



## Forbedret plan for vinterberedskap gir resultat

Mannskapet på Sørlandsbanen håndterte i forrige uke utfordringer på strak arm, med sterk vind, kraftige snøfall og mye is i tunneler. Veiene stod, men togene gikk, med null innstillinger og minimal forsinkelse gjennom hele helgen grunnet været.

I tillegg til at banen ble holdt åpen, ble sporvekselvarme fikset og nedrevet bæreline reparert. Signal fikset feil på Sandnes og belegg fra øst til vest. Alle fagfelt medvirket til det gode resultatet for både de reisende og gods.

-Alt fungerte til punkt og prikke, uttaler en stolt områdedirektør Wesøy. -Alle våre dyktige medarbeidere var forberedte. Dette ble løst på den aller beste måten, og det ble jobbet på tvers av fag. Vi ser nå at skogryddingen langs Sørlandsbanen begynner å gi resultater. Vi har en plan for skogryddingen helt frem til ferdigstillelse i 2024, og nå i 2019 skal vi rydde skog langs banen for 28 millioner kroner.

-Før snøværet kom, var en av tingene som var viktig å ha tilstrekkelig med diesel og hydraulikkolje tilgjengelig til å holde maskiner i drift gjennom helgen. Vi unngikk heldigvis trær på kontaktledningen, men trærne har vært under observasjon til alle døgnets tider gjennom helgen, avslutter en fornøyd Wesøy.

Som et tiltak i vinterberedskapen har Bane NOR også oppgradert maskinparken og de nye maskinene, LTR17, har vært i bruk hele helgen med plog og splittfres, noe som har gjort sitt til at banen kunne holdes åpen.

Bane NOR tar med seg det som fungerte i vinterberedskapen på Sørlandsbanen og forbereder seg nå til resten av vinteren.



Rensking av jordmasser er noe av det som ble gjort i den togfrie perioden som var mellom Eidsvoll Verk og Eidsvoll stasjon. Foto: Bane NOR/Ola Erik Haugseth.

## Omfattende arbeider ved Eidsvoll

I januar var det stans i togtrafikken i fire dager mellom Eidsvoll verk og Eidsvoll stasjon. Mens det var stengt har det blitt spuntet, gravet, boret og hugget trær tett på sporet, i forbindelse med byggingen av nytt dobbeltspor. Av sikkerhetsgrunner var det nødvendig med full stans i togtrafikken og å koble ut kjørestrømmen. I løpet av de neste fire ukene nærmer dobbeltsporutbyggingen seg full produksjon og fram til sommeren 2019 utføres mange aktiviteter mellom Venjar og Eidsvoll.

Arbeidene fører til at vi må stanse togtrafikken på Gardermobanen og/eller Dovrebanen for natt- og helgearbeider flere perioder i 2019; fra 2. til 4. mars, fra 4. til 5. mai, fra 8. til 15. juni, fra 17. til 19. august og fra 14. til 16. september.

Dobbeltsporutbyggingen på strekningen Venjar-Eidsvoll er planlagt ferdig i 2022. I 2023 er det sammenhengende dobbeltspor gjennom Eidsvoll, når strekningen mellom Eidsvoll og Langset står ferdig. Prosjektet vil bidra til bedre punktlighet, kortere reisetid og økt kapasitet, og er en viktig brikke i InterCity-utbyggingen på Østlandet.

---

# Dette gjør vi for å bedre punktligheten i 2019

I fjor var det første gang på syv år av at Bane NOR ikke nådde sitt årlige punktlighetsmål.

I august 2018 ble det derfor satt i gang et tverrfaglig prosjekt som involverte alle divisjoner og flere stabsfunksjoner i konsernet. For å bedre punktligheten skal det settes inn hurtigvirkende tiltak og deretter skal effekten måles i en 12-ukersperiode. Hvis tiltaket gir ønsket effekt, blir det videreført og potensielt også utvidet. Har det ikke ønsket effekt blir det ikke videreført.

Kundeperspektivet har vært styrende for arbeidet. Det forventes positiv, rask og målbar effekt for våre kunder og de reisende. Av den grunn satses det spesielt på tiltak som gir effekt på kort sikt, men tiltak som gir effekt på lenger sikt blir også kartlagt og vurdert.

Her oppsummeres de viktigste tiltakene som ble igangsatt i 2018:

## Økt tilstandsovervåking av jernbanen

Opp mot 50 % av dagens tekniske feil på jernbanen kan unngås dersom vi tar i bruk teknologi som lar oss oppdage feilen før den rammer togtrafikken. Nøkkelen til å redusere antall feil ligger i mer systematisk tilstandskontroll av jernbaneanleggene. Erfaringene med overvåking av sporfelt og drivmaskiner har vært veldig positive, derfor utvides nå antall komponenter som overvåkes langs jernbanen på begge sidene av Oslofjorden.

Første desember 2018 startet et prøveprosjekt med døgkontinuerlig overvåking av 55 drivmaskiner og 78 sporfelt på strekningene Oslo – Ås (Østfoldbanen). På strekningen Oslo – Asker (Askerbanen) overvåkes 386 drivmaskiner og 251 sporfelt. Det er to av Norges mest trafikkerte jernbanestrekninger, og en reduksjon i antall feil vil medføre en stor forbedring av regulariteten og punktligheten i togtrafikken i hele Oslo-området.

## Beredskap og forberedelser for årstider

Bane NOR gjennomfører små og store tiltak i drift, vedlikehold og prosjekter for å sikre at jernbanen er bedre rustet for å møte is, kulde og store snømengder om vinteren.

På Sørlandsbanen vest har Bane NOR forsert skogrydding for å redusere antall tilfeller av trær som faller over jernbanen. De kraftige arbeidsmaskinene LTR 17 har for første gang blitt satt inn i snøberedskap hos banesjef Sørlandsbanen Vest og Øst. Det utføres også flere kontroller av alt vinterutstyr og det blir plassert der det er størst sannsynlighet for snøfall. Det er også innført ekstra beredskap i vinterhalvåret på lavspent, for å kunne levere best mulig tilgjengelighet på togvarme og sporvekselvarme.

På Alnabru godsterminal er årets vinterberedskap mer robust enn den har vært på lenge. Arbeidet med å forberede Alnabru for vinteren startet allerede etter sommerferien 2018. Listen av tiltak var lang, og et av høydepunktene er skiftelokomotivet SKD 224/220 med Valmet-skjær, som fjerner snøen fra sporet i raskt tempo. Den skal kunne brukes i Oslo og andre nærliggende strekninger.

De aller fleste sporveksler og drivmaskiner på Alnabru fikk en grundig sjekk i løpet av høsten. Det er også planlagt og satt av ressurser til to runder med kosting og spyling av planovergangene hver uke. Oppsamling av salt på planovergangene er én av årsakene til «belegg» i sporet. Etter flere ordentlige ryddesjauer i løpet av høsten 2018 ble alt ubrukt og gammelt materiell fjernet. Nå fremstår Alnabru-tomta mer oversiktlig enn den gjorde ved inngangen til vinteren 2017/2018.

## Bedre utnyttelse av arbeidsmaskiner

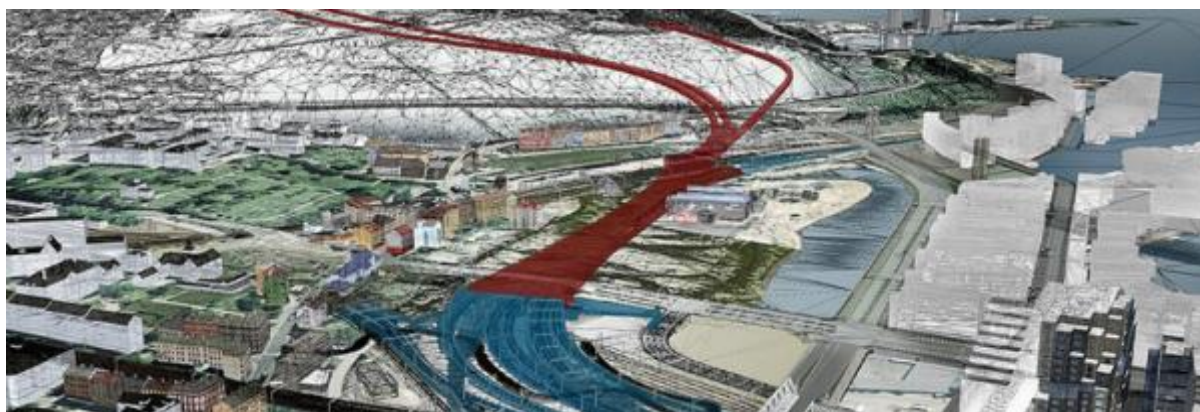
Bane NOR jobber med konkrete tiltak for å forbedre Maximo, vedlikeholdssystemet for arbeidsmaskiner. Dette er et verktøy som omhandler verdikjeden fra vedlikeholdsplanlegging til materiellbestilling og vil sikre at vi har riktig materiell på riktig sted til riktig tid.

## Bedre kontroll på saktekjøringer

Det skal gjøres et arbeid for å få bedre kontroll på antall saktekjøringer. Er denne saktekjøringen høyst nødvendig? Kan den gjøres kortere? Disse spørsmålene skal Bane NOR stille rundt saktekjøringer som «bestilles» av pågående prosjekter. Hensikten er å utfordre en praksis som påvirker persontrafikkens punktlighet og sporets generelle kapasitet.

## ESO – Effektive stasjonsopphold

Smidig av- og påstigning kan ha stor betydning for den totale punktligheten på en jernbanestrekning. Derfor har sektormerking av stasjonene potensiell stor betydning både for togselskapene og Bane NOR. I 2018 ble 12 stasjoner mellom Nordstrand og Kambo på Østfoldbanen sektormerket. Bane NOR ønsker å fortsette og gjerne intensivere dette arbeidet i 2019.



Illustrasjon av Follobanens innføring til Oslo S. (Illustrasjon Via Nova/Bane NOR.)

## Åpning av Follobanen utsettes til desember 2022

Bane NOR anbefaler ett år lengre utbyggingstid og økt kostnadsramme for Follobaneprosjektet. Forsinkelser og kostnader har oppstått basert på heving av to utbyggingskontrakter med Condotte i 2018.

Gjennom hele 2018 har prosjektet jobbet målrettet for å kunne sikre ferdigstilling etter opprinnelig plan, men en samlet gjennomgang som nylig ble avsluttet, konkluderer med at dette ikke er realistisk og at prosjektet ferdigstilles i 2022.

– Bane NOR har fulgt opp anleggsarbeidet i Follobaneprosjektet tett i hele 2018 og har satt inn flere tiltak for å redusere konsekvensene av kontrakthevingene. Dessverre har vi ikke klart å hente inn alle forsinkelsene, sier konsernsjef i Bane NOR, Gorm Frimannslund.

Follobaneprosjektet er en del av Intercity-utbyggingen og vil gi 11 minutters reisetid mellom Oslo

og Ski når det står ferdig, hvilket er en halvering av reisetiden. Utbyggingen er nå 72 % ferdigstilt mot prosjektmål på 79 %. Hovedårsaken til forsinkelsen er at en av entreprenørene, Condotte, fikk økonomiske problemer i 2017. Dette medførte at Bane NOR besluttet å avslutte samarbeidet med det italienske selskapet i januar 2018. Bane NOR tok umiddelbart hånd om sikkerhetskritisk arbeid, før nye kontrakter ble lyst ut og signert.

Problemene med Condotte har kostet Bane NOR 1,6 milliarder kroner. I tillegg har arbeid med grunnforholdene på Follobanen vist seg å være mer utfordrende enn forventet. Bane NOR vil be om at kostnadsrammen foreslås økt i forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett 2019 med 7,7 % fra 28,5\* milliarder kroner til 30,7 milliarder kroner (2019-kroner) for å ferdigstille Follobanen. Åpning av Follobanen flyttes fra desember 2021 til desember 2022.

– Det er gjort en stor innsats gjennom hele 2018 med tanke på å ferdigstille prosjektet som planlagt, og å minimere de negative konsekvensene etter at man besluttet å heve kontraktene med Condotte i januar 2018. Styret erkjenner nå at det likevel ikke er realistisk å kunne ta i bruk Follobanen før i 2022, og at prosjektets kostnadsramme bes økt fra 28,5 til 30,7 milliarder kroner for å sikre gjennomføring og ferdigstillelse. På vegne av styret vil jeg på det sterkeste beklage de ulemper dette måtte medføre for alle som blir berørt av denne utsettelsen, sier styreleder i Bane NOR, Siri Beate Hatlen.

Når det bygges ny jernbane der daglig togtrafikk går, må all trafikk i perioder stenges når det skal arbeides ved og i skinnegangen. Follobaneutbyggingen krever mye arbeid ved Oslo S og Ski stasjon der den daglige trafikken er stor. Derfor gjøres dette arbeidet hovedsakelig i ferieuken på sommeren, i en seks-ukers periode. I disse ukene tilbys togpendlerne å kjøre buss for tog. Dette skaper til tider ulemper for togpassasjerene. Vi er opptatt av å legge forholdene til rette slik at ulempene blir minst mulig. Dersom togtrafikken skal stenges i en enda lengre periode, vil det ramme enda flere togpassasjerer, også de som ikke reiser med Østfoldbanen. Vi ønsker å unngå slike perioder, da de reisende allerede viser stor tålmodighet.

- Follobaneprosjektet er et av de mest teknisk utfordrende prosjektene innenfor samferdsel i Norge. Utfordringene i prosjektet håndteres løpende og vi har stor respekt for jobben som gjøres av våre entreprenører. Arbeidet foregår for fullt langs hele Follobanetraseen og rundt 2.000 personer jobber med utbyggingen. Det jobbes døgntkontinuerlig med å ferdigstille arbeidet langs den 22 km lange anleggstraseen, avslutter Frimannslund.

\*) Tilsvaret kostnadsramme på 26,3 milliarder kroner bevilget av Stortinget i 2014.



## KARI er innført på Oslo S og Nationaltheatret

Siden mandag 21. januar er det kundeinformasjonssystemet KARI som forteller de reisende alt de må vite om togtrafikken.

– Overgangen til KARI gikk veldig bra og etter planen. Vi er nå nærmere målet om å ha et helhetlig og landsdekkende system for trafikkinformasjon på jernbanen. Det som gjenstår nå er å innføre et nytt layout for KARI, noe som vil utvide og forbedre informasjonen til de reisende, sier Jorunn Osaland, Funksjonell prosjektleder KARI.

Oppgradering av anvisere og monitører var blant de mest krevende deler av overgangen til KARI. Oppgraderingen, er en forutsetning for å kunne ta i bruk KARI på Oslo S. Nå oppgir både skjermer og høyttalere den samme informasjonen som vises alle andre steder der KARI er innført.

– Arbeidet vårt vil fortsette for vi må rette på mindre feil og finjustere KARI. Om ikke altfor lang tid vil vi ikke lenger trenge PIA, det gamle kundeinformasjonssystemet vårt. Først da vil KARI

være eneste kilde til informasjon, og vi vil dermed kunne levere lik kundeinformasjon i alle kanaler, sier Jorunn.

## Ønsker tettere dialog

Ved å besøke togselskapene lokalt, ønsker Bane NOR å legge til rette for mer samhandling.

-Vi vil besøke togselskapene av mange årsaker, men det aller viktigste er kanskje å skape litt mindre avstand mellom oss. Vi tenker å ta med oss informasjon om ting vi gjør, som vi mener kan være relevante, mens det også vil bli mulig for togselskapene å stille direkte spørsmål til oss. Vi er trygge på at tettere samarbeid vil få en rekke positive ringvirkninger som i sin tur kommer de reisende til gode, sier direktør for Persontrafikk i Bane NOR, Cecilie Pindsle.

Målet med de første besøkene er blant annet å:

- Fortelle om Bane NOR etter jernbanereformen? Hvem er vi, og hva er vår rolle?
- Informere om Bane NORs arbeid med punktlighet og regularitet
- Skape en arena for dialog
- Informere om hvordan det jobbes med kundeinformasjon i avvik
- Informere om andre pågående prosjekter som det er naturlig å informere om
- Gi mulighet til å stille oss spørsmål

-Besøkene starter opp i løpet av våren 2019. Planen er at dette skal skape grunnlag for enda tettere dialog og bedre informasjonsflyt mellom oss som infrastruktureier og dere som togselskap, avslutter Pindsle.

## Kontaktperson

Randi Folke-Olsen  
Kommunikasjonssjef  
[folran@banenor.no](mailto:folran@banenor.no)

## Vi skaper fremtidens jernbane

Følg oss | [banenor.no](http://banenor.no)

