



Passasjerveksten på Farriseidet - Porsgrunn viser at det gir effekt å bygge dobbeltspor. Foto: Terje Walle

Kraftig passasjervekst etter åpningen av nytt dobbeltspor

Et halvt år etter åpningen av Farriseidet - Porsgrunn på Vestfoldbanen, viser nye trafikk tall at det er en passasjerøkning på 55% på strekningen Skien/Porsgrunn-Larvik. Nå utvides også rutetilbudet.

Det nye dobbeltsporet Farriseidet - Porsgrunn, åpnet for trafikk 24. september 2018. De reisende på strekningen har fått en topp moderne og høyteknologisk jernbane som erstattet den gamle nedslitte banen fra 1882. Reisetiden mellom Porsgrunn og Larvik ble redusert fra 34 minutter til 12 minutter, mens strekningen Skien til Oslo ble redusert med 27 minutter.

Responser fra de reisende har vært enorm. NSBs trafikk tall for perioden oktober 2018 - februar 2019 viser en gjennomsnittlig trafikkøkning på 55%, eller 16 000 passasjerer i måneden. Til sammenligning er passasjerveksten for rute R11 Skien-Eidsvoll, 4,8%.

Narvesen på Porsgrunn stasjon har også merket effekten av passasjerøkningen. Kioskens daglige leder fortalte til Porsgrunns Dagblad (22. februar 2019) at omsetningen i kiosken har økt med 50% etter åpningen av det nye dobbeltsporet.

– Vi har opplevd en stor positiv endring siden den nye togtraséen åpnet. Det er mange flere kunder og omsetningen har økt med over 50 prosent, sa kjøpmann og eier av Narvesen i Jernbanegata, Marion Tangvald Rosland, til avisen.

Lars André Tangerås i Bane NOR, var prosjektsjef for utbyggingsprosjektet Farriseidet-Porsgrunn. Han synes det er veldig gøy å se at responsen har vært så stor etter åpning. Tangerås er bosatt i Skien og pendler daglig med tog til Tønsberg, så han har selv registrert at

det er flere som går på toget i Skien og Porsgrunn etter åpningen.

De gode passasjertallene har bidratt til at Jernbanedirektoratet nå har gitt foreløpig tilsagn om å utvide rutetilbudet med et tidlig morgentog sørover og et sent kveldstog nordover på Vestfoldbanen. Utvidelsen av togtilbudet forutsetter at de nye avgangene finansieres over statsbudsjettet.

Det har vært stor etterspørsel etter et tidligere tog, og fra 15. desember 2019 kjører første tog fra Drammen til Sandefjord kl. 04.27. Toget ankommer Torp kl. 05.22, noe som betyr at man rekker alle morgenflyene fra Torp. Toget snur så i Sandefjord og kjører tilbake til Tønsberg før det igjen snur og kjører syddover til Skien.

I dag ankommer første tog Skien kl. 08.06, men med det nye tilbudet er toget framme 25 minutter tidligere. Fra samme dato settes det også opp et kveldstog fra Skien til Drammen kl. 23.09, en time senere enn dagens siste avgang. Toget stopper også på Torp, i god tid etter at siste fly har ankommet flyplassen..

– Dette viser at det er samfunnsnyttig å bygge ny infrastruktur. Passasjerene kommer når tilbudet blir bedre. Nå gleder vi oss til å ta fatt på to nye prosjekter på Vestfoldbanen. Nykirke-Barkåker og Drammen-Kobbervikdalen har byggestart høsten 2019. Når vi åpner disse parsellene i 2024, blir det sammenhengende dobbeltspor mellom Drammen og Tønsberg, det gjør det mulig å kjøre fire tog i timen mellom Tønsberg og Oslo, avslutter Tangerås.



Akseltellere bidrar til 60 prosent reduksjon i forsinkelser

Innføring av akseltellere er en suksess, det viser Bane NORs tall fra Lieråsen tunnel, som har vært en av verstingene når det gjelder signalfeil. Sammenlignet med året før er antall forsinkelsestimer, forårsaket av signalanlegg, redusert med nesten 60 prosent.

Akseltellersystemet mellom Asker og Drammen har vært i drift i ett år nå, og innføringen av akseltellere har bidratt til langt færre feil enn det strekninger med sporfelt har.

I hele landet oppstår det så godt som daglig signalfeil på grunn av feilaktig belagte sporfelt. Disse feilene hindrer signalanlegget i å gi kjøretillatelse til togene. Sporfelte krever mange komponenter. Isolerte skjøter, kabler og ledninger, overdragstransformatorer og impedansespoler er noen av disse. De er også utsatt for slitasje og påvirkes av returstrøm fra togene. I tillegg stilles det store krav til selve sporet med tanke på elektrisk avledning. Disse problemene elimineres nærmest med akseltellere.

Fra sensommeren 2018 har Bane NOR fulgt ekstra nøye med på strekningen Asker-Drammen og fulgt opp ved registrerte feil. Før akseltellerne ble innført var det, i tillegg til mye feil med sporfeltene, en stor mengde med feil på linjeblokken. De fleste av disse linjeblokkfeilene kunne direkte spores tilbake til blunkebelegg (feil som kommer og går) på sporfeltene.

Vinteren 2018 var svært tøff for jernbanen, og punktligheten var svært lav. Det var mange signalfeil i denne perioden, noe som også ga følgeforsinkelser på Drammenbanen og i Lieråsen tunnel. Derfor skyldes ikke hele gevinsten akseltellere alene, men det ser ut til å være klart at akseltellere har vært med å gi en positiv effekt på forsinkelsestimer mellom Asker og Drammen.

God avgangspunktighet for godstogene fra Alnabru i april

Når det kun dager gjenstår i april viser foreløpige punktighetstall at godstogene har hatt en avgangspunktighet fra Alnabru på hele 94,4 prosent denne måneden. Også samlet sett har det gått bra med godstogene denne måneden, med en foreløpig punktighet på 82,7 prosent.

-Dette er over målet på 80 prosent, så det er vi meget fornøyd med. Det er flere årsaker til at det går bra nå. Vi har igjennom hele april avviklet en god periode med fokus på «normalisert» drift etter vinteren. I tillegg har punktigheten for øvrig togtrafikk også vært god, noe som gjør at det blir mer forutsigbart, også for godstrafikken, sier leder for terminaler i Bane NOR, Kjell Ivar Maudal.



Bane NOR gjør Gjøvikbanen klar for ERTMS

I månedsskiftet mai/juni i år startes arbeidet for å forberede innføringen av det nye signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) på Gjøvikbanen.

I desember 2022 skal det nye felles europeiske signalsystemet ERTMS tas i bruk på Gjøvikbanens nordre del, fra Roa til Gjøvik. I månedsskiftet mai/juni starter arbeidet med å etablere føringsveier for nye signal- og telekabler ved stasjoner og planoverganger på den om lag 115 kilometer lange strekningen fra Grefsen til Gjøvik. Entreprenøren skal nå detaljere planene, bestille materiell og etablere rigg før de starter arbeidene.

Gjøvikbanen er en av de første strekningene som skal ta i bruk det nye signalsystemet i Norge. Innen utgangen av 2034 skal ERTMS ha erstattet gamle og sårbare signalsystemer på alle landets jernbanestrekninger.

Østfoldbanens Østre linje, fra Ski til Sarpsborg, har siden 2015 vært teststrekning for jernbanens nye signalsystem. I 2018 hadde denne strekningen best punktighet i Norge med hele 40% lavere feilrate enn strekninger med såkalte konvensjonelle signalanlegg. Erfaringene viser dermed at det nye systemet gir en betydelig forbedring av punktighet og forutsigbarhet for våre kunder.

Nytt system for effektiv styring av togtrafikken

Bane NOR skal ta i bruk et nytt digitalt system for å overvåke, styre og planlegge togtrafikken på det nasjonale jernbanenettet. Det nye systemet, Traffic Management System (TMS) skal erstatte fjernstyringssystemene som toglederne bruker i dag.

TMS skal være et moderne, allsidig og kraftig digitalt verktøy til å overvåke, styre og planlegge togtrafikken. TMS registrerer uregelmessigheter i togtrafikken og utarbeider mulige endringsforslag som gir togleder mulighet til å velge den beste løsningen. Samtidig sender systemet ut informasjon om avviket og den nye planen til alle berørte parter. Dette kommer til å gi en forutsigbar og ensartet håndtering av hendelser og avvik.

I TMS skal også data som brukes til å planlegge togtrafikken, for eksempel vognopptak og materiellturnering samles. Digitale funksjoner for dette vil bli utviklet.

I [denne filmen](#) får du mer informasjon om det nye trafikkestyringssystemet.

Thales er leverandør av det nye trafikkestyringssystemet.



Parkering ved stasjonene

Å tilby de togreisende parkering ved stasjonene, er en viktig oppgave for Bane NOR. Parkeringsmuligheter stimulerer reisende som er avhengige av å kjøre bil til/fra stasjonen, til å velge tog fremfor egen bil fram til bestemmelsesstedet. Jo flere som tar toget, jo færre biler blir det på veiene. Dette er bra for miljøet og bidrar til bedre framkommelighet i trafikken for dem som må kjøre bil.

- Det er en utfordring for oss at parkeringsplassene ved mange stasjoner ofte er fulle. Vi har et behov for å få frigjort parkeringsplasser til reisende som er avhengige av bil, og samtidig ønsker vi å bidra til samfunnets mål om nullvekst i biltrafikk i og rundt byene, forteller direktør for Stasjoner Knut Øivind Ruud Johansen i Bane NOR Eiendom.

For å gi de reisende som har anledning til det, et incitament til å velge bort bilen på vei til/fra stasjonen, har Bane NOR Eiendom de siste årene innført pris for å parkere ved et stort antall stasjoner, særlig i sentrale områder.

- Vi tilbyr i dag pendlerparkering for pendlere med gyldig periodebillett på toget, dagparkering og korttidsparkering. For å få bedre kontroll over bruken av parkeringsplassene, har vi valgt å sette bort driften til profesjonelle parkeringsselskaper, sier Johansen.

For å finne ut hvordan prisleggingen har påvirket bruken av parkeringsplassene ved stasjonene, har Bane NOR Eiendom fått hjelp av TØI til å gjøre før- og etterundersøkelser ved et antall stasjoner.

- Undersøkelsene viser at belegget på parkeringsplassene har gått noe ned etter at vi innførte pris. Det er altså nå generelt enklere for reisende å finne en ledig parkeringsplass. Et annet funn er at en større andel av bilene som står parkert ved stasjonene, har barnesete. Dette er en indikasjon på at flere av dem som må innom barnehage eller skole før jobb, nå velger å ta toget, sier Johansen.

For å sjekke om innføringen av pris har hatt noen påvirkning på antall togreisende fra de aktuelle stasjonene, har Bane NOR Eiendom også innhentet passasjertall fra NSB. Disse viser at antall reisende faktisk har økt i undersøkelsesperioden. Det er derfor liten grunn til å være bekymret for at innføringen av pris på parkering skulle skremme bort de reisende.

-Vi er godt fornøyd med det vi har oppnådd ved å prise og profesjonalisere parkeringstilbudet vårt, men vi kan ennå gjøre tiltak for å forbedre tilbudet. På litt sikt er planen vår å få på plass nye, tekniske løsninger som vil gjøre det enklere og mer brukervennlig å parkere ved stasjonene, sier Johansen.

For å redusere bilbruken til stasjonen, er det også viktig å gjøre det mer attraktivt å benytte alternative transportmidler.

- Derfor oppgraderer vi kontinuerlig parkeringsfasilitetene for sykler ved stasjonene, avslutter Johansen.



Kontaktperson

Randi Folke-Olsen
Kommunikasjonssjef
folran@banenor.no

Vi skaper fremtidens jernbane

Følg oss | banenor.no



