

Jernbanen - ambisjoner i Nord ?

(med fokus på Nordlandsbanen)

Tor Nicolaisen, Jernbaneverket
Saltetinget 2014
Torsdag 23.oktober 2014





Sentrale tema

- **Banens rolle og daglige transportoppgaver**
- **Oppfølging gjennom:**
 - NTP 2014-2023
 - Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014-2017
 - Statsbudsjettet 2015
- **NTP 2018-2027 og Jernbaneverkets Perspektivanalyse (Stamnettedning)**
- **Jernbanen - ambisjoner i Nord? Organisering og ansvar**



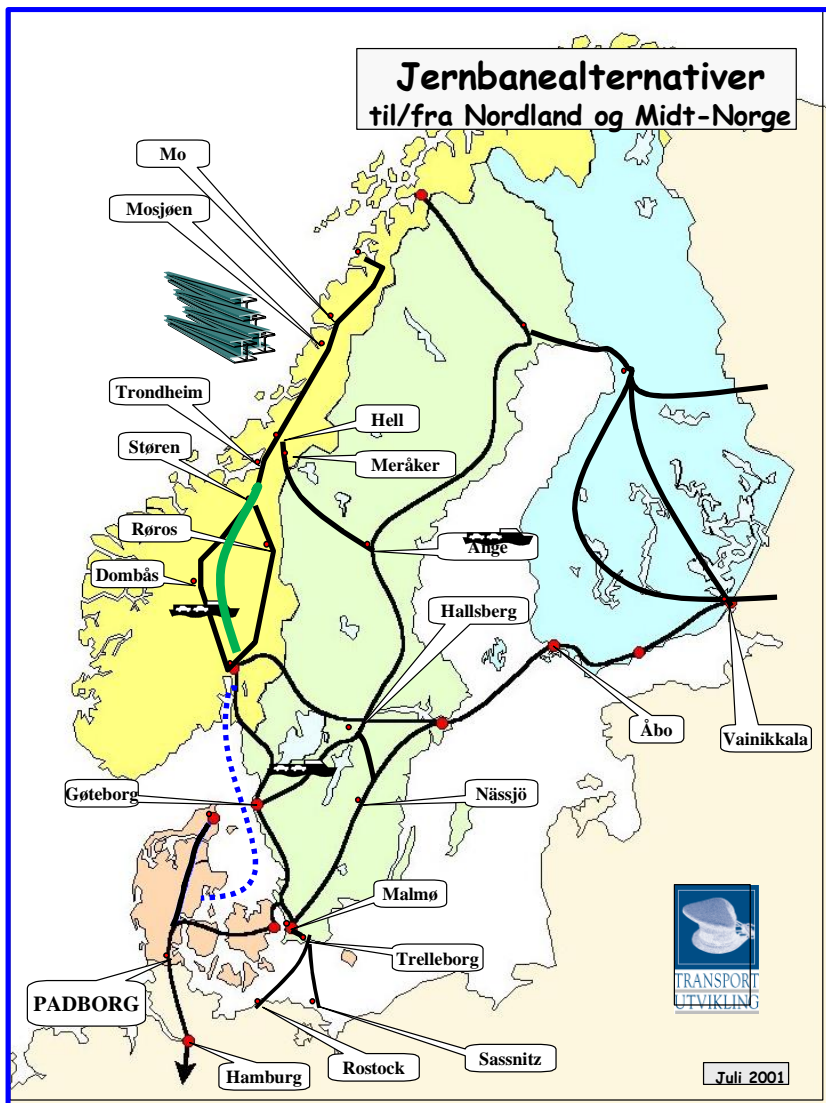
Fakta - Nordlandsbanen

Steinkjer - Bodø

- Fullført i 1962
- Banelengde: 602 km
- Planoverganger: 707 hvorav 22 er sikra
- Kryssingsspor: 24
- Tunneler: 154
- Bruer: 297 hvorav 135 er over 10 meter
- Stikkrenner: 2713



Banens rolle i transportsystemet



- Nordlandsbanen er hovedåren for frakt av landverts gods
- På strekningen Oslo- Trondheim – Bodø, med 50 % - og opp mot 80 % - markedsandel
- Et godsterminalfylke med 5 godsterminaler!
- Transport av malm kan øke (Ørtfjell og andre forekomster)
- Persontrafikken økes i tråd med befolknings- og næringsutviklingen



De daglige transportoppgavene

- **Fjern-/regiontogtilbud Bodø-Mo-Mosjøen-Steinkjer-(Stjørdal-Trondheim-Oslo)**
 - Distanse- og tilknytningsreisende
 - Flytogfunksjon
 - Endepunkt- og tilknytningsreisende
- **Lokaltogtilbud - Saltenpendelen**
 - Bodø-Fauske-Rognan
 - (Steinkjer-Trondheim-Støren)
- **Godstogtilbud - på Nordlandsbanen og tilstøtende baner (Dovrebanen, Rørosbanen, Meråkerbanen)**
 - Kombitransport
 - System-/industritog; malmtransport





Så til oppfølging av:
⇒ Prosjekter/tiltak
⇒ Planer

Signal - ERTMS

European Rail Traffic Management System

- De gamle signalanleggene går ut på dato og må skiftes ut.
- Et felleseuropeiske system for å styre togtrafikken.
 - I dag bruker europeiske land ulike typer signalsystem, til dels av gammel type, og det byr på utfordringer i grensekryssende trafikk. Norge, Sverige og Danmark blir de første som gjennomfører ERTMS.
- Formål - funksjon - nyttevirkninger:
 - Utskifting av dagens relébaserte signalanlegg, der det ofte er feil som berører togtrafikken. Består av utvendige lyssignaler for å styre togene.
 - Økt kapasitet, høyere hastighet og færre signalfeil.
 - ERTMS-systemet sender informasjon og kjøretillatelse via en monitor plassert i lokførerens 'hus'. De utvendige lyssignalene blir derfor overflødige.
- Nasjonal signalplan angir rekkefølge
 - Jernbaneverket har utarbeidet en nasjonal signalplan som gir anbefalinger om tempo og rekkefølge for utbygging av ERTMS. Det er i Nasjonal transportplan 2014-23 foreslått avsatt om lag 1,3 mrd. kr i perioden 2014–2017 og om lag 5 mrd. kr i perioden 2018-2023 til formålet.
 - Nasjonal signalplan tar utgangspunkt i fornyelsesbehovet for signalanlegg og samordner det med behovet for nye signalanlegg i forbindelse med etablering av ny infrastruktur. Videre ivaretar planen behovet for tekniske barrierer på strekninger med driftsform uten fjernstyring, samt togselskapenes behov for ombygging av tog til ERTMS.



Enkelt innkjørssignal

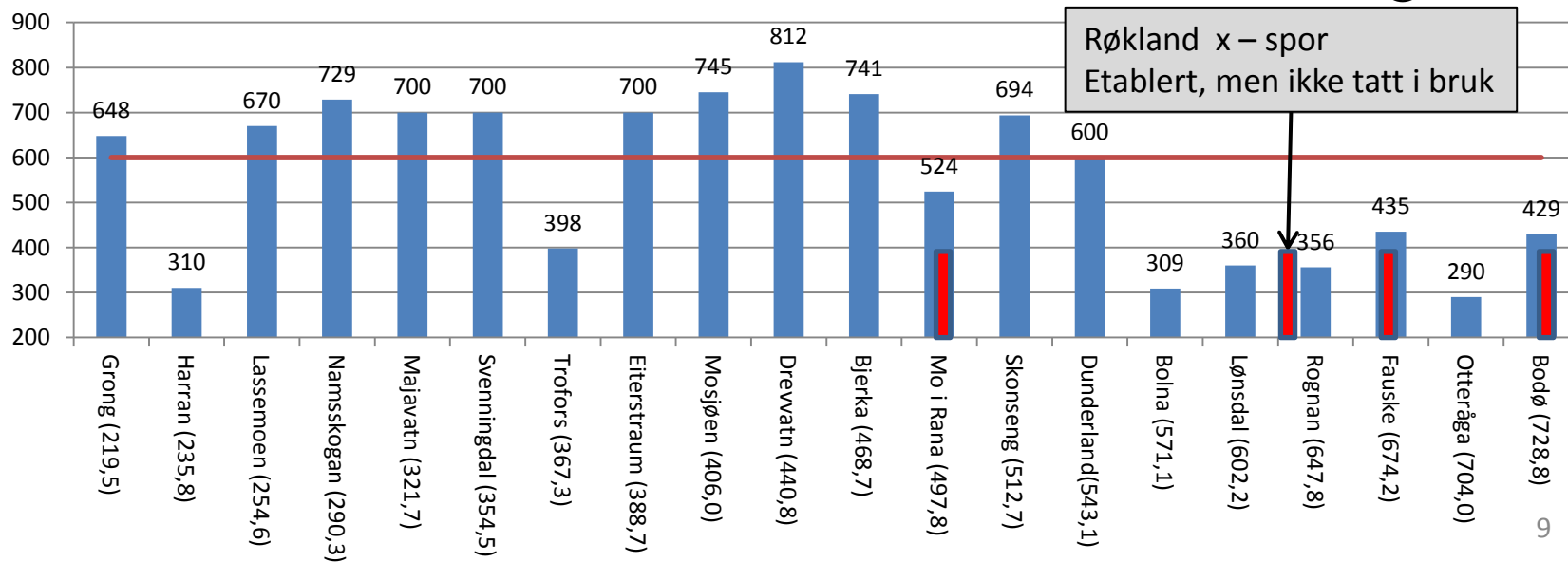
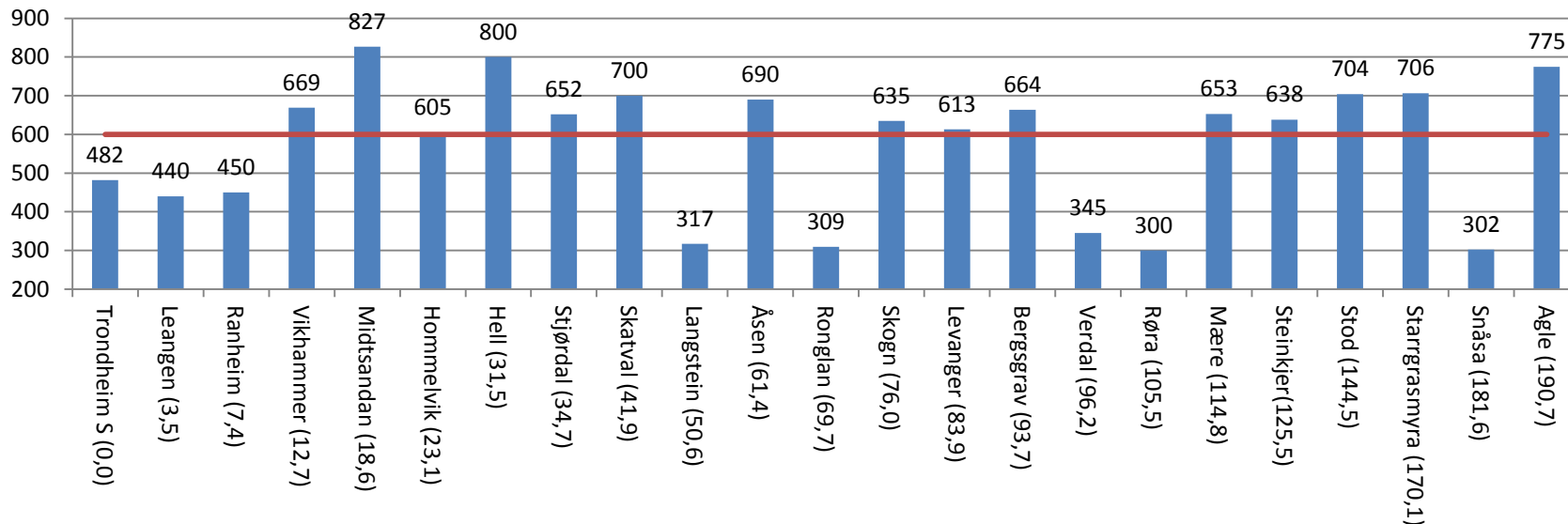
Figur 3.1 Anbefaling av fornyelse og utbygging av nytt signalanlegg

- ERTMS i løpet av 2020
- Klasse B i løpet av 2020
- ERTMS i løpet av 2023
- Klasse B i løpet av 2023
- ERTMS i løpet av 2026
- ERTMS etter 2026

ERTMS: Nytt signalsystem etter felles europeisk standard.
 Klasse B: Dagens signalanlegg med ATC (Automatic Train Control)



Lengder på kryssingsspor Nordlandsbanen





Jern



Utvikling av kryssingspor:

Støver

Tverlandet hpl (ny)

Oteråga (forleng)

Valnesfjord

Setså

Rognan st

Sukkertoppen (Saltfj.)

(150 mio kr, NTP 2018-2023)

Rød font = under planlegging

Blå font = mulig nytt



SUKKERTOPPEN



601
ALB



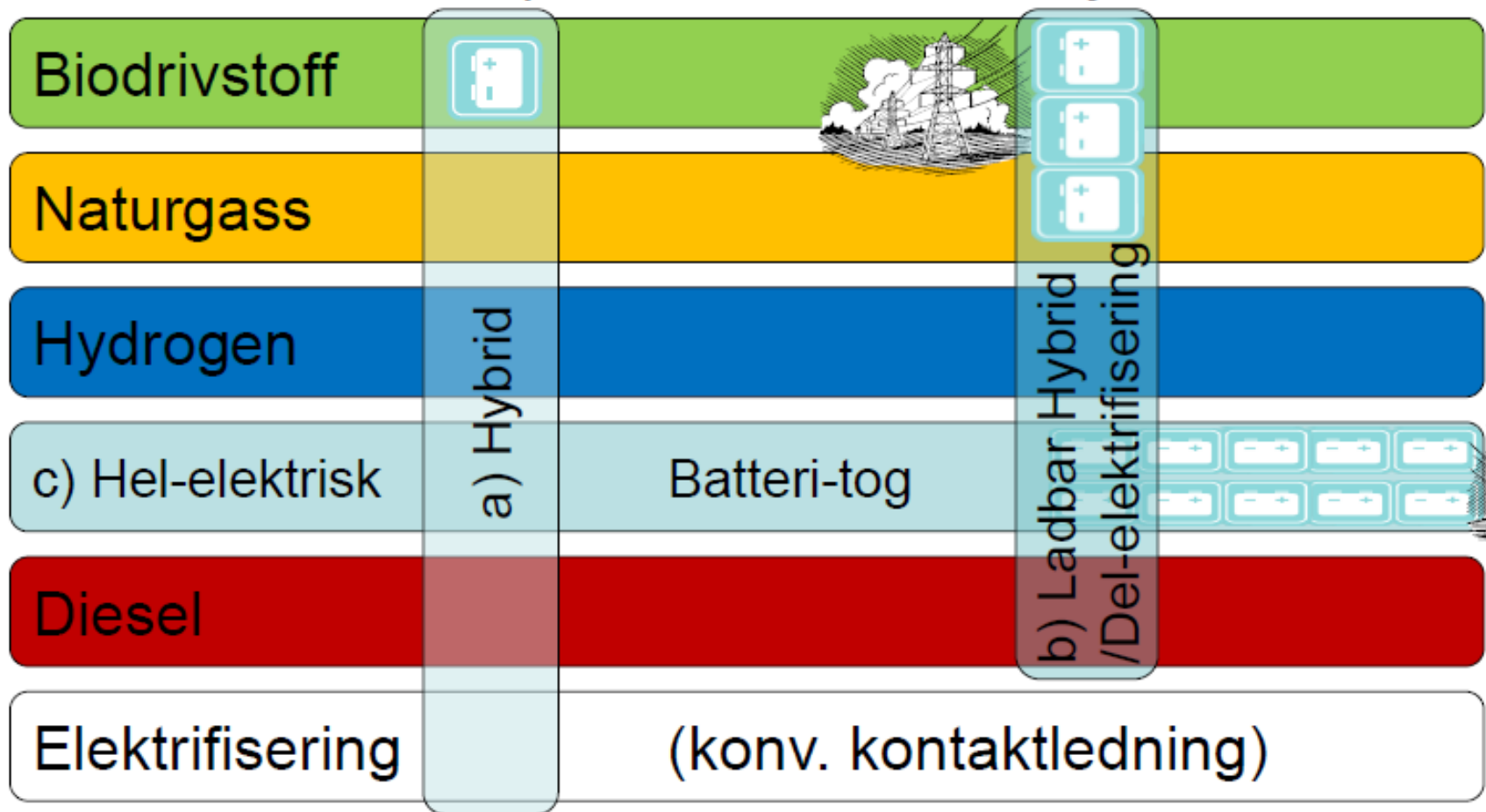
Kn. 6267

Strategi for ikke elektrifiserte baner

- Basert på NTP 2014-2023 og som grunnlag for NTP 2018-2027: Jernbaneverket gjennomfører en vurdering av konsekvenser av å elektrifisere gjenstående dieseltreknings
- Det vil si Rørosbanen, Solørbanen, Nordlandsbanen og Raumabanen



Grovanalyse av mulige konsepter for fremtidig driftsform på ikke-elektrifiserte jernbaner



NTP 2014-2023 og JBVs Handlingsprogram 2014-2017/2023: Nordlandsbanen

Prioriterte områder/tiltak:

- Mer robust bane i forhold flom, ekstremvær og ras.
- Kapasitet lange kryssingsspor godstog
 - Sukkertoppen x-spor ++ (150 mio kr NTP 2018-2023)
- Kapasitet kryssingsspor persontog
 - Oteråga x-spor (10 mio kr Statsbudsjettet 2015)
- Kapasitet og effektivering
 - Fjernstyring Mosjøen-Bodø (190 mio kr NTP 2018-2023)
 - ERTMS (NTP 2014-2023/Handlingsprogram/Signalplan - Nb: 2020)
- Tverlandet holdeplass (5 mio kr Statsbudsjettet 2015)

Mulig oppgradering for 30 tonn aksellast Dunderlandsbanen.

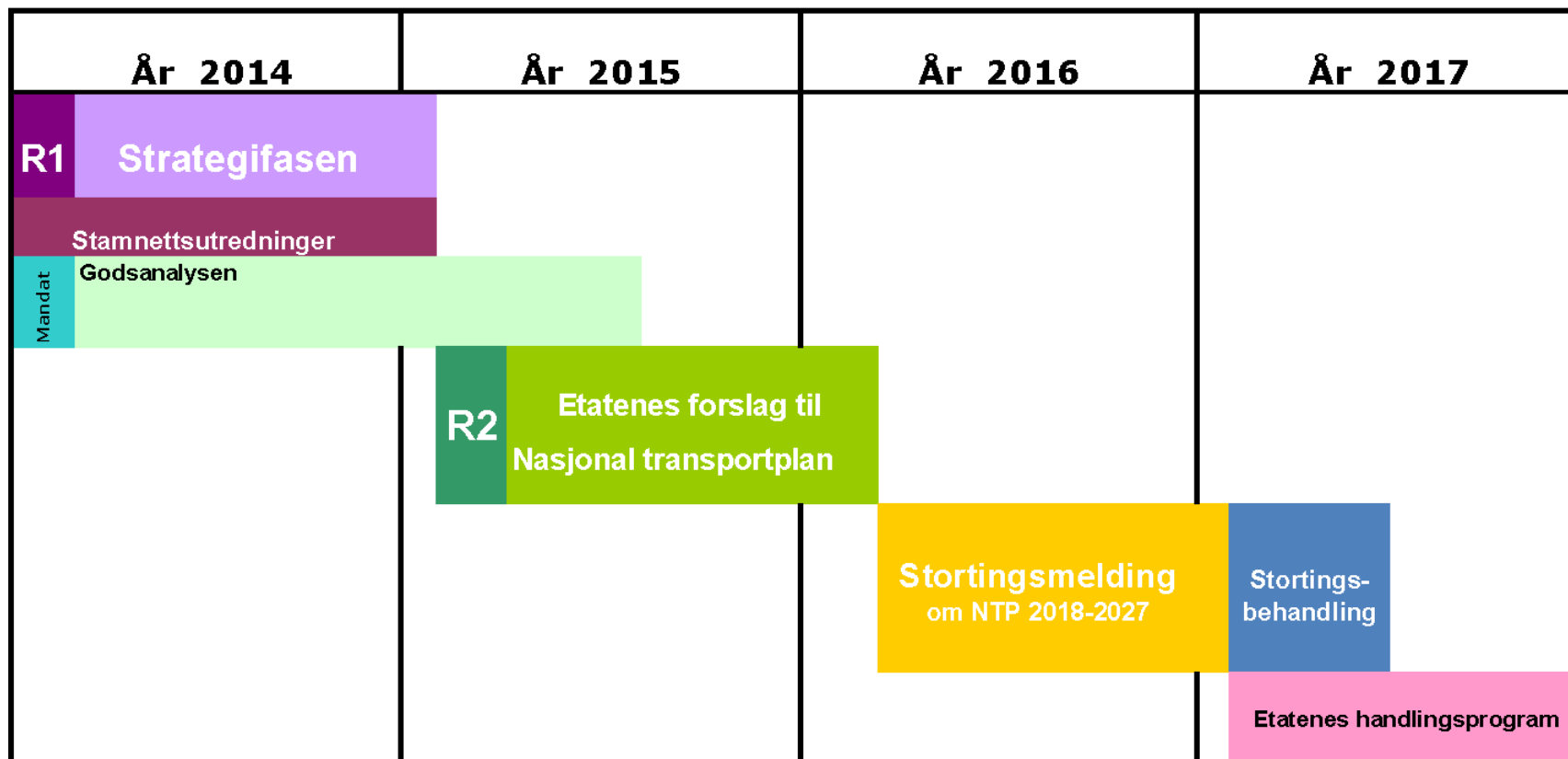


Forslag statsbudsjett 2015: Nordlandsbanen

Prosjekt	Budsjett (MNOK)
Fjellsikring	6,0
Dreneringstiltak (grøfter/stikkrenner)	21,8
Sviller	8,0
Bruer	15,0
Mindre fornyelser	27,0
Sum fornyelser	77,8
Tverrlandet holdeplass	5,0
Rassikring, planovergangstiltak, miljø (Programpakke Sikkerhet og Miljø)	>20?
Oteråga kryssingsspor (DA-midler)	10,0
Sum investering	>35,0
Sum Fornyelse og Investering	> 102,8

OBS! For fornyelsesprosjekter og investering programpakke sikkerhet og miljø er endelig fordeling internt i JBV ikke klar, dvs at tallene er foreløpige.

NTP-prosessen



Ambisjon - Samfunns mål

- ❖ *Nordlandsbanen skal gi grunnlag for et konkurransedyktig og robust transporttilbud i Trøndelag og Nordland*
- ❖ *(I 2040 er aksene Trondheim – Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods)*
- ❖ *Tilsvarende for Bodø - Fauske - Rognan ?*

NORLANDSBANEN

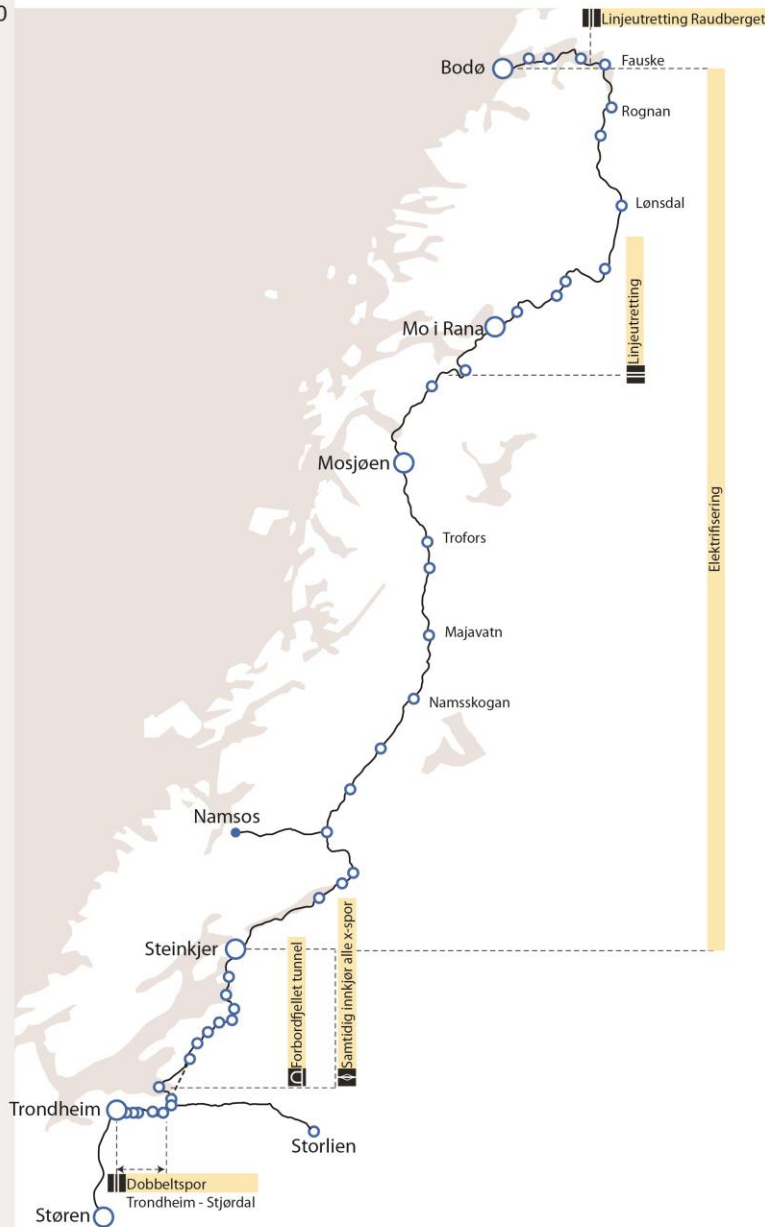
UTFORDRINGER



- **Opprettholde, robustisere og øke driftsstabiliteten**
- **"Overvåke" utviklingen i etterspørsel og vurdere potensial for ny trafikk. Jfr situasjonen etter TeGe**
- **Tiltak som bidrar til økt etterspørsel. Øke kapasitet i tråd med etterspørselsutvikling**

Tiltak lang sikt 2023+

NORLANDSBANEN
Utvikling mot 2040



Programområde Kapasitet/gods

- Kryssingssportiltak
- Nye godsterminaler

Steinkjer-Bodø:

- Linjeutretting Steinkjer-Bodø:
 - Elsfjorden,
 - Raudberget og
 - Lurudalen
- Elektrifisering Steinkjer-Bodø
- Aksellast 25 tonn / 30 tonn

Programområde Store prosjekter

- Dobbeltspor Trondheim – Stjørdal
- Stjørdal - Åsen: Ny tunnel - Forbordfjellet
- Åsen – Steinkjer: ny Koabjørga tunnel og Samtidig innkjør

Aktører og roller bak utvikling av jernbanen i Nord

Regionalt
kontaktutvalg

Storting

Kommuner
(adm)

Øvrige
departement

Togoperatører

Fylkeskommuner
(adm)

Samferdsels-
departementet

Kommunestyrer/
bystyrer

Vareiere

Jernbaneverket

Andre
organisasjoner
(NGOs)

Næringsliv

Fylkesting

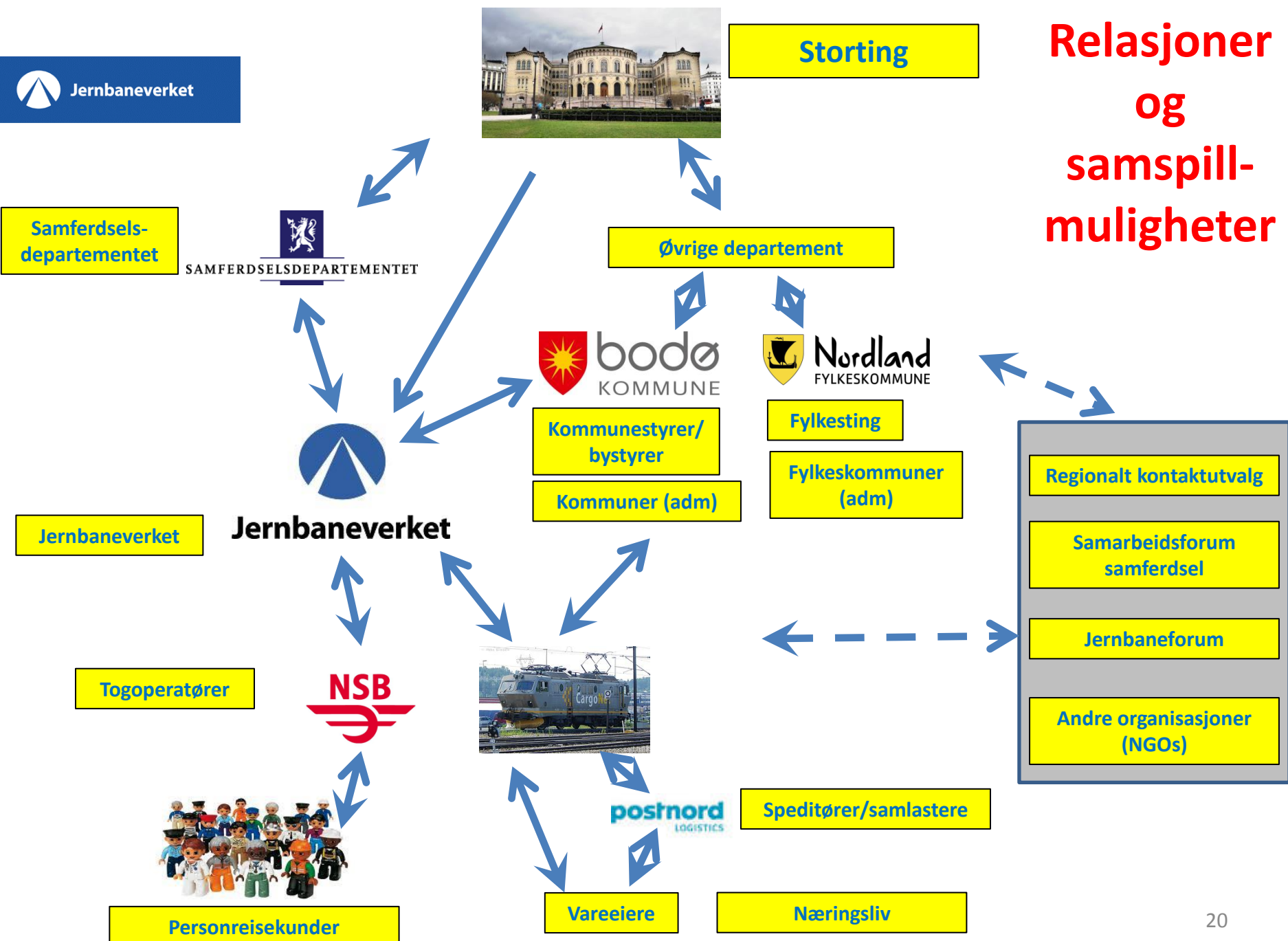
Personreise-
kunder

Samarbeids-
forum
samferdsel

Speditører/
samlastere

Jernbaneforum

Relasjoner og samspillmuligheter





Jernbaneverket





Jernbaneverket



Takk for oppmerksomheten !