



Kollegan: "Jag har cyklat fram och tillbaka till Medelhavet"



nya vindkraftparker är
under byggnation hos
Anläggning Falun

Vi på väg

NR 3 2015
För oss som
jobbar på Svevia

KUNDCASET

Kabelbytet på Tjörnbron
är unikt i Sverige

SÅ FUNKAR DET

Glöm fax och telefon –
nu sker kundkontaktarna
i sociala medier



EN DOFT AV ASFALT

Säsongen är i full gång!



INLEDAREN

Kommunikation på mottagarnas villkor

Välkommen till en snyggare, smartare och mer modern personaltidning. Som ni ser har vi förändrat utseendet både på framsidan och inne i tidningen. Nya inslag är bland annat "Läsarbilden" och "Så funkar det". En annan förändring är att den växlar i tempo från sidor med kortare notiser till längre reportage. Det ger oss möjlighet att ge mer utrymme för arbetsplatsreportage där medarbetare i Svevia delar med sig av sin vardag.

Syftet med Vi på väg är att inspirera, skapa engagemang och stolthet, men också att ge kunskap om allt Svevia gör och om företagets mål och planer. Vi vill att vår tidning ska ha en närhetskänsla och att vi Svevianer ska känna igen oss.

FÖR ALLA ER som inte kan få nog av alla spännande projekt och trevliga kollegor på Svevia rekommenderar jag att ni kopplar upp er och följer oss i de sociala kanalerna. Sedan Facebook, Twitter och Instagram gjorde sitt inträde i vår vardag är ingenting längre som förut. Alla kan göra sin röst hörd och uttrycka sin åsikt. Dygnet runt finns möjligheten att skapa nya relationer och att kommunicera med vänner, familj, kollegor, medarbetare och kunder. Som företag har vi fantastiska möjligheter att använda de sociala medierna som kommunikations- och marknadsföringskanaler. Samtidigt som det ställer stora krav på öppenhet, snabbhet och affärsmässighet. De sociala medierna är, precis som våra arbetsplatser, ett skyltfönster mot omvärlden där det är viktigt att vi uppträder och uttrycker oss professionellt och med respekt.

ETT SÄKERT VÅR- och sommartecken är de långa tågen med beläggningsmaskiner som nu rullar på vägarna. I Västsverige har säsongen dragit igång med full kraft. Om det kan du läsa mer i vårt arbetsplatsreportage på sidorna fyra till sex.

En skön sommar önskar jag er alla!

Charlotte Sandström
 Chef Kommunikation
 och varumärke



Svevia använder sociala medier för att berätta vad vi gör och hur vi är som arbetsgivare.

Av Annika Enström

Använder du sociala medier?



CLAIRE SJÖSTRÖM
 HR-controller, Solna

– Absolut. Jag finns på Facebook, LinkedIn, Instagram, Google+ och Twitter. Jag fick faktiskt jobb här på Svevia genom Twitter. En person i HR-chef Pia Lenkels nätverk tweetade om att min kompetens söktes. Jag skickade min CV som vidarebefordrades till Pia som kallade mig på intervju.

Tycker du att de påverkar vardagen?

– Intressant fråga. Det är vanligt att ett ämne trendar och blir väldigt hett för en kort tid. Men om det ger någon bestående förändring eller om det bara skapar en tillfällig medvetenhet är svårt att veta. Med sociala medier kan man riva barriärer och enkelt få kontakt – både mellan privatpersoner och organisationer, vilket jag tror gynnar arbetsmarknaden i längden.




TOMAS ENGLUND
 vägarbetare, Boden

– Jajamän. Jag finns på Facebook, Instagram, Google+ och Twitter, men jag har glömt lösenordet till Twitter så nu var det ett tag sen.

Hur använder du dig av dem?

– Jag läser vad andra har skrivit och brukar gilla och kommentera och läser mycket om traktorer och lastbilar. Jag har hittat många gamla arbetskamrater. Det blir enklare att hålla kontakten med flera samtidigt och att behålla kontakten när någon till exempel går i pension. Men det tar tid också. Ibland missar jag vad som hänt i omvärlden eftersom jag glömmer att se på nyheterna.

 Gå med i Svevias interna Facebook-grupp **Vi på väg!**



YVONNE WIDERSTRÖM
 entreprenadingsjör, Göteborg

– Ja, jag finns på Facebook.

Gör du många inlägg eller läser du mest?

– Jag läser nog mest. Men jag skrev en uppdatering idag för att gratulera sonen som fyller år. Annars tycker jag att det är ett utmärkt sätt att få tag i folk. Jag har varit ordförande i en volleybollförening och under de fem år som jag funnits på Facebook har jag nog mest använt mig av det när jag behövt få tag i folk och till exempel funktionärer till tävlingar.

Tycker du att de påverkar vardagen?

– Ja, jag tycker att det är för många som sitter med sina telefoner i stället för att vara uppmärksam på personen som sitter mitt emot. Det är en förändring i tiden, att man ska vara närvarande på flera ställen samtidigt.

SVEVIA

Vi på väg ges ut av Svevia. Postadress: Vi på väg, Box 4018, 171 04 Solna. Telefon: 08-404 10 00. Ansvarig utgivare: Charlotte Sandström, charlotte.sandstrom@svevia.se. Grafisk form: Kate redaktionell design, kate.nu. Omslagsfoto: Svante Örnberg. Tryck: Elanders.



Utmanande skärgårdsjobb

Vid Onsala utanför Kungsbacka har Svevia bytt fundamentet till statyn Neptun.

– I korthet gick uppdraget ut på att ta ner statyn, demontera det gamla fundamentet, gjuta ett nytt och sätta tillbaka Neptun på sin plats, berättar Håkan Blixt, arbetsledare på Göteborg Infra.

Ön som statyn står på är inte mer än en kobbe utan plats för arbetare och byggutrustning, så allt arbete har skett från präm eller färja. För att lyckas lyfta det 21 ton tunga fundamentet användes en mudderpräm med grävmaskin.

– Det är väldigt grunt närmast ön så för montage av form och gjutningsarbetet så hyrde vi en ombyggd bilfärja som anpassats för att kunna utföra den här typen av arbeten i trixig skärgårdsmiljö.

Vädret i skärgården var en annan utmaning.

– Vi fick anpassa oss väldigt mycket efter vädret. Var det för blåsigt eller för låga vattennivåer kunde vi inte utföra något arbete och fick tänka om i planeringen.

Arbetet utfördes under april och maj, på uppdrag av Kungsbacka kommun för cirka en halv miljon kronor.

Annika Enström

Foto: Håkan Blixt



INNOVATION

Ny mätteknik för analys av vägunderlag

Den nya mättekniken kan avgöra om en väg är våt, torr isig eller snötäckt. Systemet kan exempelvis göra halkbekämpning effektivare och förhindra olyckor och rädda liv.

Patrik Jonsson, industridoktorand vid Mittuniversitetets forskningscenter STC, har tagit fram en ny mätteknik som utan beröring kan särskilja underlag vid olika områden på vägen. Systemet har testats på båda sidor om gränsen mellan Sverige och Norge längs väg E14.

CHEFERNAS TOPP 5

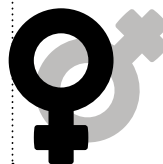
Dessa arbetschefer har under 2015 (till och med april) uppnått bästa resultat (överskott i förhållande till omsättningen).

- 1 Pär Edgren**
Drift Kalmar, 8,3 %
- 2 Leif Erlandsson**
Drift Härnösand, 5,8 %
- 3 Christina Sandin**
Drift Stockholm Söder, 5,6 %
- 4 Håkan Nyman**
Infra Solna, 4,8 %
- 5 Thomas Berggren**
Ballast Syd, 4,7 %

Fokus på jämställdhet i byggbranschen

KAMPANJ För att ändra på attityder satsar Byggnads och Byggcheferna på den gemensamma kampanjen "Alla tjänar på en jämställd byggbransch".

Det finns fortfarande en gammalmodig syn på kvinnor i byggbranschen, vilket leder till rekryteringsproblem då både män och kvinnor väljer att lämna jobbet. Via kampanjen hoppas man starta diskussioner i branschen genom att arrangera workshops, utbildningar och seminarier. Kampanjen kommer att pågå i tre år och innehålla olika inriktningar.



av EU:s befolkning utsätts för skadligt trafikbuller uppskattar WHO. Stress, sömnsvårigheter, hjärt- och kärlsjukdomar är några av de hälso-problem som kan uppstå till följd av höga bullernivåer.

Tysta offentliga rum skapas på försök i Göteborg och London. Projektet ska med hjälp av avancerad teknik dämpa störande ljud från intilliggande vägar och samtidigt tillföra ljud som fågelkvitter och porlande vatten för att miljön ska upplevas mer harmonisk.

DEN INTENSIVA SOMMARTID NU KOMMER

Natten är stilla. Asfälläggaren splitter ny. E6 strax norr om Göteborg breddas för att få busskörväg. Det är säsongens första jobb för laget från Beläggning Mitt.

TEXT MARIT LARSDOTTER BILD SVANTE ÖRNBERG

Längst norrut på den fem kilometer långa arbetssträckan hittar vi fräsarna. En man kör och ser till att hålla kursen, några kontrollerar att det blir rätt. Som en dinosaurie avtecknar sig maskinen mot vårhimlen. Fräsmassorna sprutar ut på lastbilsflaket.

Vid sidan av maskinen med övergripande koll går Victor Bergkvist.

– Det här är det lättaste jobb jag haft, säger han. Det tar lite längre tid men det känns tryggare att slippa ha bilarna i ryggen.

Skillnaden han pratar om gäller arbetssättet. Att de arbetar med maskinstyrning med hjälp av totalstation. Högst upp på fräsen sitter en mottagare. Längs vägen finns utplacerade sändare. Dessa kommunicerar med varandra. I kombination med att fräsens "hjärna" via ett usb-minne fått exakt information om hur vägen ser ut vet fräsen hur många millimeter asfalt den ska ta bort vid varje enskild position. Det betyder att Victor Bergkvist kan övervaka arbetet från ena sidan av maskinen och slipper den vanliga stressen med trafik som passerar fort och farligt nära. Hastighetsbegränsningen på 30 kilometer i timmen är det inte många bilister som håller sig till denna kväll.

TIDSKALKYLEN FÖR SVEVIAS uppdrag för Trafikverket går däremot enligt plan. Platschef Per Jonsson berättar att det aktuella jobbet utmärker sig genom att utöver beläggingsarbete vara något av ett bygge.

Ungefär en meter av vägrenen förvandlas till väg med allt vad det innebär av att lägga asfaltsgrus, armeringsjärn och asfalt. Därefter ska ytterligare ungefär en meter tas från E6:ans mitt.

ARBETET STARTADE I början av maj. Fram till mitten av juli ska laget från Beläggning Mitt ha skapat en mil väg, belagd med 42 000 ton asfalt. Resterande 12 000 ton läggs under 2016.

Arbetslagets veteran i sammanhanget heter Torbjörn Östlund. Han har lagt asfalt sedan 1975.

– Jobbet är fritt. Man är ute i ur och skur. Jag skulle inte kunna tänka mig att sitta inne på ett kontor. Visst är det ett speciellt liv. Jag har till exempel inte varit med på ett enda utvecklingsamtal med mina barn.

Helt avskräckta blev uppenbarligen inte barnen ändå. Sonen, 27 år gammal, är idag kollega med Torbjörn och kör en av maskinerna.

HELA GÄNGET FRÅN Svevia bor i husvagnar och lastbilar tillsammans med maskinerna på ett industriområde i Säve på Hisingen. Det är där de äter middag innan de går på sitt pass 20.30. Det är dit de återvänder efter att ha släppt på trafiken klockan 06. Som vana nattarbetare har de lärt sig att kroppen inte låter sig luras – att äta mat mitt i natten funkar dåligt för magen. Kanske en frukt eller macka under passets gång. Annars väntar de flesta tills efter jobbet och äter frukost innan de går och lägger sig.

Eftersom det omfattande arbetet längs E6 är det för-

Vägen till vägen



1 Kontrakt. Trafikverket utser entreprenör och skriver kontrakt. Kontraktet styr bland annat typ av asfalt som ska användas och datum när arbetet vara klart.



2 Planering. Arbetet med att sätta ihop arbetslag och planera uppdraget startar.



Arbetsplatsen

Plats: E6:an mellan Kungälvsvägen och Bohusvägen, norr om Göteborg

Uppdrag: Nytt busskörfält och ny asfalt i norr- och södergående riktning

Tid: Utförs i etapper med start i maj 2015. Helt klart sommaren 2016.

Summa: Cirka 45 miljoner kronor.

”Jag skulle inte kunna tänka mig att sitta inne på ett kontor.”

Torbjörn Östlund, asfaltläggare





E6 norr om Göteborg får ny asfalt.



Torbjörn Östlund.

”Hur trött man än är på arbetet och kylan i november så kommer suget i april efter att ge sig ut, efter doften av asfalt.”

sta efter vinterledigheten är energinivån bland medarbetarna hög. Många vittnar om att hur trött man än är på arbetet och kylan i november – så kommer suget i april. Längtan efter att ge sig ut, efter doften av asfalt. Ett ”värgift” som platschefen Per Jonsson säger.

Denna kväll utanför Göteborg är som gjord för beläggningsarbete. Ingen nederbörd och rätt svalt vilket betyder att trafiken kan tillåtas köra på den nylagda asfalten efter bara någon timme. Varma sommardagar kan det ta ett halvt dygn innan den 160-gradiga asfalten svalnat så pass att det inte blir hjulspår av bilarna.

DEN TYSKA ASFALTLÄGGAREN gör sin tredje dag i tjänst. Ljusgrön och väldig – och av absolut senaste snitt. Självklistrande såklart. I värmen inne i hytten visar Peter Bjelw uppdateringarna hos modellen 1800-3 jämfört med dess föregångare. På skärmen framför honom visas bland annat varvtal, som är betydligt lägre än i den äldre maskinen, och därmed ger ett lägre (behagligare) ljud. Här kan han följa precis hur mycket asfalt det är kvar både i tråget och i de två rör som leder den ut. Här ser vi att vägen just nu beläggs i en hastighet av fyra meter per minut. Maskinen har också skärmar utåt där föraren kan kommunicera med omvärlden för att tydligt visa om asfalten ska tippas

direkt i tråget. Eller via shuttlebug som är den maskin som blandar asfalten och ser till att den med ett jämt flöde strömmar in i asfaltsläggaren.

KLOCKAN ÄR STRAX efter ett på natten när tråget sinar. En av få inhyrda medarbetare, åkaren Pernilla Wahlgren, drar iväg med sin alldeles egna lastbil, med namnet på fönstret och vit skinnklädsel i hytten – mot asfaltverket i Ale för att hämta nästa omgång. På bygget längs E6:an uppstår en naturlig paus.

Det är Torbjörn Östlund som har med sig det brygga kaffet. Pumftermosen står fastsurrad längst bak på asfaltsläggaren. Plastmuggar och Pernillas kladdkaka. Lite småprat. Kanske en cigg. Vid den här tiden på dygnet har privatbilisterna åkt hem för att sova och det är främst lastbilar på vägen.

Sedan är det någon som får syn på Pernilla Wahlgrens lastbil i södergående körfält.

– Nu kommer hon!

Det är lite olika hur lång tid det tar för lastbilchaufförerna att hämta ny asfalt. Pernilla är omvittnat snabb. Snart dyker hon upp innanför avspärningarna och backar ekipaget på plats. Nu ska det göras väg av ytterligare 28 ton asfalt.

Arbetslaget återgår till sina positioner. ●



3 **Recept.** Baserat på beställarens krav komponeras asfaltrecept efter behov. Standardkrav som reglerar bindemedel, kornstorleksfördelning och hålrums halt påverkar receptet men även funktionella krav som motstånd mot dubbdäcksslitage och stabilitetskrav baserat på trafikmängd. Ju högre belastning, desto tuffare krav på exempelvis högkvalitativ sten. I viss mån påverkas receptet även av i vilken del av landet beläggningen utförs. I ett kallt klimat kan bindemedlet vara mjukare för att motverka eventuella temperatursprickor.



4 **Laboratoriet.** Recept tas fram på något av Svevias sju laboratorier runt om i Sverige och skickas till beställaren och till det asfaltverk som ska tillverka asfalten.



5 **Verket.** Svevia har tre fasta asfaltverk som ligger i Ale utanför Göteborg, samt Arlanda och Läggesta utanför Stockholm. Det finns också tre mobila verk i norra Sverige som kompletteras i juni med ett nytt hög-mobilt asfaltverk. ●



Svevia har utfört ett kabelbyte på Tjörnbron, något som aldrig tidigare har gjorts i Sverige.

Kabelbyte Tjörnbron

Plats

Tjörnbron, en snedkabelbro över Askeröfjorden på länsväg 160 som binder samman öarna Källön och Almön i Bohuslän. Den är störst av de tre broar som förbinder Stenungsund på fastlandet med ön Tjörn.

När

Februari–mars 2015.

Uppdrag

Byta ut två av 64 bärkablar.

Utmaningar i uppdraget

Det var aldrig gjort tidigare. Att begränsa tiden som bron måste vara stängd.

Framgångsfaktor

Kreativ, kunnig och initiativrik personal.

Nattligt pilotprojekt på Tjörnbron

För första gången i Sverige har kablar bytts ut på en snedkabelbro.

– Vi fick själva komma på hur vi skulle göra. Något liknande har ju inte gjorts tidigare. Åtminstone inte i Sverige, säger Svevias Mats Larsson som ansvarade för kabelbytet på Tjörnbron.

VID HALV TVÅ-TIDEN på natten till den 18 januari 1980 körde bulkfartyget Star Clipper in i Tjörnbron (egentligen Almöbron). Sekunderna efteråt rasade bron och 278 meter vägbana föll över fartygets kommandobrygga.

Åtta människor störtade ner i det iskalla vattnet och dog när de alldeles för sent upptäckte att bron de skulle köra på inte längre fanns kvar. Snabbt byggdes det upp en ny bro på samma plats som den gamla, en snedkabelbro som invigdes i november 1981.

NÄR DET I samband med en inspektion av bron i september 2013 upptäcktes att de orangefärgade snedkablarna som bron hänger i börjat rosta, bestämde Trafikverket att byta ut två av kablarna för att närmare kunna undersöka hur långt korrosionen gått.

Under några nätter i februari och mars i år bytte Svevia ut kablarna.

– Det gick utmärkt, även om vi inte hade några tidigare erfarenheter av sådana byten att luta oss mot. Vi fick istället själva hitta på hur vi skulle göra, berättar platschefen Mats Larsson

– Det var väldigt bråttom. Vi plockade ner den gamla kabeln under första natten och satte upp den nya natten efter. Varje moment fick ta fyra timmar och då var bron stängd för trafik. På dagtid var trafiken begränsad. Därefter gjorde vi likadant med nästa kabel.

Varför var det så bråttom?

– Bron är en viktig transportled. Dessutom visste vi inte om det skulle kunna hända något med bron när en av kablarna var bortmonterad och nästa inte uppsatt. Det var då inte känt hur kablarna mårde, säger Mats Larsson.

Dragprov vid SP, Sveriges Tekniska Forsk-

“VI HAR FÅTT FÖRFRÅGAN FRÅN JAPAN OM HUR VI HAR GJORT.”

Örjan Olsson, projektledare Trafikverket

ningsinstitut, i Borås visade senare att kablarna hade kvar 75–80 procent av sin ursprungliga kapacitet, trots rostangreppen.

Är det tillräckligt?

– Ja. När bron byggdes hade det dessutom räckt med en kabel för varje del. Men det sattes dit en till för säkerhets skull. Det innebär att det skulle gå att ta bort hälften av alla kablar på bron utan att den fulla bärigheten går förlorad.

TRAFIKVERKETS PROJEKTLEDARE ÖRJAN Olsson berättar att de håller på att utvärdera kablarnas kvalitet.

– När nästa kabelbyte ska ske och hur många som då byts ut beror på vad utvärderingen kommer fram till. Normalt byter man ut sådana här kablar efter 40 år.

Örjan Olsson säger att han är mycket nöjd med Svevias arbete.

– Det har fungerat mycket bra. Det är första gången ett sådant här kabelbyte görs i Sverige. Även utomlands är det ovanligt att man byter kablar på en snedkabelbro, åtminstone utan att trafiken stängs av under en längre tid. Vi har till exempel fått förfrågan från Japan om hur vi har gjort.

Mikael Bergling

SVEVIAS VÄRDERINGAR

AFFÄRSMÄSSIGA

Lyhördhet, bra kundrelationer och internt samarbete ger lönsamma projekt och nöjda kunder oavsett om det handlar om att bygga fundament till vindkraftverk eller att förstärka vägar.

”Vi är beroende av varandra för att resultatet

Tätt internt samarbete och god planering.

Det är nyckeln till framgång.

– Det gäller att få alla att dra åt samma håll, säger arbetschef Mattias Broström på Drift Norrbotten i Luleå.

UNDER LÅNG TID har Svevia haft stora framgångar i norra Sverige när det gäller vägförstärkningsarbeten. Bara i Västerbotten har företaget under de senaste fyra åren tagit in vägjobb för drygt en halv miljard kronor. Till det ska läggas alla uppdrag i Norrbotten.

– Vi har hittat ett arbets sätt som fungerar bra. En viktig del är det intima samarbetet mellan Sveglias olika delar, till exempel Drift, Beläggning, Fräs och Ballast som vi har här. Vi är alla beroende av varandra för att resultatet ska bli bra, säger Mattias Broström.

Han får medhåll av Bengt-Olof Forsberg, arbetschef Beläggning Utläggning Nord i Umeå.

– Nyckeln är att vi är öppna och ärliga mot varandra, men också att vi i kontakt med kunder agerar som ett gemensamt bolag oavsett avdelnings- eller divisionstillhörighet. Vi ska ha helheten och Sveglias bästa för ögonen och det har vi.

Mattias Broström berättar att de olika avdelningarna brukar ha gemensamma anbuds- och planeringsmöten.



Mattias Broström



Bengt-Olof Forsberg

– I samband med att jobben kommer ut går vi igenom, väljer ut och räknar på vilka uppdrag som passar oss bäst tillsammans.

Så att alla tjänar pengar?

– Ja, vi ska ha ekonomi i det vi gör och det gäller varje delmoment. Ballast ska tjäna pengar precis som Beläggning, fräsgänget och Driften. Vi försöker också hålla affären inom Svevia och inte köpa utifrån, vilket kräver planering.

ENLIGT MATTIAS BROSTRÖM är en annan viktig förklaring till Sveglias framgångar det stora utbudet av täkter som ballastavdelningen byggt upp i norra Sverige.

– För att kunna hålla konkurrenskraftiga priser är det viktigt med en god ballastinfrastruktur i närheten av de olika projekten.

Hur klarar ni det?

– Det gäller att ha bra kontakt med Trafikverket och koll på hur de tänker och planerar kring exempelvis ombyggnad av vägar, men också bra egen framförhållning och planering.

Tar ni bara jobb där ni har bra täktresurser?

– Första steget är att komma åt jobben där vi har bra täktläge. Det är ganska stora pengar att tjäna på det. Men visst händer det att vi köper av lokala täktägare.

– Tack vare att vi sköter så många av Trafikverkets driftområden i norra Sverige har vi en stark lokal förankring och representation, vilket bidrar till att vi kan vara konkurrenskraftiga på den här typen av projekt.

Bengt-Olof Forsberg menar att de stora avstånden i norra Sverige stimulerar till samarbete, vilket ger ökad effektivitet.

– Vi måste ha en plan och tanke bakom allt vi gör.

Mikael Bergling





Våra värderingar ger riktning i vardagen. Läs om dem på sidan 14 i broschyren.

Foto: Rikke Johansson



Lyhördhet för kundens behov ger Svevia uppdrag inom vindkraftmarknaden.

ska bli bra"

De stora framgångarna på marknaden för vägförstärkningar i norra Sverige är ett resultat av internt samarbete.

Foto: Per Fahlman



Vindkraft på kundens villkor

Svevia är en allt viktigare del av den svenska vindkraftsindustrin.

– För framgång gäller det att vara lyhörd och sätta sig in i kundernas behov, säger projektchefen Dan Hellenberg på Anläggnings Falun.

VISSERLIGEN BYGGER INTE Svevia några vindkraftverk, men vi ser till att många verk kan komma på plats.

Vindkraften har expanderat rejält i Sverige. 2014 stod den för 11,5 TWh, vilket var det samma som mer än en fyrdubbling på fem år och lika mycket som elbehovet hos 575 000 eluppvärmda villor under ett år.

I år väntas den svara för cirka åtta procent av den svenska elanvändningen. Det är dock inget mot i Danmark. Där står vindkraftsproduktionen för nästan 40 procent.

Under senare år har Svevia tagit hem flera tunga uppdrag inom vindkraftsektorn. Ett par aktuella exempel:

- Vägar, kranplatser, fundament och internt elnät för vindkraftsparken Sörby på gränsen mellan Ljusdal och Bollnäs kommuner. Parken ska ha totalt 37 vindkraftverk och beräknas vara i produktion under 2016.
- Vägar, kranplatser och fundament i den andra etappen av vindkraftsparken Maevara på gränsen mellan Övertorneå och Pajala.

– Det rullar på bra. Jag hoppas att det här ska vara en växande verksamhet för Svevia. Men allt beror inte bara på oss, hur duktiga vi är, utan också på hur marknaden förändras. Det sistnämnda avgörs bland annat av elprisets utveckling. I fjol var det många

projekt som drog i nödbromsen, säger Dan Hellenberg.

Är det stopp för nya projekt?

– Nej, det är projekt på gång igen. Vi i



Dan Hellenberg

Svevia har hittat ett bra koncept som går ut på att vi jobbar nära kunderna och på deras villkor. Det innebär bland annat att vi försöker vara lyhörda och känsliga för vad som är kundernas behov och vad de vill ha hjälp med även om de inte alltid kan formulera det.

Vad skiljer den här typen av jobb mot traditionella anläggningsjobb?

– Det här är kunder som vill ha hjälp med vägar, fundament och liknande så att de kan få igång sina vindkraftverk. De är oftast experter på el, inte på vägbyggen och betong. Det innebär att det ibland kan bli lite fel i förfrågningsunderlag och liknande. För oss är det då viktigt att förstå vad de behöver hjälp med även om de inte uttryckligen frågar om just det. Vi har jobbat fram ett koncept som gör att vi idag kan ställa upp på ett bra sätt och svara upp på de förväntningarna som kunderna har på oss.

Hur många vindkraftparker har ni byggt?

– Vi i den här arbetschefgruppen har byggt sex stycken och tre är under byggnation. Vi har i dag två platschefsgupper som går runt på de här jobben, vilket är mycket bra. Genom att det är samma gäng som jobbar med detta blir vi bättre och bättre.

Mikael Bergling

Sociala medier – här finns vi!

Tryckta kontaktblad, fax, telefonkataloger och uppslagsverk är svunna dinosaurier. Relationerna med kunder och marknad skapas nu på nätet och i sociala medier. Dagens uppkopplade människor skapar sig en bild av verkligheten, av den aktuella samhällsdebatten och lär känna företag och organisationer genom sin telefon eller iPad. Häng med Svevia på nätet!

Av Annika Enström

Facebook

Håll kontakten med vänner och bekanta. På Facebook använder du ditt eget namn så vänner och kollegor kan hitta dig och du dem. Genom att acceptera eller avböja vänförfrågningar bestämmer du själv vilka som ingår i ditt nätverk. Facebook har mer än en miljard aktiva användare.

Svevia har en intern Facebook-grupp som heter *Vi på väg*. Här är du välkommen att själv lägga ut bilder eller filmer och dela med dig av din vardag. På Sveglias företagsida kan du läsa, kommentera och diskutera ett urval av våra nyheter, kampanjer och andra händelser. Inlägg skapas och besvaras av kommunikationsavdelningen.

[facebook.com/svevia](https://www.facebook.com/svevia)

LinkedIn

Ett nätverk för arbetsliv och karriär.

Här tipsar Svevia om våra lediga tjänster, nyheter, projekt och annat som kan vara intressant att veta om företaget som arbetsgivare. Om du använder LinkedIn så koppla dig till Sveglias företagsida och bidra till att skapa engagemang i form av delningar och kommentarer.

[linkedin.com/company/svevia](https://www.linkedin.com/company/svevia)

YouTube

En kanal för att dela med sig av sina filmer och se andras.

Våra filmer som du även hittar i våra andra digitala kanaler ligger samlade på Sveglias YouTube-sida.

[youtube.com/user/sveviaab](https://www.youtube.com/user/sveviaab)

Twitter

En mikroblogg som ofta används för att sprida och kommentera nyheter. En uppdatering, eller en tweet som det heter på twitter, får som mest innehålla 140 tecken. Ett twitterkonto kan följas av vem som helst. Obamas twitterkonto fick en miljon följare på ett dygn.

Svevia tweatar pressmeddelanden, lediga tjänster och andra företagsnyheter.

twitter.com/svevia

Instagram

Dela med dig av din vardag med bilder och korta filmer. Här kan du välja hur privat du vill vara och vilka som kan följa ditt konto. Instagram används med fördel via mobiltelefon.

Följ Svevia på Instagram och möt dina kollegor som delar med sig av sin vardag. Bilderna läggs upp av kommunikationsavdelningen och av utsedda Svevia-ambassadörer.

[instagram.com/svevia_ab](https://www.instagram.com/svevia_ab)



SOCIALA MEDIER ÄR ett samlingsnamn för olika tekniker på webben för dialog och interaktion mellan olika människor.

En viktig poäng med sociala medier är att det egentligen inte handlar om ny teknik, utan om nytt beteende och nya avsändare. Förr var det främst via reklam och de traditionella medierna som företag skickade ut sin information och sina budskap. En annons i dagstidningen var det mest självklara valet, men det gav lite utrymme till dialog och livslängden var kort. I dag kan vem som helst kommunicera med omvärlden och komma med synpunkter på andras budskap. Ett inlägg på Facebook som kommenteras, delas och gillas och kan få spridning långt utanför

VISSTE DU ATT:

87

procent av svenskarna har sin smartphone inom en tremetersradie dygnet runt.

landsgränsen. Det vanligaste är att privatpersoner använder sociala medier för att dela med sig av sitt liv på olika sätt. Men även företag, myndigheter och organisationer finns där.

Stora företag har strategier, syfte och mål med sin närvaro och sina kampanjer på sociala medier. Möjligheten till snabb spridning och uppföljning i antalet klick och delningar är stora. Volvos Zlatan-film släpptes först på sociala medier och blev en stor succé.

Via sociala medier kommunicerar Svevia direkt med kunder, arbetssökande och andra intressenter. Kommunikationsavdelningen ansvarar för kanalerna och du kan hjälpa till att sprida Sveglias budskap genom att gilla Sveglias inlägg och dela vidare till ditt nätverk.



HEJ NYANSTÄLLD!



EMMA LANDIN

Vägarbetare, Drift, Arlöv

Vad gör du på Svevia?

– Jag jobbar med vägservice som handlar om att inspektera och inventera vägarna.

Kort sagt arbetar vi för att förebygga skador. Jag arbetar med att reparera och rapportera fel som uppstår vid vägarna. Min stationering är i Arlöv. Just nu är mitt område Halmstabo, Trelleborg vägarna E65 och E6.

Hur är det att jobba på Svevia?

– Jag har tre års erfarenhet som signalvakt och var ofta utlyrd till Svevia via den tjänsten. Jag har alltid gillat Svevia som företag då jag har fått ett öppet intryck av organisationen, med glada och positiva medarbetare. Man lär sig hela tiden något nytt. Allt från nya ord till hur saker och ting fungerar. Jag känner att jag lär mig mycket vilket ger mig nya möjligheter.

Vem är du?

– Jag är glad och positiv och är bra på att göra saker fort. Mina planer för sommaren är att träna med hunden, umgås med mina vänner, mecka med bilen och åka på lastbilutställning.

Nya uppdrag

Foto: Pixabay



FISKAR FÅR FRIA VANDRINGSVÄGAR I GÄLLIVARE

Plats: Gällivare

Tid: Klart december 2015

Beskrivning: Svevia byter ut två vägtrummor i Gällivare för att skapa fria vandringsvägar för fisk och andra djur som lever i vattnet. Den ena vid Råneåälv längs väg 815, där trumman byts ut till en valvbåge i Härkmyrbäck. Den andra är placerad längs väg 941 och ersätts med en platttramsbro i Sadjemjoki. Uppdraget är värt cirka åtta miljoner kronor.

Trumbytet är en av flera åtgärder som är planerade inom ramen för projektet Remibar som är ett samarbete mellan Trafikverket, Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten, Skogsstyrelsen, skogsbolagen Sveaskog, Holmen skog och SCA samt Havs- och Vattenmyndigheten. Finansieras delvis av EU-medel.



Fler nya uppdrag kan du läsa om på intranätet.



STOCKHOLM

Foto: Patrick Trögårdh



SNYGGT I HÄGERSTENS OCH LILJEHOLMENS PARKMILJÖER

Plats: Stockholm

Tid: Tre år från och med 1 oktober

Beskrivning: Trevliga och välsköta parkmiljöer i Hägersten och Liljeholmen är Svevias senaste uppdrag för Stockholm stad. Uppdraget omfattar grönyteskötsel som gräsklippning, beskärningar, planteringar och besiktning av de lekparkar som stadsdelen ansvarar för.

– Vi utför redan liknande uppdrag i både Farsta och Skarpnäck, säger Christina Sandin, arbetschef, Svevia.

FLER NYANSTÄLLDA

- **Tony Andersen** Vägarbetare, Drift Stockholm Söder
- **Per Andersson** Beläggningsarbetare, Utläggning Stockholm
- **Mårten Arvidsson** Beläggningsarbetare, Utläggning Syd
- **Andreas Axberg** Beläggningsarbetare, Utläggning Väst
- **Fredrik Bergman** Platschef Beläggning, Utläggning Stockholm
- **Magnus Björk** Produktionsmätare, Anläggning Falun
- **Fredrik Bolmelid** Uthyrare, Arento AB Maskinuthyrning
- **Mikael Broström** Anläggningsarbetare, Utläggning Solna
- **Joakim Carlsson** Vägarbetare, Vägmarkering
- **Kjell Carlsson** Vägarbetare, Drift Stockholm Söder
- **Mats Cato** Produktionschef nivå 2, Infra Solna
- **Arnold Compier** Platschef Drift, Drift Stockholm Söder
- **Rikard Dahlberg** Beläggningsarbetare, Utläggning Stockholm
- **Mattias Eklund** Vägarbetare,

- Drift Malmö
- **Mats Eklöv** Beläggningsarbetare, Utläggning Syd
- **Thomas Engdahl** Beläggningsarbetare, Utläggning Väst
- **Daniel Eriksson** Vägarbetare, Drift Stockholm Söder
- **Peter Eriksson** Vägarbetare, Drift Stockholm Norr
- **Daniel Fricke** Produktionschef nivå 1, Grundläggning
- **Fredrik Gitsin** Beläggningsarbetare, Utläggning Syd
- **Julio Gjakola** Anläggningsarbetare, Anläggning Solna
- **Joakim Haglund** Beläggningsarbetare, Utläggning Stockholm
- **Mats Handroos** Anläggningsarbetare, Anläggning Solna
- **Tonie Hayd** Verksmaskinist, Tillverkning Asfalt
- **Sofia Helander** Trainee, Koncernstab, Juridik
- **Christian Helliksson** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Anders Henttunen** Reparator, Arento AB Maskinuthyrning
- **Stefan Holm** Beläggnings-

- arbetare, Utläggning Mitt
- **Emil Jansson** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Mattias Johansson** Arbetsledare Beläggning, Utläggning Väst
- **Tommy Johansson** **Suporn** Anläggningsarbetare, Anläggning Solna
- **Torbjörn Jonsson** Vägarbetare, Drift Härnösand
- **Tomas Jönsson** Bergarbetare, Anläggning Göteborg
- **Håkan Karlsson** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **John Karlsson** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Mikael Karlsson** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Tommy Karlsson** Vägarbetare, Drift Väst Skövde
- **Niklas Kindberg** Arbetsledare Drift, Drift Stockholm Söder
- **Emma Landin** Vägarbetare, Drift Malmö
- **Nils Larsen** Parkarbetare, Drift Stockholm Söder
- **Mikael Lilja** Platschef Beläggning, Utläggning Syd

- **Tommy Lindén** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Jan Lindström** VA-tekniker, Drift Stockholm Norr
- **Susanne Lundh** Vägarbetare, Drift Kalmar
- **Simon Löfgren** Beläggningsarbetare, Utläggning Stockholm
- **Peter Molin** Trafikmarkeringsutsättare, Vägmarkering
- **Rasmus Nilsson** Beläggningsarbetare, Utläggning Stockholm
- **Mats Olsén** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Daniel Persson** Arbetsledare Drift, Drift Stockholm Norr
- **Rickard Persson** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Mathilda Scott** HR-specialist, Division Drift
- **Peder Siger** Beläggningsarbetare, Utläggning Mitt
- **Jesper Sjöholm** Beläggningsarbetare, Utläggning Syd
- **Stefan Sjöman** Vägarbetare, Drift Stockholm Söder
- **Mats Ströby** Arbetsledare Drift, Drift Stockholm Norr

- **Martin Sundin** Laborarietekniker, Laboratorier
- **Hans Sundqvist** Arbetsledare Beläggning, Utläggning Nord
- **Annelie Svensson** Maskinförare, Ballast Väst
- **Christer Söderberg** VA-tekniker, Drift Stockholm Norr
- **Thomas Thelander** Beläggningsarbetare, Utläggning Syd
- **Joseph Torres** Matchef, Anläggning Solna
- **Johan Tyberg** Anläggningsarbetare, Anläggning Solna
- **Anders Urheim** Beläggningsarbetare, Utläggning Väst
- **Niclas Vallgren** Laborarietekniker, Laboratorier
- **Fredrik Åström** Beläggningsarbetare, Utläggning Syd
- **Philip Öberg** Beläggningsarbetare, Utläggning Stockholm
- **Johnny Ögren** Arbetsledare Beläggning, Utläggning Stockholm
- **Anders Öhman** Verksmaskinist, Tillverkning Emulsion

KOLLEGAN

På jakt efter nya äventyr

En 24 dagar lång skidtur i Svalbard eller sex månader på cykel till medelhavet tur och retur. Oscar von Krusenstierna älskar resor och äventyr och planerar ständigt nya.

Berätta om ditt senaste äventyr

– Det var en 24 dagar lång färd på turskidor i Svalbard. Vi började skida i utkanten av Longyearbyen och gick sedan norrut mot Newtontoppen, Svalbards högsta punkt. Tanken var att ta oss till toppen men tyvärr var det för dåligt väder, så under två dagar fick vi tälta vid bergets fot. Efter det fortsatte vi mot Pyramiden, ett gruvsamhälle, och skidade sedan ut till iskanten för att ta båt tillbaka till Longyearbyen.

Vad driver dig att söka äventyr?

– Utmaningen och enkelheten. Utmaning, eftersom mina resor handlar om att ta sig fram för egen maskin. Är det dåligt väder blir det extra jobbigt både fysiskt och psykiskt. Enkelheten handlar om att ta det lugnt, njuta av naturen och att släppa alla måsten.

Berätta om några tidigare äventyr

– Jag har cyklat fram och tillbaka till medelhavet. På den resan stannade vi i olika klätterområden, huvudsakligen runt Frankrike och Alperna. Resan tog sex månader. Det var under en resa i Australien som jag blev intresserad av klättring och har efter det haft stort fokus på klättring och träffat många vänner med samma intresse.

Har du nya planer?

– Jag har alltid en massa planer! Eftersom resorna oftast blir av så måste jag hitta på nya. En sak jag skulle vilja göra är att åka till fjällen och prova långdistanssimning, men måste hitta någon som vill följa med. Packningen skulle i så fall flyta med på en surfbräda. Ett alternativ är att utföra simningen i anslutning till vandringssled så min sambo kan följa med.

Carolina Lönnberg**Oskar von Krusenstierna****Bor:** Göteborg**Gör på Svevia:** Jobbar som arbetsledare på marksanering**Favoritväg:** Föredrar stigar**Favoritplats:** I naturen