



Nyhetsbrev - 1/2020

Alstom i gang med det første ERTMS-toget

Et lokomotiv av typen Di8, eid av togoperatør Vy, er det første kjøretøyet som utrustes med ERTMS som en del av rammekontrakten signert med Alstom. Ombyggingen skjer på Grorud i Oslo, hvor Bane NOR har etablert Campus Nyland, et test- og kompetansesenter for innføring av det nye signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Avtalen med Alstom dekker installasjonen på 467 tog av 55 ulike typer. De første togene med ERTMS vil være i drift innen 2022. Installasjonen på alle jernbanekjøretøy i Norge vil være ferdig innen 2026.

Alstom installerer en løsning med et dobbelt-system som gjør det mulig for togene å kjøre på linjer med konvensjonelle signalanlegget (med utvendige lyssignaler) og det nye ERTMS.

– Vi er veldig glade for å starte neste fase av prosjektet med installeringen av maskinvaren på det første kjøretøyet. Det nye ombordsystemet vil bidra til å gjøre det norske jernbanenettet mer effektivt og pålitelig. I tillegg vil det redusere forsinkelser for passasjerer og gods samtidig som de garanterer de høyeste nivåene av sikkerhet, sier Rob Whyte, administrerende direktør for Alstom i Norden.

Til vanlig brukes Di8-lokomotivet til berging, men etter ombyggingen skal det også brukes på ERTMS-testlinjen Roa - Hønefoss som åpner våren 2020.

[Les pressemeldingen fra Alstom her >](#)



Den ombygde Di8-lokomotivet skal brukes til å teste det nye signalsystemet ERTMS på strekningen Roa – Hønefoss.

Foto: Erland Rasten.

Færre trafikkstyringsentraler

I januar 2020 gjorde vi viktige endringer i organisering av trafikkstyringen på jernbanen. Sentralene i Narvik, Hamar, Stavanger og Kristiansand ble lagt ned, og oppgavene overtatt av Bane NORs tre fremtidige trafikkstyringsentraler: Trondheim, Bergen og Oslo.

Togtrafikken på Ofotbanen overvåkes nå fra sentralen Nord i Trondheim, som i tillegg har fått overført ansvaret for Dovrebanen nord for Hove (like nord for Lillehammer stasjon) og hele Rørosbanen fra Hamar til Støren.

Sentralen Sør-Vest i Bergen styrer nå togtrafikken både på Bergensbanen og Sørlandsbanen, inkludert Arendalsbanen.

På sikt skal trafikkstyringsentralen i Drammen slås sammen med sentralen Øst i Oslo.

– Når vi samler kompetansen på færre sentraler, jobber mer enhetlig og effektivt, og tar i bruk ny teknologi, så gjør vi det for at det skal bli bedre for våre kunder. I årene som kommer vil togselskap og reisende oppleve positive endringer i måten vi styrer togtrafikken på. Målet er at punktligheten og regulariteten på jernbanen blir enda bedre, sier Kunde- og trafikkdirktør Bjørn Kristiansen.

Historisk for jernbanen

Aldri før har jernbanen opplevd en sammenslåing av trafikkstyringssentraler. Det er en historisk endring i måten trafikkstyringen har utviklet seg på de siste 30 årene.

23. januar 2020 ble trafikkstyringssentralen Sør-Vest i Bergen formelt åpnet av statssekretær Anders B. Werp i Samferdselsdepartementet. Sentralen vil gjøre det lettere å ta i bruk et nytt signalsystem på Bergensbanen om noen år. Nytt signalsystem innebærer også et nytt system for trafikkstyring. Til sammen vil dette gi flere fordeler til både togselskap og reisende:

- Raskere og bedre informasjon om togtrafikken
- Bedre planlegging og enklere justering av ruteplaner
- Raskere håndtering av uforutsette hendelser på jernbanen
- Nyere og standardisert teknologi

[Les mer>](#)



Statssekretær Anders W. Werp klipper seg inn på den nye trafikkstyringssentralen Sør-Vest i Bergen. Kunde- og trafikkdirektør Bjørn Kristiansen (venstre) og trafikksjef Tom Kristian Dahle holder båndet. Helt til høyre står ordfører i Bergen Marte Mjøs Persen. Foto: Bane NOR/Ingunn Halvorsen.

Slik styrer vi togtrafikken fra 1. januar 2020

Her får du en generell oversikt over hvordan vi styrer togtrafikken på jernbanen etter 1. januar 2020.

Trafikksentral Nord (Trondheim)

- Dovrebanen (Hove–Trondheim)
- Meråkerbanen
- Nordlandsbanen
- Ofotbanen
- Raumabanen
- Rørosbanen

Trafikksentral Sør-Vest (Bergen)

- Bergensbanen
- Sørlandsbanen (Neslandsvatn–Stavanger)
- Arendalsbanen

Trafikksentral Øst (Oslo)

- Dovrebanen (Hove–Eidsvoll)
- Hovedbanen
- Gardermobanen
- Solørbanen
- Kongsvingerbanen
- Gjøvikbanen
- Hønefoss–Gjøvik
- Østfoldbanen Østre og Vestre linjer
- Oslo S–Asker
- Spikkestadbanen

Drammen

- Drammenbanen (Asker–Drammen)
- Randsfjordbanen
- Sørlandsbanen (Drammen–Neslandsvatn)
- Vestfoldbanen
- Bratsbergbanen

Punktlighet i 2019: litt bedre enn året før

Den samlede punktligheten for persontog i 2019 endte på 89,2 prosent. Det er bedre enn i 2018, da vi registrerte på 88,6 prosent, og litt bedre enn det vi selv anslo i midten av desember i fjor.

Mange av utfordringene knyttet til punktlighet henger sammen med rushtiden på Østlandet. Her er kapasiteten i sporet sprengt, det er mange reisende og vi kjører flere tog enn før. Det siste fører til slitasje på infrastrukturen og forsinkelser i togtrafikken. Når det er problemer i trafikken på Østlandet, forplanter det seg også videre til andre banestrekninger.

Til tross for store utfordringer er det også noen strekninger som gjør det veldig bra. Egersund – Stavanger er blant banestrekningene hvor vi lykkes. Persontogene på "Jærbanen" tikket 91,3 prosent punktlighet i 2019. Det er et eksempel på at vedlikehold og oppgraderinger virker. I 2016 fornyet vi kontaktledningsanlegget på strekningen, noe som har bidratt til at resultatene har vært bra i årene etterpå.

[Les mer>](#)

