



På sporet av en ny tid



Seksjonssjef Thoralf Otneim
Regional Utvikling, Region Vest

Snørydding med Beilhack



Jernbaneverket Region Vest

Bergensbanen

- 380 km

Flåmsbana

- 20 km

Hokksund-Hønefoss

- 54 km

Roa-Hønefoss

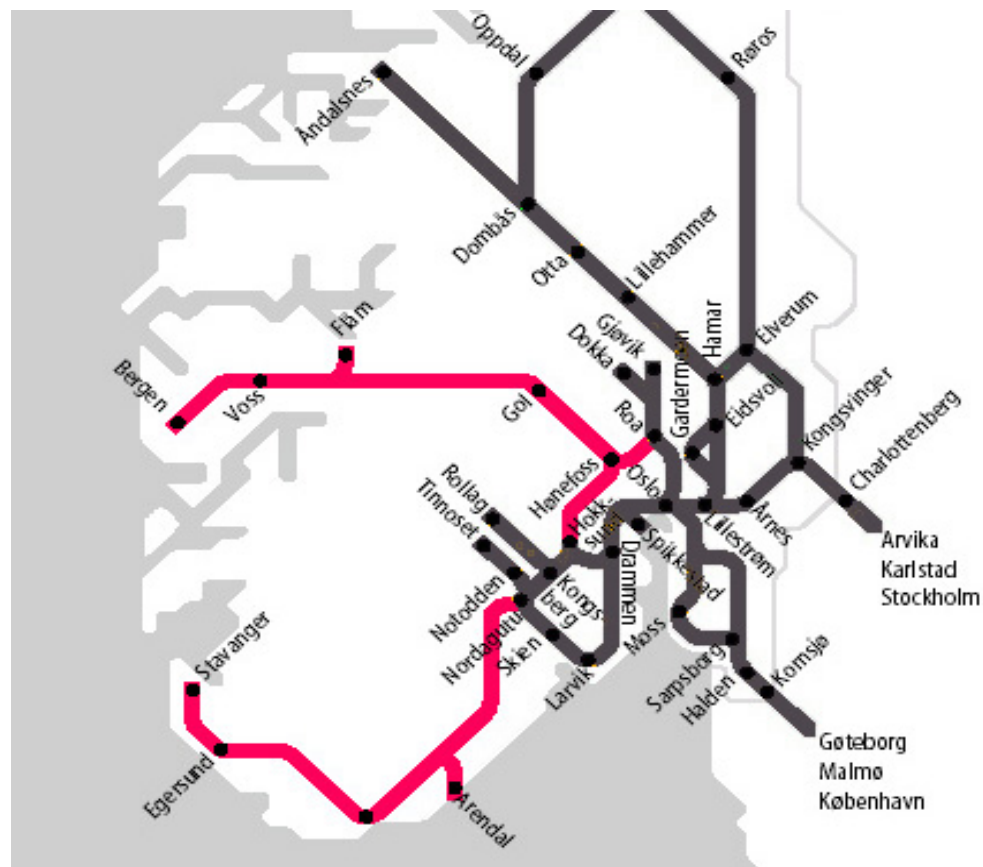
- 32 km

Sørlandsbanen

- 451 km

Arendalsbanen

- 36 km





Bergensbanen



Bergensbanen:

Åpnet: 27. november 1909

Lengde Hønefoss-Bergen: 372 km

Lengde med sidebaner: 520 km



Nøkkeltall for Jernbaneverket Region vest

Antall ansatte: 305 (+22 i stab)

Drifts- og vedlikeholdsbudsjett:
ca 280 mill kr pr år

Investeringsbudsjett 2007 – 2010:
2,5 – 3 mrd kr
(Vesentlig dobbelspor Stavanger og Ganddal godsterminal)





Driftsutfordringer på Bergensbanen

•Vintervær i høyfjellet

Betydelige utfordringer i å holde banen oppe:

Snø

Vind

Skredfare

Vi lykkes på grunn av kvalifiserte medarbeidere og gode rutiner for å håndtere ekstremsituasjoner.





Driftsutfordringer på Bergensbanen

Klima og klimakonsekvenser:

Det regner mer og raser mer og på nye plasser.

Etablert nye beredskapsrutiner basert på grønn-, gul- og rød beredskap





Klima og klimakonsekvenser:

Region Vest bruker i 2007 12 mill kr på full gjennomgang av egne konstruksjoner som skjæringer tunneler og tunnelpåhugg.

I tillegg kommer rassikring av sideterrener i perioden 2007 – 2010 med kr 25 – 30 mill kr





Stor vekst i godstransporten

- 60 % av alt gods mellom Bergen og Oslo går med tog
- Tilsvarende ca 100.000 vogntog på veiene
- 85 % vekst siden 2003
- I 2006 var veksten ca 20 %
- Vil denne trenden fortsette? Vi følger utviklingen og vil ta høyde for det!
- Samme utvikling på Sørlandsbanen.
- Vil kreve snarlige investeringer for å gi tilstrekkelig kapasitet





Stor vekst i godstransporten

- I 2006 gikk det 6 togpar T/R Oslo – Bergen hver dag
- I 2007 går det 8 togpar tre dager i uken. De øvrige dagene går det 7 togpar
- For 2008 er det bestilt ruteleier for 11 togpar pr dag! Litt usikkert hvor mange det blir.
- Fra én aktør til flere aktører



Stor vekst i godstransporten

Utfordringene:

For banen:

- Manglende kryssingskapasitet mellom Myrdal og Bergen og på Gjøvikbanen

For godsterminalen:

- Godsterminalen på Nygårdstangen må bygges ut for å ta veksten.

Kapasiteten er:

- 165.000 TEU uten kranløsning
- 300.000 TEU med traverskran

Trafikken i 2006 var 115.000 TEU





Hverdagskvalitet

Økende krav fra togselskap og kunder:

- Regularitet
- Punktlighet
- Tilgjengelighet og oppetid

Universell utforming:

- Viktig for de funksjonshemmede
- ..men like mye et spørsmål om å tilrettelegge for effektiv og rask håndtering av store passasjervolumer

Det vil ta lang tid å implementere!!



Hverdagskvalitet

- Feilfrekvensen må reduseres på Jernbaneverkets anlegg.
- Det kreves et systematisk vedlikehold av eksisterende anlegg
- Det kreves at eksisterende anlegg fornyes og oppgraderes.
- Øket trafikk gir mer belastning på anleggene
- Øket trafikk fører til at forsinkelser forplanter seg
- Dagens vedlikeholdsrammer er for små og fører til at anleggene forvitrer samtidig som trafikken øker.





Jernbaneverket



Jernbaneverket

Utfordringer i vedlikeholdet



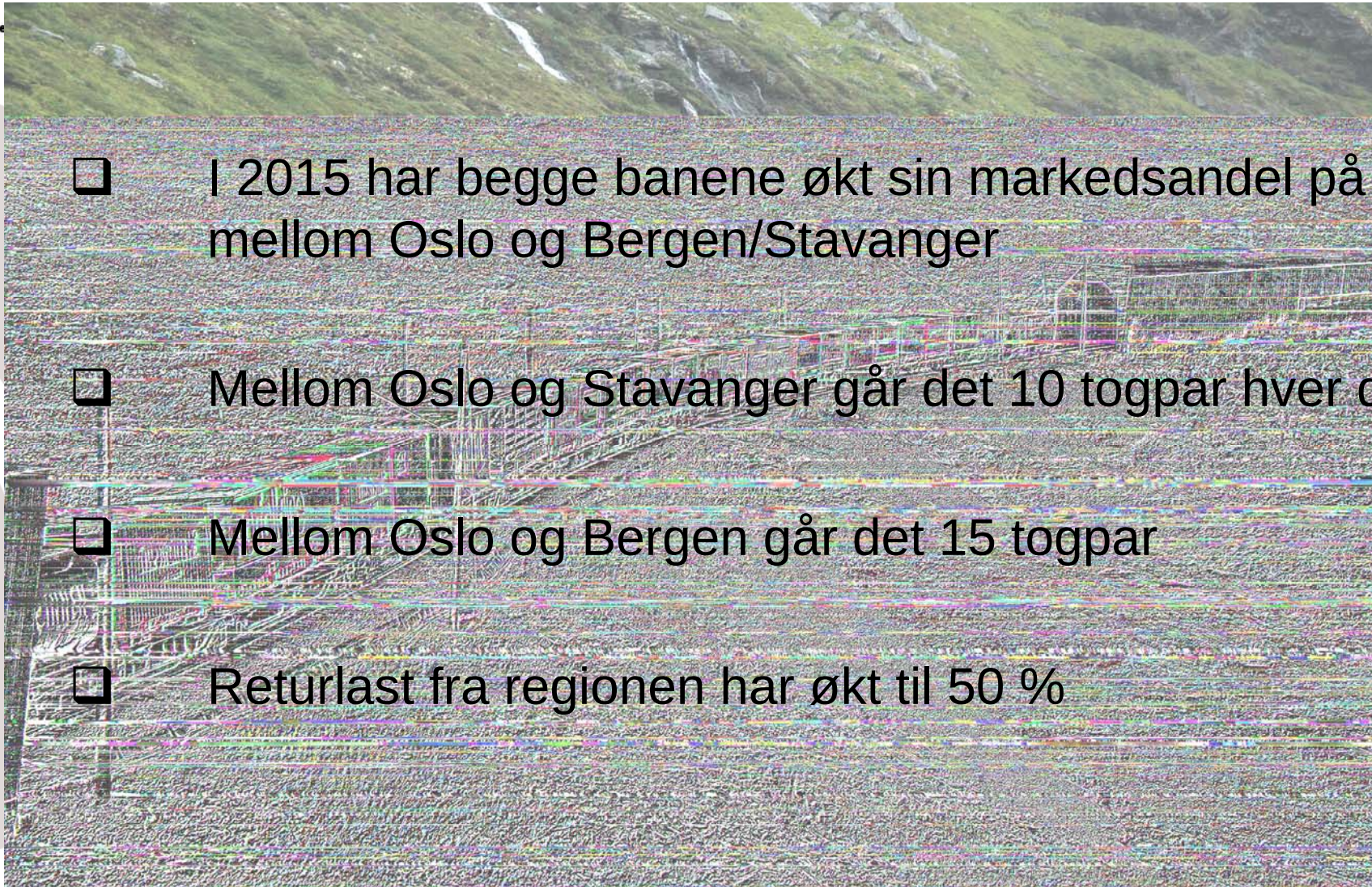
3. desember 2007

Fornyelsesplan 2006-2015

	Fornyelses- grader	Fornyelses- syklus
Skinner	1,2 %	Hvert 83. år
Sviller	1,0 %	Hvert 100. år
Sporveksler	1,3 %	Hvert 77. år
Ballast	2,3 %	Hvert 43. år
Kontaktledning	1,6 %	Hvert 63. år
Sikringsanlegg	mindre enn 0,3 %	

Rapport høsten 2006:
Behov for å **øke fornyelsen** i jernbanenettet **med 500 mill kr**
til over 1 mrd kr årlig.

Gods fra øst til vest i 2015

- 
- ☐ I 2015 har begge banene økt sin markedsandel på gods mellom Oslo og Bergen/Stavanger
 - ☐ Mellom Oslo og Stavanger går det 10 togpar hver dag
 - ☐ Mellom Oslo og Bergen går det 15 togpar
 - ☐ Returlast fra regionen har økt til 50 %

Gods fra øst til vest - 2015



Tiltak

- 3 nye kryssingsspor ferdigbygget på Sørlandsbanen
- 3 nytt kryssingsspor ferdigbygget på Bergensbanen
- Nygårdstangen oppgradert
- Langemyr oppgradert
- Halvert signalfeil
- Øket oppetid på sporet
- Dobbeltspor Bergen Fløen
- Kryssingsspor Arna(som del av Ulriken)



Persontrafikken i 2015



Lokaltrafikken:

- ☐ Bergen – Arna og Stavanger – Sandnes er sterke kollektivstrenger i hvert sitt område og inngår i byenes bybanenett.
- ☐ Stasjonene har fått universell utforming
- ☐ Voss – Bergen og Sandnes – Stavanger ha økt trafikken med 25 %
- ☐ Turisttrafikken Bergen – Myrdal har økt med 30 %
- ☐ Trafikken på Flåmsbana har økt med 40 %



Levende stasjoner



- Våre stasjoner er levende knutepunkt i lokalsamfunnet
- De er utgangspunkt og en motor i utviklingen av lokalsamfunnet
- De er tilgjengelige for alle og det naturlige trafikknutepunktet
- Vår informasjon er relevant, aktuell og forståelig
- Det er lagt til rette for enkle arbeidsreiser



Reisens opplevelser

- ☐ Ryddige baner
- ☐ Ivaretagelse av kultur og kulturminner
- ☐ Kvalitet på alle servicefasiliteter



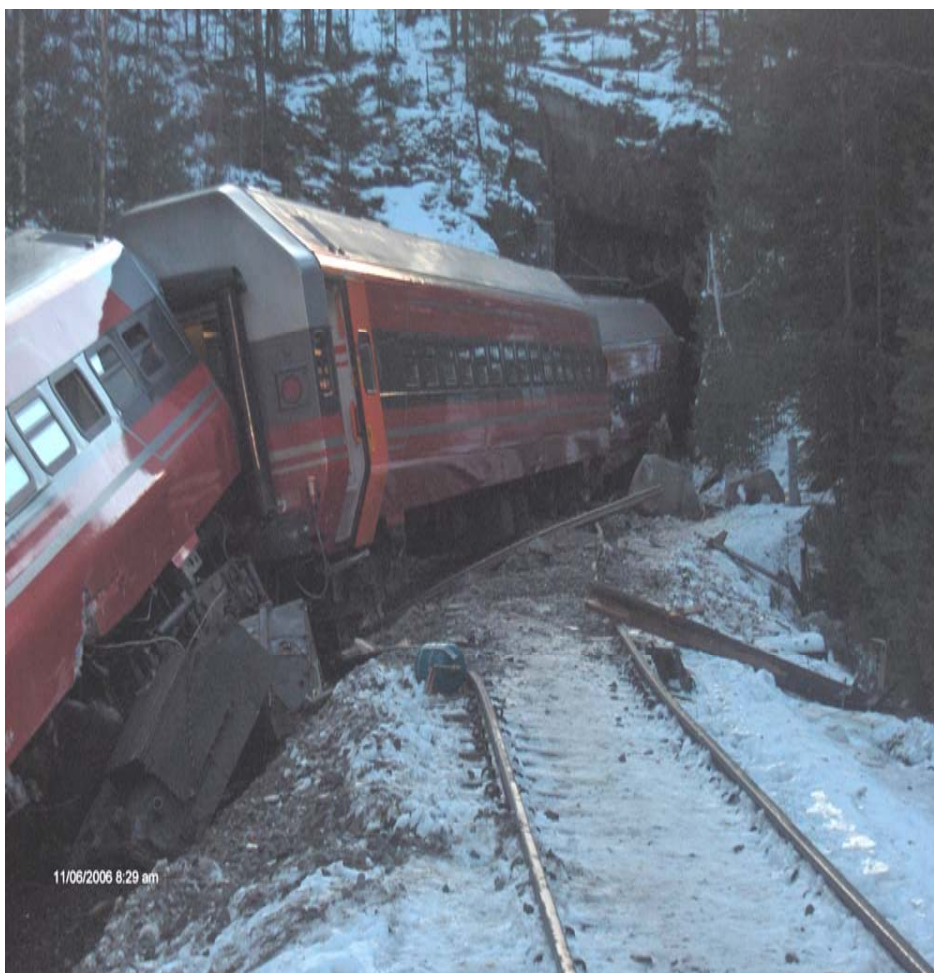


Null drepte

Fokus på sikkerhet

Trygge kryssinger

Sikre jobbprosesser



3. desember 2007

Kvaliteten på reisen

- Vi må tilby merverdier til de reisende
- Ubrutt nettilgang og mobildekning
 - Jobb for Jernbaneverket, NSB, mobilselskapene og kommunene.
- Gi gode arbeidsmuligheter om bord i togene
- Utvikle stasjonene som effektive transportknutepunkter med:
 - Bussterminaler
 - Parkering for bil og sykkel, Kiss & Ride
 - Universell utforming



Handlingsplan for Bergensbanen

- Effektivisere og strømlinjeforme planprosessene.
- Ferdige byggeplaner for å møte behovene når de kommer.
- Omfatter både kryssingskapasitet og terminalkapasitet
- Det er for lite penger i dag til å øke kapasiteten på sporet for å møte etterspørselen.





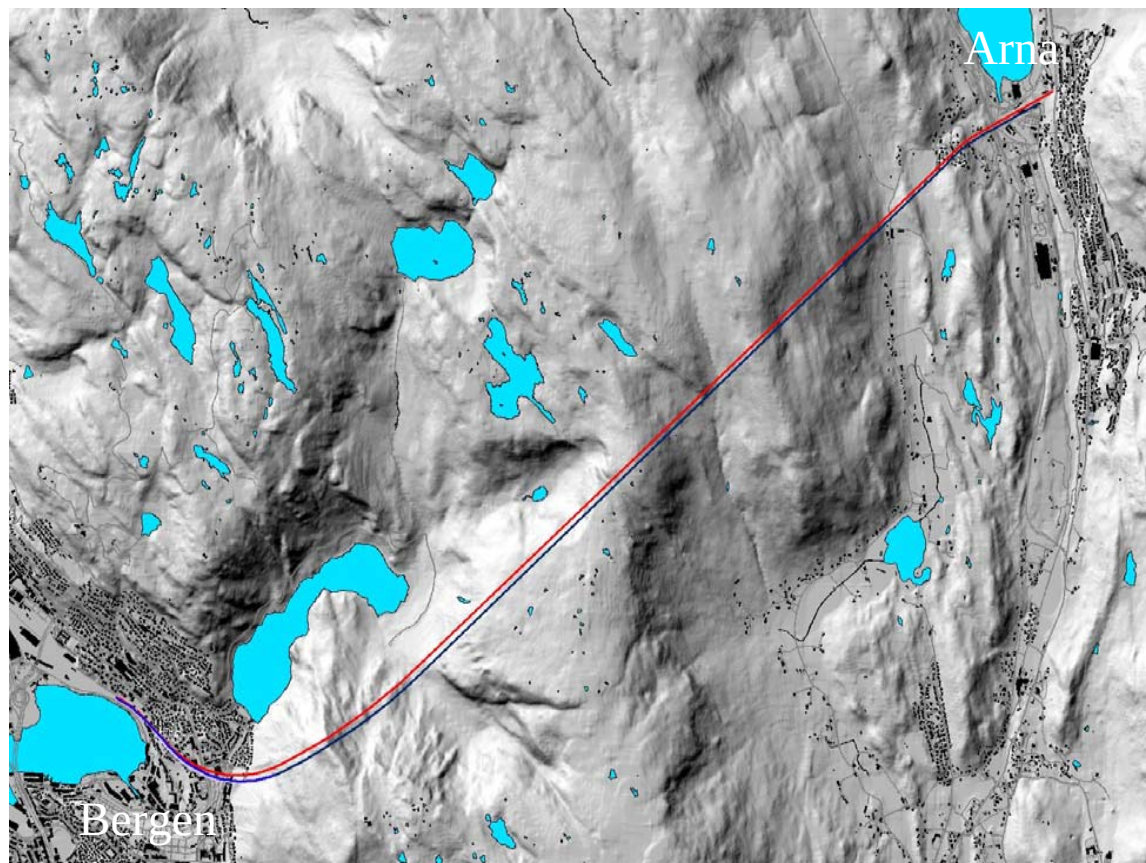
Bergen - Arna dobbeltspor

Tidsrom: 2006 -2012+(?)

Kostnad: 1 – 1.4 mrd kr

Tiltak:

- ☐ Nytt signalanlegg Bergen stasjon
- ☐ Dobbeltspor Bergen - Arna
- ☐ Ny Arna stasjon





Ringeriksbanen

Lengde: ca 45 km

Kostnad: ca 5 mrd kr

Kjøretid Oslo-Hønefoss:

Express: 30 min

Lokal: 35 min

Reisende 2010:

Fjerntrafikk: 860 000

Lokaltrafikk: 900 000





Andre tiltak

☐ Trengereid Takvam:	500 mill kr
☐ Diverse hastighets- og kapasitetsøkende tiltak:	1.500 mill kr
▪ Oppgradering kjøreledning	
▪ Utretting kurver	
▪ Flere lange kryssingsspor	
▪ Sanering planoverganger	
▪ Rassikring etc	

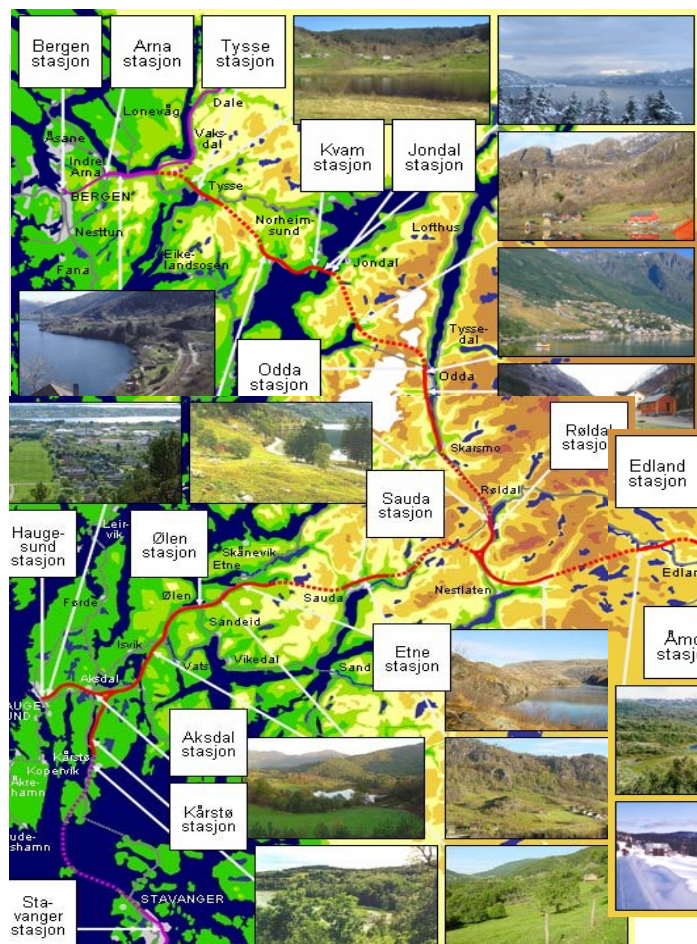
SUM totalt (Bergensbanen, kjøretid 4 ½ t)	8.000 mill kr
---	---------------



Reisetider oppgradert Bergensbane

- Bergen – Oslo: 4 ½ timer
- Oslo – Hønefoss: 30 min
- Oslo – Gol: 2 timer
- Oslo – Geilo: 2 ½ time
- Bergen – Voss: 50 min

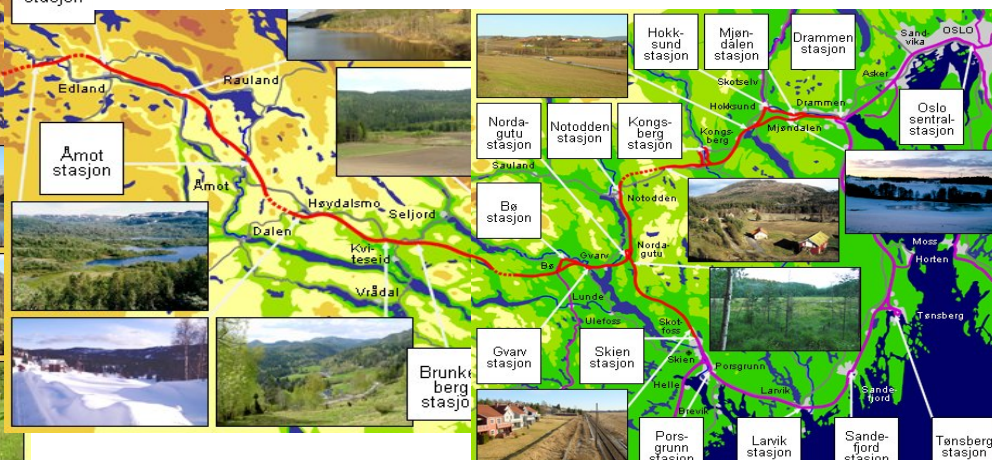


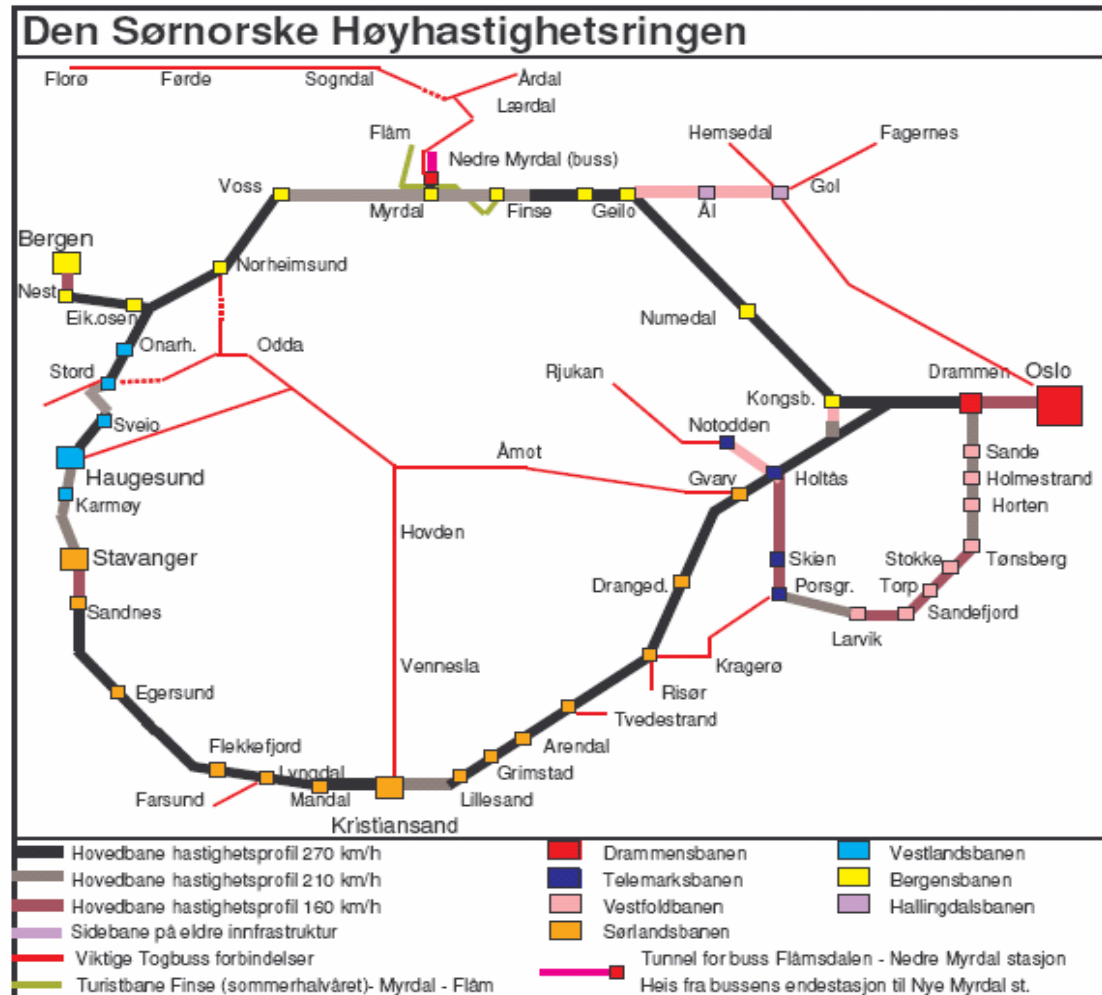


Haukelibanen

- Banelengde: 628,5 km
- Kostnad: 37,5 mrd kr. / 60.000 kr/m
- Reisetider:

Bergen-Oslo:	2:25
Bergen-Haugesund:	1:15
Bergen-Stavanger	1:36





3. desember 2007



Reisetider Bergen - Oslo

- Oppgradert Bergensbane: 4 – 4 ½ time
- Høyhastighetsringen:
 - Bergen Oslo: 3:15 time
 - Bergen – Stavanger: 1 time
- Haukelibanen:
 - Bergen Oslo: 2:25 time
 - Bergen – Stavanger: 1:36 time
- Oslo – Bergen langs Bergensbanen
 - Bergen Oslo: 2:15 timer



Bergensbanen



Oppsummering

Prinsipp for utvikling (realistisk):

**DAGENS BERGENSBANE VIDEREUTVIKLES SOM ENKELTSPORET
BANE MED GOD KRYSSINGSKAPASITET**

- I de nærmeste 10 – 20 årene: intet annet alternativ
- På sikt – dersom høyhastighetsbane kommer – vil dagens bane bli dedikert gods- og lokaltrafikk. Nye parseller (bl.a. høyfjellet og Ringeriksbanen vil inngå i høyhastighetsbanen)

Prioritering fra JBV:

1. Øke kapasiteten for godstrafikken (kryssingsspor, terminal Nygårdstangen).
 - Nødvendig med ny fjernstyring på BB for å gi plass til flere kryssingsspor
 - Kryssingsspor Ygre, Urdland, Bolstadøyri, Jensrud (i første omgang)
 - Innen en 10 – års periode kranløsning på Nygårdstangen
2. Rassikring – sidebratt terreng langs hele banen
3. Øke fornyelsen og vedlikeholdet av eks. anlegg
4. Ringeriksbanen (eneste prosjektet som gir en merkbar kjøretidsgevinst)
5. Vossebanen (fornyelse av eks. anlegg, redusert kjøretid, stasjonsopprusting, rassikring)