

På sluttampen

JÄTTEBLÄCKFISK TOG FÄRJA I NEW YORK

Glöm vithajen i Hajen, glöm Moby Dick, det havsmonster som dödat flest människor är en enorm jättebläckfisk i New Yorks hamn. Bläckfisken drog ner ångfärjan "Cornelius G. Kolff" i djupet den 22 november 1963, ombord fanns omkring 400 människor, ingen överlevde. Till råga på allt inträffade katastrofen samma dag som mordet av president Kennedy, och har därför sorgligt nog fallit i glömska.

Eller kanske snarare för att katastrofen aldrig inträffat.

Men nu finns ett museum, Staten Island Ferry Disaster Memorial Museum, som vårdar minnet av katastrofens offer, bland annat genom ett minnesmärke i Battery Park, på nedre Manhattan, och en webbplats med information, bilder och filmer. Där kan man läsa om hur stora tentakler drog ner färjan, inte långt från Whitehall färjeterminal. Efteråt hittades små vrakdelar med märkliga "sugkoppformade" märken på och forskare och tjänstemän drog slutsatsen att båten hade attackerats av en enorm bläckfisk, ungefär hälften så stor som fartyget.

Upphovsman till museet och minnesmärket är konstnären Joseph Reginella, bosatt på Staten Island. Idén kom till under en färjetur när hans brorson frågade om det fanns hajar i vattnet där och Joseph hittade på en historia om en bläckfisk som dragit ner en färja för många år sedan. Historien utvecklades till ett konstprojekt som tydligen är tillräckligt trovärdigt för att få turister att irra runt och leta efter minnesmuseet.

Monumentet väger 114 kilo och kan delas i tre delar vid transport. Joseph Reginella vågar inte lämna det kvar på nätterna eftersom han är rädd att det kan bli stulet. Han kommer att ställa ut det fram tills vintern kommer till New York, och återvända när våren kommer.

Joseph Reginella har tidigare designat en barnsäng i form av en haj som sätter tänderna i en båt. Varifrån kommer ditt intresse för havet och havsmonster?

ERIKA ANDERSSON



Till minne av en katastrof som aldrig inträffat och de 400 människor ombord på Cornelius G. Kolff som inte miste sina liv den 22 november 1963. Foto: Joseph Reginella

- Jag vet faktiskt inte, men jag gissar att det beror på att jag bor på en ö och älskar skräckfilm, säger Joseph Reginella.

Har du fått några reaktioner på ditt konstprojekt från personalen på Staten Island-färjorna?

- De älskar det!

Men det finns saker i historien som faktiskt stämmer, färjan Cornelius G. Kolff har funnits. Fartyget byggdes 1950 och trafikerade färjeleden i 36 år innan det såldes vidare och till sist skrotades 2004.

Och tröjorna som säljs i museets webbutik lär också vara på riktigt. ♡

Läs mer på

Staten Island Ferry
Disaster Memorial Museum
www.sioctopusdisaster.com

SJÖVÄGEN

NR 9
NOVEMBER 2016

INTERNTIDNING FÖR OSS SOM ARBETAR I FÄRJEREDERIET



PÅ KURS MOT 2017
Så planerar vi

GULLMARSLEDEN ÖVADE
på Fridhems varv

JÄTTEBLÄCKFISKEN
tog en färja

BO NETZ VID RODRET

Överdirektören blir ordförande för rederiets styrelse nästa år



Hallå! SJÖVÄGEN är Färjerederiets interntidning!
Ta med dig ditt eget exemplar av SJÖVÄGEN hem
och läs!

REDERICHEFEN
har ordetANDERS WERNER
REDERICHEFPlanering
och trafikavtal

Bästa medarbetare, kung Bore tog ett jättekliv rakt in i Sverige redan i november. Första snön i Stockholm, samma visa varje år, massor med avåkningar, inställd kollektivtrafik, köer och så vidare.

Själv skulle jag ta mig hemifrån till Sigtuna för möte med våra distriktschefer, en bilresa på knappa tio mil blev en femtimmars resa i halka och köer. Det är vid sådana här tillfällen

"fortfarande några käpphästar som vi inte är överens om"

som båtar och färjor gör sig som bäst i kollektivtrafik, hem åkte jag över Vaxholm och även om resan då blev lite

längre så klarade jag det på två timmar. När jag kom till Vaxholm fick jag höra att busstrafiken var inställd på grund av vädret, men Vaxholmsbolaget hade i stället satt in extraturer med båt från Stockholm till Vaxholm så att kollektivresenärerna kunde ta sig hem. Snycigt.

Verksamhetsplaner och budget börjar nu ta form och vi ser snart fram emot en delegering av 2017-års budget. Däremot är vi inte riktigt färdiga med trafikavtalet mellan oss och Trafikverket för de kommande fem eller möjligen tio åren. Vi har fortfarande några käpphästar som vi inte är överens om och det handlar mest om hur vi ska finansiera våra "miljöinvesteringar" för att nå våra högt ställda koldioxidbesparingar.

Vi har däremot kommit överens med Ekerö kommun om ett nytt femårskontrakt, det är visserligen inte påskrivet än, men det finns goda förhoppningar att det ska bli undertecknat före årsskiftet.

Tiden fram till årsskiftet går med en väldig fart och vi har tuffa dagar för att få till allt som ska göras innan det nya året startar.

Lev väl och kör försiktigt!

INNEHÅLL

3 Nya färjan tar form

5 Klar kurs mot 2017

6 Sjöloggen - Almanackan 2017 på väg och Ferraribilar.

7 Utikiken - hört, sett och läst om rederiet.

8 Är vi är så bra som NKI säger?

9 Paulinas nya styrhytt

10 Övning Carl på Fridhems varv

11 De fick NOR

12 På sluttampen - Bläckfisk-katastrofen i New York



10

Jan Svanberg. Foto: Kasper Dudzik



8

"Det absolut viktigaste är att behålla metodiken från år till år"



11

Erik Olsson en av årets mottagare av NOR. Foto: Göran Fält

Tipsa redaktionen

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

SJÖVÄGEN ÄR TRAFIKVERKET FÄRJEREDERIETS INTERNTIDNING

"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Färjerederiets vision. Vi är samhällsutvecklare som varje dag utvecklar och förvaltar smart infrastruktur. Vi gör det i samverkan med andra aktörer för att underlätta livet i hela Sverige. Pålitliga, engagerade, modiga är våra värderingar. **Ansvarig utgivare:** Ingrid Jarnryd. **Redaktör:** Erika Andersson. **Medverkande i detta nummer:** Truls Persson, Fredrik Skeppstedt, Thorbjörn Hedskog, Göran Fält, Ingrid Jarnryd, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik. **Design och layout:** Grafisk form, Trafikverket. **Tryck:** Ineko. **Omslagsbild:** Bo Netz Foto: Truls Persson. Mejla sjovagen@trafikverket.se. SJÖVÄGEN skickas till dig som är anställd i Färjerederiet. **ISSN:** 2001-4503



Den stämningsfyllda varvsbilden togs för några månader sedan. Idag har färjebygget hunnit betydligt längre. Foto: Truls Persson

Dags för avgång
FRÅN RIGA TILL ÖSEL

Färjerederiets nya storfärja byggs på två orter i Baltikum. Bygget är inne i ett intensivt skede. Det är bråda dagar både på varvet i Riga och i Nasva på Ösel där man förbereder mottagandet av skrovet.

Kranen Maja från Polen finns på plats och har nu sjösatt de två färdigbyggda skrovhälvorna. Enligt planerna ska färjan lämna Riga någon gång före jul. Inför avresan mot destinationen där färjan slutgiltigt fogas samman, återstår en del installationer. Det gäller montering av rör, kabelstegar, VT-dörrar, bocken som styrhytten ska stå på samt ramperna.

I Nasva har de färdigställt de delar av färjan som tillverkas av aluminium. Vissa delar av brädgången är färdigmålad, bortsett från det sista gula skiktet. Rederiingenjör Fredrik Skeppstedt är på plats och är nöjd med hur arbetet fortskrider:

- Bygget följer tidplan och samarbetet med Baltic Workboats AS fungerar bra, säger han.

Det nya fartyget blir 100 meter långt och 18 m brett. Det byggs för en last på max 600 ton och har plats för 80 bilar och 297 passagerare. Maxfart 11 knop. Sätillvida stämmer utformningen väl överens med rederiets senaste storfärja, Saturnus. Men nybygget är något modifierat.

-Vi har sett över utformningen av skrovet för att förbättra hennes gång i vattnet, säger Fredrik Skeppstedt.

Den nya färjan är planerad att levereras till Fridhems varv i Lysekil i juli 2017.

Upphandlingen av fartygsbygget innehåller option på ytterligare en färja i samma storlek. Ett av kraven i upphandlingen var att varvet skulle ha byggt liknande fartyg tidigare och det har Baltic Workboats AS gjort. Det har också byggt övervakningsfartyg för Kustbevakningen och ett forskningsfartyg för Stockholms universitets Östersjöcentrum. ↴

INGRID JARNRYD

Fler bilder sidan 4 ➤



Skrovhalvorna har redan sammanfogats i flytdockan i Riga. Foto: Fredrik Skeppstedt



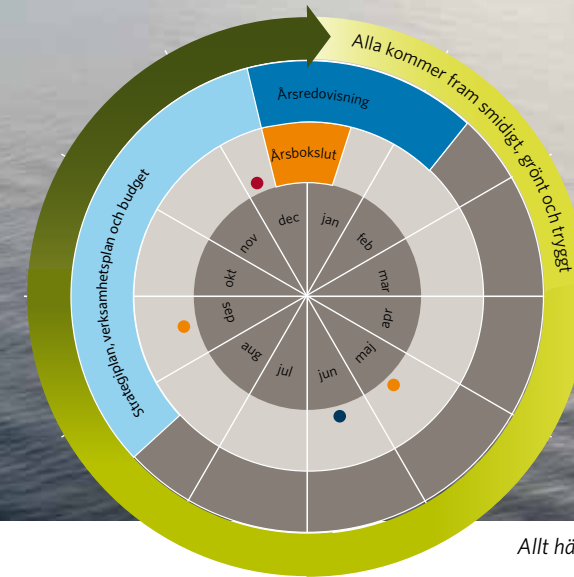
Kranen Maja från Polen har sjösat de två färdigbyggda skrovhalvorna. Foto: Oleg Nazarenko, ASK



Allt aluminium byggs på varvet i Nasva på Ösel. På bilden syns styrhytt och apparatur, två skorstenar samt blivande aktra trapphus. Foto: Fredrik Skeppstedt



"Snart klart". De två pikarna saknas men i övrigt står alla skrovsektionerna på kajen vid varvet i Riga. Foto: Fredrik Skeppstedt



Allt hänger samman när rederiet arbetar med budget, verksamhetsplanering och strategiplaner.

Färjerederiet 20 år - från vägadministration till modernt rederi

Färdas över vatten har folk gjort sedan heden-hös. Överfart i samhällets regi har förekommit ända sedan 1600-talet i Sverige och i långa tider sköttes tjänsten inom vägadministrationen. Men att köra färja som om det vore en väg var inte oproblematiskt och därför valde Vägverket att skapa ett rederi för att på ett bättre sätt utveckla sjöfarten med vägfärjorna. Det inträffade 1996 - för 20 år sedan.

2003 blev rederiet affärsenhet med målet att öka affärsmässigheten och produktutvecklingen och att skapa nya affärsupplägg. Istället för olika färjeavdelningar skapades då ETT rederi, med rederikontor i Vaxholm. Effekten lät inte vänta på sig. Rederiets förlust vändes till vinst och 2009 tilldelades Färje-

rederiet Skattebetalarnas Gnetpris, som utdelas till en offentlig organisation som på ett förtjänstfullt sätt hushållat med skattemedel. När Trafikverket bildades blev vi en resultat-enhet och utvecklingen har sedan fortsatt på många sätt med distriktsorganisation, miljöinriktning och nya affärsupplägg.

Vi har bett Sjövägens förra redaktör Mats Eriksson att ge sin bild av rederiets första 20 år. Han var ju med från starten! I decemberutgåvan kommer Mats berättelse. Du kan också läsa om vår historia på rederiets webbplats. Har du själv ett minne från rederiets historia att dela med dig? Välkommen med ord och bild till sjovagen@trafikverket.se. ↓



Förr och nu. Så här kunde en färjeled se ut på 1950-talet i numera nedlagda färjeleden Laxforsen i Norrbotten. (Detalj ur foto av Torsten Dahllöf, Kiruna kommuns bildarkiv.) Idag ställer vi andra krav på säkerhet.

Klar kurs mot 2017

Vad är det som styr hur vi arbetar i Färjerederiet? Och vem står vid rodet, bestäms allt i Vaxholm?

Jag brukar få frågor om allt från vem som bestämmer vilka aktiviteter rederiet ska satsa på till vilka investeringar vi ska göra. Men förutom att rederiet ska utföra den beställda färjetrafiken och sköta isvägar, ska vi också planera för framtiden och utveckla vår verksamhet på ett klokt och bra sätt. Det är lite som att framföra ett fartyg, planera destinationen och ta ut och hålla kursen och samtidigt vara förberedd på det oväntade.

Allt hänger ihop när det gäller rederiets arbete med budget, verksamhetsplanering och strategiplaner. Grunden för vår verksamhet är vår strategiplan med långsiktiga mål och som beslutats av rederiets internstyrelse. Strategiplanen talar om vad vi ska göra

de närmaste åren och utifrån den tas verksamhetsplaner och budget fram i samverkan varje år.

Rederiets fyra långsiktiga strategiska mål ligger fast. Allt vi gör ska utgå från de strategiska målen: Kund, Medarbetare, Lönsamhet och Resultat samt Miljö. Rederiets kommande årsstrategier arbetas fram i samverkan och den strategiska planen fastställs slutligen av rederiets internstyrelse.

Den strategiska planen blir sedan ett medskick till alla distrikt och avdelningars verksamhetsplanering under hösten. Det resulterar i förslag till budget och en lista konkreta aktiviteter på den egna arbetsplatsen, som stödjer strategierna och som vi själva följer

upp. Distrikt och enheter väljer de aktiviteter som bedöms mest relevanta för de egna förutsättningarna.

Slutligen sammanställs allt material i ett enda sammanhållet förslag till verksamhetsplan för hela rederiet som vi skickar in till Trafikverket i början av november. Miljöarbetet får ytterligare uppmärksamhet kommande år och flera olika satsningar föreslås. I arbetet ingår också att upprätta en resultatbudget för kommande år, men också att bedöma investeringsbehovet i färjor, ombyggnader, färjelägen med mera.

I slutet av december undertecknar rederichefen en överenskommelse med Trafikverkets generaldirektör om förutsättningarna för nästa års verksamhet. ↓

ANDERS NORDQVIST

Smidig start för Färjerederiets ledningssystem FLS

● **Servern höll** och de nödvändiga systemen klarade trycket för starten av vårt nya ledningssystem, FLS, i Sharepointmiljö. Systemet har granskats av oberoende SP-revisorer för certifiering enligt ny standard, och befunnits hålla måttet. Tack alla som bidragit i arbetet fram till start och tack för visat tålamod till er alla runt om i hela landet.

Under de första veckornas drift har en handfull störningar och synpunkter kommit in via avvikelssystemet. Många har också engagerat sig och bidragit till att komplettera och förbättra.

Starten för den operativa driften av FLS är ju just en startpunkt. Nu fortsätter arbetet för att lägga till, komplettera, utveckla och slipa vårt kanske viktigaste arbetsverktyg. Ett utvecklingsarbete pågår för att vi ska få exempelvis en digital färjedagbok, en koppling mot Heroma, så att vi kan se vilka som är avlösande besättning, samt andra funktionella förbättringar i systemet

En viktig del i FLS är att publicera våra processer och att också koppla dem till relevanta dokument. Det är ett viktigt jobb som kommer att prioriteras under det kommande året. Rederiledningen gör bedömningen att det fortsatta arbetet kommer att behöva stötts med hjälp av en extra resurs.

- Det blev många timmars intensivt arbete för att få till FLS före driftstart, men det höll hela vägen ut, säger Gunnar Lindquist som varit projektledare för utvecklare i FLS-arbetet under hela 2016. ↓



Gunnar Lindquist



Foto: Thorbjörn Hedskog

"Vardagspendlare på Skenäsleden"

● Nej, det är kanske inte varje dag ett gäng Ferraribilar åker med färjan på Skenäsleden. Men i somras var Ferrariklubben på utflykt i Östergötland och körde via färjeleden och då passade befälhavaren Thorbjörn Hedskog på att ta några bilder på de exklusiva bilarna.

- Det var bland annat en Testarossa och en Dino bland modellerna, totalt var det 18 Ferraribilar, 15 röda, samt en av varje av färgerna gul, svart och grå. Och på samma tur var en traktor med elva kor i vagnen med ombord, berättar Thorbjörn. ↓

DAGS ATT SKICKA IN FRISKVÅRDSKVITTON

● Anställda i Trafikverket kan få bidrag med 3 000 kronor per år för aktiviteter inom motion och friskvård. Gör så här: Spara originalkvittot.

Registrera ditt utlägg via fliken Förmånsportal, scanna in ditt kvitto och bifoga med ansökan. Skriv ut blanketten och fäst ditt kvitto på den. Se till att din ansökan blir godkänd innan du skickar in kvittot.

Skicka sedan till: Trafikverket, Trafikverket/Coor, "Kvitton", 781 89 Borlänge.

Friskvårdskvitton för 2016-års bidrag ska vara registrerade i Heroma Självservice senast 31 december 2016. ↓

ALMANACKA 2017

● Nästa års almanacka kommer i december och som vanligt distribueras den till ledstugorna. Vill du ha fler exemplar så går det att beställa via Trafikverkets webbutik. Almanackan visar Färjerederiets verksamhet ur olika aspekter och fotografierna har tagits av Kasper Dudzik, Truls Persson, Jonas Dahlin, Lars Holmbäck, Erik Olsson och Erika Andersson. ↓



Bo Netz besökte Färjerederiet



Bo Netz besökte Vaxholmsleden guidad av Ellen Strandberg, distriktchef, och Åsa Nordström, HR-chef.

Foto: Truls Persson

● I början av november besökte Trafikverkets överdirektör, Bo Netz, rederikontoret för att presentera sig och sätta sig in i vår verksamhet. Under sin dag i Vaxholm besökte han också simulatoren på Kastellet och Vaxholmsleden, och fick köra färja både virtuellt och i

verkligheten. Bo Netz kommer att ta över som ordförande för Färjerederiets internstyrelse nästa år. Han är också ställföreträdande generaldirektör och ingår i Trafikverkets ledningsgrupp. ↓



Foto: Mostphotos.com

BESKED OM MILJÖLEDERNA FÖRSENAT

● Tidigare i år efterlystes förslag till miljö-satsningar på färjelederna. Två miljöleder skulle utses och få resurser till att utföra förslagen. Ansökningar kom in och besked om vilka färjeleder som utsetts skulle komma i september, men har blivit försenat.

- Det handlar om tidsbrist, helt enkelt, men vi kommer att ge besked efter årsskiftet. Vi vill satsa på goda idéer och förhoppningen är att miljö-satsningarna i framtiden kan införas på flera leder eller i hela rederiet, säger Peter Jansson Peterberg, miljösamordnare.

I juryn som utser miljölederna ingår Fredrik Almlöv, miljö- och teknikchef, Peter Jansson Peterberg, miljösamordnare, och Anders Nordqvist, ekonomichef. ↓

MARITIM ÅTGÄRDSPLAN ÖVERLÄMNAD TILL REGERINGEN

● Sjöfartsforum har tagit fram en maritim åtgärdsplan och överlämnat den till infrastrukturminister Anna Johansson. Åtgärdsplanen är en sammanfattning av den maritima näringsens förslag till hur regeringens maritima strategi kan utvecklas.

Sjöfartsforum har under det senaste året samlat aktörer från det nationella maritima klustret, bland annat har rederichef Anders Werner deltagit i arbetsgruppen, och tagit fram förslag till åtgärder och prioriteringar i syfte att utveckla regeringens maritima strategi. ↓

Åtgärdsplanen kan laddas ner på Sjöfartsforums webbplats: www.maritimeforum.se



"Planerna på en stor Färöfärja är hotade Margus Pöldma betonar att planerna på en storfärja inte är helt skrotade ännu, men samtidigt har Trafikverket öppnat för andra lösningar.

- Vi tittar på om vi kan sätta in en tredje färja i samma storleksklass som de som finns i dag. Det är det totala antalet bilplatser som är intressant, och det finns fördelar med en sådan lösning, säger han och nämner bland annat att man kan ha en större turtäthet." *Helagotland.se 27 oktober*

"Stegeborgsfärjan ska bli miljövänlig"

Färjeleden ska nu förberedas för att bli miljövänlig. Stegeborgsfärjans dieselmotor ska nu ersättas av en elmotor. Till följd av det kommer färjetrafiken över den 250 meter långa överfarten mellan Slottsholmen och Norrkrog i Slätbaken att vara avstängd under tisdagen.

- Vi ska förbereda färjan till att bli elfärja. För att kunna göra den här ändringen måste vi först rensa på botten där färjan ska gå, säger Per-Olof Eriksson, distriktchef Trafikverket.

Bytet av motor kommer inte bara göra att trafiken blir miljövänligare. Dessutom räknar Trafikverket med ytterligare en förändring.

- Trafiken kommer nu bli rätt mycket tystare, säger Per-Olof Eriksson." *Sveriges Radio P4 Östergötland 24 oktober*

"Kraftig brand vid Kolhättans färjeläge"

En svår brand i ett företagshus vid Kolhättans färjeläge vid Svanesund medförde att färjetrafik ställdes in i går. K-G Persson, från räddningstjänst i Stenungsund, var insatsledare på plats under gårdagens dramatiska insats. Försök gjordes att släcka branden men till slut fick den så pass mycket fäste att räddningstjänsten fick backa tillbaka.

Samtidigt kallades flera enheter in, bland annat räddningstjänsten i Uddevalla. Och färjan som vanligtvis trafikerar Svanesundsleden kunde bistå med sina vattenresurser.

- Vi hade god hjälp av den, säger K-G Persson." *Sveriges Radio P4 Väst 9 oktober*



Pernilla Tholin, Markör. Foto: Erika Andersson

Är vi så bra som NKI säger?

Årets mätning av kundernas attityd till rederiets tjänst (NKI) toppar alla tidigare. Ett medelvärde för alla leder ger 82 procent nöjda. Helhetsintrycket av tjänsten säger 93 procent nöjda.

Markör gör 400 mätningar per år, varav 60 för olika delar av Trafikverket. Rederiets NKI-mätning är en av tio återkommande. Pernilla Tollin leder analysen av rederiets enkäter, hon har jobbat med oss i tre år. Insamlingen görs av Markörs personal som

delar ut och samlar in enkäter under tre dagar per färjeled. Frågorna är bestämda på förhand. När allt material kommit tillbaka gör Markör en sammanställning och levererar resultat per färjeled samt totalt.

De senaste fem åren har resultatet av mätningen stadigt sakta gått uppåt. Hur högt kan vi nå? Stämmer resultatet med verkligheten? Vi fick svar av Pernilla Tollin, analytiker på undersökningsföretaget Markör.

Är det inte bättre att fråga personalen vad som behöver förbättras i rederiets service?

– Man kan fråga personalen också, men i det här fallet mäts inte deras attityder utan resenärernas. Systematiska, stora mätningar ger ett säkrare underlag än att fråga enstaka personer och det blir också meningsfullt att följa över tid.

Rederiets sjölinjetrafik är en beställd tjänst av en uppdragsgivare, enligt avtal. Varför fråga resenärerna?

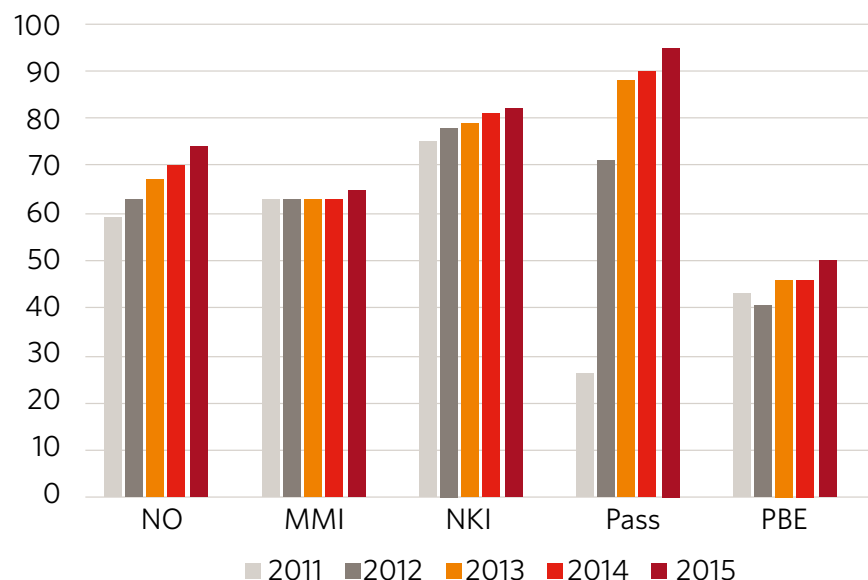
– Om man vill veta vad resenärerna tycker och vilka kvalitetsområden som kan förbättras, då är NKI-mätningar mycket värdefulla. De ger inspel som kan förbättra och förfina avtalen.

Vilka villkor måste vara uppfyllda för att en mätning ska anses tillförlitlig?

– Svårt att ge ett enkelt svar. Resultaten ska spegla verkligheten i så stor utsträckning som möjligt med representativa urval och säkra mätinstrument. I er NKI nås 10 000 resenärer vilket är en stor andel av resenärerna på färjorna under de dagarna och vi har en svarsfrekvens på 94 procent. Det ger ett mycket tillförlitligt resultat.

Vilka felkällor finns?

– Man kan diskutera tidpunkten. Om vi mätte på vintern skulle resultatet se annorlunda ut. Men är det verkligen representativt? Turister och fritidsresenärer är också en viktig målgrupp för rederiet som vi skulle missa i så fall. Vi skiljer noga mellan olika grupper, det har varit en positiv utveckling både bland fritidsresenärer och pendlare.



Rederiet har en positiv utveckling av nyckeltal, av vilket NKI är centralt. Övriga nyckeltal är NO (nettoomsättning), MMI (motiverade medarbetare) Pass (passagerare utan fordon) och PBE (personbilkvivalenter)

Kan man ha tilltro till resultat från undersökningsföretag?

– Problemet med opinionsundersökningar är ett kapitel för sig. Folk svarar inte alltid ärligt vad de tänker rösta på, i synnerhet gäller det telefonundersökningar. Det problemet finns inte i mätningen på färjorna. Det är inget känsligt område och resenärerna svarar skriftligt.

På vilket sätt tycker du att själva mätningen skulle kunna förbättras ytterligare?

– Det absolut viktigaste är att behålla metodiken från år till år. Det ger trovärdighet och säkerhet. Det är alltid viktigt att följa utvecklingen av nyttan med mätningar. Det följer vi upp ärligen.

Färjerederiet har förbättrats svagt de senaste fem åren. Vad beror det på?

– Med all säkerhet beror det på att kunderna är mer nöjda med den levererade tjänsten. Man ska dock komma ihåg att rederiet ligger på mycket höga nivåer när man generellt pratar om kundnöjdhet.

Rederiet nyttjar NKI för att lägga fast strategiska mål och aktiviteter. Är det ett lämpligt användningsområde?

– Enligt vår erfarenhet är det ett vanligt användningsområde. NKI är så brett och används både inom offentlig och privat verksamhet, vilket också gör att man kan jämföra sig med andra verksamheter.

Vilken nytta har jag som enskild medarbetare av NKI-mätningen?

– Du får återkoppling på den samlade arbetsinsatsen som du är en del av. Alltid kul att se att man tillsammans skapar ett värde som ger nöjda kunder. Medarbetarna i Färjerederiet kan vara stolta!

Det sistnämnda är något som Färjerederiets HR-chef vill instämna i.

– Det är glädjande att resenärerna upplever att de blir väl bemötta på våra färjor. Vi har engagerade medarbetare som är mycket måna om att göra ett bra arbete och detta bekräftas i allra högsta grad i den här mätningen, säger Åsa Nordström stolt.

Årets mätning finner du i FLS. Den finns även på vår webbplats www.trafikverket.se/farjerederiet samt på Trafikverkets webb, i Trafikverkets nyhetsbrev, i interntidningen iTrafik och på intranätet. ↓

INGRID JARNRYD



Färjan Paulina på Bohedenleden med nyreparerad styrhytt. Foto: Roger Olofsson

Paulinas styrhytt åter på plats

Nu har Paulina åter en styrhytt på plats. Sjövägen ställde några frågor till distriktchef Roger Olofsson, distrikt Norrbotten, om haveriet och reparationen.

Vad var orsaken till haveriet?

– Konstruktionsfel med gummikuddarna var orsaken till att olyckan skedde. Sedan var styrhytten inte centrerad på byggnaden under.

Är det säkrare nu?

– Ja, nu har hon både hängslen och livrem. FKAB har gjort nya beräkningar och gummikuddarna är betydligt kraftigare än tidigare, samt att de försetts med genomgående bult och stoppbricka, skulle det brista så finns det sex stycken säkerhetsvagnar som ska hålla styrhytten på plats.

Är det en helt ny hytt eller reparation av den gamla?

– Det är reparation av den gamla styrhytten, skadorna var inte så omfattande som man kunde befara först. Det mest omfattande arbetet var med takschärmen, trappen och det elektriska som vi blev tvungna att klippa

för att få av styrhytten från däck.

När togs styrhytten i bruk?

– Paulina togs i trafik för egen maskin den 21 oktober, det återstår lite småjobb från Dykab som varit entreprenör och reparerat Paulina.

Hur har trafiken genomförts på leden efter haveriet?

– Rolf Nilsson, Fridhems varv, kom upp med personal och byggde upp en pontonfärja på sju dagar efter att olyckan skett. Pontonfärjan som krävde dubbelbemanning drogs med drifkraft eftersom vi hade nyttjandeförbud på Paulina. Efter att Transportstyrelsen upphävt nyttjandeförbudet så bytte vi pontonfärjan mot Paulinas skrov som passar bättre i lägena.

– Jag vill ge en stor eloge till Bohedenledens underbara personal som ordnat allt till det bästa, trots att allt inte varit optimalt denna sommar, avslutar distriktchef Roger Olofsson. ↓

INGRID JARNRYD



Säkerhetsövning på Fridhems varv

"Vid ett hetarbete i passagerargången på bildäck under gång från färjeleden Finnsbo-Skår till Fridhems varv drabbas en av Fridhems varvs svetsare av hjärtsvikt.

Brand uppstår och svetsaren finns kvar i passagerargången. En person grips av panik och hoppar i vattnet. Utanför passagerargången står ett fat med propellerolja som välter och olja hamnar på däck samt rinner även ner i vattnet."

Detta var det dramatiska scenariot när Gullmarsleden genomförde en storövning vid Fridhems varv den 20 oktober. Övningsledare från färjeleden var Jan Svanberg och Mikael Andersson och de hade arbetat med att förbereda övningen i ett halvår. Efter övningen och ett utvärderingsmöte med parterna är Jan Svanberg nöjd med utfallet.

– Ja, vi lärde oss mycket om hur vi kan samarbeta med bland annat räddningstjänsten och Kustbevakningen i ett scenario som detta.

– Den kritik vi fick på mötet var att vi gått ut med för mycket information innan om vad som skulle hända i övningen. Men det var ett medvetet val, eftersom Gull-Britt är på väg till varvet i scenariot finns inga passagerare eller fordon ombord, och då kunde många från oss vara med som åskådare och observera och dra lärdomar från övningen. ♪

En olycka kommer sällan ensam brukar vi säga och det stämde när Gullmarsleden övade vid Fridhems varv. I scenariot drabbas en svetsare av hjärtsvikt och brand uppstår i passagerargången där svetsaren befinner sig. Foto: Kasper Dudzik



Övningsledarna Jan Svanberg och Mikael Andersson fotograferas av Ingvar Spetsmark, reporter på tidningen Bohuslänningen. Foto: Kasper Dudzik



Åsa Nordström, Färjerederiets HR-chef, tillsammans med årets mottagare av NOR: Tommy Hed, Jan-Olov Pettersson, och Erik Olsson. Foto: Göran Fält

NOR - nit och redlighet

I år fick 118 anställda i Trafikverket utmärkelsen för nit och redlighet i rikets tjänst, NOR. Omkring 90 av dem deltog ceremonin på hotell Galaxen i Borlänge torsdagen den 20 oktober.

Högtiden inleddes med mingel och snittar. Niclas Lamberg, chef för centrala funktionen HR, hälsade välkommen och Trafikverkets kör After Lunch underhöll med sång. Trafikverkets generaldirektör Lena

Erixon höll tal och välkomnade gästerna till bords för en tre-rätters lunch. Därefter fick mottagarna gå upp på scenen och ta emot utmärkelserna av Lena Erixon.

Arbetstagare som visat nit och redlighet som anställd hos staten under minst 30 år, eller går i pension efter 25 års tjänst, kan tilldelas utmärkelsen "För Nit och Redlighet i rikets tjänst". De får då välja mellan guldmedalj, kristallskål,

armbandsur av guld eller konstskulpturer av Ernst Billgren eller Bertil Vallien.

Från Färjerederiet deltog Tommy Hed, nautisk it-tekniker, rederikontoret, Jan-Olov Pettersson, befälhavare lin, Hemsöleden och Erik Olsson, chef distrikt Norra Östersjön.

Lars Isaksson, befälhavare lin, Röduplicden, och Mikael Krumlinde, motorman/matros, Vaxholmsleden, deltog inte i ceremonin. ♪

I NÄSTA NUMMER:

- **Rederiet 20 år** - Sjövägens förra redaktör Mats Eriksson minns de gångna åren i ord och bild.
- **Året som gått** - Sjövägen betraktar 2016 i backspegeln.
- **Vad händer på Kastellet?**
- **Chemsoft** - i teori och praktik.

GRATTIS!

60 år
4 december
Kjell Jidstrand
motorman/matros, Blidöleden

14 december
Per-Åke Krantz
motorman/matros, Visingsöleden

27 december
Conny Larsson
motorman/matros, Gullmarsleden

PENSION

31 december
Urban Viklund
befälhavare lin, Hemsöleden

