

Äntligen en positiv ledare

I flera tidigare ledare har jag nämnt det kärva läge som vår bransch har befunnit sig i. Men nu känns det som att vi är på väg åt rätt håll och mot det som tidigare varit utlovat från både TRV och våra politiker.

Vi har inlett 2014 på ett strålande sätt och närmar oss rekordnivåer när det handlar om inkomna uppdrag. Ett exempel: Vårt orderläge var redanförsta kvartalet över 200 miljoner kronor. Vi har en målsättning för hela 2014 på motsvarande 250 miljoner kronor.

Äntligen har vi alltså kommit till den tidpunkt när de ansvariga verkligen insett att nu är det dags att renovera och rusta våra järnvägar. Underhållet är eftersatt och det är mycket som ska göras. Därför ser framtiden ljus ut. Men det finns också en annan mycket intressant utveckling på marknaden som kan få stor betydelse.

Numera är det inte bara Trafikverket som beställer uppdrag av oss. Vi anlitas och får förfrågningar även av kommuner, industrier och fastighetsägare. Ni förstår hur viktigt det är att vår kundmarknad breddas.

Men vi har fortfarande en del att göra inom vår egen organisation och när det gäller vårt arbetssätt för att på bästa sätt fänga uppdraget på marknaden. Vi måste vara aktiva med att planera och utveckla själva utförandefasen i vår verksamhet. Dessutom är det viktigt att vår administrativa organisation fungerar.

Men vi är på hugget och det märks att det finns ett stort engagemang bland medarbetarna. Det är också en bra grund inför fortsättningen av året.

Thomas Sjöblom
VD, Scandinavian
Track Group AB

STG kämpar mot klockan i Dalsland

I sommar spänner Scandinavian Track Grup (STG) alla muskler och visar hur det går till att snabbt och effektivt byta tiotusentals slipers och över 6000 meter räls. Det handlar om upprustning av den slitna DVVJ-banan i Dalsland och Värmland.

Det finns flera exempel på järnvägsbanor i landet som engagerar lokalbefolkningen extra mycket. DVVJ-banan (De Vackra Vyernas Järnväg) som sträcker sig från Mellerud i söder och de 96 kilometerna till Årjäng i norr är ett exempel. Många är de som njuter av tågresan genom det vackra landskapet i Dalsland och Värmland. Lika många är de som har suckat och uttryckt besvikelse över banans förfall de senaste åren. Därför var det ett glatt besked när nyheten släpptes att DVVJ-banan skulle rustas upp. Detta är nämligen en bana som engagerar.

Scandinavian Track Group fick i uppdrag av Trafikverket att göra

jobbet. Och det är ett imponerande uppdrag. Uppdraget handlade om att från maj 2014 till vecka 26 (veckan efter midsommar) byta 12500 slipers längs de 3,8 milerna mellan Mellerud och Bengtsfors. Dessutom ska 6200 meter räls bytas ut. Allt måste vara klart vecka 26, för då öppnas banan delvis för persontrafik. Men uppdraget kunde fått en bättre start.

– Upphandlingen överklagades vilket gjorde att vi fick vänta 1,5 vecka på att få börja jobba. Det satte naturligtvis extra press på oss. Men jag lovar att vi ska göra allt för att klara jobbet enligt förutsättningarna. Alla inblandade känner nu stor

entusiasm och ser det som en utmaning att klara jobbet i tid. Dessutom är det viktigt att första tåget går enligt tidtabellen, säger Fredrik Barkskog, som är arbetsledare.

Ett prestigejobb

I början av juni fanns 14 maskiner och över 50 medarbetare från STGs dotterbolag RWS1435, Dalaspår och Rail Safe Service, samt från flera underleverantörer, på plats i Dalsland. Del två i det här projektet börjar vecka 25, då ska ytterligare 11 100 slipers bytas. Men det är ett arbete som kan ske i ett lugnare tempo, eftersom det kan göras parallellt med att person- och godstrafik körs på banan. För STG är detta ett av vårens största kontrakt och ett prestigejobb.

Det gäller att visa att koncernen kan hålla tiden.



Bilder från arbetet som nu pågår vid DWVJ-banan.

Två viktiga projekt för framtiden

Scandinavian Track Group arbetar nu vidare med verktyg för att effektivare styra projektverksamheten. Det ska bli mer ordning och reda. Misstagen ska bli färre. Arbetet mer effektivt. Detta kvalitetsarbete har två olika inriktningar; projektstyrning och projektsäkring.

Projektsäkring handlar om att se till att det finns rutiner för hur arbetet ska fungera innan själva uppdraget inleds. Då gäller det bland annat att kontrollera tillgången till nödvändiga maskiner och önskat material. Dessutom är det viktigt att lägga grund till ett bra samarbete med eventuella partners. Detta är av sådan vikt att

det är cheferna i våra dotterbolag som ansvarar för att utföra dessa arbetsuppgifter.

Projektstyrning innebär en genomgång med koncernens arbetsledare så att de innan uppdraget statar följer rutiner för hur projektet ska styras, och förutsättningar som gör att arbetet

sedan flyter på ett bra sätt.

– Nu går vi mot mer intensiva tider med många fler och större uppdrag. Därför har det här med projektsäkring och styrning blivit en extra viktig fråga. Det gäller att göra rätt från början vilket är till stor fördel för både oss och våra kunder, säger Tomas Sjöblom, VD på STG.



■ Den stora omlastnings- och kombiterminalen. Utmed yttersidorna syns de två kantbalakarna av betong för kanälerna för kranbanan och mitt emellan dessa skall de fyra järnvägsspåren byggas.

Hög svetskompetens i Rosersberg

Svetskunskap och precision av den högre skolan. Det präglar uppdraget som Scandinavian Track Group (STG) kommer att göra vid Rosersberg, strax norr om Stockholm.

Där ska NCC, på uppdrag av Trafikverket, bygga en omlastnings- och en kombiterminal.

Projektet kommer att minska trycket på Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall, via Uppsala och Gävle. STG är underentreprenör till NCC och ska bland annat

göra en kranbana som är 750 meter lång och 35 meter bred. Mellan dessa kranräl kommer STG också att bygga fyra järnvägsspår.

Två millimeters tolerans

Philip Halling, som är arbetsledare, berättar att den största utmaning-

en är svetsarbetet med rälsen för den stora kranbanan. Varje rälsdel är 18 meter lång och i samband med svetsarbetet accepteras en tolerans på bara två millimeter. Så ska det alltså fungera i totalt 750 meter. Det handlar med andra ord om ett riktigt precisionsarbete.

– Det är verkligen en utmaning. Därför känns det bra att vår interna svetsutbildning håller hög klass, säger Philip Halling.

Tomas Sjöblom, VD på STG, säger att detta är resultatet av en lång och medveten satsning inom koncernen på att ha tillgång till bra svetsare:

– Det är en tillgång som gör oss unik i branschen. Uppdraget i Rosersberg kräver den höga svetskompetens som finns inom STG, säger Tomas Sjöblom.

Arbetet vid Rosersberg tar fart vecka 27 och blir klart under senhösten.

Lars – en ny chef som ser möjligheter

I maj började Lars Melin jobbet som ny CFO/administrativ chef på Scandinavian Track Group. Efter en månad på jobbet säger han så här om sin nya arbetsplats:

– En koncern med stora framtidsutsikter och medarbetare som är engagerade i att utveckla verksamheten.

Koncernens administrativa enhet har haft en mycket utmanande övergångsperiod mellan två olika organisationer. Under den tiden har bland annat Linda Björklund, som är Personalchef, tagit ett stort ansvar. Men det krävdes också en ny administrativ chef som kan leda det framtida arbetet med att få ihop en kontorsorganisation där administration, ekonomi och personalfrågor fungerar tillsammans. Det blev Lars Melin, som senast kommer från Bjursås Sparbank, där han bland annat varit Ekonomichef och vice VD. Nu lämnar Lars bank-

världen för en helt ny bransch.

– Jag ser detta som en spännande utmaning, att bygga upp rutiner och stabilitet kring vår del av Scandinavian Track Group. Det är när koncernens alla verksamhetsdelar fungerar som vi tillsammans blir effektiva och skapar lönsamhet, säger Lars Melin, som också ska vara ett administrativt stöd åt VD:n Tomas Sjöblom.

Lars Melin intresserar sig alltså inte bara för de administrativa frågorna. Han tittar också på hur hela koncernen fungerar och noterar följande:



■ Lars Melin, ny administrativ chef på Scandinavian Track Group.

– Scandinavian Track Group har jättemöjligheter att växa och utvecklas i framtiden eftersom vi verkar på en enorm tillväxtmarknad. Det känns verkligen som att jag kommit rätt.

På uppdrag i Norrland

Infranord är Nordens största järnvägsentreprenör. De har nu anlitat RWS1435, ett av dotterbolagen inom STG, för två uppdrag i Norrland. Det handlar om skarvsvetsning och neutralisering (anpassning av räler till varmt och kallt väder) på två olika järnvägssträckor. Det är dels en fyra mil lång sträcka vid Gällivare, dels en dryg mils järnväg vid Långsele, som nu genomgår en totalrenovering.

Det här uppdraget inleds på sensommaren och ska vara klart tidigt i höst. Vi noterar att STG-koncernen har verksamhet på flera olika platser i vårt avlånga land.

