



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



Bane NOR setter inn vinterkoordinator for at vinterberedskapen skal bli bedre. Foto: Bane NOR

Vinterkoordinator skal bedre vinterberedskapen

Store snømengder forrige vintersesong førte til problemer med å holde flere banestrekninger åpne. Nå gjør Bane NOR en innsats for å være bedre forberedt for en ny vinter med planer for både personell og maskiner.

-Vi rigger nå et system som skal sørge for rask omdisponering av ressurser på tvers av geografi og fag, sier Olav Pettersen, leder av teknisk operativ støtte i Oslokorridoren i Bane NOR.

Bane NOR oppretter derfor en nasjonal vinterkoordinator. Denne funksjonen skal sørge for at materiell for drift og vedlikehold er på plass der det trengs. I tillegg kan koordinatoren ved gul beredskap pålegge mobilisering dersom det er behov i andre områder. Dette er et prøveprosjekt som i første omgang vil testes på Oslokorridoren og område Øst.

Når den nye modellen rulles ut i hele landet vil nasjonal vinterkoordinator ha beslutningsmyndighet til å pålegge andre banesjefer å øke beredskap rettet mot andre områder. Vinterberedskapen er aktiv fra 15.november til ca. 1. april, alt etter hvor lenge vintersesongen varer.



Kraftinnsats for å gjøre Alnabru vinterklar

Ingen skal bli tatt på sengen av Kong Vinter denne gangen. I år er vinterberedskapen på Alnabru godsterminal mer robust enn den har vært på lenge. Det kan være gode nyheter for godstogenes punktlighet.

Arbeidet med å forberede Alnabru for vinteren startet allerede etter sommerferien. Listen av tiltak var lang, og et av høydepunktene er et skiftelokomotiv påmontert et brøyteskjær. Brøytemaskinen med det formelle navnet "SKD 224/214" med valmut-skjær, skal fjerne snøen fra sporet i raskt tempo. Den skal kunne brukes langs Gjøvikbanen og andre strekninger dersom det skulle være behov for det.

– Det er ingen revolusjonerende arbeidsmaskin, men den har faktisk vekket stor begeistring blant kollegaene på Alnabru. Vi har tidligere hatt en tilsvarende maskin, og vi vet at den er meget effektiv, forteller Yngve Ottesen, faggrupeleder på Alnabru.

For at maskinen skal kunne fjerne snø fra sporet med sine kraftige brøyteskjær, må linjen stenges for andre godstog og arbeidsmaskiner. Dette gjøres via en bestilling som sendes til trafikkstyrerne på Alnabru (en såkalt «disponering»). På travle dager kan klargjøringen av sporet ta lenger tid enn ønsket. I år ligger en fast disponering allerede klar i FIDO, systemet for distribusjon av informasjon om togframføring, togbevegelser (skifting) og arbeid i spor. Ved behov for brøyting vil trafikkstyrerne «hente inn» denne disponeringen, fremfor å måtte be om en ny bestilling.

– Dette er noe som både Bane NOR og togselskapene jobbet med i høst. Det vil gi oss bedre oversikt over hvor materiellet er parkert og hvor det skal flyttes til ved brøyting, sier trafikkstyrer Øystein Haugli.

Det skal være faste disponeringstider på deler av terminalen i tidsrommet 10-13. – I denne perioden er det minst togtrafikk inne på Alnabru, og vi får gjort brøytearbeidet i sporene mye raskere. Samtidig har togselskapene selv tatt initiativ til å fjerne materiell som ikke lenger er bruk. Det vil gi oss et større spillerom, sier Øystein.

– Planen for vinterberedskap fremstår i år mer robust. Nøkkelen har vært, og er, kommunikasjon og koordinering som skal gi bedre forutsetninger for gjennomføring og oppfølging, sier Thomas Kristiansen, koordinator for vinterberedskapen på Alnabru.

I vinter skal Bane NOR videreføre «snø møtene», de daglige morgenmøtene der alle aktører på Alnabru samler seg for å planlegge hvordan de skal løse dagens utfordringer når vinteren byr på store snømengder.

Sporvekslene er også tilstandskontrollert før vinteren setter inn. De aller fleste sporveksler og drivmaskiner på Alnabru har fått en grundig sjekk i løpet av høsten. Dette ga oss anledning til å smøre sporvekslene og sjekke at de er klare for å møte kulde og snø. Det er også planlagt og avsatt ressurser til to runder av kosting og spyling av planovergangene inne på terminalen hver uke. Oppsamling av salt på planovergangene er én av årsakene til «belegg» i sporet – tilstanden der signalanlegget viser at sporet er opptatt. Preventiv fjerning av salt på planoverganger vil redusere antall «signalfeil» av denne typen. Anlegget for spyling av bremseanlegg og understell på vognene skal også få svinge seg i vinter. CargoNet har bestemt seg for å bruke anlegget i større grad. Det betyr at flere vogner skal få behandling før de forlater terminalen. Det vil forebygge tekniske feil som medfører forsinkelser i leveransen. Leverandør av vedlikeholdstjenester, Mantena, skal i vinter sette inn to skift i døgnet på eget verkstedet på Alnabru. Det betyr en økning i tilgangen på uvurderlig teknisk assistanse og akuttrepasjoner av togmateriell gjennom hele vinteren.

I høst har det også blitt gjort flere ordentlige ryddesjauer på Alnabru. Alt ubrukt og gammelt materiell er blitt fjernet, blant annet gamle sviller og skinner. Nå fremstår tomta mer oversiktlig enn den gjorde ved inngangen av vinteren 2017/2018.

– Nå gjenstår det å se hva vinteren har å by på av utfordringer. Samtlige aktører på Alnabru har gjort en solid innsats for at vi skal være bedre rustet til å takle de kalde måneder som kommer. Det gir oss grunn til å forvente bedre punktlighet på Alnabru fremover, sier Thomas Kristiansen, koordinator for vinterberedskapen på Alnabru.



ERTMS-komponenter er nå utplassert på ulike steder i landet, for å sikre at de er klare for norske forhold.



Tester ERTMS-komponenter under norske forhold

Det nye signalsystemet ERTMS, skal etter planen ruller på alle togstrekninger innen 2030. For at dette skal gå så smertefritt som mulig er det viktig at komponentene som skal benyttes langs spor er grundig testet og tilpasset norske forhold. ERTMS-programmet har den siste tiden plassert ut komponenter fra leverandøren av det nye signalanlegget på flere steder for å teste hvordan de tåler norske forhold.

Produktene skal testes under ulike forhold, som på høyfjellet med snø og vind (Haugastøl), ved havnivå og salt sjøluft (Bodø), kaldt innelandsklima (Røros) og under støv, fukt og trykk (Romeriksporten). Utstyret som monteres omfatter tekniske hus, koblingsskap, sporvekseldrivmaskiner, akseltellere, baliser, stoppskilt (for ERTMS), skiftesignal, bomdrivmaskiner med bommer og veisignal for planoverganger. Testen skal pågå i ett år før utstyret monteres ut i infrastrukturen i forbindelse med innføringen av ERTMS.

Testen skal gi Bane NOR forhåndskunnskap om produktene og sørge for at eventuelle behov for korreksjoner blir gjennomført før en storstilt utrulling settes i gang. Formålet er at systemet skal fungere optimalt under alle værforhold og bidra til høy oppetid på de tekniske anleggene slik at vi sikrer god punktlighet.

Kundetilfredshetsundersøkelsen er på vei

Nå sender vi ut vår årlige undersøkelse. 2017 var første gang vi spurte om hvor fornøyde dere er med Kundeportalen, og på bakgrunn av tilbakemeldingene fra dere har vi gjort en del endringer. Vi har derfor valgt å spørre konkret om portalen også i år. Vi ser fram til å motta nye tilbakemeldinger!

BANE NOR Kundeportalen

Kundeportal for jernbaneforetak

Jernbanen i Norge
Infrastruktur, tjenester, lover og forskrifter, avtalestaler.

Ruter og sportilgang
Søk om ruter for neste og gjeldende rutetermin. Se banetekniske planforutsetninger og grafiske togruter.

Planer og prosjekter
Nasjonal transportplan (NTP), handlingsprogram, utredninger og prosjektoversikt.

Regelverk og håndbøker
TRASE, tekniske og operative regelverk, og håndbøker for stasjoner og terminaler.

Ruteplan på 1-2-3-4

En av de tingene som er en forutsetning for punktlig tog er en riktig rute. Ruteplanenheten hos Bane NOR har akkurat avsluttet en hektisk arbeidsperiode hvor det kompliserte arbeidet med å legge ruteplan for 2019 nettopp er ferdigstilt.

Men, hvordan lages egentlig rutene til togene? Hvordan jobber Ruteplanenheten med dette, og hvorfor er det ikke så enkelt å bare gjøre om på prioriteringene som man skulle tro?

-Det første som er viktig at folk forstår, er at mange av våre prioriteringer allerede er fastsatt i Jernbaneforskriften. Den bestemmer hvilke tog som skal prioriteres og hvis vi skal gjøre endringer på dette, må det først komme en endring i forskriften, sier direktør for Ruteplan i Bane NOR, Jan Harald Dammen.

I følge forskriften skal passasjertog som har avtale med staten prioriteres først. Dette vil i praksis si at de fleste togene fra NSB, NSB Gjøvikbanen, SJ og Flytoget har prioritet foran andre tog. Deretter kommer gods, som har andreprioritet. På prioritet tre og fire ligger henholdsvis togselskaper som har rammeavtaler og kommersielle tog. Eksempler på dette er f.eks. dagtogene fra Oslo til Bergen og Trondheim.

Med disse føringene «i mente», starter arbeidet med å utarbeide ruteplaner ett år fram i tid. Arbeidet er omfattende, og foregår i fire faser.

I den første fasen (planforutsetninger) skal det informeres om – og tas hensyn til evt. endringer i lover og forskrifter som vil påvirke utarbeidelsen av ruteplanen. I tillegg mottar vi søknader fra Infrastrukturdivisjonen i Bane NOR over planlagte arbeider som skal gjøres på sporet. Det sendes ut oppstartbrev for kapasitetsfordelingsprosessen til eksterne søkere, og til Bane NORs interne divisjoner.

Fase to kalles bestillingsfasen. Togselskapene og andre søkere sender inn søknader om ruter, og vi begynner med å sammenstille søknadene til en plan. I tillegg må det tas hensyn til nødvendige arbeider vi i Bane NOR skal gjøre på infrastrukturen. Så begynner vi arbeidet med å konstruere selve ruteplanen.

Deretter kommer fase tre, konstruksjonsfasen. Vi lager en plan som i størst mulig grad tar hensyn til søkerens ønsker og vårt behov for å gjøre nødvendige utbedringer på sporene. Et utkast til ruteplan blir sendt på høring til aktørene. Der søknadene kommer i konflikt med hverandre, prøver vi å finne en løsning sammen med partene. Dersom vi ikke finner en god løsning, kan den parten som er misfornøyd gå til tvist. Da går saken til forhandlinger mellom Bane NOR og den aktuelle søker. Dersom løsningen vi kommer frem til gjennom en slik tvisteforhandling får konsekvenser for andre, får selvfølgelig de også mulighet til å kommentere dette. Til syvende og sist blir det opp til Bane NOR å ta en avgjørelse. Søkerne har muligheten å anke Bane NOR sin beslutning til Jernbanetilsynet.

Til slutt kommer vi til fase fire, som er iverksettelsesfasen. Vi kvalitetssikrer ruteplanen og justerer tider der vi ser at det er nødvendig. Deretter sender vi ruteplandata til jernbaneforetakene og systemene som har behov for informasjonen. Den nye ruteplanen iverksettes i starten av desember. Banetekniske planforutsetninger, dvs. oversikt over større sporarbeider, er en del av den fastlagte ruteplanen.

Ruteplan lager også ruteplakatene for hele landet og oppdaterer linjekartet for østlandsområdet med de nye ruteplandataene.

-Alt i alt er det en omfattende prosess, med mange hensyn som skal tas, og vi jobber for at kundene skal bli mest mulig fornøyde, avslutter Dammen.



Kontaktperson

Randi Folke-Olsen
Kommunikasjonssjef
folran@banenor.no

Vi skaper fremtidens jernbane

Følg oss | banenor.no

