



Punktlighet 1999

Avgang

Tog til

Forsinkelse

16:01 Asker

Stopper ved alle stasjoner

Lokal tog

Heis
Lift



1

Asker

69052

Innhold

FORORD	4
OPPSUMMERING FRA REGIONENE	5
1 - INFRASTRUKTUR	6
1.1 Flaskehals	
1.2 Kapasitetsforbedringer 1999	
1.3 Banearbeider	
2 - TRAFIKKUTVIKLING	8
2.1 Persontrafikken	
Lokaltog rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.	
Intercitytog på Østfold- Vestfold- og Dovrebanen	
Fjerntog	
Utenlandstog	
Flytoget	
2.2. Godstrafikken	
Kombinerte transporter	
Vognlast	
Systemtog	
Malmtrafikk Ofotbanen (MTAS)	
3 - PUNKTLIGHETSUTVIKLING 1999	10
3.1 Punktligheten 1999	
3.2 Årsaker til punktlighetsforstyrrelser 1999	
3.2 Punktligheten i de ulike nordiske land	
4 - GRAFISKE FREMSTILLINGER AV PUNKTLIGHET 1999	
SAMT UTVIKLING	11
4.1 Punktlighet i Norden	11
Lokaltog - Norden	
Fjerntog - Norden	
Godstrafikk - Norden	
4.2 Persontrafikk	12
Lokaltog	12
Intercitytog, Flytog	14
Ekspresstog	16
Nattog	16
Regiontog	17
Utenlandstog	17
Strekningsvise punktlighetstall	18
4.3 Godstrafikk	21
4.4 Punktlighetsutvikling	23
4.5 Forsinkelsesårsaker	23

FORORD

Denne trykksaken er et første forsøk på en nærmere oppsummering av året 1999, vedrørende trafikkavviklingen på det nasjonale jernbanenettet generelt, og punctligheten spesielt. Året 1999 var også det første året hvor Jernbaneverket fullt ut har hatt både det formelle ansvar og den reelle utøvelse av både ruteplanlegging og trafikkstyring, og dermed den helhetlige rolle Jernbaneverket skal spille som kapasitetsfordelingsorgan på det nasjonale jernbanenettet i årene fremover.

For inneværende og kommende år er det meningen å publisere tilsvarende årsrapport for det aktuelle kalenderår umiddelbart på nyåret. På denne måten vil årsrapporten både utgjøre et grunnlag for de forskjellige aktørenes øvrige årsrapporter og -meldinger, og dessuten en verdifull evaluering av den siste hovedruteterminen (fra juni måned) mens arbeidet med den neste hovedterminen ennå pågår.

Selv om året 1999 i denne sammenheng nå har vært historie ganske lenge, er den foreliggende punctlighetsrapporten likevel viktig av flere grunner:

- Erfaring med utforming, publisering og tilbakemelding på det aktuelle rapportformatet.
- Distribusjon av materiale til alle interessenter "for the records", for dermed å starte en kontinuerlig kjede av offisiell, statistisk informasjon så tidlig som mulig.
- Informasjon og påminnelse til alle berørte om å notere seg alle vesentlige forhold som har betydning for regularitet og punctlighet, med tanke på videre oppfølging og for så vidt også hvilke tall som dermed vil stå i neste årsrapport.
- Aktualiserer styrket fokus på punctligheten, et av jernbanens aller viktigste suksesskriterier, både overfor jernbanens markeder og kunder, og av hensyn til de interne og sterkt kostnads-dimensjonerende produksjonsmodeller.

Rapporten for 1999 inneholder dessverre ikke relatering til punctlighetsmål, selv om slike er referert mange steder i andre sammenhenger, både hos trafikkutøvere og i rapporteringen fra Jernbaneverkets regioner, og selv om punctlighetsmål vil bli helt avgjørende for fremtidig prioritering og styring. Rapporten for år 2000 vil heller ikke gjengi slike mål. Årsaken til dette er at punctlighetsmål i norsk jernbanesektor i dag er en relativt upresis og noe tilfeldig vitenskap. Blant annet er det pr i dag ikke gjort noen entydige og gjennomgående definisjoner av toleranser. Det foreligger heller ikke nødvendige skiller mellom markedskritiske og kapasitetskritiske toleranser, forhold som i fremtiden antagelig vil betinge to helt separate sett av punctlighetsmål, og tilsvarende avviksregistrering. Videre er punctlighetsmålene for de forskjellige markedene, togtypene og de forskjellige geografiske områdene og banestrekningene heller ikke avstemt i forhold til hverandre i samsvar med den faktiske kapasitetsfordelingen, dvs fastsatte ruteplaner inklusive kriterier for avviksprioriteter. På disse områdene mangler vi i dag både gode verktøy og skikkelig statistikk. Hovedterminskiftet i juni 2001 (R.01.2) er derfor tidligste tidspunkt for forsøksvis helhetlige punctlighetsmål på det nasjonale jernbanenettet.

Som sagt, denne rapporten er et første forsøk. Den blir distribuert til alle primære interessenter i et begrenset antall. Vi er taknemlige for tilbakemeldinger, og vi håper og tror at rapporten gjøres til gjenstand for intern debatt og ytterligere skjerpning, i retning av en driftssikker og punctlig norsk jernbane. Jernbanen i Norge står i en særstilling i Europa både når det gjelder fysisk struktur med alt overveiende enkeltsporet drift, med blandet trafikk og med de øvrige klimatiske og geografiske variasjoner. Høy regularitet og punctlighet er krevende, men langt fra umulig. Målet er nådd den dagen vi igjen kan høre ordtaket i bygd og by; "du kan stille klokka etter toget".

Oppsummering fra regionene

Region Øst I 1999 ble det gjennomført punktlighetsmøter med trafikktøverne NSB og Flytoget regelmessig hver andre uke med hyppigere møtefrekvens ved ruteplanskiftene i januar og juni. Årets begivenhet var full ibruktaking av Gardermobanen i august 1999. Dette innebar en sterk opptrapping av gjennomgående tog i Oslotunnelen med kortere oppholdstid på Oslo S for mellomdistansetog Skien – Lillehammer. På denne strekningen ble det også satt inn flere tog slik at det ble timesfrekvens Sandefjord – Hamar. Åpning av nye Nationaltheatret stasjon i november ga ikke noen endringer i punktlighetsresultat i 1999. Full effekt av det nye Nationaltheatret vil først tas ut i R00.1. Arbeider med signalanlegget i Oslotunnelen på slutten av 1999 medførte punktlighetsforstyrrelser for store deler av trafikken.

*Hans-Erik Wiig
Trafikksjef*

Region Sør I 1999 ble Lyser kryssingsspor, med lange spor med samtidig innkjør, tatt i bruk. Dette resulterte i en smidigere trafikkavvikling og bedre regularitet, spesielt for godstogene. Arbeidet med fornyelse av signalkomponentene (redesign) på strekningen Gulskogen - Mjøndalen, samt oppgradering av Kl-anlegg på strekningen Lunde - Neslandsvatn, fortsatte i 1999. Sikringsanlegget på Bryne stasjon ble ikke ferdigstilt som planlagt i 1999, og stasjonen betjenes fortsatt av tog-ekspeditører. Trafikkutviklingen viser en økning i antall reisende på alle banestrekninger i 1999.

*Arne Habberstad
Trafikksjef*

Region Nord Ankomstpunktligheten hadde i løpet av 1999 et resultat på 86% på Dovrebanen, 70% på Norlandsbanen, 95% på Raumabanen og 91% på Rørosbanen. Målet for alle baner var på 90% for persontrafikken. For lokaltogene på Trønderbanen var resultatet 95% mot et mål på 90%. I løpet av 1999 har samarbeidet med operatør vært styrket gjennom oppfølgingsarbeidet vedrørende punktlighet. I og med at Jernbaneverket i 1999 hadde fokusområde «punktlighet» har det vært ekstra oppmerksomhet når det gjelder å fjerne punktlighetsforstyrrende forhold som skyldes Jernbaneverkets egne forhold.

*Øyvind Brustad
Trafikksjef*

Region Vest Når det gjelder punktlighet til endestasjon, var det en positiv utvikling på Vossebanen, mens det motsatte var tilfelle for fjerntog, spesielt ankomst Oslo. De verste flaskehalsene er Ulriken tunnel og kryssingskapasiteten på Vossebanen. Tunga stasjon, som ble tatt i bruk i september, er et viktig bidrag til økt kapasitet. Snøras ved Ristesund, mellom Hallingskeid og Myrdal, ødela snøoverbygg og Kl-anlegg, og medførte 20 timer togstans.

*Inge Hjertaas
Trafikksjef*

1 - INFRASTRUKTUR

Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på jernbanenettet er avhengig av mange faktorer. Av disse kan nevnes blokkavstand, avstand mellom kryssingsspor og lengden på disse samt stasjon- og terminaldesign med hensyn til antall spor og sporengde. Videre påvirker blandingen av togslag med ulik fremføringshastighet (f eks ekspressstog, lokaltog, godstog), samt sportilgang for vedlikehold av infrastrukturen, kapasiteten på en strekning.

Når togtrafikken nærmer seg kapasitetsgrensen på en strekning eller stasjon betegnes dette som en flaskehals. De aller fleste er permanente, men enkelte kan være spesifikke for en begrenset tidsperiode gitt spesielle trafikkforhold.

Nedenfor gis en kort beskrivelse av flaskehals, større banearbeider og forbedringer i infrastrukturen som kan ha påvirket punktligheten i både negativ og positiv retning i året 1999.

1.1 Flaskehals Åpningen av Romeriksporten ble utsatt fra september 98 til august 99. Dette medførte at et midlertidig flytogtilbud på strekningen Asker – Gardermoen måtte kjøres utenom Romeriksporten. Ruteopplegget beslagla mesteparten av restkapasiteten på Hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm.

Oslo Sentralstasjon, Oslotunnelen samt strekningene Skøyen – Asker og Oslo S – Ski fremstår som de største flaskehalsene på nettet. For øvrig er kapasiteten godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim.

1.2 Kapasitetsforbedringer 1999

Oslo-området:

Romeriksporten ble åpnet i august 99. En forutsetning for ny rutemodell.

Nye Nationaltheatret stasjon:

2 nye spor ble åpnet i desember 99, noe som økte sporkapasiteten i Oslotunnelen med ca 50%.

Sørlandsbanen:

Nytt kryssingsspor ved Lyser mellom Neslandsvatn og Gjerstad ga en generell kapasitetsøkning. Kryssingsporet er en forutsetning for optimal rutemodell for krengetogene.

Bergensbanen:

Nytt kryssingsspor ved Tunga med tilhørende linjeomlegging ga en generell kapasitetsøkning og kjøretidforkortelse. I tillegg medførte investeringen forbedrede drift- og vedlikeholdsforhold, spesielt på vinterstid.

1.3 Banearbeider

Østfoldbanen:

Saktekjøring og sporavstenging i forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor Såstad – Haug.

**Oslo-tunnelen:**

Arbeider i forbindelse med nye Nationaltheatret stasjon andre halvår 99.

Randsfjordbanen:

Redesign av spor- og signalanlegg på strekningen Drammen – Hokksund andre halvår 99.

Vestfoldbanen:

Saktekjøring og sporavstenging i forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skoger – Holm i hele 99.

Sørlandsbanen:

En rekke sporavstenginger av 40 – 45 timers varighet på strekningen Hokksund – Kristiansand i forbindelse med krengetogprosjektet andre halvår 99.

Bergensbanen:

Flere sporavstenginger av 30 timers varighet på strekningen Haversting – Arna i forbindelse med krengetogprosjektet andre halvår 99.

Dovrebanen:

En rekke sporavstenginger av 30 - 40 timers varighet på strekningen Eidsvoll - Støren i forbindelse med krengetogprosjektet andre halvår 99.

Meråkerbanen:

Saktekjøringer på grunn av omfattende sville- og skinnebytte på strekningen Hegra – Kopperå sommeren og høsten 99.

2 - TRAFIKKUTVIKLING

På grunn av forsinket åpning av Romeriksporten ble kun strekningen Lillestrøm – Eidsvoll på Gardermobanen tatt i bruk for kommersiell drift den 27.09.98. Dette innebar kjøring av 4 flytog hver retning per time mellom Oslo S og Gardermoen, hvorav 2 tog per time hver retning til/fra Asker. I tillegg ble Dovrebanens intercity- og fjerntog kjørt via Gardermoen. Dette ruteopplegget ble videreført ved ruteendringen den 10.01.99. I tillegg ble antall intercitytog på Dovrebanen økt fra 16 til 26 tog per dag.

Nedenfor beskrives trafikkutviklingen i 1999.

Beskrivelsen tar utgangspunkt i siste rutetermin i 1999 (R99.2).

2.1 Persontrafikken

Fra ruteendringen 22.08.99 ble hele Gardermobanen tatt i bruk for ordinær drift. Dette var en forutsetning for at den nye ruteplanen (R99.2) kunne iverksettes. Denne ruteplanen innebar en kraftig opptrapping av persontrafikken i Østlandsområdet med ringvirkninger for resten av landet.

Lokaltog rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

Den største endringen i togtilbudet skjedde naturlig nok i Oslo-området. Her ble hele rutemodellen endret og de fleste tog fikk nye rutetider.

Endring i antall frekvenser var størst på følgende strekninger:

- Som en følge av at lokaltogpendelen Kongsberg/Drammen – Eidsvoll ble kjørt via Gardermoen, ble det opprettet en ny pendel mellom Skøyen/Oslo S – Eidsvoll via Jessheim med 38 tog daglige.
- På Kongsvingerbanen ble antall daglige avganger øket fra 36 til 42.
- På de øvrige strekningene i Oslo-området ble det gjennomført mindre økninger.

Det ble foretatt en mindre frekvensøkning i Trondheimsområdet, mens antall tog i Stavanger- og Bergensområdet forble uendret.

Intercitytog på Østfold- Vestfold- og Dovrebanen

For dette togproduktet fikk man, med unntak av flytogene, den største prosentvise økningen i antall daglige avganger.

- Østfoldbanen økte fra 24 til 29 avganger daglig
- Vestfoldbanen økte fra 36 til 44 avganger daglig.
- Dovrebanen økte fra 26 til 35 avganger daglig.

Fjerntog

På alle hovedstrekningene forble antall frekvenser uendret. Innføring av krengetog (Signatur) på Sørlandsbanen fra 01.11. medførte imidlertid 2 nye avganger daglig. På Rørosbanen, på strekningen Hamar – Rena, ble antall daglige avganger øket fra 14 til 18. På de øvrige strekningene ble det gjort bare mindre endringer av antall tog.

Utenlandstog

Ingen endringer.

Flytoget

Antallet daglige avganger økt fra 128 til 214.



2.2. Godstrafikken

Den generelle tendensen er at antall tog med kombinerte transporter øker og at antall konvensjonelle vognlasttog stagnerer. Dette gjelder spesielt for innenlandstrafikken. For systemtog, hovedsakelig tømmer og flistog for skogsindustrien, er det både årlige og sesongmessige variasjoner.

Kombinerte transporter

Det ble igangsatt kjøring av nye togpar på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Østfoldbanen (til/fra utlandet).

Vognlast

Redusert kjøring på Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen. På øvrige baner stort sett uendret.

Systemtog

Som nevnt innledningsvis er det både årlige og sesongmessige variasjoner. En del "topper" avvikles ved kjøring av ekstratog.

Malmtrafikk Ofotbanen (MTAS)

Det ble i 1999 kjørt færre malmtog på Ofotbanen som følge av en generell nedgang i stålmarkedet i 1999.

3. PUNKTLIGHETSUTVIKLING 1999

3.1 Punktligheten 1999

Punktligheten i 1999 var generelt bedre for alle togs slag sammenlignet med tidligere år. Sett i relasjon til den kraftige økningen i togproduksjon i samme periode var dette et spesielt godt resultat. For fjerntog, IC-tog og godstog var punktligheten i 1999 den beste på 1990 tallet. Punktligheten til lokaltog viste også en framgang i 1999 sammenlignet med 1997 og 1998.

På 1990-tallet har punktligheten for fjerntog kun vist små svingninger fra år til år, mens det for IC-tog og lokaltog har vært noe større variasjoner. Ankomstpunktlighet for fjerntog har variert mellom 76 % i 1990 og 84 % i 1999. For IC-tog har punktligheten variert mellom 75 % i 1992 og 87 % i 1999, mens punktligheten for lokaltog i Oslo-området har variert mellom 75 % i 1997 og 88 % i 1995. For godstog har punktligheten variert mellom 60 % i 1993 og 80 % i 1999.

3.2 Årsaker til punktlighetsforstyrrelser 1999

Uforutsett saktekjøring på grunn av mindre vedlikeholdsarbeider, feilretting og ytre forhold (telehiv, solslyng, rasfare, skader etter avsporing mv), påvirker sammen med en rekke andre forhold, trafikkens punktlighet.

Forsinkelsesårsaker er inndelt i følgende hovedgrupper:

- Feil på trekkraftmateriell
- Feil på vognmateriell
- Feil på sikringsanlegg
- Feil på kontaktledningsanlegg
- Baneforhold, herunder saktekjøringer pga arbeider.
- Ytre forhold (bl a værforhold)
- Driftsuhell (herunder påkjørsel av dyr)
- Diverse driftsforhold (herunder bl a personalmangel, materiellmangel, skifting)

Antall registrerte forsinkelser økte med 17% fra 1998 til 1999, hvorav det ble registrert henholdsvis 34189 og 40011 forsinkede tog. Noe av økningen skyldes økt togproduksjon ved åpning av Romeriksporten samt at togtrafikken på Ofofbanen kom med i registreringen fra juni 1999

Størst økning i antall punktlighetsrelaterte feil var å finne gruppene feil på trekkraftmateriell (fra 4292 til 6146), feil på sikringsanlegg (fra 7461 til 8907) samt diverse driftsforhold (fra 13294 til 14691).

Flest forsinkelser ble registrert i månedene januar (3639), august (3791) og desember (4297). Den relativt lave punktligheten i januar skyldtes vinterproblemer generelt samt uhell på Skøyen. Relativt lav punktlighet i august skyldtes bl a saktekjøring i forbindelse med infrastrukturarbeider. Videre var trekkraftproblemer på grunn av kulde samt personalmangel NSB viktige årsaker til den relativt høye punktlighetssvikten i desember.

3.2 Punktligheten i de ulike nordiske land

Punktligheten for fjerntog i Norge var i 1999 omtrent på samme nivå som i Sverige, men noe lavere enn i Danmark. For lokaltogene var punktligheten i Norge i 1999 noe dårligere enn det den var i Sverige og Danmark (S-tog). For godstogene var punktligheten i Norge i 1999 bedre enn den svenske, men noe dårligere enn i Danmark.

Punktlighet

- for fjerntog: innen 0-5 min. i alle nordiske land.
- for lokaltog innen 0-2 min. i Danmark og innen 0-3 min. i Norge og Sverige.
- for godstog innen 0-5 min. i Norge og Sverige og innen 0-10 min. i Danmark.

Norden



Lokaltog rundt Oslo (rushtid)

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Jærbanen

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Lokaltog Trønderbanen

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Vossebanen

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Flytog

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til Gardermoen



98 99

Intercity Østfold

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Intercity Vestfold

Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Intercity Dovrebanen

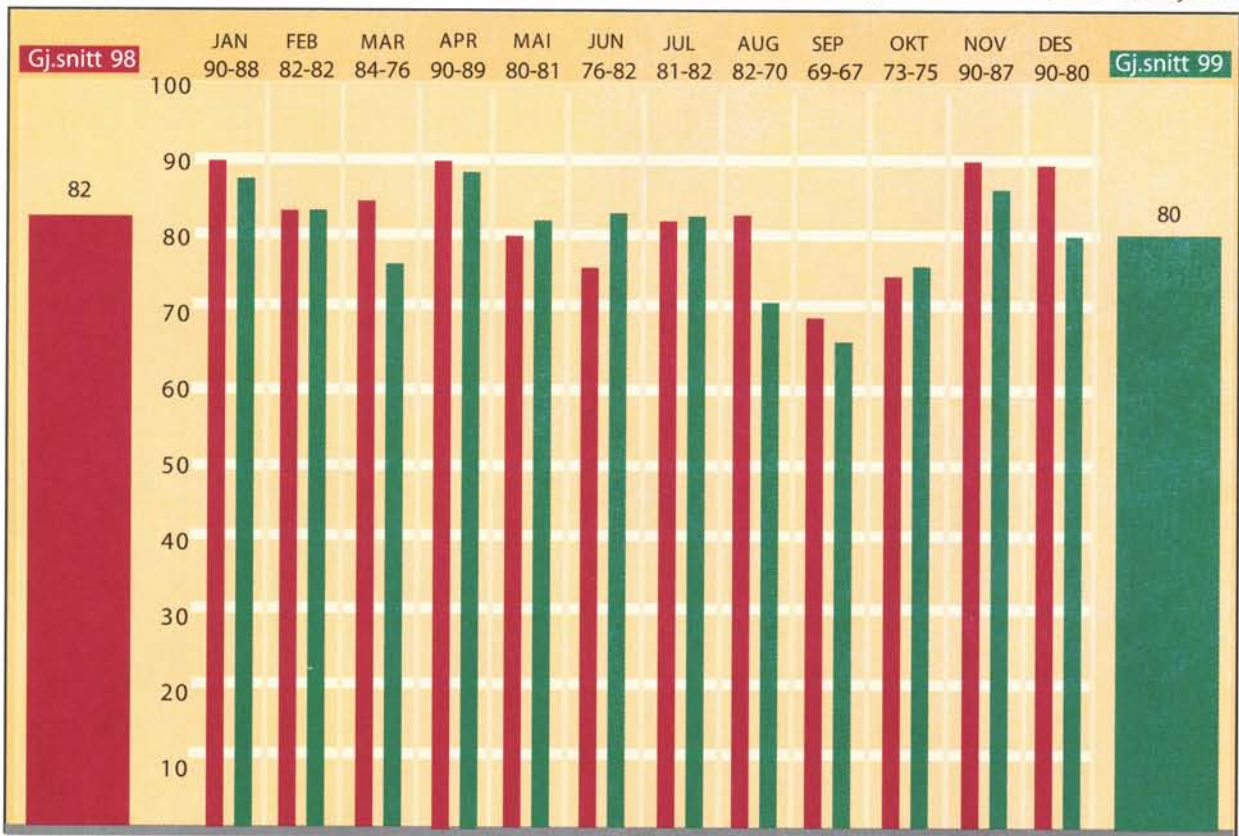
Prosent i rute (0-3 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Ekspresstog

Prosent i rute (0-5 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Nattog

Prosent i rute (0-5 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Regiontog

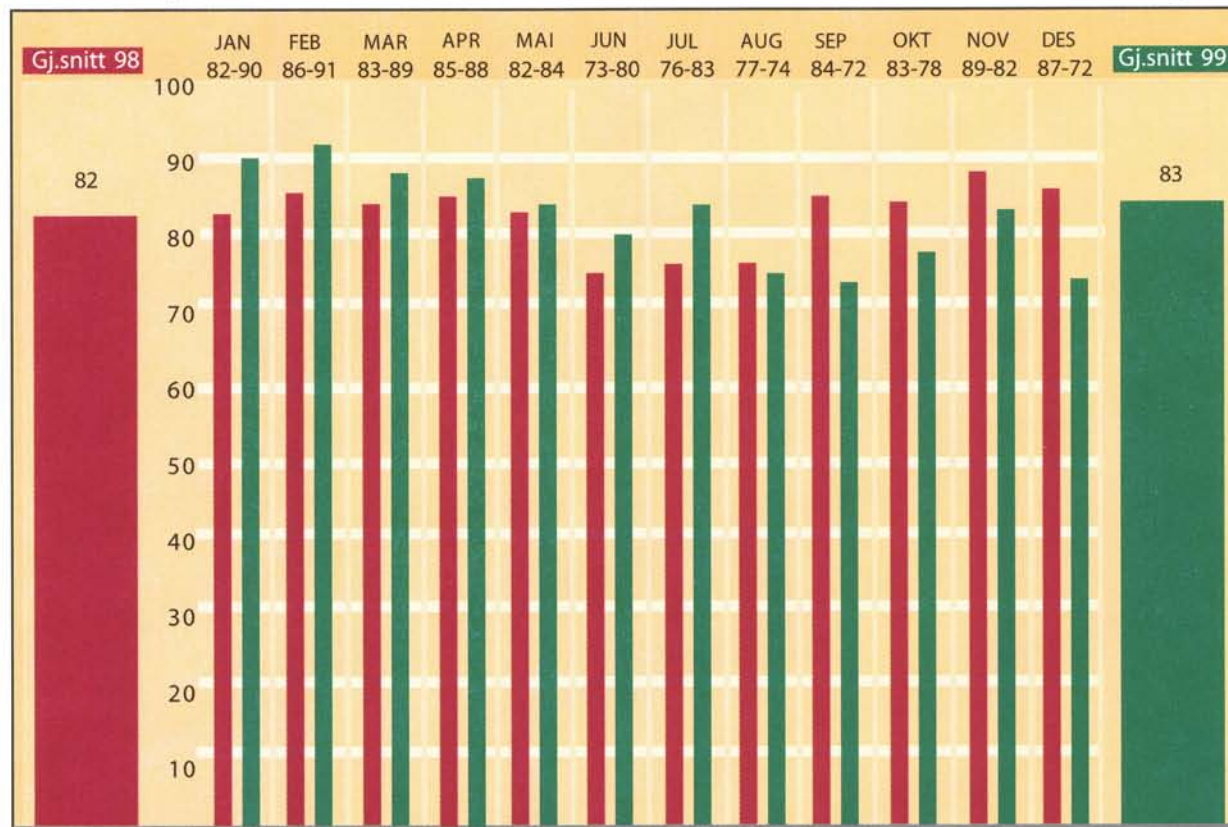
Prosent i rute til endestasjonen



98 99

Utenlandstog

Prosent i rute (0-5 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Persontog Nordlandsbanen

Prosent i rute til endestasjonen



Persontog Raumabanen

Prosent i rute til endestasjonen



Persontog Rørosbanen

Prosent i rute til endestasjonen



98 99

Persontog Dovrebanen

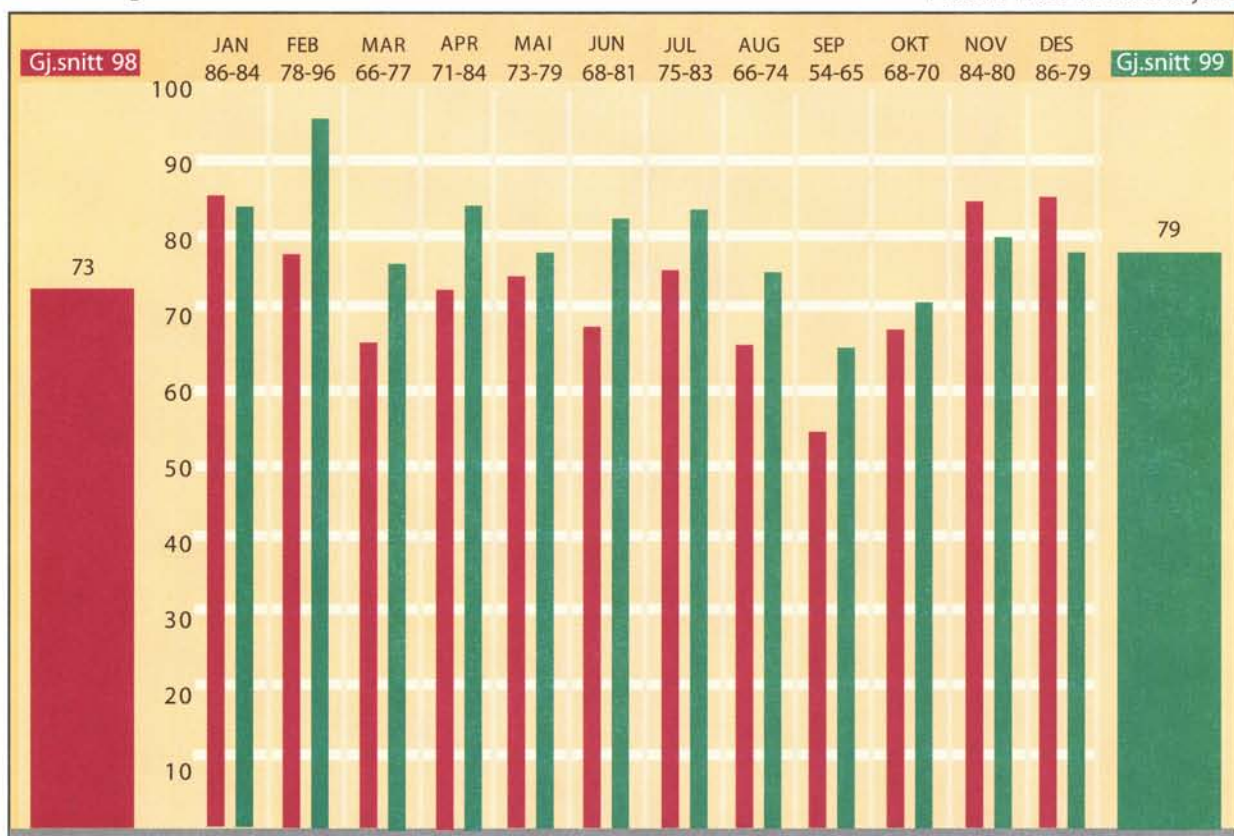
Prosent i rute til endestasjonen



98 99

Persontog Sørlandsbanen

Prosent i rute til endestasjonen



98 99

Mellomdistanse Gjøvikbanen

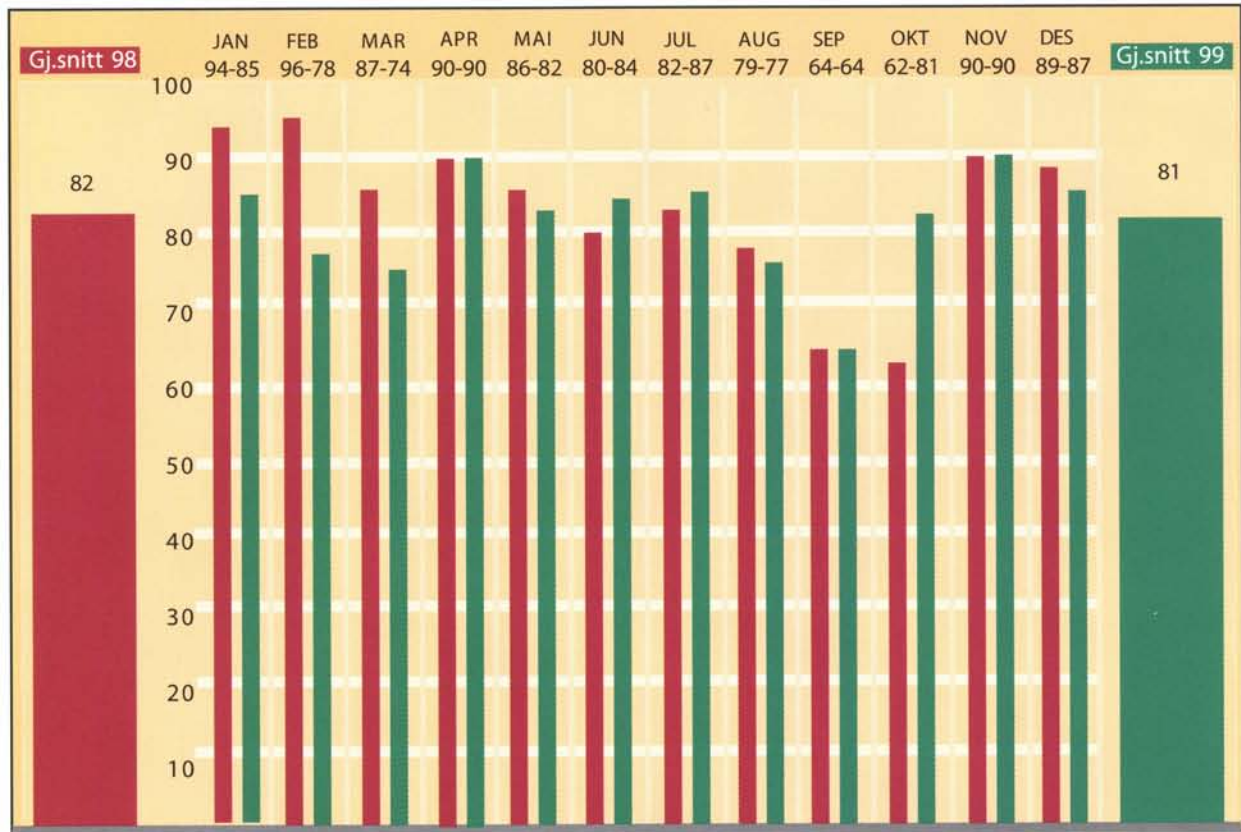
Prosent i rute til endestasjonen



98 99

Persontog Bergensbanen

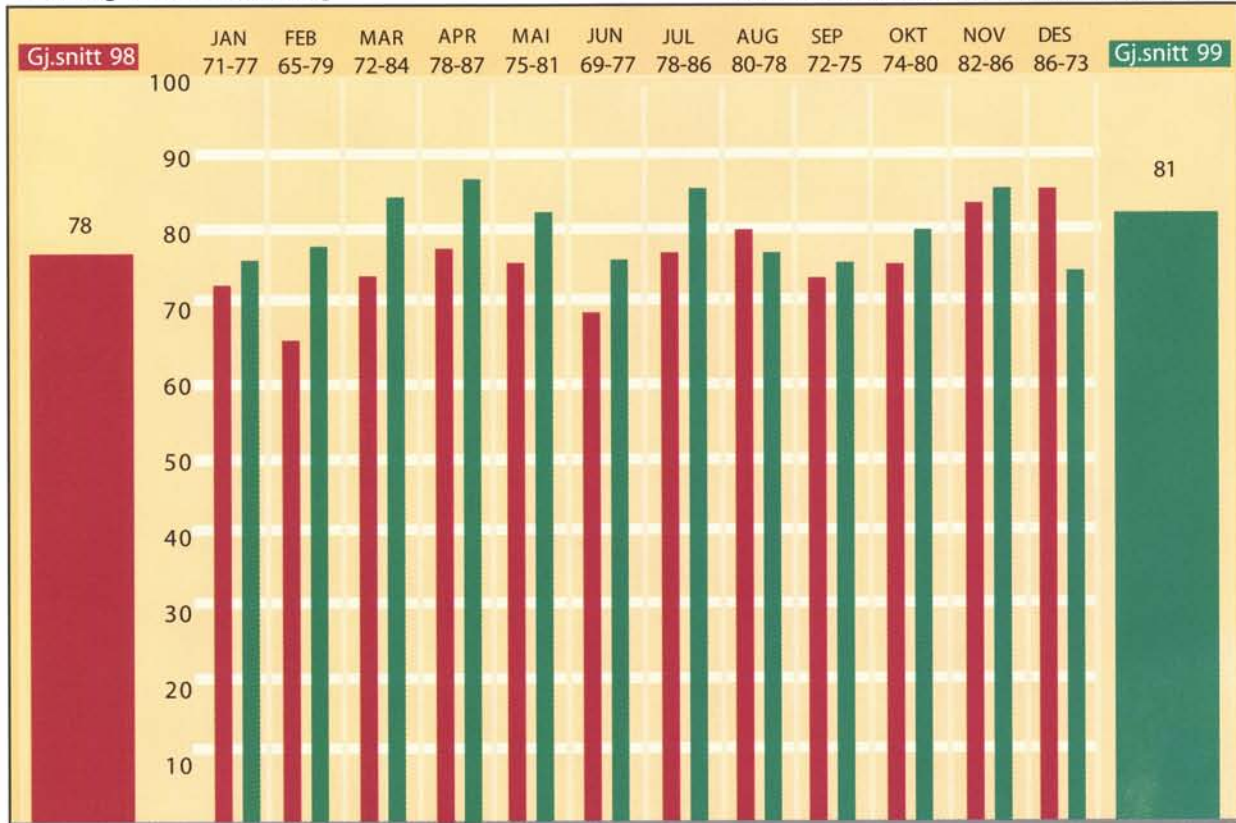
Prosent i rute til endestasjonen



98 99

Godstog kombi hovedtog

Prosent i rute (0-5 min forsinket) til endestasjonen



98 99

Godstog vognlast systemtog

Prosent i rute (0-5 min forsinket) til endestasjonen



98 99

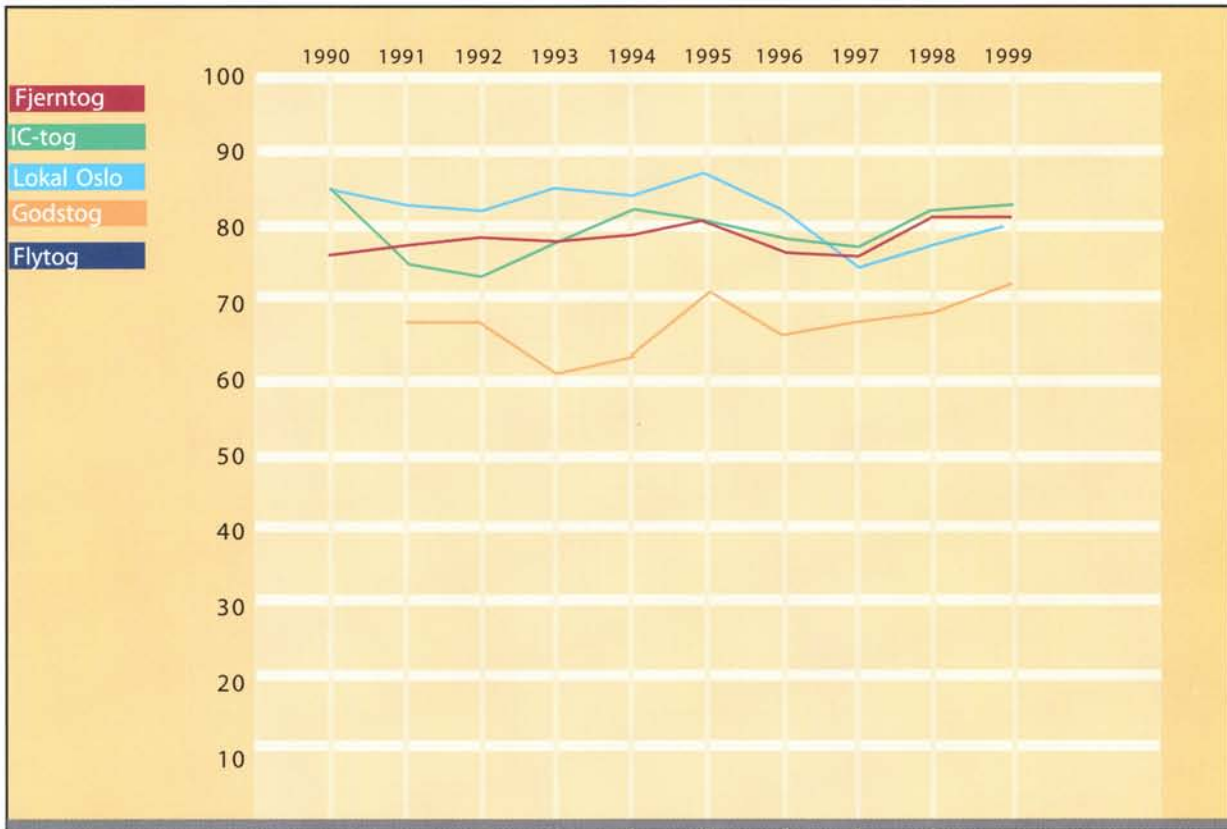
Godstog vognlast hovedtog

Prosent i rute (0-5 min forsinket) til endestasjonen



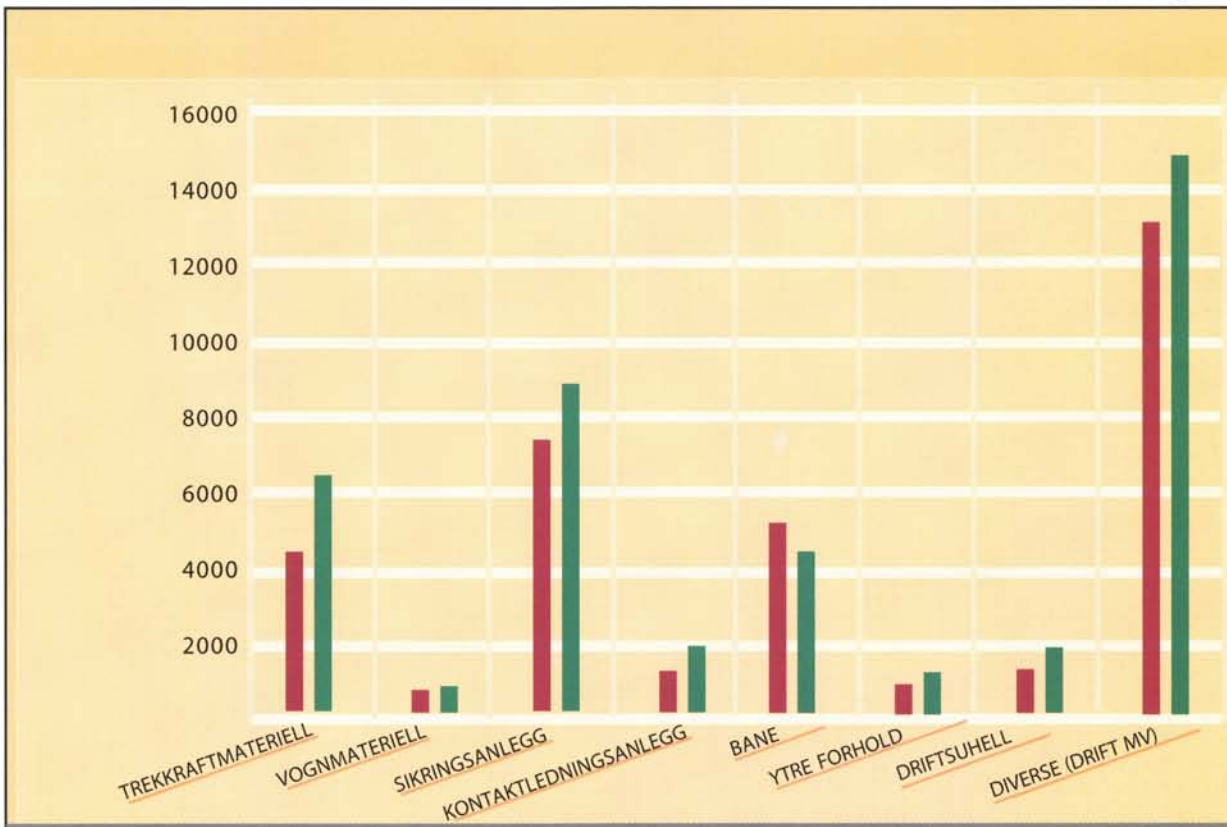
98 99

Utvikling 1990 - 1998



Forsinkelsesårsaker 1998 -1999

Antall forsinkede tog



98 99

Jernbaneverket
0048 Oslo
Tel 22 45 51 00

Hovedkontoret
Stortorvet 7
0107 Oslo

Region Øst
Stenerg 1A (Oslo City)
0107 Oslo
Tel 22 45 71 00

Region Sør
Strømsø Torg 1
3006 Drammen
Tel 32 27 57 00

Region Vest
Strømg 1
5015 Bergen
Tel 55 96 61 02

Region Nord
Pirsenteret
7005 Trondheim
Tel 72 57 25 00

