



Punktligheten for persontog er på 90 prosent

Bane NOR har satt et mål om å oppnå 90 prosent punktlighet for persontog i 2019, og i skrivende øyeblikk er persontogene på målet. Godstogene gjør det også bedre enn tidligere men har et stykke igjen før de når målet.

De siste syv årene før 2018 har vi nådd punktlichetsmålene våre, men i fjor klarte vi det dessverre ikke. Resultatene vi ser akkurat nå, forteller oss at antallet tog som ikke er punktlig er på vei ned, og det gleder vi oss over. Vi fortsetter nå jobben med å forbedre punktligheten ytterligere.

– Vi fikk gode resultater i januar og vi ligger foreløpig veldig godt an i mars. Starten av februar skapte imidlertid noen utfordringer for oss. Til tross for de dårlige febuardagene er det gledelig å se at vi akkurat nå er på målet vårt om 90 prosent punktlighet for persontogene. Vi ser bedring siden i høst, og noe av det skyldes konkrete tiltak vi satte i gang i 2018. For at de reisende skal få gode togopplevelser fremover fortsetter vi innsatsen med uforminsket styrke, slik at vi kan opprettholde den gode trenden, sier Victor Hansen, direktør for Kunde- og trafikkinformasjon i Bane NOR.

Gjennom høsten 2018 ble det satt i gang flere tiltak som skulle få effekt på punktligheten på kort sikt. Blant annet har døgnkontinuerlig overvåking av flere sporveksler i Oslo-området gitt resultater.

– Etter at tiltakene ble satt i gang i fjor, er antall feil på sporveksler redusert med mellom 20-30% og vi greier i mye større grad å luke ut potensielle feil før de får konsekvenser for togtrafikken, forklarer Hansen.

En av hovedårsakene til at det oppstår feil som går ut over punktligheten, er gammel

infrastruktur og et stort vedlikeholdsetterslep. For å få bukt med problemene planlegger Bane NOR å bruke en milliard kroner på vedlikehold på strekningen mellom Lillestrøm og Drammen fram til 2024.

– Strekningen er ikke tilfeldig valgt. Her er 60 prosent av togene i Norge innom i løpet av en dag, og feil her kan forplante seg til inntil 80 prosent av togene. Får vi redusert antall feil her er mye gjort, derfor er dette et prioritert område for oss når vi skal gjøre vedlikehold, sier områdedirektør Lars Berge i Bane NOR.

Heldigvis bevilger myndighetene nå betydelige midler til både vedlikehold og bygging av infrastruktur. Blant annet vil InterCity-utbyggingen sørge for fornyelser som gir kortere reisetid til byer som Moss (30 min.), Tønsberg (60 min.) og Hamar (55 min.). Follobanen som står klar om få år vil gi en halvering av reisetiden mellom Oslo og Ski (11 min.).

Når hele InterCity-trianglet er ferdig bygget til Skien, Halden og Lillehammer får de reisende på Østlandet et langt bedre tilbud. I tillegg kommer utbyggingen til å få positiv effekt på bosettings- og arbeidsmønsteret i hele Østlandsområdet. Jernbanen knytter byene sammen og gjør arbeidsreisen mer effektiv.

I årene fremover investerer vi i det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS. Dette gjør at signalene ikke lengre står ute langs sporet, men vises på en skjerm om bord i togene.

- Antall signalfeil reduseres betraktelig i fremtiden. Innen 2034 skal det nye digitale signalsystemet ERTMS være innført på hele jernbanenettet. Vi vet at ERTMS får en stor positiv innvirkning på punktligheten når det er på plass. På Østfoldbanens Østre linje, hvor systemet allerede er tatt i bruk, har vi svært positive erfaringer, sier konserndirektør Digitalisering og teknologi, Sverre Kjenne.

Nå står Nordlandsbanen og Gjøvikbanen for tur, og der skal systemet være på plass innen 2022.



Kampen for bedre avgangspunktlighet fra Alnabru

Kundene på Alnabru ser mye positivt ved gjennomføringen av prøveprosjektet LOGOPS. Med daglige operative tavlemøter, sørget driftsenheten for at alle ble involvert i løsningen av de daglige utfordringer.

En viktig forutsetning for å begrense konsekvensene som uforutsette avvik har på Alnabru, er at man først må «samle flokken». For å få til dette, ble LOGOPS (Logistikkoperasjonssenter) etablert. Prøveprosjektet hadde som mål å opprette en funksjon som kunne være et kontaktpunkt mellom mange aktører med ulike roller: samlastere, godsoperatører, terminaldrift, planlagte vedlikeholdsarbeider, pågående og nye investeringsprosjekter, trafikkstyring og alle aktører som deltar i avvikshåndteringen.

-Arbeidet med prosjektet startet i 2018 og ble iverksatt i starten av 2019. Målet var å få aktørene til å kommunisere bedre og samarbeide tettere for å forebygge og bearbeide avvikssituasjoner, forklarer Vidar Flydal, Regional Leder Terminal i Bane NOR.

Trond Williksen, Driftssjef for Green Cargo i Norge, mener at bedre kommunikasjon og koordinering mellom aktørene på Alnabru bidrar til å utnytte forbedringsmulighetene som godsnæringen trenger for å øke lønnsomheten.

– For oss er det praktisk å ha ett felles kontaktpunkt når vi ønsker å snakke med Bane NOR. Slik sett har LOGOPS vært en tydelig forbedring. På lang sikt håper vi å se effekten av det ved at vi når frem til Bane NOR på en annen måte enn det vi har gjort tidligere, sier Williksen.

– Historisk sett har ikke Bane NOR klart å se Alnabru godsterminal som et logistikk-senter slik vi gjør, sier Per-Allan Kristensen, terminalsjef i RailCombi AS. – Den nye driftsenheten LOGOPS som ble testet i januar og februar viser en annen innstilling. Den ga en tydelig forbedring av vinterberedskapen sammenliknet med tidligere år. Det ble tatt gode grep, og det er vi fornøyd med, sier Kristensen.

Avgangspunktligheten på Alnabru i januar og februar 2019 endte på 77,3% i januar og 75,1% februar. Det er en klar forbedring fra punktligheten i januar og februar 2018, som var på henholdsvis 57,7 og 49,1 prosent. Bane NORs gjennomsnittsmål for avgangspunktlighet på Alnabru er på 90 prosent. Arbeidet som er gjort med LOGOPS legger et godt grunnlag for å komme nærmere dette målet.

– Det er vanskelig å tilskrive forbedringen til LOGOPS alene og det er fortsatt et stykke igjen til vi oppnår punktlighetsmålet på Alnabru. Jeg er likevel ikke tvil om at arbeidet som er lagt ned i prosjektet har bidratt til den positive utviklingen vi nå har sett, sier Flydal.

– Det er ingen tvil om at en slik enhet som koordinerer avvikshåndteringen på Alnabru representerer forutsigbarhet, bidrar til prioritering og oppfølging av forbedrings- og feilrettingstiltak. Det er viktig i en bransje der feilmarginene er små og reduksjon av økonomiske konsekvensene ved avvik ofte er avgjørende, sier Thomas Kristiansen, operativ leder for LOGOPS på Alnabru.

– Med prosjektet LOGOPS ønsket Bane NOR å være på tilbudssiden for godsoperatørene. Som prøveprosjekt var driftsenheten et initiativ som godsoperatørene hadde anledning til å være med å utforme, sier Aleksander Dahl Isaksen i enheten LOGOPS.

I løpet av våren 2019 skal prosjektet LOGOPS evalueres med tanke på en mulig videreføring og utvikling.

Et effektiviseringstiltak som prosjektet har identifisert er behovet for en tilpasning av regelverket for trafikkstyring inne på terminalen.. En endring i regelverket vil gjøre snøbrøytingen langt mer effektiv enn i dag og dette er noe vi jobber videre med.



Målene til LOGOPS:

- Redusere konsekvenser av oppstått avvik
- Bygge kultur for problemløsning
- Vise at Bane NOR er en handlekraftig og løsningsorientert infrastrukturforvalter
- Være Bane NORs felles kontaktpunkt mot alle aktører på Alnabru



Tilbakemeldinger:

- Bedre kjennskap til systemer for Bane NORs innmelding og håndtering av avvik.
- Ett kontaktpunkt = lettere å forholde seg til en stor organisasjon som Bane NOR
- Bidratt til at de samme avvikene ikke gjentar seg dag etter dag.
- Informasjonsflyten og kommunikasjonen mellom alle aktører ble mye bedre

Bane NOR forbereder seg på solsleng-sesongen

Med våren i anmarsj, forbereder Infrastrukturdivisjonen i Bane NOR seg på ny sesong. I 2018 ble det registrert 127 tilfeller av solsleng på Bane NOR sitt nett, mot 22 solslengtilfeller i 2017. Solsleng kan komme av mange faktorer og Bane NOR er i full gang med å gjennomføre kortsiktige og langsiktige tiltak.

På kort sikt er det blant annet viktig å ha kontroll på setninger og tiltak rundt sporet, samt nøytralisere skinner på utsatte steder hvor man er usikker på nøytraltemperatur. På lengre sikt arbeider vi blant annet med ballastrensing på steder med dårlig ballast, bytte av sviller til betongsviller eller utvidelse av fyllinger på utsatte steder.

Frem til våren/sommeren 2019 vil det også gjennomføres opplæring internt om hvordan unngå solsleng, slik at drift og vedlikeholdsmannskaper er best mulig forberedt for en sesong der solsleng kan oppstå.

Tavlemøter for raskere feilretting

De siste årene er det innført en ny måte å jobbe på i drift- og vedlikeholdsorganisasjonen i Bane NOR. Nå har man tatt i bruk tavler i arbeidet for å holde sporet feilfritt.

I dag avholdes tavlemøter på alle nivåer drift- og vedlikehold i Infrastrukturdivisjonen i Bane NOR. I 2018 ble det gjennomført 5015 tavlemøter. For daglig drift av banene er tavlemøtene hos faggrupelederne viktige. Disse avholdes minimum hver uke hvor man samler alle medarbeidere som jobber med drift- og vedlikehold i sporet.

Tavlemøter har i grove trekk tre faste agendapunkter. Det ene er gjennomgang og diskusjon rundt egne resultater, deretter problemløsning av daglige utfordringer og sist informasjon fra ledelsen. Dette har utvilsomt økt fokus på kvaliteten i arbeidet, det reageres raskere ved feil, i tillegg til at jobben gjøres med bedre kvalitet.

Banesjefene på strekningene fremhever at tavlene har betydd mye. De gir raskt oversikt over arbeidsoppgavene, for eksempel akutte vedlikeholdsoppgaver som er utført og hvilke som står for tur. På tavlene er det lett å føre opp jobber som må utføres. Man har god oversikt og ting blir ikke glemt, noe som dessverre skjedde i tiden da man opererte med gule lapper. Tavlemøtene sikrer at problemer blir løftet opp til ledernivå høyere opp for nødvendig oppfølging og beslutning, og har bidratt til at problemer med infrastrukturen har blitt løst raskt.

Ny film om togparkering

Bane NOR er i gang med en storstilt utbygging av jernbanenettet på Østlandet. Det skal gå flere og lengre tog, og da er det helt nødvendig å bygge ut nye plasser for parkering av tog, såkalte hensettingsanlegg. Togene må ha et sted å stå når de ikke frakter passasjerer. Da kan både togene og skinnene vedlikeholdes, og tomme tog tar ikke opp plass på skinnene.

Det planlegges for tiden flere slike anlegg, og vi ser at det er behov for god informasjon til de som kan bli berørt av disse prosjektene. Bane NOR har derfor laget en ny film, som forklarer hvorfor det er behov for mer togparkering, og hva det innebærer. [Filmen finner du her.](#)



Kristine Jessen, Stian Wesøy og Tore Fjukstad blir nye regiondirektører i Spordrift.

Disse blir regionale ledere i Spordrift AS og Bane NOR

Regiondirektørene i Spordrift AS og områdedirektørene i Bane NOR SF er nå på plass. Spordrift AS skal være i operativ drift 1. juli 2019. Omorganiseringen av Bane NOR trer i kraft fra samme dato.

Det er de seks nåværende områdedirektørene i Bane NOR som ansettes i de nye stillingene.

– Samtlige har lang ledererfaring og jeg vil gi de beste skussmål for deres genuine interesse for medarbeidere og for jernbanen, sier konserndirektør Vibeke Aarnes i Bane NOR.

– Områdedirektørene og regiondirektørene representerer en bredde- og dybdekunnskap om jernbanen. De har ulike erfaringsbakgrunn, og nye perspektiver er like viktig som lokalkunnskap og fagkunnskap om drift og vedlikehold, sier Aarnes.

– Medarbeiderne vårt største konkurransefortrinn

Henning Bråtebæk, som fra 1. april blir administrerende direktør i nyopprettede Spordrift AS, er enig:

– Spordrift AS vil bli den største leverandøren av drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Det er de ansatte som har lokalkunnskapen, fagkompetansen og erfaringen, noe som vil være Spordrift sitt aller største konkurransefortrinn.

– Med de tre regiondirektørene på plass, er jeg overbevist om at vi får en regionledelse med unik kompetanse på jernbane, som bryr seg om de ansatte, samtidig som vi sikrer tilførsel av ny kunnskap. Jeg vil ønske regiondirektørene velkommen om bord i Spordrift og har stor tro på at mannskapet vil bli ytterligere forsterket av disse tre regiondirektørene, avslutter Bråtebæk.

Disse tre blir regiondirektører i Spordrift:

- Regiondirektør Nord: Kristine Jessen
- Regiondirektør Sør-vest: Stian Wesøy
- Regiondirektør Øst: Tore Fjukstad

Disse tre blir områdedirektører i Bane NOR:

- Områdedirektør Midt/Nord: Thor Brækkan
- Områdedirektør Sør/Vest: Tony Dæmring
- Områdedirektør Oslo/Øst: Lars Berge



Effektive ENØK-tiltak ved togverkstedene

Bane NOR Eiendom har som ambisjon å være et forbilde i bransjen på grunn av vår miljøpraksis. Dette gjelder også for våre verksteder, der vi har gjort en rekke miljøtiltak.

Tidligere ble hele Grorud verksted oppvarmet med et ventilasjonsanlegg og omluftsanlegg som var montert oppunder taket. For å oppnå en minimumstemperatur på 19 grader på gulvnivå, var det nødvendig at luften som anlegget blåste ut, holdt en temperatur på mellom 25 og 35°C. Nå er de gamle anleggene erstattet med Aerotempere. Dette systemet sender ut varmluft nede ved gulvet og skaper sirkulasjon av varmluften slik at det blir varmest der folk jobber og en jevnere temperatur i hele bygget.

Resultatet er at fjernvarmeforbruket ved Grorud verksted i januar og februar 2019 er redusert med 750 000 kWh mot samme periode 2018, en nedgang i forbruket på 25 prosent.

De siste årene har vi også skiftet ut lyskildene ved flere verksteder, blant annet på Grorud, i Lodalen og på Sundland. De gamle lysstoffrørene og gasspærene er byttet ut med LED-armatur. Utskiftningene har gitt store reduksjoner i energiforbruket.

Flere ENØK-prosjekter er under planlegging ved verkstedene. Blant annet skal Grorud verksted få nytt ventilasjonsanlegg både i verkstedlokalene, kontorer, møterom og den nye lokførerskolen. Marienborg verksted skal få vannbehandlingsanlegg for fjernvarmevann.

Kontaktperson

Randi Folke-Olsen
Kommunikasjonssjef
folran@banenor.no

Vi skaper fremtidens jernbane

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

