

Vision 45

Den gula färjan ska bli grön

Vi tar ställning för att bli neutrala

Klimatkrisen har inte undgått någon. Klimatförändringarna är ett påtagligt hot mot mänskligheten och ställer stora krav på snabb utveckling. Som ett resultat pågår över hela världen en rörelse mot ett mer hållbart liv. Vi står troligtvis inför den största omställningen av samhället sen industri-revolutionen på 1800-talet.

FN:s globala mål för hållbar utveckling är en ambitiös agenda som alla FN:s medlemsländer har förbundit sig att genomföra. Sverige vill vara ledande i genomförandet av agendan. Den klimatlag som trädde i kraft 2018 innebär att det finns ett antal mål som Sverige strävar efter att uppnå. Senast år 2045 ska Sverige vara klimatneutralt, det vill säga inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Målet gäller även oss på Färjerederiet som med våra 70 fartyg varje dag transporterar människor, fordon, gods och varor över vattnet.

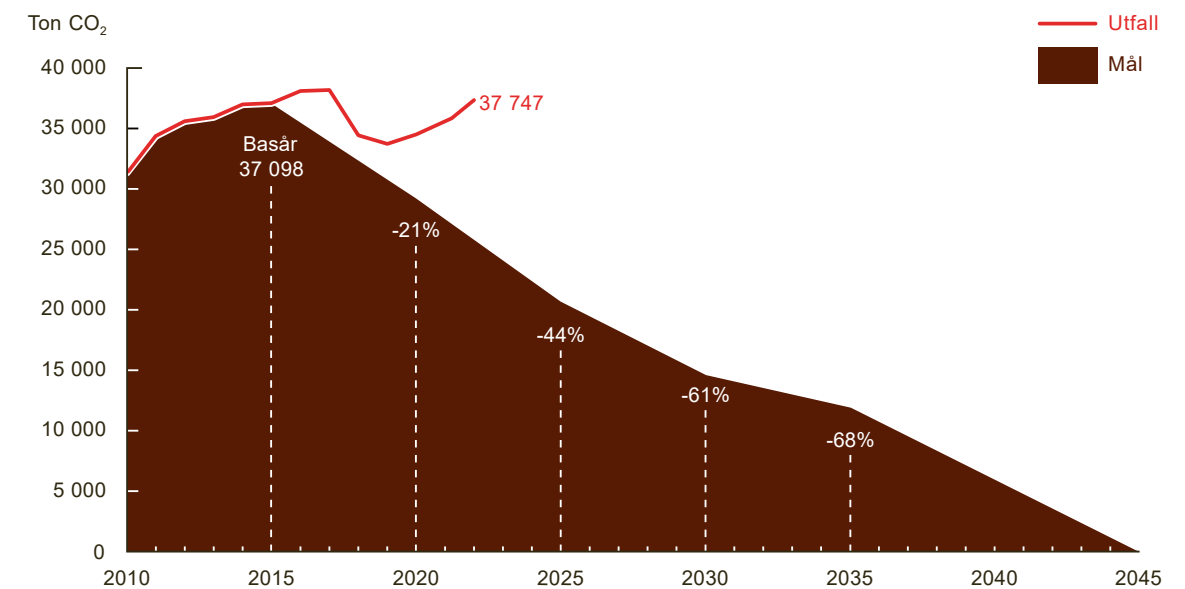
Vision 45 är Färjerederiets plan för att utveckla verksamheten för att bidra till att de klimatpolitiska målen ska uppnås. Planen är ett underlag för Färjerederiets ledning och ägare för det framtida utvecklingsarbetet, en plan som öppnar för klok användning av smart digital teknik och som låter oss pröva framtidens lösningar redan nu. Vision 45 är en plan för att säkra tillgången på effektiva och miljövänliga färjor fram till år 2045. Planen revideras regelbundet med hänsyn



till utvecklingen inom teknikområdet, utvecklingen av nya miljöbränslen, livslängd på befintliga fartyg och förväntade förändringar i efterfrågan på den trafik vi driver. Det är en plan som tydligt tar ställning: vi ska bli klimatneutrala senast år 2045.

År 2045 kan tyckas långt bort, men sanningen är att vi redan är igång. Ju fortare vi hittar framtidens lösningar desto bättre. Självklart är det mycket vi ännu inte vet. Och självklart är det mycket som kan förändras: teknik, politiska mål, hur vårt uppdrag formuleras, efterfrågan på den trafik vi bedriver och hastigheten i klimatförändringarna. Men vi kan inte vänta: det är nödvändigt att agera snabbt.

I den här skriften berättar vi mer om vår plan för att tänka långsiktigt – men handla nu.



CO₂-utsläpp Färjerederiet. Utsläppen ökade under 2022 beroende på att färjornas motorer har gått på diesel istället för förnyelsebar diesel. Skälet till detta var det rådande marknadsläget med minskad tillgång på HVO och höjda priser.

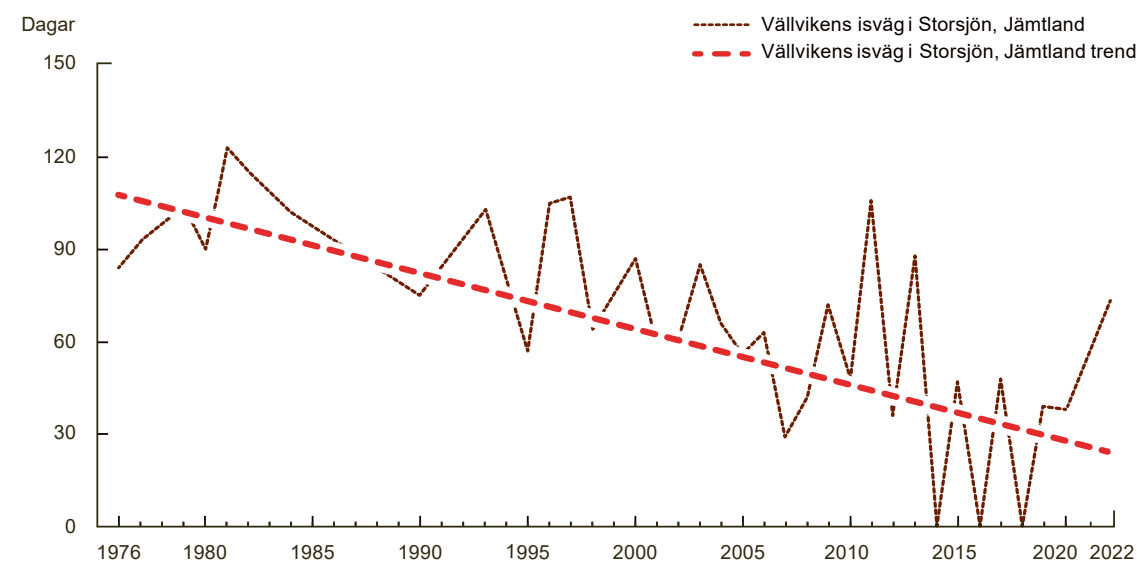
Förändrat klimat, förändrade förutsättningar

Enligt FN:s klimatforskarpanel IPCC beräknas den globala havsnivån vid slutet av 2000-talet vara drygt 80 centimeter högre än 100 år tidigare, men det råder stora osäkerheter och senare studier visar att höjningen av havsytan kan bli både betydligt större och gå snabbare än vad IPCC bedömer som mest sannolikt.

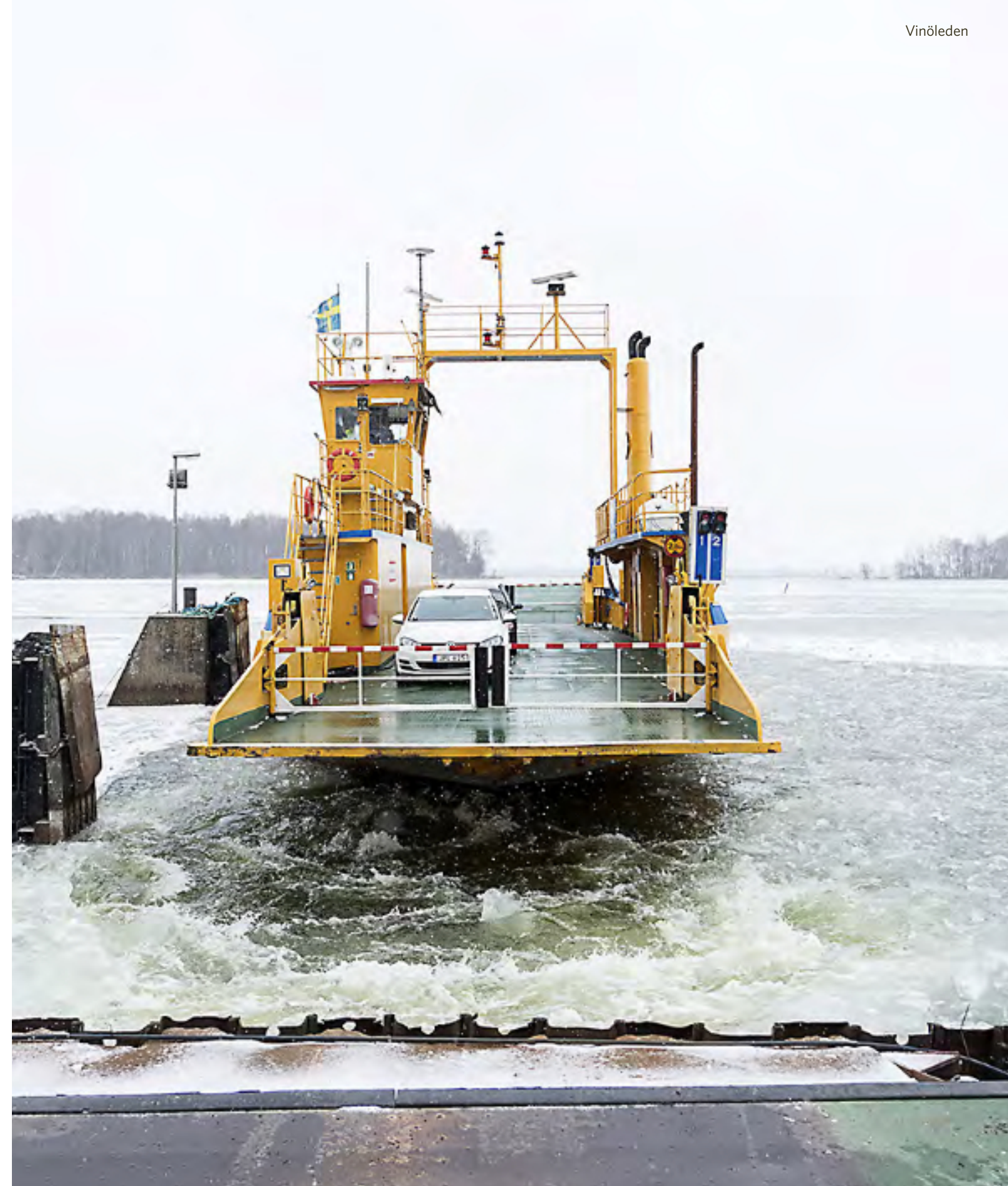
Långvarig nederbörd eller kraftiga regn ökar risken för översvämningar. Detta kan påverka framkomligheten för all trafik på väg och järnväg. Det påverkar även framkomlighet till och från hamnar och färjeleder och annan

verksamhet som berör sjöfart och färjetrafik. Färjelägen och färjeleder kan behöva anpassas för att kunna användas vid mer extrema väderförhållanden..

På Färjerederiet ser vi redan idag effekter av klimatförändringarna. Ett exempel: på Storsjön i Jämtland går färjelederna Håkanstaleden och Isöleden. Under vintrarna, när isen på sjön blivit minst 25 cm tjock, ersätts färjelederna med isvägar. Antalet dagar isvägarna har kunnat hållas öppna har minskat drastiskt de senaste decennierna.



Vällvikens isväg (dagar per vintersäsong)



Stor omställning, stora möjligheter

Omställningen mot ett hållbart samhälle kommer att påverka hur vi lever, arbetar och konsumerar. Hur vi äter, bor och reser. Att bli klimatneutrala till 2045 är den största utmaningen för samhället (och sjöfarten) någonsin, men omställningen innebär också stora möjligheter. För Sverige, för Trafikverket och för Färjerederiet: vi får möjlighet att bli effektivare, ge ännu bättre service och bidra till ett klimatsmart samhälle. Vi ser stora möjligheter i att använda digitaliseringen till en mer automatiserad, energieffektivare och säkrare färjedrift med högre servicegrad – en teknikutveckling som dessutom kan gå på export och vara till nytta för både Sverige och branschen.

Färjerederiet som statlig myndighet har ett ansvar att gå före i den maritima näringen. Vi ska testa nya vägar och dela med oss av det vi lär oss till andra rederier för att nå klimatmålen.

Det är en omfattande omställning vi har framför oss, men låt oss vara tydliga: det är en nödvändig omställning – och en omställning som är möjlig för Färjerederiet att göra. Det är en omställning som kommer att kräva resurser, förmåga till anpassning och förmåga att tänka nytt – men den är genomförbar och innebär stora möjligheter.



Eldrift som huvudspår

Hur drivs färjorna år 2045? Ett svar är att vi inte vet säkert – framtidens drivmedel kanske ännu inte är uppfunnet? Utvecklingen av ny teknik, nya bränslen och motorer går snabbt: ett exempel är lanseringen av vinddrivna ocean-gående lastfartyg som ska vara i drift redan om några år. Osäkerheten kring framtidens drivmedel är dock ingen anledning att vänta. För vi vet detta: vi behöver så snabbt som möjligt minska utsläppen. När vi analyserat tänkbara alternativ för att driva våra färjor har vi valt eldrift som huvudspår åtminstone för det närmaste decenniet eftersom det passar vårt driftmönster bäst. Vi kan eliminera koldioxid- och partikelutsläpp med eldrivna färjor. Samtidigt minskar buller – bra för både miljö och människors hälsa. Att gå över till eldrift är också något vi kan göra redan nu. Tekniken finns, vi behöver inte vänta.

Att välja bränsle

Färjerederiet har tidigare analyserat vilka bränslealternativ som finns och hur de bidrar till klimatneutralitet. Slutsatserna är likartade om man tar hänsyn till olika fartygstypers egenskaper och uppgifter: eldrift är den bästa lösningen om man väger in hur mogen tekniken är och möjligheten att minska buller och utsläpp av partiklar, kväveoxider och koldioxider.

När man jämför bränslen behöver många parametrar vägas in, till exempel tillgång, pris-utveckling, energiinnehåll, bränslets vikt och teknisk mognad. Låt oss ta HVO som exempel:

HVO är ett förnybart bränsle. HVO kan enkelt börja användas i befintliga maskiner som ersättning för konventionell diesel. Låga kostnader för konvertering alltså. Men HVO har inga fördelar vad gäller buller och utsläpp av kväveoxider och endast en begränsad minskning av partiklar. Alltså: bättre för globala miljön men inte för lokalmiljön. Tillgången på HVO är också mycket begränsad och det är i dagsläget oklart hur mycket produktionen kan öka. Priset på HVO är också relativt högt och prognosen är en fortsatt prisökning.

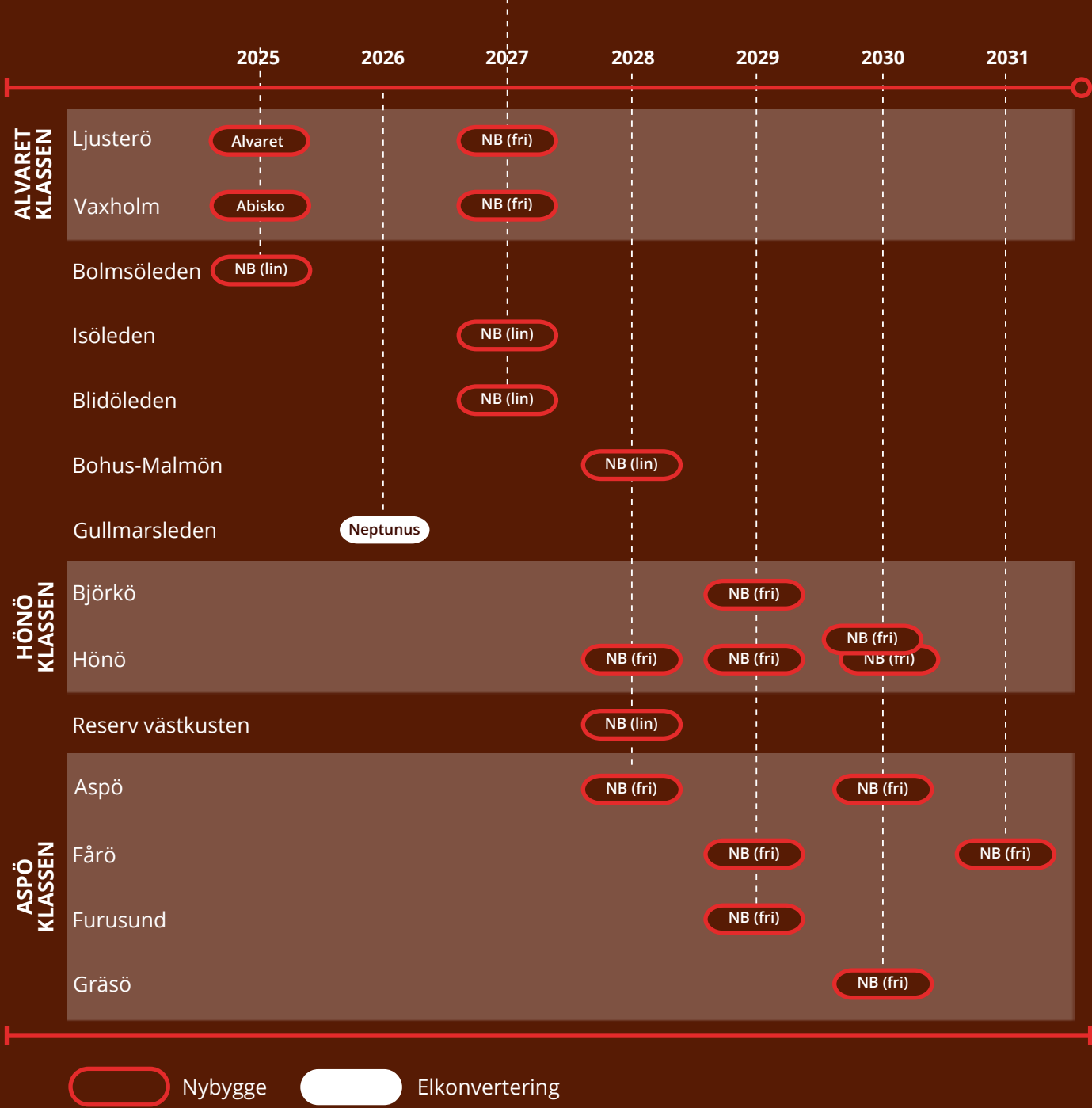
Eldrift

Omställningen innebär att vi på Färjerederiet dels kommer att köpa in 20 helt nya färjor, men också att vi konverterar 30 av våra 70 befintliga färjor till eldrift. Ytterligare 15 av våra befintliga färjor anpassas för miljödrift (där val av bränsle inte är bestämt idag). Arbetet pågår och omfattar både lindragna och frigående färjor. Vi har dock valt att inte ensidigt förlita oss på el utan behåller möjligheten att driva färjorna på förnybart bränsle som back-up vid till exempel strömavbrott.

Eldrift betyder att vi också behöver skapa möjligheter för att kunna ladda när fartygen ligger vid kaj. En särskild utmaning är att utveckla system för snabbladdning på de stora lederna med tät trafik där färjorna bara ligger vid kaj en kort tid. Elektrifieringen ställer också krav på elnätet och att få tillräcklig effekt levererad. En färja som bara körs på

Ny- och ombyggnation av färjorna

Färjerederiet köper inte enbart nya färjor utan att vi återbrukar även genom att konvertera våra gamla färjor till eldrift. Arbetet fortsätter med att förnya flottan även efter 2032.



el förbrukar på tre dygn lika mycket el som en normalstor villa under ett helt år.

Det finns en oro för elbrist i samhället. Färjerederiet kan driva sina färjor med alternativ till elektricitet de extrema vinterdagar då Sverige har effektbrist. Vi har redundans, i form av möjligheten att driva färjorna på klimatvänliga bränslen och kan koppla ifrån elen om det behövs av hänsyn till samhället i stort.

I nuläget kan elnätsbolagen ofta inte leverera tillräcklig effekt för laddning. Därför ser Färjerederiet över möjligheterna att ha energilager på land. De laddas upp under tiden färjan är till sjöss och som ger tillräcklig effekt för laddning när färjan är i färjeläget. Användningen av energilager ställer i sin tur krav på nya lösningar med anslutningskabel, ställverk, transformator, omvandlare och laddstation som ska fungera i samspel med varandra.

Bedömning av bränsle och drivlina – nuläge och trolig utveckling

	Batteri/ Hybrid drift	Eldrift; land- kabel	Biogas	Bio- etanol	Bio- metanol	Bränsle- cell/ vätgas	Ammo- niak	HVO
Framtida alternativ?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Prisvärt?	Ja	Ja	Medel	Medel	Medel	Medel	Okänt	Medel
Positiv pris- utveckling?	Ja	Ja	Medel	Okänt	Okänt	Ja	Okänt	Medel
Sannolik god tillgång?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Medel	Medel
Distribution ut till färjorna?	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Okänt	Nej
Passar i rederiets driftsprofil?	Ja	Ja	Medel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Enkel konvertering?	Medel	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ej relevant
Buller	↓	↓	↘	↘	↘	↓	●	●
Kväveoxider	↓	↓	↘	↘	↘	↓	↓	●
Partiklar	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↘

↓ Stor minskning ↘ Minskning ● Ingen förändring



Strategisk plan Vision 45

Den gula färjan ska bli grön

- ✓ **Miljö och klimat**
Elektrifiering av 2 linfärjor.
- ✓ **Arbetsmiljö**
Ny brygglayout.
- ✓ **Kvalitet och säkerhet**
Kvalitet och säkerhet
Digitaliserad turlista.
- ✓ **Ekonomi i balans**
Start av flera
innovationsprojekt.

2020

2025

Miljö och klimat
Elektrifiering, nybyggen
och konverteringar enligt
tonnageplan.

Arbetsmiljö
Kompetensutveckling av
befintlig personal.
ROC etableras.

Kvalitet och säkerhet
De första smarta fartygen
finns i rederiet. Kallelseturer
beställs i app.

Ekonomi i balans
Optimerad energiför-
brukning. System för
tillståndsbaserat underhåll
infört på flertalet färjor.

2030

Miljö och klimat
Energiförbrukningen opti-
meras med hjälp av AI.
Koldioxidutsläppen minskas
enligt Vision 45.

Arbetsmiljö
Kompetensväxling mot
smarta fartyg.

Kvalitet och säkerhet
Självkörande färjor och
fjärrstyrning med auto-
matiserade säkerhets-
system.

Ekonomi i balans
Tillståndsbaserat underhåll
är infört på huvuddelen
av färjorna.

2035

Miljö och klimat
Självdagnostiserande
system som skapar
hållbarhet och minimerar
föroreningar.

Arbetsmiljö
Nya befattningar i rederiet
i operativ drift.

Kvalitet och säkerhet
"Ferry on demand"
– konceptet i drift.

Ekonomi i balans
Investeringarna i smarta
fartyg syns genom lägre
operativa kostnader.

2040

Miljö och klimat
Optimering av färjestorlekar
till behov.

Arbetsmiljö
Individuella och anpassade
arbetsscheman.

Kvalitet och säkerhet
Autonoma färjor är vanligt
inom rederiet.

Ekonomi i balans
Kostnadsväxling mot mer
färjetrafik.

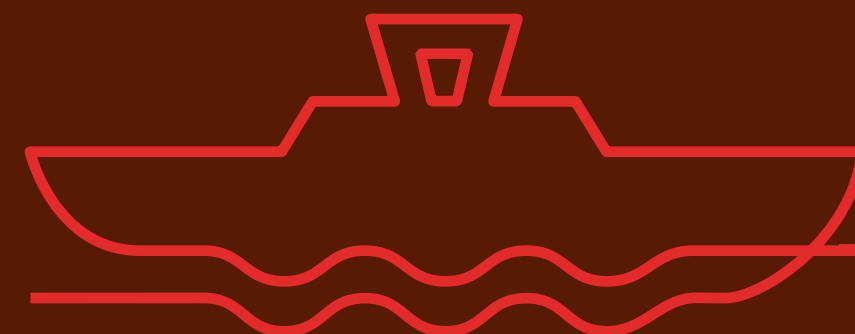
2045

Miljö och klimat
Noll klimatpåverkan och
minskad miljöpåverkan
genom elhybridisering
och klimatsmarta bränslen.

Arbetsmiljö
AI tar över allt nattarbete.

Kvalitet och säkerhet
Resenärerna upplever
en trygg och säker resa
med dynamisk tidtabell.

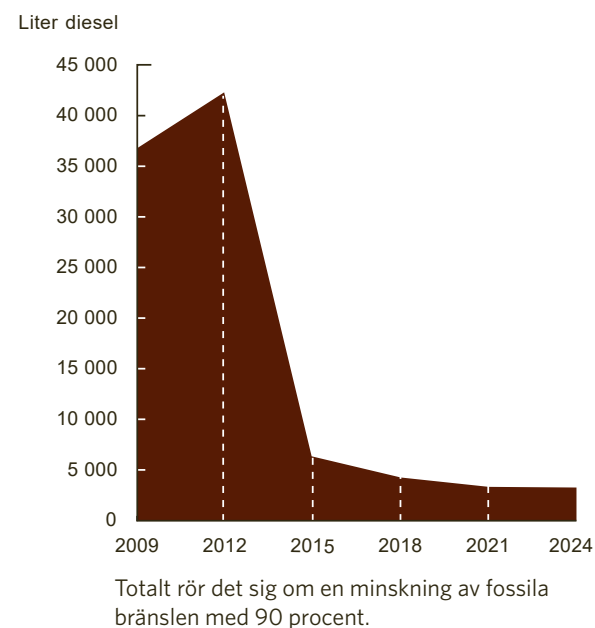
Ekonomi i balans
Hållbar och affärsmässig
ekonomi för en klimat-
neutral verksamhet.



Exemplet linfärjor

Linfärjor drar sig fram med hjälp av fasta vajrar. Det sparar sextio procent energi jämfört med konventionella propellerfartyg. Vi har utvecklat linfärjetekniken ytterligare genom att införa elektricitet som kraftkälla i linfärjetrafiken. Elektriciteten kommer från land genom en elkabel som matas in och ut genom ett hjul som är monterat på sidan av fartyget. Hjulet matar ut kabeln vid avgång och rullar in den vid returren. Tekniken innebär att färjan inte gör några fossila utsläpp under resan. Vi har också en batteridrivna linfärja.

Eldrift i linfärjetrafik finns idag på sju färjeleder: Hamburgsundsleden, Malöleden, Kornhallsleden, Lyrleden, Arnöleden (batteridrivna driftstart 2023), Ängöleden, Stegeborgsleden. 21 av Färjerederiets 70 färjor trafikerar linfärjeleder.



Linfärjor med virtuella vajrar

Till skillnad från konventionella linfärjor som styrs med en vajer är en linfärja med virtuell vajer precis som namnet antyder en färja där den fysiska styrvajern ersatts med en virtuell. Styrvajern är en vägvisare så att färjan håller rätt kurs. Färjan går inte på räls. En virtuell vajer har ett digitalt system med motsvarande funktion som en fysisk styrvajer, geofencing.

Den virtuella vajern innebär fördelar som skulle kunna bidra till en högre sjösäkerhet, minskad miljöpåverkan och stor samhälls-ekonomisk nytta. En fördel är att en linfärja med virtuell vajer kan byggas på platser där inte en konventionell linfärja kan gå. Det kan till exempel bero på att färjeledens sträckning inte är rak eller på platser med känslig marin miljö och skyddsvärd botten. En tillämpning av virtuella vajrar godkändes 2022 av finska regeringen och idag finns fem linfärjor med virtuella vajrar etablerade i Finland. Färjerederiet deltar i forskningsprojektet

”Virtuella vajrar som säkerhetshöjande åtgärder för inrikes sjöfart”. Projektet leds av RISE i samarbete med parterna Trafikverket-Färjerederiet och privata rederier. Projektets referensgrupp består av Transportstyrelsen, Kungälv kommun och FinFerries. Projektet undersöker hur ett koncept med virtuella styrvajrar som en säkerhetshöjande åtgärd för inrikes sjöfart skulle kunna införas i Sverige.

Framtidens sjömän

Sjöfarten spelar en viktig och växande roll i vårt transportsystem. Men med ökade klimatförändringar tvingas också sjöfartsbranschen tänka om och ta ansvar för sina utsläpp. För att uppnå målet om en klimatneutral sjöfart senast år 2045 behövs mer än bara smarta fartyg. Det krävs också kompetenta och välutbildade sjömän som kan arbeta effektivt med den nya teknologin.

Teknikutvecklingen inom sjöfarten går snabbt och erbjuder många fördelar. Ett autonomt system agerar rationellt och påverkas inte av mänskliga faktorer som känslor och dagsform. Det tappar till exempel inte humöret när något går emot det eller drabbas av trötthet efter långa eller monotona arbetspass. Automatiserade system kan öka säkerheten och minska energiförbrukningen. Och med fartygen uppkopplade mot en driftcentral får personalen ombord inte bara ständig tillgång till nautisk och teknisk expertis, utan vi får också en aktuell lägesbild över flottornas status och kan sätta in resurser när och där det behövs. Och när fartygen själva tar över vissa arbetsuppgifter och flera fartyg samtidigt kan skötas från en driftcentral på land minskar till exempel utmaningen med att rekrytera på en marknad med en ständigt krympande rekryteringsbas av sjömän.

Men för att dra maximal nytta av den nya tekniken behöver personalen ha rätt kunskap.

I takt med att fler fartyg blir så kallade smarta fartyg, kommer det krävas en kompetensväxling i personalkåren. Personalen måste succesivt anpassas till autonom drift och fartygen måste kunna skötas både från land och ombord. Befälhavarens roll kommer att gradvis bli mer övervakande och det kommer att behövas personal med rätt kunskaper för att bemanna driftcentralerna. Detta innebär att sjöfartsbranschen behöver investera i utbildning och rekrytering av nya talanger. Och den dagen autonom drift hör till vardagen, kommer branschen kunna erbjuda nya spännande befattningar, som gör det möjligt att attrahera nya personalgrupper.

Det är också viktigt att ta hänsyn till sjömansyrkets status och hur ”gott sjömanskap” ska tillämpas i en automatiserad sjöfart, för sjömanskap handlar ju inte bara om att köra ett fartyg utan också om att hantera oväntade situationer till sjöss.

Forskning har visat att det är viktigt att tänka på människan, teknologin och organisationen och hur dessa ska samverka, när man implementerar nya tekniska lösningar. Det är viktigt att utbilda personalen i att hantera den nya tekniken på ett effektivt sätt och samtidigt behålla en hög nivå av säkerhet och sjömanskap.

För att vi ska uppnå detta och nå målet om en klimatneutral sjöfart senast år 2045, krävs ett



aktivt samarbete och erfarenhetsutbyte mellan sjöfartsbranschens aktörer, såväl nationellt som internationellt. Det krävs också investe-

ringar. Men om dessa steg tas, skapar vi en mer hållbar sjöfart som bidrar till att minska vår påverkan på miljön.

Färjerederiet - från vision till verklighet

Vision 45 beslutades av Färjerederiet 2018. Sen dess har vi metodiskt arbetat med genomförandet. Några exempel:

- Vi har konverterat sju linfärjor till eldrift och en linfärja till batteridrift.
- Vår första frigående elhybridfärja är levererad och i trafik. Ytterligare fyra smarta elfärjor är under byggnation.
- Vi har upphandlat laddstationer till Gullmarsleden och tagit fram affärsmodeller.
- Vi har genomfört flera digitaliseringsprojekt för förbättrat underhåll.
- Vi har genomfört projekt för att minska kemikalieanvändningen.
- Förbereder utbildning för hantering av batterier och smarta fartyg i samverkan med branschen.

Utökad kundanpassad service

Vi på Färjerederiet planerar för att göra färjetrafiken mer dynamisk och styrd av efterfrågan. Idag bestäms turlistorna genom myndighetsbeslut, men med mer automation och digitalisering ökar möjligheterna att ha en mer dynamisk turlista och mer trafik on demand. Tättare turer med lägre kostnad alltså. På så vis kan vi både öka servicen och minska bilköerna till färjorna och med det tomgångskörning och utsläpp. Genom att utnyttja digitaliseringen rätt skapar vi större flexibilitet och högre servicegrad. Vi kan också öka säkerheten, minska personalkostnaderna och göra det möjligt att utöka färjenätverket kostnadseffektivt. Så bidrar vi till ett bättre fungerande vägnät – utan att behöva göra stora investeringar i broar.

Trafikplanering

Färjerederiets färjor är en förlängning av vägnätet, men fungerar också som en avlastning för detta. Färjorna gör så att alla som bor kustnära får närmare hem, skapar genvägar i storstadsområden och är en väg framåt när investeringar i broar är för stora eller helt enkelt inte ett alternativ.

När kollektivtrafik och mikromobilitetsfordon, som cyklar och elsparkcyklar, nu ökar anpassar vi färjorna efter det. Vi ser också över hur fler gångtrafikanter ska kunna utnyttja färjorna. Annat som tas med i planeringen är miljöpåverkan och samhällsekonomiska kostnader för utsläpp och väntetider.

Förändrat beteende påverkar

Trafikplaneringen påverkas förstås också av människors förändrade beteende. När vi planerar framtidens vattenburna vägtransporter måste den anpassas till den övriga samhällsutvecklingen. Färjerederiets ambition är att gå från att köra en färja till att bli en säker transport över vattnet – på trafikantens villkor.

Färjan spelar en viktig roll för framkomlighet och avlastning på det större vägnätet. Särskilt i storstadsregioner kommer det att krävas en bättre samordning med det större trafiksystemet och utrymme för nya lösningar. Ett aktuellt exempel är Ekeröleden som trafikeras för att serva Ekeröborna. Samtidigt utgör leden ett komplement till Essingeleden och möjliggör avlastning vid störningar på just Essingeleden och andra broar i närheten.

Avlastande färjeleder

I samma tankes riktning finns idéer på fler avlastande färjeleder. Till exempel en östlig förbindelse kring Stockholm mellan Nacka och Värtan. Eller en förflyttning av Skanssundsleden söderut för att dirigera tung trafik från Nynäshamn söderut på väg E4.

Samordning av kollektivtrafik och färje-transporter förekommer idag där det är möjligt men behöver utvecklas för att nå full effekt och stimulera kollektivt resande. Med särskilda kollektivtrafikkörfält i terminaler och ombord uppmuntras kollektivt resande.





Adelsöleden

Godstrafik utanför rusningstid

Godstrafiken är viktig för näringslivets utveckling och mängden gods ökar stadigt. Tung godstrafik eller fordon lastade med ADR/IMDG -farligt gods tar ofta mycket av utrymmet på en färja och godsmängderna går inte att förtutse. Det skulle därför vara en fördel om godstransporter kunde ske utanför rusningstid. Det skulle både förbättra flödet

för passagerartrafiken och öka framkomlighet för godset. En framtida lösning kan vara att godset planeras till särskilda godsturer utanför rusningstid eller till speciella godsfärjor. En sådan förändring förutsätter att undantag kan göras som gör det möjligt att boka plats på allmän väg. Ytterligare en förutsättning är att bokningssystemet är digitalt,

automatiserat och att uppställningskörfält anordnas i terminalerna.

Bättre för gående och mikromobilitetsfordon

Allt fler människor går och kör olika mikromobilitetsfordon. För att stödja denna

utveckling, och samtidigt minska olycksrisken, skulle särskilda trafikfält för dessa trafikanter kunna skapas i terminaler och ombord. Denna lösning skulle dock medföra att det blir något trängre. Väger man in framtida behov för kollektivtrafik blir det intressant att titta på alternativa utformningar av färjans totala däcksyta. Ett annat alternativ för att stimulera gång- och cykeltrafik är att se över om uppdraget för statens vägfärjor kan omformuleras att inte bara gälla allmän bilväg utan även gång- och cykelväg. Ordinarie vägfärjor skulle kunna kompletteras med färjor för gående och cyklister som skulle kunna drivas snabbare, effektivare och till en lägre kostnad.

Digital Kunddialog

Tydlig och tillförlitlig trafikinformation är en viktig del i servicen till trafikanterna som minskar stress och gör det enklare att planera resan. Färjerederiets projekt Digital Kunddialog innehåller många delar för att leverera trafikinformation till både de som jobbar ombord och resenärerna.

Vi har tagit fram en helhetslösning för hantering och distribution av trafikinformation samt kallelse av färja. En ny databas, en app för resenärer, en app för färjepersonalen, en talsvarstjänst samt systemet för styrning av trafikinformationsskyltar i färjelägen. Under hösten 2023 kommer flera av dessa funktioner att implementeras.

Från Ormen Långe till Alvaret - våra nya smarta elfärjors namn

Vi är stolta över att vara en del i att göra Sverige närmare. Våra färjor finns från kust till kust, från norr till söder. För att hylla skyddsvärd natur och skärgårdsliv namnger vi färjorna efter Sveriges unika natur och platser.

Att namnge båtar har man gjort i alla tider. Redan från omkring 2 600 f.Kr. känner vi till ett skeppsnamn från det faraoniska Egypten som i engelsk översättning lyder Praise of the Two Lands. För nordisk del känner vi till långskeppet Ormen långe och skeppet Bókaskreppan. Andra båtnamn från historien är Gustav Vasas skepp Elefanten och regal-skeppet Vasa.

På medeltiden och 1500-talet fick skeppen ofta namn efter härkomst, till exempel Lybske svan 'svanen från Lübeck'. Tittar man på krigsmaktens skepp går det att se att det blev större variation på namnen från 1600-talet och framåt. Bland annat blev det populärt med namn ur klassisk mytologi, nationalistiskt präglade namn samt namn efter kungligheter och kända personer.

Allra vanligast har varit att ge båtar kvinno-namn och kalla fartyget för "hon".

I Färjerederiet har namngivningen av färjor historiskt skett regionalt. Under 2000-talet fanns ett behov av att neutralisera färjornas namn för att förenkla färjeflyttar och då

uppstod behovet av att döpa färjorna till namn som inte hörde till en specifik led.

Att namnge efter stjärnor och planeter är också populärt. Sedan 2000-talet döps våra frigående färjor efter planeter (Sedna/Pluto/Venus/Jupiter/Saturnus/ Neptunus/Tellus)

och linfärjor efter fornnordiska gudinnor (Gerd/Tora/Saga/Embla).

Nu finns behov av att skapa en ny namnserie med ett brett utbud med anledning av det stora antalet nybyggen som planerats.

Precis som Vision 45, är nytänkande är namnen på våra nya smarta elfärjor nytänkande. Vi vill vara en del i att behålla natur, miljö och skärgård. Och lämna efter samma vackra Sverige till våra barn och barnbarn.

För att hylla skyddsvärd natur och skärgårdsliv namnger vi färjorna efter Sveriges unika natur och platser. Naturområden som är en viktig del av vår historia och viktiga i framtiden för att bevara vårt gemensamma natur- och kulturarv. Staten utser skyddsvärda naturområden och staten äger Färjerederiet och våra fartyg. Därför är det naturligt att vi speglar detta i namngivningen av kommande fartyg.

Vi kan stolt berätta att våra första två nybyggen får namnen Alvaret och Abisko. Vi döper den första till Alvaret för att visa på allvaret i klimat- och miljöutmaningen.

Den första nya smarta elfärjan, Alvaret, levereras 2025.





Trafikverket Färjerederiet, Solna strandväg 98, Solna
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se/farjerederiet