



Dette nyhetsbrevet, det andre i rekken i 2018, gir en kort introduksjon til Bane NORs virksomhet med spesiell vekt på punktlighet.



Farriseidet - Porsgrunn åpner 24. september

Som vi nevnte i forrige nyhetsbrev skal det nye dobbeltsporet Farriseidet-Porsgrunn kobles inn på jernbanenettet og åpnes for trafikk fra 24. september.

Bane NOR har bygd 22,5 km med nytt dobbeltspor fra Farriseidet til Porsgrunn. Det nye sporet vil bidra til at de reisende på strekningen får et nytt og sterkt forbedret togtilbud. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn reduseres med over 20 minutter.

Den nye banen bidrar både til å knytte Vestfold og Grenland tettere sammen, og til å redusere avstand og reisetid mellom Grenland og Oslo. Reisetiden fra Skien til Oslo S reduseres fra 2.t 39 min til 2 t. 16 min, og det blir slutt på å bytte fra tog til buss mellom Larvik og Skien, slik de reisende må på nær halvparten av avgangene i dag.

Totalkostnaden for prosjektet er 7,4 mrd. kroner. Dette er i samsvar med planlagt fremdrift og kostnad.



Vi følger opp punktlighetskampanjen for gods

For å stimulere til bedre punktlighet kjørte Bane NOR i perioden 1. mai til 30. juni en punktlighetskampanje. Den tok utgangspunkt i strekningen Alnabru–Trondheim, og det ble satt i gang en rekke tiltak. Gulroten i kampanjen var at de godstogene som kom punktlig frem til Trondheim, ville gi en utbetaling til togselskapene som tilsvarer infrastrukturavgiften. Resultatet ble at tre av fire tog ankom punktlig, noe som førte til en samlet utbetaling på i underkant av 100 000 kroner.

Kampanjen bidro til en rekordhøy avgangspunktlighet fra Alnabru (94%) og hovedårsakene til forsinkelser kunne derfor relateres til linjefremføringen. Hovedårsaken til forsinkelser etter avgang fra Alnabru var saktekjøringer på grunn av planlagte arbeider. Ett tiltak er at vi skal bli bedre på å informere om at våre planlagte arbeider er tilgjengelig i databasen [ARBIS](#). Dataene som ligger i ARBIS gir muligheter for togselskaper og deres kunder til å kunne estimere antall forsinkelsesminutter. Bane NOR vil også ha med oss funnene fra denne kampanjen når vi skal gi innspill til ytelsesordningen for gods.

Transport og logistikk

Godstogselskapene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR deltar på årets konferanse for å skape oppmerksomhet om miljøfokus ved transportvalg, samt for å fronte jernbanens øvrige fortrinn. Vi er på stand nr 65, 22-23 oktober på Clarion Hotel og Congress Oslo Airport.



Prosjekt for økt oppetid skal gi bedre punktlighet

- Oppetid er forholdet mellom planlagte togtimer og forsinkelsestimer, målt i prosent.
- Oppetiden beregnes ved at man tar antall togtimer for person- og godstog etter ruteplanen og trekker fra antall forsinkelsestimer på grunn av tekniske feil eller andre forhold i infrastrukturen, og måles i prosent av antall planlagte togtimer.

Bane NOR arbeider systematisk for å sikre at vi når våre mål på oppetid for banene. Dette arbeidet har vi organisert i ett eget prosjekt. Høy oppetid gir færre innstilte tog og dermed bedre punktlighet.

Vi vil prioritere tiltak som gir rask effekt. Arbeidet går ut på å identifisere de største bidragsyterne til at togene blir forsinket, for så å rette tiltak mot disse.

Foruten tiltak som skal gi raske resultater arbeides det også med tiltak innen responstid og

beredskap, anleggsvirksomhet som berører trafikkerte strekninger, bedre læring og bedre undersøkelser for å finne bakenforliggende årsaker til at feil oppstår. I tillegg skal datakvaliteten i Bane NORs database bedres, slik at man får bedre oversikt over tilstanden til komponenter som det kan oppstå feil i.

Prosjektet skal bidra til å redusere antall akutte feil og feilrettingstiden. Det skal gi en mer forutsigbar infrastruktur med bedre oppetid og dermed en økt punktlighet for våre kunder.

Dette er et av tiltakene som koordineres i punktlighetsgruppen som ble omtalt i forrige nyhetsbrev.



ERTMS sørger for god punktlighet på Østre linje

Til tross for en liten nedgang sammenlignet med 2017, registrerer Østfoldbanens østre linje en gjennomsnittlig oppetid på over 99-tallet så langt i år. Dette bidrar også til å holde punktligheten på et høyt nivå. Østre linje er, som kjent, prøvestrekning for det nye signalsystemet, ERTMS.

Den marginale nedgangen fra i fjor til i år skyldes i all hovedsak feil på transmisjonsnett og akseltellerfeil, noe som har gitt noen konsekvenser for togtrafikken. Det har imidlertid blitt færre feil knyttet til ERTMS-ombordutrustningen på toget, så alt i alt registreres kun en svak nedgang i punktligheten fra i fjor til i år.

Antall totale forsinkelser som skyldes feil på ERTMS-systemet utgjorde en mindre andel av de totale forsinkelsene hittil i 2018 (snitt 23%) enn de gjorde i 2017 (snitt 30%)



Status KARI

Kort fortalt er KARI en database som sender informasjon til skjermene på stasjonen eller terminalen, og som annonserer tog via høyttalermeldinger på stasjonen.

Natt til 15. mai ble en ny versjon av KARI satt i drift. I den versjonen fikk vi rettet flere feil, og vi får nå tilbakemeldinger på at det fungerer greit. Riktig informasjon kommer på tavlene, til riktig tid.

Det pågår nå et arbeid langs jernbanen som utløser informasjon om ankomst og avgang på alle stasjoner, slik at informasjonen som kommer på høyttaler og skjermer blir mer presis. Arbeidet er nå gjennomført på Hovedbanen.

Det jobbes også nå videre mot en ny versjon, som kommer i oktober. Når KARI er ferdig utrullet på alle stasjoner i Norge, vil dette bidra til at reisende får korrekt informasjon til riktig tid, noe som igjen vil gjøre det lettere å kjøre punktlig tog og håndtere avvik.



Follobaneprosjektets ledergruppe inspiserer her del av den 600 meter lange betongtunnelen som kom på plass i løpet av sommeren. Her skal nye togspor gå under Middelalderparken til tunnelpåhugget i Ekebergåsen. Foto: Bane NOR

Follobanen - dette gjorde vi mens det var stengt i sommer

Byggingen av Follobanen, som skal sørge for at reisetiden blir kortere mellom Oslo og Ski, har pågått for fullt de siste ukene.

Det har blitt utført arbeid langs hele strekningen fra Oslo S til Bekkelaget og i Ski. Ved Oslo S har sommerens hovedaktivitet vært å skyve en betongtunnel inn under sporene til Østfoldbanen. Det har også blitt utført mye jernbaneteknisk arbeid og bygging av en betongtunnel som skal knytte Follobanens lange tunnel, Blixttunnelen, til Oslo S.

I Ski har det blitt gjort forberedende arbeid på Ski stasjon, slik at sporene kan legges om i sin nye trasé når vestre del av nye Ski stasjon tas i bruk. Sporområdet har blitt gravd opp, infrastruktur for kabler og dreneringssystemer er blitt installert og de eksisterende sporene har blitt lagt tilbake igjen slik at togtrafikken nå kan gå som normalt. Det har også blitt jobbet med bygging av ny undergang og nye plattformer på vestsiden av Ski stasjon.

Punktlighet på lokaltog i Oslo-området etter sommerarbeidene

Punktligheten på lokaltog i Oslo-området var lav de første dagene etter sommerarbeidene i uke 26-31.

Det skyldtes i hovedsak saktekjøring ved Ski stasjon på grunn av arbeider som var gjennomført i sommer og en jordfeil på Oslo S som varte i to dager.

Fra den andre uke etter arbeidene var punktligheten over mål for alle strekninger både i rush og utenom rush, unntatt for Drammenbanen i rush. Dette er bedre punktlighet enn det vi hadde per uke før sommerbruddet.

Totalt sett for lokaltog i Oslo-området ble punktlighetsmålet nådd både i rush og utenom rush i uke 33.



Kontaktperson

Randi Folke-Olsen
Kommunikasjonssjef
folran@banenor.no

Vi skaper fremtidens jernbane

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

