

På sluttampen

JOSEFIN I BARN-TV - SKA INSPIRERA NÄSTA GENERATIONS BEFÄL

Befälhavaren Josefin Larsson på Skanssundsleden är van vid styrhyttens rattar – men inte framför en tv-kamera. När UR ville visa barn hur det är att köra vägfärja var det först inte självklart att ställa upp men när produktionsbolaget ville ha en kvinna sa hon ja.

– Jag är inte van att stå framför kameran, men jag tycker att det är viktigt att visa att det inte bara är män som kör färja, säger hon och skrattar åt tanken på sig själv framför kameran.

Josefin Larsson styr färjan mellan Hörningsnäs på Södertörn och Mörkö i Stockholm och tillhör fortfarande den relativt lilla grupp kvinnor som arbetar ombord inom rederiet. För henne är styrhytten mer än bara en arbetsplats.

– Det är något särskilt med att känna färjan svara på varje rörelse. Att kunna vara ute på vattnet hela dagen och ändå ha nära hem gör det till ett drömjobb, säger hon.

På en arbetsplatsträff frågade hennes chef, Roger Eriksson, om någon kunde tänka sig att medverka i ett barnprogram som visar livet som befälhavare på en vägfärja. Produktionsbolaget ville helst ha en kvinna, och och då sa Josefin ja.

Programmet produceras av UR och Sveriges Television och handlar om Tripp och Trapp – två animerade ekollon som visar barn olika yrken. Tidigare avsnitt har handlat om bland annat konditor, brandman, polis och busschaufför. Nu är tu- ren kommen till vägfärjan.

Inför inspelningen fick Josefin ett manus med några repliker, och möjlighet att komma med input men under inspelningen blev det små ändringar som hon fick ta om några gånger. Inspe- lningen tog en hel dag och ett team på fem personer från produktionsbolaget deltog – regissör, filmfotograf, ljudtekniker och två assistenter – tillsammans med tre stas- tister.

Under dagen lutar Josefin sig fram över rattarna, fäller bom- men med ett bestämt klick och visar hur man lastar bilar på färjan, samtidigt som Tripp och Trapp ställer sina nyfikna frå- gor från skärmen.

– För vår del är det fantastiskt att kunna visa att man fak- tiskt kan köra färja när man blir stor, säger hon.

Programmet beräknas ha premiär på UR Play i slutet av sommaren. ♡



Josefin och filmteamet. FOTO: UR

Fakta | JOSEFIN LARSSON

Jobb: Befälhavare på Skanssundsleden

Ålder: 42 år

Bakgrund: Började som timvikarie på Färjerederiet 2014 och fick tillsvidareanställning 2017. Har arbetat på Ekeröleden och Skenäsleden innan hon kom till Skanssundsleden. Har tidigare varit styrman på ro-ro-fartyg.

Bästa med jobbet: Att köra och manövrera färjan, vara ute på sjön en del av dagen och samtidigt ha nära hem.

SJÖVÄGEN

NR 1.
APRIL 2026

INTERNTIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDERIET

Omorganisation
på Östkusten

Färjerederiet deltog
i stor militärövning

Så gick det 2025
få snabb överblick

MOT FRAMTIDEN MED ELLEN

Rederichefen om planerna för 2026



Ta fram mobilen eller kameran.
Fota och filma från din led!

Visa upp Färjerederiet i väggkalendern
eller på film under Rederidagarna!

Läs mer på sid 23

Färjerederiet - en viktig samhällstjänst

Med risk för att bli tjugit vill jag börja den här ledaren med ett varmt tack för det fina välkomnande jag fått tillbaka i rederiet. Det har verkligen uppfyllt mina höga förväntningar.

Att få komma tillbaka till en verksamhet som både har format och utmanat mig genom åren känns väldigt bra. Det här är en plats jag aktivt har valt att återvända till – och för mig har rederiet länge varit lite av ett hem. Här finns kollegor som bryr sig, engagerade medarbetare som vill utveckla och förbättra, och chefer som öppnar dörrar och visar förtroende. Det är en kultur jag vill vara en del av – och nu också har förmånen att leda.

Kulturåret handlar inte om att leta fel eller brister, utan om att värna, förstärka och vidareutveckla den fina kultur som vi redan har. Precis som relationer behöver vårdas, behöver även kultur göras. Tar vi den för självklar riskerar små slitningar och missförstånd att växa till större problem. Därför är det viktigt att vi ställer oss frågan: vilka vill vi vara?

Jag vill vara en del av en verksamhet som fortsätter att leverera på vårt löfte om att färjan går och vi skapar värde för de vi är till för. Färjerederiet står för en viktig samhällstjänst, och just nu är vi i en förflyttning kring hur vi ska fortsätta göra det – även i framtiden.

Forskning visar att team med hög psykologisk trygghet också presterar bäst. Det är i miljöer där vi vågar ställa frågor, utmana och tänka nytt som vi utvecklas som mest. Det är också kärnan i Kulturåret – starten på vår fortsatta kulturrena, där målet är en utvecklad inre effektivitet med hög trygghet och trivsel.

Färjerederiet är en viktig del av transportsystemet och en attraktiv arbetsgivare. Det är något vi både kan vara stolta över och fortsätta att utveckla.

Samtidigt som vi utvecklar vår kultur står vi inför konkreta utmaningar i verksamheten. Vi närmar oss högsäsong med en i nulä-

get låg operativ redundans, vilket innebär vissa prioriteringar. Det beror på flera faktorer, bland annat varvsöversyner, retrofit av Neptunus samt leveransförändringar av Alvaret och Abisko. Därför arbetar vi aktivt både med underhåll för att säkra en robust drift och med framdrift i FRI2019-projektet mot leverans av Alvaret och att stärka vår flotta.

Dagarna blir längre och ljusare, och ett säkert värtecken hos oss är att varvsplaneringen är i full gång. Färjor ska förflyttas, underhåll genomförs, vakanser bemannas, DOE uppdateras – och vädergudarna får gärna vara på vår sida. Kan-ske är varvsäsongen till och med ett säkrare värtecken än snödropparna utanför dörren?

Jag ser fram emot att fortsätta mötas i samtal om vår verksamhet – om färjor, landanläggningar och framtid. Många av er träffar jag på APT:er och övningar under våren, andra i vardagen.

Tillsammans fortsätter vi att utveckla både vår kultur och vår leverans – för att alla ska komma fram smidigt, grönt och tryggt.

Vi ses ombord!
Ellen



#1 2025

- 4 Ellen Norrgård** om sina första månader som chef på rederiet.
- 7 Sjöloggen** Varselkläder, graviditetspenning och ISM.
- 8 Väder och klimat** Kall vinter och förändrade vattennivåer har orsakat problem i vinter.
- 11 Sjöloggen** Teknik Underhåll tar över ansvaret för underhållet av färjelägena. Förmånscykel, och ISO-standard.
- 12 Färjerederiet 2025** i siffror. Årsrapporten är klar och här har vi resultatet.
- 20 Beredskap** Linea ersatte bro och fick kärleksbrev!
- 23 Jubilarer och pensionärer** Vi firar alla som fyllt eller fyller jämnt eller pensionerats under första halvåret 2026!



"Stort grattis till alla oss på Färjerederiet! Vi klarade omcertifieringen för våra ISOstandards."

Kent Flat



Nu laddar Tellus el på Gullmarsleden. FOTO: JONATAN SVENSSON



Ekeröfärjan deltog i totalförsvarsövningen Birger Jarl och fraktade hemvänsbataljon med material. FOTO: ERIC HALLBERG, FÖRSVARSMAKTEN



Ledarprogrammet är i gång. Här är Niklas Jakobsson, Daniel Hildebeck och Stefan Hörnstedt fångade på bild när de besökte kontoret i Solna. Saknas gör Johan Jönsson som inte kunde närvara. FOTO: LENA WANDRELL



Josefin Larsson, befälhavare på Skansundsleden visar barn hur man kör färja i tv-program. FOTO: OSSIAN JIMMERHOLLT



SJÖVÅGEN 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:** Multiply Solutions Sweden AB **Omslagsbild:** Ellen Norrgård. Foto: Lena Wandrell. Mejla sjovagen@trafikverket.se.

Sjövågen 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



Tillbaka vid rodret

– nu vill Ellen stärka både flottan och kulturen

Efter snart ett halvår som rederichef har Ellen Norrgård landat i rollen och börjat sätta riktningen framåt. Elektrifiering av

flottan, nya färjor och ett omfattande kulturarbete är några av de frågor som står högst på agendan.

– Det har varit väldigt roligt, intressant och inspirerande att vara tillbaka på Färjerederiet, säger hon.

Hon känner organisationen väl. Senast hon arbetade i rederiet var för två och ett halvt år sedan, då som operativ chef. Närmast kommer hon från rollen som vd för Värmdö Hamnar.

Mycket har förändrats sedan dess – inte minst i omvärlden.

– Säkerhets- och beredskapsfrågorna har fått större utrymme i verksamheten med allt som händer runt omkring oss. Samtidigt känner jag igen organisationen i grunden. Det är det rederi jag har

valt att söka mig tillbaka till, med ett stort engagemang för att färjorna ska gå.

Under sina första månader i rollen har Ellen lagt mycket tid på att möta verksamheten.

– Mitt fokus har varit att analysera, lyssna in och förstå våra förutsättningar.

Den strategiska planen Vision 45 ligger fast. Ett delmål är att utsläppen ska minska med 60 procent till 2030 jämfört med 2015.

– Verksamheten är väldigt engagerad i att hitta de prioriteringar som krävs för att nå målen.

Elektrifieringen av flottan fortsätter också. Nyligen sattes Gullmarsleden i trafik med elladdning.

– Elektrifieringen ger flera positiva

effekter: bättre arbetsmiljö, mindre buller och vibrationer och minskad klimatpåverkan. Det skapar ett värde för våra resenärer.

De nya färjorna har blivit försenade – något som delvis beror på projektets komplexitet.

– Man har nog underskattat hur komplext projektet är. Nu fokuserar vi på att säkerställa att färjorna kommer i trafik och börjar skapa värde i verksamheten och för de vi är till för.

Fartygen kommer att vara godkända och bemannade enligt rådande regelverk.

Ett annat område som får stort fokus framåt är rederiets kultur. Resultaten i medarbetarbarometern (EMI) är överlag goda, men i vissa frågor syns en nedåtgående trend.

– Då behöver vi ställa oss frågan: vilken kultur har vi – och vilken kultur vill vi ha?

Arbetet startade under vinterkonferensen där frågan diskuterades i workshops. Nästa steg är att fortsätta dialogen tillsammans med skyddsorganisationen, arbetstagarorganisationer och representanter från besättningarna.

– 2026 blir starten för ett kulturår där vi ska kartlägga vår kultur. Det kommer att tas upp både på arbetsplatsträffar och på rederidagarna. Kulturåret är starten på en långsiktig kulturresa.

och många arbetar i skift. Det kan göra det svårare att skapa gemenskap.

– Vi har en väldigt stark lojalitet när det verkligen gäller. Men vi behöver också bygga den i vardagen – känna gemenskap, psykologisk trygghet och arbeta effektivt tillsammans.

Kultur handlar ofta om små saker.

– Att hälsa på varandra, inkludera alla eller sätta på kaffebyggaren till kollegan som kommer efter.

När kollegor ställer upp för varandra stärks också viljan att hjälpa tillbaka.

– Vet man att någon hjälper till att byta en semesterdag när det behövs, då är man själv mer beredd att ställa upp. Den lokala kulturen är ofta bra, men det finns också en upplevelse av vi-och-dem.

En viktig del i kulturarbetet är att minska avståndet mellan ledning och medarbetare.

– Vi behöver vara tydliga med varför beslut tas och återkoppla mer. Om man inte ser syftet med ett beslut skapas lätt en distans.

Även när man inte är överens är det viktigt att förstå bakgrunden.

– Kommunikation måste gå åt båda håll. Genom öppenhet och transparens bygger vi förtroende. ⚡

TEXT OCH FOTO: LENA WANDRELL

Rederiet finns på många platser i landet



” Elektrifieringen ger bättre arbetsmiljö, mindre buller och minskad klimatpåverkan.”

Ellen Norrgård



Visingsöleden har bunkrat HVO som drivmedel under 2025 vilket minskat utsläppen radikalt FOTO: KASPER DUDZIK

Klimat och miljö – så gick det 2025

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 2025 har Färjerederiet bunkrat HVO som drivmedel på Visingsöleden, fortsatt arbetet med sparsam färjekörning samt vidareutveckling av den systematiska uppföljningen av bränsleförbrukningen.

Utmaningar för 2025, vilka har resulterat i att vi inte uppfyller målet för året,

var att vi dels inte bunkrat någon HVO på Hönöleden och dels att Alvaret och Abiskos leveranstider har försenats.

Under 2025 anlände den första elfärjan Alvaret till Ljusteröleden, där intrimning pågår, och samtidigt fortgår byggnationen av färja nummer två, Abisko. På Gullmarsleden har byggnation av laddstationer skett inför kommande elektrifiering av leden, intrimning pågår.

Färjerederiet har genomfört introduktionsutbildning för 21 medarbetare. I denna ingår grundläggande manövrering och körtekniker vilket kopplar mot sparsam

körning och miljömedvetenhet. 26 medarbetare har genomgått ecoshipping. Där ingår ökad kunskap om hur fartygs olika framföranden påverkar miljö- och bränsleförbrukning samt förståelse för sjöfartens inverkan på miljön.

11 medarbetare har genomfört utbildning i riskbedömning av kemiska produkter i Chemsoft för kemikaliesamordnare och distrikts- respektive sektionschefer. Färjerederiet har också genomfört utbildning i energimätningssystemet Blueflow, innehållande systemkunskap och energisnålkörning för nyanställda berörda medarbetare. ↴



Dags för nya varselkläder? Beställ via nya avtalet! FOTO: MOLLY FRANZÉN

Nytt avtal varsel- och skyddskläder

● **Trafikverket har tecknat** ett nytt ramavtal för varsel- och skyddskläder. Avtalet gäller från den 20 februari. Det nya avtalet med AB Blåkläder omfattar alla skyddskläder i form av varselkläder, flamskyddade kläder och kläder med skydd mot termisk ljusbåge, vilket du behöver om du till exempel arbetar i högspänningsanläggning.

En förändring jämfört med tidigare avtal som är viktig att uppmärksamma, är att underdelar från och med nu automatiskt förses med logotyp "Trafikverket". Så om du behöver prova kläder innan köp följer du instruktionerna om hur du ska gå tillväga på avtalets samlingsida, se länk nedan.

För frågor om riskbedömning och vilka varsel- och skyddskläder du ska använda i arbetet kontaktar du din närmaste chef. Leve-

rantören kan svara på frågor om produkterna utifrån befintlig riskbedömning.

På Trafikverket använder vi varsel- och skyddskläder inom många olika områden. Vi har exempelvis medarbetare på Färjerederiet, som vistas på däck och ofta i förhållanden med dålig sikt. Vi har Fordonsresurser, som bygger tillfälliga broar samt rycker ut med bandvagnar vid till exempel stora trafikstörningar på grund av snöoväder.

Andra som använder varsel- och skyddskläder är tekniska specialister som vistas i farliga högspänningsanläggningar, olycksutredare som regelbundet vistas i utsatta trafiksituationer och till exempel projektledare som tar på sig en varseljacka för att vistas på platsen. ↴

ISM-tillsyn på färjor återinförs

● **Transportstyrelsen ändrar** sina föreskrifter avseende ISM för fartyg i nationell trafik.

Förändringen innebär att Transportstyrelsen återinför ISM besiktningar ombord på fartyg som certifieras enligt TSFS 2017:26.

Detta innebär att samtliga rederiets färjor får ISM-tillsyn ombord av Transportstyrelsen med en intervall av 30 månader.

Föreskrifterna träder ikraft i mitten av maj i år och tillsynen rullar igång strax därefter och ska vara fullt genomförd till 2027.

Mer information kommer framöver.



GRAVIDITETSPENNING HÖJD

● **Om du under din graviditet** inte kan fortsätta ditt ordinarie arbete och det inte finns möjlighet till tillfällig omplacering kan du få graviditetspenning från Försäkringskassan. Som arbetsgivare kompletterar vi denna ersättning med ett graviditetstillägg.

Efter Arbetsdomstolens dom den 20 augusti 2025 har vi beslutat att komplettera ersättningen upp till full lön. Tidigare betalades ett tillägg på tio procent av lönen. För lön över basbeloppstaket betalades 87,6 procent i tillägg på den del som översteg taket.

Ersättning under pågående ledighet Tillägget betalas ut för varje kalenderdag du är ledig.

För att vi ska kunna betala ut tillägget behöver du skicka följande till HR-suppor: Beslut från Försäkringskassan som visar att du har beviljats graviditetspenning samt månadsvisa specifikationer från Försäkringskassan (i efterhand) som visar att ersättning har betalats ut och med vilket belopp

Retroaktiv ersättning

Om du tidigare har fått graviditetspenning och vi har kompletterat med graviditetstillägg kan du nu ha rätt till ytterligare ersättning. Med anledning av Arbetsdomstolens dom (AD 2025 nr 57) och Arbetsgivarverkets rekommendation kommer Trafikverket att retroaktivt komplettera ersättningen upp till full lön för perioder med graviditetspenning under de senaste tio åren, räknat från 20 augusti 2025.

För detta behöver du skicka in beslut från Försäkringskassan som visar att du beviljats graviditetspenning och samtliga utbetalningsspecifikationer från Försäkringskassan som visar vilken ersättning som har betalats ut.

Om du saknar underlag behöver du kontakta Försäkringskassan för att få kopior av tidigare beslut och utbetalningsspecifikationer.

Har du frågor är du varmt välkommen att kontakta HR-support. ↴



Nu höjs graviditetspenningen, även retroaktivt. FOTO: MOSTPHOTOS.COM



Rödupledden. FOTO: MARIA LARSSON

Kall vinter och förändrade vattennivåer skapar problem

Den senaste vintern har varit ovanligt kall i stora delar av Sverige. Is och låga temperaturer har orsakat problem för sjöfarten, samtidigt som forskare pekar på att klimatförändringarna påverkar vattennivåer och havsnivåer på längre sikt. Enligt SMHI är det viktigt att skilja mellan en enskild kall vinter och de långsiktiga förändringar som sker i klimatet.

Under vintern har flera färjeleder haft problem på grund av isläget. När fartyg kör genom is eller issörja uppstår kraftiga vibrationer som kan påverka fartygets konstruktion. Delar kan frysa fast, frysa sönder eller skaka loss.

Ett exempel är färjan Aspö III, där evakueringsportar öppnade sig när fartyget körde genom is. Vibrationerna gjorde att portarna skakade upp, vilket visar hur vinterväder kan skapa oväntade problem i sjöfarten.

Klimatförändringarna påverkar inte bara temperaturerna utan också hur vatten rör sig i naturen. Grundvattennivåerna väntas förändras både under året och mellan

olika delar av Sverige.

Enligt SMHI kan nivåerna i norra Sverige bli högre under vintern i framtiden. I vissa delar av sydöstra Sverige kan de däremot bli lägre under våren. Även flödena i vattendrag, alltså mängden vatten som rinner i älvar och åar, kan förändras. I vissa områden kan flödena öka, medan de i andra kan minska.

Den globala havsnivån stiger främst av två orsaker. Dels smälter glaciärer och inlandsisar och tillför mer vatten till haven. Dels utvidgar sig havsvattnet när temperaturen stiger, vilket gör att det tar mer plats.

Samtidigt höjer sig landytan i Skandinavien efter den senaste istiden. Denna landhöjning gör att havsnivåhöjningen märks olika mycket i olika delar av landet. I norra Sverige går landhöjningen relativt snabbt och kan delvis motverka havets höjning. I södra Sverige, till exempel i Skåne, går landhöjningen långsammare och därför märks havsnivåhöjningen tydligare.

Vid stormar kan vattennivån stiga snabbt när starka vindar pressar vatten mot kusten. I vissa fall kan havsnivån tillfälligt stiga med flera meter.

Sådana höga vattenstånd kan leda till översvämningar och skador på byggnader, vägar och annan infrastruktur nära kusten. För att bedöma hur ofta dessa händelser inträffar använder forskare statistiska metoder som kallas extremvärdesanalys. På så sätt kan man till exempel beräkna hur ofta ett extremt högt vattenstånd kan förväntas inträffa.

Den kalla vintern har fått vissa att undra om klimatet verkligen blir varmare. Men enligt SMHI säger en enskild kall månad eller vinter väldigt lite om klimatets utveckling.

För att förstå klimatförändringar måste forskare studera temperaturer över långa tidsperioder, ofta minst trettio år. När man jämför sådana perioder ser man att vintrarna i genomsnitt har blivit mildare än tidigare, även om enstaka vintrar fortfarande kan vara kalla. ⚡



Hemsöleden. FOTO: KASPER DUDZIK

Historiskt låga vattennivåer – Hemsöfärjan tvingades neka tung trafik

Tung lastbilstrafik har inte fått åka med bilfärjan mellan Hemsön och Strinningen vid flera tillfällen i februari. Orsaken är ovanligt låga vattennivåer. Det uppmärksammades i ett reportage i SVT där Björn Persson, sektionschef för Norrlandskusten intervjuades. Han berättade bland annat att vattenståndet som lägst varit 80 cm i Sannasundet. Problemet handlar om ramperna när man ska angöra. När vattennivån är låg ligger inte rampen plant och då kan det bli sådana påfrestningar på rampen att den lossnar från landfästet.

Den är fastkrokad i land när man lastar och lossar.

Det har varit låga vattennivåer på flera håll i landet. Förklaringen är ett kraftigt och långvarigt högtryck. I början på februari var vattenståndet i Östersjön historiskt lågt.

Statistik på SMHI:s hemsida visar att de tre mätpunkterna i Västernorrland Spikarna, Lunde och Skagsudde hade de lägsta nivåerna i landet den 19 februari med mellan -45 och -48 centimeter. ⚡

Körde hela natten för att färjan inte skulle frysa fast

I februari var det kraftig isbildning på Aspöleden. Besättningen valde frivilligt att stanna kvar över natten för att köra så att färjan inte skulle frysa fast och för att hindra att rännen skulle frysa ihop.

Befälhavaren Frida Hultberg berättar i Sveriges Radio Blekinge den 9 februari om hur det gick till.

– Vi märkte när vi började köra på kvällen att det gick väldigt långsamt, cirka 2–2,5 knop. Om somrarna går vi i 9 knop. Jag och min kollega bestämde oss för att

köra färjan hela natten för att inte tidtabellen på morgonen skulle bli ännu mer försenad. Både för våra resenärers skull och våra kollegors.

De körde hela natten och höll sig vakna med kaffe och godis.

– Det är flera faktorer som avgör risken för om isen lägger sig i rännen eller färjan fastnar i isen. Vi tar det dag för dag. Vi har stadiga färjor som klarar hårt väder och is, så det är sällan man behöver köra på detta vis. ⚡

VINÖFÄRJAN VAR STANDBY VID RÄDDNINGSSINETS

En man i 85-årsåldern har avlidit efter att ha gått genom isen utanför Vinön i Hjälmaren den 12 mars. Ytterligare en jämnårig man hamnade i vattnet men överlevde.

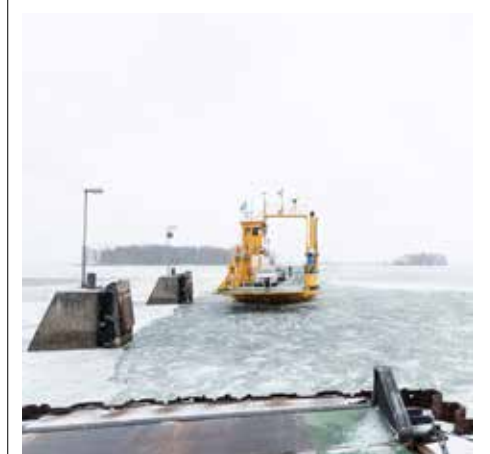
Larmet inkom strax efter klockan 15. Den överlevande mannen lyckades ta sig upp ur vaken på egen hand och larmade räddningstjänsten från ett hus i närheten. Den andre mannen blev kvar i vattnet. Sjöräddningssällskapet ryckte ut och kunde med hjälp av en svävare få upp den andra mannen som var kvar i vattnet, men livet gick inte att rädda.

– Sjöräddningssällskapet kunde ta upp personen ur vattnet och båda fördes där efter med ambulans från platsen, säger Anders Svedlund, vakthavande befäl vid Räddningsregion Bergslagen, till SVT.

Senare bekräftade polisen att den ena mannens liv inte gick att rädda. Anhöriga är underrättade. Den överlevande mannen vårdas på sjukhus för oklara skador. I samband med insatsen stängdes färjetrafiken till Vinön tillfälligt av. Färjan låg standby i färjeläget på Vinön i 40 minuter på order av räddningsledaren om den skulle behövas men återgick sedan i trafik.

– Då var det fortfarande 25–35 cm is på Hjälmaren så vi skulle inte komma så långt utanför rännen, berättar Michael Gislason, befälhavare på Vinöleden.

Lyckligtvis har det bara varit en isolycka till på Hjälmaren i år då när en skridskoåkare skadades. Men den kalla vintern har lockat ut många på isarna runt om i landet och det har varit en del olyckor när folk gått ner i isen. ⚡



Vinöleden vintertid. FOTO: KASPER DUDZIK



Skärhamn, under stormen Knuds besök september 2018. FOTO: LEIF JARNEVI MOSTPHOTOS.COM

Gemensamma namn på oväder i Skandinavien

Anna, Ronja och Hugo är några av namnen som kommer att användas på kraftiga oväder som drar in över Sverige, Danmark och Norge. Väderinstitutet i de tre länderna har nu tagit fram en gemensam lista på stormnamn som började gälla den 1 januari 2026.

– Orsaken till att väderinstitutet namn-ger större oväder är för att skapa tydlighet för allmänheten. Namnen underlättar när varningar ska beskrivas och gör det lättare att följa och minnas ovädren. Ett namn är lätt att komma ihåg, vilket minskar risken för missförstånd, säger Eva Strandberg, enhetschef för den meteorologiska prognos- och varningstjänsten på SMHI.

– Att namnen är samordnade och inte behöver tas fram i realtid kommer att underlätta för väderinstitutet. Men det är

inte alltid som den nya listan för stormnamn kommer att användas för stormar och oväder i Sverige. Har en storm redan ett etablerat namn innan den når fram till oss kommer den inte att döpas om. Det vill säga vi kan arva ett namn från andra, exempelvis från Storbritannien, säger Eva Strandberg.

Väderinstitutet har genom en lottning, med danska, svenska och norska namn i potten, kommit fram till den gemensamma namnlistan. Det är personnamn som inte har använts tidigare och är lätta att uttala i de tre länderna. När listan på namn tar slut kommer länderna gemensamt ta fram en lista på nya namn. Anna, Björn, Hugo och Ronja är några exempel på namnen som går från A till Ö. ↓

Lista | Ovädernamn

- | | |
|-------------------|------------------|
| A: Anna | L: Lukas |
| B: Björn | M: Miriam |
| C: Cecilia | N: Noah |
| D: Daniel | O: Olivia |
| E: Elena | P: Pelle |
| F: Filip | R: Ronja |
| G: Gunilla | S: Sture |
| H: Hugo | T: Tonje |
| I: Ida | U: Urban |
| J: Johan | V: Vilma |
| K: Karin | Y: Ymer |



FOTO: ELIN GÄRDESTIG

BESTÄLL EN FÖRMÅNSCYKEL TILL SOMMAREN!

● **Från 20 april** till och fram till den 10 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. Du kan som mest ha avdrag för två cyklar samtidigt.

Cyklarn 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/månad är skattefria. Avtalet för förmånscyklar löper i 36 månader, sedan finns det möjlighet att köpa ut cykeln till marknadspris eller så väljer man att lämna tillbaka den efter denna tid. 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. På intranätet kan du läsa mer om förmånscyklar. ↓

MISSA INGET LUNCHSNACK!

Du kan prenumerera på Lunchsnacket och även se äldre avsnitt på YouTube.

Gå in på: youtube.se/@Farjerederietskomenhet
Där kan du prenumerera och välja vilka avsnitt du vill se!

Underhåll färjelägen ingår i Teknik

● **För att säkerställa** ett effektivt underhåll av våra landanläggningar samtidigt som vi genomför de investeringar som är nödvändiga för elektrifieringen av vår flotta, gör vi nu mindre justeringar på teknikavdelningen.

Teknik underhåll, som idag har teknikansvaret för enbart färjorna, planeras från och med den 1 april även ta över ansvaret för underhållet av Färjerederiets färjelägen.

I samband med detta kommer två rederiingenjörer, Ralf och Jim, att byta grupptillhörighet och framöver arbeta utslutande med underhåll.

Investeringsprojekt kopplade till färjelägen samt laddinfrastrukturprojekt på land kommer fortsatt att ligga under Fredrik Almlöv, med Lena Utbult som teamledare.

Under våren börjar Irina Kobera, som förstärkning till teamet i rollen som projektledare för investeringar i färjelägen.

Under våren börjar Irina Kobera, som förstärkning till teamet i rollen som projektledare för investeringar i färjelägen.

På Teknik underhåll har en ny rederiingenjör rekryterats. Han heter Isac Enhamn kommer att börja arbeta hos oss den 1 juni. Isac ansvarar idag för kajor och hamnanläggningar inom Göteborgs Stad och han kommer att vara placerad på vårt Göteborgskontor på Vikingsgatan. Rekryteringen är en ersättning för en kommande pensionsavgång.

Dessutom förstärks Teknik underhåll med en resurskonsult under våren. ↓



Nu ska underhåll av färjelägen ingå i teknikavdelningen. FOTO: KASPER DUDZIK

Tekniklab gav många idéer

● **En solig tisdag** i februari besökte merparten av Säkerhet- och verksamhetsutveckling Trafikverket Labs i Linköping där de träffade Linus Pettersson som tog emot oss och berättade om verksamheten.

Han berättade och visade flera intressanta POC:ar (Proof of concept) de gjort och hur de bistå med teknisk utrustning, teknisk kompetens, metoder och eventuella resurser i form av studenter och ex-jobbare.

– Det diskuterades högt och lågt om olika idéer och hur vi kan hjälpas åt att testa våra idéer på ett kontrollerat sätt, berättar Michael Sjöblom. ↓



Säkerhet- och verksamhetsutveckling besökte Trafikverket Labs i Linköping. FOTO: MICHAEL SJÖBLOM.

HURRA VAD VI ÄR BRA!

● **Stort grattis till alla oss** på Färjerederiet! Vi klarade omcertifieringen för våra ISO-standards.

– Det ligger ett hårt arbete bakom det goda resultatet. Jag vill hylla alla chefer och medarbetare i verksamheten som lagt många timmar på detta. Jag vill också tacka Sara Rausenstierna som skött revisionsplaneringen och ledningsgruppen för gott samarbete. Nu får vi nya fina certifikat att hänga upp och vara stolta över, säger Kent Flat. ↓



MAGISKA SIFFROR SOM FÅR ALLT ATT GÅ SMIDIGARE

● **Objektnummer är viktiga**, med dem går fakturaarbetet mycket enklare! Hjälpa både dig själv och ekonomiavdelningen – se alltid till att ert objektnummer kommer med på fakturan när du gör beställningar!

Om objektnumret finns med hittar fakturan rätt direkt och vi slipper onödigt detektivarbete.

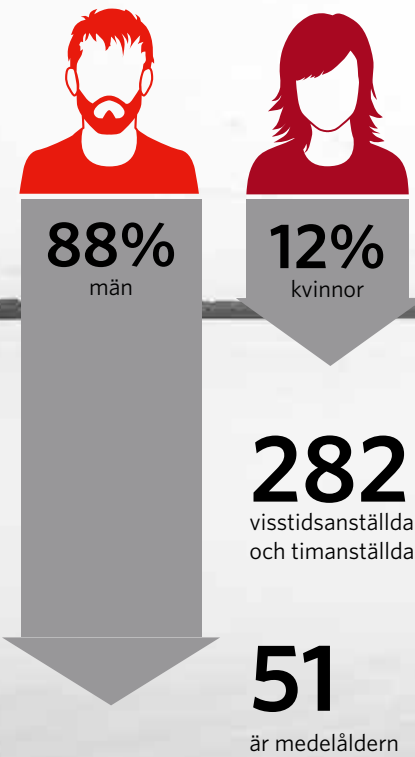
Utan objektnummer riskerar fakturan att fastna på vägen, vilket leder till försenad betalning, onödiga dröjsmålsavgifter och sura leverantörer. ↓

Färjerederiet 2025 i siffror

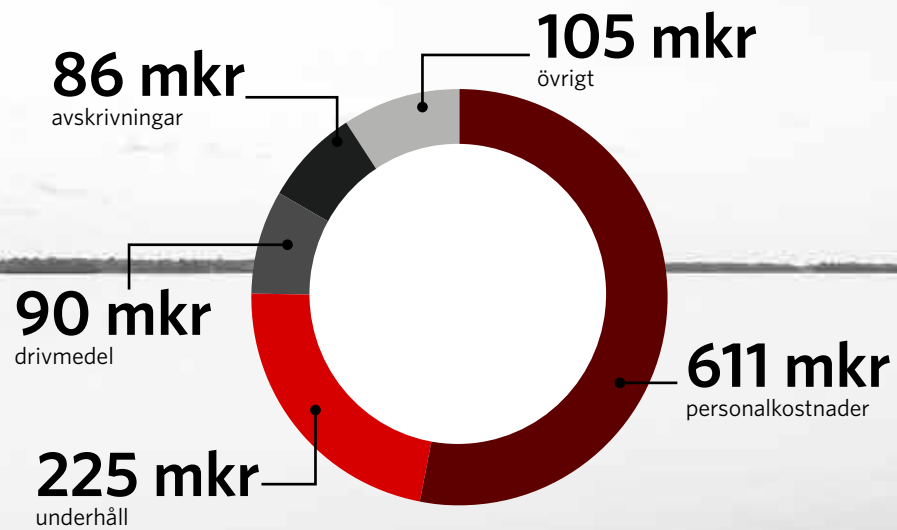
Varje år sammanställer vi en årsrapport som redogör för Färjerederiets verksamhet och resultat för föregående år. Rapporten kommer till efter bokslutet där alla siffror redovisas. Rapporten publiceras på Färjerederiets webbplats och en liten upplaga trycks och finns på rederikontoret. I årsrapporten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

850

tillsvidareanställda



Kostnader för färjedrift



11,6 mkr
Resultat efter finansiella poster

1 130 mkr
Nettoomsättning

4,7 %

total sjukfrånvaro procent av arbetstid

Ledningsgrupp



3 kvinnor och 3 män

Internstyrelse



2 kvinnor och 5 män

Transporter



12,6 miljoner

fordonstransporter inklusive godstransporter

22 miljoner

personresor

varav

1,8 miljoner

gående och kollektivtrafikresande



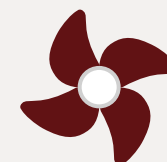
8 av 10

har ett positivt intryck



1

propelleraggregat har levererats från propeller verkstaden i Västerås



1

färjan Linea Ersatte Dalbobron när den var stängd

Kvalitet och säkerhet

Ekonomi i balans

Rederikultur

Arbetsmiljö

Miljö och klimat



Positioneringssystemen på Fårösundsleden kollades en vintrig dag. FOTO: MIKAEL INGEMANSSON

Positioneringssystem i Fårösund kontrollerade

Mikael Ingemansson, rederiingenjör och säkerhetsspecialist samt Kent Flat, kvalitets- och säkerhetschef, var i Fårösund för att kontrollera deras nya DGPS-system ombord på Bodilla och Kajsa-Stina och en del annat. DGPD är ett positioneringssystem för bättre noggrannhet vart vägfärjan befinner sig någonstans med tanke på alla störningar som Ryssland genomför i Östersjön av satellitsignaler, GPS (GNSS).

- Det var lite is i sundet under besöket i slutet av februari. Isen sliter på fartygen men ligger vanligtvis inte länge i Fårösund, säger Mikael Ingemansson.

Kajsa-Stina fick, på sin förra varvsöversyn 2025 ett stänkskydd* monterat i för och akter. Detta för att undvika attenstänk upp på bilarna som står närmast rampen och även för att skydda för isvatten som trycker upp rampen i sina skålar när det är minusgrader ute och stor våghöjd.

- Besättningen och passagerarna på färjan är mycket nöjda med det skyd-

det på Kajsa-Stina. Bodilla ska in på varv till våren och kommer att få en likvärdig installation som Kajsa-Stina fick installerat 2025, berättar Mikael Ingemansson.

*Fästplåt monterad i fribord f/a samt i rampundersidor. EPDM-duk monterad mellan fästen 11x650x7000. ♫



Status Alvaret och Abisko

Nu går arbetet med våra nya färjor, Alvaret och Abisko, in i en spännande fas och Alvaret är på väg att bli klar för trafik. Bygget av Abisko går snabbare, eftersom vi kan dra nytta av de erfarenheter vi samlat på oss från Alvaret.

- Att bygga i serie gör arbetet effektivare, säger Mattias Wallin, chef för säkerhet och utveckling. Det vi lär oss från Alvaret kan vi direkt använda när vi bygger Abisko.

Att arbeta med ett mer standardiserat och upprepbart byggsätt är en viktig del av förnyelsen av vår flotta. Det minskar inte bara ledtider, utan ger också bättre kvalitet och kostnadskontroll på sikt.

- Nu handlar det om att få elfärjorna i drift så att de kan gynna våra resenärer och verksamheten, säger Mattias Wallin.

Men även om elektrifieringen är en viktig milstolpe, är den bara början som inte räcker för en effektiv drift.

När Alvaret är i trafik flyttas fokus till att optimera hela systemet kring den nya tekniken.

Erfarenheter, inte minst från Norge, visar att det är i samspelet mellan teknik, drift och arbetssätt som de verkliga vinsterna uppstår.

Med hjälp av data från fartygen kan vi finjustera energiförbrukningen och anpassa körsättet, till exempel genom att optimera acceleration, hastighet och tilläggning.

Underhållet utvecklas också. Istället för att enbart arbeta efter fasta intervaller öppnar den nya tekniken för ett mer behovsstyrt arbetssätt. Genom att följa hur systemen mår kan vi förutse slitage och planera åtgärder i rätt tid. Det leder till högre tillgänglighet, bättre resursutnyttjande och lägre kostnader över tid.

Utvecklingen av Alvaret och Abisko handlar med andra ord inte bara om nya färjor, det är också ett stegvis arbete med att bygga upp nya arbetssätt och dra nytta av teknikens möjligheter. Varje erfarenhet tas tillvara inför nästa steg och byggandet av nästkommande serier av vägfärjor. ♫



Svea bogseras av Brage på väg från Hönö till Ostkusten. FOTO: EMIL CARLSSON

Färjeflyttar är igång

Planeringen av färjeflyttar under våren klar och har nu kommit i gång. De berörda lederna är Gräsöleden, Ljusteröleden, Ekeröleden och Björköleden.

En del av flyttarna beror på att Neptunus har gått till varv för livstidsförlängning och elektrifiering. Våra färjor behöver gå på varv med regelbundna intervall. Gullbritt som är västkustens reservtonnage har ersatt Neptunus på Gullmarsleden.

Det reservtonnage som finns tillgängligt på Västkusten är redan i trafik och därför behöver vi hjälpas åt med att låna ut färjor från Östkusten under en period.

Svea

Svea går från Fridhems varv till Gräsöleden i där hon löser av Svanhild som går till Ljusteröleden.

Svanhild/Frida

Svanhild till Ljusteröleden och löser av Frida, Frida går då till Ekeröleden och löser av Pluto.

Pluto/Jupiter

Pluto går till Ljusteröleden i slutet av mars och löser av Jupiter som går till Björköleden. Jupiter ska vara på plats på Björköleden senast den 10 april, detta för att Beda ska på varv.

Sedan en tid är nu flyttarna i gång.

- Vi påbörjade flytt av Svea från Fridhems varv den 2 mars till Hönö verkstad för att invänta bogserbåt och sjösorra/förbereda för bogseringen, stänga ner system och så vidare, berättar Emil Carlsson, befälhavare, Norra Göteborg

Från Hönö gick ekipaget iväg förra veckan på tisdagen 10 mars runt lunch i strålade vårväder och kom fram till Tenövarvet några dagar senare. Svea kommer stötta upp trafiken på Ostkusten under sommaren och hösten.

Efter avslutad utlåningsperiod ska Svea ska genomgå en omfattande ombyggnation och uppgradering efter avslutad utlåningsperiod.

Projektet startar omgående med tillsättning av projektledare samt upphandling av varv. Därefter följer tilldelning, detaljplanering och genomförande av ombyggnationen.

Hela processen från upphandling till färdigställande beräknas ta cirka 30 månader. När ombyggnationen är klar kommer Svea att sättas in i trafik på Nordöleden och ersätta Nordö 3 som kommer avyttras. Genom ombyggnationen säkerställer vi både driftsäkerhet och

fortsatt hög tillgänglighet för resenärer och näringsliv på Nordöarna.

Detta är ett stort steg för oss och kommer göra stor skillnad, både för vår personal i det dagliga arbetet och för våra passagerare genom en förbättrad reseupplevelse, säger Andreas Larsson, sektionschef Nordö. ♫

SVEA SKA BYGGAS OM - BESLUT TAGET

Nu är beslutet taget. Vägfärjan Svea ska genomgå en omfattande ombyggnation och uppgradering efter avslutad utlåningsperiod. Svea kommer stötta upp trafiken på Ostkusten under sommaren och hösten.

Projektet startar omgående med tillsättning av projektledare samt upphandling av varv. Därefter följer tilldelning, detaljplanering och genomförande av ombyggnationen.

Hela processen från upphandling till färdigställande beräknas ta cirka 30 månader.



En dimmig dag när färjan nu går på el över Gullmarsfjorden. FOTO: JONATAN SVENSSON

Nu går Tellus på el över Gullmarsfjorden

En ny laddstation med en kapacitet på drygt 3 000 kilowatt har tagits i drift vid Finnsbo färjeläge.

Tellus laddas automatiskt vid färjeläget, samtidigt som förtöjningen delvis sker utan manuell hantering – ett steg i arbetet mot en fossilfri fordonsflotta.

Gullmarsleden har tagit ett stort steg mot en mer hållbar färjetrafik. Tellus, som trafikerar sträckan mellan Finnsbo och Skår, är nu en del av en elektrifierad satsning där både laddning och förtöjning sker automatiskt. I slutet av 2026 kommer Neptunus till Gullmarsleden och kommer då att liksom Tellus gå på el och laddas automatiskt samtidigt som förtöjningen sker.

Anläggningen har en kapacitet på drygt 3 000 kilowatt, vilket motsvarar omkring 20 snabbaddare för personbilar. En kran vid kajen sänker ner en kontakt till färjan, som sedan laddas inför nästa överfart.

– Tellus är igång och kör för fullt. Personalen styr själva hur mycket de vill använda de automatiska funktionerna, och vi gör justeringar efter deras önskemål, säger rederiingenjör Gustaf Alm.

– Det har fungerat väldigt bra med vår entreprenör METS då de har haft en kontinuerlig dialog med besättningen ombord. De ska ha en stor eloge för sitt arbete, säger distriktschefen Mattias Bergsten.

– De har haft en stor förståelse för vår kärnverksamhet som är drift och tillgänglighet, säger Gustaf.

Tellus, som trafikerat leden sedan 2019, byggdes som hybridfärja men har hittills saknat möjlighet att laddas från land. Med den nya infrastrukturen kan färjan nu drivas med el.

Samtidigt pågår ombyggnaden av Neptunus, som förbereds för att också kunna köras på el. Besättning och varvpersonal har utbildats för att hantera den nya tekniken.

Elektrifieringen är en del av arbetet mot en fossilfri fordonsflotta inom Vision 45. Förutom minskade utsläpp väntas satsningen också ge lägre underhållskostnader och minskad energiförbrukning, särskilt när färjorna ligger vid kaj.

För att säkerställa att vi alltid kan framföra fartygen behålls dieselgenerato-

rer ombord som reserv. Vid exempelvis strömbrist eller hårt väder kan färjorna snabbt växla över till diesel eller HVO.

Målet är att laddningen i Finnsbo ska täcka det dagliga behovet – även under sommarens mest intensiva trafikperioder. ♡



I dimman syns kranen som sätter kontakten på plats när Tellus laddas. FOTO: JONATAN SVENSSON



Foto från Oxdjupsleden som nu ska ingå i sektion Värmdö (Tynningö och Oxdjupet), distrikt Södra Stockholm. FOTO: KASPER DUDZIK

Ny organisation Stockholmsområdet

Vi står inför flera förändringar i vår verksamhet, inte minst kopplat till behovet av ett mer strukturerat underhåll. För att möta detta genomför vi nu en förändring av organisationen inom Ostkusten.

Den nya strukturen innebär bland annat två enheter – Norra Stockholm och Södra Stockholm. Den operativa ledningen, i samråd med arbetstagarorganisationerna, vill informera om att ett arbete pågått med att se över organisationsstrukturen i Stockholmsområdet.

Arbetet har skett i samverkan med de fackliga organisationerna enligt MBL. Bakgrunden till översynen är ett behov av att skapa tydligare ledning, kortare beslutsvägar och bättre förutsättningar för ett nära operativt ledarskap, samtidigt som verksamheten ges bättre möjligheter att arbeta långsiktigt och strategiskt.

Beslutet är att den operativa verksamheten delas in i två distrikt: Norra Stockholm och Södra Stockholm.

I distrikt Norra Stockholm ingår Ljusterö, Vaxholm, sektion Fårö, sektion Furusund/Blidö och sektion Gräsö. Mats Söderlund är distriktschef.

I distrikt Södra Stockholm ingår Ekerö, Skansundet, sektion Mälaren (Adelsö och Arnö) och sektion Värmdö (Tynningö och Oxdjupet). Roger Eriksson är distriktschef.

Sektionschefer:

För Furusund/Blidö: Dennis Söderman, Gräsö: vakant – rekrytering planeras, Fårö: Tomas Nyman, Mälaren: Christina Svensson och Värmdö: vakant – rekrytering planeras.

Nu kommer nästa steg. En ny underhållsorganisation med rollen underhållsledare och särskilda reparationsteam införs.

Vi stärker vår egen förmåga inom underhåll och teknik, vilket är viktigt både för dagens drift och för framtidens fartyg.

– Jag vet att förändringar kan väcka frågor och funderingar. Därför är det viktigt för oss att ha en öppen dialog och ge tydlig information längs vägen. Vår ambition är att ta tillvara den kompetens som finns i verksamheten och skapa så bra förutsättningar som möjligt för både medarbetare och verksamhet framåt, säger

Rickard Karlsson, operativ chef.

Genom förändringen stärks också kopplingen mellan strategiskt arbete och den operativa verksamheten. Samtidigt utvecklas underhållsorganisationen.

En åldrande flotta och införandet av nya elektrifierade fartyg innebär ett större behov av planerat och strukturerat underhåll.

En ny roll som underhållsledare införs med ansvar för det strategiska och tekniska underhållet inom distriktet. Samtidigt etableras reparationsteam som i första hand arbetar med planerat underhåll.

Funktionen distriktstekniker utgår i sin nuvarande form. I stället tydliggörs ansvar och roller i den nya underhållsorganisationen.

En roll som teknikersvarig för vissa leder eller färjor införs också, rollen kan jämföras med ledmaskinist

med vissa mindre justeringar. Beslut om verksamhetsförändringen är fattat enligt gällande process och gäller från 1 april. Förändringarna inom underhåll och teknik kommer dock ske senare när alla roller är bemannade. ♡



Vägfärjan är lastad och på väg till Jungfrusund. FOTO: ERIC HALLBERG, FÖRSVARSMAKTEN

Ekeröfärjan deltog i totalförsvarsövningen Birger Jarl

För att stärka vår gemensamma förmåga inför ett krisläge övade Färjerederiet tillsammans med Försvarsmakten och andra myndigheter.

Under övningen transporterades fordon och hemvärnssoldater över Mälaren till Jungfrusund.

Vi bygger nu upp det civila- och militära försvaret, för att tillsammans skapa ett starkt totalförsvaret samt öka förmågan att möta angrepp mot Sverige. Därför behöver vi öva tillsammans.

– Det är avgörande att vi regelbundet övar tillsammans med andra aktörer för att stärka transportsektorns förmåga vid kris och höjd beredskap. I årets totalförsvarsövning Birger Jarl visade färjerederiets insats konkret hur viktig samverkan

är för ett fungerande totalförsvaret, säger Anna Zimmerling, beredskapschef Östra regionen.

Fredagen den 13 mars övade Trafikverkets färjerederi tillsammans med Försvarsmakten förflyttning av hemvärnssoldater och materiel över Mälaren med en av våra vägfärjor. Dagarna innan färjeövningen fick Trafikverkets stab planera och samverka både internt och externt med bland annat Försvarsmaktens stab. Förutom själva förflyttningen tog staben fram säkerhetshotbild, samlad lägesbild på regional nivå som delades med bland annat Försvarsmakten.

Trafikverkets vägfärja lade till vid ett färjeläge i Tyska botten för att transportera

hemvärnsbataljonen och materiel över Mälaren till Jungfrusund. Vägfärjan var nästintill full och resan tog cirka en timme. Strax efter klockan 22 lastades färjan av i Jungfrusund och hemvärnsbataljonen kunde fortsätta sitt uppdrag.

Deltagande totalförsvarsaktörer i övningen var Försvarsmakten, Polisregion Stockholm, Tullverket, Region Stockholm, Räddningstjänsten inom Stockholms län, Trafikverket och Färjerederiet.

I övningen deltog totalt cirka 2 000 personer, cirka 1 500 från Försvarsmakten och cirka 500 ur det civila försvaret.

Ett fungerande transportsystem är en del av Sveriges totalförsvaret. Totalförsvaret består av både det civila



” Det är avgörande att vi regelbundet övar tillsammans med andra aktörer för att stärka transportsektorns förmåga vid kris och höjd beredskap. I årets totalförsvarsövning Birger Jarl visade färjerederiets insats konkret hur viktig samverkan är för ett fungerande totalförsvaret.

Anna Zimmerling,
beredskapschef Östra regionen

försvaret och det militära försvaret. Vid högsta beredskap och i krig är totalförsvaret all samhällsverksamhet som ska bedrivas. Att exempelvis sjukvård och transporter fungerar vid höjd beredskap och krig är en viktig del av det civila försvaret och totalförsvaret. Sverige får aldrig stanna.

Trafikverket är en av landets 60 beredskapsmyndigheter och är sektorsansvarig myndighet för transportsektorn. I uppdraget ingår att leda arbetet med att samordna åtgärder inom transportsektorn inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. ⚡

De första krigsplaceringsbrev utskickade

Just nu pågår krigsplacering av huvuddelen av Trafikverkets medarbetare. Sex tusen medarbetare är hittills registrerade hos Plikt- och prövningsverket, och nu skickas krigsplaceringsbrev hem till dem. Krigsplaceringen fortsätter under våren.

Under hösten påbörjades arbetet med att identifiera vilka medarbetare som är nödvändiga för att kunna genomföra den totalförsvarsviktiga verksamheten vid höjd beredskap eller krig. Detta arbete har genomförts och resulterar nu i att Trafikverket har registrerat cirka sex tusen medarbetare som krigsplacerade via Plikt- och prövningsverket.

Krigsplacering är en planeringsåtgärd för att säkerställa vilken personal som är tillgänglig för totalförsvarsviktiga uppgifter i händelse av krigsfara eller krig.

Utifrån det oroliga säkerhetspolitiska omvärldsläget har behovet ökat att säkra att medarbetare finns tillgängliga så att verksamheten kan fortsätta leverera det som behöver fungera i totalförsvaret i alla samhällstillstånd. Transportsektorn är en viktig del av Sveriges totalförsvaret.

Färjerederiet fick under hösten i uppdrag att påbörja arbetet med att identifiera vilka av våra medarbetare som ska krigsplaceras på Trafikverket utifrån de uppgifter som är totalförsvarsviktiga.

Krigsplacering innebär att en medar-

betare är identifierad av Trafikverket för att fortsätta utföra sina arbetsuppgifter även under höjd beredskap, detta för att säkerställa att organisationen ska kunna leverera det som behöver fungera i totalförsvaret, alltså de uppgifter och leveranser som Trafikverket identifierar som totalförsvarsviktiga.

Nästa registreringstillfälle sker under våren. Vi och övriga verksamheter inom Trafikverket kommer att få mer information inför detta tillfälle.

– Arbetet att krigsplacera medarbetare genomförs kontinuerligt. Det första steget har gått mycket bra och nu fortsätter arbetet framåt, säger Henrik Dider, HR-direktör.

Alla medarbetare omfattas av totalförsvarsplikten, även de som inte skulle komma att bli krigsplacerade. Krigsplacering är en planeringsåtgärd för att säkerställa viss personal. Vid höjd beredskap ska vi alla på Trafikverket fortsätta gå till arbetet. Alla medarbetare är viktiga resurser i totalförsvaret och det kommer att finnas uppgifter för alla.

Du som medarbetare får dels information via din chef om du blir krigsplacerad men även ett formellt besked som skickas hem till dig. Där står var du ska inställa dig och vad du ska ha med dig om det skulle bli aktuellt. ⚡



Så här ser krigsplaceringsbrevet ut som du har fått eller får om du är krigsplacerad inom Färjerederiet. FOTO: LENA WANDRELL



Linea som bro. FOTO: JONATAN SVENSSON

Vägfärjan Linea ersatte bro – fick kärleksbrev efteråt

Den 17 september stängdes Dalbobron omgående efter att en fördjupad undersökning upptäckte så pass allvarliga brister att bronns säkerhet inte kunde garanteras.

Vår vägfärja Linea ersatte Dalbobron under tiden som renoveringen av bron pågår. Ett avtal mellan Trafikverket och Vänersborgs kommun undertecknades under onsdagen den 1 oktober. Efter avslutat värv fick Linea ett kärleksbrev som ni kan se här intill!

I slutet av oktober lämnade färjan sin ordinarie trafik i Stockholms skärgård mellan Tynningö och Norra Lagnö och satte kurs mot västkusten. Efter en resa på en vecka bakom bogserbåten Brage via Östersjön, Kattegatt och genom Göta älv kom Linea fram till Vänersborg under söndagen den 9 november.

Då dök nästa problem upp. Mätningar visade att djupet i kanalen inte är tillräckligt för färjan. Färjan har fått ett ökat djupgående sedan 2011, då hon tidigare agerade bro på samma ställe, på grund av ombyggnader samtidigt som vattenståndet i Vänern blivit mycket lägre. Därför behövde kanalen nu muddras för att färjan skulle kunna komma på plats

Fartygets nya propellrar och drev har inget påseglingsskydd, vilket gör att en grundstötning skulle få stora konsekvenser och därmed behövde Linea en större svängradie för att säkerställa en bra manövrering utan risk för grundstötning. – Att Linea är ombyggd och att vattenståndet har blivit lägre har vi vetat om. Hur det påverkar hennes arbete här har vi inte fullt ut kunnat förutse innan Linea var på plats, säger Daniel Jerling, tf samhällsbyggnadschef.

Den 17 november öppnade vägfärjan Linea för trafik över kanalen. Cirka 13 000 fordon per dygn kör vanligtvis över Dalbobron och för att få en uppfattning om hur många fordon som nu använder sig av vägfärjan gjorde kommunen under två veckor trafikmätningar.

Mätningarna har gjorts på båda sidor om kanalen, på Vassbottengatan och i Blåsutbacken, och visar att cirka 6 500 fordon (personbil- och busstrafik) i genomsnitt körde över vägfärjan per dygn. Det är fler som använder färjan på vardagar och något färre på helgen, men ungefär hälften av vad som brukar passera över Dalbobron när bron är öppen.

– Det är glädjande att se att så många väljer vägfärjan Linea på sin tur till och från centrum. Då vet vi att det här fungerar väl och att Linea är en trygg överfart. Samtidigt är Linea stängd för tyngre fordon och

dessutom stängd nattetid, vilket ger färre överfarter än vad som vanligtvis går över Dalbobron per dygn, sade Daniel Jerling, tf samhällsbyggnadschef då. Lördag den 31 januari kl. 22:00 stängde vi Linea för den här gången.

Färjerederiet har fått mycket uppskattning för insatsen både i media och Vänersborgs kommun.

– Vägfärjan Linea har varit ett mycket uppskattat och viktigt komplement under tiden Dalbobron varit stängd. Den har underlättat vardagen för både boende och trafikanter och bidragit till att skapa en fungerande trafiksituation i en utmanande period. Jag vill rikta ett särskilt tack till Färjerederiet på Trafikverket och deras medarbetare för ett gott samarbete som möjliggjort för oss att kunna lindra effekterna av Dalbobrons avstängning, säger Daniel Jerling, tf samhällsbyggnadschef.

I en ledare i Bohuslänningen skriver Karl af Geijerstam att det var tur för Vänersborgs kommun att det gick att låna Linea, men påpekar också att man borde haft en bättre beredskap:

”Dalbobrons avstängning visade vad som kan hända när en kritisk förbindelse plötsligt faller bort. Svaret är att det inte blev en katastrof, mycket gjordes rätt och snabbt. Kommunen, Trafikverket Färjerederiet, Sjöfartsverket, Västtrafik och länsstyrelsen kunde samarbeta för en temporär lösning. Linea kom på plats och reparationsarbeten påbörjades också tidigt.

Problemet är att mycket gjordes på uppstuds. När Linea kom på plats visade det sig att hon var ombyggd och krävde ett större djup. Hade Linea varit del av en aktuell beredskapsplan, hade man vetat detta i förväg. Om myndigheterna hade samarbetat före krisen istället för mitt upppe i den, skulle man ha sparat mycket tid.

Har vi beredskap för risker som man kan förutse, blir vi också bättre rustade när det verkligen oväntade inträffar. Till sist är det på sin plats att tacka Linea med besättning för denna tiden. Tack vare Trafikverkets insats blev vardagen mycket lättare för Vänersborgarna. Man ska tänka på att Trafikverkets beredskap för fel i fordonsflottan på östkusten har försämrats på grund av att man saknar en färja. Som tur är har detta inte orsakat något problem. Tur är bra att ha, men är inte ersättning för en god beredskap. Vi klarade Dalbobron med tur men inte med beredskap.” ↓

Kärleksbrev till Linea

Utlåningen av färjan Linea när Dalbobron var avstängd för reparation blev mycket uppmärksammat och uppskattad.

Ronja Karlsson i Vänersborg skrev ett kärleksbrev till henne som publicerades på insändarsidan i lokaltidningen ttelia.

– Jag skrev en insändare om vår

älskade Linea som vi fick låna när vår kära Dalbobro gick i strejk. Jag kände att alla bara klagade på att hon är dyr, som om inte alla som arbetar vill ha betalt. Så jag bestämde mig för att skriva en rad som blev ett helt brev, ett tackbrev. För även om det var många surisar så är jag som vänersborgare tacksam över att hon kom, säger Ronja.

Kära Linea!

Ja, du är ”bara” en vägfärja. Men låt oss vara ärliga – i Vänersborgs mörkaste brotider var du mer än så. Du var hopp. Du var länken. Du var den flytande lösningen när Dalbobron bestämde sig för att... ja, inte vara bro.

Vi vänersborgare har varit tappra, det ska sägas. Vi har kört omvägar via Bäberg, svurit lite tyst bakom ratten, räknat minuter, liter bensin och tappat tålmod. Fram och tillbaka, dag efter dag. Vi har känt oss som deltagare i ett långdistanslopp vi aldrig anmälde oss till.

Och så kom du. Inte med buller och bång, utan stilla, troget, tur efter tur. I snö, i regn, i blåst som letar sig in i mörgen – där låg du. Redo. Du band ihop två sidor som plötsligt kändes väldigt långt ifrån varandra.

Det har pratats om kostnader. Om krångel. Om väntetider. Men vet du vad det inte pratats tillräckligt om? Dig. Ingen höll tal. Ingen kastade blommor på däck. Ingen sa:

”Tack Linea. Du bar oss när bron inte gjorde det.”

Du har fört människor över vattnet i en omfattning som nog ingen annan Linea i världshistorien kan konkurrera med. Jobbpendlare, skolbarn, trötta föräldrar, folk som bara ville hem – alla gled de över tack vare dig.

Och vilken resa du själv gjort. Från huvudstadens vatten, längs kuster, genom slussar och system, hela vägen hit. Inte för ära. Inte för berömmelse. Utan för att göra ett jobb.

Så låt detta vara sagt, högt och tydligt:

Tack, Linea.
För varje tur.
För varje bil.
För varje människa du burit över när vi behövde dig som mest.
Du var kanske inte bron vi hade.
Men du var bron vi fick.
Och du gjorde det förbaskat bra.

Ronja Karlsson

Utökade regler för ledighet vid familjeangelägenhet

Reglerna för ledighet vid familjeangelägenhet har utökats. Förutom att gälla vid dödsfall och begravning omfattar de nu i vissa fall även allvarigare sjukdomsfall.

Du kan få ledigt med lön vid dödsfall, begravning, bouppteckning och arvs-skifte. Detta gäller när händelsen rör din egen familj eller den närmaste släktkretsen.

Du kan även i vissa fall få ledigt med lön vid allvarlig sjukdom, när din närvaro är nödvändig, exempelvis för att vaka hos en svårt sjuk närstående.

Till den närmaste släktkretsen räknas make/maka eller registrerad partner, sambo (likställs med make/maka), föräldrar och svärföräldrar (inklusive sambos föräldrar), ar- och morföräldrar, fosterföräldrar, barn, barnbarn samt bonusbarn/-barnbarn och syskon.

Vid begravning, bouppteckning och arvsskifte utökas kretsen även till att omfatta farbror, faster, morbror och moster, syskonbarn, svärson och svärdotter, sväger och svägerska.

Du ansöker om ledighet i Heroma webb.

– Du beviljas ledighet för den tid som behövs för respektive tillfälle, inklusive restid.

– Den totala ledigheten är begränsad till



Vid dödsfall inom familjen kan man få ledigt. Nu har reglerna utökats. FOTO: MOSTPHOTOS.COM

högst 75 timmar per kalenderår.

– Tidsgränsen gäller sammanlagt för alla tillfällen under året.

– Varje ansökan prövas individuellt utifrån behov och omfattning.

– Ledigheten är inte ett flexibelt saldo

som kan tas ut fritt.

Ledighet för familjeangelägenhet ska inte förväxlas med ledighet för vård av närstående. Vid sådan ledighet är det Försäkringskassan som betalar ersättning.

Har du frågor, kontakta din chef eller HR. ♪

Filma till rederidagarna!

Till rederidagarna vill vi ha ett inslag där vi visar hur livet i rederiet ser ut under ett år. Filma själv eller be en kollega dokumentera. Det kan vara när isen släpper, vårbilder, ruschen under Midsommar, vid en övning, reparation ombord, varvsbesök, APT eller om ni gör något speciellt. Ni kanske redan har filmat under vintern så skicka in dem direkt i så fall!

Gör gärna flera filmsnuttar från olika vinklar, översiktsbilder, närbilder. Filma liggande. Tänk på bakgrunden. Håll mobilen stadigt.

När filmerna är klara kontakta Janne Öhlund eller Lena Wandrell på kommunikation så hjälper de er att skicka över filmen. De kommer att klippa ihop filmen, så filma hellre lite för mycket än för lite. Upp till totalt 5 minuter. Berätta vad det är du visar eller skicka en förklaring i mejlen. De kommer lägga på musik och text.

Passa även på att ta stillbilder som kan hamna i Färjerederiets väggkalender 2027!



I NÄSTA NUMMER:

- **Kulturåret** - vad är på gång?
- **Nya trafikavtalet** är klart - vi går igenom vad som gäller.
- **Rederidagarna** närmar sig

Vi gratulerar första halvårets jubilarer och pensionärer

PENSIONÄRER

MARS

Guy Österman, befälhavare, Furusundsleden
Göran Utbult, befälhavare, Hönöleden

MAJ

Kåre Emilsson, befälhavare,
Sund-Jarenleden

Dan Rosberg, motorman/matros,
Ekeröleden

60 ÅR 2026

JANUARI

Mikael Holmqvist, motorman/matros,
Holmöleden

FEBRUARI

Kent Urban Blom, motorman/matros,
Vinöleden

Lars Peter Granath, befälhavare, Malöleden

Patrik Hogander, Fordonsmekaniker,
Fridhems varv och verkstäder

Ville Åivo, motorman/matros, Visingsöleden

MARS

Kristian Elofsson, befälhavare, Nordöleden

APRIL

Hans Mauritz Karlsson, befälhavare,
Högsäterleden

Kjell Modig, distriktstekniker, Stegeborgs-
leden

Dan Olsson, befälhavare, Sund-Jarenleden

MAJ

Fredrik Almlöv, teknik-och miljöchef
Bengt Gustafsson, befälhavare,
Hamburgssundsleden

Johan Ibring, befälhavare, Vaxholmsleden

Lars Erik Larsson, befälhavare, Adelsöleden

JUNI

David Jönsson, befälhavare,
Gullmarsleden

Peter Lindros, befälhavare,
Aspöleden

Nina Lundqvist, bemannings-
planerare, HR

Jari Sorto, befälhavare,
Arnöleden

Anders Åkerlind, motorman/
matros, Kvalitet och säkerhet

Johan Östermark, befälhavare, Arnöleden

50 ÅR 2026

FEBRUARI

Karl Åke Röding, motorman/matros,
Furusundsleden

MARS

Vilhelm Strömberg, befälhavare,
Furusundsleden

Mattias Bergsten, distriktschef Norra
Bohuslän

APRIL

Mathias Erlandsson, motorman/matros,
Hönöleden

Jonas Petter Lagerbäck, befälhavare,
Blidöleden

Carl Sederholm, befälhavare, Visingsöleden

Lars Svensson, befälhavare, Ekeröleden

JUNI

Johan Fredrik von Segebaden, befälhavare,
Visingsöleden

Christian Bengtsson, befälhavare,
Vaxholmsleden

Ledarprogrammet igång

Färjerederiets ledarprogram har fått fortsatt mycket positiv respons i verksamheten. Många har visat intresse för programmet och efter en urvalsprocess i flera steg har fyra personer valts ut för att delta. Dessa är Niklas Jakobsson, befälhavare i poolen från Hönö, Daniel Hildebeck, befälhavare i poolen Jämtland, Stefan Hörnstedt, arbetsledare FVV proppellerverkstad Mälardalen och Johan Jönsson, befälhavare fri, Hemsöleden

Det känns väldigt motiverade och glädjande att det finns ett så starkt intresse av att vara med och utveckla rederiet mot framtiden!

Deltagarna utbildas under drygt ett år för att kunna täcka upp för sektions- och

distriktschefers frånvaro men även för distriktstekniker eller vara resurser inom olika projekt och dylikt.

Efter utbildningen arbetar deltagarna inom flera olika distrikt och det kan förekomma en del resor, alltså behöver en viss flexibilitet finnas. Som person bör du vara kommunikativ och gilla många olika kontaktytor. Du har lätt för att uttrycka dig i tal och skrift och har inget emot att tala inför folk.

Tidigare ledardeltagare finns idag representerade i våra chefsgrupper, både permanent och som interimslösningar. ♪



Daniel
Hildebeck



Johan
Jönsson



Stefan
Hörnstedt



Niklas
Jakobsson