstå och hantera störningar i alla samhällstillstånd.

Arbetet som bedrivs inom ramen för Kraftsamlingen kommer att ha stor påverkan på Trafikverkets verksamhet under VP-perioden. Det ska leda till ökat fokus på kund och omvärld, stärkt leveransförmåga och ökad inre effektivitet. Vi ska dela på uppgifter i högre utsträckning, istället för att dela ut dem. ↓

Kustbevakningen inviger samarbete Simulatorutbildningar i Järva

Kustbevakningen bjöd in till en invigning på Utbildningscentrum i Järva för att uppmärksamma:

- överenskommelsen om samverkan inom övning och utbildning mellan Kustbevakningen och Trafikverksskolan och Färjerederiet
- utbildningskonceptet för ECO-shipping
- Kustbevakningens egna simulatormodeller av 001-s och 031-s

Simulatorutbildningarna började med att Kustbevakningen hade behov av att utbilda sin personal i ECO-shipping och man fann att det bästa vore att skapa ett samarbete med oss i stället för att bygga egna simulatorer. En arbetsgrupp med ombordpersonal från Kustbevakningen

var med om att ta fram utbildningen med de egna fartygen. En pilotkurs i högfartsutbildning kommer också snart att ha premiär. Det talas också om att ordna en kurs i nödbogsering och att när den senaste modellen av Kustbevakningens fartyg närmar sig även ha den med i simulatorerna.

Samarbetet gynnar inte bara Kustbevakningen utan vi lär oss av varandra i simulatorerna och har kunskapsutbyte. Detta med vikten av samarbete var något som både Kustbevakningens generaldirektör Lena Lindgren Schelin och vår rederichef tog upp i sina tal vid den högtidliga invigningen. Erik menade bland annat att ett effektivt samarbete mellan myndigheter är inte bara fördelaktigt – det är nödvändigt.

Genom att dela kunskap, anpassa mål och optimera kostsamma investeringar ser vi till att skattebetalarnas medel används på ett klokt sätt. Därför är vi glada över vårt nya utbildningssamarbete med Kustbevakningen!

Med hjälp av simulatorer kan vi ge besättningarna praktisk erfarenhet av högrisks scenarier – utan faktisk risk. Från nödbordstigning till navigering i extremt väder – simuleringsbaserad träning förbättrar färdigheterna, förbättrar beslutsfattandet och minskar driftskostnaderna. Detta är ett stort steg framåt, och vi är alltid öppna för att utforska fler sätt att främja maritim utbildning. ↓



Bilder från den högtidliga invigningen där Kustbevakningen bjöd på både smörgåstårter och tårter. Erik Froste fick ta emot Kustbevakningens maskot från generaldirektören Lena Lindgren Schelin. FOTO: LENA WANDRELL



Neptunus och Tellus skiljer sig inte så mycket från Alvaret och Abisko till det yttre. Det finns även en likhet i att tekniken på de två västkustfärjorna är avancerad och det är inte mycket som besättningarna själva kan fixa vid tekniska problem. FOTO: JONATAN SVENSSON

ROC är ett beslutsstöd för befälhavaren

Leveransen av våra nya smarta elfärjor

Alvaret och Abisko närmar sig. Ett för stort fokus har hamnat på möjligheterna till fjärrstyrning av de nya färjorna. Det menar Jonatan Svensson, motorman/matros på Gullmarsleden, som är med i implementeringsgruppen för Alvaret och Abisko. I gruppen ingår även Magnus Gislason, befälhavare som vikarierat som både distriktschef och sektionsschef på olika leder och ledare för guppen, Christoffer Davik, befälhavare Ljusteröleden, Christoffer Jonson, befälhavare Vaxholmsleden samt Magnus Eriksson, ROC-ingenjör.

– Självstyrning är visst en spännande möjlighet men det största värdet ser jag i att ha en ROC-ingenjör/DT som är uppkopplad mot färjan och kan läsa av alla de olika värden som matas in. Det kommer givetvis uppstå problem och osäkerheter när färjorna är nya och inte inkörda men det blir mycket enklare att få information om vad som orsakat problemen och hur det kan lösas eller om det går att köra vidare tills tekniker kommer. Jag ser det personligen som den absolut största vinsten. Även på våra färjor Tellus och Neptunus, som egentligen är mycket lika Alvaret och Neptunus, är det väldigt lite

av tekniken som våra besättningar själva kan fixa vid problem.

– Vi lever i en tid där allt blir mer och mer avancerat. Ta bara våra bilar som ett exempel. Det behövs specialister för de olika systemen. Du kan inte gå in och meka själv.

Den nya satsningen på att serietillverka våra färjor ser han bland annat som ett värdefullt sätt för att ha folk som är duktiga på sina fartyg i de olika serierna. Det gör att man kan kontakta ROC-ingenjören eller annan specialist som kan fartygen om något kärvar.

– Det är bra att man valt att involvera färjefolk en längre tid i byggnadsfasen för det tar lång tid att sätta sig in i nya arbets-sätt. Vi har kunnat vara med aktivt i bygget under lång tid i nära samarbete med skeppsbyggarna. Det är nytt för denna gång. Vid tidigare nybyggen har ombordpersonal bara varit med i kortare perioder.

Under 2024 har ett antal befälhavare och övrig besättning som ska arbeta ombord på de nya färjorna utbildats för att sedan vara med och sätta de nya fartygen i drift. Den initiala utbildningen genomfördes i vårt utbildningscentrum och bestod av teori varvat med praktik. Utbildningen hölls av USN (University of South Western Norway) och följde DNV:s riktlinjer för autonoma och fjärropererade fartyg. De som går utbildningen ska kunna utforma arbetssätt, ta fram dokumentation och sätta färjan med ROC i drift och därmed lägga grunden för framtidens färjedrift. De förväntas agera både som superanvändare och ambassadörer. Parallellt bildades en mindre arbetsgrupp, implementeringsgruppen, för att arbeta dedikerat med arbetssätt, rutiner och dokumentation inför driftsättning av Alvaret, Abisko och ROC.

Under utbildningen anpassas ordinarie schema för att bereda nödvändig tid. Implementeringsgruppen bryts dessutom ut från sin operativa planering, arbetar efter ett anpassat schema, samarbetar med samtliga relevanta aktörer i projektet och rapporterar till teamets ledare.

Jonatan berättar att det har varit väldigt intressant att se vilken utmaning det är för leverantörerna att förstå vår verksamhet. De är vana vid att arbeta med andra typer av fartyg där det är en helt annan bemanning ombord.

– De tror vi har en chief och många andra roller ombord medan vi enbart har befälhavare och motorman/matros.

Att vi Färjerederiet har våra egna skeppsbyggare är en styrka och ovanligt i branschen. Fredrik Skeppstedt har varit med hela vägen från ett blankt papper och har en djup kunskap i vad som står i kraven och vad som beställts. Det menar Jonatan har ett enormt värde för oss i rederiet.

Automoooring, automatisk tilläggning, blir också en del i det nya arbetssättet.

– Principen är sund, vi lägger ju till i samma färjeläge gång på gång och det är rationellt att färjan förtöjer sig själv. Det är också bra för oss som jobbar som inte behöver springa ned och förtöja och

stänga av motorn för att strax göra loss och sätta på motorn igen. Det blir en enorm besparing av drivmedel och då mindre utsläpp och mindre oljud. Men det kommer förstås vara en inkörningsperiod och vi får se om det är bästa lösningen. Tanken är sund och vi måste testa för att se vad som blir bäst i längden.

Bland uppgifterna implementeringsgruppen har är att bevaka omvärlden och även informera omvärlden.

– Om vi kunde få till en smärtfri start när Alvaret ska börja gå i trafik vore det fantastiskt. Att de som ska jobba på de nya färjorna får en bra grund och introduktion så att alla känner sig trygga.

Teamet ska förbereda lederna på att ta emot färjorna när de är klara och att leden är mogen att ta emot dem då. Tekniken i de nya färjorna kommer fortsätta att utvecklas.

– Den färja vi får är inte en slutprodukt utan man kan jämföra med en mobil som uppdateras och utvecklas hela tiden. Vi måste vara beredda på förändringar, att inget är skrivet i sten.

Den första färjan, Alvaret, levereras under våren 2025 och har en planerad intrimningsperiod om tolv månader. Abisko ska till Ljusteröleden och levereras något senare. Alvaret och Abisko är båda smarta elhybrider avsedd för 100 procent eldrift med en lastkapacitet på 60 personbilar och upp till 298 passagerare. Alvaret planeras trafikera Ljusteröleden i hjärtat av Stockholms skärgård med assistans av vår driftledningscentral kallad ROC, Remote Operation Center. Vårt ROC har byggts upp i anslutning till våra utbildningslokaler i vårt utbildningscentrum i Solna. Arbetet kommer ligga till grund för rederiets framtida nationella förmåga. ⚡



Viking Schumacher och Magnus Gislason i glatt samarbete på varvet. FOTO: JONATAN SVENSSON

” Ta bara våra bilar som ett exempel. Det behövs specialister för de olika systemen. Du kan inte gå in och meka själv.”

Jonatan Svensson

Fakta | Automoooring och laddning

Automoooring

Den automatiska förtöjningen är en robot som sträcker ut en arm med en krok till färjan när den närmar sig färjeläget och ser till att den ligger stilla medan bilar kör av vid lossning och nya bilar kör på vid lastning. Det innebär att man kan stänga av propelleraggregatet vilket sparar energi. När det är dags att gå trycker kaptenen på en knapp och armen släpper färjan och vecklar in sig i sitt bo. Detta för att inte vara i vägen om äldre färjor ska lägga till på vanligt sätt.

Hela operationen förtöjning tar maximalt 30 sekunder och att släppa går ännu fortare.

Laddning

Laddstationen fungera så att när färjan närmar sig färjeläget förbereds laddarmen. När färjan ankommer färjeläget sträcker armen ut ur lådan och hankontakten fäster i hankontakten på färjan. Färjan laddar el medan hon är i färjeläget och när färjan ska iväg går laddarmen in i sin låda igen.



Tellus liksom systerfärjan Neptunus kommer snart att laddas på el. FOTO: KASPER DUDZIK

Gullmarsleden blir elektrisk

Neptunus och Tellus, som trafikerar sträckan mellan Finnsbo och Skår, kommer i framtiden att både laddas och förtöjas automatiskt.

Färjorna är en del av arbetet mot en fossilfri fordonsflotta, Vision 45.

Neptunus förbereds på Fridhems Varv och verkstäder i ett första steg för att med tiden kunna drivas på el under sina färder över Gullmarsfjorden. Besättningen på Gullmarsleden och personal på Fridhems varv ska utbildas för att kunna ha kunskap att arbeta med en elektrifierad fordonsflotta.

En laddningsstation med en kapacitet motsvarande 12 snabbbladdare för personbilar, drygt 3 000 kilowatt, byggs vid Finnsbo färjeläge.

Planen är att Tellus och Neptunus automatiskt ska dockas in när de når land i Lysekil – och att respektive fartyg då laddas fram till dess att det är dags för nästa överfart.

Automatiserad förtöjning är även på gång på båda sidor

Gullmarsfjorden.

Ombord på Neptunus är det nu tekniken, vilken möjliggör själva dockningen, som det arbetas med. Det ska dras många meter kabel av den upphandlande firmans elingenjör.

Lysekilsbolaget Leva är tänkt att förse satsningen med el.

– Driftkostnaderna kommer att vara ungefär desamma. Men däremot minskar vi förbrukningen, under tiden som vi ligger i färjeläge, och sparar in på underhåll, säger Mattias Bergsten, distriktschef norra Bohuslän, om elektrifieringen av Gullmarsleden.

Planen är att laddningen vid Finnsbo färjeläge ska räcka för att hålla i gång det dagliga behovet – även under sommarens högttryck.

Men dieselgeneratorer kommer fortsatt att finnas ombord hos Tellus och Neptunus.

– Vid stormar eller brist på ström, så är inte vi prioriterade utan det är Lysekil som stad och raffinaderiet. Genom en knapptryckning kan vi då gå över på diesel eller HVO, säger Mattias Bergsten.

När det kommer till reservdelar för framtida eldrift, så har Färjerederiet fått tilldelat finansiella medel för att börja bygga upp ett lager.

– Vi ingår i Sveriges beredskap, när nuvarande världsläget är som det är.

Vi ska ha saker på hyllan för att kunna ha drift i gång i 90 dagar, säger Mattias Bergsten och fortsätter:

– Konstruktionen vid färjelägena kommer att ha samma ramp, så att man också fortsatt kan drifta Gullmaj eller andra färjor.

Tellus har trafikerat Gullmarsleden sedan 2019. Färjan är från start en hybridfärja, men elmotorn drivs nu av generator ombord i brist på laddningsmöjligheter på land. ⚡

Så mycket kostar elsatsningen

- 65 250 000: Utförande av automatisk laddningsstation vid Finnsbo färjeläge och automatiskt förtöjningssystem på Gullmarsleden.
 - 5 108 000: Fast ersättning för underhåll av laddningsstation och förtöjningssystem på Gullmarsleden under de första fyra åren.
- Det tillkommer även rörlig ersättning på 1 600 kronor/timmen vid avhjälpande underhåll. Slitdelar ingår i avtalet. Ombyggnationen av Neptunus från diesel-drift till eldrift: Upphandling pågår, och det finns i nuläget därför ingen summa att tillgå. Delar som plockas ur Neptunus kommer att tas tillvara på kvarvarande dieselfärjor i Sverige.

Nya standarder och serietänk

Rederiets nybyggnads- och ombyggnadstakt behöver accelereras för att vi ska lyckas leverera enligt vårt uppsatta mål, Vision 45.

Den ökade tekniska komplexiteten i ett modernt smart fartyg ställer nya krav vid både byggnation, drift och förvaltning. Stordriftsfördelar kan nås genom att vi använder oss av ett strikt serietänk och nyetablering av standarder och sammanhållna fartygsserier. Detta gäller underhåll, livstidsförlängning och nybyggnation.

När vi bygger nya serier ska färjorna anpassas efter vart de kommer gå. Detta för att underlätta vid underhåll, om de behöver gå in som reserv och inte minst enklare för besättningen som redan känner till färjetypen. Det kommer bli en ny standard för Ostkusten och en för Väst-kusten. Serieproduktion har många fördelar, i stället för som tidigare unika färjor som inte går att flytta hur som helst och som behöver olika typer av reservdelar. Den senaste tonnageplanen som vi visar här gäller till 2032. Planen utvecklas och revideras löpande.

Men innan vi kan genomföra allt detta behöver förstudier av olika slag göras och beslut tas.

Vi döper om Fri 19 till Alvaretklassen. Det är två plus två 60-bilarsfärjor till Ljusterö och Vaxholmsleden. Den första är snart färdigbyggd och kommer gå i trafik på Ljusteröleden innan sommaren 2025, den andra kommer några månader senare till Vaxholmsleden. Två månader efter accepterad leverans måste beslut tas om att avropa optionerna för färja tre och fyra. Alvaretklassen ska utgöra en standard för den framtida ostkustserien.

Ostkustserien planeras vara sex 60-bilarsfärjor i en serie. Aspö planeras få två färjor, liksom Fårö medan Furusund och Gräsö får en var. Skrovstorlek som anpassas för kompabilitet med Alvaretklassens färjelägen. Fartygen kommer vara elhybrider byggda för 100 procent eldrift.

För att lyckas behöver vi ta reda på vissa saker innan som hur vi får fram elektricitet och vilka effekter behövs som finns vid de fyra orterna. Vi behöver också ta fram en ny standard för färjeläget och landanläggningar. Allt för att det ska vara smi-

digt att flytta färjor mellan dessa leder och för att personalen enkelt ska kunna ta över en färja eftersom de är likadana.

Till Hönö-Björköserien, västkustserie planeras det fyra eller fem elhybridfärjor. Vi ska utreda om det bli elkönvertering av befintliga färjor eller nybyggen, vi lär oss och tittar på alternativen. Inriktningen är att skrovstorleken ska vara för cirka 75 personbilar. Även här ska det vara elhybrider byggda för 100 procent eldrift.

Eftersom de leder som ingår i västkustserien har en hög andel gång- och cykeltrafikanter ska stort fokus vara på passagerarutrymmena och embarkering för dessa.

Vi kommer behöva göra en mängd förstudier för att göra verklighet av detta. Det handlar till exempel om hur många färjor det ska var. Antalet färjor beror på färjornas kapacitet, 60 eller 75 personbilar, trafikflödet och turlistor. En förstudie med trafiksimulering för turlista och energiförbrukning ska göras innan beslut fattas.

Vi behöver se över skillnaden i kostnader och göra en SWOT-analys (analys där man tittar på styrkor, svagheter, möjligheter och risker/hot) för alternativen livstidsförlängning jämfört med nybyggen. Inriktningsbeslutet är nybyggen.

Tanken är att vi ska ha serietillverkning där det går att genomföra för att bli mer effektiva. Det blir enklare att flytta på färjor,

smidigare underhåll och enklare för personalen att byta mellan färjor då de är uppbyggda på samma sätt i samma klass.

Men det planeras också för unika, så kallade one off-byggen. På Gullmarsleden pågår nu arbete för elektrifiering av Neptunus. För Isöleden har det tagit ett beslut om inriktning för eldriven linfärja, som du kan läsa mer om i detta nummer av Sjövägen. Bolmsöleden och Blidö planeras få eldrivna linfärjor.

Minskad bränsleförbrukning är avgörande för att minska koldioxidutsläppen och bekämpa klimatförändringarna. Det gäller fortfarande. Det dröjer innan alla våra färjor går på el. Därför ska vi fortsätta med Bluflow och ecoshipping och tänka på hur vi kan spara på bränsle genom att exempelvis alltid stänga av motorerna när det är möjligt.

När vi använder mindre bränsle, minskar vi också vår beroende av fossila bränslen, vilket är viktigt för att bevara jordens resurser. Detta bidrar till en mer hållbar framtid genom att minska föroreningar, skydda ekosystem och främja övergången till förnybara energikällor. Dessutom leder minskad bränsleförbrukning till ekonomiska besparingar, både för individer och företag, vilket också stärker ekonomin och samhället i stort. Den aktuella tonnageplanen hittar du på Vision 45-sidan i FLS. ⚡



Alvaretklassen ska bli en standard till en serie nya färjor på Ostkusten. FOTO: JONATAN SVENSSON

Vardag på varvet i Holland



Jonatan Svensson ger oss en inblick i hur vardagen för implementeringsgruppen och projektledarna från teknikavdelningen kan se ut när de är på plats för att arbeta med Alvaret och Abisko på varvet i Nederländerna:

”Här är lite bilder från våra typiska arbetsdagar. Det brukar vara långa, intensiva dagar på varvet. Vi har en egen barack som kontor där vi kan göra kontorsjobb och det fungerar också som matsal för oss där vi äter frukost, mikrolunch och ibland även kvällsmat.

Här läser vi på om olika system och deras tänkta funktion och diskuterar de upptäckter, lösningar och kommentarer vi har. Det är ett rent ut sagt nördigt arbete som är enormt lärorikt i ett enormt brett spektrum. Vi diskuterar allt från hur en svetsning ska se ut och hur den kontrol-

leras till hur en DC buck converter, en omvandlare som reglerar och upprätthåller spänning så att elektroniska enheter kan fungera stabilt, fungerar till vad som kan anses vara acceptabelt avstånd mellan handfat och toalettstol. Ett spektrum av kunskap som ingen enskild person besitter men som vi tillsammans i grupp i alla fall kan diskutera igenom för att hitta det vi anser vara den mest acceptabla lösningen.

Bilden med Viking Schumacher, projektledare och Fredrik Skeppstedt, skeppsbyggare är inför ett systemtest där de förbereder sig med vad det finns för krav på det aktuella systemet och dess installation, hur det är formulerat i våra specifikationer och hur leverantören planerar att visa det.

Måltiderna som syns på en av bilderna är vad vi lever på fyra dagar i stöten där nere. Det är så nära ”bukfylla” uttrycket man kan komma. Men det går snabbt att värma och att förtära.

En del av bilderna är tagna framför en datorskärm. Detta är ”styrplatsen i maskin” där går vi igenom olika system och ser att saker sker i verkligheten på samma sätt som vi begär via datorn. Här spenderas otaliga timmar av oss med leverantörer av olika system.

Bilden från däck med allt folk ombord var förberedelserna inför första provturen.

Bilden på Magnus Eriksson är efter ett test av elsystem, då går vi igenom protokollet och signerar av punkt för punkt av det som lyckats och synkar våra kommentarer på systemen med leverantören och varvet.

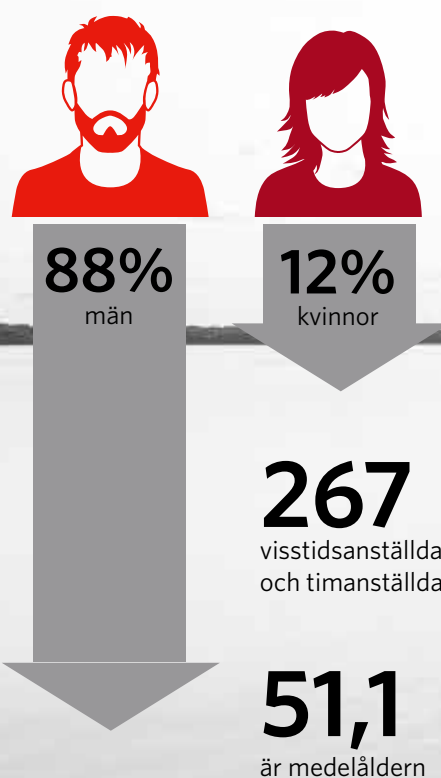
Bilden på glada Fredrik Skeppstedt är efter första systemtestet som signerades av tillsammans med representanten från Kongsberg som presenterade just det aktuella systemet.” ↓



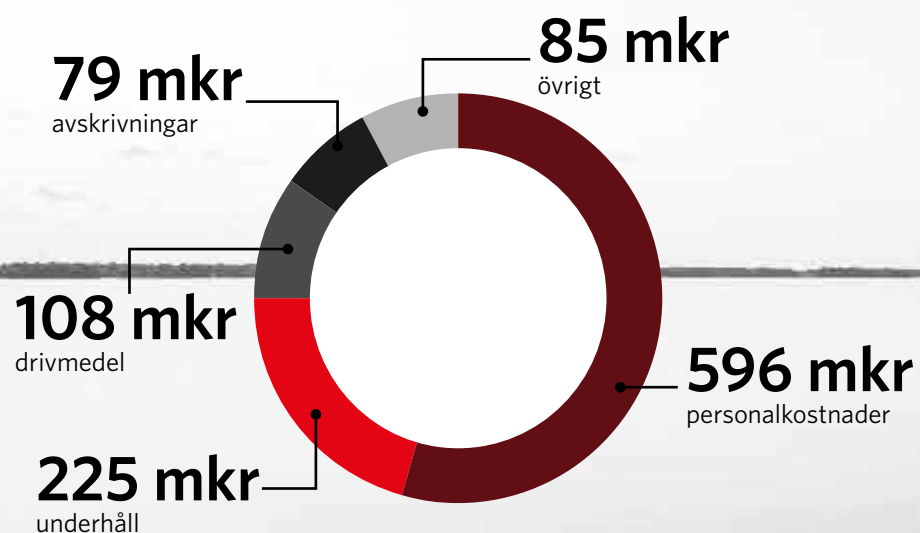
Färjerederiet 2024 i siffror

Varje år sammanställer vi en årsrapport som redogör för Färjerederiets verksamhet och resultat för föregående år. Rapporten kommer till efter bokslutet där alla siffror redovisas. Rapporten publiceras på Färjerederiets webbplats och en liten upplaga trycks och finns på rederikontoret. I årsrapporten berättar vi om vår ekonomi, men även kortfattat om verksamheten i stort och hur den utvecklats under året.

573
tillsvidareanställda



Kostnader för färjedrift



3 mkr
Resultat efter finansiella poster

1 114 mkr
Nettoomsättning

4,7%
total sjukfrånvaro procent av arbetstid

Ledningsgrupp



2 kvinnor och 4 män

Internstyrelse



2 kvinnor och 5 män

Transporter



13 miljoner
fordonstransporter inklusive godstransporter

22 miljoner
personresor

varav

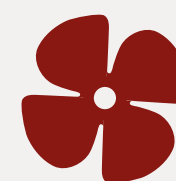
1,4 miljoner
gående och kollektivtrafikresande



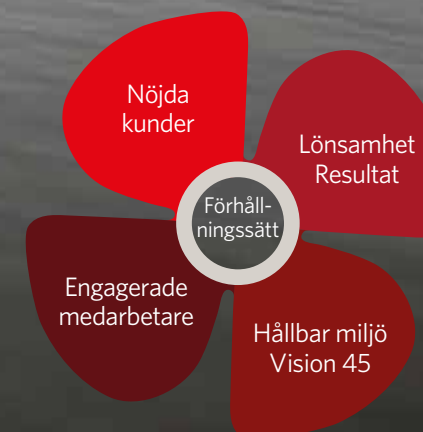
9 av 10
har ett positivt intryck



1
ny propellerverkstad
öppnade i Västerås



1
färja, Lina
fick batterier och går nu på el





BLI INTE LURAD!

Det finns främmande makter som använder desinformation, vilseledning och propaganda för att skada Sverige och vår öppenhet. Om du kan känna igen och hantera den typen av vilseledande information blir det svårare för främmande makter att skapa en splittring.



SE UPP

Var vaksam på information som påverkar dina känslor – ett vanligt sätt att sprida desinformation. Utvecklingen av artificiell intelligens, AI, gör att bilder, filmer och röstinspelningar kan se mer realistiska ut och ofta spridas snabbt.



TÄNK EFTER

Det kan vara just du som är målgruppen för berättelser om Sverige som ska få oss att tvivla på vårt land. Tänk efter innan du delar vidare information till vänner eller genom sociala medier. Vid stora händelser ökar spridningen. Hjälpt inte till att sprida vilseledande information.



KOLLA KÄLLORNA

Använd källor du litar på. Sök på flera olika ställen. Fundera över om informationen är rimlig, var den kommer ifrån, hur gammal informationen är och varför den sprids.

Tydligare ansvar för säkerhet Mattias Wallin utsedd till chef för säkerhet och utveckling

Inom företag och organisationer finns två huvudsakliga säkerhetsområden: Safety och Security. Safety omfattar bland annat sjösäkerhet på våra fartyg, medan Security rör andra säkerhetsaspekter. Tidigare har säkerhetsarbetet exempelvis fokuserat på skalskydd, brottslighet och brandskydd, men det förändrade säkerhetsläget har skapat nya utmaningar. Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och Sveriges inträde i NATO har medfört att beredskap och cybersäkerhet blivit allt viktigare för att skydda verksamheter mot hot.

För att stärka och samordna Security-arbetet har rederichefen beslutat att inrätta en ny roll som chef för säkerhet och utveckling. Rollen innefattar också uppdraget som ställföreträdande rederichef. Denna förändring syftar till att skapa en tydligare och mer sammanhållna säkerhetsorganisation inom Färjerederiet.

Mattias Wallin har utsetts till chef för säkerhet och utveckling och tar därmed ledningen för säkerhetsgruppen. Han ansvarar för Security och beredskapsfrågor inom Färjerederiet, Safety och sjösäkerhet hanteras fortsatt separat. Under hans ledning samlas Beredskap och Säkerhet, IT, Smarta fartyg samt Rakel och operativa projekt. Chef för säkerhet och utveckling ansvarar även för att driva och utveckla viktiga projekt inom beredskap och kontinuitet, som projekt 90 dagar och kritiska reservdelar, krigsplacering, stabsrutiner samt planering av varvsberedskap och beredskapsövningar.

– Säkerhet handlar inte bara om att hantera risker, utan också om att vara förberedd. Vi behöver bygga resiliens, den långsiktiga förmågan att stå emot och återhämta sig från motgångar och kriser, här och nu. Genom en tydligare struktur och ett starkare samarbete skapar vi en tryggare och mer robust organisation,



Mattias Wallin.

redo att möta framtidens utmaningar, säger Mattias Wallin.

Med denna förändring säkerställer Färjerederiet en samlad och strategisk hantering av säkerhetsfrågorna, där arbetet präglas av långsiktig planering och hög beredskap. ⚡

90 dagars drift i kris

Du har kanske hört talas om 90 dagar? Det är den tid som vi som arbetar med samhällsviktig verksamhet ska kunna klara att driva verksamheten i händelse av krig eller annan stor kris. För vår del handlar det om att kunna driva färjetrafiken i 90 dagar.

För att Sverige ska kunna fungera och försvaras i krig behöver alla aktörer, både offentliga och privata, ta ansvar för att stärka samhällets motståndskraft och att ha förmågan att fortsätta bedriva sin samhällsviktiga verksamhet även under kris och ytterst i krig. Vi behöver skapa en motståndskraft i verksamheten då detta utgör en grundförutsättning för Sveriges beredskap.

Grundläggande områden att arbeta med för att skapa motståndskraft är riskhantering, kontinuitetshantering, informations- och cybersäkerhet och att hantera oönskade händelser

Kontinuitetshantering handlar om att planera för att upprätthålla sin verksamhet på en tolerabel nivå. Oavsett vilken störning den utsätts för, till exempel när

personalen inte kommer till jobbet, lokalerna inte går att använda, leveranser av viktiga varor och tjänster inte når oss eller vi drabbas av ett strömavbrott. Arbetet med att stärka robustheten i samhällsviktig verksamhet omfattar riskhantering, kontinuitetshantering och att hantera händelser.

Våra säkerhetsansvariga på rederiet lägger nu upp planer för att vi ska ha tillräckligt stora lager av bränsle för att driva våra färjor i 90 dagar och tillgång till reservdelar. Det här arbetet innebär att man ska se över relationerna med våra leverantörer för att skapa bra samarbeten i kris. Det gäller också att planera för personal och uppmanar dem att vad behöver vi för klara 90 dagar på vårt ställe.

Vi är en operativ verksamhet och är vana vid att hantera oväntade händelser och ta beslut. Färjerederiet är en nationell enhet även om det blir en nivå 5 situation. Det innebär att vi har rätt att flytta vårt tonnage. ⚡



Vi ska ha tillräckligt stora lager av bränsle för att driva våra färjor i 90 dagar. FOTO: KASPER DUDZIK

Se upp för främmande makt!

En tidigare kollega på rederiet har blivit kontaktad på LinkedIn och erbjuden ersättning för att ge information om Färjerederiet. Det började med vanliga frågor men blev snabbt mer känsligt. Eftersom han inte hade tillgång till FRAS, kontaktade han vår säkerhetschef. Detta är ett skarpt fall, inte ett exempel. Vi vet inte om det rör sig om ett bedrägeriförsök eller om det är främmande makt. Men var försiktig!

Om du som anställd får en misstänkt kontakt, ska du inte svara utan rapportera i FRAS eller ringa DP. Då kan vi agera snabbt. Det hjälper oss också att upptäcka om fler blivit kontaktade och se eventuella mönster.

Färjerederiet är en del av totalförsvaret och vi måste vara vaksamma. Främmande makter kan försöka samla in information genom vänliga kontakter och små tjänster, som sedan leder till försök att rekrytera dig för att lämna ut känslig information.

Var extra försiktig på sociala medier som LinkedIn. Underrättelseofficerare kan låtsas vara rekryterare eller forskare för att vinna ditt förtroende. Acceptera bara vänförfrågningar från personer du känner och dubbelkolla alltid identiteten – även om andra redan har accepterat.

Ta gärna upp detta på jobbet och har du kontakt med tidigare kollegor är det bra om du informerar dom. Har du frågor eller behöver råd kan du kontakta Färjerederiets säkerhetsorganisation. Det gäller även tidigare anställda på rederiet. ⚡

Mikael Ingemansson, säkerhetsspecialist
010-123 23 70
mikael.ingemansson@trafikverket.se
David Widlund, beredskap och säkerhetsledare
010-123 05 05
david.widlund@trafikverket.se



I tre år har nu Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina pågått. Konflikter sker även på många andra håll. Världen är orolig och vi behöver vara redo för att kunna fortsätta driva vår verksamhet även i kris. FOTO: ERIK FROSTE

Sverige får aldrig stanna

Det viktigaste om någonting allvarligt händer Sverige, är att vi inte stannar upp. Att människor och transporter alltid kan ta sig fram. För det är när vardagen rullar på med skola, jobb och gemenskap, som vi har kraften att försvara landet och demokratin. Därför behöver Trafikverket alltid vara redo. Redo att hålla person- och

godstransporter rullande på räls, vägar och färjeleder så att individer, företag och myndigheter har nära till varandra. Det är därför vi jobbar som ett lag varje dag. Som ledare för hela transportsystemet samarbetar vi nära andra myndigheter och organisationer. Tillsammans bygger vi motståndskraft och starka relationer

för att kunna skydda människor och tillgångar. Vi gör det i fred, kris och i krig. Vi gör det från norr till söder. Dag som natt. För dem som lever nu och för framtida generationer.

Totalförsvaret är hela Sverige tillsammans. Även om Sverige är tryggare än många andra länder finns det risker och hot mot vår säkerhet och självständighet. Sveriges samlade försvar ska skydda och försvara landet, vår frihet och rätten att leva som vi själva väljer. Vi har alla en uppgift om Sverige hotas. Totalförsvaret är all verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig. Totalförsvaret består av militärt försvar och civilt försvar. Civilt försvar handlar om hela samhällets motståndskraft vid krigsfara och krig. Vad kan hota oss? Det säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde har försämrats de senaste åren. Globalt bedöms läget också

vara instabilt. Sverige påverkas allt mer av händelser i vår omvärld. Skulle en säkerhetspolitisk kris eller väpnad konflikt inträffa i vår direkta närhet kommer vi att påverkas. I ett sådant läge kan det inte uteslutas att militära maktmedel eller hot om sådana riktas mot Sverige.

Totalförsvaret ska kunna möta ett väpnat angrepp eller andra krigshandlingar mot vårt land. Vad är det vi försvarar? Vi försvarar inte bara vårt lands gränser och vårt territorium, utan också alla värderingar som ligger till grund för vårt samhälle. Mänskliga rättigheter, yttrandefrihet och demokrati behöver vi också kunna skydda och försvara. Sedan våren 2024 är vi även medlemmar i Nato. Natomedlemskapet ställer nya krav på Sverige och Trafikverket. Som medlemsland förväntas Sverige kunna svara upp mot Natos krav på medlemsstater. Svensk infrastruktur och transporter är centrala för att möjliggöra Natos förmåga att verka i Norden. Sverige utgör alltså en del av andra allierades försvarslösningar och försörjningstrygghet.

Fungerande transporter och transportinfrastruktur är ett måste för att handel och resor mellan länder och inom Sverige ska fungera. Det handlar både om Sveriges försörjning av varor och tjänster, och flera andra viktiga samhällsfunktioner som måste kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och krig. Det gäller till exempel försörjning av livsmedel, drivmedel och bränsle, ambulanssjukvård, polis och annan räddningsverksamhet. Transporter av personal och varor är också en förutsättning för Försvarsmaktens försörjningstrygghet. Kollektivtrafiken är viktig vid höjd beredskap och krig, bland annat för utrymning och transport av krigsplacerade till inställelseplatser.

Trafikverket har en viktig roll i totalförsvaret. Om Sverige är i krig eller krigsfara, eller påverkas av krig i vårt närområde får regeringen besluta om höjd beredskap. Vid höjd beredskap omprioriteras verksamhet för att Trafikverket i första hand ska prioritera uppgifter som har betydelse för totalförsvaret. Generellt är det många arbetsuppgifter som vi gör i vardagen som inte ska utföras under höjd beredskap. Vid höjd beredskap och krig måste transporter fungera i tillräcklig omfattning för att viktiga samhällsfunktioner ska kunna vara igång. Sverige får aldrig stanna. ♪

Samordnad och säker statlig it-drift

Det allvarliga säkerhetspolitiska läget medför höga krav på myndigheters informations- och cybersäkerhetsarbete. Regeringen har därför beslutat om en ny förordning för att öka säkerheten och kostnadseffektiviteten i statliga myndigheters it-drift.

Vissa myndigheter har samhällsviktig verksamhet eller hanterar känsliga personuppgifter. Säkra it-driftslösningar är en förutsättning för att säkerställa konfidentialitet, det vill säga att informationen endast är tillgänglig för de personer som har behörighet att ta del av den.

Beslutet togs den 7 november 2024 och Försäkringskassan blir den samordnande myndigheten för en samordnad it-drift där Försäkringskassan, Trafikverket och Skatteverket får i uppdrag att vara leverantörsmyndigheter.

Det innebär att vi som utpekad leveran-

törsmyndighet får ett helt nytt uppdrag att leverera säkra it-tjänster till andra myndigheter.

Leverantörsmyndigheterna ska finansiera de efterfrågade it-tjänsterna genom avgifter. Regeringen har även i budgetpropositionen för 2025 tillskjutit anslagsmedel för reformen.

Förordningen trädde i kraft 1 januari 2025. ♪



Rosenbad. FOTO: NADINE SOHIER/REGERINGSKANSLIET



Fröja på Storsjön. FOTO: KASPER DUDZIK

Lindragen färja till Storsjön

Beslut är taget att bygga en lindragen färja till Isöleden i Storsjön, Jämtland. Det är en del i Vision 45 för att minska vår klimatpåverkan. Fröja som går på Isöleden i dag, är en linfärja, men inte lindragen. Linan används enbart under sommartid för att underlätta navigationen vid dimma och andra svåra väderförhållanden. Vintertid släpper man linan på botten. Fröja är alltså frigående trots en lina och går på diesel.

Nu intensifieras arbetet med specifikation för en ny lindragen färja till Isöle-

den. Teknikavdelningen kommer också att undersöka möjligheten att nu i vinter, göra funktionstester i isförhållanden.

– Vi har precis startat med att titta på skrovdessign och utreda för en lindragen färja på Isöleden i Storsjön, berättar Viking Schumacher, projektledare.

Han har ropat av en konsultfirma som kommer att räkna på isförhållanden med mera. Framåt sommaren kan vi räkna med att kunna berätta mera om hur arbetet framskrider. ♪

Fast kallelsetelefon införs på Hamburgsundsleden



På Hamburgsundsleden har man lyssnat på de boendes önskemål och inför nu fast kallelsetelefon på försök. FOTO: KASPER DUDZIK

Beslut har fattats om att installera fasta kallelsetelefoner på ömse sidor av Hamburgsundsleden. Det är ett försök som ska utvärderas efter tre år.

Bakgrunden är att under 2024 har appen för Färjerederiet rullats ut som en

nationell lösning för kallelser. Hamburgsundsleden har sedan tidigare haft en så kallad kallelsetelefon i färjeläget. När denna slutade att fungera övergick Hamburgsundsleden till appen Trafikinfo färja. Medborgare har efter detta lämnat syn-

punkter kring övergången och framfört att man behöver ha en fast telefonlösning för kallelser. Motiveringen är att Hamburgsundsleden geografiska placering centralt i ett samhälle där färjan nyttjas för transport till och från fritidsaktiviteter, samhällsfunktioner och kollektivtrafik är en viktig del av samhällets kommunikation. Behovet av telefon för kallelse drabbar framförallt underåriga och seniorer med liten eller ingen tillgång till telefon.

Efter att ha undersökt saken, bland annat genom intervjuer, föreslog Mattias Bergsten, distriktschef, Robert Eriksson, fleetmanager och Michael Sjöblom, förvaltningsledare IT att införa en fast kallelsetelefon vilket sedan beslutades av Mattias Wallin, säkerhets- och utvecklingschef och Rickard Karlsson, operativ chef.

– Vi håller nu på att köpa in utrustningen och sedan ska den monteras av vår egen personal, säger Mattias Bergsten.

Uppföljning sker genom att IT-Färja spårar hur många gånger kallelse genomförs via kallelseknappen under en treårsperiod. Detta är ett exempel på hur man kan lyssna till ledens trafikanters specifika behov och hitta lösningar. Lösningar som också kommer att utvärderas. Detta är en lösning för just Hamburgsundsleden och inte en generell lösning för Färjerederiet i stort. ↓

Transportberedskap övergränserna

De nordiska länderna intensifierar det gränsöverskridande samarbetet Nordic Transport Preparedness Cooperation, NTPC, för att tillsammans hantera transportbehov i kris och i värsta fall krig.

Genom ett samförståndsavtal mellan transportmyndigheterna i Sverige, Finland, Norge och Danmark och även med i förekommande fall Island fördjupas samarbetet inom beredskap och totalförsvaret för transportområdet. Samarbetet utgår från det arbete som tidigare bedrivits mellan Sverige och Finland och då benämnt FISE.

Danmark, Finland, Norge och Sverige ska samverka i transportsektorn för att förebygga, begränsa och hantera konsekvenser som kan bli följden av större olyckor, naturkatastrofer och andra samhällskriser, ytterst krig. Beredskapssamarbetet gäller alla trafikslag, det vill säga luftfart, sjöfart samt spår- och vägtrafik.



NTPC:s kommitté där Anders Landén, Trafikverket är ordförande.

Den 16 januari 2025 undertecknade generaldirektörerna för myndigheterna inom NTPC ett samförståndsavtal. Trafikverket ska samordna den svenska dele-

gationen i NTPC som Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen ska delta i. Även Kustbevakningen har bjudits in. ↓

SJÖLOGGEN



Ansök om frånvaro i god tid! FOTO: MOSTPHOTOS.COM

Ny kontroll vid vabb och föräldraledighet

● **Från januari 2025** ska arbetsgivare rapportera uppgifter till Skatteverket om frånvaro till följd av vård av barn och föräldraledighet för att förhindra bidragsbrott. Ansök därför om frånvaro i god tid.

Trafikverket ska månadsvis lämna information till Skatteverket med uppgifter om i vilken omfattning medarbetare varit frånvarande till följd av vård av barn och föräldraledighet. Skatteverket lämnar i sin tur informationen vidare till Försäkringskassan som använder den i arbetet mot bidragsbrott.

Det blir nu därför extra viktigt att anmäla

frånvaro för vård av barn till Falck, och registrera föräldraledighet i tid med rätt omfattning i Heroma eftersom det är dessa uppgifter Försäkringskassan kontrollerar emot.

Ändringar som görs i efterhand eller sent inkomna ansökningar gör att avdragen inte kommer med på rätt lön. Det innebär olika uppgifter i Trafikverkets och Försäkringskassans system vilket kan leda till att du behöver begära intyg från arbetsgivaren om vad som gäller för att visa Försäkringskassan.

Kontakta HR-supporten vid frågor. ↓

Bra samarbete kring budgeten

● **Vid internstyrelsemötet** den 6 februari godkändes vår budget. Internstyrelsen, vår rederichef Erik Froste och ekonomichef Jenny Wigle träffades i Utbildningscentrum. Vid det föregående internstyrelsemötet, i november, presenterade Färjerederiet en budget som inte levde upp till de ekonomiska kraven generaldirektören fastställt. Kort sagt fick vi bakläxa och instruktioner att komma tillbaka med en bättre budget. Denna levererade Jenny vid det senaste internstyrelsemötet och glädjande nog har internstyrelsen beslutat om den.

– Det har varit ett jättebra samarbete med distriktschefer, sektionschefer och rederiingenjörer för att lyckas med att få fram denna budget. Det har varit en smidig process. Jag kan jämföra med flera andra arbetsplatser och det är inte självklart att folk är så duk-

tiga, håller deadlines och engagerar sig som man gör här på Färjerederiet, säger Jenny.

Hon berättar att flera chefer involverat sina medarbetare ute på lederna i budgetarbetet och tillsammans har de tagit fram förslag till effektiviseringar.

– Vi tror på den här budgeten, det är så roligt att se att distrikten nu verkligen äger sina budgetar och själva har överblickat vad man kan göra på sina leder för att budgeten ska hålla.

– Jag vill verkligen tacka alla som med sitt engagemang bidragit till att vår budget nu är godkänd! ↓

Jenny Wigle
FOTO: TRULS PERSSON



UTKIKEN



”Stora störningar i färjeförbindelsen Högsäter

Trafiken påverkas av ett problem med en färja i båda riktningarna på väg 665 vid S Högsäter, skriver Trafikverket. Trafikverket uppger att: ”Högsäterleden har ingen fast tidtabell och avgår efter behov.”

Nwt — 2025-02-26

”Snart kommer nya elfärjan till Ljusterö.

Försenad. Men nu är klimatvänligare transport på gång. Under senkvintern levereras troligen den första elfärjan till Ljusterörutten, två år senare än man först trodde.”

Mitt-i- 2025-02-09

”Färjeläget ska elektrifieras – då stoppas trafiken

Från måndag 3 mars till torsdagen 6 mars är färjetrafiken på Gullmarsleden delvis avstängd. Mellan 09.05 och 14.55 går det inga färjor. Anledningen är att Trafikverket ska bygga om färjeläget på Lysekilssidan. Ombyggnaden är en del i projektet att elektrifiera färjeleden.”

P4Väst 2025-02-24

”Stora störningar påverkar färjeförbindelsen Skenäs

Trafiken påverkas av ett problem med en färja i båda riktningarna på väg 891 mellan Skenäs och Säter, uppger Trafikverket.”

Norrköpings Tidningar — 2025-02-23

”Töväder

– **alla isvägar på Storsjön stängda**

På grund av det milda vädret har alla tre isvägar på Storsjön stängts, meddelar Trafikverket. Det handlar om isvägarna mellan Isön och Norderön, Håkansta och Nord erön och Sunne och Vällviken. En preliminär prognos är att isvägarna kan öppna igen på onsdag nästa vecka.”

P4 Jämtland 2025-02-22

”Miljonsatsning

– **Visingsöleden blir mer klimatsmart**

Färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö ska minska sin klimatpåverkan. Därför byts drivmedel till ett mer miljövänligt alternativ – men till en betydligt dyrare peng. Sedan den 27 januari körs Visingsöleden med drivmedlet hydrerad vegetabilisk Olja, HVO, istället för diesel.”

Jönköpings-Posten 2025-02-19



Med HVO i tanken minskar Visingsöleden sina koldioxidutsläpp rejält. FOTO: JONATAN SVENSSON

Visingsöleden sänker utsläpp av koldioxid med HVO

Jönköpings kommun, som är huvudman för Visingsöleden, har nu genomfört en viktig omställning tillsammans med Färjerederiet för att minska färjeledens klimatpåverkan. Bytet av bränsle innebär att koldioxidutsläppen minskar rejält.

Visingsöleden, en av de större dieselförbrukarna inom Trafikverket Färjerederiet, har sedan 27 januari övergått till det miljövänligare drivmedlet Hydrerad Vegetabilisk Olja, HVO.

– Genom denna förändring kan utsläppen av växthusgaser minskas med 80–85 procent. Denna satsning är ett viktigt steg enligt våra miljömål där färjetrafiken ska bli mer hållbar och fossilfri, säger Emil Fjällmyr, verksamhetschef på Jönköpings kommun.

I dagsläget står färjeleden för cirka 3 000 ton koldioxidutsläpp årligen. Det motsvarar 52 procent av de totala utsläppen från Jönköpings kommuns anställdas bilpendling till och från arbetet under 2022. Genom att byta till HVO kan färjeleden minska sina utsläpp med mellan 1 500 och 2 500 ton koldioxid per år.

Investeringen i det nya drivmedlet innebär en årlig kostnadsökning på cirka 7–11 miljoner kronor, men bidrar samtidigt till en betydligt minskad klimatpåverkan.

– Med denna omställning tar Jönköpings kommun och Färjerederiet ett stort kliv mot en grönare och mer hållbar framtid för Visingsötrafiken, säger Emil Fjällmyr. ♡

” Med denna omställning tar Jönköpings kommun och Färjerederiet ett stort kliv mot en grönare och mer hållbar framtid för Visingsötrafiken.”

Emil Fjällmyr,
Jönköpings kommun

Klimat och miljö Så gick det 2024

För att nå klimatneutralitet senast år 2045 har Trafikverket och Färjerederiet beslutat om strategiplanen Vision 45 – en plan för hur färjorna ska bli klimatneutrala senast år 2045. Vision 45 innehåller mål för minskade växthusgasutsläpp med 61 procent till 2030 och 100 procent till 2045.

Under 2024 har Färjerederiet bunkrat HVO som drivmedel på Hönöleden, fortsatt arbetet med sparsam färjekörning samt påbörjat vidareutveckling av den systematiska uppföljningen av bränsleförbrukningen.

Under 2024 fortsatte byggnationen av den första elfärjan Alvaret vilken kommer att levereras under våren 2025, samtidigt startades bygget av färja nummer två, Abisko, vilken kommer att levereras till sommaren 2025, dessa är två i en serie av fyra nya smarta batterifärjor. På Arnöleden har färjan Lina nu fått installerade

batterier, vilket medför att hon under hösten 2024 övergått till eldrift.

Färjerederiet har genomfört introduktionsutbildning för 35 medarbetare. I denna ingår grundläggande manövrering och körtekniker vilket kopplar mot sparsam körning och miljömedvetenhet. 31 medarbetare har genomgått Ecoshipping där ingår ökad kunskap om hur fartygs olika framföranden påverkar miljö och bränsleförbrukning samt förståelse för sjöfartens inverkan på miljön.

24 medarbetare har genomfört utbildning i riskbedömning av kemiska produkter i Chemsoft för kemikaliesamordnare och distrikts- respektive sektionsschefer.

Färjerederiet har också genomfört utbildning i energimätningssystemet Blue Flow, innehållande systemkunskap och energisnål körning för nyanställda berörda medarbetare. ♡



I höstas kom Lina igång med sin batteridrift. FOTO: KASPER DUDZIK



till Lina Blomberg

Bemanningsplanerare som rekryterar sommarvikarier

Hur går det med sommarrekryteringen?

– Det känns som om det går bättre i år än förra året. Det började trögt men nu har vi så många sökande så vi har fått lägga till extra intervjudagar.

Hur många ansökningar har ni fått?

– 180 hanterade ansökningar och vi har genomfört 60 intervjuer hittills.

Är det något nytt i rekryteringsprocessen för i år?

– Vi har tagit bort testerna för just de här korta vikariaterna. Det har lett till fler intervjuer, en del blev avskräckta av att fylla i digitala frågeformulär.

Vilka är det som söker jobb hos oss?

Det är alla möjliga men man kan se tre kategorier: De som varit till sjöss några år och som fått familj och vill vara i land. Äldre sjömän som ska gå eller har gått i pension och som också vill ha nära hem. Den tredje kategorin är personer som ändrat inriktning i livet, som valt att sluta med kontorsjobb och i stället vill utbilda sig till linfärjebefälhavare.

Något annat som ni märkt i årets ansökningar?

– Många unga tar hjälp av AI när det gäller att formulera sina ansökningar, man ser det på ordvalet som ofta innehåller ord som innovativ, flexibel etc. Men det visar ju att de är angelägna om att få jobbet!

Lösning till ordpuslet på sidan 24:
MALIN, ELVIRA, MARIA, KORNELIA,
THERESA, GERD, LINA, EMBLA,
BOLMIA, ANNIE

Erik Froste slutar som rederichef 15 november

Som chef i Trafikverket får man förordnanden på fyra år i taget. Erik Froste har nu haft två sådana förordnanden och alltså arbetat åtta år som rederichef. Han har beslutat att inte förlänga det.

– Mitt förordnande går ut i november. Jag går ut tidigt med beslutet, det är 10 månader kvar innan jag lämnar. Detta för att Bo Netz, Internstyrelsens ordförande ska hinna rekrytera en ny rederichef medan jag är kvar för att överlämnandet ska gå smidigt. Personligen tror jag inte på att man, på min nivå, ska sitta för länge. Åtta år är en lagom tid för att driva ett aktivt förändringsarbete, säger Erik.

Det är inte för att han fått ett annat arbete eller inte trivs på Färjerederiet som han lämnar. Skälet är att hans upplevelser i Ukraina har påverkat hans synsätt på vad som är viktigt i livet. Han vet inte ännu vad han ska göra när han slutat, men hoppas på något som känns meningsfullt och där han gör nytta.

Vi återkommer förstås när rekryteringen är klar och vi kan presentera vår nya rederichef och vid det laget kan säkert även Erik berätta om sina framtidsplaner. ♪



Erik Froste FOTO: TRULS PERSSON

Chans att beställa en förmånscykel

Mellan den 28 april till och med 18 maj har du chans att beställa en förmånscykel via jobbet.

Trafikverket erbjuder alla tillsvidareanställda möjligheten att hyra en cykel i tre år, genom leverantören Sportson. Det går att beställa två cyklar per person. Det finns även möjlighet att hyra en begagnad cykel. Du som redan har beställt en cykel kan alltså beställa en till, eller komplettera med till exempel en cykelvagn.

Cykeln är en löneförmån som du betalar med ett bruttolöneavdrag som görs före skatt. Eftersom det är en löneförmån kan det tillkomma skatt för förmånen, men förmånsvärden som understiger 250 kronor per månad är skattefria. Avtalet för förmånscyklar löper i 36 månader, sedan finns det möjlighet att

köpa ut cykeln till marknadspris.

Cyklarna levereras löpande efter att beställningen är godkänd, vanligen inom 14 dagar.

Utöver Sportsons egna butiker har leverantören externa samarbetspartners där det går att hämta ut förmånscykeln eller utföra service och garantiåtgärder. Du hittar en lista över alla partners i Sportsons beställningsportal under fliken Verkstad/Service.

Om du planerar en längre ledighet på heltid ska du vänta med att beställa cykel till efter ledigheten eftersom det då inte finns någon lön att göra bruttolöneavdrag ifrån under ledigheten. Det blir då nettoavdrag, oftast via faktura på hela månadskostnaden. ♪



Passa på att beställa en förmånscykel medan erbjudandet är öppet! FOTO: ELIN GÄRDESTIG

Säkert visa körkortet Basic Safety

Det har uppstått har uppstått oro kring att man ska visa upp sitt körkort för webbkameran när man genomför den förberedande teoridelen av Basic Safety. Den förberedande delen görs on line på webben och legitimationen behövs för att säkerställa att det är du och ingen annan som gör uppgifterna. På samma sätt går det till vid prov på högskolor och universitet när studenter gör prov on line.

Företaget som vi upphandlat för Basic Safetyutbildningen måste rapportera till Transportstyrelsen för att resultatet ska bli godkänt och då intygas att det är rätt person som gjort uppgiften genom att uppge ditt personnummer. Det kan jämföras med att, för att få ditt körkort från Transportstyrelsen, måste det godkända körtestet rapporteras in med rätt personnummer som intygas av Trafikverket Förarprov.

Leverantören av utbildningen följer GDPR när vi visar upp körkortet i webbkameran för identifikation. Företaget som sköter valideringen har två personer som är godkända av TS för att behandla personuppgifter. Metoden är godkänd av Transportstyrelsen. ♪

Läs mer om utbildningsföretagets integritetspolicy i FLS

I NÄSTA NUMMER:

- **Digitalisering** - Inte en åldersfråga. Vi följer upp hur det gått hittills.
- **Praktikanter** - Hur och vilka typer av praktikanter har vi?
- **Alvaret** - Reportage om första tiden i trafik på Ljusteröleden.

Ordpussel Hitta namnen på 10 linfärjor

B	O	G	I	B	R	E	R	V	A	R	I	A	L
N	I	E	L	A	I	E	L	V	I	R	A	I	V
A	E	R	T	M	E	M	B	L	A	E	B	H	O
I	L	D	H	R	E	M	A	L	I	N	M	I	V
O	I	L	E	A	L	T	E	B	L	H	E	B	S
A	N	I	R	N	E	B	E	D	M	A	N	L	A
B	R	A	E	L	S	E	I	I	L	A	A	N	G
A	S	E	S	N	T	A	I	M	D	E	R	E	A
L	A	A	I	E	A	A	I	R	A	I	M	I	R
V	A	E	A	K	O	R	N	E	L	I	A	I	A
E	I	I	N	N	A	I	M	L	O	B	M	I	M
R	R	N	E	S	L	N	I	A	I	I	N	A	R
L	R	N	A	E	H	K	E	E	R	B	E	E	R
O	E	A	M	S	I	L	N	L	I	N	A	M	N

De rätta svaren hittar du på sidan 21.

GRATTIS!

50 år

Hanna Hagberg, distriktschef Distrikt Orust, 27 mars

Magnus Larsson, reparatör Nordöleden, 4 april

Björn Axtelius reparatör Nordöleden, 10 april

Magnus Tolf, befälhavare fri Visingsöleden, 25 april

Martin Almén, reparatör Fridhems varv, 2 maj

60 år

Johan Parrow, motorman/matros, Svanesundsleden, 2 mars

Mikael Göransson, befälhavare fri Håkanstaleden, 10 april

Åke Ottosson, befälhavare lin Isöleden, 29 april

PENSIONÄRER

Anders Ring, befälhavare fri Skanssundsleden, 30 april

Per Westerholm, rederiingenjör Underhåll/Teknik och Miljö, 31 maj

