

Årsrapporter
Punktlighet



Jernbaneverket

Punktlighet 2000



Jernbaneverket
Billettakst

Hovedkontoret Trafikkavdelingen

Innhold

Forord	5
Oppsummering fra regionene	6
Infrastruktur	8
Flaskehalsar	8
Kapasitetsforbedringer 2000	9
Banearbeider	10
Trafikkutvikling	11
Persontrafikken	11
Lokaltog (kortdistanse rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim)	11
Intercitytog (mellomdistanse på Østfold-, Vestfold- og Dovrebanen)	11
Fjerntog (langdistanse)	11
Utenlandstog	11
Flytoget	11
Godstrafikken	12
Kombinerte transporter	12
Vognlast	12
Systemtog	12
Malmtog Ofotbanen	12
Punktlighet 2000	13
Punktlighetsutvikling	13
Årsaker til punktlighetsforstyrrelser 2000	13
Grafiske framstillinger	
Forsinkelser	15
Forsinkelsestimer 2000	15
Antall forsinkelser - utvikling gjennom året	15
Tidstap ved saktekjøringer	16
Persontrafikk	17
Lokaltog	17
Flytog	20
Mellomdistanse	20
Langdistanse - signaturtog	22
Langdistanse - ekspresstog	22
Langdistanse - nattog	23
Langdistanse - regiontog	23
Langdistanse - utenlandstog	24
Strekningvisse punktighetstall	24
Godstrafikk	28
Punktlighetsutvikling 1990 - 2000	30
Forsinkelsesårsaker	30
Forsinkelsesårsaker per region	31
Forsinkelsesårsaker per banestrekning	33

Punktlighet 2000

Jernbaneverket
Biblioteket



Jernbaneverket



Forord

Ved utarbeidelsen av forrige rapport, den første av sitt slag, ble det antydnet at de fremtidige rapportene skulle publiseres umiddelbart på nyåret. Av forskjellige grunner har ikke dette lyktes - men nå foreligger den, og vi håper den blir til nytte og at den blir brukt.

Vi vil også sette pris på tilbakemeldinger og forslag som kan gjøre rapporten bedre.

Som vi skrev i forordet for 1999-rapporten, vil en slik rapport forhåpentlig bidra til verdifull evaluering av en gitt ruteplanperiode, samtidig som den bidrar til å sette fokus på punktlighetsarbeidet og viktigheten av dette.

Nest etter sikkerhet er punktlighet togets fremste kvalitetsparameter, og som ansvarlig for kjøreveien så vel som trafikkstyring og ruteplanlegging, sier det seg selv at Jernbaneverket har et særlig ansvar for punktligheten.

Når vi ser på den oppnådde punktligheten og resultatene av flere års punktlighetsarbeide, bør 2000-rapporten gi grunnlag for refleksjoner og kanskje noen spørsmål.

Blir det bare med statistikk og litt for lite om bakenforliggende årsaker og avbøtende tiltak? Blir vi ikke bedre fordi vi har problemer med å skifte fokus/endre på prioriteringer og sette inn tiltak?

De punktlighetsmål som er fastsatt for strekninger og togslag, begynner å bli noe tilårskomne, og det er mulig at det ville vært fornuftig med en nærmere vurdering sett i lys av for eksempel kapasitet og marked.

Vi nærmer oss slutten på år 2001, og vi kan dessverre ikke si at punktligheten er blitt noe særlig bedre enn det vi dokumenterte i rapporten for år 2000.

Regionene som Jernbaneverkets utøvende organer, har en sentral rolle i det operative punktlighetsarbeidet. Hovedkontoret bør nå sammen med regionene og representanter for operatørene drøfte hvordan vi i fellesskap kan få til et løft i kvaliteten på jernbanetransport, slik at man blir mer konkurransedyktig.

Vi håper at denne rapporten vil være nyttig, og at den vil bidra til økt oppmerksomhet om punktligheten.

Arne Habberstad
Trafikkdirktør

Jernbaneveket
Hovedkontoret
Trafikkavdelingen

November 2001

Oppsummering fra regionene

Region Øst

Jernbanenettet i Region Øst er preget av store knutepunkter, dobbeltspor og stor trafikk. I de sentrale strøk, utenom Gardermobanen, gjør vedlikeholdstilstanden kombinert med den store trafikken det til et problem å oppnå god punktlighet.

De to store ulykkene på Åsta og Lillestrøm i 2000 innvirket både på regulariteten og punktligheten i regionen.

Langvarig manuell betjening av Brumunddal stasjon (april til nyttår) gjorde at mellomdistansetrafikkens punktlighet på relasjonen Oslo - Lillehammer fikk en negativ utvikling i 2000. Ruteendringen i januar medførte at flere tog enn tidligere ble kjørt gjennom Oslotunnelen. Kombinert med trafikk opp mot kapasitetsgrensen på Drammenbanen og kort oppholdstid på Oslo S for de gjennomgående mellomdistansetogene, førte dette til at punktligheten ble forverret i forhold til 1999.

Byggearbeidene på dobbeltsporet Såstad - Haug på Østfoldbanen medvirket til lavere punktlighet for tog på denne strekningen.

Tog-i-rute-prinsippet og prioriteringsregler som ga prioritet til kortdistansetogene i pendel mellom Oslo S og Lillestrøm/Asker/Ski, medførte at punktligheten for disse bedret seg i 2000.

Det ble hver fjortende dag holdt et punktlighetsmøte med trafikkutøverne NSB og Flytoget. Disse møtene var og er nyttige for dialog og oppfølging av punktligheten. I forbindelse med ruteendringene ble det avholdt hyppigere møter.

Ved starten av året ble Trafikkstyringssentralen Oslo etablert som en enhet. Her ble flere døgnoperative funksjoner samlet under en ledelse med den hensikt å styrke Jernbanevekets operative kraft.

Hans-Erik Wiig
Trafikksjef

Region Vest

Vi hadde en meget god punktlighet på «Arnalokalen», men vi er ikke fornøyd med punktligheten Voss-Bergen og når det gjelder fjerntog.

Året ble først og fremst preget av skred/skredfare og NSBs problemer med å skaffe materiell og kjørende personale.

Januar-april var vi svært utsatt for snø- og isras på høyfjellet og Flåmsbana, mens den kraftige nedbøren på Østlandet i oktober/november medførte innstilling av tog og langvarig saktekjøring i Hallingdalen.

NSBs personal- og materiellmangel medførte innstilling av tog og endring av materiellbruk og stoppmønster. Dette ga vesentlige bidrag til punktlighetsbristen.

Det kraftige tordenværet i slutten av juni forårsaket skader på signal- og sikringsanlegg med punktlighetsforstyrrelser som følge.

Feil på infrastruktur og et høyt aktivitetsnivå i sporet har også gitt sine bidrag til punktlighetsbristen.

På den positive siden vil vi nevne forlenget kryssingsspor på Torpo og Hol stasjon ombygd til samtidig innkjør. Togledelsen er flyttet inn i ny trafikkstyringssentral sammen med togekspeditør Bergen. Disse forbedringene bidrar til en mer effektiv og fleksibel trafikkavvikling, ikke minst i avvikssituasjoner.

Inge Hjertaas
Trafikksjef

Region Sør

I Drammen er det overgang mellom dobbeltspor og meget sterkt trafikkerte enkeltsporede banestrekninger. Det skaper problemer både på Vestfoldbanen og Randsfjordbanen når togene ikke kommer etter ruteplanen til Drammen, noe som igjen gir store følgeforsinkelser for motgående trafikk.

Jærbanen har i 2000 hatt en ankomstpunktlighet på 93%. Regiontogene mellom Kristiansand og Stavanger hadde en ankomstpunktlighet på 88% i 2000.

NSBs Signaturtog måtte i 2000 sette ned hastigheten, og da rutene var lagt opp etter «K-hastighet», resulterte dette i en meget dårlig punktlighet på Sørlandsbanen. Kun 26% av togene var i rute.

Persontrafikken på strekningen Porsgrunn - Notodden og Arendalslinjen ble innstilt i 2000. Trafikkutviklingen viser en nedgang i antall reisende på alle banestrekninger.

Jon Inge Kjernlie
fungerende Trafikksjef

Region Nord

Punktligheten på de enkelte banestrekninger i Region Nord i år 2000

Dovrebanen

Punktligheten på Dovrebanen i år 2000 var preget av saktekjøringer etter to avsporinger, mellom Kongsvoll og Drivstua og mellom Soknedal og Støren. Det var også saktekjøring i forbindelse med byggingen av plattform på Marienborg stasjon, noe som forårsaket forsinkelser til/fra Trondheim st.

I tillegg hadde NSB Persontrafikk problemer med innfasingen av krengetogsmateriell (BM 73) på Dovrebanen. Etter en rekke problemer underveis, ble største tillatt kjørehastighet satt ned fra 160 km/t til 130 km/t. Dette førte til at togene ikke holdt ruteplanen, samt at det igjen førte til følgeforsinkelser for øvrige tog, blant annet godstogene på Dovrebanen. Gjennomsnittlig ankomstpunktlighet for persontog på Dovrebanen var 57 % og for godstog 79 %.

Raumabanen

Raumabanen hadde en meget bra punktlighet i år 2000. Gjennomsnittet for ankomstpunktligheten lå på 91 %. Dette på tross av noe lavere avgangspunktlighet, noe som igjen skyldtes korrespondansen med ekspressstogene på Dovrebanen.

Rørosbanen

Den tragiske ulykken ved Åsta 4. januar førte til at driftsformen på strekningen Røros - Hamar ble lagt om fra fjernstyring til manuell drift. Det oppsto problemer med å bemanne stasjonene med togekspeditører på en slik måte at man kunne kvalitetssikre ruteplanen. Man greide ikke å opprettholde betjening på et tilstrekkelig antall stasjoner utover det absolutt nødvendige for å kunne takle forsinkelser ved kryssingsomlegginger. I tillegg ble det innført en rekke tiltak, blant annet redusert hastighet (40

km/t) over sporveksler ved sidespor på linjen. Summen av dette ble at ankomstpunktligheten lå gjennomsnittlig på 64 %.

Nordlandsbanen

Det som innvirket på punktligheten på Nordlandsbanen, var saktekjøringer på strekningen Stjørdal - Steinkjer (dårlige sporveksler) og Mosjøen og Mo i Rana (dårlig spor). Dette ga seg utslag både for persontog og godstog.

Videre førte værforholdene på vinteren samt teleløsningen om våren til store problemer i togframføringen. Gjennomsnittlig lå ankomstpunktligheten for persontog på 77 % og for godstog på 74 %. Det var årets fem første måneder som trakk ned prosenten mest.

Lokaltogene (Trønderbanen)

I årets fem første måneder slet lokaltrafikken med følgeforsinkelser fra øvrige tog på Nordlandsbanen (se ovenfor) og hadde en ankomstpunktlighet på 87 %. Etter ruteendringen i juni bedret forholdene seg betraktelig, slik at resten av året oppnådde lokaltrafikken målet for ankomstpunktlighet (90 %).

Ofofbanen

Resultatet for Ofofbanen for år 2000 var svakere enn ønsket. En faktor som påvirker punktlighet, er det stadig økende antall feil på isolerte sporfelt. Disse feil synes å komme fra den store slitastjen som malmtrafikken skaper. Mye metallspion og malmstøv sammen med nedvaledde isolasjoner gir slike effekter.

Et annet punkt er den fysiske beliggenhet Ofofbanen har som en endestrekning for svensk jernbane. Alle ankommende ARE-tog og persontog har tilbakelagt langt over 100 mil før de kommer inn på norsk strekning. Dette medfører rimelig nok at ankomstpunktligheten for Ofofbanen blir ekstra sårbar for disse togtyper. ARE-togene er spesielt sårbare for hyppige forsinkelser på Kongsvingerbanen.

Øyvind Brustad
Trafikksjef

Infrastruktur

Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på jernbanelinjen er avhengig av mange faktorer. Av disse kan nevnes blokkavstand, avstand mellom kryssingsspor og lengden på disse, samt stasjon- og terminaldesign når det gjelder antall spor og lengder. Kapasiteten på en strekning påvirkes også av hvor mange forskjellige typer tog som trafikkerer strekningen og av behovet for sportilgang for å vedlikeholde infrastrukturen.

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 2000.

Flaskehals

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



Foto: Rune Fossum

Kapasitetsforbedringer 2000

Østfoldbanen

Nytt dobbeltspor på strekningen Rygge (Såstad) - Haug ble tatt i bruk 19.05.00. Dette bedrer sporkapasiteten noe, og gir også en mindre reduksjon av kjøretiden.

Dovrebanen

Sikringsanlegget på Ottestad stasjon ble ombygd til samtidig innkjør og tatt i bruk høsten 2000. Dette bedrer sporkapasiteten noe og gir større fleksibilitet i den daglige trafikkavviklingen.

Bergensbanen

Kryssingssporet på Torpo ble forlenget til 700 meter og tatt i bruk juni 2000. Sikringsanlegget på Hol stasjon ble ombygd til



samtidig innkjør og tatt i bruk høsten 2000. I sum gir disse tiltakene noe bedre sporkapasitet og større fleksibilitet i den daglige trafikkavviklingen.

Banearbeider

Østfoldbanen

Det har vært fire sporavstenginger på strekningen Kambo - Moss av 35 timers varighet våren 2000 i forbindelse med store spor- og kontaktledningsarbeider. Videre har det vært daglige sporavstenginger av sju timers varighet på strekningen Sarpsborg - Kornsjø fra medio september til medio desember 2000. Dette på grunn av omfattende spor- og kontaktledningsarbeider.

Kongsvingerbanen

Daglige sporavstenginger av 4 - 6 timers varighet på strekningen Sørumsand - Kongsvinger har vært nødvendig på grunn av omfattende spor- og kontaktledningsarbeider.

Drammensbanen

Det har vært en rekke sporavstenginger av opptil 15 timers varighet hovedsakelig på strekningen Skøyen - Sandvika høsten 2000. Dette på grunn kontaktledningsarbeider og utskifting av sporveksler.

Randsfjordbanen

Redesign av spor- og signalanlegg på strekningen Drammen - Hokksund i perioden medio august - ultimo oktober medførte daglig avstenging av sporet i ca. fire timer, i helgene i ca. ti timer.

Sørlandsbanen

På Sørlandsbanen hadde man en sporavstenging av 45 timers varighet siste helg i mai på strekningen Hokksund - Meheia i forbindelse med krengetogprosjektet.

Bergensbanen

Tre sporavstenginger av 30 timers varighet i forbindelse med krengetogprosjektet, fant sted en helg på våren og to helger på høsten 2000. I tillegg har det vært en rekke sporavstenginger natt til søndag av ca. åtte timers varighet på strekningen Voss - Arna. Dette på grunn av kontaktledningsarbeider og utskifting av bruer.

Dovrebanen

En rekke sporavstenginger av 30 - 40 timers varighet på strekningen Eidsvoll - Støren fant sted i forbindelse med krengetogprosjektet våren og høsten 2000.



Trafikkutvikling

I år 2000 var det to offisielle ruteendringer, 8. januar og 11. juni.

Den omfattende ruteomleggingen som ble gjennomført 22.08.99, ble i stor grad videreført.

NSB BA igangsatte kjøring av nytt krengetogmateriell (Signatur) på Sørlandsbanen høsten 1999. Fra 8. januar ble antall avganger med dette materialet trappet opp på Sørlandsbanen og igangsatt på Dovrebanen. Fra 11. juni ble det iverksatt en ytterligere opptrapping på de nevnte banestrekningene.

Avsporing av et slikt togsett på Nelaug på Sørlandsbanen 17. juni førte til at antall togavganger på Sørlandsbanen ble redusert, og at planlagt igangsetting på Bergensbanen ble utsatt.

I tillegg ble hastigheten redusert for denne type materiell, med forlengelse av kjøretiden på mellom 20 og 30 minutter til følge.

NSB BA fikk utover sommeren og høsten problemer med å skaffe tilstrekkelig med lokomotivførere i forhold til forutsatt produksjon. For å få kontroll med situasjonen, ble det iverksatt en produksjonsreduksjon med virkning fra 20. oktober. Størst virkning fikk dette for persontrafikken på Bratsbergbanen (strekningen Porsgrunn - Notodden) og Arendalslinjen (strekningen Arendal - Nelaug) hvor trafikken ble sløffet i sin helhet.

Persontrafikken

Lokaltog (kortdistanse rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim)

Som følge av økt sporkapasitet i Oslotunnelen, ble lokaltogpendlene til/fra Mysen og Eidsvoll via Jessheim forlenget til Skøyen fra 8. januar. Fra 11. juni ble også Gjøvikbanens lokaltog forlenget til Skøyen.

Fra 8. januar ble antall tog i lokaltogpendelen Bergen - Arna økt med 14 avganger, fra 56 til 70. Det ble foretatt en mindre frekvensøkning i Trondheimsområdet, mens antall tog i Stavangerområdet forble uendret.

Intercitytog (mellomdistanse Østfold- Vestfold- og Dovrebanen)

Bortsett fra en mindre reduksjon fra 20. oktober på Østfold- og Vestfoldbanen ble produksjonen fra 1999 videreført.

Fjerntog (langdistanse)

På Sørlandsbanen ble antall avganger på dagtid på strekningen Oslo - Kristiansand økt til fem i hver retning fra 8. januar, med en ytterligere økning til sju i hver retning fra 11. juni. På grunn av problemer med krengetogmaterialet, ble antall daglige avganger etter hvert redusert til fire i hver retning. På Dovrebanen ble antall avganger på dagtid på strekningen Oslo - Trondheim øket med én i hver retning fra 8. januar, med en ytterligere økning på én avgang fra 11. juni, slik at antall avganger på dagtid ble fire i hver retning.

På Raumabanen (strekningen Dombås - Åndalsnes) ble det igangsatt kjøring med nytt diesel krengetogmateriell fra 5. november. Antall avganger på dagtid ble fordoblet fra to til fire hver veg. Fra samme tidspunkt ble nattogene sløffet på denne strekningen.

På de øvrige fjerntogstrekningene var det bare mindre endringer i produksjonen.

Utenlandstog

Fra 8. januar ble det igangsatt kjøring av ett nytt togpar mellom Oslo og Göteborg slik at antall avganger på dagtid økte fra to til tre hver veg. På grunn av sporarbeider på strekningen Sarpsborg - Kornsjø ble dette togparet kjørt bare lørdager og søndager fra 22. august.

For øvrig er ingen endringer foretatt.

Flytoget

Antall daglige avganger er uendret.

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 Eidsvoll-Dombåsbanen/Raumabanen, Kongsvingerbanen (til/fra utlandet) og Østfoldbanen (til/fra utlandet). Ett togpar ble flyttet fra Rørosbanen til Dovrebanen.

Vognlast

Noe økning på Østfoldbanen (til/fra utlandet). Fra 01.07.00 åpnet Øresundforbindelsen mellom Sverige og Danmark, noe som har ført til redusert framføringstid til/fra kontinentet. Det ble igangsatt direktetog Alnabru - Maschen i Tyskland. På øvrige baner er framføringstid og avganger stort sett uendret.

Systemtog

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

Malmtrafikk Ofofbanen

Det ble kjørt ca. 18% flere malmtog i år 2000 sammenlignet med år 1999.



Punktlighet 2000

Punktlighetsutvikling

Året 2000 var et år med flere alvorlige driftsuhell og andre store driftsforstyrrelser. Dette satte også sitt preg på punktligheten, som viste en generell nedgang for de fleste togslag og på de fleste banestrekninger sammenlignet med 1999. Spesielt på hovedstrekningene var det nedgang i punktligheten både for persontog og godstog. For lokaltogene var det imidlertid framgang både i Oslo-området, på Jærbanen og på Trønderbanen.

I 1999 var ankomstpunktligheten for fjerntog 84 %. Den gikk ned til 68 % i 2000.

For IC-tog gikk punktligheten ned fra 87 % i 1999 til 81 % i 2000.

For lokaltog i Oslo-området gikk punktligheten opp fra 83 % i 1999 til 85 % i 2000.

For flytog gikk ankomstpunktligheten til

Gardermoen ned fra 96 % i 1999 til 94 % i 2000. For godstog med tidsgaranti gikk punktligheten ned fra 80 % til 74 % i 2000.

Årsaker til punktlighetsforstyrrelser 2000

Uforutsett saktekjøring på grunn av vedlikeholdsarbeider, signalfeil/feilretting, strømbrudd og ytre forhold (telehiv, solslyng, rasfare, skader etter avsporing med videre), påvirker sammen med en rekke andre forhold trafikken punktlig-
het.

I år 2000 ble punktligheten i tillegg også påvirket av mange driftsuhell og driftsforstyrrelser, kjøreforbud og hastighetsreduksjon på NSB-materiell, personalmangel i NSB og ekstreme værforhold, som i perioder medførte flom og ras/rasfare.

Flest forsinkelser ble registrert i månedene april (8261), juni (5589) og november (4774). Lav punktlighet/mange innstillinger i april skyldtes sammenstøt/gassbrann på Lillestrøm. Relativt lav punktlighet i juni skyldtes både avsporing av et Signaturtog på Nelaug og etterfølgende kjøreforbud/hastighetsreduksjon for togtypen, samt mangel på lokomotivpersonale. Videre var diverse problemer på grunn av flom og ras/rasfare viktige årsaker til punktlighetssvikt ut over høsten.

Hovedårsaker til forsinkelser per måned:

Januar

Åstaulykken, uvær, materiellmangel, personalmangel i NSB, Signaturtog u/krenging og annet materiell

Februar

Uvær, Signaturtog u/krenging og annet materiell, saktekjøring på Vestfoldbanen

Mars

Uvær på fjellstrekningene, saktekjøring etter avsporing på strekningen Soknedal-Støren, Signaturtog u/krenging og annet materiell, saktekjøring på Vestfoldbanen

April

Lillestrømulykken, uregelmessighet i Brumunddal, saktekjøring på strekningen Soknedal-Støren, rasfare på strekningen Garli - Støren, infrastrukturarbeider på Østfoldbanen

Mai

Personalmangel i NSB, materiellmangel i NSB, saktekjøring på strekningen Garli -Støren, infrastrukturarbeider på Dovrebanen

Juni

Avsporing med påfølgende kjøreforbud for Signaturtog, personalmangel i NSB, infrastrukturarbeider på Dovrebanen, Østfoldbanen og Bergensbanen, kontaktledningsbytte på Vossebanen

Juli

Hastighetsbegrensning for Signaturtog, personalmangel i NSB, infrastrukturarbeider på Vestfoldbanen, kontaktledningsbytte på Vossebanen

August

Hastighetsbegrensning for Signaturtog, personalmangel i NSB, materiellmangel i NSB, infra-

strukturarbeider på Østfoldbanen, Kongsvingerbanen, Dovrebanen, og Randsfjordbanen

September

Hastighetsbegrensning for Signaturtog, personalmangel i NSB, infrastrukturarbeider på Østfoldbanen, Kongsvingerbanen, Dovrebanen, Randsfjordbanen, og Sørlandsbanen

Oktober

Hastighetsbegrensning for Signaturtog, personalmangel i NSB, infrastrukturarbeider på Østfoldbanen, Kongsvingerbanen, Dovrebanen, Randsfjordbanen, og Sørlandsbanen, glatte skinner på grunn av løvfall, flom og ras

November

Hastighetsbegrensning for Signaturtog, infrastrukturarbeider på Østfoldbanen, uvær/flom/ras, sporfeil på Sørlandsbanen og Trondheim stasjon

Desember

Hastighetsbegrensning for Signaturtog, infrastrukturarbeider på Østfoldbanen, rasfare/saktekjøring, sporfeil på Sørlandsbanen og Trondheim stasjon

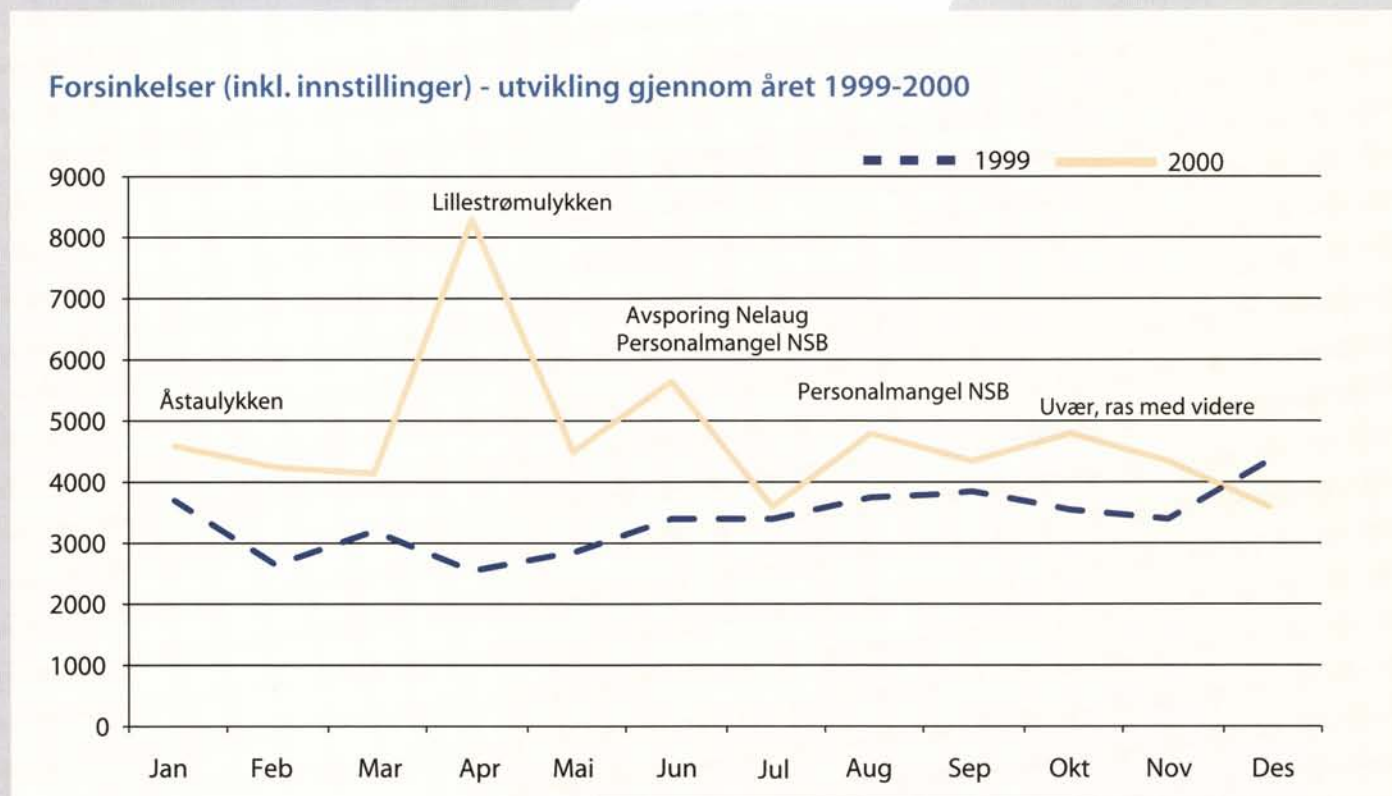


Grafiske framstillinger

Forsinkelser



Figuren viser forsinkelsestimer per måned.

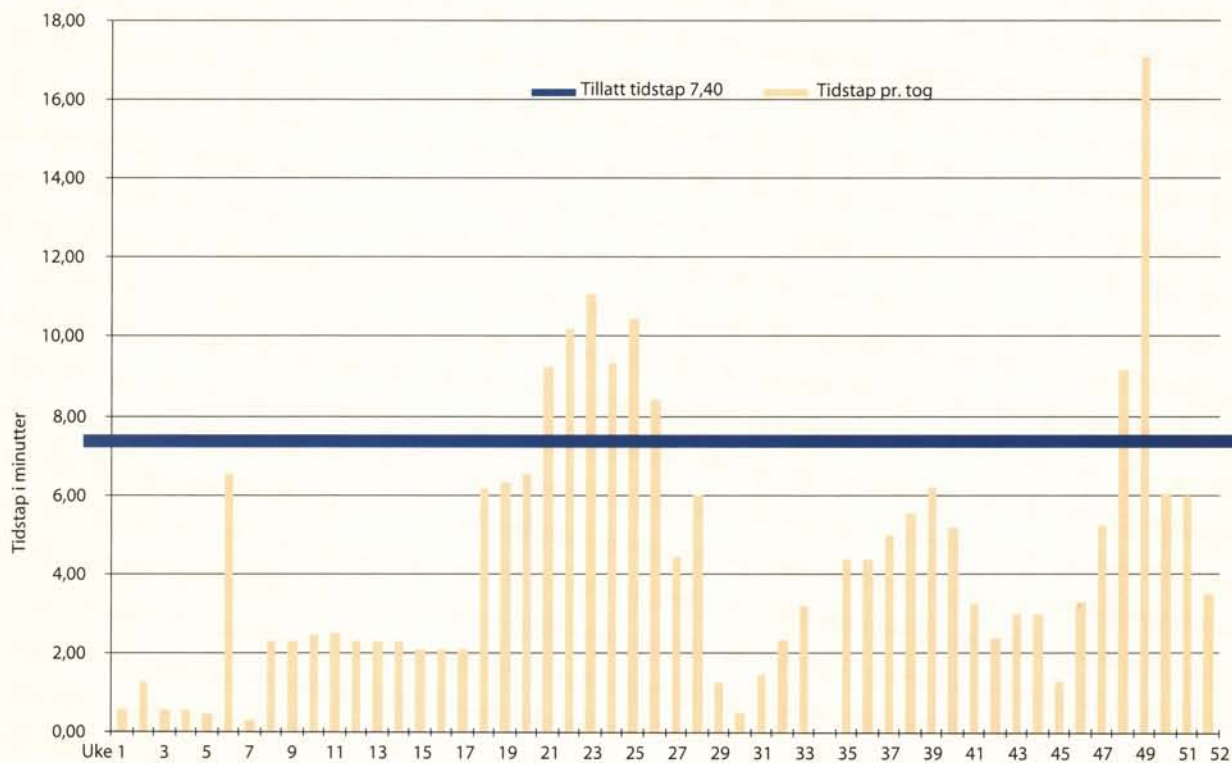


Figuren viser utviklingen i antall forsinkelser (forsinkede tog) i 2000 sammenlignet med 1999, og hvordan forskjellige større årsaksforhold har påvirket punktligheten.

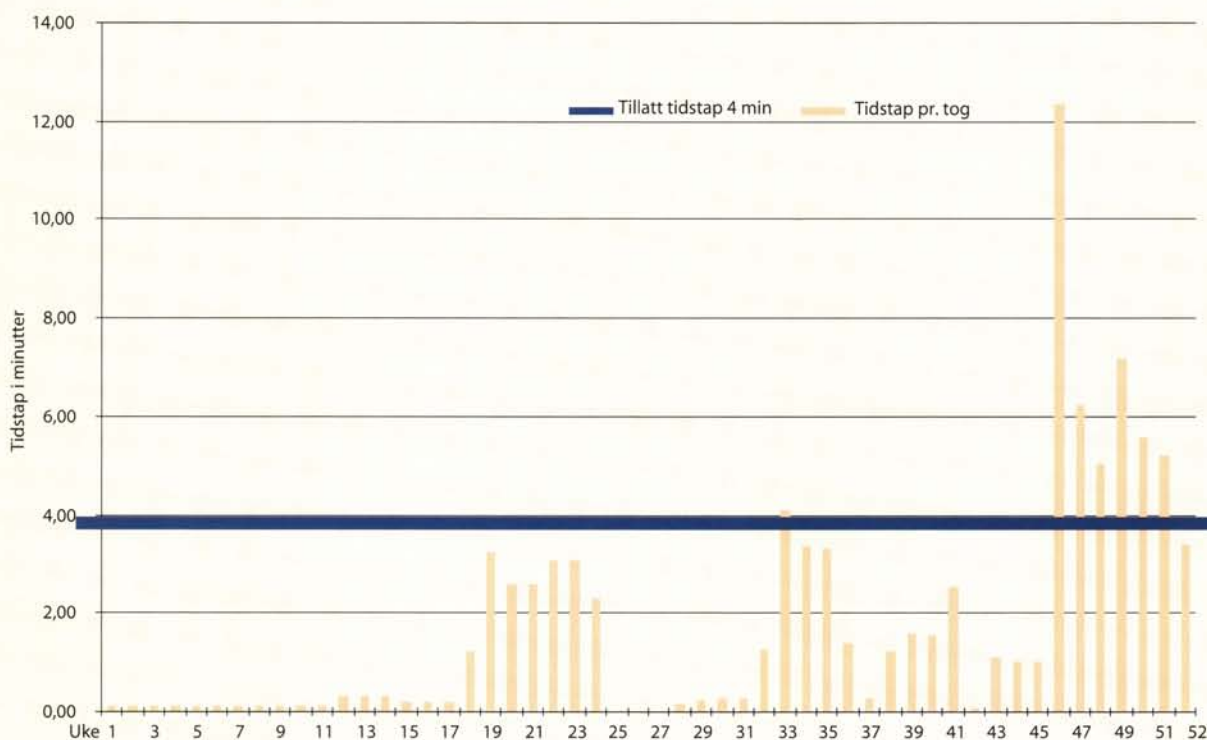
Beregnet tidstap ved saktekjøring

Nedenfor vises som eksempel tidstap ved saktekjøring på noen banestrekninger:

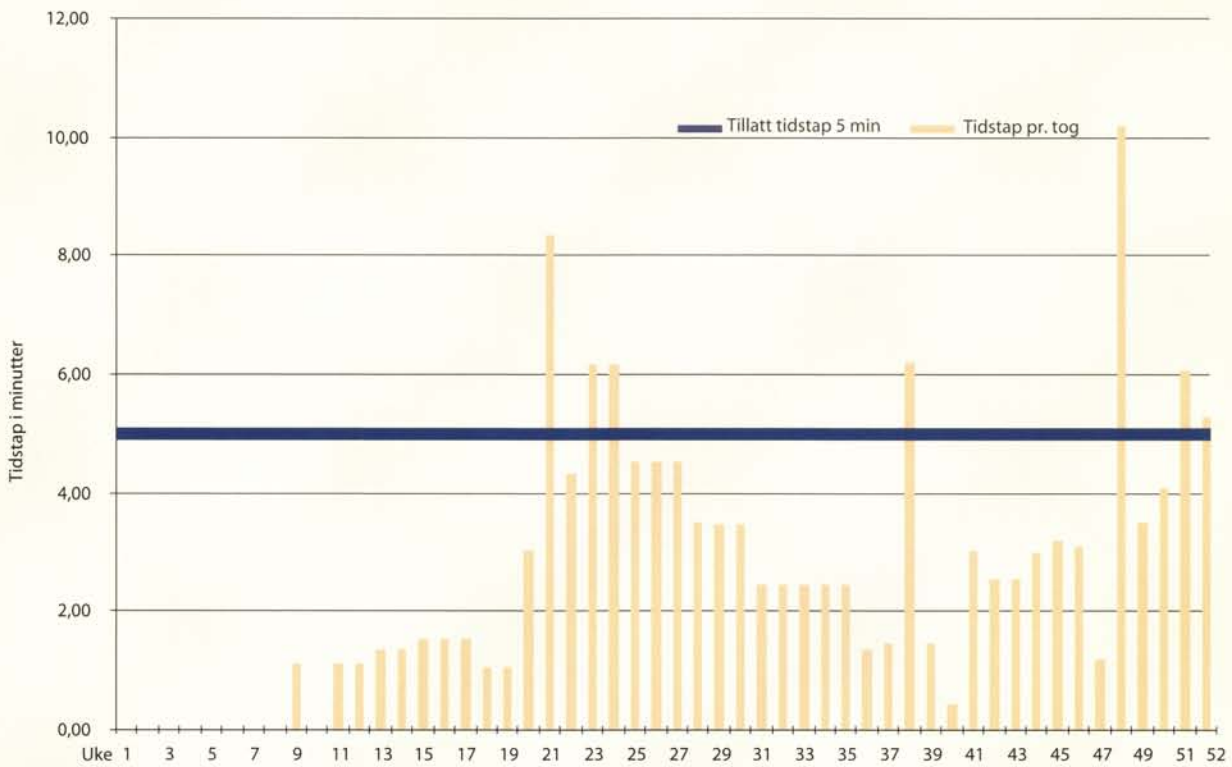
Bergensbanen 2000



Sørlandsbanen 2000 (Drammen-Kristiansand)



Eidsvoll-Hamar 2000

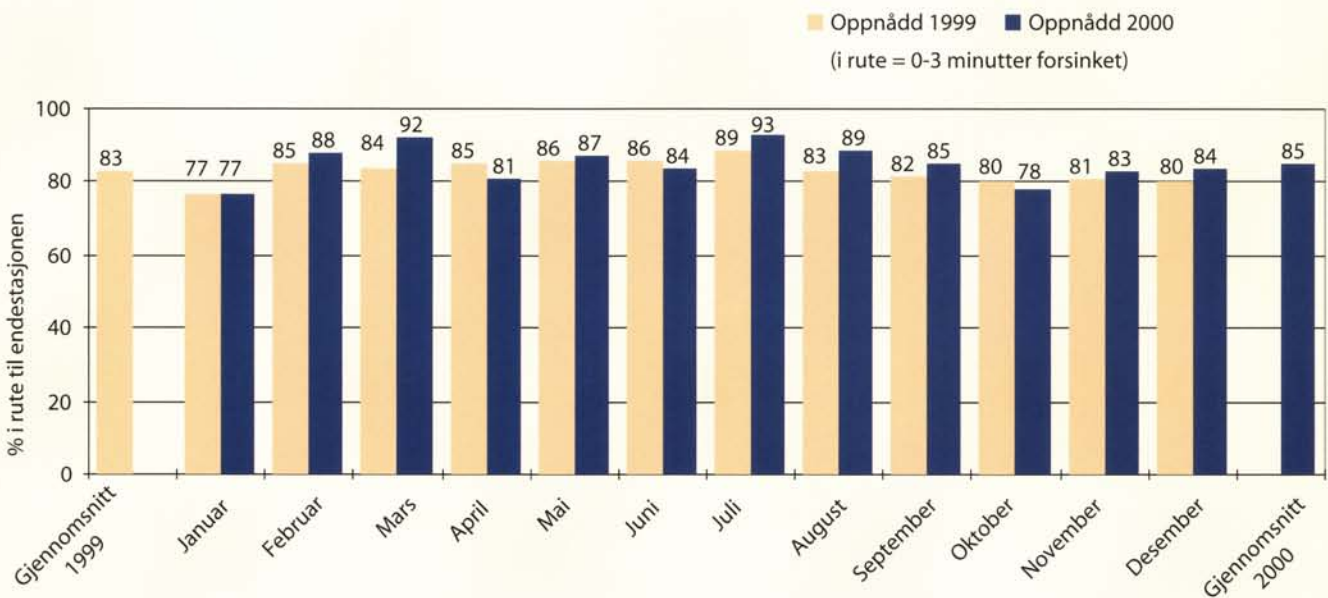


Se for øvrig side 30-34 for detaljerte oversikter over forsinkelsesårsaker.

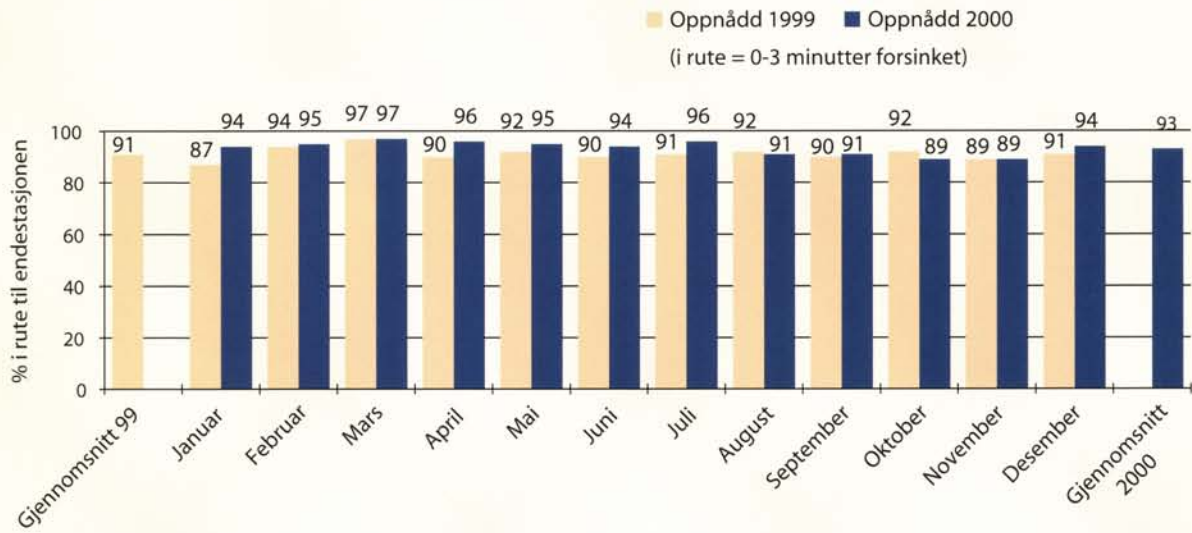
Persontrafikk

Lokaltog

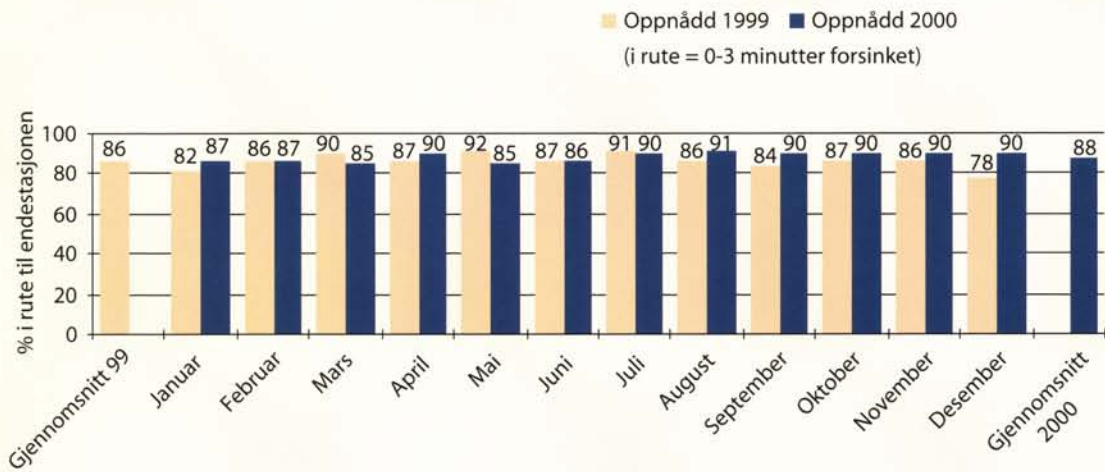
Punktlighet i toggangen 2000 - lokaltog rundt Oslo (rushtid)



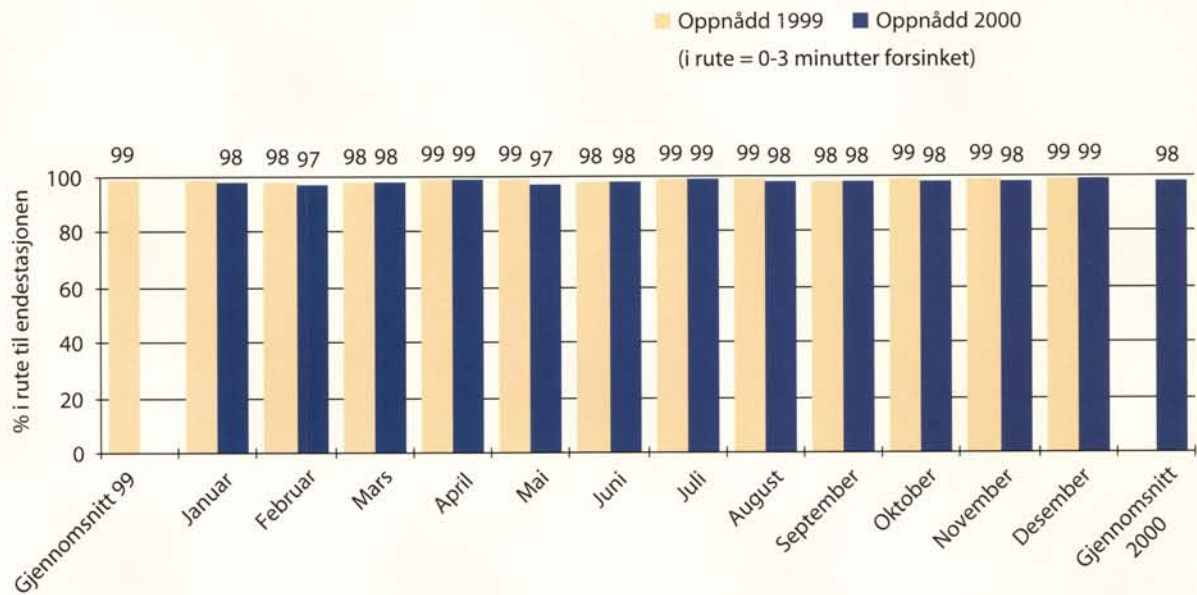
Punktligheit i toggangen 2000 - lokaltog Jærbanen



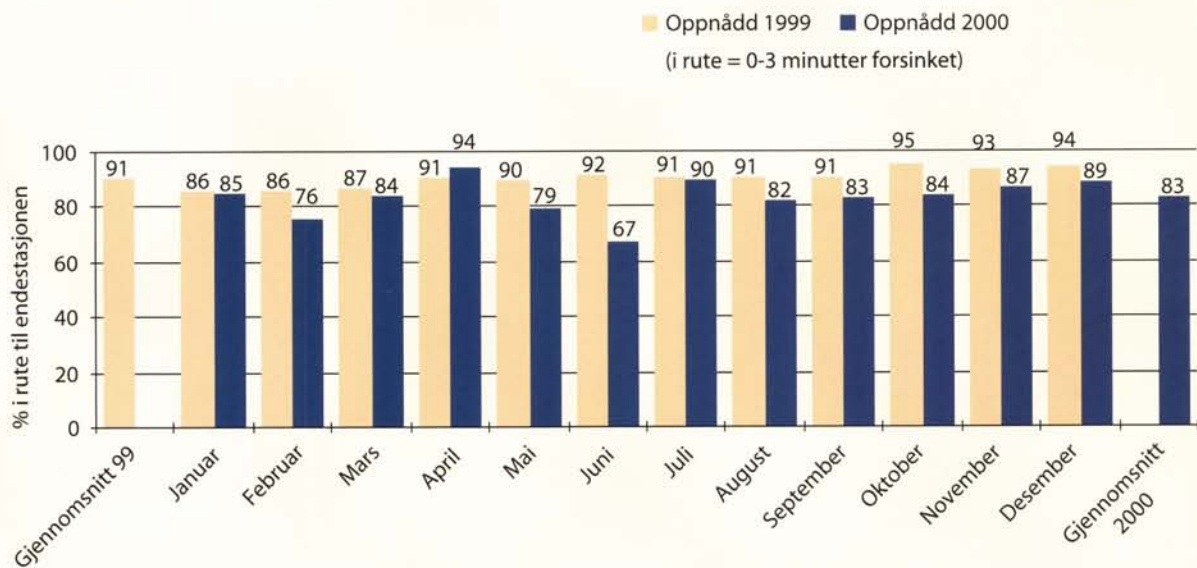
Punktligheit i toggangen 2000 - lokaltog «Trønderbanen»



Punktlighet i toggangen 2000 - lokaltog Bergen-Arna-Bergen

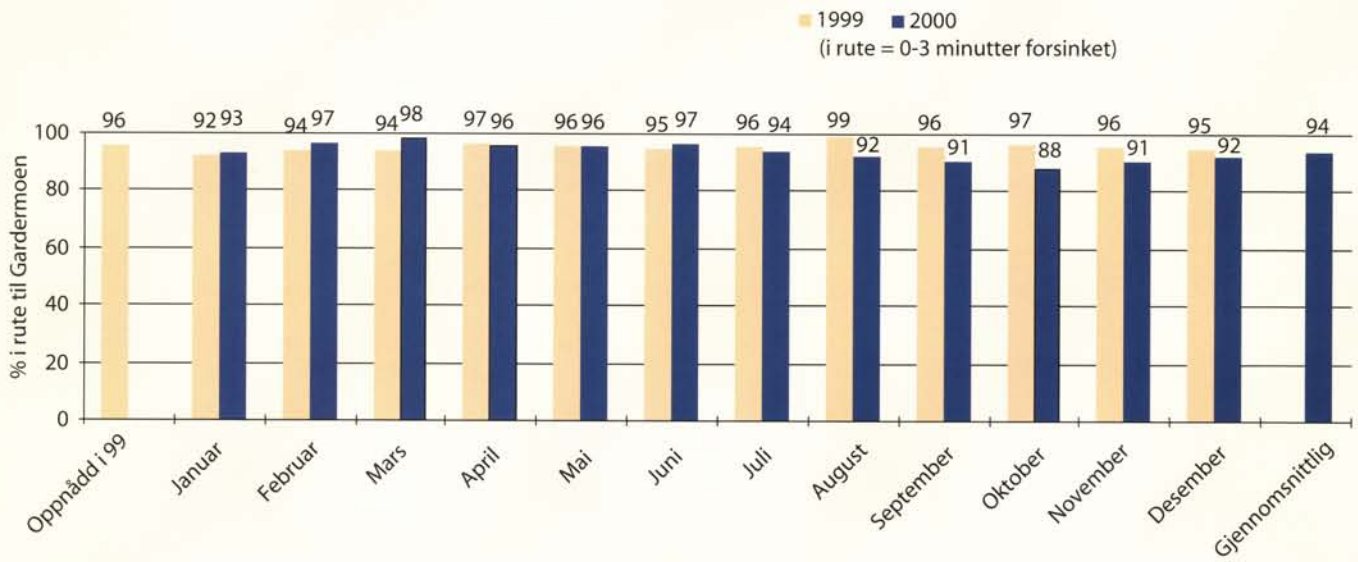


Punktlighet i toggangen 2000 - lokaltog Vossebanen



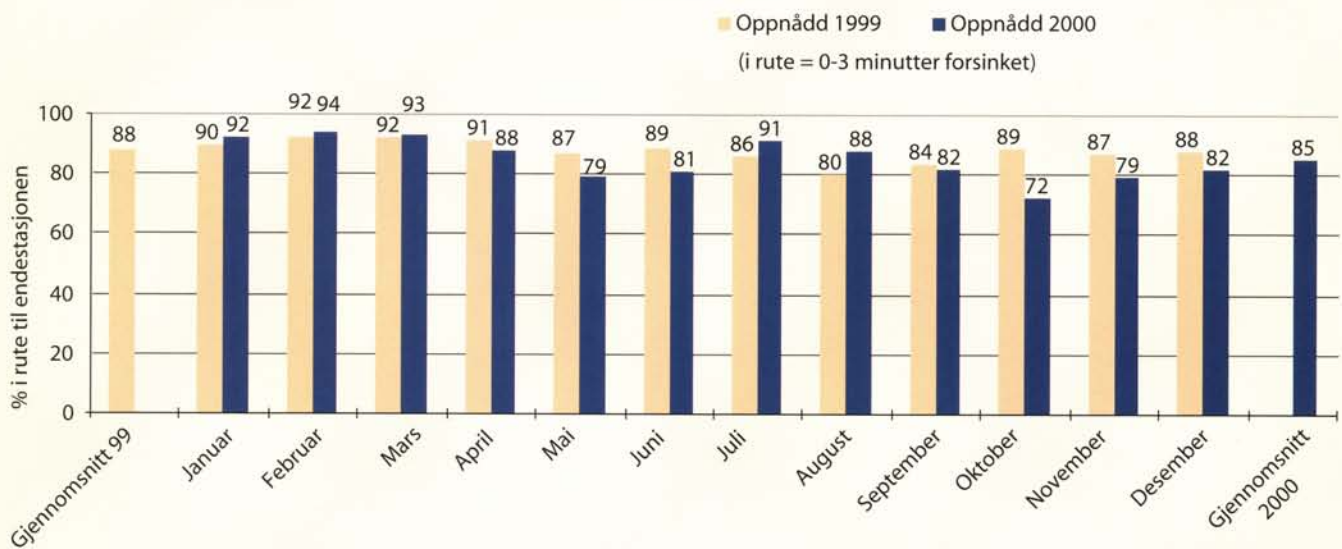
Flytog

Punktlighet i toggangen 2000 - Flytog

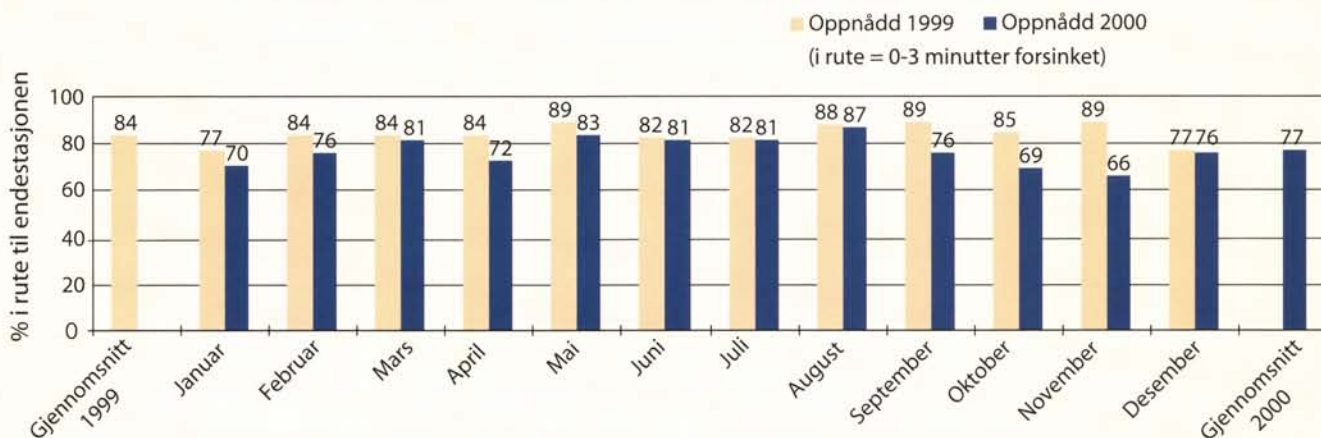


Mellomdistanse

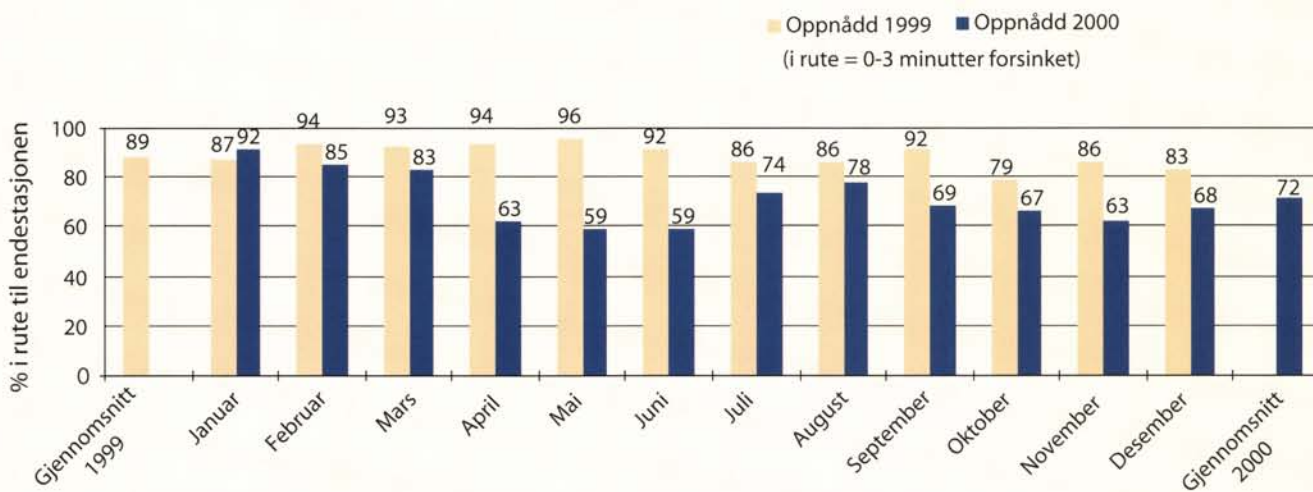
Punktlighet i toggangen 2000 - mellomdistanse Østfold



Punktlighet i toggangen 2000 - mellomdistanse Vestfold

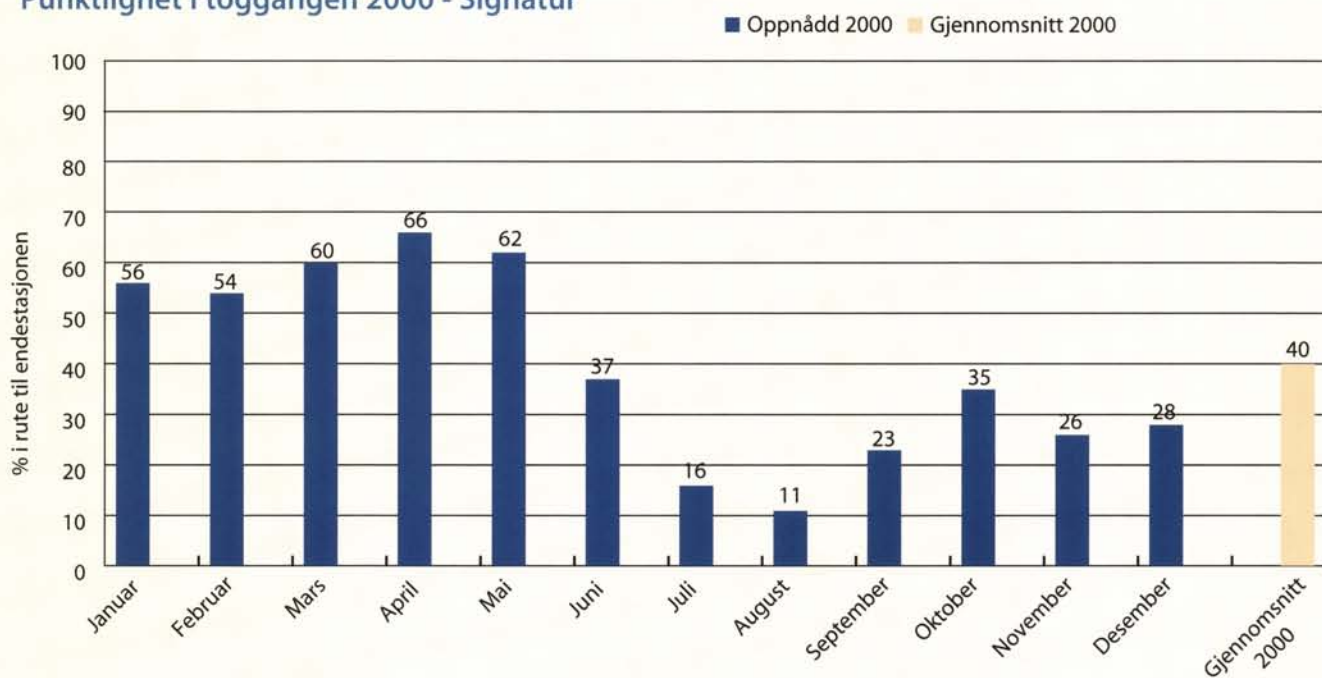


Punktlighet i toggangen 2000 - mellomdistanse Dovrebanen



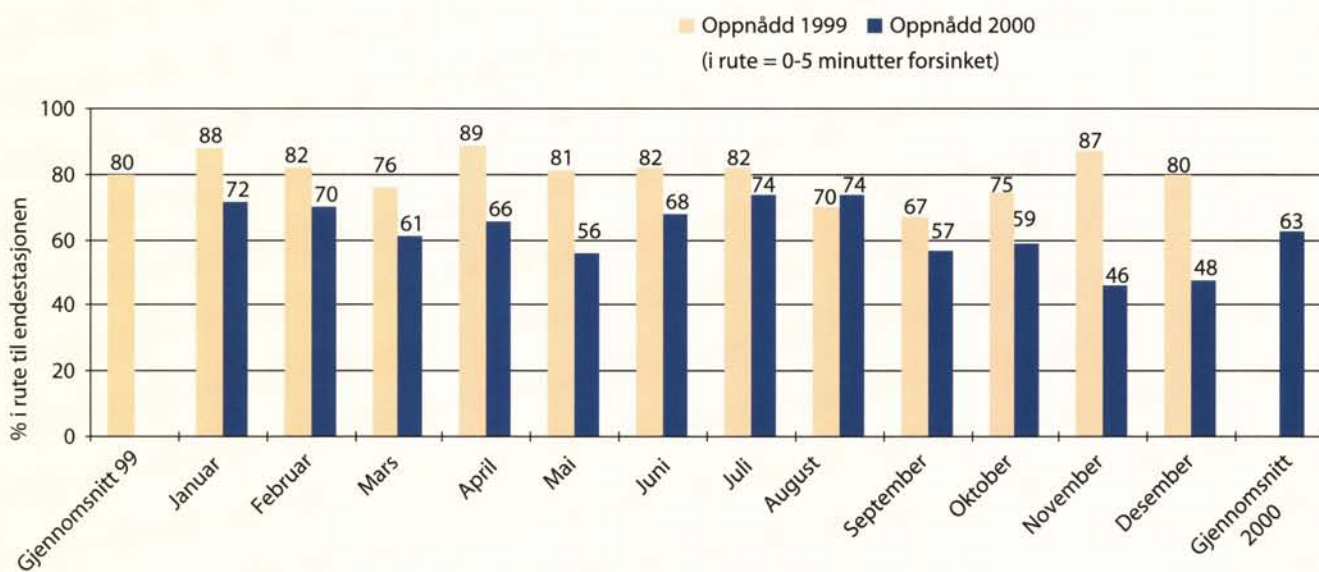
Langdistanse - signaturtog

Punktlighet i toggangen 2000 - Signatur



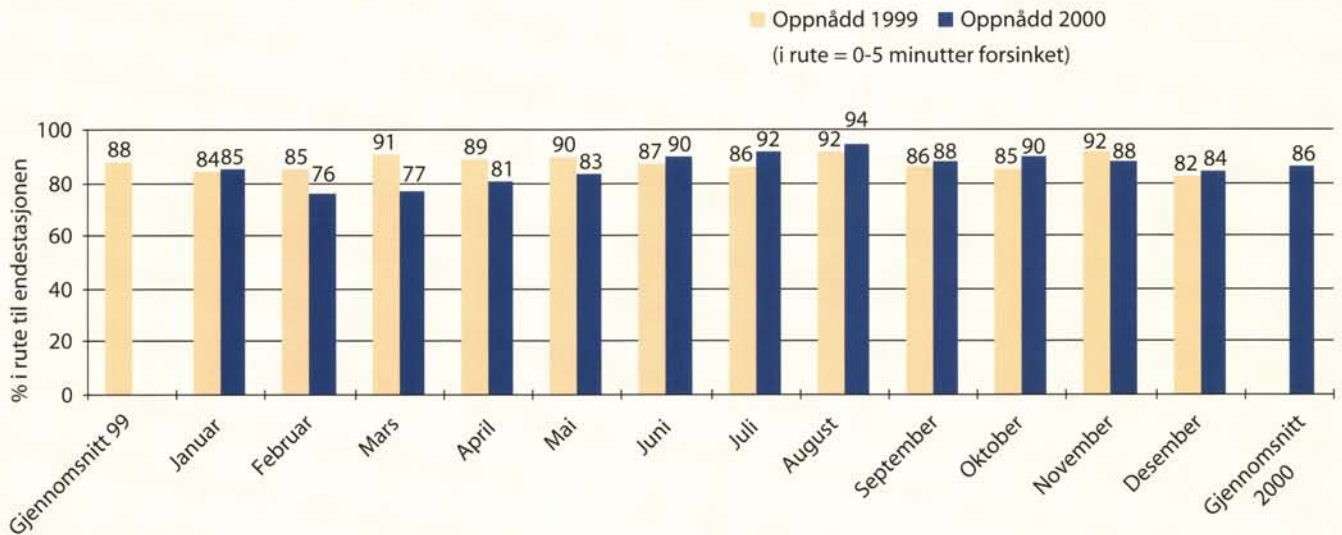
Langdistanse - ekspresstog

Punktlighet i toggangen 2000 - Ekspresstog og dagtog



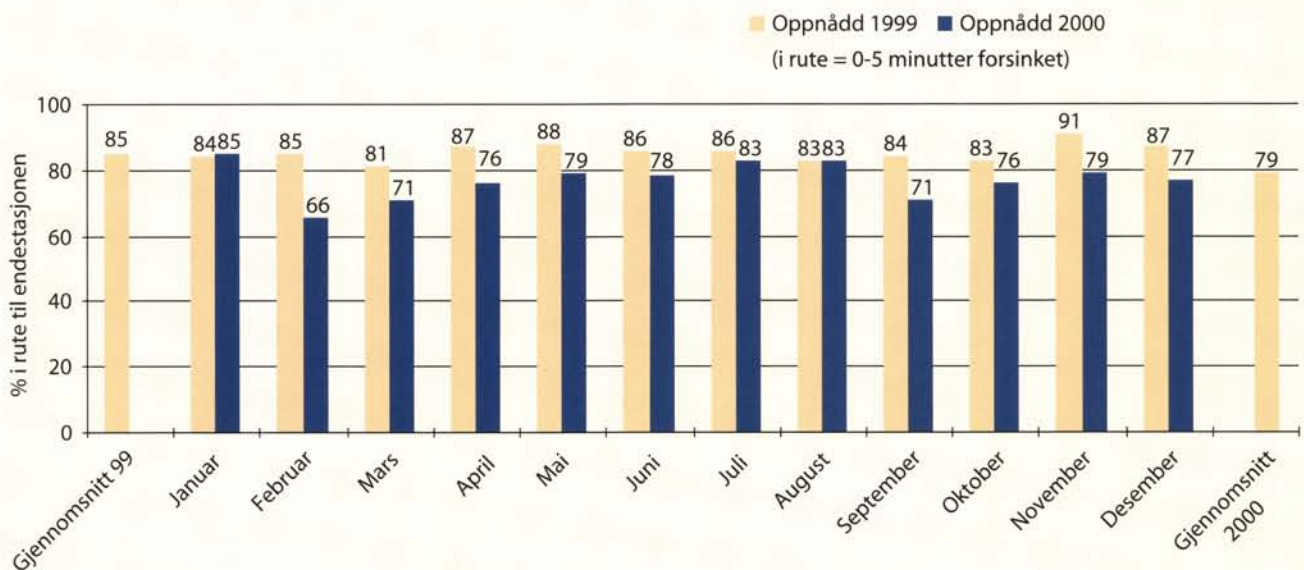
Langdistanse - nattog

Punktlighet i toggangen 2000 - Nattog



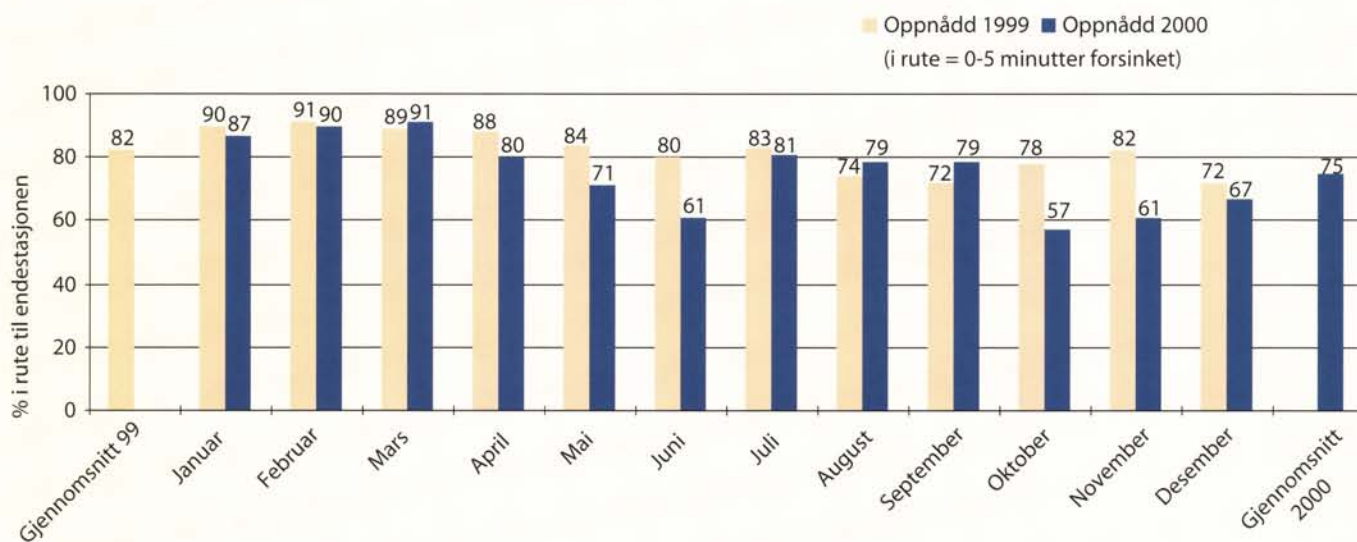
Langdistanse - regiotog

Punktlighet i toggangen 2000 - Regiotog



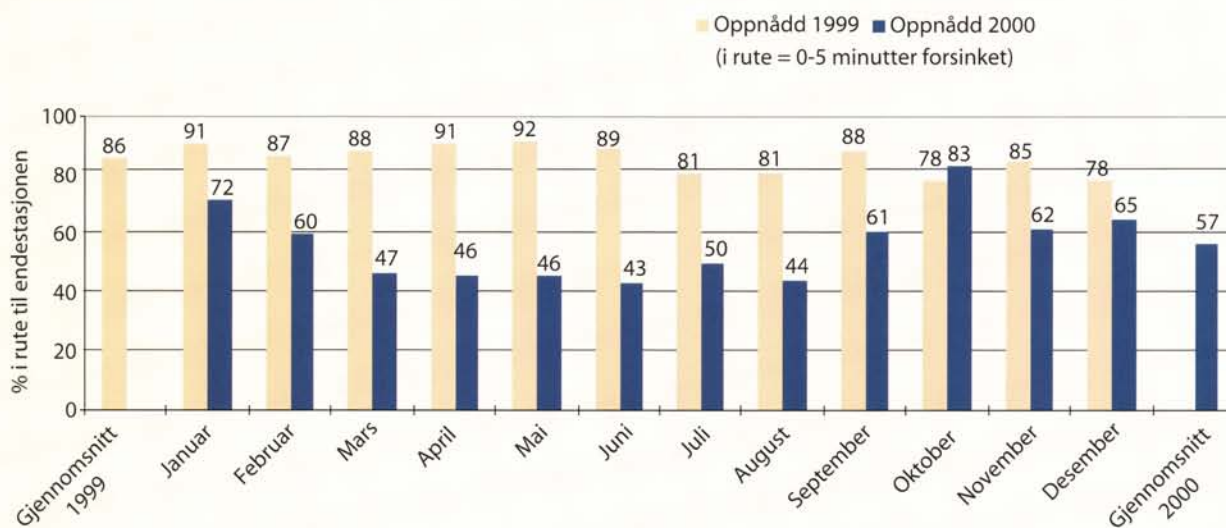
Langdistanse - utenlandstog

Punktlighet i toggangen 2000 - Utenlandstog

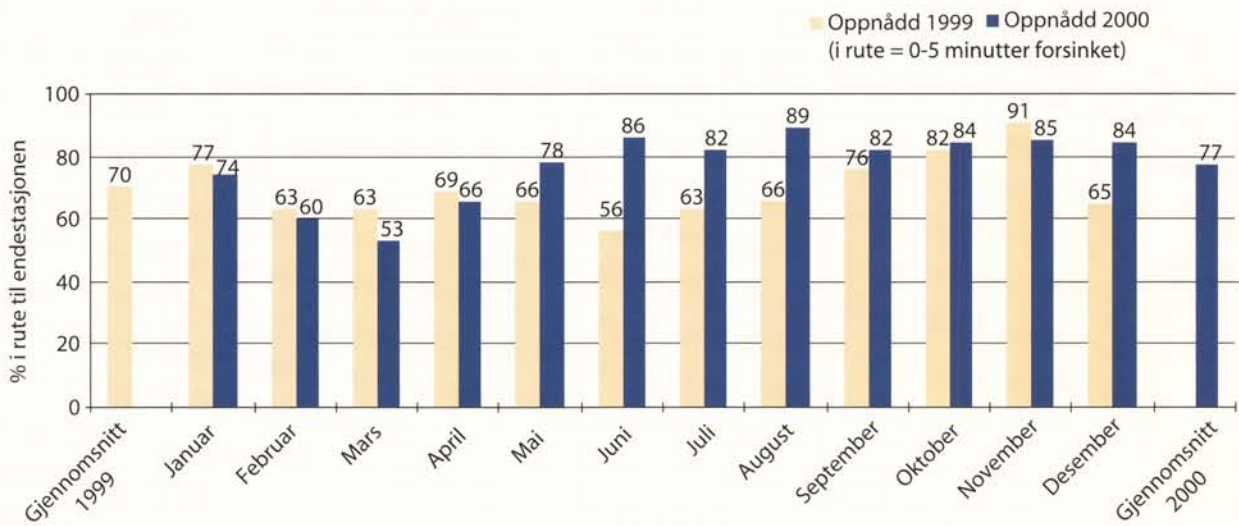


Strekningsvise punktlighestall

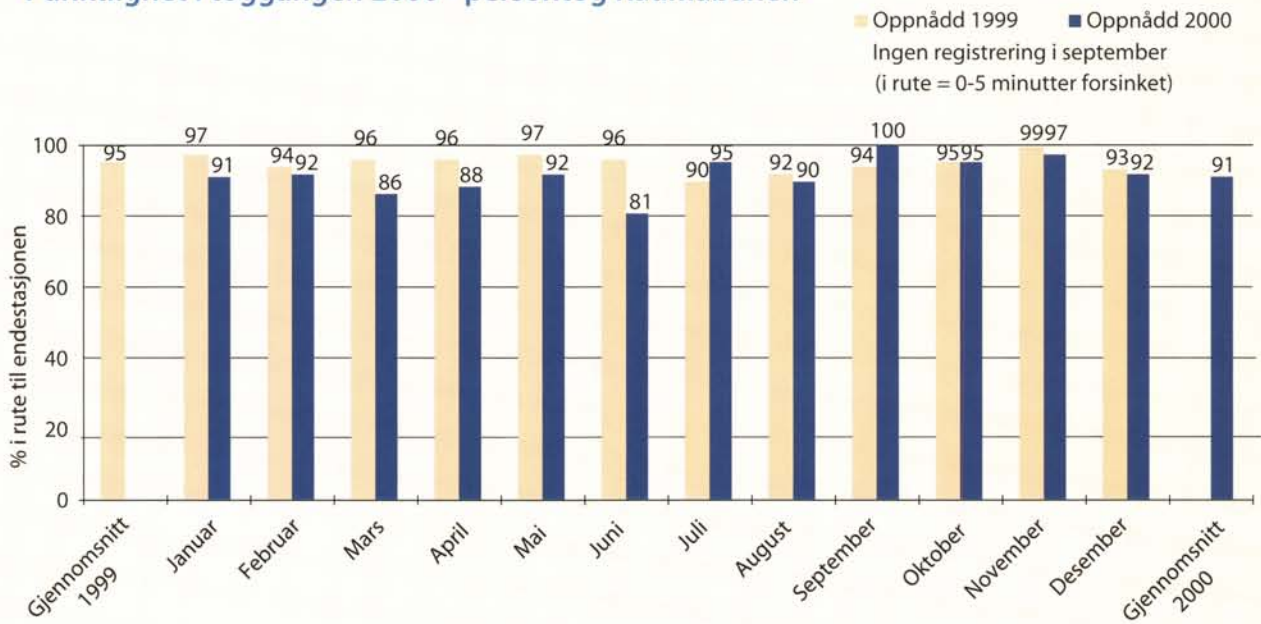
Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Dovrebanen



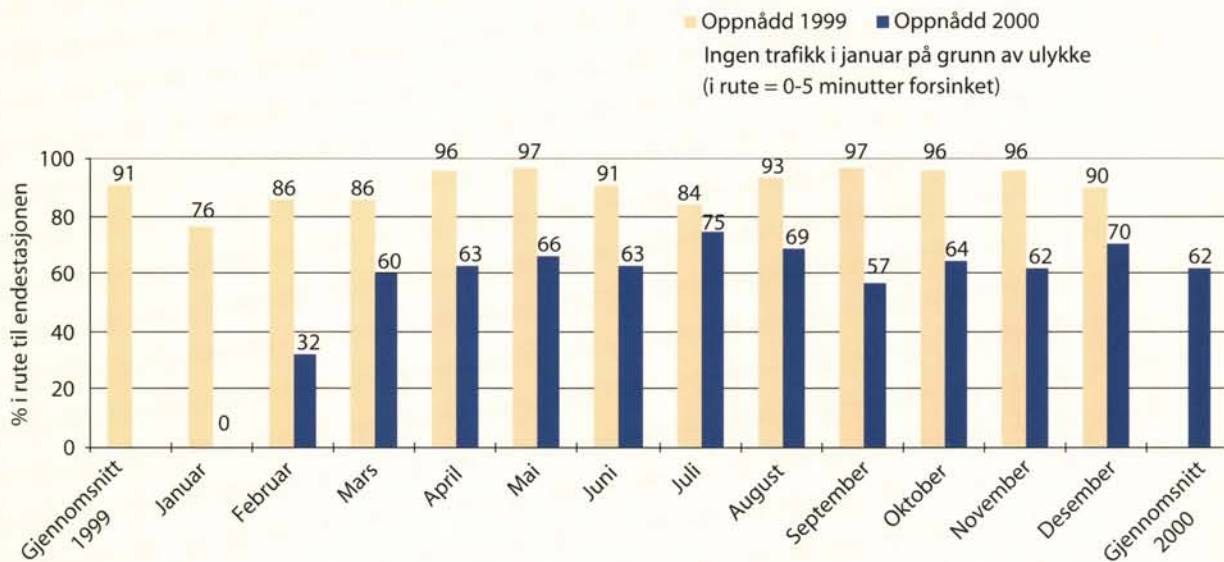
Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Nordlandsbanen



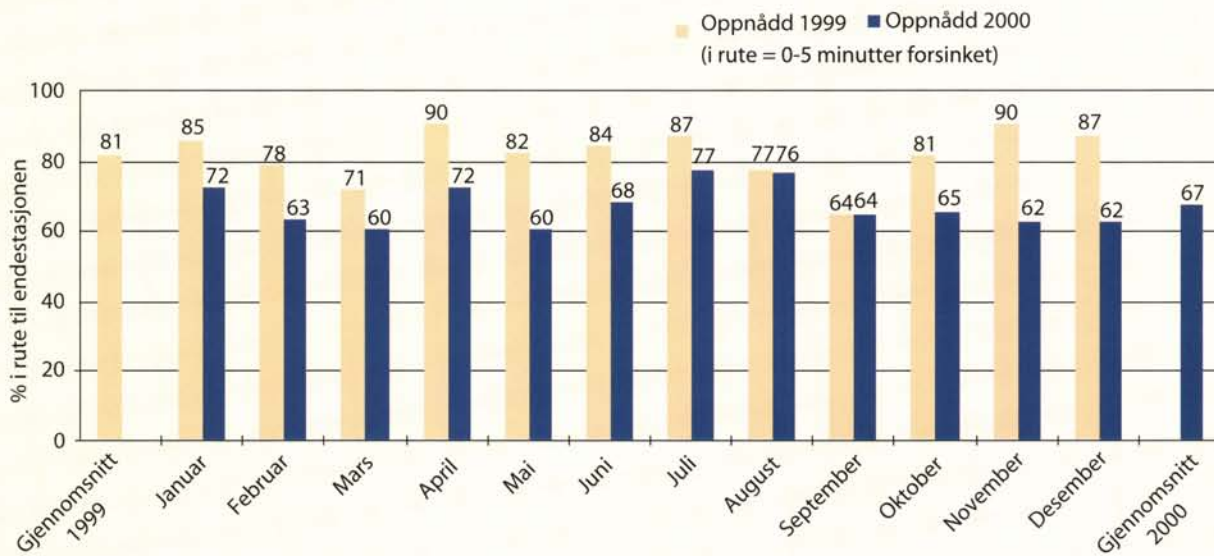
Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Raumabanen



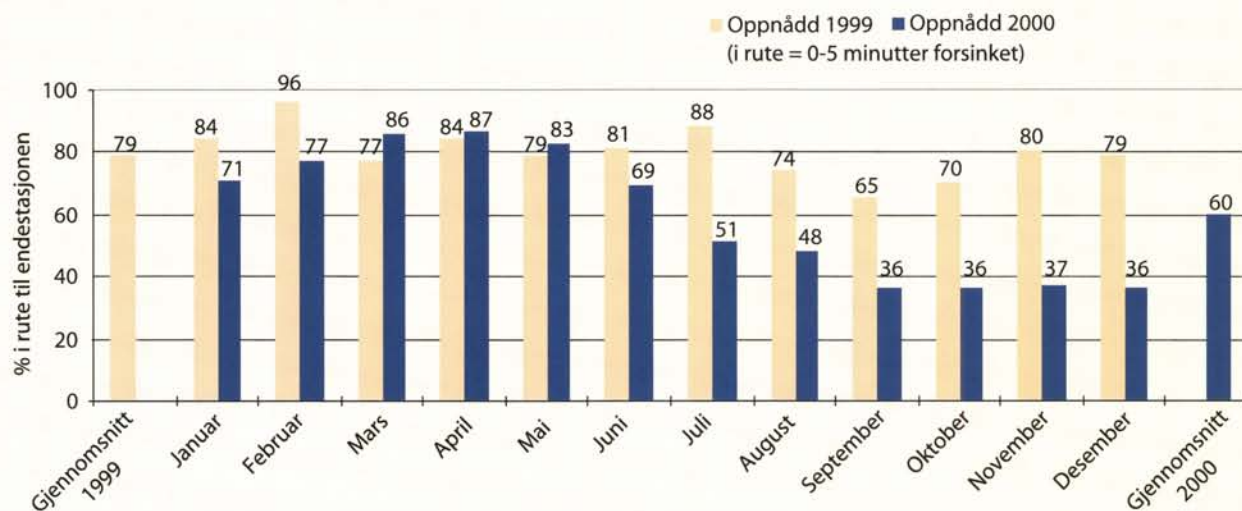
Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Rørosbanen



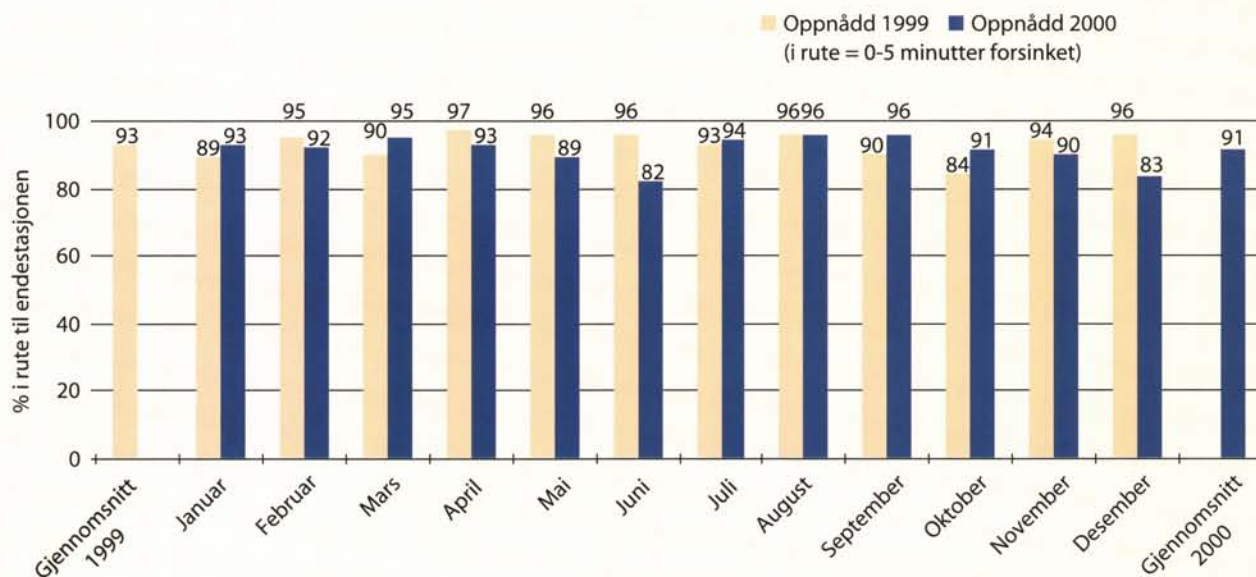
Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Bergensbaenen



Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Sørlandsbanen

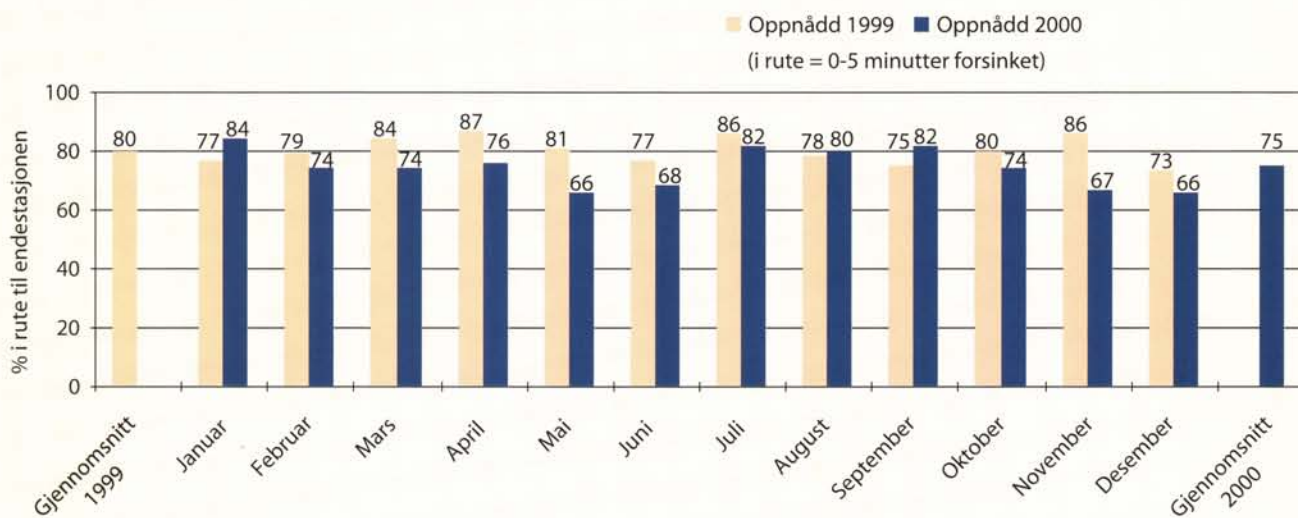


Punktlighet i toggangen 2000 - persontog Gjøvikbanen

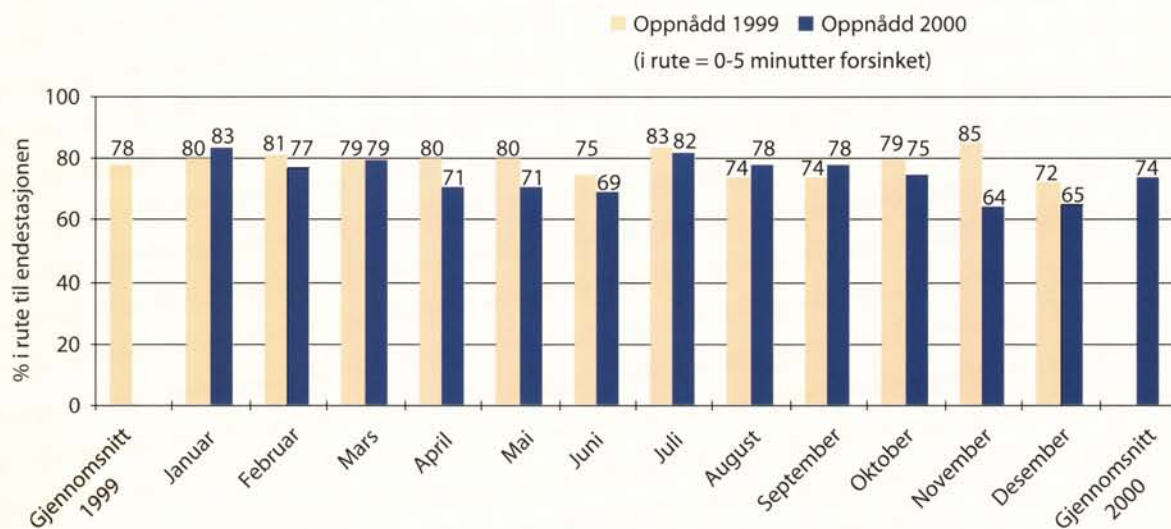


Godstrafikk

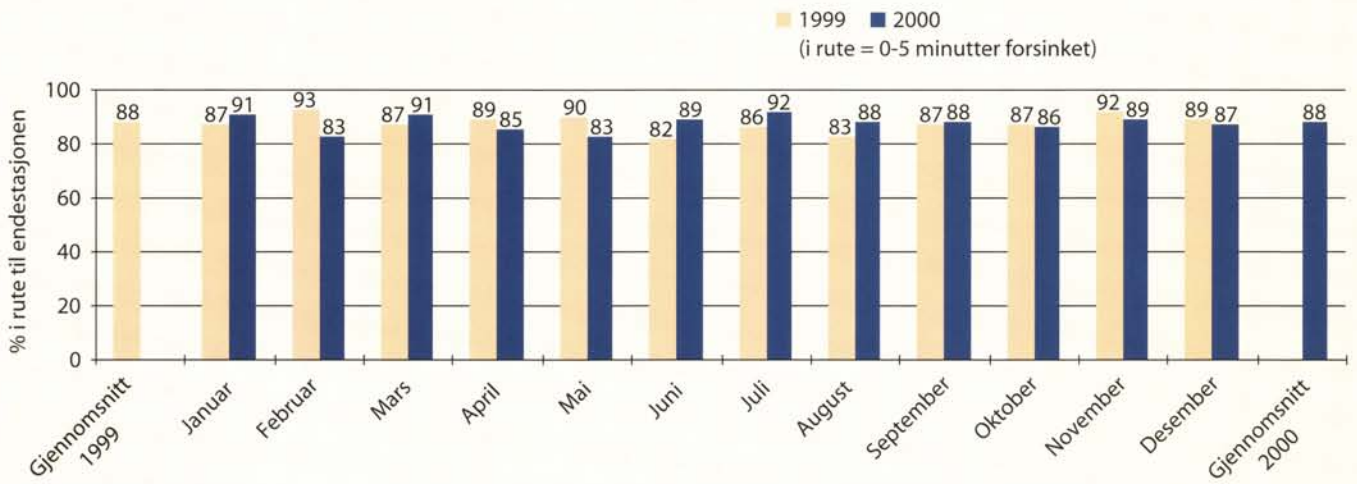
Punktlighet i toggangen 2000 - hovedtog containertog



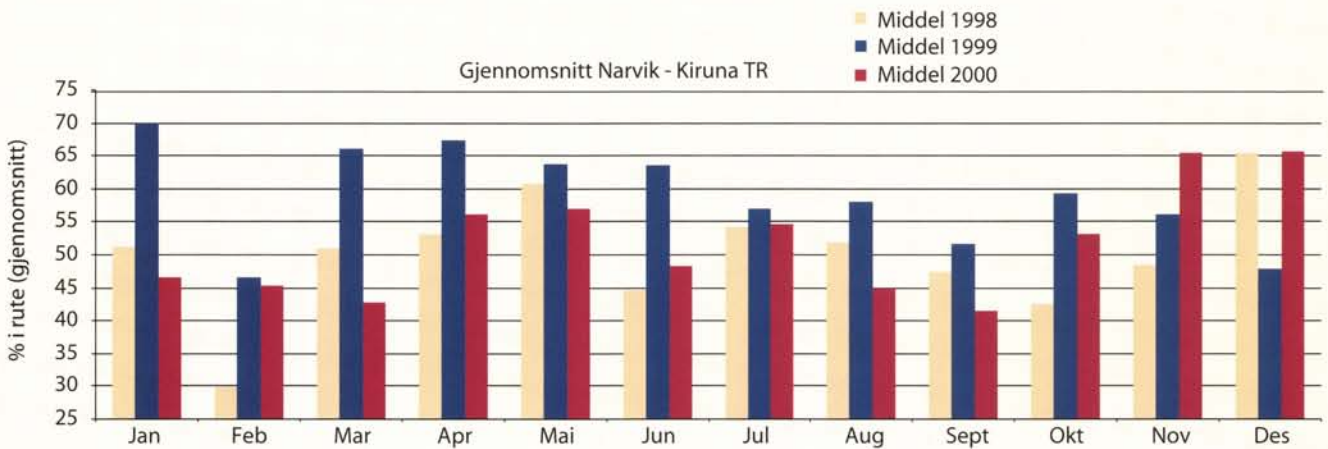
Punktlighet i toggangen 2000 - hovedtog vognlast (vognlast uten tidsgaranti i 1997)



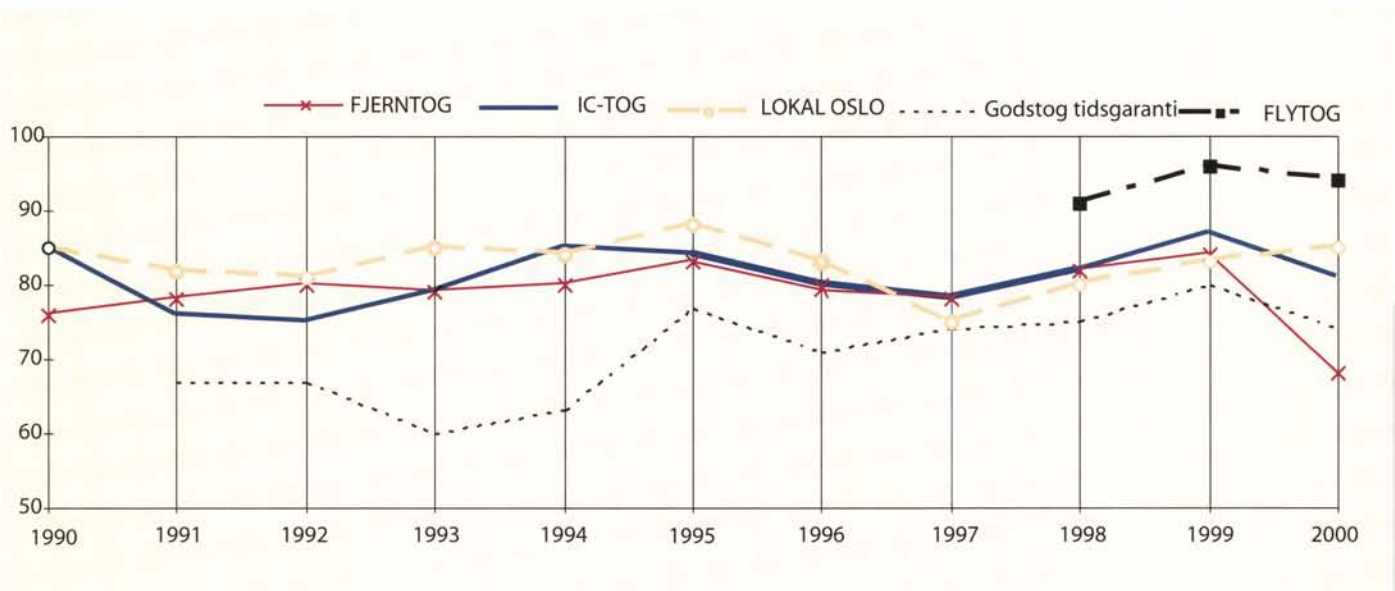
Punktlighet i toggangen - 2000 systemtog



Punktlighet i toggangen 2000 - malmtog

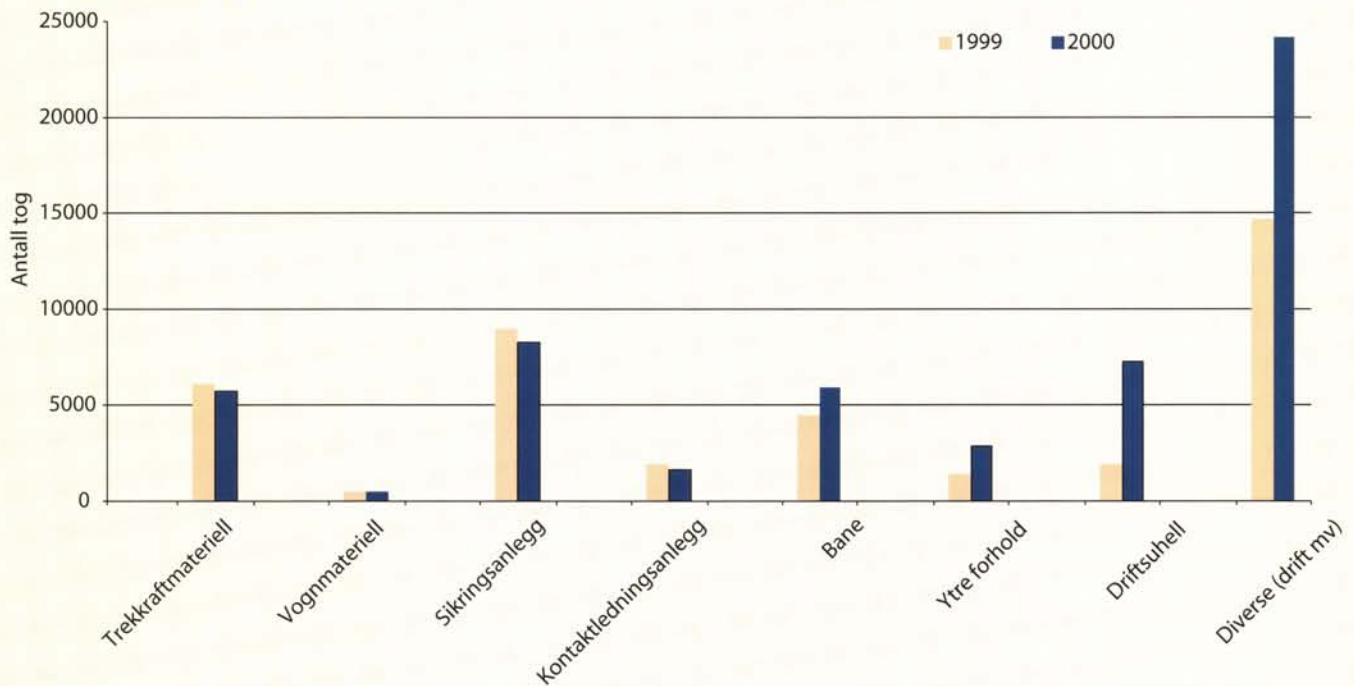


Punktlighetsutvikling 1990-2000



Forsinkelsesårsaker

Sammenlikning 1999-2000



Forsinkelsesårsaker er inndelt i følgende hovedgrupper:

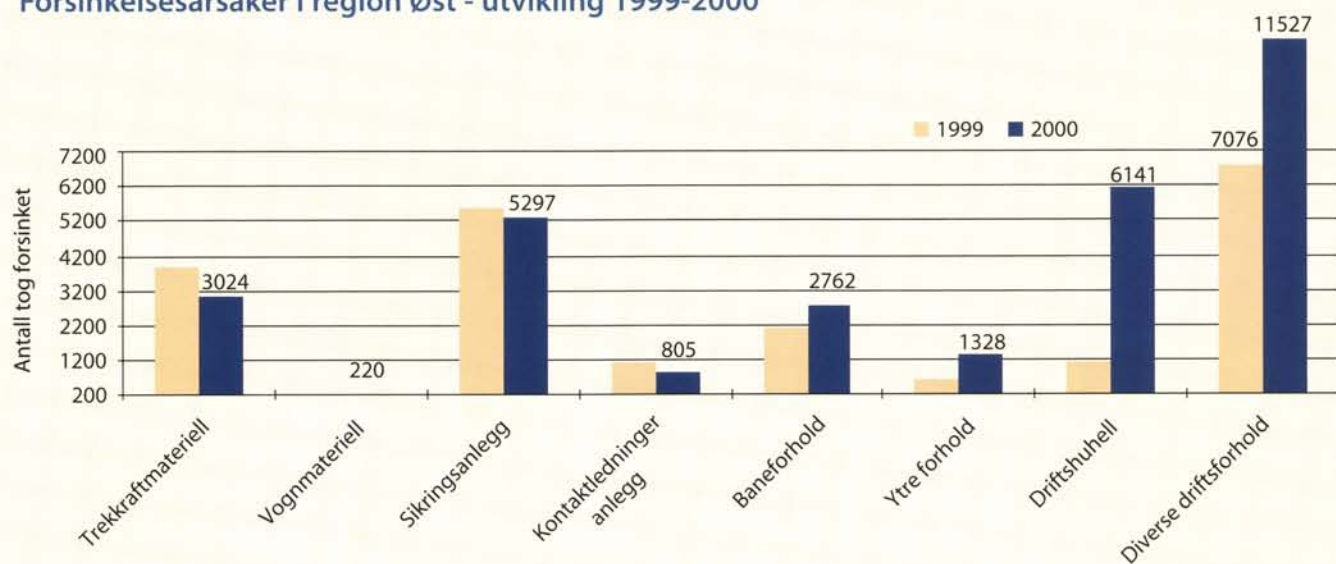
- feil på trekraftmateriell
- feil på vognmateriell
- feil på sikringsanlegg
- feil på kontaktledningsanlegg
- baneforhold, herunder saktekjøringer på grunn av arbeider
- ytre forhold (blant annet værforhold)
- driftsuhell (herunder påkjørsel av dyr)
- diverse driftsforhold (herunder blant annet personalmangel, materiellmangel, skifting og følge-forsinkelser, det vil si materiell fra forsinket tog, korrespondanse med videre)

Antall registrerte forsinkelser økte med ca. 40 % fra 1999 til 2000, hvorav det ble registrert henholdsvis 40011 og 56375 forsinkede tog. Noe av økningen skyldes økt togproduksjon ved overgang til ny ruteordning i august 1999 og som stort sett ble videreført i 2000.

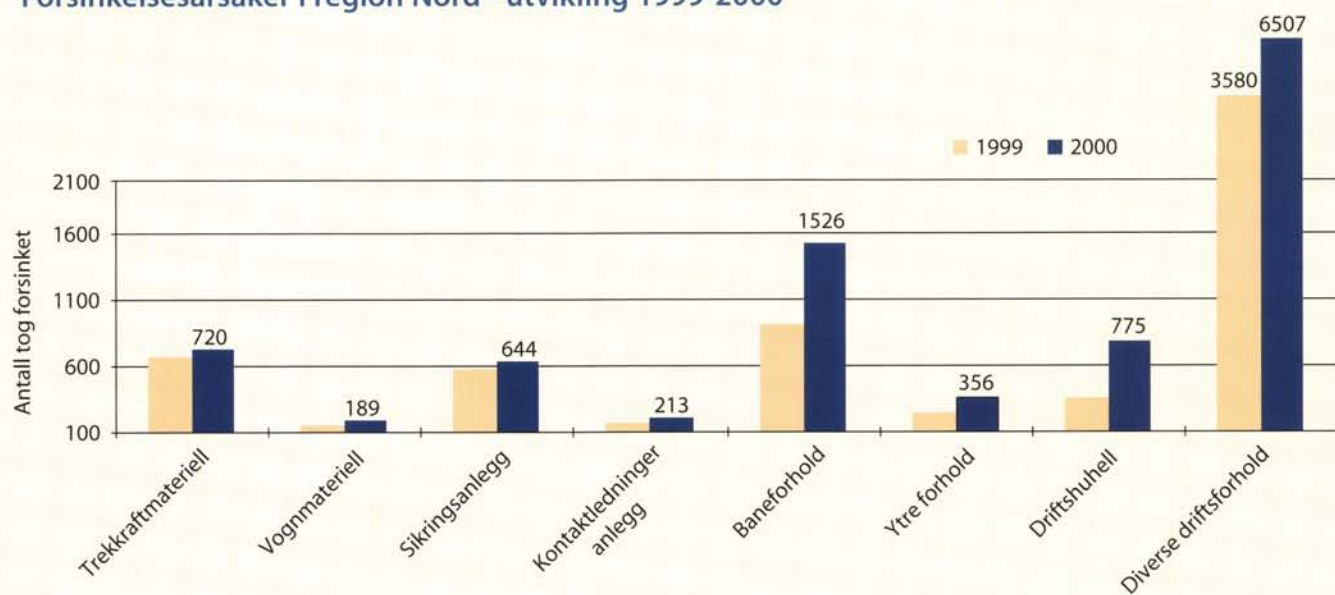
Størst økning i antall punktighetsrelaterte feil var å finne i gruppene baneforhold, herunder saktekjøringer på grunn av arbeider (fra 4464 til 5936), ytre forhold (blant annet værforhold) (fra 1411 til 2870), driftsuhell (fra 1927 til 7227), samt diverse driftsforhold (fra 14691 til 24201).

Forsinkelsesårsaker per region

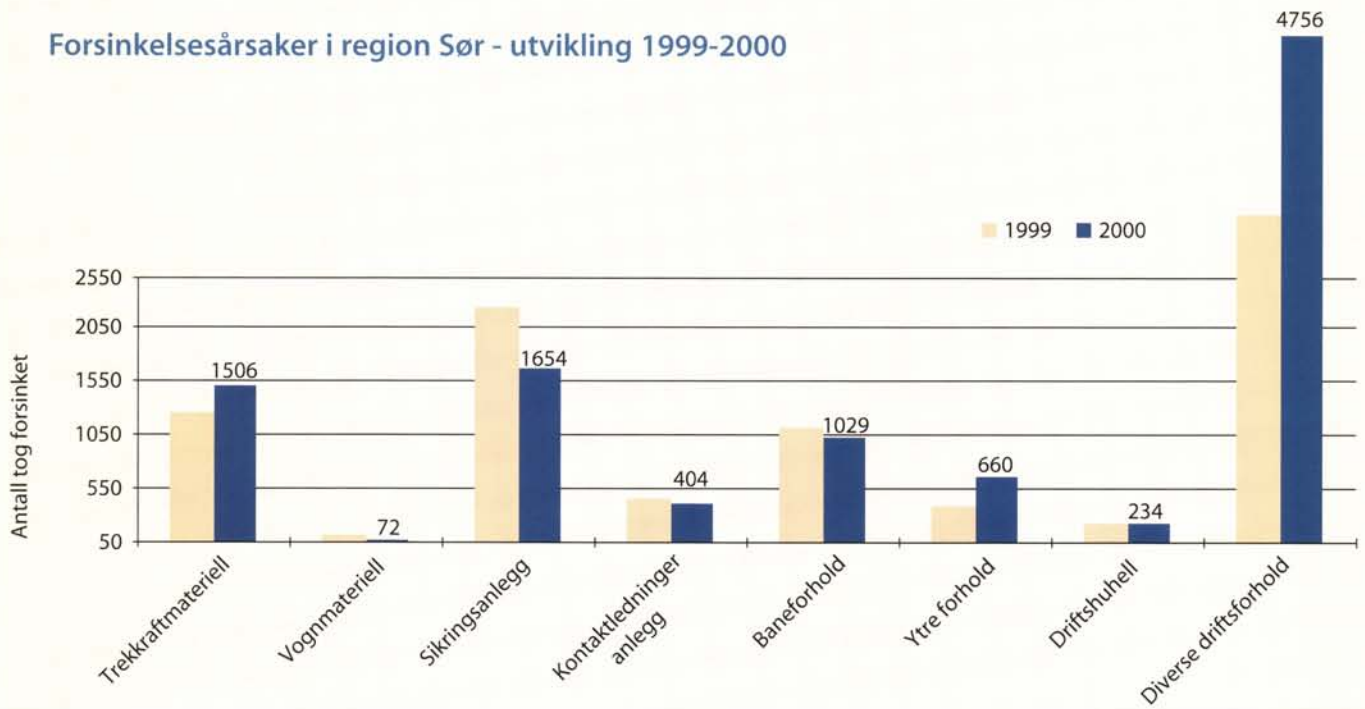
Forsinkelsesårsaker i region Øst - utvikling 1999-2000



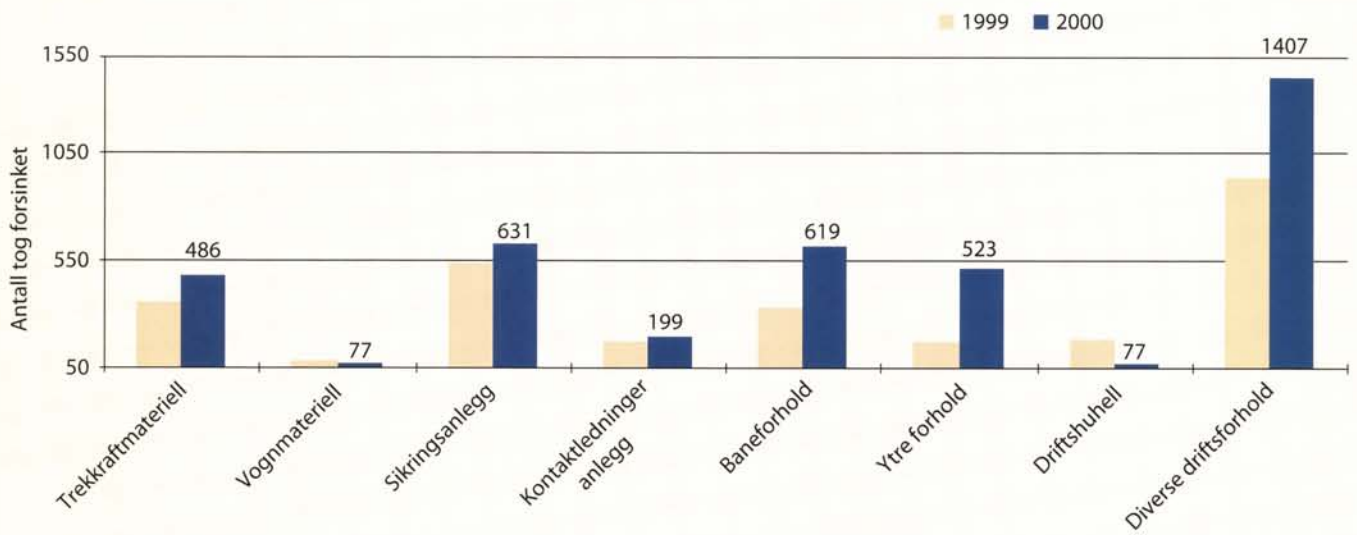
Forsinkelsesårsaker i region Nord - utvikling 1999-2000



Forsinkelsesårsaker i region Sør - utvikling 1999-2000

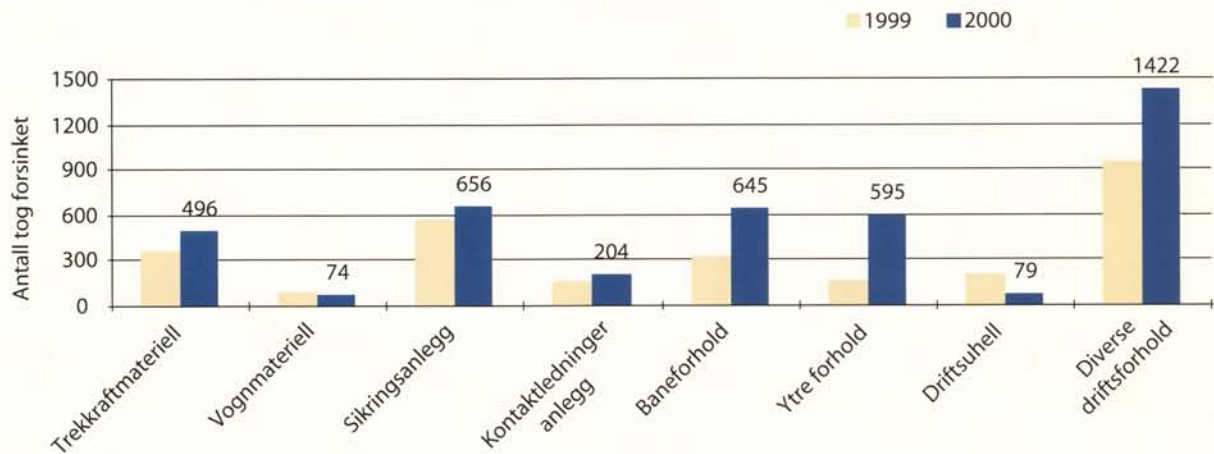


Forsinkelsesårsaker i region Vest - utvikling 1999-2000

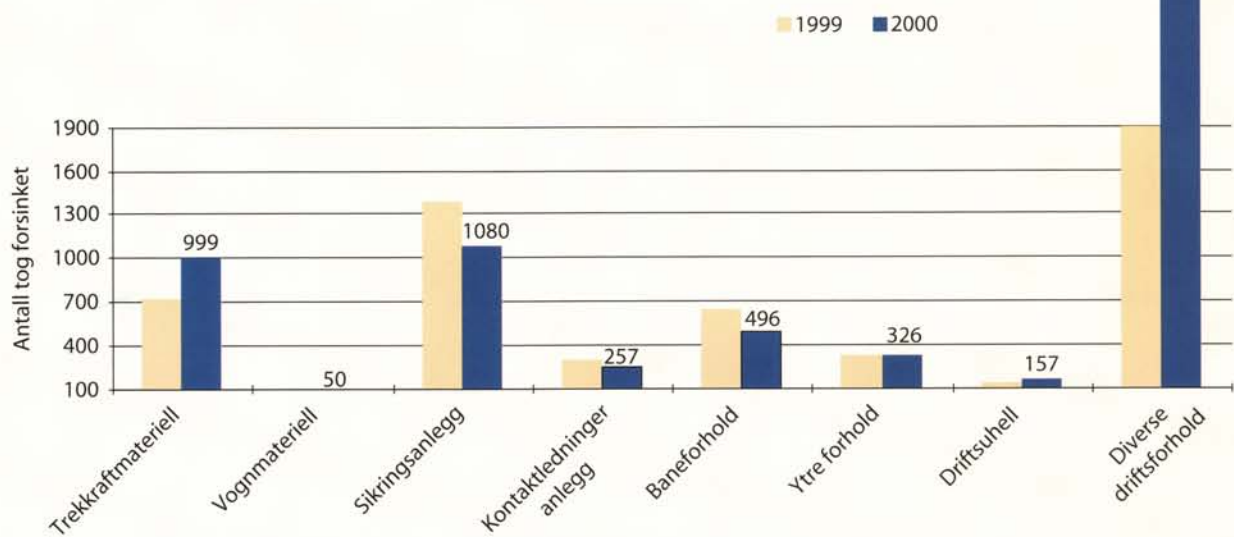


Forsinkelsesårsaker per banestrekning

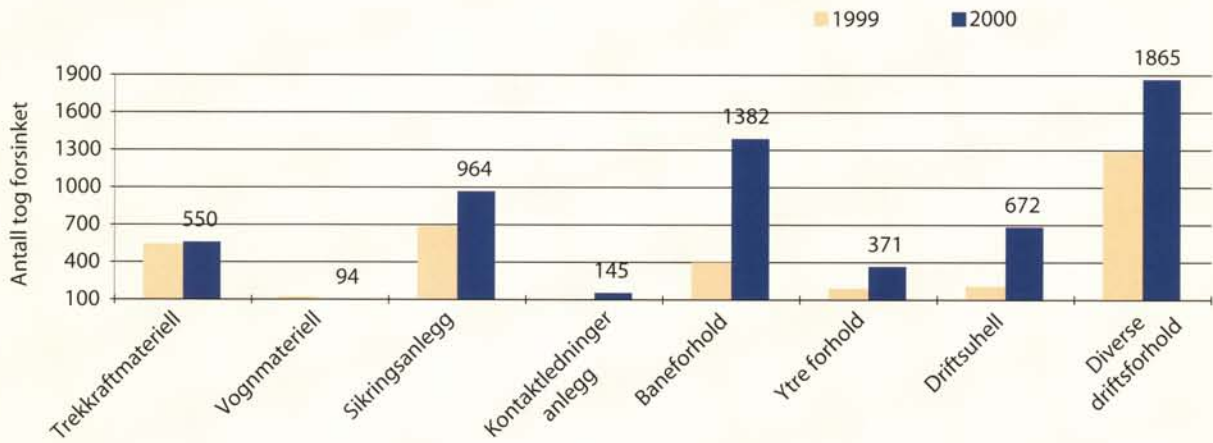
Forsinkelsesårsaker Bergensbanen - utvikling 1999-2000



Forsinkelsesårsaker Sørlandsbanen - utvikling 1999-2000



Forsinkelsesårsaker Dovrebanen - utvikling 1999-2000



Forsinkelsesårsaker Nordlandsbanen - utvikling 1999-2000

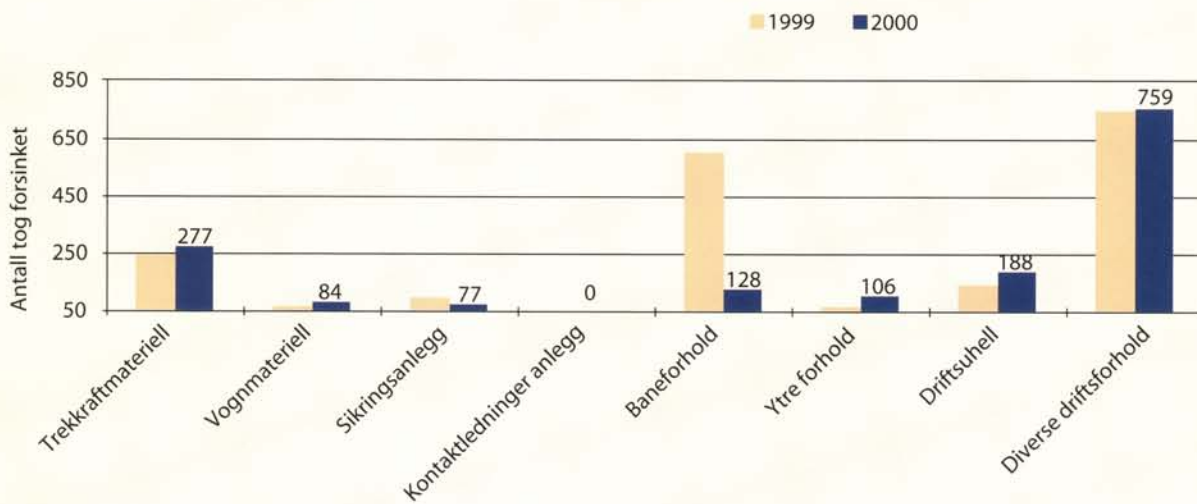




Foto: Svein Erik Bakken

Jernbaneverket
Hovedkontoret
Stortorvet 7
P.b. 1162 Sentrum
0107 Oslo
Telefon: 22 45 51 00



Foto: Arne Magnus Waaler

Region Øst
Stenersgt. 1 A
(Oslo City)
0048 Oslo
Telefon: 22 45 71 00

Region Sør
Strømsø Torg 1
P.b. 2540 Strømsø
3003 Drammen
Telefon: 32 27 57 00

Region Vest
Strømsøgaten 4
5015 Bergen
Telefon: 55 06 61 00



Foto: Rune Fossum

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000394
200000168942