



# BANE NOR

Nyhetsbrev | [Bane NOR 1/2018](#)

Dette er det første nyhetsbrevet i rekken, som vil gi en kort introduksjon til Bane NORs virksomhet, som har eller vil få effekt på punktligheten. Nyhetsbrevet kommer ut månedlig fra september.



## Bane NOR setter ned overordnet punktlighetsgruppe

Punktighetstallene har i år ikke vært i henhold til målene Bane NOR har satt seg. Vi har derfor satt ned en overordnet punktlighetsgruppe som skal jobbe spesielt med å identifisere ytterligere tiltak på kort og lang sikt for å bedre punktligheten.

Gruppen er tverrfaglig og består av representanter fra alle divisjonene i Bane NOR. Arbeidet i gruppen startet i slutten av april i år, og jobben med å identifisere tiltak er allerede i gang. Når tiltakene er løftet frem og prioritert, skal Bane NORs ledergruppe ta stilling til hvilke av tiltakene som skal gjøres på kort og lang sikt. Dette skal føre til mer effektiv styring av innsatsen, og gruppen skal også følge opp effektene av de tiltakene som blir satt i verk.

Vi vil komme tilbake med mer informasjon om dette arbeidet i fremtidige nyhetsbrev.

## Ny release av KARI

Natt til 15. mai ble ny versjon av KARI satt i drift. Dette er løst:

- Tog som er på vei inn på stasjonen overstyres skiltingen på anviseren til toget som står på stasjonen. Problemet er nå løst.
- Siste tog inn på stasjon annonsert først over høyttaleranlegg. Annonsering kommer nå i samme rekkefølge som togene skal ankomme stasjonen.
- Av og til har passerende tog blitt annonsert i feil spor. Problemet er nå løst.

### Triggerpunkter

Det pågår nå et arbeid for å definere alle punkter for ankomst og avgang på alle stasjoner, slik at informasjonen som kommer på høyttaler og skjermer blir mer presis.

Det jobbes også med videreutvikling av KARI, hvor datagrunnlaget er noe av det vi ser på.

## Smart vedlikehold - tar feilen før den feiler

Ett av våre tiltak for å bedre punktligheten er innføring av tilstandsovervåking på kritiske infrastrukturkomponenter. I fjor sparte tilstandsovervåkingen oss for ca 150 forsinkelsestimer og ca 200 innstillinger, fordi systemet gjorde at vi kunne forutse hvor vi ville få feil.

Per i dag, er det sporveksler som er under overvåking. Vi har installert overvåking på ca 1000 av våre 3200 drivmaskiner, og jobber med å installere på flere. Sensorene gjør at vi får et bilde av hvordan sporvekselen fungerer under omleggingen. Det gjør oss i stand til å finne noen av feilene som kan oppstå på en slik veksler på et tidlig tidspunkt, slik at vi kan rette før togframføringen påvirkes.

Vi utvikler også et mer avansert system for å overvåke sporfeltene våre. Forstyrrelser i sporfeltene er en av hovedårsakene til «signalfeil» og forsinkelsestimer. Da kan vi se etter tilløp til feil og følge hvordan disse forplanter seg gjennom områder. Dette vil gjøre at vi kan identifisere feil tidlig, og vi kan rette dem før de skaper driftsavvik. Systemene vil ikke fjerne alle feil og avvik, men det er et stort steg i riktig retning.

Innen utgangen av 2018 planlegger vi at vi skal ha installert overvåking på ca 1500 drivmaskiner for sporveksler og ca 1300 av våre 5000 sporfelt, med planer om videre utbygging i 2019.

## Farriseidet - Porsgrunn

Mandag 24. september åpner nytt dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn for trafikk. Med dette prosjektet halverer vi reisetiden, fra 32 til 16 minutter mellom Larvik og Porsgrunn.



Prosjektet er i rute til åpningen, og i disse dager jobbes det med installasjon og ferdigstillelse av signal- og sikringsanlegget på den nye strekningen. For å ferdigstille arbeidet vil det være stengt for togtrafikk mellom Sandefjord og Skien fra 7. august til 24. september.

## Follobanen

Vi bygger dobbeltspor mellom Oslo og Ski, noe som vil tilrettelegge for halvert reisetid.

Bane NOR måtte, som kjent avslutte samarbeidet med en av våre hovedentreprenører, Condotte, fordi de ikke kunne betale regninger og lønn til de som arbeidet på Follobaneprojektet. Vi jobber nå med å få kontrakter for de nye enterprisene ut i markedet.

Prosjektet er nå mer en 62 prosent ferdig, og nå forbereder vi arbeidene som skal gjøres mens det er stengt for togtrafikk i sommer.

Vi er avhengige av god innsats og gjennomføringskraft i sommer for å nå målet om at Follobanen skal være ferdig og testet i desember 2021.

# Moss

Nytt dobbeltspor til Moss skal øke kapasiteten til minst fire tog i hver retning. Reisetiden mellom Oslo S og Moss skal ned til 30 minutter.



## Forbereder sommeren

Mens det er stengt for togtrafikk denne sommeren, skal vi jobbe med ulike arbeider i Moss sentrum. Mellom 23. juni og 5. august skal vi bl.a. spunte 720 meter langs Moss havn i tillegg til at vi skal jobbe på stasjonen.

Vi har også dessverre blitt nødt til å avlyse prekvalifisering på prosjektet som omhandler arbeidene fremover, og vi må ut med en ny runde. Vi regner med at ny frist for prekvalifisering blir satt til august, men dette får ingen store konsekvenser for fremdriften og vi følger fortsatt planen om tog på ny bane i 2024.

I høst fortsetter vi med forberedende arbeider. Det skal bl.a. rives 121 bygg i Moss sentrum for å legge til rette for den nye banen, og arbeidet med dette starter allerede i høst. Vi bruker også mye tid på publikumskontakt, slik at publikum skal forstå hvorfor vi bygger og hvordan vi jobber. Dette kommer vi til å fortsette med så lenge prosjektet pågår.

[Les på banenor.no](https://www.banenor.no)