

JERNBANETEKNIKK

Et marked i endring

TOGTURISME

Satser i nord og vest

LOKFØRERSKOLEN

Stor rift om plassene

Jernbane- magasinet

NR. 3/2020

Det er jo ingen grunn til at et offentlig eid selskap skal levere dårligere eller dyrere tjenester til kundene enn private.

GRO BAKSTAD,
Konsernsjef Vygruppen

Skal endre Vy

Hun har ledet store omstillinger i Posten mens medarbeidertilfredsheten har økt og sykefraværet har gått ned. Nå ser Gro Bakstad fram til å bli kjent med Vy-ansatte.



Det aktuelle bildet

En ny gnist er tent

Konkurransen om jernbanetekniske oppdrag hardner til. Med sine 1250 ansatte tar Spordrift AS mål av seg til å bli «en konkurransedyktig og effektiv leverandør av tjenester innen drift/vedlikehold og prosjektleveranser».

I dag eies selskapet av Bane NOR, men Spordrift forbereder seg på å få ny eier og går ut av statsforetaket fra nyttår.

De ansatte i Spordrift drifter i dag i alt ti jernbanestrekninger. Disse arbeidene vil gradvis bli konkurranseutsatt, og Spordrift trenger et nytt bein å stå på. Derfor tar selskapet mål av seg til også å ta opp kampen om ulike prosjektjobber.

I dette nummeret av jernbanemagasinet kan du lese om flere av konkurrentene som Spordrift vil møte i det norske markedet.



Innhold

Nr. 3/2020

- 08 Et nytt marked**
Tung aktør tilbyr mer jernbane for pengene.
- 16 Hva skjer med NTP?**
Bane NOR vil ha frihet under ansvar.
- 18 Direktorat i endring**
Jernbanedirektøren vil ha mer helhetstenkning.
- 20 Møt den nye Vy-sjefen!**
Vil hun lykkes med å endre Vy også?
- 26 Tøffe tak for Flåmsbana**
Koronaåret gir Flåm store utfordringer.
- 44 Alltid i beredskap**
De trår til når toget sporer av.

Les også

- 32 Mange vil bli lokfører
- 36 Satses på Ofofbanen
- 40 Unik kompetansesamling
- 42 Forsiktig optimisme
- 48 En etterlengtet standard



8



20



26

Puls

Har du fått med deg at ...

... **Norsk jernbaneanstasjon** har bidratt med togmateriell til Mission Impossible-filmingen som har foregått på Raumabanen denne høsten.

... **Bane NOR** nylig har skiftet ut brua ved Lågheller på den populære Rallarvegen langs Bergensbanen.

... **fra april 2021** skal det igjen gå godstog mellom Oslo og Åndalsnes. I 2018 la Green Cargo ned sin godslinje på Raumabanen.

... **at Vy** i samarbeid med Bane NOR har innført fargekoder som viser hvor fulle togene er. Passasjerene kan dermed sjekke dette før de går på toget.

... **den nye byvekstavtalen for kommunene** på Nord-Jæren ble signert i august. Avtalen innebærer et statlig bidrag til kollektivtiltak i regionen på 17 milliarder kroner.

... **hele Bane NOR** blir omorganisert fra 1. oktober. Det er for tidlig å tallfeste nedbemanningen.

... **Bane NOR Eiendom** har signert entreprenørkontrakt med AF Gruppen AS om bygging av et nytt, moderne togverksted på Støren, som innbefatter verkstedhall, vaskehall, administrasjonsbygg, teknisk bygg og lager.



Bransjen er i gang med å tenke på en ny måte, vi jobber med mobilitet som setter gange, sykling, bil, båt, tog og buss i sammenheng.

SPILLER SAMMEN: Siloer må rives ned og samarbeidet må bli enda sterkere for at mobiliteten skal bli enda bedre.

Transport når du trenger det

Flere enn før går, løper, sykler og sparkesykler seg til jobb og gjøremål. For kollektivtrafikkbransjen er dette en mulighet til å tenke nytt og fornye seg raskere. Men vi ser også det samme som før; det er kunden som skal stå i sentrum.

Kundene liker å kunne planlegge ting selv, være spontane, slippe å tenke på når og hvordan man skal komme seg til og fra jobb og fritidsaktiviteter. Kollektivtrafikken kan forhåpentligvis i fremtiden tilpasse seg kundenes reisebehov på en bedre måte enn i dag.

Frihet. Vi skal gjøre det enklere og mer miljøvennlig å reise. Det skal bli lettere å la bilen stå. Bilen representerer en unik frihet, man kan dra nesten hvor som helst, når som helst. Denne bevegelsesfriheten jobber vi hver dag for at skal være mulig

også kollektivt, man skal ha den samme friheten. På mange avstander er dette nå enklere, billigere, og mer miljøvennlig enn bilen. Dette er resultat av arbeid som gjøres hele tiden, og samarbeidet internt i bransjen. Sakte, men sikkert blir tilbudet litt bedre, bussene går oftere, og alternativene er litt flere, dette må vi kanskje bli enda bedre til å fortelle til mulige kunder.

Tenker nytt. Bransjen er i gang med å tenke på en ny måte, vi jobber med mobilitet som setter gange, sykling, bil, båt, tog og buss i sammenheng. Her må vi ligge i forkant med å utvikle kundetilpassede løsninger. Hvis kollektivtrafikken skal lykkes med dette må det også jobbes helhetlig med plassering av boliger, skoler og arbeidsplasser, og her kreves det samarbeid for å lykkes.

Kollektivtrafikken er det fremste virkemiddelet for at Norge skal nå sine internasjonale forpliktelser mot et nullutslippssamfunn.

Med et solid kundefokus, og med vilje og evne til å ta i bruk ny teknologi, er dette innenfor rekkevidde.

SIV ELISABETH WIKEN
Administrerende direktør i Agder Kollektivtrafikk AS



Siv E. Wiken

UTFORDRER



Janne Sollie

Til å skrive Innspill i neste nummer av Jernbanemagasinet. Hun er administrerende direktør i ATB.





ROMBAKSFJORDEN: Ofotbanen har, i likhet med Flåmsbana, storslått natur å by både norske og utenlandske turister.

TURISME

Flåm AS satser på Ofotbanen

En av Norges største aktører i reiselivsbransjen, Flåm AS, går nå inn som medeier i Arctic Train som kjører turisttog på Ofotbanen.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Dermed blir det et tett samarbeid om turistsatsingen mellom operatørene på Flåmsbana og Ofotbanen.

Arctic Train er inne i sitt første år som togoperatør med egen lisens for både persontrafikk og godstrafikk på Ofotbanen. Selskapet kjører daglige avganger for turister på Ofotbanen. Det har blitt lagt merke til, for nå går Flåm AS inn med en eierandel på 33,5 prosent med opsjon på å øke andelen til 51 prosent i Arctic Train. Landets nordligste jernbane, Ofotbanen, er regnet som en av Europas vakreste togreiser, det samme gjelder for den specta-

kulære Flåmsbana som har godt over en million besøkende i et vanlig år.

Helhetlig tilbud. Samarbeidet mellom Arctic Train og Flåm AS vil gi et helhetlig reiselivstilbud til både nordmenn og internasjonale turister hele året.

– Vi gleder oss over å få Flåm AS inn som medeier og samarbeidspartner. Sammen skal vi utvikle Arctic Train til å bli et fyrtårn i nordnorsk reiseliv. Flåm er høyt respektert i reiselivsbransjen, og vi ser framtil å dra nytte av erfaringene og kunnskapen deres, sier , sier styreleder Karl Aksel Vik i Arctic Train Holding.

Vil styrke posisjonen. – Ofotbanen og Arctic Train er en av Norges mest spektakulære turistattraksjoner. Vi har utviklet Flåm til å bli et av verdens mest attraktive turistmål med Flåmsbana som grunnlag. Nå vil vi være med på utviklingen i Narvik, og investeringen i Arctic Train er første steg på veien. Dette vil styrke norsk reiselivs posisjon internasjonalt med flotte togopp-

levelser både i fjordene og i Nord-Norge, sier Solrun Hjellevatn, administrerende direktør i Flåm AS og konsernsjef i Aurland Ressursutvikling.

Samarbeidet starter straks og Flåm AS vil gå inn med to styremedlemmer i Arctic Train. Arve Tokvam fra Flåm AS blir ny styreleder i Arctic Train Holding AS.

Se reportasjer om Flåmsbana og Arctic Train fra h.h.v. side 26 og 36.



Vi gleder oss over å få Flåm AS inn som medeier og samarbeidspartner. Sammen skal vi utvikle Arctic Train til å bli et fyrtårn i nordnorsk reiseliv.



FORNØYD: Prosjektleder Heidi Smisethjell i Bane NOR gleder seg over at Kongsvingerbanen fornyes mye raskere enn opprinnelig planlagt. Her står hun foran nyanlegget på Fetsund.

KONGSVINGERBANEN

Bygde raskere under budsjett

Nytt strømforsyningsanlegg på Kongsvinger skal etter planen være ferdig neste sommer, men allerede nå er en av entreprenørene ferdig med sin del av jobben.

TEKST OG FOTO TORE HOLTET

– Vi har mange flinke fagfolk, smiler prosjektleder Heidi Smisethjell i Bane NOR. Hun leder arbeidet med å skifte ut et 70 år gammelt kontaktledningsanlegg mellom Lillestrøm og Åbøen vest for Kongsvinger. Over 2000 nye master settes opp, og det etableres nytt system med autotransformatorer. Det gjør at passasjerene kan se fram til bedre driftssikkerhet og økt kapasitet på sporet.

Den opprinnelige planen var å bruke seks år på å fornye strømforsyningen på Kongsvingerbanen. Nå har Veidekke Bane gjort unna sin del av jobben på to år.

«Verdens raskeste». – Vi har verdens raskeste KL-montører, sier prosjektleder i Veidekke Bane, Ole Johnny Hvitås. Han framhever

betydningen av å ha egne ansatte og gir Bane NOR honnør for å ha en dyktig prosjektledelse. Gode kontrollrutiner gjør at det er levert kvalitet og dermed minimalt med feilrettinger.

– Vi ser at det var lurt å dele opp denne jobben ved at to entreprenører jobber samtidig, sier Smisethjell.

Mens Veidekke Bane har fornyet den østre delen av banen i retning Sverige, har Baneservice AS ansvar for den resterende delen til Lillestrøm.

Baneservice ligger også foran tidskjemaet, men tar sikte på å bli ferdig i juni neste år.

Under budsjett. Den nye strømforsyningen på Kongsvingerbanen er budsjettet til 876 millioner kroner. – Vi ligger an til å ende opp under budsjett, lover Smisethjell.

Banen som knytter oss til nabolandet, oppgraderes for å tåle mer trafikk. Det bygges to nye kryssingsspor, og stasjonene Sørumsand og Skarnes oppgraderes. I alt investeres det for mer enn 1,5 milliarder kroner på Kongsvingerbanen.



AKTUELLE TALL

80 402 213

påstigninger ble registrert på norske tog i 2019. Den store passasjerveksten gjennom flere år er brått brutt med pandemien. Vy kunne nettopp opplyse at trafikken har gått ned med 52 prosent i siste tertial.

1055

millioner kroner er stilt til disposisjon for økt offentlig kjøp av persontrafikk med tog som følge av bortfall av trafikkinntekter under koronapandemien. Pengene skal sikre at togtilbudet opprettholdes med langt færre passasjerer.

150

nye togsett (FLIRT) fra den sveitsiske togprodusenten Stadler vil være på plass i Norge i løpet av 2022.

Disse togene er blitt ryggraden i InterCity-trafikken, og nå er 123 slike togsett i trafikk på Østlandet og Vossebanen.

113

vogner i til sammen 36 togsett får nå montert mobilforsterkere for bedre nettdekning om bord på fjernstrekningene. Det er Norske tog som har ansvaret for signalene inne i togene og som har satt i gang arbeidet.

TRAFIKKPAKKE 4

Utsettes ett år

Trafikkkpakke 4 som omfatter lokal- og regiontrafikken rundt Oslo, utsettes ett år. Det innebærer at trafikkstart forsvykes fra desember 2022 til desember 2023.

Konkurransegrunnlaget blir sendt ut i mars neste år, og planen er å signere kontrakten året etter. Denne reviderte framdriftsplanen gir Jernbanedirektoratet mer tid til å arbeide med tiltak for å redusere mest mulig risiko. Dette anses som helt nødvendig sett i lys av den store usikkerheten om hva som vil være normal etterspørsel og riktig inntektsnivå fremover. Direktoratet legger stor vekt på å få til en rettfærdig konkurranse som gir et best mulig tilbud til de reisende.



FOTO: LIV TONE OTTERHOIT, BANE NOR

TESTING

Ny rasvarsling

På nedlagte Valdresbanen har Bane NOR testet ny teknologi som skal varsle om steinsprang. I framtiden vil den kanskje kunne fange opp storvilt som krysser sporet.

Dagens rasvarslingsmetode har vært i bruk i over 100 år. Det fungerer godt, men de nye sensorene er både rimeligere og enklere å holde vedlike. Sensoren plukker opp vibrasjoner i sporet. Disse blir analysert i skyen, og et varsel sendes til Nasjonal Operasjons-senter i Bane NOR. I høst skal flere sensorer installeres på utsatte strekninger.

– Framover ser vi på hvordan vi kan utvikle teknologien til å også plukke opp andre typer skred, og for eksempel forskjellige dyr som krysser sporet, forteller prosjekteringsleder signal, Yme Asgeir Kvistedal, Smart Vedlikehold i Bane NOR.

Raumabanen, Nordlandsbanen, Ofotbanen og Bergensbanen er de mest aktuelle strekningene for ny og bedre rasvarsling.

Tilbyr mer jernbane for pengene

Større forutsigbarhet og større vedlikeholdsinnsats om vinteren vil gi mer jernbane for pengene, garanterer administrerende direktør Ingvild Storås i Baneservice. Hun mener likevel at Bane NOR er på rett vei.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE



VIL VÆRE LEDENDE:
Med oppkjøpet av
Norsk Jernbanedrift
blir Ingvild Storås sjef
for 650 ansatte.



BANEBRYTENDE: Den store sommerjobben mellom Asker og Drammen blir betegnet som banebrytende. Blant annet ble det lagt 50 000 sviller.

Aldri tidligere er så mye jernbane blitt fornyet på så kort tid: I sommer ble 30 kilometer med spor og masse skiftet ut mellom Asker og Drammen. I tillegg til å rense all ballast ble det lagt 50 000 nye sviller og 60 000 meter nye skinner, og etterpå ble sporet stabilisert slik at togene kunne kjøre med full hastighet fra dag én.

Banebrytende. – Dette er et banebrytende prosjekt, konstaterer Ingvild Storås. Prosjektet innebærer blant annet totalfornyelse av den nesten elleve kilometer lange Lieråsen-tunnelen. Anbudet ble opprinnelig vunnet av Norsk Jernbanedrift, som i august i fjor ble kjøpt opp av Baneservice.

– Vi ser nå at kompetansen til begge selskapene bidro til suksessen. Selv om utenlandske selskaper kommer inn med maskiner, er vi avhengige av egen spisskompetanse for å sikre styringen her i Norge, mener hun.

I alt 290 fagarbeidere deltok, 50 av dem fra tyske

Spitzke, som stilte både med sporbyggetog og ballastrenseverk.

Lager en ny bedrift. – Vi har sett at vi trenger å være større for å kunne konkurrere om og gjennomføre de store prosjektene. Så vi valgte å kjøpe en bedrift som har levert bra resultater og har en kompetanse som passer oss godt. Vi lager en ny bedrift sammen, og vi ønsker å være den ledende jernbaneentreprenøren i Norge, sier Storås.

Baneservice AS og Norsk Jernbanedrift AS har vært egne selskaper siden 2005, da en større del av jernbanevedlikehold ble satt bort til eksterne aktører.

Samlet omsetning for de to lå i fjor på 1650 millioner kroner, og det nye selskapet har i overkant av 650 medarbeidere.

Sjefen for alle disse menneskene er imponert over den ekstreme faginteressen, lojaliteten og rallarstoltheten hun møter ute i organisasjonen.

– Vi har flinke og selvstendige fagfolk som disponerer en tung maskinpark, fastslår hun.



Vi har sett at vi trenger å være større for å kunne konkurrere om og gjennomføre de store prosjektene.

INGVILD STORÅS

For store svingninger. – Hva skal til for å lykkes som stor norsk jernbaneentreprenør?

– Den største utfordringen er mangel på forutsigbarhet. Det er altfor store svingninger fra år til år og for lite jevn aktivitet utover året, svarer kvinnen som har vært administrerende direktør siden 2012. Hun kom den gangen fra den børsnoterte Block Watne og hadde før det bakgrunn fra Mesta og Statens vegvesen. Her var det i stor grad mulig å utnytte maskinparken til fulle. En gravemaskin kunne bare flyttes fra et sted til et annet i motsetning til spesialiserte jernbanemaskiner.

Jernbanen var en annen verden, med ekstremt mye venting før fagfolkene fikk slippe til i sporet.

– Jeg kom inn i en krevende tid med liten aktivitet, og vi måtte rett inn i nedbemanning og kostnadstilpasning, beretter hun.

Baneservice var den gangen for tungt rigget til det markedet som fantes. For å overleve ble den norske virksomheten slanket med 40 medarbeidere, og hele den svenske filialen med 60 ansatte ble lagt ned.

Krevende med én kunde. Vendepunktet kom i 2014, med en betydelig økning i bevilgningene til jernbanevedlikehold.

– Både 2014, 2015 og 2016 var veldig bra. Markedet bygde seg gradvis opp for så å stupe i 2017. Det gikk litt opp igjen i 2018 og 2019, men ned igjen i år. Dette er krevende, i og med at vi hovedsakelig jobber for én kunde, forklarer Storås.

– Med jernbanereformen er det inngått flerårige avtaler om fornyelse. Har det hjulpet?

– Ja, men ikke nok, synes jeg. Vi inngikk en tre-årig avtale om ballastrensing. Det var positivt, men vi har også inngått rammeavtaler som i år gir liten aktivitet. Sporjustering er ett eksempel. En pakkemaskin koster 50-60 millioner kroner. Samfunnet kunne fått mye mer ut av pengene ved at vi fikk gjøre mer enn det som er avtalt som et minimumsnivå. For vi må ha betalt for utstyret gjennom hele året. Og jo mer du får brukt det, desto mer lønnsomt vil det bli for alle parter.

– Ballastrensing regnes som et av de viktigste tiltakene for å sikre god punktlighet og oppetid i togtrafikken. Likevel blir det stopp i all ballastrensing de kommende tre årene. Det innebærer at dette store maskineriet som vi nå leaser, sendes ut av landet i november.

Det 750 meter lange renseverket bemannes av 120 personer, og mange av dem er fast ansatte.

– Denne kompetansen mister vi hvis det ikke skjer noe på tre år, og det å få et slikt maskineri inn igjen i Norge er kjemperekvende, advarer Storås.

Må prioritere hardt. Virkeligheten oppleves noe annerledes i Bane NOR. Konserndirektør for infrastruktur, Vibeke Aarnes, minner om at foretaket har et forutsigbart minimumsnivå på fornyelse år for år.

– Som kjent øker vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, anslagsvis med en milliard kroner i året. I en slik situasjon må vi prioritere hardt, og tiltak innen sikkerhet prioriteres først. Rasjonell og industriell tilnærming påvirkes av at innsatsen først må gjøres der det er sikkerhetsmessig påkrevd, og deretter der hvor innsatsen gir størst effekt for kundene. Dette gjør for eksempel at ballastrensing ikke alltid står

1992

► NSB skilte funksjonene byggherre og entreprenør fra hverandre og opprettet Baneservice som en entreprenør på jernbanenetten.

1996

► Da infrastrukturen ble overført fra NSB til det nyopprettede Jernbaneverket, videreførte entreprenøren sin virksomhet under navnet Jernbaneverket Baneservice.

2005

► Jernbaneverket Baneservice ble omdannet til aksjeselskapet Baneservice AS, eid av Samferdselsdepartementet. Samtidig ble mer av drift og vedlikehold konkurranseutsatt, og noen ansatte i Jernbaneverket opprettet Norsk Jernbanedrift AS.

2009

► Baneservice etablerte Baneservice Skandinavia AB, som leverer logistikkjenester på godsterminaler i Sverige.

2016

► Statens eierskap i Baneservice AS ble overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet. Samme år kjøpte Baneservice 57 prosent av aksjene i Railcom AS, som både driver med jernbane, trikk, T-bane og telekommunikasjon.

2017

► Jernbanereformen ble satt ut i livet, blant annet med formål om å konkurransetsette all drift og vedlikehold på hele jernbanenetten.

2019

► Baneservice AS kjøpte Norsk Jernbanedrift AS, som de siste åra har hatt investerings-selskapet Herkules Capital som hovedeier. Samme år ble 1200 medarbeidere overført til nye Spordrift AS, et datterselskap av Bane NOR.

2020

► En rekke norske og utenlandske jernbane-entreprenører deltar nå i konkurransen, både om utbygging- og vedlikeholdoppdrag.

2021

► Spordrift AS blir fra årsskiftet skilt ut av Bane NOR og kan da få samme eier som Baneservice AS, Nærings- og fiskeridepartementet.



Mange aktører kommer inn og gjør ting på en litt annen måte, og det er sunt!

INGVILD STORÅS

øverst på gjennomføringslisten, opplyser Aarnes.
– Storås mener det kan gjøres mye mer arbeid om vinteren, både i tunneler og der det er lite snø. Er det noe dere har planer om?

– Vi jobber sammen med entreprenørene for å se på hvordan vi kan utnytte sesongen bedre, men vi må også prioritere sikkerhetstiltak som ikke direkte treffer jernbaneentreprenørene. Dette kan for eksempel være fornyelse av snøoverbygg, forbedring av drenering, flomtiltak og skogrydding, svarer Bane NOR-direktøren.

Reell konkurranse? Innen 2028 har Bane NOR planer om å konkurranseutsette drift og vedlikehold av alle norske jernbanestrekninger.

– Dette er noe vi har ønsket oss lenge. Vi tror det er fornuftig, også for å få mer jernbane for pengene. Konkurranse gjør noe med prisnivået. Dette er et interessant marked fordi det vil sikre mer jevn aktivitet gjennom hele året enn disse typiske sesongbaserte aktivitetene. For oss er det viktig at dette skjer i et tempo som gjør at vi kan rigge oss. Akkurat nå oppleves det komplisert at Spordrift AS fremdeles er en del av Bane NOR og at selskapet får tildelt prosjektene direkte. Vi merker nå at det er mindre aktivitet i de små prosjektene enn det vi tidligere har sett, sier Storås.

Hun mener også det er utfordrende at Spordrift søker etter fryktelig mange folk. Man skulle tro at en entreprenør med over 1200 mennesker må tilpasse

bemanning og kostnader når markedet de opererer i konkurranseutsettes.

– Kan Spordrift bli en stor konkurrent?

– Det vi er opptatt av, er at det i så fall blir en konkurranse på like vilkår, sier Storås.

Til det sier Aarnes: – Bane NOR legger nye oppdrag ut på anbud og vil utarbeide en kontraktstrategi med det formål at det blir reell konkurranse.

Mange nye aktører. Storås mener at Bane NOR er blitt en stadig mer profesjonell byggherre – ikke minst ved å høste erfaringer gjennom større utbygginger. De nye store prosjektene har tiltrukket seg utenlandske konkurrenter som aldri tidligere har vært i det norske markedet.

Baneservice har også bitt fra seg i forbindelse med InterCity-utbyggingen på Østlandet. Foruten en større kontrakt på Follobanen har selskapet ansvar for jernbaneteknikken på de to parsellene som nå bygges gjennom Eidsvoll.

Hva gjelder drift og vedlikehold, er det nordiske selskaper som kjemper om oppdragene, og også denne selskapsjungelen blir stadig større.

– Mange aktører kommer inn og gjør ting på en litt annen måte, og det er sunt! Både konkurranse og føringer fra byggherren er to forhold som gjør oss bedre. Skal vi bli enda mer effektive, er vi avhengige av enda bedre rammebetingelser slik at vi kan få utnytte folk og maskiner bedre, konkluderer administrerende direktør i Baneservice AS, Ingvild Storås.



NYTT VERKTØY: Baneservice har ansvar for all jernbaneteknikken på nytt spor gjennom Eidsvoll. Leder el-sikkerhet, Geir Gerhardsen, følger med når det nye hydrauliske enmanns-betjente svilleleggerverktøyet, som gjør det mulig bygge 480 meter spor på ett skift, er i sving.

Satser i Skandinavia

Banedrift AS har på få år mangedoblet omsetningen. Nå satser firmaet i Skandinavia sammen med en stor dansk entreprenør.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE

En av grunnleggerne av det Fredrikstad-baserte firmaet var mangeårig banemontør og etter hvert byggeleder på Østfoldbanen, Atle Eriksen. I november 2017 ble firmaet kjøpt opp av Aarsleff Rail.

– Nå får vi midler og muskler til å bli en totalleverandør, og vi kan utnytte våre ressurser over landegrensene, sier gründeren.

– Banedrift tar seg av de små og mellomstore prosjekter mens vi samarbeider om de store jobbene, utdyper administrerende direktør Thomas Møllerup i Aarsleff Rail.

Måtte si opp ansatte. Banedrift har vært gjennom en del tøffe tak. Som i 2017 da aktivitetsnivået på vedlikehold ble redusert betydelig og en tredjedel av arbeidstokken måtte sies opp.

Den årlige usikkerheten om bevilgninger, kombinert med lite vinterarbeid, har også skapt store utfordringer for selskapet.

– Hvis permitteringsvarsel blir den faste julepresangen til flere av våre medarbeidere, mister vi den fagkompetansen som vi har brukt mye tid og penger på å bygge opp. Underskudd gjennom vintermånedene gjør at vi må sette en høyere pris på de arbeidene vi utfører om sommeren. Så økt forutsigbarhet med flerårige avtaler og mer arbeid om vinteren vil være en vinn-vinn-situasjon for alle parter, mener han.

Tok sluttpakke. Da Banedrift ble etablert i 2005, hadde Atle Eriksen nærmere 19 år bak seg i NSB og etter hvert Jernbaneverket.

Beskjeden var at flere drifts- og vedlikeholdsoppgaver skulle settes ut til private, og ansatte fikk tilbud om sluttpakke tilsvarende to årslønner i tillegg til etableringsstøtte hvis de startet for seg selv.

Eriksen og kollega Frank Melby takket ja og startet Banedrift AS. Etter å ha ligget lavt de første årene begynte de å bygge Banedrift i 2010.



FANT TONEN: Atle Eriksen i Banedrift fant tonen med danskene og mener de har kommet en divisjon høyere.



Vi ville ikke gifte oss med hvem som helst.

Snakket samme språk. I 2015 hadde den voksende entreprenøren rundt 30 ansatte, og det ble lagt merke til i markedet. Alt fra investeringsselskaper til større entreprenører tilbød seg å kjøpe Banedrift.

– Vi ville ikke gifte oss med hvem som helst. Men Da Aarsleff kom på banen, var det noe som traff. Vi snakker det samme entreprenørsspråket. De har mye av den samme kulturen som vi har forsøkt å bygge opp, smiler Eriksen.

Samtaler og møter gjennom åtte-ni måneder endte med oppkjøp.

– Vi har sterk tro på lokal forankring og legger stor vekt på kultur og personlig kjemi, bekrefter Møllerup.

En divisjon høyere. Aarsleff har også kjøpt opp Anker AB i Sverige og dermed styrket seg som en betydelig lettbaneentreprenør. Selskapet er likevel størst på jernbane; har store kontrakter med Bane Danmark som løper gjennom ti-tolv år og elektrifiserer det danske jernbanenettet sammen med Siemens.

– Vi har kommet en divisjon høyere, erklærer Banedrift-sjefen, som har fått ressurser til å opprette både en signalavdeling og en sveiseavdeling.

Omsetningen har på få år økt fra 30 millioner til 130 millioner kroner. Målet

er at den skal videre oppover, og tallet på ansatte nærmer seg 60.

Vil bygge nytt.

Aarsleff har en moderne maskinpark som egner seg til store fornyelsesprosjekter. Sammen med Banedrift har selskapet vunnet flere kontrakter på Nordlandsbanen, i forkant av omleggingen til det nye signalsystemet ERTMS.

De har ambisjoner om å gå inn i nybyggingsprosjekter som krysningsspor og kontaktledningsanlegg. Da vi laget denne artikkelen, vant de kontrakten på ombygging av Monsrud kryssingsspor på Gjøvikbanen.

Banedrift AS gikk likevel med et solid underskudd i fjor, på over 15 millioner kroner.

– Vekst og lønnsomhet går ikke alltid hånd i hånd. Vi doubler bemanningen og kjøper maskiner og utstyr for å bli totalleverandør. Samtidig jobber vi med tiltak for bedre økonomistyring med stor oppmerksomhet mot det enkelte prosjekts økonomi, oppsummerer daglig leder i Banedrift, Atle Eriksen.



LIKER Å SAMARBEIDE: Administrerende direktør i Aarsleff Rail, Thomas Møllerup, mener lokal forankring er viktig for å lykkes i et annet land.

Se også på side 7 at Veidekke gjør seg gjeldende som KL-montører.



ILLUSTRASJONSFOTO: ØYSTEIN GRUE

Disse kjempene om jernbaneoppdrag

Her er noen større entreprenører som konkurrerer om jernbanetekniske jobber i Norge.

Oversikten viser norskregistrerte aksjeselskaper med mer enn 100 millioner kroner i omsetning i 2019. I tillegg utfører både Veidekke, flere utenlandske selskaper og mindre norske selskaper drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Og bakom lurer Spordrift AS, som springer ut av Bane NOR.

BANESERVICE AS
Stiftet i 2003. Eid av Nærings- og fiskeridepartementet.

Ansatte 668

Omsetning i mill. kr. 1 238,8

Resultat før skatt 64,7

Prosjekter
Ny jernbane gjennom Eidsvoll • Follobanen (forberedende arbeider) • Kvam og Ler kryssingsspor • Kongsvingerbanen/KL • Vinterberedskap Stor-Oslo • Sørlandsbanen (fundamentboring) • Bergen (flere arbeider)

Baneservice eier også Railcom AS, som i fjor omsatte for 192,3 millioner og hadde et resultat før skatt på 16,4 millioner kroner. Det nye konsernet vil få en årlig omsetning på rundt 1,7 milliarder kroner.

NRC BANE AS
Stiftet i 2011. Børsnotert selskap som er del av NRC Group.

Ansatte 198

Omsetning i mill. kr. 556,2

Resultat før skatt -117,2

Prosjekter
Dobbeltspor Nykirke-Barkåker • Forberedende arbeider Drammen • Sporfornyelse Oslo-Ski, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Bergensbanen • Oppgradering av Sørumsand stasjon

Selskapet er en del av den skandinaviske entreprenøren NRS Group, som i fjor omsatte for 6,2 milliarder norske kroner og hadde et resultat før skatt på 69 millioner.

INFRANORD NORGE AS
Stiftet i 2010. Eid av Infranord AB, som igjen er eid av den svenske staten.

Ansatte 50

Omsetning i mill. kr. 238,4

Resultat før skatt -4,5

Prosjekter
Innføring av Follobanen til Oslo S • Svilebytte Solørbanen • Ballastsupplering • Fundamentboring

RAIL INFRA-STRUCTURE AS
Stiftet i 2016. Eid av Jotunfjell Partners AS (Kristoffer Olsen og Hans Kristian Hov-Melbye).

Ansatte 88

Omsetning i mill. kr. 209,8

Resultat før skatt 3,6

Prosjekter
Bygger nytt jernbanespor mellom Arna og Fløen, sammen med spanske Azvi s.A. • Forbereder installering av signalsystemet ERTMS på Nordlandsbanen

BANEDRIFT AS
Stiftet i 2005. Eid Per Aarsleff Holding AS.

Ansatte 49

Omsetning i mill. kr. 133,8

Resultat før skatt -15,6

Prosjekter
Nordlandsbanen: Bytte av sporveksler/tunger og framføring av fiber • Østfold-, Kongsvinger- og Gjøvikbanen: Jernbanetekniske arbeider • Bergensbanen: Fiber-Finse-Voss • Hovedbanen: Kummer/rør og fiber Eidsvoll-Hauerseter

Morselskapet Per Aarsleff AS hadde i fjor over 6,2 milliarder kroner i omsetning og et overskudd før skatt på 226,5 millioner kroner.

Mener frihet under ansvar vil gi større samfunnsnytte

Ved å gi Bane NOR større frihet innenfor en økonomisk ramme vil samfunnet få større nytte av de pengene som brukes på jernbane. Det lover konsernsjef Gorm Frimannslund.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE

Samferdselsminister Knut Arild Hareide tar til orde for en omlegging av transportplanlegging og -utbygging her i landet. I arbeidet med ny Nasjonal transportplan vil han arbeide for tiltak som vil redusere kostnadene og øke nytten av de pengene som bevilges. Statsråden tar til orde for såkalt porteføljestyring.

Mer for kundene. Med porteføljestyring vil Bane NOR kunne velge hvilke prosjekter som skal gjennomføres i hvilken rekkefølge – innenfor en samlet økonomisk ramme. – Det betyr at de som er tettest på jernbanen, vurderer hvilke tiltak som er hensiktsmessig for å nå effektmålene og kan prioritere ut fra samfunnsøkonomisk nytte. Dette vil gi større nytte for pengene som investeres i jernbanen, sier Gorm Frimannslund.

– Vi ønsker å ta ut større effekter av pengebruken, og det kan måles i forhold til hva slags rutetilbud vi kan få til for kundene, forklarer jernbanedirektør Kirsti Slotsvik. Jernbanedirektoratet går gjennom de ulike utbyggingsprosjektene og vurderer hva som er mulig å gjøre både på kort og noe lengre sikt.



I praksis betyr det at prosjekter settes opp mot hverandre og at vi velger det som gir best nytte.

GORM FRIMANNSLUND

Har noe å lære. Nye Veier AS har fått det handlingsrommet Frimannslund ønsker seg. Statsaksjeselskapet ble stiftet i 2015 og overtok året etter ansvaret for utbygging og drift av et antall motorveier fra Statens vegvesen. Etter hvert har det fått tildelt en veiportefølje på rundt 150 milliarder kroner og har vist at det går an å redusere kostnadene og øke nytten med flere titalls milliarder kroner.

Nye Veier er gitt muligheten til å tenke mer helhetlig enn det som har vært vanlig tidligere, men ikke bare det:

– Nye veier har økt nytten ved å sette opp fartsgrensene og fått kommunene med på å legge om traseer slik at veien rettes ut. Dette gir stor effekt i nytte/kostnads-analysen, og her har jernbanen noe å lære, mener Kirsti Slotsvik.

Hun legger til at jernbanen må sees i en større sammenheng. Den er ikke nyttig før den kobles mot et nettverk av annen kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det er når alt dette vurderes samlet, at man oppnår større nytte enn enkeltprosjektene hver for seg.

– Jernbanen blir ofte betegnet som ryggraden rundt de store byene. For å få til noen effekt må vi ha med hele kroppen. Ellers må vi huske på at det er mye enklere og billigere å bygge vei på det indre Sørlandet enn å tråkle seg gjennom Drammen og Moss, for ikke å snakke om Oslo S. Gjennom spredt bebyggelse ser vi at også jernbanen kan bygges ganske billig, understreker jernbanedirektøren.

Ansvarliggjøring. Slotsvik poengterer at flere av de utbyggingsprosjektene som er igangsatt på jernbanen, vil strekke seg langt inn i den første seksårsperioden i en ny Nasjonal transportplan. Derfor vil det være begrenset hva jernbanen kan oppnå av gevinster fra porteføljestyring i nær framtid.

Frimannslund er likevel ikke i tvil om det potensialet som ligger i en porteføljestyring:

– Når vi kan prioritere hva som gir best effekt, vil det føre til en større ansvarliggjøring av Bane NOR. Foretaket blir da i økende grad en beslutningstaker som bestemmer hvilke tiltak som iverksettes når. I praksis betyr det at prosjekter settes opp mot hverandre og at vi velger det som gir best nytte. Dette er veldig mye bedre enn dagens løsning der Bane NOR får enkeltoppdrag og i alt for stor grad blir en ordremottaker. Kort oppsummert gir det frihet under ansvar.

Jernbanedirektoratet har en overordnet koordinerende rolle og har blant annet ansvar for utviklingen av det framtidige



MER HELHETLIG: Bane NOR ønsker å tenke mer helhetlig og ta ut maksimal nytte av de ulike investeringene. Bildet viser den pågående jernbaneutbyggingen ved Minnesund. Når denne er ferdig, kan samfunnet dra full nytte av dobbeltsporet som allerede er bygd ved Mjøsa.

togtilbudet, kjøp av togtenester og toganskaffelser og at utvikling av infrastrukturen avstemmes til jernbanens beste.

Togets fortrinn. – Men blir jernbanen mindre lønnsom når resten av transportsektoren blir utslippsfri og nye digitale løsninger åpner for nye muligheter?

– Jernbanen vil uansett ha fortrinn ved at den kan transportere mange mennesker og gods mer effektivt enn individuelle transportformer. Toget er lite arealkrevende og miljøvennlig i bred forstand, både knyttet til klima og lokal luftforurensning enten det dreier seg om svevestøv eller

mikroplast. Så jernbanens fortrinn reduseres ikke nødvendigvis av at andre transportformer forbedrer sitt miljøfotavtrykk, mener Slotsvik.

Hun mener nye digitale løsninger også kan vurderes på flere måter.

– De vil bidra til mer effektiv korrespondanse mellom transportformene og gi bedre informasjonssystemer. Autonome kjøretøy kan både bidra til effektive tilbringerløsninger til toget og erstatte ordinær kollektivtransport. Hvor raskt en slik utvikling vil gå, er fortsatt usikkert.

Rundt byene. Både Slotsvik og Frimann-

slund viser til at det i forslaget til NTP er lagt opp til at jernbanen fortrinnsvis bygges ut og utvikles rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Det er i disse områdene den har sin store fordel.

– Der kostnadene har økt mye på grunn av dårlige grunnforhold, må vi kunne se etter løsninger som er enklere, men gode nok, mener de. Unødvendig dyre byutviklingsprosjekter er det også nødvendig å gå kritisk gjennom.

Ny nasjonal transportplan, med vekt på kommende seksårsperiode, vil bli lagt fram for behandling i Stortinget på vårparten i 2021.



Jernbanen er ikke nyttig for den kobles mot et nettverk av annen kollektivtrafikk, sykkel og gange.

KIRSTI SLOTSVIK





“
Målet må være å bli mer overordnet og samtidig tydelig nok. Vi skal ha jernbanefaglig kunnskap, men i større grad utvikle oss i retning å bli transportgeneralister.

“
Direktoratet trenger å bygge en bredere og mer sammensatt kompetanse.

Jernbanedirektoratet finner seg mellom barken og veden når sektoren skal styres. Det er særlig rolle- og ansvarfordelingen som er utydelig, og mye ligger utenfor direktoratets rammebetingelser å løse, men ikke alt, og det tas grep. Helhetstenkning er et viktig stikkord.

TEKST ANNE WENBERG FOTO ØYSTEIN GRUE

Sektorstyring mellom barken og veden er det talende navnet på evalueringen Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har skrevet på oppdrag fra jernbanedirektøren, med oppstart i januar i år. Rapporten baserer seg på dokumenter, intervjuer, spørreundersøkelser og fagseminarer. Jernbanedirektør Kirsti Slotsvik ble ikke overrasket over konklusjonene i rapporten, som viser at mye fungerer godt. Det er stor takthøyde, sterk motivasjon og godt miljø. Det er også oppnådd gode resultater når det gjelder konkurranseutsettingen. Infrastrukturforvaltningen er det verre med. Her har heller ikke direktoratet tilstrekkelige muligheter til å påvirke, ifølge rapporten, og kostnadene ser ut til å øke.

Større perspektiv. Evalueringen viser dessuten tydelig at direktoratet kan styrke sin

gjennomslagskraft og få en mer hensiktsmessig rolle, gjennom noen endringer i egen organisasjon. Her er de fire hovedkonklusjonene fra DFØ:

- Jernbanedirektoratet bør reddykke et helhetlig jernbane- og transportperspektiv i rolleforståelsen sin
- Jernbanedirektoratet bør i større grad tilpasse den interne organiseringen til rolle og mandat
- Jernbanedirektoratet bør legge større vekt på generell transport- og samfunnsfaglig kompetanse
- Jernbanedirektoratet bør jobbe for endrede rammebetingelser
 - Rammebetingelse gir oss begrensninger i muligheten til å drive sektorstyring. Fra både Finans- og Samferdselsdepartementet forventes det at vi har tilnærmet millimeterkontroll, samtidig som vi skal gi

Bane NOR, Norske tog og Entur stor operasjonell frihet. Det er motsetninger her, som ikke så lett spiller sammen. Målet må være å bli mer overordnet og samtidig tydelig nok. Vi skal ha jernbanefaglig kunnskap, men i større grad utvikle oss i retning å bli transportgeneralister, sier Slotsvik.

Interne grep. Hun legger til at mye i mandatet er vanskelig å måle, som samordning og koordinering. Men det er absolutt noe å ta tak i internt, innenfor eksisterende mandat.

– Vi har for mye silotenkning, og det burde være helt unødvendig i vår lille organisasjon med rundt 180 mennesker. Direktoratet trenger å bygge en bredere og mer sammensatt kompetanse, og vi kan bli bedre til å vurdere når vi skal bruke konsulenter og når vi selv skal produsere rapporter.

Slotsvik er glad for å ha evalueringen som gir en objektiv basis for arbeidet med å utvikle direktoratet:

– Vi kopler dette opp mot det Lean-arbeidet vi uansett skulle videreføre for å forbedre prosessene våre, og vil bruke Lean-konsulenter sammen med oss for å utarbeide målsettinger og strategi. Så må vi angripe utfordringene i riktig rekkefølge. Vi bør kunne lande mye, men kanskje ikke alt, fram til årsskiftet.

Styringsnivået. Ifølge Slotsvik vil noen trenge etterutdanning, eller bruke kompetansen sin på en annen måte enn i dag:

– Vi skal ikke eie detaljene, men vi må ha et kvalitetsansvar og kunne nok til å stille riktige krav til Entur, Norske tog og Bane NOR. Men det viktigste vil være å bli enda bedre til samordning og samarbeid mot felles mål.

Allerede på nyåret ble det satt i gang et programråd for å styrke samhandlingen med Bane NOR og Norske tog. Vi møtes etter behov omtrent en gang i måneden for å ha milepælsdiskusjoner. I vår var det konseptvalgutredningen for fjern tog som dominerte møtene.

Det jobbes også med avtalestyringen mot Bane NOR, for å få en felles forståelse av styringsnivået.

– Skal vi bli mer overordnet, må vi heve blikket og se utenfor jernbanen. Få bor på en togstasjon. Vi må ha større interesse for helheten – tenke på at folk skal helt hjem, avslutter Kirsti Slotsvik.

Slik vil hun endre Vy

Gro Bakstad er stolt av de resultatene hun har oppnådd som leder i Posten. Nå forbereder hun seg på hardt arbeid sammen med de ansatte i Vy.





“
Jeg er ydmyk for at jeg skal inn i en helt annen bransje. Jeg skal jeg lære Vy og hele bransjen å kjenne, men jeg har jo med meg livserfaring og erfaring fra tidligere lederroller som kan bli nyttig.

– Joda, det kiler litt i magen. Men først og fremst gleder jeg meg. Sammen skal vi jobbe hardt for å skape de gode kundeopplevelsene, sier den nye sjefen for Vy.

Jernbanemagasinet treffer henne på et møterom i Posthuset, før hun skal ut og treffe lokførere, konduktører, bussjåfører og en rekke andre Vy-ansatte.

Øvde og øvde. «Skal du bli god, må du trene, trene, trene.» Dette fikk unge Gro Bakstad tidlig innprentet av sin far, som var lidenskapelig opp-tatt av jobben sin som rektor på musikkskolen i Moss.

– Så jeg øvde og øvde, minnes hun. Ny klarnett i julegave var ikke akkurat det hun drømte om som elleveåring, men hun erfarte raskt at øving gir resultater. Og som ung tenkte rektor-datteren at hun skulle holde på med musikk resten av livet.

Slik skulle det ikke gå.

Moren jobbet i et forsikringselskap, og den engasjerte jentungen hennes hadde én lidenskap: Hun likte tall. Interessen for det hun kaller «de kvantitative fagene» gjorde at hun ble tatt opp som student på Norges Handelshøyskole i Bergen. Der fikk hun venner for livet, og de har endt opp i helt forskjellige jobber.

Gass og brems. – På Handelshøyskolen, der lærer du å lære, resonnerer kvinnen som etter studie-



Navn:
Gro Bakstad (54)

Tittel:
Konsernsjef

Sivilstand:
Gift, har to døtre på 23 og 19 år. Bor på Malmøya i Oslo.

Bakgrunn:
Siviløkonom fra Norges Handelshøyskole, har blant annet bakgrunn som konserndirektør i Posten Norge med ansvar for det norske post- og logistikknettverket. Er dessuten styremedlem i DnB ASA og Veidekke.

Aktuell:
Tiltrådte mandag 7. september som sjef for Vygruppen.

tida ble tilsatt i et av verdens største revisjons-konsern, Arthur Andersen LLP. Her var Gro Bakstad i åtte år:

– Den jobben fungerte i grunnen som en fortsettelse av skolegangen. Et strukturert opplæringsopplegg med coaching og tilbakemelding hele veien.

Etter flere konsulentjobber hadde Gro Bakstad behov for å finne sin plass i én virksomhet og «faktisk være med helt til mål.» I 2004 tiltrådte hun som økonomidirektør i Posten Norge, som to år tidligere hadde blitt omgjort til aksjeselskap. Grepene som ble tatt, ble lagt merke til, og i 2007 ble Bakstad kåret til «Årets økonomileder.»

I takt med synkende postvolumer har et tradisjonelt norsk postselskap utviklet seg til å bli et nordisk logistikkonsern, og i dag kommer to tredjedeler av inntektene fra logistikk-siden.

– Det var en kombinasjon av gass og brems, oppsummerer Bakstad, som er stolt av at krevende nedbemanninger ble gjennomført mens medarbeidertilfredsheten økte og sykefraværet gikk ned. Samtidig gir hun honnør til ledere og ansatte som sto midt oppi de store omstillingene.

Se inn i glasskulen. – Ser du likhetstrekk mellom det du har vært gjennom i Posten og den jobben som ligger foran deg i Vy?

– Jeg er ydmyk for at jeg skal inn i en helt annen bransje. Jeg skal jeg lære Vy og hele bransjen å kjenne, men jeg har jo med meg livserfaring og



TO GODE VENNER:
Alfred og Gro går tur hver kveld.



erfaring fra tidligere lederroller som kan bli nyttig. Lærdommen er at vi stadig må endre oss. Det oppstår nye kundebehov, nye konkurrenter og nye markeder. Det er den verdenen vi lever i.

– Hva vil du legge mest vekt på som Vy-sjef?

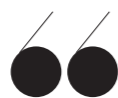
– Vi må prøve å se inn i glasskulen, se langt fram, sette en retning og kommunisere den. Jeg vil legge vekt på å sette tydelige mål og følge opp. Det å være tett på og forstå virksomheten ser jeg som utrolig viktig. Da blir det enklere å involvere organisasjonen når vi skal gjennomføre endringene.

Bli kjent. Etter hvert som åra har gått, har Gro Bakstad mer og mer innsett at alt ikke kan måles i tall. Tett dialog med tillitsvalgte og effektiv kommunikasjon er eksempelvis helt avgjørende for å få gode løsninger.

– Jeg ser fram til å bli kjent med de dyktige folkene som jobber i Vy. Jeg har brukt toget en god del i jobben, har vært en fornøyd kunde og møtt mange imøtekommende og flinke Vy-medarbeidere. Mitt inntrykk er at Vy er et fantastisk selskap med utrolig spennende muligheter. Vi står selvfølgelig foran store forandringer, men jeg opplever det som et privilegium å få lede en sentral samfunnsaktør som betyr så mye for så mange. Vi skal bidra til å få folks hverdagslogistikk til å gå opp, men også sørge for at flere kan få se landet vårt på en miljøvennlig og grei måte. I bunn og grunn vil det handle om å vinne den tøffe konkurransen.

Vi skal levere. – I 2016 ble det norske postmarkedet åpnet for full konkurranse. Hva gjør konkurranse med et offentlig eid selskap?

– For Postens del bidro konkurransen til at vi skjerpet oss. Det er jo heller ingen grunn til at et offentlig eid selskap skal levere dårligere eller dyrere tjenester til kundene enn private. Vi skal være minst like gode og minst like effektive. Og da er vi konkurransedyktige.



Vi står selvfølgelig foran store forandringer, men jeg opplever det som et privilegium å få lede en sentral samfunnsaktør som betyr så mye for så mange.

– Hvordan ser du for deg Vy om fem år?

– Jeg tenker at Vy har vunnet enda flere kontrakter, at vi har skapt enda flere miljøvennlige løsninger som gjør det attraktivt å reise kollektivt enten på jobb eller ferie. Og vi har fått flere bedrifter til å transportere gods på toget i stedet for på lastebiler. Vi skal levere!

3 KJAPPE

Hvordan var oppveksten din i Moss?

Jeg hadde en helt gjennomsnittlig, men trygg og god oppvekst med jordnære foreldre. Min søster var ti år yngre enn meg, så jeg ble nok litt bortskjemt.

Hva er din beste og dårligste side?

Jeg blir veldig engasjert i det jeg holder på med, og jeg har hatt flinke ledere som har utfordret meg. Privat kan jeg være litt rotete, og det kan irritere noen andre familiemedlemmer.

Hva liker du best å gjøre på fritida?

Jeg liker bedre å lese enn å luke og gå skiturer, men heldigvis har jeg hunden Alfred som jeg går tur med om kvelden. Jeg har kjempehyggelige naboer!



Jeg ser fram til å bli kjent med de dyktige folkene som jobber i Vy. Jeg har brukt toget en god del i jobben og har vært en fornøyd kunde og møtt mange imøtekommende og flinke Vy-medarbeidere.

Når turistflommen trekker seg tilbake

Flåm suger til seg turister som en magnet, men i år har koronapandemien også rammet den vakre vestlandsbygda i Aurland kommune.

TEKST ANNE WENNBERG FOTO ØYSTEIN GRUE





MYRDAL: Det var langt færre turister som kom på Flåmsbana denne sommeren enn i et normalår.



FIN TUR: Mange foretrekker å sykle Rallarvegen til Flåm og ta toget opp igjen.

Som førstegangsreisende med den eventyrlige Flåmsbana var turen i begynnelsen av august en stor opplevelse, og egentlig var det svært behagelig med få folk både på toget og i Flåm. Ingen trengsel noe sted, og den storslagne naturen kunne virkelig ta plass og skinne til glede for oss som var med hele veien fra Myrdal til Flåm og tilbake neste dag. Fantastisk utsikt, skiftende vær og huldra som danset for oss ved Kjosfossen, dekket liksom over de dramatiske økonomiske tapene for en liten stund.

Gode utsikter. Men virkeligheten for Flåm utvikling er tøff nok. For daglig leder Sivert Bakk, som møtte oss i bygda innerst i Aurlandsfjorden, står utfordringene i kø. Men det kommer bedre tider, og de er i selskap med mange andre i den hardt prøvede reiselivsnæringen.

– På en måte er vi jo et speilbilde av resten av Norge og verden. Inngangen til året var veldig bra etter en fantastisk jule- og nyttårshelg. Utsiktene for sommeren så svært gode ut. Det ville blitt som i fjor, og vi har ikke som mål å få flere hit om sommeren. Så smalt det, og vi måtte i gang med å utarbeide ulike scenarioer, forteller Sivert Bakk.

Det var bare å forholde seg til virkeligheten, og legge helt nye planer, som stadig måtte revideres.

– Vy var svært samarbeidsvillige og har virkelig gjort en god jobb. De så at det ikke var mulig å kjøre full ruteplan, og vi fikk en modell som gjorde at vi



“
Inngangen til året var veldig bra etter en fantastisk jule- og nyttårshelg.

SIVERT BAKK

kunne bestemme oss for detaljene fra måned til måned. Vi traff veldig godt med alternativ trafikkmodell for sommeren, og i skoleferien, spesielt i juli, kom det flere enn vi fryktet, forteller Bakk.

Ville oppleve. Og de norske turistene var villige til å bruke penger på mer enn togtur.

– Ziplinen var populær, og ikke minst etterspørselen etter sykling på Rallarvegen. Vi jobbet intenst for å få brøytet den åpen til fellesferien, etter den snørike vinteren, og klarte i hvert fall å åpne til Hallingskeid. Til Finse var det ikke mulig å få det åpent før i august dessverre, kommenterer Bakk.

For å nå det opplevelshungrige norske publikummet ble markedsføringen lagt om. De måtte



STORSLÅTT: Det er lett å la seg begeistre av den fantastiske vestlandsnaturen i Flåmsdalen.



SYKKELVOGN:
Toget har god plass til sykler.



KJOSFOSSEN: Den spektakulære fossen, der også huldra kan dukke opp, får folk til å knipse vilt.

FAKTA

FLÅM UTVIKLING

- ▶ Eid 50 prosent av Vygruppen, 50 prosent av Aurland Ressursutvikling AS
- ▶ Vy har avtale om å trafikere Flåmsbana til 2027
- ▶ Daglig leder er Sivert Bakk

FLÅMSBANA

- ▶ Sidebane til Bergensbanen
- ▶ Ble offisielt åpnet 1. august 1940
- ▶ Går fra Myrdal til Flåm
- ▶ Er en av verdens bratteste togbaner
- ▶ Har elleve stasjoner og tjue tunneler
- ▶ Den gamle togstasjonen i Flåm huser banens museum

henvende seg til enkeltpersoner, ikke reiseoperatører.

– Det var en overgang for oss, men det virket. Vi brukte mange kanaler, både digitalt og i papirmagasiner, forteller Bakk, og legger til at han er glad de var raske med å åpne i mai, med god koronasikkerhet.

Fornøyde passasjerer. De hadde rett og slett ikke råd til dårlige tilbakemeldinger, og måtte treffe på første forsøk. Alt måtte være i orden, slik at folk ville komme.

– Vi halverte antall plasser per avgang fra 520 til 260, ga god informasjon, passet på hygien med vasking og antibac, og passasjerene satte pris på alt sammen.

Men med halvparten så mange på togavgangene og ingen cruiseanløp er det økonomiske resultatet for Flåm utvikling brutalt.

– Riktig nok klarte vi 30 prosent av fjoråret i juli, men vi regner med å ende på en 85 prosents nedgang for året som helhet. Vi har virkelig lært hvor sårbart det er for oss når det kommer et innreiseforbud. Vi er i stor grad basert på utenlandske turister, særlig cruiseturister. Det kan jo bli færre av dem i framtiden av andre årsaker, så det er også en erkjennelse vi må ta inn over oss. Hvordan løser vi det på et lite sted som Flåm? Vi har ikke nok parkeringsplasser når flere kommer med bil som i sommer, kommenterer Bakk.

Vintervekst. Et lyspunkt i en tung tid er at satsingen på vinterhalvåret (oktober-april) er en knallsuksess,

selv om det ble en brå slutt i mars i år. De siste fem årene har veksten i vinterturismen vært solid – fra 50 000 til 123 000 besøkende.

– Vi ser for oss at denne veksten vil fortsette når pandemien er over. Spesielt desember er fantastisk, når vi lyssetter hele Flåm og Fretheim Hotell serverer julemat, forteller en begeistret Bakk.

Han setter stor pris på koronastøtten fra myndighetene, men sier det ikke er i nærheten av å dekke tapene. Nå håper han på nye ordninger som vil hjelpe litt mer:

– Den dagen vi skal åpne igjen for fullt må vi jo også være i stand til å forberede oss til det. Jeg håper virkelig ikke vi må gå helt i dvale igjen. Da blir det vanskelig å utnytte kapasiteten raskt. Håper 2021 blir atskillig bedre enn 2020.



Vi er i stor grad basert på utenlandske turister, særlig cruiseturister. Det kan jo bli færre av dem i framtiden av andre årsaker, så det er også en erkjennelse vi må ta inn over oss.

SIVERT BAKK



STILLE: Cruiseskipene var fraværende sommeren 2020.

Full fart på rett spor

Da Camilla Osaland blant annet hadde vært driftsleder for en trampolinepark i noen år, dukket det opp en annonse på Facebook som traff henne både i hodet og hjertet. Avsender var Lokførerskolen, og det var bare å søke. Hun kom rett inn.



Vi traff Camilla på Oslo S før ni en morgen i august, og da var det flere timer siden hun sto opp i Sandefjord, og siden begynte øvelseskjøringen fra Skien. Toget parkerte nøyaktig der det skulle, og det er sånn hun vil ha det.

– Jeg er perfektionist. Man skal stoppe på riktig sted, smiler hun fornøyd, før hun legger til at kjørelærerne hennes er helt fantastiske.

Populær utdanning. Hun er ikke alene om å ønske seg jobb som løkfører. Det er stor rift om plassene på det som egentlig heter Norsk fagskole for lokomotivførere, så Camilla er ekstra glad for å være i gang. Hun begynte i januar, og skulle ha vært

ferdig i februar 2021. Koronasituasjonen har ødelagt litt, så hun regner med å være ferdig først i mai. Øvelseskjøringen hun begynte med etter sommerferien, skulle egentlig ha foregått på våren. Og enda er det to runder til, med teoriundervisning og simulatortrening i perioder imellom. Utdanningen er kort, men intens.

– Det gjelder å følge godt med, og det er mye hjemmearbeid som skal gjøres i teoriperiodene.

Ett av temaene de må innom er uønskede hendelser. Alle lokføreres skrekk er mennesker i sporet. Det er heller ikke hyggelig å kjøre i hjel dyr, men det er dessverre uunngåelig.

– Jeg opplevde faktisk nettopp å få stoppsignal på Skøyen fordi det hadde vært en påkjørsel på Lysaker. Da var det nære på for

ferdig i februar 2021. Koronasituasjonen har ødelagt litt, så hun regner med å være ferdig først i mai. Øvelseskjøringen hun begynte med etter sommerferien, skulle egentlig ha foregått på våren. Og enda er det to runder til, med teoriundervisning og simulatortrening i perioder imellom. Utdanningen er kort, men intens.

– Det gjelder å følge godt med, og det er mye hjemmearbeid som skal gjøres i teoriperiodene.

Ett av temaene de må innom er uønskede hendelser. Alle lokføreres skrekk er mennesker i sporet. Det er heller ikke hyggelig å kjøre i hjel dyr, men det er dessverre uunngåelig.

– Jeg opplevde faktisk nettopp å få stoppsignal på Skøyen fordi det hadde vært en påkjørsel på Lysaker. Da var det nære på for

“Det er et trygt miljø, med gode lærere, og rom for å stille spørsmål. Det er heller ikke noe problem å være en av få jenter.**”**

CAMILLA OSALAND



Jeg gleder meg veldig til å kjøre alene, men det blir nok skummelt de første gangene. Én av drømmene er få kjøre Flåmsbana.

meg. Men jeg vet at vi blir godt ivaretatt når det verste skjer. Og vi blir testet psykisk før vi kommer inn på skolen, forteller Camilla.

Vant til tog. Det var flere årsaker til at 29-åringen ville søke, etter først å ha avsluttet videregående med blant annet mekaniske fag, og så noen år i arbeidslivet, de siste i en lederjobb.

– Faren min jobber i Cargonet og stemoren min i Bane NOR, så det har blitt mye togprat hjemme hos dem i Ski, der jeg nå bor i teoriperiodene. Og jeg er litt guttejente med sans for fart. På Vestfoldbanen er det jo strekninger med inntil 200 kilometer i timen. I tillegg liker jeg tanken på å ha helt fri når jeg har fri.

Jeg er også glad i den frihetsfølelsen jeg får mens jeg sitter og kjører, med en fantastisk utsikt, sier Camilla.

Lokførerstudenten skryter fælt av miljøet på skolen:

– Det er et trygt miljø, med gode lærere, og rom for å stille spørsmål. Det er heller ikke noe problem å være en av få jenter.

Framtiden. Hun håper å bli stasjonert i Skien når hun er ferdig på skolen, men vet at det fort kan bli Drammen, og det er også helt fint. Det er mange spennende muligheter med stasjonering der. Og når hun kommer så langt venter kursing både i banestrekning og type tog eller lokomotiv. Det vil stadig være noe nytt å lære også senere ettersom ny teknologi tas i bruk.

– Jeg gleder meg veldig til å kjøre alene, men det blir nok skummelt de første gangene. Det er heller ikke utenkelig at jeg en dag blir kjørelærer, men da må jeg ha minst fem års erfaring. Først skal jeg prøve meg på flere strekninger, og én av drømmene er få kjøre Flåmsbana.



LEKER SEG: Her får rektor Erik Jensen prøve seg på simulatoren for kjøring på strekning der det digitale signalsystemet ERTMS er innført.

Studentene strømmer til Lokførerskolen

I vår ble det kjent at Norsk fagskole for lokomotivførere hadde rekord i antall søkere. Alle togselskapene trenger flere lokførere, og ved årets opptak økte skolen antall studieplasser fra 120 til 148.

TEKST ANNE WENNBERG FOTO ØYSTEIN GRUE

En fornøyd rektor, Kai Erik Jensen, har flere forklaringer på skolens popularitet:

– Det grønne skiftet får mye oppmerksomhet, og lokførere og studenter har blitt opptatt av at jernbanen er en viktig bidragsyter. Dessuten er det behov for lokførere, og det er en kort utdanning til jobber med gode betingelser. Sist, men ikke minst, lyktes vi med digital markedsføring mot målgruppa, som er kvinner og menn i alderen 20-35.

Han er opptatt av å få inn flere kvinnelige søkere, for lokføreryrket er ikke som det var. Rå styrke er sjelden noe du trenger i denne jobben lenger. I vår var det 998 søkere, hvorav 115 kvinner. Ni kvinner av 148 totalt har blitt tilbudt studieplass høsten 2020 og våren 2021.

Ser etter fagbrev. Studentene har ulike bakgrunner, og mange har noen år i

arbeidslivet bak seg før de finner veien til Lokførerskolen. Gjennomsnittsalderen ligger stabilt på rundt 32 år.

– Vi har folk med fagbrev, studiekompetanse, piloter, sykepleiere og ingeniører, og vi leter spesielt etter dem med fagbrev innen eksempelvis elektro eller mekaniske fag. Det gir ekstrapoeng, forteller rektor.

I tillegg til å ha en teknisk forståelse, er det viktig å ha god simultankapasitet, og det er helt avgjørende å forstå at regler skal følges fordi sikkerheten må ivaretas.

– Lokførerstudiet er i utvikling, og vi satser mer og mer på e-læring, simulatortrening og bruk av VR. På denne måten kan vi effektivisere opplæringen, forteller Kai Erik Jensen, som også vil understreke at skolen skårer høyt på tilfredshetsundersøkelser. Både lærerne og miljøet blir framhevet av studentene.

Satser på Ofotbanen

Arctic Train i Narvik er landets ferskeste og minste togselskap. Godkjennelsen kom på vårparten i år. Så kom koronaen.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Vi har hatt en god del trafikk med hyttefolk, en gammel tradisjon som har kommet litt tilbake. Vi er faktisk ganske fornøyde med turisttrafikken ellers også.

KETIL SVENNINGDAL

ARKTISK: Arctic Train har kommet opp på høyfjellet og nærmer seg Bjørnfjell stasjon.

I Narvik har stadig flere etterlyst muligheten for å få på plass et eget opplegg med togturer på Ofotbanen. De siste årene har veksten i turismen vært formidabel, ikke minst på vinteren da folk fra hele verden har oppdaget det magiske med naturen i nord, og ikke minst nordlyset. Når så togreisen med Ofotbanen gjentatte ganger har fått internasjonal oppmerksomhet som en av Europas og verdens vakreste, ble interessen stadig mer påtrengende.

Vi møter selvfølgelig Arctic Trains daglige leder Ketil Svenningdal på toget. – Du kan ikke starte opp noe sånt med tanke på å tjene raske penger. Både veien fram til å bli selvstendig operatør og godkjent togselskap er lang, og veien videre til å få til lønnsom drift kan være enda lengre. Men eierne våre er solide og har tro på produktet. Det er det avgjørende, og det å ha en viss stayerevne helt nødvendig, sier Svenningdal.

I september kom også nyheten om at Flåm AS som er en av hovedaktørene bak turistsuksessen på Flåmsbana går inn på eiersiden i Arctic Train. Det vitner om tro på konseptet.

En pent brukt motorvogn. Det skinnende blanke blå og grå togsettet av type 69G som står klart til avgang på Narvik stasjon er resultatet av en lang prosess som startet for i 2011

– Jeg var på en messe i Jönköping i Sverige der jeg kom over en «pent brukt» motorvogn av typen Y1. Vogna skulle selges og vi tok sjansen på å slå til, forteller den daglige lederen med bakgrunn som eier av den kjente Narvik-entreprenøren Taraldsvik Maskin.

Jernbaneverket hadde lyst ut konkurranse om transporten opp til arbeidsstedene langs Ofotbanen i vedlikeholdsperioden om sommeren, og Taraldsvik Maskin fikk tilslaget siden de hadde sikret seg den svenske motorvogna med 76 sitteplasser.

– Noe togselskap var vi jo ikke, smiler Svenningdal, men ved å leie inn lokfører og kjøre på Jernbaneverkets lisens var det klart for arbeidstogene.

Ble lagt merke til. Selv den beskjedne internerne trafikken for Bane NORs arbeidfolk ble lagt merke til.



OPPHOLD MED UTSIKT: På Rombak stasjon er mulig å gå ut av toget og nyte utsikten og naturen. Fv: Daglig leder Ketil Svenningdal, lokfører Kjell Arve Rondestvedt og konduktør Rita Bugge Pettersen.

– Det gikk ikke lenge før vi begynte å få henvendelser fra fjern og nær om vi ikke kunne kjøre turister og andre som ville på tur med Ofofbanen, forteller Ketil Svenningdal. Mange vil oppleve og se den dramatiske naturen langs banen. Nesten like spennende og kjent er banens historie fra rallartiden og ikke minst under andre verdenskrig. Men det var ikke mulig for oss så lenge vi ikke hadde egen lisens, sier Svenningdal.

Sammen med blant andre Narvik kommunes utviklingselskap Futurum, Visit Narvik og Forte begynte de så å spinne videre på ideen om å utvikle Ofofbanen til et eget opplevelseskonsept. De hadde jo motorvogner, men beskjeden var at minst 200 plasser måtte til om de skulle markedsføre seg mot for eksempel cruiseaktørene.

Fullverdig togselskap. Arbeidet med å få på plass tillatelser for å kunne oppnå status som selvstendig togselskap ble satt i gang for rundt tre år siden. Det er mye dokumentasjon som må på plass og underveis har de støtt på både store og små utfordringer.

– Men da er det jo også en enda større tilfredsstillelse å komme i mål, understreker Arctic Trains daglige leder. Arctic Train er for øvrig markedsnavnet på produktet,

FAKTA

ARCTIC TRAIN

- ▶ **Ansatte:** seks lokførere, tre konduktører, fem i administrasjonen
- ▶ **Togmateriell:** tre type 69G, én Y1, ett stort diesellok type Vossloh GB 1000BB
- ▶ **Lisens** og godkjenning for både person- og godstrafikk på Ofofbanen
- ▶ **Søknad** om lisens for person- og godstrafikk i Sverige er nå til behandling der
- ▶ **Kjører** to daglige togpar på Ofofbanen
- ▶ **Eiere:** PRS Holding AS og TM AS, Flåm AS

selve driften ivaretas av operatørselskapet TM-togdrift AS.

Trengte tog også. De fikk etablert kontakt med Norske tog AS. Siden den store Flirt-anskaffelsen gjør alle tog av type 69 overflødige etter hvert, fikk de mulighet til å se nærmere på noen av de som inntil nylig gikk på Gjøvikbanen. Togene har moderne fjerntogseter med bord og er ombygd med blant annet handikoptoiletter.

– Ved å få utført teknisk overhaling av dem, skiftet vinduer som hadde punktert, og ikke minst en fullstendig rens innvendig og utvendig, inkludert ny foliering. Norske tog har vært veldig velvillige og

hjelpsomme og 69G-togsettene er for oss både velegnet og enkle å operere og holde i stand, legger han til.

Hyttefolk og turister. Arctic Train var altså klare til oppstart i god tid før turistsesongen 2020.

– Det var bestilt anløp av mellom 30 og 40 cruiseskip til Narvik denne sesongen, forteller Svenningdal. Planen var å markedsføre togturer og opplevelsesturisme på Ofofbanen for disse i tillegg til alle andre turister i området. Trass i koronaen har Arctic Train kjørt to avganger hver vei mellom Narvik og Bjørnfjell, og vært eneste persontogtilbud på Ofofbanen.

Snøen lå denne våren meterdyp til langt ut i juni mange steder og veiene var ikke kjørbare.

– Vi har hatt en god del trafikk med hyttefolk, en gammel tradisjon som har kommet litt tilbake. Vi er faktisk ganske fornøyde med turisttrafikken ellers også. Vi har hatt en god del norske turister, og her har nok det at vi var så heldige å bli vertskap for NRKs Norge Rundt på forsommeren vært en lykke for oss. Etter 15. juli har vi også hatt en del utenlandske turister, både tyskere, sveitsere og finner, forteller Svenningdal.

De har sett potensialet og ser fram til



PÅ TUR: Iris Bergesen og Ole Palerud fra Bergen ville ha med seg Arctic Train i sin Nord-Norge-ferie.

tider uten koronarestriksjoner. Arctic Train kommer til å kjøre sine to daglige avganger utover hele høsten og vinteren.

To på tur. Selv om det er en vanlig hverdag i september er det turister om bord. Iris Bergesen og Ole Palerud er på biltur fra Bergen til Tromsø:

– Vi hadde planlagt at vi skulle få med oss denne turen allerede før vi dro nordover, forteller de to. Ideen kom da vi så Norge Rundt-programmet om Arctic Train på forsommeren. Dette er en virkelig flott opplevelse og absolutt en tur å anbefale. Nå skal vi kjøre videre til Tromsø og deretter ta bilen med på Hurtigruten hjemover igjen til Bergen.

Lokfører Kjell Arve Rondestvedt og konduktør Rita Bugge Pettersen er Arctic Trains togpersonale på turen. Han har nylig trappet ned til halv stilling og tatt steget over fra malmtogene til LKAB til 69-settene til Arctic Train.

– Jeg synes dette er en veldig fin retrettstilling. Ja det er på mange måter to ytterpunkter. Men jeg er glad i Ofofbanen og liker å møte folk. Det gjorde man jo ikke så mye av på malmtogene, smiler veteranen som startet i NSB i 1979.

Underveis kan passasjerene med Arctic Train få guiding via mobil-appen Voice



FRA TUNGT TIL LETT: Kjell Arve Rondestvedt trives godt med overgangen fra de enorme malmtogene med 66 vogner til det lette type 69-settet og tre vogner.

of Norway. Der formidles banens historie, kultur og severdigheter på mange språk direkte til hver enkelt passasjer uten at andre forstyrres.

Tiden som kommer. Ideene til utvikling

av opplevelsesproduktet Ofofbanen er mange.

– Stedene underveis, kulturhistorien, krigshistorien, den arktiske naturen året rundt, men vi tar ett steg av gangen, avrunder den daglige lederen i Arctic Train.

Banebrytende arbeid

Campus Nyland er unikt i Europa. Her samles kompetanse for å kunne gjennomføre den digitale signalrevolusjonen på norsk jernbane.

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE

– Jeg har vært mye rundt i Europa, og mange misunner oss dette at vi har samlet et verksted for togmateriell, et opplæringscenter og et avansert testsenter for alle leverandører på ett sted. Her løser de utfordringer i ett team, sier en strålende fornøyd Sverre Kjenne, konserndirektør for drift og teknologi i Bane NOR.

Norges største digitaliseringsprosjekt i offentlig regi er anslått å koste 25 milliarder, og det skal erstatte mange utdaterte signalanlegg med ny felleseuropeisk teknologi: ERTMS.

I løpet av oktober er testkjøringen på strekningen Roa-Hønefoss i gang.

Bak Danmark. – Når vi kikker oss tilbake, er det bare Danmark som ligger foran oss. Nederland, Tyskland og England prøver å ta igjen forspranget Norge har. I Europa kommer det til å bli et høyere aktivitetsnivå innenfor dette teknologiområdet enn det er leveransekraft, sier konserndirektøren, som er tilfreds med posisjonen Bane NOR har fått i kappløpet.

Prosjektorganisasjonen som skal lede det tunge digitaliseringsprosjektet på jernbanen, består av 217 årsverk. Og nå skyter ERTMS-utbyggingen fart:

– Vi har begynt å ta imot komponenter fra våre tre leverandører. Mens 2019 handlet om forberedelse og legging av fiber, er vi nå i gang med å erstatte manuelle sporveksler og drivmaskiner med de nye drivmaskinene som Siemens leverer. Disse

FAKTA

ERTMS

Innføring av ERTMS (European Rail Traffic Management System) vil bety:

- ▶ færre tekniske feil som påvirker togtrafikken
- ▶ bedre og raskere informasjon til reisende og togoperatører
- ▶ bedre utnyttelse av signalkompetansen i Bane NOR
- ▶ at 500 tog skal bygges om med det nye signal-systemet
- ▶ en prislapp på 25 milliarder kroner for ombygging av 4337 km jernbane, som skal være ferdig innen 2034

skal erstatte flere typer og generasjoner av drivmaskiner i sporvekslene etter hvert som den digitale jernbanen rulles ut, forteller Kjenne.

De første togene med ny ombordutrustning er klare. Nå starter den hektiske perioden, også på dette området. Både arbeidstog, passasjertog og lokomotiv skal bygges om på Nyland.

– Og ikke minst skal vi i desember motta den første testversjonen av det nye trafikstyringssystemet TMS; Traffic Management System, opplyser Kjenne. Utstyr fra ulike leverandører skal testes slik at de «snakker samme språk».

Test, test, test. Det er tre stikkord for det som skjer framover: test, test, test.

– Jernbanen er kompleks. Vi har mange

forskjellige løsninger som skal spille sammen. Bommer du på en av disse, fungerer det ikke.

– Henger digital overvåking av jernbane med gamle signalanlegg og ERTMS sammen?

– Absolutt! Erfaringene fra digital overvåking benyttes nå aktivt inn i ERTMS-fornyelsen og i Bane NOR har vi tatt store steg. Vi finner raskere årsak til feil og reduserer forsinkelser. Dette er blitt svært bra!

Ny sjef for programmet. Lars Jorde startet i Bane NOR i mars i år, da som prosjektdi-



STOLTE: Lars Jorde (t.v.) og Sverre Kjenne i Bane NOR er fornøyd med Campus Nyland og posisjonen Norge har tatt i teknologiutviklingen på jernbanen.

rektør for Ombordsystemer i ERTMS-programmet. Han har i tillegg hatt ansvaret for IKT-sikkerhet og arkitektur i programmet. Jorde har lang og bred erfaring fra større program i Sykehuspartner / Helse Sør-Øst, Telenor og Accenture. Den første oktober tok han over stafettspinnen fra Kjenne, og skal nå lede det norske ERTMS-programmet framover.

– Vi går nå over fra mer generisk systemutvikling til utrulling, og erfaringene fra andre land tilsier at dette kanskje er den mest krevende fasen, sier han.

Digitaliseringen som kommer med inn-

føring av ERTMS, betyr at cyber security blir et viktig tema i Bane NOR, sammen med en sterk programstyring og oppfølging for å sikre innføringen av ERTMS i deres egen organisasjon og hos togeiere og operatører.

Lars Jorde gleder seg over å lede et meningsfullt samfunnsoppdrag som i stor skala bidrar til det grønne skiftet:

– Hvis vi samtidig greier å utvikle oss selv og ha det artig underveis, blir dette veldig bra.



Mens 2019 handlet om forberedelse og legging av fiber, er vi nå i gang med å erstatte manuelle sporveksler og drivmaskiner med de nye drivmaskinene som Siemens leverer.

SVERRE KJENNE

Trekker sammen for mer gods på jernbanen

Godstogselskapene melder om en forsiktig optimisme etter flere blytunge år. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har et stort ansvar for å lage best mulige rammebetingelser. Nå begynner arbeidet å gi resultater!

TEKST NJÅL SVINGHEIM FOTO RUNE FOSSUM OG ØYSTEIN GRUE



Oskar Stenstrøm i Bane NOR og Per Ståhl i Jernbanedirektoratet har jobben med å tale godstrafikkens sak. Nå ser arbeidet ut til å bære frukter.

– Vi føler virkelig at vi nå trekker i samme retning her, sier Ståhl og Stenstrøm, som begge jobber med godstrafikkens rammebetingelser. Midt i 2020 er det flere lyspunkt: god punktlighet, flere godskunder, flere godstog og nye transportere over fra vei til bane. Nå kan det også skje noe slik at godstogene gis høyere prioritet i togframføringen.

Riktig retning. Godstogselskapene har gjennom 2020 vist at de kan opprettholde

og styrke godstrafikk på bane selv i krisetider. Flere piler peker i riktig retning for selskapene. Særlig er det kombitogene som har hatt en god utvikling med hensyn til trafikkmengde. Punktligheten er også god, faktisk viser statistikken at norske godstog nå er blant de mest punktligge i hele Europa.

I 2020 har det kommet i gang flere nye kombitogpendler. Mest kjent er det nye næringsmiddeltoget på Nordlandsbanen som går fem dager i uka med dagligvarer nordover og fersk fisk sørover. Nå i september kom det også en ny togpendel mellom Göteborg havn og Alnabru, en strekning der konkurransen fra veitrafikken har gjort det nærmest umulig for godstog de siste årene. I tillegg er det nye

tog mellom Narvik og Malmø og planer om enda flere tog på Nordlandsbanen. Titusenvis av lastebiler kan dermed bli borte fra hovedstrekningene og i stedet kjøre varer til og fra terminalene.

– Dette tyder på at vareeiere og speditører i større grad begynner å etterspørre miljøvennlig transport i sin verdikjede. Det er svært viktig for gods på bane, understreker Per Ståhl

Andre transportere. Det er ikke bare de rene kombitogene som nå opplever en vekst og økende interesse. Det blir også flere heltog for industrien. I sommer begynte et nytt transportopplegg for Norske Skog som har anskaffet helt nye vogner for flistransport fra Hove ved Lillehammer til Saugbrugs-

foreningen i Halden. De øvrige tømmer- og flistogene fra Østlandsområdet går for øvrig også som normalt. Dette er store volumer som tidligere gikk på lastebil hele veien, og slike nye tog flytter dermed trafikk direkte fra vei, i tråd både våre og politiske ambisjoner, sier Ståhl. Fra Holmen i Drammen vil det også bli nyskapt trafikk når bedriften Norgips i stor grad går over til banetransport. Herfra skal det nå sendes volumer tilsvarende et halvt godstog daglig, eller 11 000 trailerlass årlig.

Systematisk oppfølging. – For å forbedre punktligheten på kort sikt gjennomfører vi hver uke egne tavlemøter der vi sammen med togselskap og terminaloperatører



SAMARBEIDER: Oskar Stenstrøm og Per Ståhl jobber begge med godstrafikkens rammebetingelser.

går gjennom tog for tog, forsinkelse for forsinkelse, for å analysere årsaker og hva som kan bedres, sier Bane NORs direktør for godstrafikk Oskar Stenstrøm.

Av viktige infrastrukturtiltak har de fått på plass omtrent ett nytt eller forlenget kryssingsspor per år de siste årene. Dette bidrar til å muliggjøre både lengre tog og mer punktlig tog. Så kommer det viktige arbeidet med fornyelser for å få en mer robust jernbane med færre feil.

– Hvert år gjør vi nå slike fornyelser for rundt 2,6 milliarder kroner. Dette har til sammen bidratt til at vi nå faktisk har Europas beste punktlighet i godstrafikken, og det skal vi sammen med godstogselskapene være stolte av!, sier Stenstrøm.

– Hva med å gi godstogene høyere prioritet?

– Her pågår det arbeid med flere initiativ, sier Stenstrøm. Det forslaget til endringer av Jernbaneforskriften som nå er ute på høring, legger til grunn en sterk vektlegging av samfunnsnyttene som grunnlag for togenes prioritering. Det betyr altså at et tog med stor samfunnsnytte skal prioriteres i togframføringen og i ruteplanleggingen.

Nye regler. I Bane NOR ønsker de å dra det enda litt lenger i sitt høringsinnspill, og foreslår å fjerne tidligere prioriteringsregler og i stedet basere prioriteringen utelukkende på samfunnsnytte.

– Den nåværende forskriften legger som kjent til grunn at offentlig kjøpt trafikk, det vil si persontog som staten betaler for, alltid skal prioriteres. Dermed kan fulle godstog med viktige varer måtte stå og vente på tynt belagte persontog på f.eks. kveldstid. Det er dette det kan bli forandringer i. Vi kommer i 2021 til å videreutvikle modellen



På kort sikt gjennomfører vi hver uke egne tavlemøter der vi sammen med togselskap og terminaloperatører går gjennom tog for tog, forsinkelse for forsinkelse, for å analysere årsaker og hva som kan bedres.

OSKAR STENSTRØM

for hvordan samfunnsnytte per tog skal beregnes, dette er et spennende arbeid som forhåpentligvis kommer til å bedre vilkårene for gods, sier Stenstrøm.

Hårfin balanse. – Skal godstrafikken kunne vokse slik Jernbanedirektoratets godsstrategi legger opp til, og ikke minst slik det er politiske ambisjoner om, så må det gjennomføres også større tiltak i infrastrukturen. Flere kryssingsspor er en gjenganger på ønskelista. Når det samtidig er planer om å øke persontrafikken på både hovedstrekningene og for eksempel på Trønderbanen er det åpenbart at det blir enda trangere om plassen, sier Per Ståhl.

Han mener derfor det må bygges økt kapasitet her for å kunne få fram godstogene, både nye og lengre kryssingsspor.

– Terminalene er en annen flaskehals og det er viktig at den trinnvise utbyggingen på Alnabru blir fulgt opp sammen med planene i Bergen og Trondheim. Så er det de politiske rammebetingelsene, slik som miljøstøtteordningen og kjøreveisavgiftene. Balansegangen er hårfin, og det skal ikke mye til før godstrafikken på bane igjen er på vikende front, understreker Per Ståhl.

FAKTA

Selskaper med tillatelse for godstrafikk fra Statens jernbanetilsyn:

- ▶ BLS Rail AB
- ▶ CargoNet AS
- ▶ Green Cargo AB
- ▶ Grenland Rail AS
- ▶ Hector Rail AB
- ▶ LKAB Malmtrafik AB (kun Ofofbanen)
- ▶ Pro Train Trafik AB
- ▶ TM Togdrift AS (kun Ofofbanen)
- ▶ Tågakeriet i Bergslagen AB



I BEREDSKAP: Fra venstre: Svein Bjerkenås, Geir Arild Moen og Roy Johnsrud foran den ene av Y1-motorvognene som alltid er klar for utrykning i Lodalen.

Jernbanens blålysetat er alltid beredt

Det hender at ikke alt går på skinner i Jernbane-Norge. Mellom 100 og 150 ganger i året er det større eller mindre hendelser som krever berging av materiell eller redning av personer.

TEKST NJÅL SVINGHEIM FOTO NJÅL SVINGHEIM OG BERGING OG BEREDSKAP JERNBANE

– De aller fleste hendelsene rundt om på jernbanenettet er udramatiske, forteller Roy Johnsrud. Han er avdelingsleder for den enheten som kalles «berging» i Berging og beredskap jernbane.

De er fortsatt en del av Vy-konsernet og de to delene, det vil si «berging» og «redning», jobber tett sammen med utgangspunkt i sentralt plasserte Lodalen i Oslo.

– Herfra når vi raskt ut til de tettest trafikkerte strekningene. I tillegg har vi lokale avtaler med ulike aktører rundt om i landet slik at vi dekker hele jernbanenettet, sier Johnsrud.

Svein Bjerkenås er lokfører og tilhører «redning»:

– Vår viktigste jobb er å frakte redningsetatene inn til et eventuelt skadested og folk ut derfra, forteller han. De aller fleste oppdragene er heldigvis knyttet til å berge materielle verdier, eller å fjerne og frakte vekk togmateriell som sperrer sporet og hindrer annen trafikk.

Over middels interessert. Geir Arild Moen har som de andre i Berging og beredskap holdt på med jernbane i en årrekke.

– Det å jobbe her blir også en livsstil.

Siden jobben er uforutsigbar, og at det når som helst kan komme en telefon med ønske om snarlig oppmøte, blir jobben en veldig stor del av livet også på fritiden. Vi som jobber her er et stykke over middels interesserte i jernbanen, smiler Moen.

Berging og beredskap jernbane har tolv ansatte, seks er lokførere og de seks andre har bakgrunn fra jernbaneverkstedene.

– Det er veldig sjelden at noen slutter her av andre grunner enn pensjonering, forteller de tre. Her har vi et godt kameratskap og en felles interesse for det spesielle arbeidet.

Erfaringsoverføring. Siden enheten ble opprettet i 2006 har det ikke vært alvorlige personskader hos de som har arbeidet der. Det forteller at det er etablert en høy bevissthet rundt risikoen ved å skulle håndtere tungt utstyr på ofte vanskelig tilgjengelig steder.

– Ingen steder og hendelser er jo like. Avsporinger handler om alt fra en hjulgang som står i pukken på et sidespor, til store hendelser der for eksempel en hel rekke lastede godsvogner ligger om hverandre nedover en skråning. Årsakene kan være ras, utglidninger, solsløyng eller noe helt



KJEKT Å HA: Med terrengkjøretøy kan bergingsutstyret fraktes inn på de mest utilgjengelige steder.



PÅ FLATVOGN: Her er en stor mobilkran lastet opp på flatvogn bak en Di8 for transport inn til en godstogavsporing på Nordlandsbanen i fjor sommer.



GODT UTSTYRT: Y1-motorvognene i redningstoget er alltid klare til utrykning. Di8-lokomotivet til høyre er utstyrt for å kunne hente inn alle typer togmateriell.



AVSPORING: Tunge løft måtte til da flere vogner i et godstog gikk av sporet på Nordlandsbanen sommeren 2019.



KRAFTIGE JEKKER: Her løftes den ene boggien i et avsporet MZ-lok tilbake sporet ved hjelp av hydrauliske jekker.



HELL I UHELL: Her gikk det veldig galt, til alt hell uten personskader. Et arbeidstog som begynte å trille av seg selv på Sørlandsbanen endte opp her.



TRAFF EN BÅT: I sommer sto denne trailerhengeren lastet med en båt tvers over en planovergang ved Skien da toget kom. Det ble store materielle skader og en stor jobb å rydde opp.



Det er alltid en lokfører tilgjengelig og som kan kjøre herfra med rednings-toget på 15 minutter

SVEIN BJERKENÅS

eller som det er behov for å flytte på. Foruten i Oslo er det også verkstedvogner plassert på fem steder over hele jernbanelinjen, i Bergen, Stavanger, Trondheim, Mo i Rana og Narvik.

Bruker også veien. – Det er jo vel og bra med skinnegående utstyr, sier Geir Arild Moen. Mange steder er det eneste muligheten for å komme fram til der noe har skjedd. Men veldig ofte er det også mulig å komme fram på veien. Derfor har vi også mye utstyr der vi baserer oss på veitransport fram til hendelsesstedet, eventuelt kan vi også kjøre det meste av strekningen på landeveien og fraktes inn på en flatvogn den siste biten. Dette gjør oss langt mer fleksible, og ofte også raskere, enn om vi skal kjøre på sporet, sier Moen.

Han forteller at lastebilen er minst like godt utstyrt som verkstedvognene. Der har de også et terrengkjøretøy som kan kjøre i selve sporet og sideterrenget der ødelagt togmateriell måtte være. Med den, som de også har bygget kraftig om selv, kan de frakte inn det som trengs av utstyr for å berge havarert og ødelagt togmateriell.

– Togtrafikken har jo økt mye de senere årene, merker dere at det blir mer å gjøre?

– Vi har omtrent like mye å gjøre som før og det er jo egentlig et bra tegn. Vi merker at den generelle sporstandarden har blitt bedre, ikke minst på sidespor og ved terminaler og hensettingsområder, der de fleste mindre hendelsene skjer. Derfor har ikke den økte togtrafikken ført til merkbare flere hendelser for oss. Samtidig blir også hovedstrekningene stadig bedre sikret mot ras og andre hendelser, men uansett vil det jo i en så stor virksomhet alltid skje ting fra tid til annen. Det er derfor vi er her.

FAKTA

NY BERGING OG BEREDSKAP JERNBANE

- ▶ Åremålsavtaler med Bane NOR om både bergingstjeneste av materiell og redningstjeneste ved uhell
- ▶ Har tilhold i Lodalen i Oslo. Underleverandører i Bergen (Mantena), Stavanger (Banefjell), Trondheim (Spordrift), Mo i Rana (Spordrift), Narvik (Taraldsvik Maskin AS)
- ▶ Tolv ansatte, døgnerberedskap
- ▶ Om lag 150 hendelser per år

annet. Vår oppgave på et slikt sted er å rydde opp på en trygg og sikker måte, sier Johnsrud

Ved større hendelser er alltid Havarikommisjonen på stedet for å finne ut hva som har skjedd og hvorfor. Det betyr at Berging og beredskap har tid på seg til å foreta grundige vurderinger av hvordan deres jobb skal utføres best mulig.

– Selv om ingen hendelser er like, har de ofte likhetstrekk. Erfaringene fra hver jobb blir oppsummert i møter og rapporter i etterkant, og da ser vi ofte hva vi kunne gjort bedre og hva vi kunne fått til med bedre utstyr, forteller Moen.

Produktutvikling. Fra leverandørene får de ofte høre at det de etterspør ikke kan

leveres eller ikke er mulig å få til. Da tar de tak selv, med de mulighetene de har, og utvikler det de trenger selv.

– Ett av flere eksempler er en bærbar enhet for styring av løftejeker som gjør det mulig for oss å stå rett ved siden av der løftet skal gjennomføres. Det er både tryggere og raskere enn om vi måtte kommunisere med en operatør som står et stykke unna når vi skal gjennomføre tunge løft. Vi fikk tegnet og laget dette i samarbeid med godkjent leverandør, og da er det jo ekstra moro når vi ser gevinsten av det, sier Moen.

Utstyr for bane og vei. Redningsberedskapen gjelder for intercitynettet og omfatter redningstog og verkstedtog stasjonert i Oslo. Her er det to ombygde Y1-motor-

vogner som alltid er klare til innsats. Den ene er full av utstyr for å håndtere ulike typer hendelser med togmateriell, mens den andre utstyrt for å frakte redningspersonell inn og togpassasjerer ut fra et skadested.

– Det er alltid en lokfører tilgjengelig og som kan kjøre herfra med redningstoget på 15 minutter, sier Svein Bjerkenås. Vognene er plassert og merket slik at de er lett tilgjengelige for redningsetatene, og vi har jevnlig øvelser med brannvesen, politi og ambulansfolk slik at alle er kjent med utstyr og rutiner.

I tillegg disponerer Berging og beredskap sju lokomotiver av type Di8. Disse er utstyrt slik at de kan hente og trekke ut alle typer togmateriell som måtte stå fast på sporet,

“ Vi vil spare tid, penger og frigjøre hjernekapasitet

ERIK MÆHLUM, prosjektleder i Bane NOR

Et standardisert digitalt språk for utveksling av jernbanedata er etterlengtet i bransjen. Færre feilkilder, raskere planlegging og lavere kostnader skal bli resultatet når RailDax etter planen ISO-godkjennes i mars 2022.

TEKST ANNE WENNBERG FOTO ØYSTEIN GRUE

Jernbanedirektoratet leder prosjektet, men både Bane NOR, togselskapene og Norske tog bidrar med erfaringer og behov, i det arbeidet som pågår med RailDax, en forkortelse for Rail Data Exchange.

– Dette har vært en organisk prosess, som begynte med to idealister i Sveits og Tyskland i 2002, som endte i forløperen til industristandarden railML. Problemet er at det ikke finnes et standardisert dataspråk for kommunikasjon av funksjonell jernbanedata innen sektoren i hele verden, og utvekslingen av informasjon skjer fortsatt svært manuelt på disse områdene, med stor fare for å begå feil. Alle er enige om at vi trenger dette, men det har vært en lang vei å gå, med mange kamper underveis. Det var en milepæl da 16 land, inkludert alle de nordiske som har jernbane, stemte for

forslaget til en felles internasjonal standard i februar i år, sier Torben Brand. Inntil nylig ledet han prosjektet i Jernbanedirektoratet, og han skal fortsette som rådgiver for det videre arbeidet.

Lang prosess. ISO-godkjenningen er en prosess som tar minimum to år. Etter en forstudie høsten 2018, begynte arbeidet i februar i år, og går alt etter planen, er godkjenningen på plass i mars 2022.

– Alle som planlegger togframføring, fra tilbudsutviklere i Jernbanedirektoratet, infrastrukturplanleggere og ruteplanleggere i Bane NOR, til lokførere hos operatørene, vil få glede av et slikt felles språk. Planleggingsfeil som eksempelvis fører til redusert kapasitet og punktlighet, kan unngås, kommenterer Brand.

Erik Mæhlum er prosjektleder innen ERTMS-programmet i Bane NOR, og er

svært tydelig når han skal forklare hva en felles digital standard for overføring av informasjon vil bety:

– Det er mange steder det vil ha betydning å få et felles digitalt språk. Vi produserer for eksempel kravdokumenter til Siemens i dag ved å lage tegninger med streker og symboler uten noen logikk og digital informasjon. Det er et omstendelig, manuelt arbeid, og det er lett å gjøre feil. Så tegner Siemens på nytt inn i sitt system, før vi får det tilbake til oss, fortsatt på papir. Her bruker vi folk som kunne ha brukt hodet på noe annet. Med et moderne verktøy til dette arbeidet, kan vi spare tid, penger og frigjøre hjernekapasitet. Mange årsverk går med til dagens manuelle arbeid, så her er det mye å hente, understreker Mæhlum.

Høster erfaringer. Bane NOR er en av bidragsyterne i utviklingsarbeidet, og melder inn behov og erfaringer fra utprøving av RailDax, som nå foregår parallelt med manuell utvekslingen av data.

– Vi håper å kunne erstatte tegninger allerede neste år i det forberedende arbeidet vi skal gjøre innen ERTMS på Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og Ofofbanen, sier Mæhlum, og legger til at denne standarden vil være i kontinuerlig utvikling også etter en ISO-godkjenning.



SAMARBEIDER: Jernbanedirektoratets Torben Brand og Bane NORs Erik Mæhlum er skjønt enige om at en felles digital standard vil få store positive konsekvenser.



INTEGRERES: Jernbanedirektoratet foreslår at Flytogets tilbud etter hvert integreres i det øvrige togtilbudet.

FLYTOGET

Slik kan kapasiteten gjennom Oslo økes

Jernbanedirektoratet står fast på at flytogtilbudet kan innlemmes i det øvrige togtilbudet gjennom Oslo. Et eget tilbud for reisende til og fra flyplassen kan opprettholdes med egne soner i togene.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

For å sikre en best mulig utnyttelse av togenes kapasitet gjennom Oslo anbefalte Jernbanedirektoratet i juni at Flytogets tilbud etter hvert integreres i det øvrige togtilbudet gjennom Oslo.

Etterspørselen på jernbanen gjennom Oslo enn større enn kapasiteten. Derfor er det på noe lengre sikt planer om en ny Oslo tunnel.

Fram til 2028 har Flytoget konsepsjon på å kjøre som eget selskap, og Jernbanedirektoratet har derfor sett på hvordan en ny rutemodell kan gi økt kapasitet fra 2028.

På bakgrunn av anbefalingen i juni ba Samferdselsdepartementet om en tilleggsutredning der en så nærmere på hvordan et særskilt tilbud til og fra Oslo lufthavn kunne opprettholdes samtidig som kapasiteten på strekningen kunne økes.

Jernbanedirektoratets tilleggs-vurderinger viser at dette bare kan nås ved å tilby egne soner eller egne vogner i togene for denne kategorien passasjerer. En mulighet som trekkes fram, er å tilby deler av togene med egen innredning og særskilte passasjergarantier for å opprettholde dagens høye kvalitet på tilbudet.

Et annet alternativ som også er vurdert, er å kjøre egne flytog kun mellom Oslo S og Gardermoen med 15-minutters frekvens. Et slikt tilbud vil ikke gi like god kapasitetsutnyttelse, og det vil neppe være like lønnsomt som dagens flytogtilbud.



AKTUELLE TALL

90

prosent av godstogene i Norge var i rute innenfor en margin på 30 minutter til og med august i år. Dette gjør norske godstog til de mest punktligste i Europa, ifølge statistikk fra Bane NOR.

30

av Norges totalt 334 jernbanestasjoner er universelt utformet. I 2013 gjaldt dette kun to stasjoner. Dessuten er 96 stasjoner klassifisert som tilgjengelige, og disse benyttes av mer enn halvparten av de reisende.

2

milliarder kroner er prislappen på elektrifiseringen i Trøndelag som nå er påbegynt. I 2023 skal strekningen Trondheim – Stjørdal (inkludert Stavne-Leangenbanen i Trondheim) være ferdig. I 2024 er også Meråkerbanen klar for elektrisk drift.

1967

var året da det sist gang gikk an å reise med tog til Horten stasjon. Nå blir det snart mulig på nytt da den nye stasjonen som bygges i Horten kommune sør for Skoppum skal hete Horten.

13

milliarder kroner er statens andel av den nye byvekstavtalen for Bergensområdet. 3,6 milliarder av pengene går med til statlig bidrag for bygging av mer bybane i Bergen.

Bedre nettdekning langs jernbanen

Jernbanedirektoratet anbefaler en strekingsvis forbedring av eksisterende mobilnett langs jernbanen.

En egen konseptvalgutredning (KVU) er utarbeidet for Samferdselsdepartementet. Her lanseres alternative løsninger for bedre nettdekning for de togreisende, og de vil bli nærmere vurdert i arbeidet med Nasjonal transportplan for 2022-2033.

Så mye som 43 prosent av jernbanenettet har i dag «dårlig mobilnettkapasitet». Årsaken er at toget går gjennom store områder hvor det ikke bor mennesker.

Flesteparten av jernbanetunnelene er heller ikke tilrettelagt for mobildekning, og kun 15 prosent av nettet har det som kategoriseres som god nok dekning.

Tilbudet blir likevel gradvis bedre ved at Norske tog installerer mobilforsterke på stadig flere tog.



ÅPNINGEN: Bane NOR-sjef Gorm Frimannslund, samferdselsminister Knut Arild Hareide og Ski-ordfører Hanne Obdan entrer nye Ski stasjon.

FOLLOBANEN

Første del av Ski stasjon er åpnet

Den første delen av Follobanen er tatt i bruk.

Mandag 24. august åpnet samferdselsminister Knut Arild Hareide vestsiden av Ski stasjon.

To nye plattformer og fire spor omkranset av to buedeformede trestak framstår som det nye landemerket i Ski sentrum. Publikum tilbys et reisetorg med trappeamfi, tilhørende undergang og flere bil- og sykkelparkeringsplasser.

Også den første delen av den nye buss-terminalen sto ferdig i sommer.

Hovedarbeidet på vestsiden av stasjonen startet i 2016. Byggearbeidene på østsiden er nettopp startet og er planlagt ferdigstilt samtidig som Follobanen åpnes i 2022.



SAMARBEIDER: Kulturbyråd Omar Gamal (f.v.), konserndirektør i Bane NOR, Stine Undrum, og riksantikvar Hanna Geiran da utstillingen ble åpnet.

MIDDELALDERPARKEN

Fra anleggsområde til byrom

Tradisjonelt har jernbane over bakken vært et praktisk og naturlig valg. Men befolkningsveksten har utfordret jernbanens plass, og vist behovet for både gode byrom og mer jernbane.

TEKST MARI AANENSEN RJAANES, BANE NOR OG ANNE WENNEBERG

– Når vi planlegger og bygger jernbane for fremtiden, er det i et samspill mellom forskjellige parter i samfunnet. Utbyggingen av Follobanen er et tydelig eksempel på det viktige samspillet, sa Stine B. Ilebrikke Undrum, konserndirektør i Bane NOR, da hun åpnet popup-utstillingen «Middelalderparken inn i fremtiden» i Middelalderparken nylig.

Utstillingen viser blant annet hvordan parken skal ryddes for parkering og bygg, og hvordan parkens grøntområde skal bli

nesten dobbelt så stort med jernbanespor under bakken.

Landskapsarkitekter. Terrenget i Middelalderparken tilbakeføres, og i den nye landskapsplanen for Middelalderparken framgår det hva Bane NORs bidrag blant annet skal være:

- Terreng ned mot vannspeilet
- Terreng tilpasset et amfi med sitteplasser
- Aktivitetsplass
- Tilbakeføring av ridderturneringsbanen
- Vestre strete og Clemensallmenningen blir historiske gangveier
- Østre strete blir mer moderne gangvei med grus
- Flere landskapsarkitekter har deltatt i konkurranse om parkens utforming, og Bane NOR har tidlig invitert naboer og andre interesserte til idéutvalg.
- Rambøll har fått oppdraget som omfatter prosjektering for utforming og opparbeidelse av terrenget der altså sluttresultatet skal bli en park med landskapsarkitektur som et viktig og synlig fag.

Inn i fremtiden. Riksantikvaren, Oslo kommune og Bane NOR har samarbeid

det om den historiske byutviklingen og landskapsplanen som er utgangspunktet for utstillingen som publikum nå kan se i Middelalderparken. Etter flere år med anleggsarbeid gir utstillingen en smakebit på hvordan parken skal bli et område for både historie og framtid.

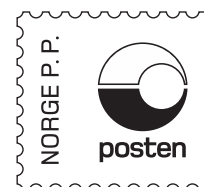
– I Follobaneprosjektet har arkeologene avdekket mange nye hemmeligheter om livet i hovedstaden. Den nye parken vil gi oss muligheten til å formidle historien om Oslo i middelalderen, til glede for hele Oslo by, sa riksantikvar Hanna Geiran som også deltok på åpningen av utstillingen. Utstillingen kan ses ut oktober.



Når vi planlegger og bygger jernbane for fremtiden, er det i et samspill mellom forskjellige parter i samfunnet.

STINE B. ILEBREKKE UNDRUM

Returadresse
Freecom AS
v/ Øivind Uscinski
Tistilveien 4
1476 Rasta



Ikke akkurat enspora

Det er mye mer enn jernbane og prosjektarbeid som interesserer Eivind Hamre. Fagkretsen sier sitt, og på fritiden sluker han den 179 episoder lange podcasten *History of Rome* for andre gang.

TEKST ANNE WENNBORG FOTO: ØYSTEIN GRUE

EIVIND ASLAKSEN HAMRE

- ▶ **Alder:** 46
- ▶ **Utdanning:** Grunnfag i fransk og russisk, skipsingeniør og master i maskin- og prosesseteknikk
- ▶ **Stilling:** Prosjektleder ved Follobanen for innføring Oslo S
- ▶ **Ansatt siden:** 2009 i Jernbaneverket, senere Bane NOR

1 Hva er det viktigste du gjør i jobben din som prosjektleder?

Det er å ivareta folk og organisasjon. Åpenhet og tillit er nøkkelen i hverdagen min. Det er så mange dyktige folk, så jeg trenger ikke detaljstyrer. Men jeg må ha oversikten og sette retning. Kultur er viktig både innad og utad. Og jeg viser gjerne fram prosjektet.

2 Når visste du at jernbanen skulle bli din karrierevei, og hvorfor?

Jeg jobbet først innen olje og gass, men jeg våknet opp. Det ble viktig for meg å jobbe i en annen bransje enn en som jeg anså var i ferd med å ødelegge kloden vår. Jeg begynte med masterstudiet på Ås (NMBU), med ønske om å jobbe innen fornybar energi, men da jeg var ferdig dukket stillingen i Jernbaneverket opp. Jernbanen er jo også bra for klima og miljø, og med min familiebakgrunn, med både far og farfar i NSB, følte det bra. .

3 Det stormer til tider rundt Follobanen; hvordan opplever du det?

Jeg har ikke blitt berørt direkte av dette, men jeg skjønner at det kan være tøft for dem som må fronte utfordringene utad.

4 Hva motiverer deg mest i det daglige arbeidet?

Å se at ting blir bygd, framdriften er motiverende, at det som er planlagt blir realisert. Og det er fint å se folk trives på jobb og kommer hit med en energi som påvirker i riktig retning. Jeg setter også stor pris på at folk tør å være åpne og ta opp problemer. Da har vi lyktes.

5 Hvordan kopler du av fra jobben?

Det er ikke alltid så lett. Men jeg er med på popquiz en gang i måneden og spiller litt fotball i nærmiljøet. Dessuten er jeg jo familiemann med to barn og et bonusbarn. Da jeg jobbet med Ringeriksbanen spilte jeg i band der. Og sist, men ikke minst, er jeg veldig interessert i antikkens historie. Jeg kan virkelig anbefale podcasten *History of Rome*, som jeg nå hører for andre gang.

