



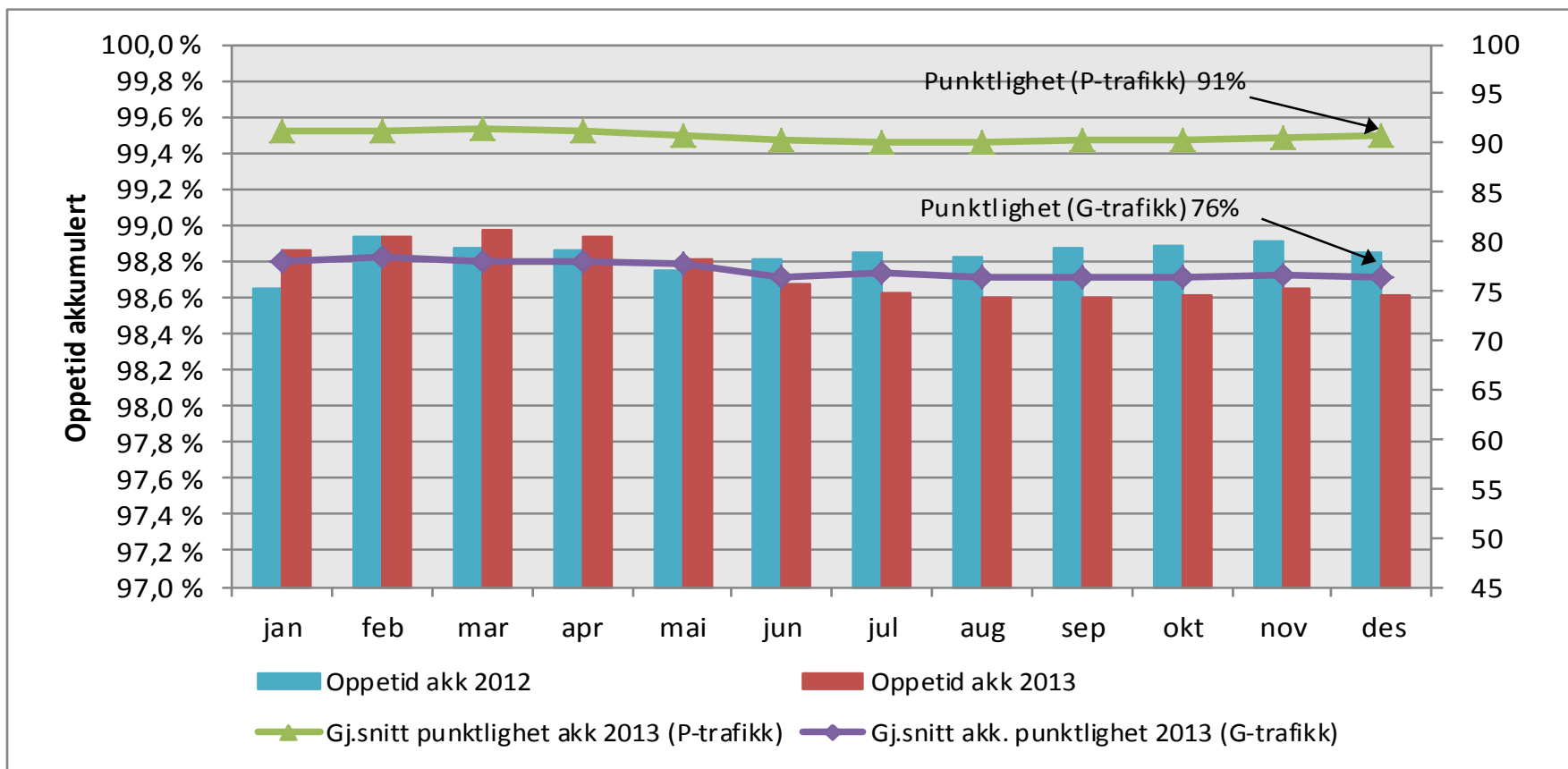
Jernbaneverket

Fornyelser

Kontaktledningsfornyelse

Odd Erik Berg 06.02.2014

Oppetid* og punktlighet akkumulert 2013



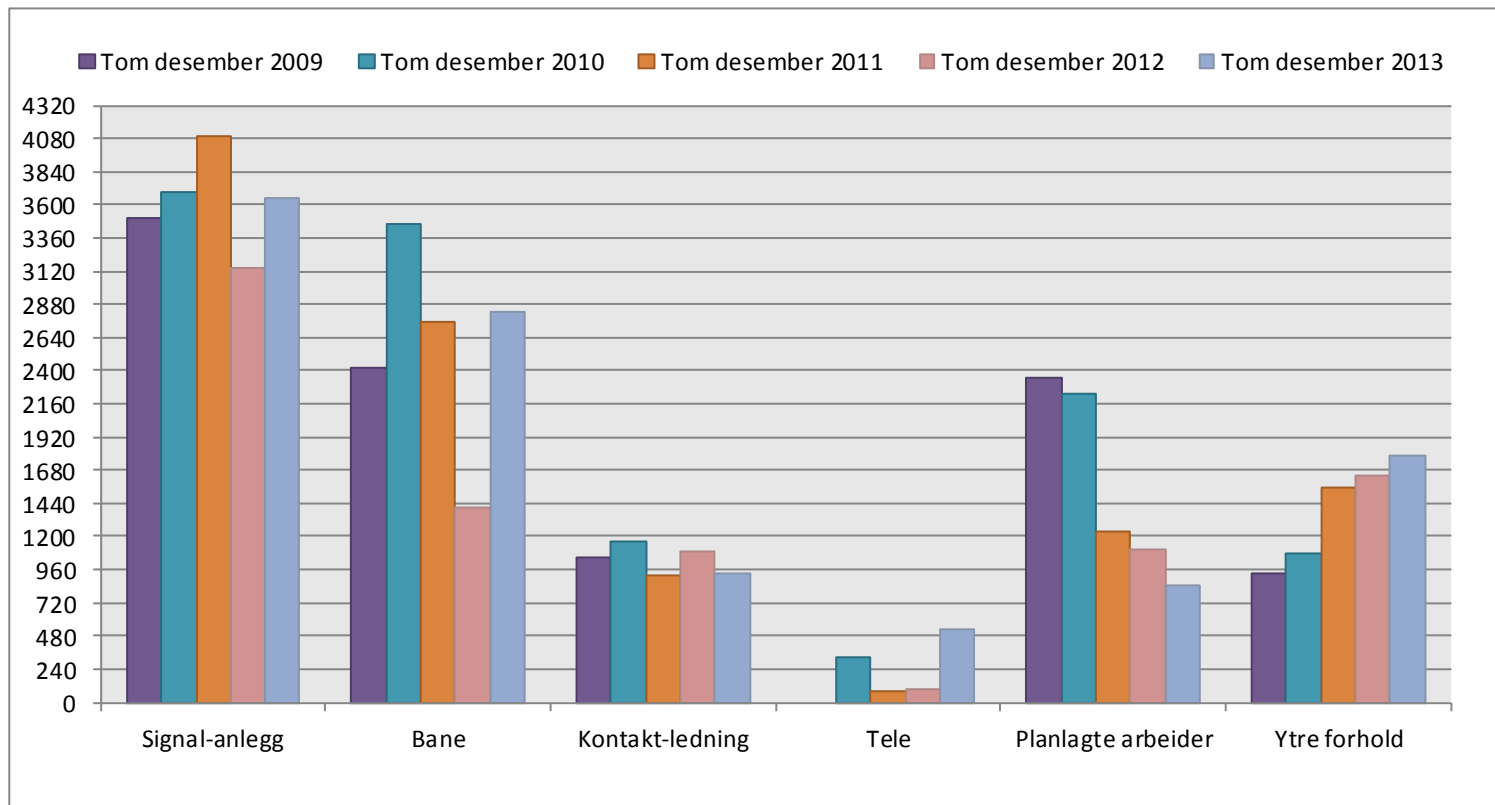
* Oppetid defineres ut fra forsinkelsestimer pga infrastrukturen i forhold til sum togtimer (P+G).

Oppetid tom desember var på 98,3%, som er 0,6%-poeng under målet. Gjennomsnittlig punktlighet for persontrafikk var på 91%, mens gjennomsnittlig punktlighet for godstrafikk (CargoNet) var på 76%.

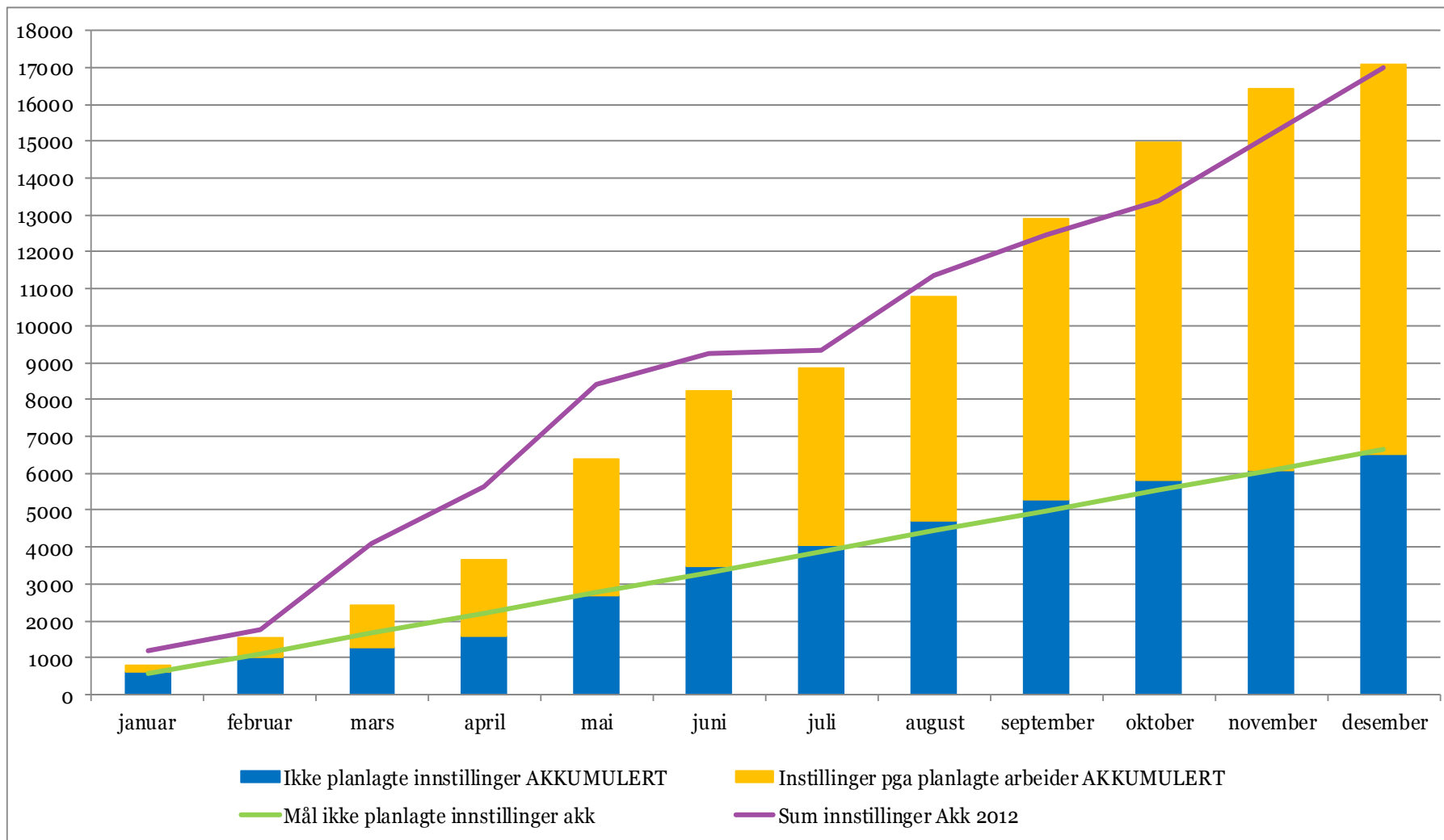
Fordeling av forsinkelsestimer på årsak (i timer)

Jernbaneverket

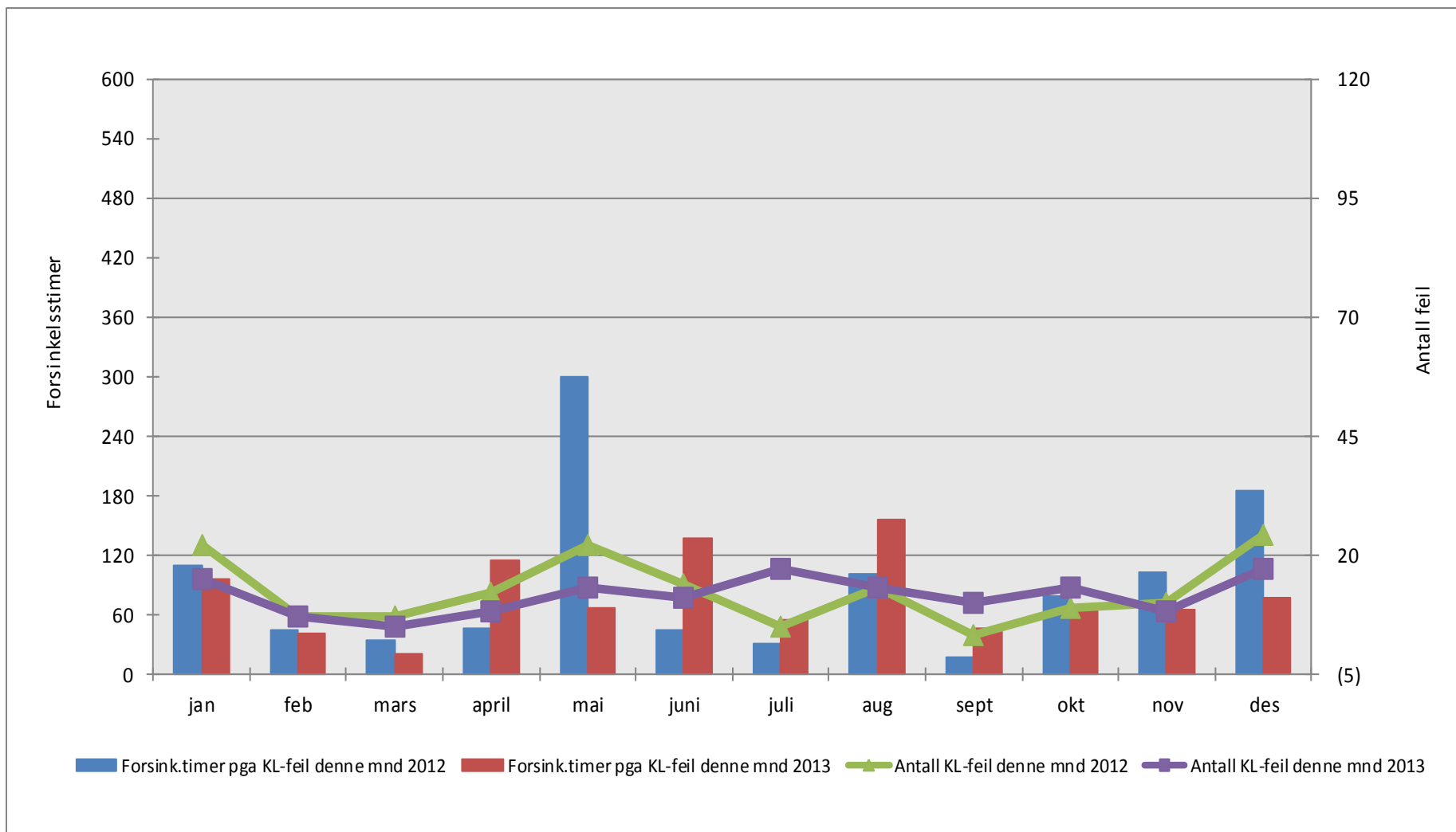
	Signal-anlegg	Bane	Kontakt-ledning	Tele	Planlagte arbeider	Ytre forhold	Sum
Tom desember 2009	3499	2422	1040		2354	931	10249
Tom desember 2010	3697	3462	1167	327	2238	1080	11972
Tom desember 2011	4089	2756	921	78	1232	1555	10633
Tom desember 2012	3135	1411	1088	88	1098	1639	8462
Tom desember 2013	3652	2818	933	524	848	1786	10565
	516	1407	-154	436	-249	147	2103



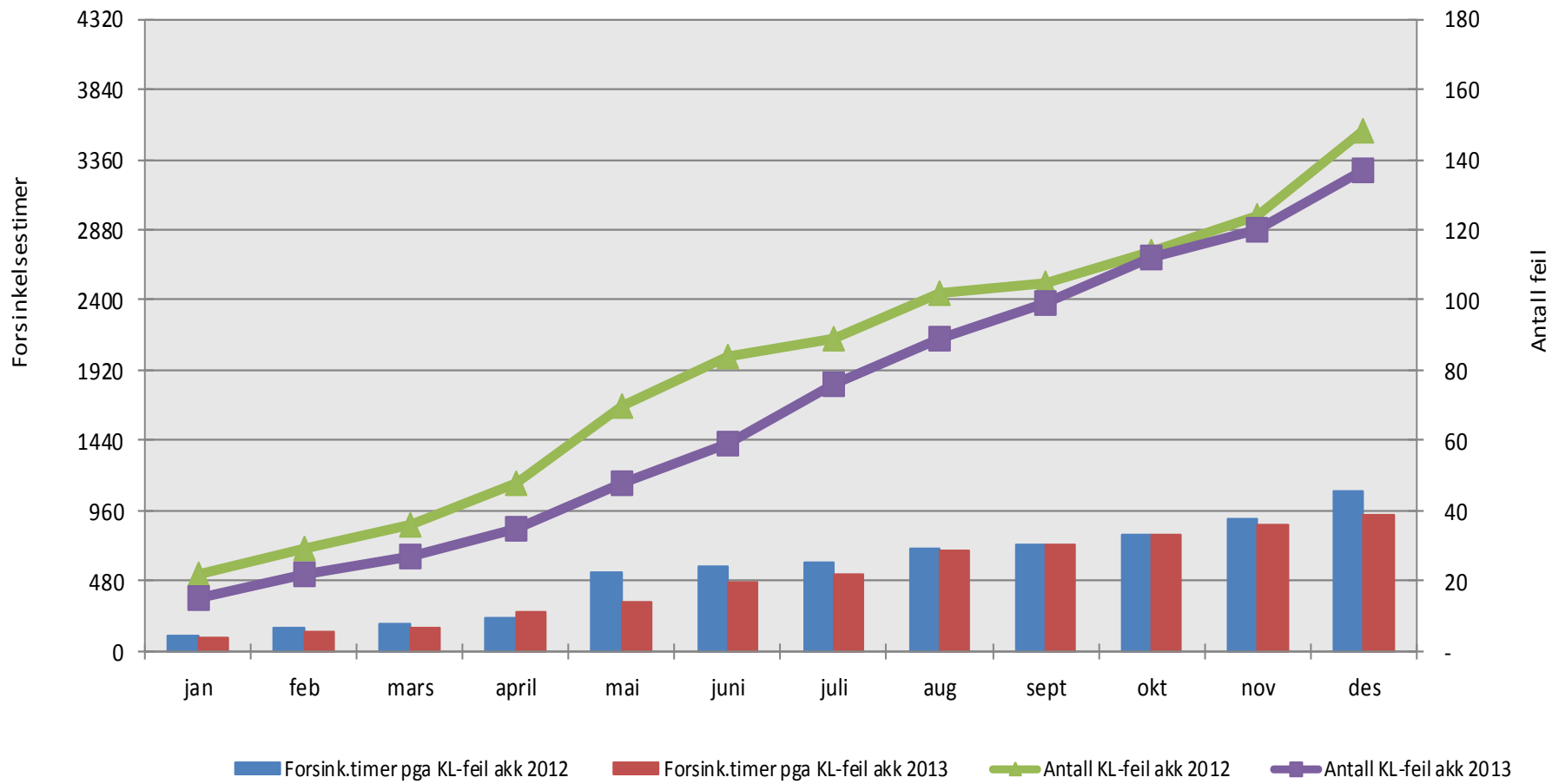
Innstillinger av P-tog pga infrastrukturen akkumulert 2013



Forsinkelsestimer og antall KL-feil i 2013 (pr måned)



Forsinkelsestimer og antall KL-feil 2013 (akkumulert)





Jernbaneverket



Jernbaneverket



Meld. St. 26
(2012-2013)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014-2023

NTP 2014-2023

Grunnlagsdokument

for

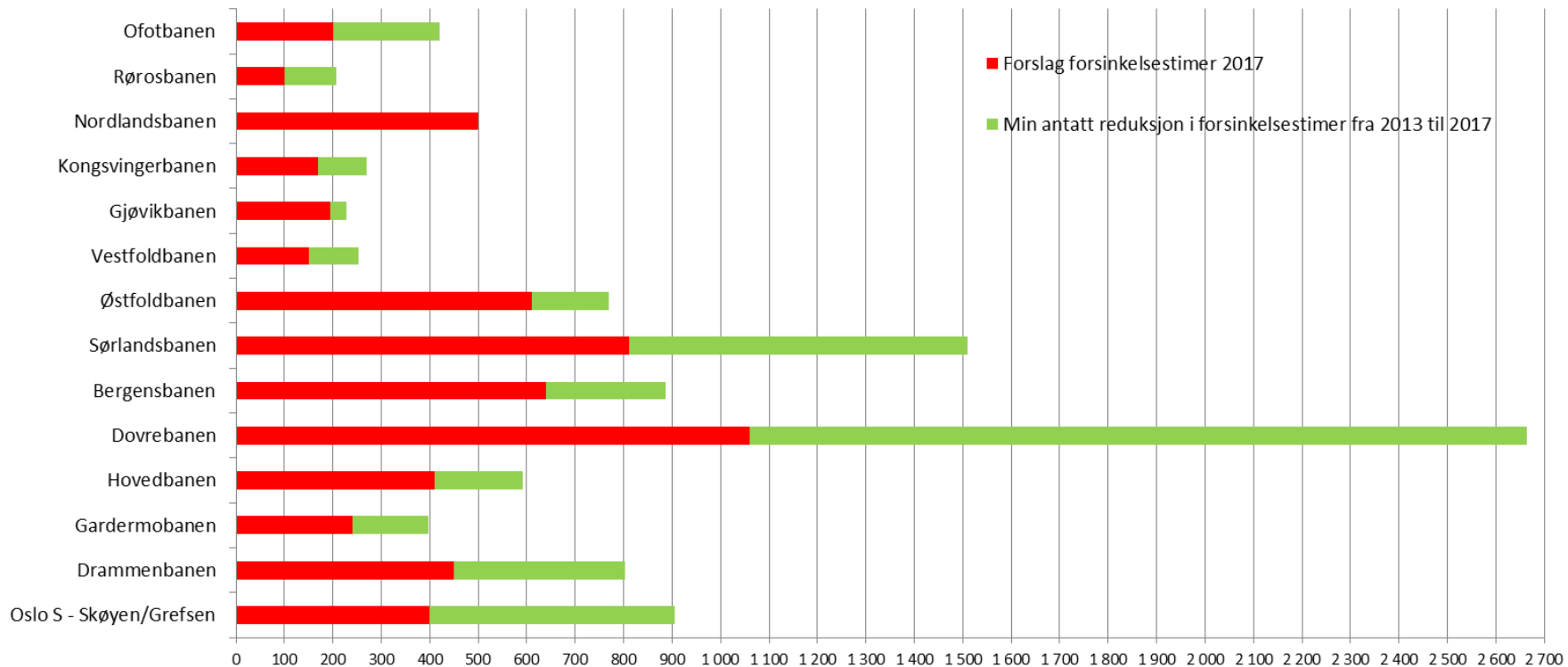
Vedlike

FORSLAG TIL
NASJONAL
TRANSPORTPLAN
2014-2023

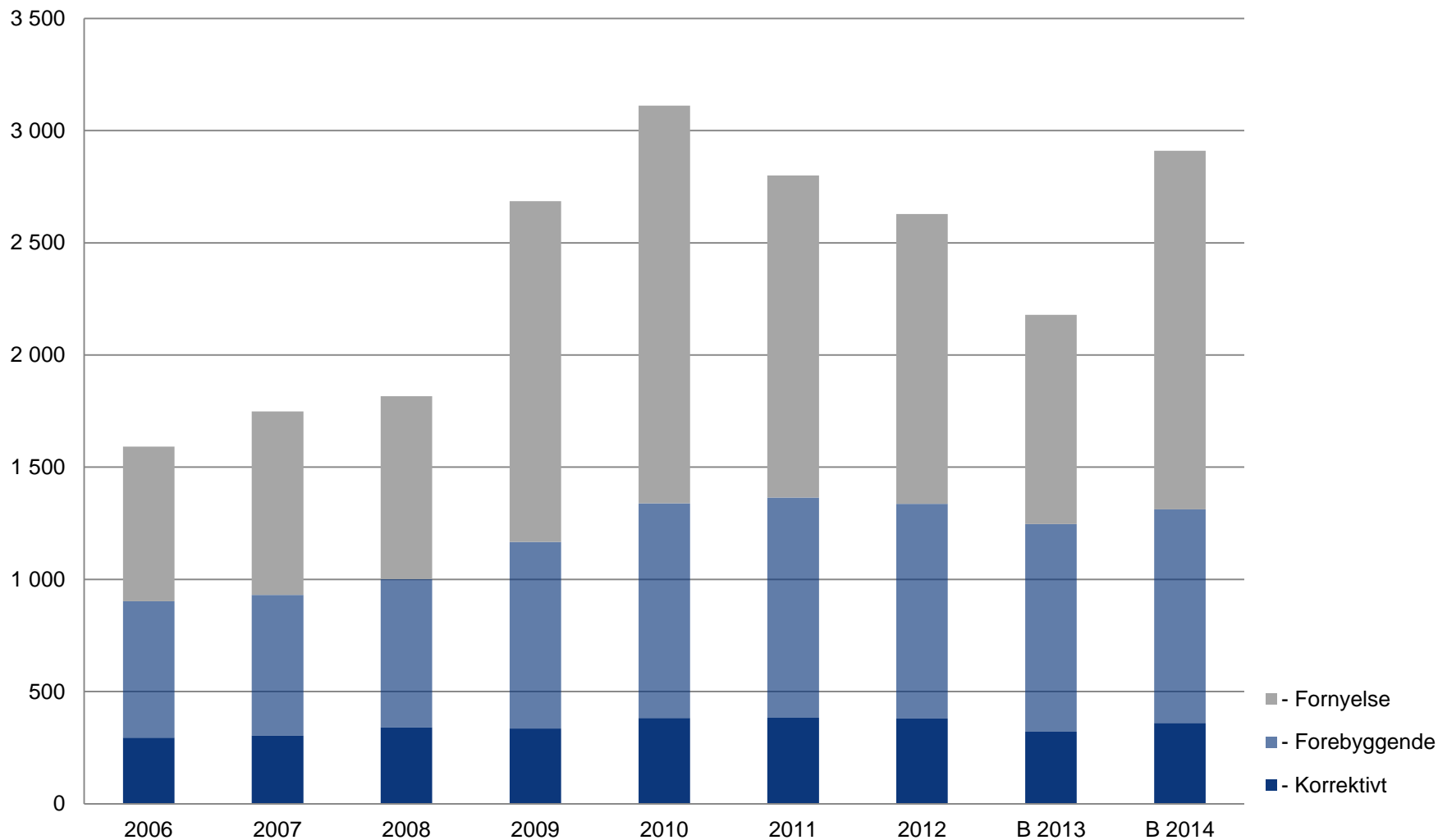


JERNBANEVERKET

Utfordringene pr banestrekning

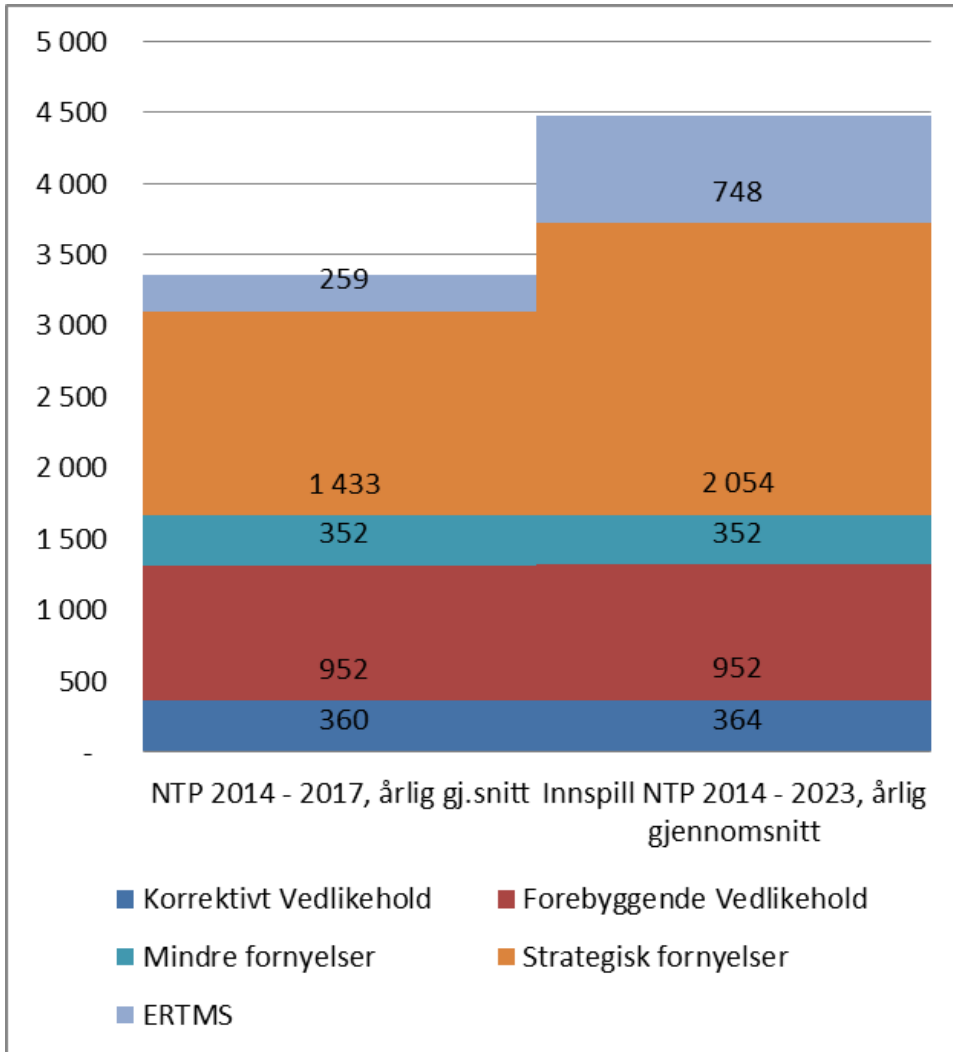


Vedlikehold (faste 2014-kroner)





Jernbaneverkets forslag til vedlikeholdsinnsett i NTP



Innsatsområder

- Sikkerhetstiltak
- Mindre punktlighetstiltak
- Underbygningstiltak / dreneringstiltak
- Maskinfornyelse

Fornyelsesrammene første 4 år innebærer spredt innsats – levetiden på anleggsdelen utnyttes maksimalt

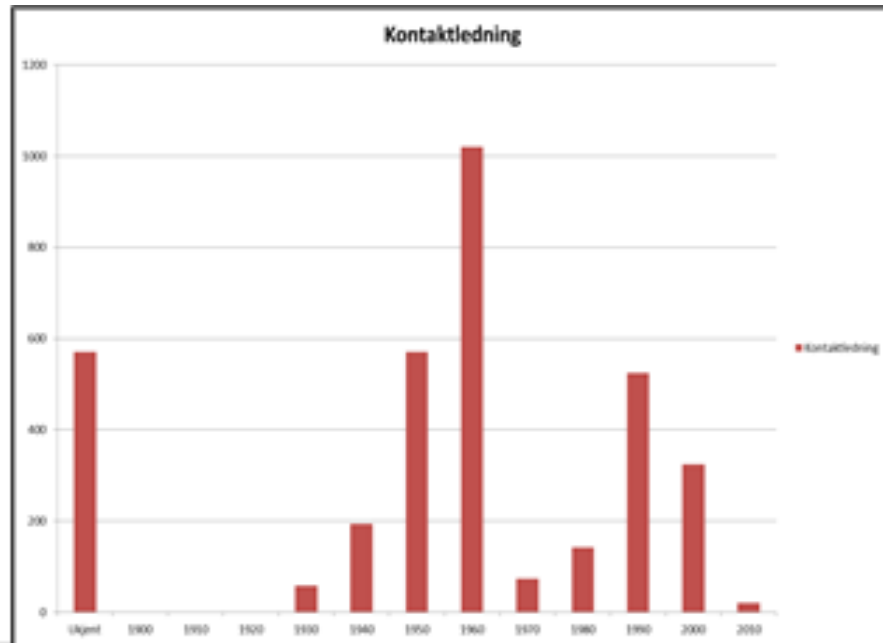


Prioritering av vedlikehold

- Av hensyn til sikkerhet og punktlighet må korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold prioriteres før fornyelse
- Hensynet til sikkerhet ligger også i bunnen for fornyelse
- I den videre prioriteringen tas det utgangspunkt i følgende kriterier:
 - Hensynet til oppetid (Jernbaneverkets bidrag til punktlighet)
 - Anleggenes vedlikeholdskostnader
 - Kostnader til trafikkstyring
 - Anleggenes tekniske levetid ut fra akkumulert belastning
- Langsiktig mål «God infrastruktur»

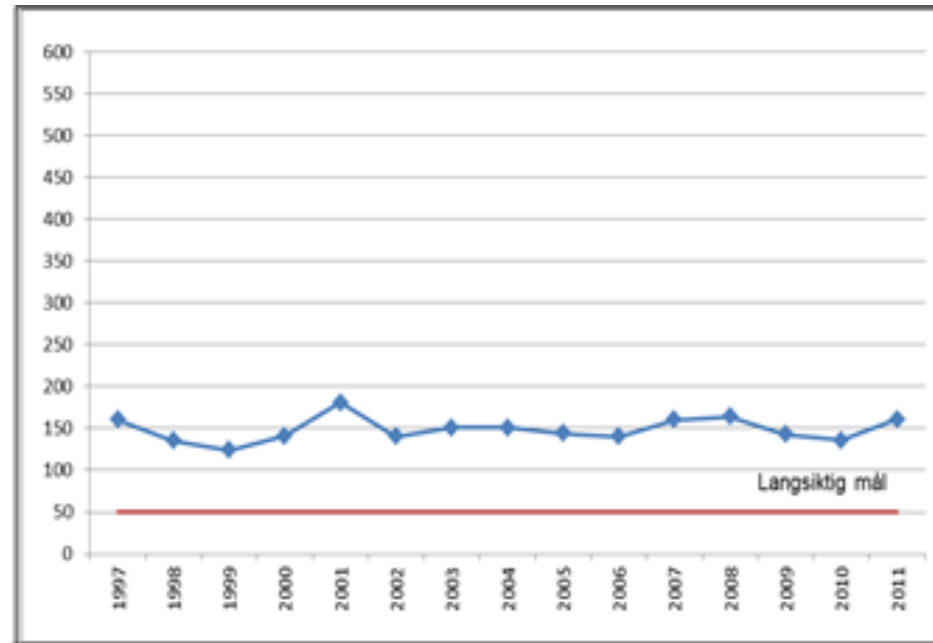


Kontaktledning



Som det framgår vil ca 600 km oppnå forutsatt levealder i løpet av NTP-perioden.

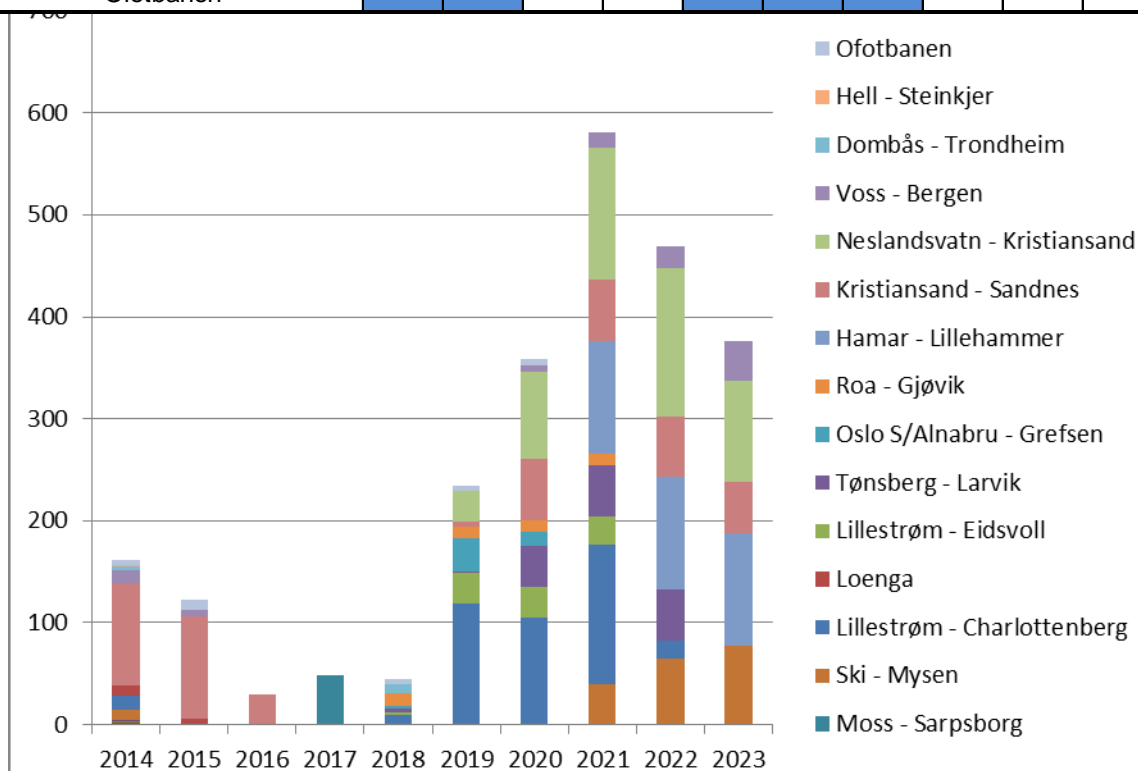
Antatt levealder for KL-anleggene er 60-70 år.
Antall KL-km er høyere enn antall elektrifiserte



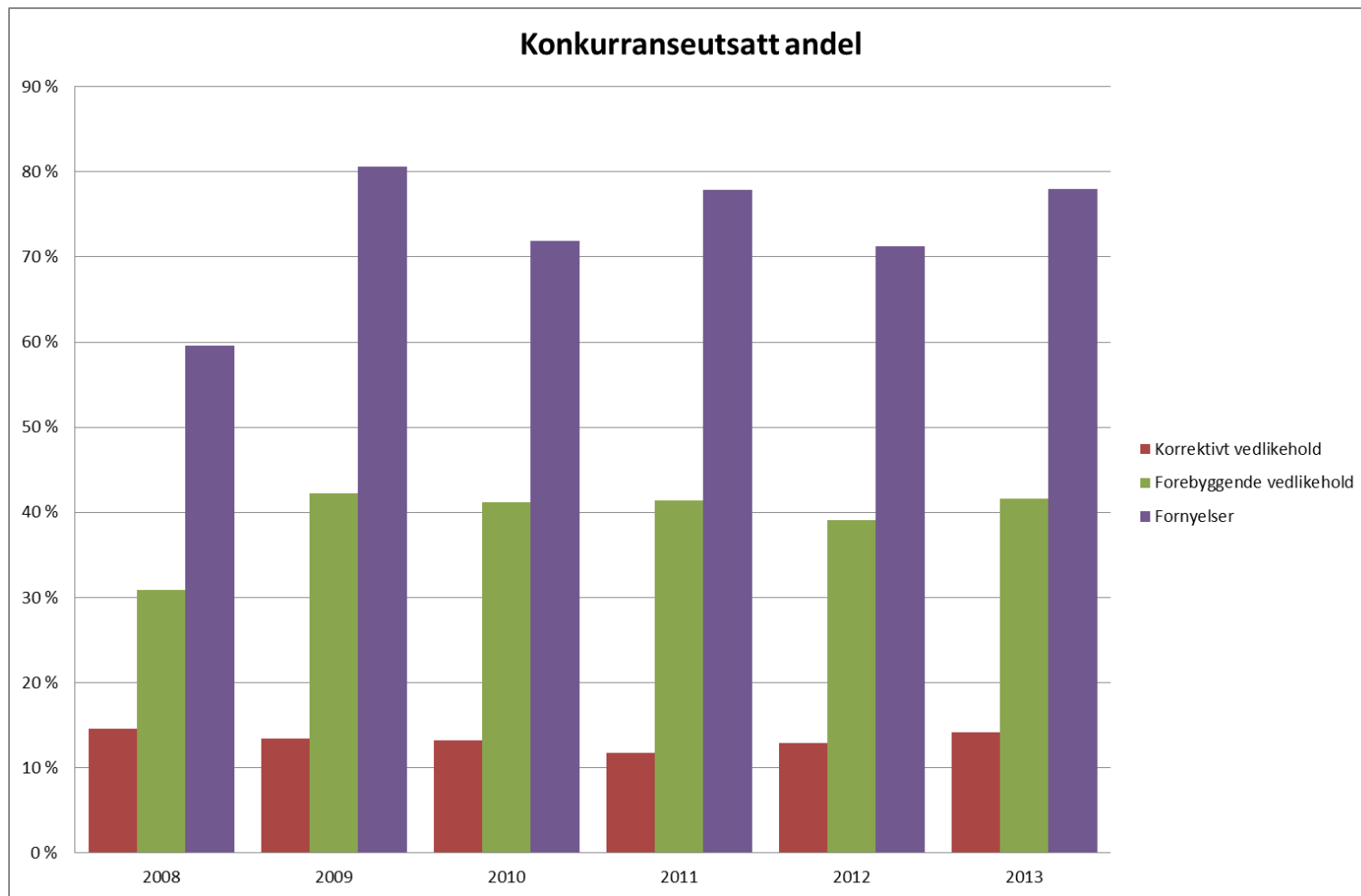
Antall kontaktledningsfeil m/driftsforstyrrelser har vært stabile/svakt synkende i perioden 1996-2010.

Kontaktledning

Strekning	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Moss - Sarpsborg										
Ski - Mysen										
Lillestrøm - Charlottenberg										
Loenga										
Lillestrøm - Eidsvoll										
Tønsberg - Larvik										
Oslo S/Alnabru - Grefsen										
Roa - Gjøvik										
Hamar - Lillehammer										
Kristiansand - Sandnes										
Neslandsvatn - Kristiansand										
Voss - Bergen										
Dombås - Trondheim										
Hell - Steinkjer										
Ofofbanen										



Konkurransesatt andel av drift og vedlikehold





Summary

- Long term plan (NTP): More money the last 6 years compared to the first 4 years
- Renewals that contributes to higher punctuality / less delayhours have to prioritized
- Renewals of catenary-system is low the first years, later in the period it is planed to start a large amount og renewals
 - The plan has to be recalculated due to experiences from ongoing projects



Takk for oppmerksomheten

