



Dette nyhetsbrevet gir en kort introduksjon til Bane NORs virksomhet med spesiell vekt på punktlighet.



Bane NOR styrker og øker vedlikeholdet i Oslokorridoren

En av årsakene til at tog blir innstilte eller forsinket er feil på infrastrukturen. I Oslokorridoren (Larvik - Lillehammer) jobber Bane NOR kontinuerlig med å utvikle måten jernbanen overvåkes på og med å vedlikeholde sårbare strekninger.

Det er full oppmerksomhet på sporveksler og sporfelt slik at drift kan ta feil før de fører til stans i togtrafikken. Områdedirektør Lars Berge forteller at vi derfor vil øke forebyggende vedlikehold og har flere konkrete planer for hvordan.

Allerede i høst skal det byttes 2 km skinner på Gardermobanen. I tillegg økes innsatsen på overvåking av sporveksler og sporfelt. Vi jobber også med å utvikle en måte å overvåke jordfeil på, og dette skal testes mot slutten av året. Det settes også av midler til å pakke sporet, slippe skinnene og isolere flere skjøter slik at strekningene blir mindre sårbare.

I tillegg har vi også planlagt en rekke strakstiltak for å bedre punktligheten på strekningen Lillestrøm-Drammen, som er en av strekningene hvor avvik får størst konsekvenser, men dette avhenger av at vi får midler.



Foto: Stefan Okstveit



NATO-øvelsen: Hensynet til togselskapene kommer først

Mellom 25. oktober og 7. november gjennomføres NATO-øvelsen Trident Juncture på norsk jord. Dette fører til ca 300 ekstra tog på det norske tognettet, i tillegg til at bruk av rundt 8000 meter hensettingsspor skal være tilgjengelig. Samtidig har det vært en hovedprioritet at ordinær togfremføring ikke skal påvirkes mer enn nødvendig.

Hensynet til gods- og persontrafikk har vært styrende for Bane NORs tilrettelegging i forbindelse med NATO-øvelsen Trident Juncture 2018. Det forteller Knut Olsen, koordinator for øvelsen i Bane NOR.

Utgangspunktet for Bane NOR er at all inn- og utkjøring av materiell, lasting, lossing og hensetting skal begrenses på både tid og geografi av hensyn til ordinær togtrafikk. Det har krevd stor logistikkinnsett og grundig koordinering.

På jernbanen er det primært stasjonene Elverum, Rena og Røros som blir berørt av øvelsen, men den vil også merkes på blant annet Kvam, Hell og Trondheim. Det er gjennomført egne risikoanalyser for å kartlegge konsekvensene øvelsen vil ha for togframføringen.

– Det har vært en omfattende og krevende oppgave for Bane NOR, men vi har fått god støtte av togselskapene i en lang planleggingsperiode som startet med det første møtet med Forsvaret i 2016, forteller Olsen.

Øvelsen er den største militære aktiviteten i Norge på mange tiår, og vil involvere rundt 40 000

soldater, 130 fly og 60 fartøyer.

Det er opprettet en funksjon ved trafikkstyringssentralen i Hamar som ivaretar alle henvendelser fra Bane NOR, togselskaper og Forsvaret. Koordinering av togframføring samt logistikken inn og ut fra terminalene ivaretas også herfra.

Tlf: 404 36 337 eller e-post: togleder.hamar@banenor.no



Statssekretær Anders B. Werp i Samferdselsdepartementet markerte den offisielle starten på arbeidene ved Sørumsand stasjon. Foto: Ida Taule Brentebraaten/Bane NOR

Oppgradering på Sørumsand kan gi kortere reisetid

Onsdag 10. oktober ble oppstarten av to store og viktige prosjekter på Kongsvingerbanen markert på Sørumsand stasjon. Denne stasjonen skal oppgraderes, og hele strekningen fra Lillestrøm til Åbogen får nytt kontaktledningsanlegg.

På Sørumsand stasjon skal eksisterende plattform forlenges og oppgraderes og ny plattform kommer ved spor 3. Mellomplattformen ved spor 2 skal rives og det skal bygges undergang under sporet. Dette vil muliggjøre fire til fem minutter kortere reisetid på strekningen mellom Kongsvinger og Lillestrøm.

På resten av Kongsvingerbanen skal dagens kontaktledningsanlegg, som er fra 1951 byttes ut.

Det nye anlegget vil øke strømforsyningen på banenettet, øke kapasiteten og bedre driftssikkerheten.



Det bygges reingjerder mellom Skog og Kvalfors bru sør for Mosjøen. Foto: Bane NOR



Bane NOR og reindriften forbereder vinteren

Bane NOR samarbeider med reindriften om tiltak for å unngå å kjøre på tamrein som beiter nær eller krysser Nordlandsbanen.

- Jeg opplever at vi har en god dialog og at vi sammen skal bidra for å redusere antall reinpåkørsler, sier områdedirektør Thor Brækkan i Bane NOR.

Bane NOR viderefører rutinene fra forrige vinter for reinmelding og hvordan påkørsler håndteres av Bane NORs mannskaper. Når det kommer inn en melding om at rein befinner seg i eller nær sporet innføres redusert hastighet på delstrekninger i en tidsbegrenset periode, slik at føreren har mulighet til å stanse toget. Meldingene kommer fra både reineiere og lokførere.

Det får dessverre konsekvenser for punktligheten, men det er vurdert at hensynet til dyrene må veie tungt. Det er en stor påkjenning både for lokomotivførere, reinere og Bane NORs egne mannskaper ved påkørsler. Dessverre er det ikke mulig å unngå at dyr blir påkjørt på jernbanen, men det jobbes aktivt med å redusere antallet mest mulig.

Arbeidet med å bygge nye reingjerder på en 25 kilometer lang strekning mellom Mosjøen og Kvalfors pågår også for fullt. Til sammen skal vi i de nærmeste fire årene bygge 44 kilometer med reingjerder på Nordlandsbanen. Når utbyggingen er ferdig er det totalt 63,5 kilometer reingjerder på banen.



Skiller ut drift og vedlikehold av jernbanen i eget selskap

Bane NOR oppretter et eget aksjeselskap for drift og vedlikehold av jernbanen. I overkant av 1 000 av Bane NORs 4 500 medarbeidere overføres til det nye selskapet.

Dette er en del av jernbanereformen og et steg på veien til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold.

Det nye aksjeselskapet vil i første omgang inngå kontrakter med Bane NOR om drift og vedlikehold av de ulike jernbanestrekningene i Norge. I neste fase blir det konkurranseutsetting av drift og vedlikehold gjennom utlysninger av kontrakter på de ulike banestrekningene.



KARI - Vi jobber videre med triggerpunkter og ny versjon

For å gi best mulig kundeinformasjon, er vi avhengige av å vite hvor toget befinner seg til enhver tid, slik at vi får annonsert togene riktig på stasjonen.

Som vi har fortalt om i tidligere nyhetsbrev jobber vi nå med å oppdatere triggerpunktene manuelt, slik at vi kan informere mer presist om når togene kan ventes til stasjonen. Vi har nå lagt inn punkter for strekningen Skøyen- Ski og for Farriseidet. Neste strekninger ut er resten av Østlandsområdet, Levanger, Skoppum, Nærbø, Nelaug og Arendalsbanen.

Det kommer også en ny versjon av hele KARI-systemet i løpet av kort tid. Vi har jobbet med å luke ut enda flere feil slik at kundeinformasjonen blir mer korrekt, også ved avvik. Testene vi har gjennomført viser at vi er i rute med ny versjon i løpet av oktober.

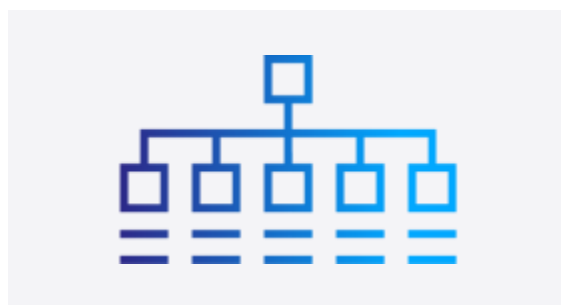
I tillegg skal informasjonsskjermene få nytt og forbedret layout i løpet av høsten. Dette vil bidra til at reisende får korrekt informasjon til riktig tid, noe som igjen vil gjøre det lettere å kjøre punktlig tog og håndtere avvik. Systemet skal også, som nevnt i tidligere nyhetsbrev innføres på Nationaltheatret og Oslo S i løpet av året.



Bransjemøte

Bane NOR og Jernbanedirektoratet inviterer til bransjemøte 5. desember kl 09-12 på Stratos, Youngstorget 2, Oslo.

Her får aktørene i sektoren mulighet til å møte statsråden, Jernbanedirektoratets og Bane NORs ledelse. Vi gir informasjon om



Transport og logistikkonferansen

Vi minner om at Bane NOR også deltar på transport- og logistikkonferansen på Gardermoen 22. og 23. oktober.

Vi har felles stand sammen med

strategi, hva som skjer nå og fremtidig retning.

godsnæringen og Jernbanedirektoratet, og du er hjertelig velkommen innom.



Heggstadmoen godsterminal. Foto: Paul Røvik.

Heggstadmoen "funker"

Etter en drøy måneds drift på Heggstadmoen med to operatører, er lovordene for den kraftig oppdaterte godsterminelen sør for Trondheim mange – ikke minst fra samlasterne!

– Vi har besøkt alle de store samlasterne og informert om terminalen og det var mange positive tilbakemeldinger på at dette nå endelig er på plass. De følger opp henting og levering til togene, noe som har fungert over all forventning så langt, opplyser terminalansvarlig Paul Røvik. Tilbakemeldingen angående byggene er også positive. De synes det er flotte lokaler og fine arbeidsforhold. Røvik gir følgende status og oversikt over terminalens for så vidt korte historie:

- CargoNet startet med sitt første tog til Heggstadmoen den 20. august der de bruker to spor på den nedre delen av terminalen, bakker inn og deler toget.
- Greencargo startet opp med sitt første tog 3. september der de bruker de to andre sporene på den nedre delen av terminalen, samme operasjon som Cargonet.
- Bilvognene kjøres til de øverste sporene som før.

– Planen videre er å flytte bilvognene ned til Brattøra og ta opp et tredje containertog kommende år. Togselskapene har også signalisert gjennom rutebestillingen til R19 at det kan bli aktuelt på sikt å kjøre enda flere tog til Heggstadmoen, sier Røvik.



Alnabru godsterminla. Foto: Øystein Grue.



Analyse + samarbeid = bedre punktlighet på Alnabru

I januar 2017 startet Bane NOR og godsoperatørene på Alnabru et opplegg med to ukentlig møter for å evaluere driften på terminalen, finne forbedringsområder og iverksette tiltak. Evaluering og oppfølging av årsaker til forsinkelser, øker sannsynligheten for å finne riktig tiltak som forbedrer avgangspunktligheten.

De såkalte operative tavlemøtene mellom Bane NOR, Green Cargo og RailCombi handler om å brette opp ermene og jobbe med konkrete tiltak som sikrer kontinuerlig forbedring. I samarbeid med operatørene graver man seg ned til rotårsaker til forsinkelser for hvert enkelt forsinket godstog, og i felleskap utarbeider man tiltakslogg.

– Det er så enkelt som å etablere en møtearena for samarbeid der vi kan diskutere hvordan vi kan jobbe smartere på terminalen og i felleskap enes om problemløsning. En avgjørende faktor for kvaliteten i forbedringsarbeidet er de gode bidragene fra Green Cargo og RailCombi. Våre tavlemøter gir oss anledning til å dele informasjon og jobbe aktiv med forbedringer, sier Thomas Kristiansen i Bane NOR.

I et historisk perspektiv har avgangspunktligheten på Alnabru blitt bedre, noe Bane NOR mener tavlemøtene har bidratt til. – Terminalen er fortsatt sårbar for tekniske feil, være seg på infrastrukturen eller togmateriellet. Oversikten på rotårsaker til forsinkelser er et godt bidrag til ledelsesmessig oppmerksomhet på hvorfor togene fra Alnabru blir forsinket, og gir videre gode innspill til langsiktige og mer kostbare tiltak som bør prioriteres i fremtiden, sier Kristiansen.

De mest vanlige forsinkelsesårsakene fra Alnabru de to siste årene

Feil på vogn	253
Signal - infrastrukturfeil	246
Feil på lok	214
Trafikkavvikling	169
Data og kommunikasjon	153
Vinterforhold	131



Kontaktperson

Randi Folke-Olsen
Kommunikasjonssjef
folran@banenor.no

Vi skaper fremtidens jernbane

Følg oss | banenor.no

