



## God 17. mai!

Til tross for korona jobber vi i Bane NOR ufortrødent videre med å få togene frem i tide. Vi jobber også med å bedre informasjonen til de reisende når det er avvik. I tillegg har vi også mange spennende utbyggingsprosjekter som, når de er ferdige, vil resultere i en mer robust jernbane med større kapasitet.

Vi vil gjerne presentere noe av alt det vi gjør i dette nyhetsbrevet. Samtidig ønsker vi alle våre samarbeidspartnere riktig god 17. mai feiring. Det blir nok litt annerledes i år, men vi håper dere nyter dagen, likevel.



## Avvikshåndteringen i påsken setter retning for sommeren



Før påske fikk vi blant annet på plass flere plakater som viser hvor folk skal gå for å finne alternativ trafikk ved Asker stasjon. Foto: Bane NOR

Påsken var den første store testen for Bane NOR som fra årsskiftet fikk ansvar for å tilrettelegge stasjonene for alternativ transport.

– Både i kundeundersøkelser og fra politisk hold etterspørres bedre kundeinformasjon i avvik. Vi får tydelige tilbakemeldinger om at dette er ett av de viktigste satsningsområdene for at de reisende skal bli mer fornøyd med jernbanen, sier direktør for Kunde- og trafikkinformasjon Victor Hansen.

– Tilbakemeldingene viser at vi har mye å gå på før de reisende er fornøyd med hvordan vi håndterer avvik. Dette tar vi på alvor og planlegger å jobbe hardt for å bedre dette. Selv om vi har fått gode tilbakemeldinger etter påsken, kan vi ikke si oss fornøyd før kundene er fornøyd med avvikshåndteringen ved alle avvik, sier Victor.

Foreløpige tilbakemeldinger vi har fått fra togselskapene, viser at alle er fornøyde med avvikshåndteringen i påsken, men det er noen små justeringer som skal til før sommeren.

### **Hva er Bane NORs ansvar nå?**

Vi har overtatt eierskapet til skiltkonseptet som Vy i sin tid utviklet, og vi har jobbet med å videreutvikle dette, skilte ved nye stasjoner, etablere nye logistikk-løsninger og gi bedre kundeinformasjon før og underveis i stengingen.

Før påsken gjennomførte vi egne koordineringsmøter for Oslo S, Drammen og Asker med togselskapene for å sikre god koordinering, gode løsninger for kundene og samarbeid togselskapene imellom på de stasjoner der alle avvikshåndterer fra. For å sikre oss at alt gikk som planlagt, gjennomførte vi daglige statusmøter med togselskapene gjennom påsken.

Med flere togoperatører som nå skal håndtere buss for tog fra samme sted, har vi oppdatert skiltene som viser vei til buss for tog, slik at de nå er operatørnøytrale. Designet har i tillegg blitt oppgradert og har nå en tydeligere kobling til den øvrige skiltingen på stasjonen.

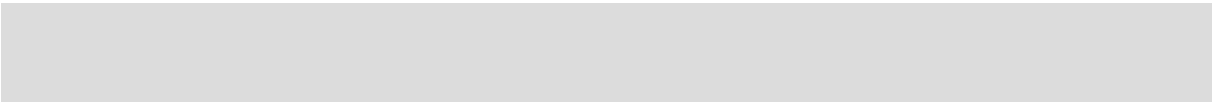
### **Bedre skilting på Tønsberg og Sande**

I tillegg til oppgradering av eksisterende skilt, har nye skilt blitt montert på Tønsberg og Sande stasjoner. I helligdagene i påsken ble det gjennomført arbeider på Drammen stasjon. Dette gjorde at stasjonen var helt stengt for togtrafikk. I den forbindelse ble Sande stasjon brukt for overgang mellom tog og buss.

Tidligere har man vært nødt til å benytte Holmestrand når Drammen stasjon har vært stengt, men i samarbeid med Vy har Ruteplan og togledelsen i Bane NOR funnet gode løsninger som gjør at det nå er mulig med overgang på Sande. Dette er en stor forbedring for de reisende.

På Sande er det kortere gangrute og enklere å finne frem, særlig etter at ny skilting ble satt opp før påsken. Det er også færre rutebusser på Sande bussterminal, noe som gjør det enklere å finne plass til bussene som skal frakte togpassasjerene.. Vi planlegger at Sande skal være mulig å benytte som overgangsstasjon i hele perioden det jobbes med ny stasjon i Drammen.

### **Forbedringer på Asker stasjon**



Asker er en stor stasjon med mange innganger, og avvikling av buss for tog foregår på parkeringsplassen i Lensmannslia, et stykke fra stasjonen. God veivisning gjennom hele stasjonen og bort til bussene i Lensmannslia er viktig for at de reisende skal finne frem. Det har også vært utfordringer med stor trengsel opp trappen fra plattform og på broen.

Vi ville derfor gjøre en ekstra innsats på Asker til stengingen i påsken, både for å gjøre det enklere å finne frem til Lensmannslia, og for å oppfordre folk til å velge alternativ gangrute via undergangen for å forhindre trengsel. Vi jobbet frem flere nye midlertidige skiltløsninger som ikke har vært brukt tidligere, noe vi har fått gode tilbakemeldinger på.

I Asker har det heller ikke vært noe sted hvor kundeveilederne til togselskapene har hatt mulighet til å oppholde seg i pausen sin. Vi har derfor satt opp et mobil brakke i Lensmannslia som fungerer som oppholdsrom for alle togselskapenes veiledere.

### **Korona gjorde at færre tok toget i påsken**

Korona-situasjonen førte naturlig nok til få reisende i påsken, så full effekt av de nye tiltak fikk vi ikke testet ut, men budskapet om å unngå trengsel var likevel svært aktuelt. Vy kunne også melde om svært få negative tilbakemelding om skilting under påsken, noe de tidligere har fått en del henvendelser om.

### **Tett samarbeid og stor jobb internt i Bane NOR**

I tiden før påske har vi jobbet tett med de andre samferdselsaktørene i Oslo for å planlegge felles informasjon til de reisende. I tillegg til felles pressemelding med de andre aktørene, har Bane NOR gjennomført en rekke egne kommunikasjonsaktiviteter både før, underveis og etter arbeidet. Det var bra dekning i sosiale medier, egen «påskeside» på banenor.no, informasjon i app og på skjermer. Vi har ønsket å fortelle de reisende hvorfor vi må stenge og hva som blir bedre etterpå. Både mens det var stengt og etterpå har vi hatt høy aktivitet på sosiale medier med bilder og filmer som viser hva vi har gjort og hvor vi har jobbet.

### **Forbereder sommeren**

Vi har allerede jobbet lenge med planene for sommeren, og det meste begynner å bli klart. Akkurat som til påske jobber vi tett med de andre samferdselsaktørene for å sikre best mulige løsninger for de reisende. Planene er å videreføre alt som har

fungert bra til påske i størst mulig grad. I disse dager jobbes det med en felles pressemelding som skal sendes fra alle de ulike aktørene, det planlegges hva som skal gjøres i sosiale medier og hvordan nettsidene og appene våre skal legges til rette for at de reisende skal finne god informasjon. I tillegg jobber vi selvfølgelig også videre med å forbedre informasjonen på stasjonene.

– Nå skal vi ta med oss alt vi har lært i påsken, og vi skal foreta noen justeringer og forbedringer frem mot sommeren. Målet er at det i sommer skal være enkelt for alle passasjerer å vite hvor de skal, uavhengig av hvor "proffe" togreisende de er, avslutter Victor.

## Vår nye direktør for persontrafikk er på plass



Terje Myrland har lang bakgrunn fra jernbanen og har tidligere jobbet 10 år i NSB Persontrafikk. Han er gift, har tre barn og er ivrig korist på fritiden.

De siste 17 årene har han jobbet som rådgiver med bygging av flere av Norges sterkeste

merkevarer, en erfaring som han nå tar med seg inn i jobben som direktør for Persontrafikk i Bane NOR.

-Jeg er veldig glad for å jobbe med tog igjen, det er noe jeg har savnet i de siste årene. For meg er en viktig oppgave fremover å få flere til å velge toget oftere. Da må tog gjøres attraktivt og forutsigbart. Det har vært gjort mye bra arbeid de siste årene for å øke markeds- og kundeorienteringen i Bane NOR. Min jobb blir å forsterke denne utviklingen i et selskap der det er svært mange dyktige mennesker som bare vil det beste for jernbanen og toget, sier Terje.

### Ilddåp

Han ble kastet rett inn i ilddåp hvor koronapandemien fikk enorm betydning for arbeidet i hele sektoren. Mange ble satt i karantene, smittevern ble førsteprioritet og folk ble oppfordret til å holde seg hjemme, samtidig som trafikken skulle opprettholdes på et visst nivå.

-Pandemien møtte oss 2 uker etter at jeg begynte i jobben. Siden den dagen har vi i Persontrafikk hatt hyppige møter med persontogselskapene der reduksjon i togtrafikken og mange færre passasjerer dessverre har vært tema. Vi begynner å

se mot bedre tider, økning i togtrafikken og flere passasjerer nå. Jeg frykter likevel at pandemien vil påvirke oss lenge ennå og at det vil ta en stund før vi er tilbake til de passasjertallene vi hadde før 12. mars, men den dagen vil komme. Underveis har vi lært oss å bli enda bedre på samhandling og på å tilpasse oss endringer, noe jeg tror vi kommer til å tjene på i årene som kommer.

For ham er det at mange brenner for jernbanen noe av det som gjør ham sikker på å lykkes. Han kaller det et verdivalg å jobbe med tog.

-Det at folk både i Bane NOR og i virkelig ønsker å gi passasjerene og kundene det de ønsker seg er noe av det som gjør at jeg er optimistisk på togets vegne. Jeg tror det er noe som gjør at vi kommer til å være sterke i konkurransen vi skal møte i årene som kommer, sier han.

### **Et godt produkt krever samhandling**

En av utfordringene han ser med å få til forbedringer på jernbanen er at en allerede høyt belastet infrastruktur med vedlikeholdsetterslep må brukes enda mer for å bli enda mer attraktiv for passasjerene. I tillegg er togdrift et puslespill som krever involvering fra mange aktører.

-Et godt produkt krever at vi er mange som samhandler. For at togene til å skal gå med den kvaliteten vi har planlagt må tog, skinner, sikringsanlegg, strøm, stasjoner og folk være gode samtidig. Da er det viktig at vi ikke kompliserer det mer enn nødvendig. For å levere et godt togprodukt må vi samhandle og gi både togselskapene og passasjerene det de ønsker seg. Jeg vil oppfordre togselskapene til å fortsette å dele kunnskapen om hva som er viktig for passasjerene og hvordan de mener vi bør prioritere for å bli bedre, så skal vi gjøre vår del ved å levere god drift samtidig som vi bygger ut jernbanenettet og vedlikeholde så mye som vi kan, sier han.

### **Bane NOR ønsker at togselskapene skal lykkes**

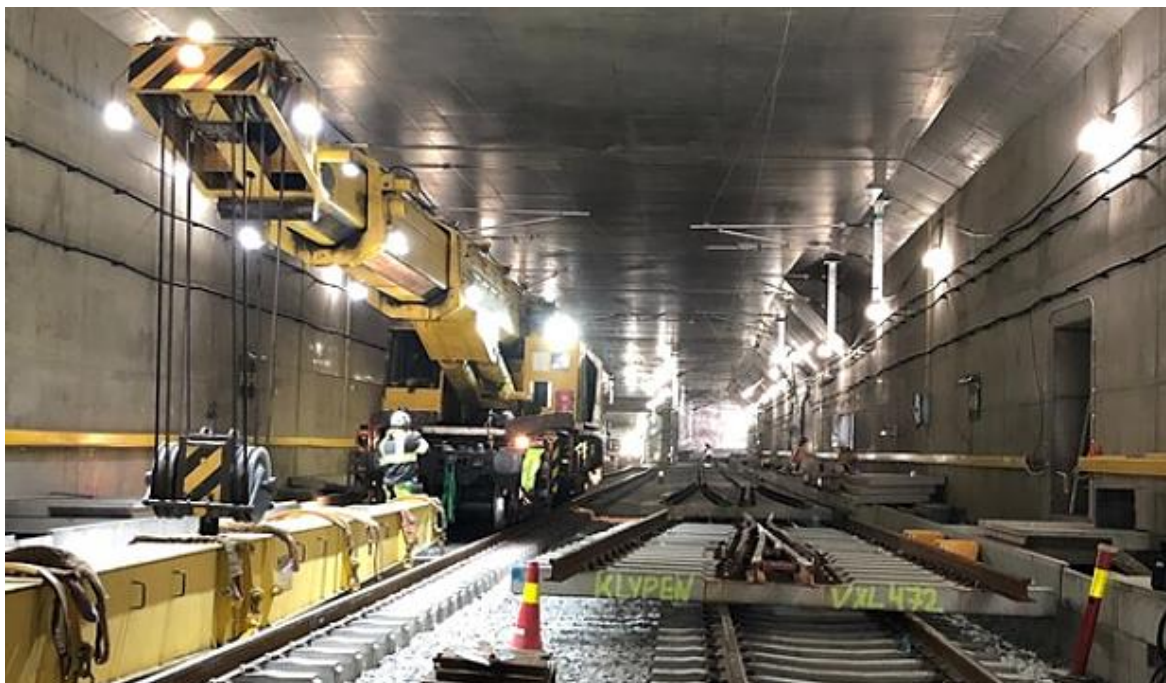
Som ny i Bane NOR har han spesielt merket seg at det er tydelig at de ansatte i selskapet virkelig brenner for jernbanen. Alle har et genuint ønske om å levere, og alle setter sin stolthet i å finne gode løsninger.

-Jeg har heldigvis ikke møtt annet en velvilje når vi har hatt utfordringer vi har hatt behov for å få løst på togselskapenes vegne. Jeg blir stadig overrasket over hvor mange flinke folk det er i Bane NOR, som alle ønsker at vi skal levere god kvalitet.

Det blir en del av mitt ansvar å få denne viljen til å lykkes sammen til å komme både passasjerer og togselskaper til gode i fremtiden, fortsetter han.

- Vi har et svært godt forhold til togselskapene og jobber tett sammen med dem. Vi er helt avhengig av hverandre for at vi sammen skal levere et godt togprodukt til togselskapenes passasjerer, det er til syvende og sist det eneste som teller, avslutter han.

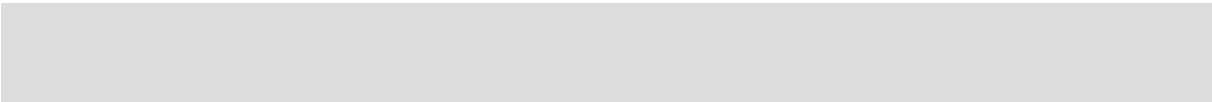
## Skinnelegging på Follobanen



Onsdag 6. mai fraktet vi sporveksler på over 50 tonn inn i tunnelen ved hjelp av en spesialkran.

Med på ferden var også samferdselsminister Knut Arild Hareide. Han fikk se at det er stor aktivitet i tunnelen under Middelalderparken i Oslo under sitt besøk hos Follobaneprosjektet.

– Dette er et komplekst og stort arbeid, hvor det jobbes midt i Oslo by. Follobanen er et prosjekt som betyr veldig mye for norsk jernbane, og når dette prosjektet er ferdig kan vi ta toget fra Oslo til Ski på 11 minutter, framholdt statsråden.



Konsernsjef i Bane NOR, Gorm Frimannslund, og Follobanens prosjektdirektør Per David Borenstein viste rundt på et prosjekt som til tross for strenge smitteregler, klarer å opprettholde produksjonen.

– Det er imponerende at en har greid å gjennomføre arbeidene her som planlagt på tross av koronasituasjonen. En har fulgt smittevernradene, men allikevel holdt framdrift. Her er det 1400 medarbeidere som har jobbet for å få dette til. I en tid hvor vi trenger å holde hjulene i gang, er det utrolig viktig, sa Knut Arild Hareide.

Follobaneprosjektet er Norges største samferdselsprosjekt og omfatter nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski (22 km), hvorav 20 km går i tunnel med to atskilte tunnellop. I prosjektet inngår også omlegging og forbedring av Østfoldbanen, et omfattende tunnelsystem ved Oslo S og ny jernbanestasjon i Ski.

Under samferdselsministerens besøk var arbeidet med å frakte inn 14,4 km med skinner ved Oslo S godt i gang. Inne i den lange tunnelen med to tunnellop, støper Bane NOR og entreprenøren fastspor. Dette er spor som blir støpt slik at skinnene ligger fast. Jernbanetunnelen Ulriken i Bergen var først ute med å få fastspor, og Follobanens lange tunnel er den andre.

– Med fastspor skal det bli mindre behov for vedlikehold. Dermed kan togene gå enda mer regelmessig, med mindre stans på grunn av vedlikeholdsoppgaver, forteller prosjektdirektør Per David Borenstein i Bane NOR. Til sammen legges det om lag 115 kilometer skinner totalt i Follobaneprosjektet. Samtidig som ministeren besøkte Oslo-siden av prosjektet, pågikk det også arbeid fra Ski-siden med å frakte inn skinnelengder til fastsporene i den lange tunnelen.

- Det gir en utrolig verdi for samfunnet vårt, og det betyr mye for hele Østfoldbanen der kapasiteten er sprengt, sa ministeren.

## Viktig bidrag i et presset marked





I tillegg til at vi jobber med togframføring er Bane NOR i kraft av utbyggingsprosjektene våre også en stor byggherre. Vi ønsker å holde hjulene i gang i bygg- og anleggsbransjen ved å slippe nye oppdrag ut i markedet.

Nå har vi lyst ut tre kontrakter med en samlet verdi på over to milliarder kroner. De nye kontraktene inngår i byggingen av nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen, fra Drammen til Kobbervikdalen. Vi holder dermed fortsatt fullt trykk på den omfattende InterCity-utbyggingen på Østlandet.

Denne utbyggingen vil gi halvannen million innbyggere kortere reisetid, flere avganger å velge i og bedre punktlighet. Det skjer gjennom planlegging og bygging av 270 km dobbeltspor på Østlandet.

De tre konkurransene som Bane NOR utlyser er en del av utbyggingen av Vestfoldbanen, fra Drammen og sørover. Kontraktene har vært planlagt utlyst våren 2020, helt uavhengig av koronakrisen.

– Utbyggingsdivisjonen har lenge jobbet med mål om å få disse tre kontraktene ut i markedet våren 2020. Med korona-krisen som nå rammer næringslivet ser vi at dette samtidig blir et viktig bidrag for å holde aktiviteten oppe i markedet. De nye kontraktene dreier seg om bygging av nye dobbeltspor, mens krisepakken som ble vedtatt 31. mars handlet om vedlikehold av jernbanen, sier Gorm Frimannslund, konsernsjef i Bane NOR.

## Dobler kapasiteten på Vestfoldbanen

Utbyggingsprosjektet Nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen fikk i juni 2019 vedtatt en styringsramme på 12,7 milliarder i Stortinget.

– Dobbeltsporet skal etter planen være klare til bruk ved utgangen av 2024. Da vil kapasiteten mellom Drammen og Tønsberg bli mer enn doblet, og det blir mulig å kjøre fire tog i timen hver vei mellom Oslo og Tønsberg. Dette skal gi de reisende her en enklere hverdag, og gjøre trafikkavviklingen i Drammen enklere, sier Frimannslund.



Vi skaper fremtidens jernbane



[banenor.no](http://banenor.no)