

Årsrapporter
Punktighet



Jernbaneverket

Punktighet 2001



Hovedkontoret Trafikkavdelingen

Innhold

Forord	5
Oppsummering fra regionene	6
Infrastruktur	8
Flaskehalsar	8
Kapasitetsforbedringer 2001	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 transportar	12
Vognlast	12
Systemtog	12
Malmtog Ofotbanen	12
Punktlighet 2001	13
Punktlighetsutvikling	13
Årsaker til punktlighetsforstyrrelser 2001	13
Grafiske framstillingar	
Forsinkelser	15
Forsinkelsestimer 2001	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 punktlighestall	24
Godstrafikk	28
Punktlighetsutvikling 1991 - 2001	30
Forsinkelsesårsaker	30
Forsinkelsesårsaker per region	31
Forsinkelsesårsaker per banestrekning	33

Punktlighet 2001

Jernbaneverket
Biblioteket



Jernbaneverket





Foto: Rune Fossum

Forord

Punktligheten fikk ikke noe «løft» i 2001 sammenlignet med år 2000.

Lyspunktene er:

Lokaltog i Stavanger, Bergen og Trondheim
Sørlandsbanens tog (spesielt Signatur)
Intercity i Østfold
Flytoget

For alle andre tog og strekninger har man jevnt over et dårligere resultat enn året før.

En stor bidragsyter til denne svikten er ikke planlagte saktekjøringer som følge av tilstanden i infrastrukturen. Mange av saktekjøringene har vært av langvarig karakter. Det blir naturligvis vanskelig å opprettholde en punktlig toggang når hele strekninger rammes av feil som gir langvarige saktekjøringer.

Det er en betydelig utfordring å få utbedret disse strekningene uten at dette går ut over standarden på resten av nettet.

På slutten av året fikk man en kraftig forbedring av punktligheten på Vestfoldbanen som følge av nytt dobbeltspor i Sande, samt på Drammenbanen, blant annet etter en tett oppfølging av spesielle tog.

Arne Habberstad
Trafikkdirtør

Jernbaneverket
Hovedkontoret
Trafikkavdelingen

Mars 2002

Oppsummering fra regionene

Region Øst

Jernbaneaksen Asker – Lillehammer er ryggmargen i regionen. I de periodene banesystemene og det rullende materiell fungerte tilfredsstillende på denne strekningen, hadde vi god punktlighet i hele regionen.

2001 har dessverre vært preget av en god del feil i de faste tekniske anlegg, deriblant på Dovrebanen. Vi gikk inn i 2001 med fortsatt manuell betjening av Brumunddal stasjon, noe som varte til 26.04.2001, da det igjen ble innført fjernstyring av stasjonen. Saktekjøring på andre deler av strekningen Eidsvoll – Lillehammer medførte også redusert punktlighet, som igjen påvirket de gjennomgående mellomdistansetogene til Vestfold.

Oppgradering av Kongsvingerbanen og Østfoldbanen vestre linje til krengetogstandard, medførte saktekjøring som påvirket punktligheten. Etter at arbeidene ble sluttført på Østfoldbanen, ble punktligheten bedre. Feil i infrastrukturen på Gjøvikbanen medførte at punktligheten sank drastisk i forhold til 2000. Flytoget trafikkerer den mest belastede strekningen i regionen, men oppnådde likevel en høyere punktlighet enn året før, 95 % ankomstpunktlighet mot 94% i 2000.

På tross av Tog-i-rute-prinsippet og prioriteringsregler som ga prioritet til kortdistansetogene i pendel mellom Oslo S og Lillestrøm/Asker/Ski, ble punktligheten for kortdistansetogene i rushtiden dårligere i 2001.

Det ble i 2001 hver 14. dag holdt et punktlighetsmøte med trafikkutøverne NSB og Flytoget. I løpet av året ble dette utvidet med et nytt tema til Sikkerhets- og Punktlighetsmøte. Den nye møtet er et godt forum for å diskutere aktuelle hendelser både innen sikkerhet og punktlighet.

Hans Erik Wiig
Trafikksjef

Region Vest

Vi oppnådde en meget god punktlighet for lokaltrafikken Arna-Bergen, ank./avg. 98/97%. Vossebanen hadde også god punktlighet, 91/96, tilsvarende for nattog Bergensbanen 92/95.

Combiexpress 77/89 og ekspress 70/94 er vi imidlertid ikke fornøyde med.

Signatur ble satt i drift på Bergensbanen i september, og på kort tid fikk vi tre neddrivinger av kontaktledning med 5-6 t driftsstans. En intensiv kontroll og feilretting av Kl ble iverksatt, med godt resultat.

Torpo kryssingsspor ble forlenga før vinteren 00/01, og med kulden oppstod det problemer med sporvekslene. Tiltak ble imidlertid iverksatt, og fram mot nyttår 01/02 har vekslene fungert godt.

11. juni kjørte 606 inn i steinras ved Hallingskeid og spora av, 17 t driftsstans. Flåmsbana var stengt 12.-17.10. pga. deformasjoner i undergrunnen.

I aug./sept. fikk vi redusert punktlighet pga. stor sykkeltrafikk og lange saktekjøring. 20.09. var det et sprengingsuhell (Vegvesenet) ved Boge (mellom Vaksdal og Trengereid), 5 t driftsstans.

Økning av signal- og kontaktledningsfeil har bidratt i negativ retning, det samme har tekniske feil på rullende materiell. Uværet på Østlandet i november medførte at trær la seg over kontaktledningen i Hallingdalen og medførte driftsstans. Det har også skjedd relativt mange dyrepåkørsler.

Forlenga kryssingsspor på Gulsvik med samtidig innkjør ble tatt i bruk 05.10. Dette har gitt punktlighetsgevinst og større fleksibilitet i togframføringa.

Inge Hjertaas
Trafikksjef

Region Sør

Drammenbanen er en meget sterkt trafikkert dobbeltsporet banestrekning, og anleggsarbeidene i forbindelse med dobbeltsporet Sandvika - Asker, og rehabiliteringsarbeidene i Lieråsen tunnel, gjør overgangen til enkeltspor i Drammen meget sårbar. Punktligheten til lokaltogene («Kongsberglokalen») og Vestfoldbanen er ikke tilfredsstillende med en ankomstpunktlighet på hhv 66 og 75% i 2001. Å få bedret denne er et prioritert arbeidsområde i regionen. Jærbanen er fortsatt den beste banestrekningen med en ankomstpunktlighet på 93%.

Regiontogene mellom Kristiansand og Stavanger oppnådde også målet med 90% ankomstpunktlig-
het. Signaturtogene på strekningen Kristiansand -
Stavanger viste også en bra utvikling, med en
ankomstpunktlig-
het på 82%.

Det nye dobbeltsporet på Vestfoldbanen,
Sandeparsellen med en linjehastighet på 200km/h,
ble åpnet høsten 2001 og vil kunne bidra til at
punktlig-
heten på denne banen blir vesentlig bedre
neste år.

Persontrafikken på strekningen Porsgrunn -
Notodden og på Arendalslinjen ble gjenopptatt i
2001. Trafikkutviklingen ellers i regionen viser en
liten oppgang sammenlignet med forrige år.

Jon Inge Kjernlie
Fg. Trafikksjef

Region Nord

Dovrebanen

Punktlig-
heten på Dovrebanen i år 2001 har vært
preget av saktekjøringen på strekningen mellom
Kongsvoll og Drivstua, noe som har ført til at spesi-
elt ekspress-
togene ble skadelidende. Nedsettelsen
av kjørehastigheten på Trondheim st. førte også til
forsinkel-
ser i første omgang, da den også omfat-
tet Marienborg st, men ble etter hvert redusert til å
gjelde på strekningen mellom Skansen bru og
Nidelv bru. Dette førte til at konsekvensene ikke
ble så store, spesielt for lokaltrafikken.

For øvrig skapte saktekjøringer i Region Øst forsin-
kelser, noe som førte til at den gjennomsnittlige
ankomstpunktlig-
heten for persontogene havnet
på 68 % og for godstog på 82 % .

Raumabanen

Raumabanen hadde en bra punktlig-
het i år 2001, gjennomsnittet for ankomstpunktlig-
heten lå på 93 %. Dette på tross av noe lavere avgangs-
punktlig-
het, noe som igjen skyldtes korrespondan-
sen med ekspress-
togene på Dovrebanen.

Rørosbanen

Hele Rørosbanen hadde i år 2001 manuell drift. Det
har hele tiden vært knapt med personale til å utfø-

re togekspeditørtjeneste, og det har igjen ført til at
kun et minimum av stasjonene har vært betjent for
å kunne kjøre etter ruteplanen. Dette gjorde det
også vanskelig å kvalitetssikre ruteplanen med
hensyn på forsinkelser og dermed ført til følgefor-
sinkelser. I tillegg måtte man ut på sommeren
2001 sette ned kjørehastigheten pga. dårlige svil-
ler på den søndre delen av Rørosbanen. Summen
av dette ble at ankomstpunktlig-
heten lå gjennomsnittlig på 76 %.

Nordlandsbanen

Det som innvirket på punktlig-
heten på Nordlandsbanen har vært saktekjøringene på
strekningen Stjørdal - Steinkjer (dårlige sporveks-
ler) og mellom Mosjøen og Mo i Rana (dårlig spor).
Dette ga seg utslag både for persontog og gods-
tog. Videre førte værforholdene på vinteren samt
teleløsningen om våren til store problemer i tog-
framføringen. Saktekjøringene mellom Stjørdal og
Steinkjer forsvant i løpet av sommeren 2001, noe
som hjalp på situasjonen. Imidlertid sporet et tøm-
mertog av mellom Mære og Steinkjer i midten av
oktober og ødela sviller over en strekning på ca. 4
km. Dette førte til saktekjøring inntil sporet var satt
i stand like før jul 2001. I tillegg har strekningen
periodevis vært stengt på grunn av ras, med påfø-
lgende avsporing for nordgående nattog, samtidig
som det har vært saktekjøringer pga. fare for ras
og utglidninger
Gjennomsnittlig lå ankomstpunktlig-
heten for per-
sontog på 73 % og for godstog på 77 %.

Lokaltogene (Trønderbanen)

I årets 9 første måneder, med unntak av juni
måned hvor punktlig-
heten etter ruteendring falt til
87 %, hadde lokaltrafikken en ankomstpunktlig-
het på godt over målet på 90 %. Gjennomsnittlig lå
den på ca. 95 %. Men avsporingen mellom Mære
og Steinkjer med påfølgende saktekjøring førte til
et katastrofalt fall, i november måned helt nede på
57%.

I sum førte dette til at gjennomsnittlig ankomst-
punktlig-
het for lokaltogene ble 88 % i år 2001.

Øyvind Brustad
Trafikksjef

Infrastruktur

Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på jernbanenetet 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 og lengde. Videre påvirker sammensetning av togslag (f eks ekspress-tog, 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 2001.

Flaskehals

Oslo Sentralstasjon 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.



Foto: Rune Fossum

Kapasitetsforbedringer 2000

Vestfoldbanen

Nytt dobbeltspor (Sandeparsellen) på strekningen Skoger - Holm ble tatt i bruk 5.oktober. I tillegg til økt sporkapasitet gir tiltaket en kjøretidsgevinst på 2 - 3 min. En optimalisering av ruteplanen kan gi en kjøretidsgevinst på ytterligere 5 - 6 min. for en del tog.

Bergensbanen

Kryssingssporet på Gulsvik ble forlenget til 700 meter og tatt i bruk september.

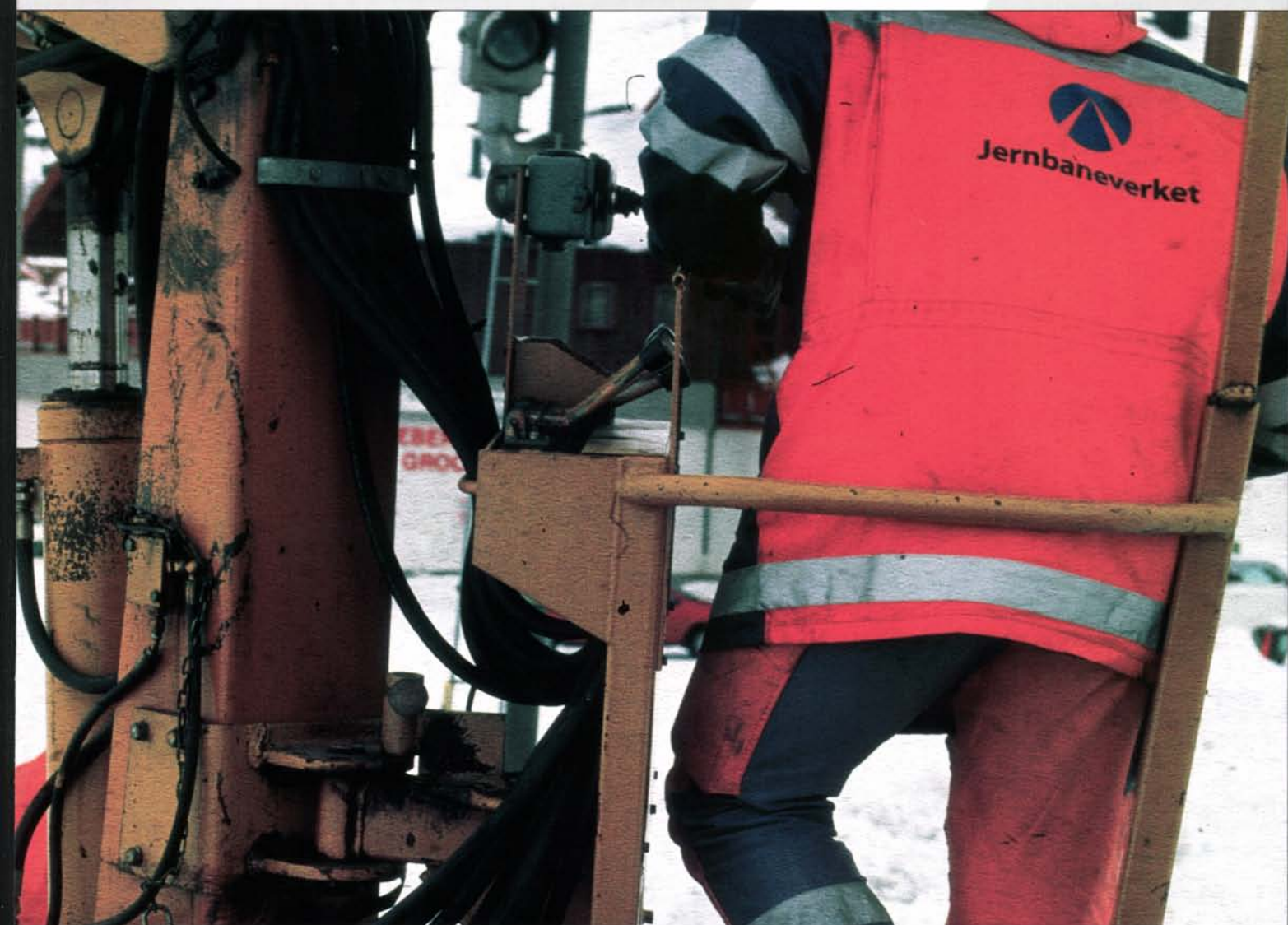
Dette bedrer sporkapasiteten noe og gir større fleksibilitet i den daglige trafikkavviklingen.

Banearbeider

Østfoldbanen

Daglige sporavstenginger av 7 timers varighet på strekningen Sarpsborg - Kornsjø fra primo januar til medio juni.

Dette på grunn av omfattende spor- og kontaktledningsarbeider.



Kongsvingerbanen

Daglige sporavstenginger av 4 - 6 timers varighet på strekningen Sørumsand - Kongsvinger i perioden april - oktober. I tillegg 4 sporavstenginger av 36 timers varighet på våren og høsten. Alt dette på grunn av omfattende spor- og kontaktledningsarbeider.

Drammenbanen

En rekke sporavstenginger av opptil 12 timers varighet på strekningen Skøyen - Drammen hele år 2001. I tillegg en sporavstenging av 50 timers varighet siste helg i oktober. Årsaken er kontaktledningsarbeider, utskifting av sporveksler, forberedende arbeider i forbindelse med nytt dobbeltspor (Sandvika) og vedlikeholdsarbeider i Lieråsen tunnel.

Vestfoldbanen

Sporavstenging mellom Drammen og Holmestrand fra 01.10 til 05.10 (96 timer) for sporomlegging til ny dobbeltsporstrasé (Sandeparsellen), og sporavstenging mellom Holmestrand og Tønsberg fra 13.10 til 15.10 (52 timer) for innlegging av sporveksler til det fremtidige kryssingsspoet på Nykirke.

Randsfjordbanen

5 sporavstenginger av fra 24 til 45 timers varighet på strekningen Gulskogen - Kongsberg på grunn av store sporarbeider. Redesign av spor- og signalanlegg på strekningen Drammen - Hokksund i perioden medio august - primo oktober medførte daglig avstenging av sporet i ca. 4 timer.

Bergensbanen

3 sporavstenginger av 30 timers varighet, en helg på våren og 2 helger på høsten, i forbindelse med innlegging av bruer og kulverter. I tillegg en rekke sporavstenginger natt til søndag av ca. 9 timers varighet på strekningen Voss - Bergen på grunn av kontaktledningsarbeider, utskifting av bruer og arbeider i Ulriken tunnel.

Dovrebanen

4 sporavstenginger av 30 timers varighet på strekningen Fåberg - Trondheim i forbindelse med innlegging av bruer og kulverter samt større sporarbeider. 2 avstenginger i mai - juni og 2 avstenginger i september.

Rørosbanen

En sporavstenging på strekningen Røros - Støren av 32 timers varighet helgen 23. - 24. juni for bygging av vegundergang.



Trafikkutvikling

I år 2001 var det 2 offisielle ruteendringer, 7. januar og 17. juni.

Produksjonsreduksjonen som ble gjennomført fra 20. oktober 2000 relatert til den problematiske materiell- og personellsituasjonen i NSB BA, ble i store trekk videreført. I tillegg ble det gjennomført en nedtrapping av persontogtilbudet i helgene, spesielt gjaldt dette lokaltrafikken i Oslo området. Lokaltrafikken på strekningen Hokksund - Vikersund - Hønefoss ble sløyfet fra 7. januar. Dette uavhengig av den vanskelige materiell- og personellsituasjonen.

Mangel på materiell førte også til at persontrafikken på Raumabanen ble redusert med virkning fra 13. januar.

Persontrafikken på Arendalslinjen (Nelaug - Arendal) ble gjenopptatt fra 24. juni, og persontrafikken på Bratsbergbanen (Porsgrunn - Notodden) ble gjenopptatt fra 13. august.

Persontrafikken

Lokaltog (kortdistanse) rundt Oslo

Fra 7. januar ble togtilbudet på lokatogpendelen Skøyen - Ski redusert til timesfrekvens, og på lokatogpendelen Moss - Spikkestad til 2-timers frekvens hele lørdag og søndag.

Fra samme dato ble lokaltrafikken på strekningen Årnes - Kongsvinger kraftig redusert ved at man kun opprettholdt togtilbudet om morgenen og ettermiddagen.

Kungspilen AB har kjørt persontrafikk mellom Kongsvinger og Charlottenberg (Värmlandsområdet i Sverige) for NSB BA en tid. Fra 17. juni ble 8 togavganger daglig forlenget til Årnes.

Intercitytog (mellomdistanse) på Østfold- Vestfold- og Dovrebanen

Noen få helgeavganger og avganger på sen kveldstid og tidlig morgen ble sløyfet ved ruteendringene 7. januar og 17. juni.

Utenlandstog

Fra 17. juni overtok Linx AB det kommersielle og driftsmessige ansvaret for persontrafikken mellom Oslo og Stockholm og Oslo og Göteborg/Malmö. Dette selskapet eies i sin helhet av NSB BA og

SJ AB, og NSB BA er operatør på norsk side. Fra samme dato ble nattogforbindelsen mellom Oslo og Malmø innstilt, mens ett nytt togtilbud mellom Oslo og Göteborg ble etablert ved kjøring av ett tog i hver retning på dagtid.

Flytoget

Antall daglige avganger uendret.

Persontog for øvrig

Fra 7. januar ble det etablert et nytt lokaltogoppbygg mellom Bodø og Fauske/Rognan, den såkalte Saltenpendelen. Det kjøres 9 avganger daglig med NSBs nyeste dieselmotorvognmateriell type 93.

Fra samme dato opphørte som nevnt innledningsvis lokaltrafikken på strekningen Hokksund - Vikersund - Hønefoss.

På grunn av materiellmangel ble antall daglige avganger på Raumabanen redusert fra 8 til 4 på strekningen Dombås - Åndalsnes med virkning fra 13. januar.

Fra 17. juni ble lokaltogpendelen Stavanger - Sandnes forlenget til Nærbø. Dette innebar at antall daglige togavganger på strekningen Sandnes - Nærbø ble øket fra 46 til 68.

Fra samme dato ble antall lokaltogavganger på Vossebanen øket med 4 daglige avganger mellom Voss og Bergen og med ytterligere 2 avganger daglig mellom Arna og Bergen.

Fra 24. juni ble persontrafikken mellom Arendal og Nelaug gjenopptatt. Det kjøres 12 avganger daglig, det samme som før togene ble innstilt 20. oktober 2000.

Fra 13. august ble persontrafikken på Bratsbergbanen mellom Porsgrunn og Notodden gjenopptatt. Det kjøres 14 daglige avganger mot 16 før togene ble innstilt 20. oktober 2000.

Godstrafikken

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

Kombinerte transporter

Stort sett samme produksjon som i 2000. Redusert kjøring (1 dag/uke) på Østfoldbanen til utlandet. Noe økning (2 dager/uke) på Kongsvingerbanen (ARE fra Narvik).

Vognlast

Noe redusert kjøring på Østfoldbanen, Eidsvoll-Dombåsbanen og Dovrebanen. 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. Nytt tog fra Østfoldbanen (Berg - Maschen i Tyskland) 5 dager/uke.

Malmtrafikk Ofotbanen (MTAS)

Det ble kjørt ca. 11% færre malmtog i år 2001 sammenlignet med år 2000.

Foto: Rune Fossum



Punktlighet 2000

3.1 Punktlighetsutvikling

Etter flere alvorlige driftsuhell og andre store driftsforstyrrelser, som gikk ut over punktligheten i 2000, var 2001 et mer «normalt år». Men også dette året inntraff hendelser, som påvirket punktlighetsutviklingen. For fjerntogene, spesielt på Sørlandsbanen, var det framgang i 2001 etter problemer med Signaturtogene i 2000. Også for IC-togene på Østfoldbanen og lokaltogene på Jærbanen, Trønderbanen og Vossebanen var det framgang i 2001.

For øvrige strekninger og i lokaltrafikken rundt Oslo var det ingen framgang og jevnt over dårligere punktlighet enn året før.

I 2000 var ankomstpunktligheten for gruppen fjerntog 68 % og gikk opp til 77 % i 2001. For IC-tog gikk punktligheten ned fra 81 % i 2000 til 77 % i 2001.

For lokaltog i Oslo-området (rushtid) gikk punktligheten ned fra 85 % i 2000 til 78 % i 2001.

For flytog gikk ankomstpunktligheten til Gardermoen opp fra 94 % i 2000 til 95 % i 2001. For godstog med tidsgaranti (CombiExpress) gikk punktligheten opp fra 74 % til 76 % i 2001.

3.2 Årsaker til punktlighetsforstyrrelser 2001

Uforutsett saktekjøring på grunn av sporets tilstand/vedlikeholdsarbeider, signalfeil/feilretting, strømbrudd og ytre forhold (telehiv, solslyng, rasfare, skader etter avsporing mv), påvirker sammen med en rekke andre forhold, trafikkens punktlighet. I 2001 har det vært en økning i forsinkelser pga. feil på infrastruktur og feil på NSBs trekkraftmaterieil (lok. og motorvogner), mens det har vært nedgang i forsinkelser pga. driftsuhell og ytre forhold (værforhold mv.) Spesielt på Eidsvoll-Dombåsbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen og Gjøvikbanen har saktekjøringer pga. sporets tilstand medført redusert punktlighet. Oppgradering av Kongsvingerbanen og Østfoldbanen til krengetogstandard medførte også saktekjøringer og redusert punktlighet. Flest forsinkelser ble registrert i månedene november (5036), oktober (4989) og februar (4294).

Hovedårsaker pr. mnd.

Januar:

Feil på trekkraftmaterieil (kuldeproblemer), signalfeil, saktekjøringer etter flom/rasfare, div. strømbrudd (Romeriksporten, Drammen, Skøyen, Sørlandsbanen/Jærbanen, Bergensbanen), påkjørsel Lillestrøm, elgpåkjørsler, avsporing Skarnes og Drammen.

Februar:

Feil på trekkraftmaterieil (kuldeproblemer), signalfeil, saktekjøringer pga. infrastrukturarbeider, skin-





Foto: Rune Fossum

nebrudd Dovrebanen, strømbrydd Østfoldbanen og Dombås, påkjørsel Sandvika, elgpåkjørsler, avsporing godstog Vestfossen-Hokksund.

Mars:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, kontaktledningsfeil/strømbrydd (Østfoldbanen, Gjøvikbanen, Stabekk, Eidsvoll-Dombåsbanen), sporvekselarbeider Skøyen, plo.uhell Østre linje, påkjørsler Oslo S., Stabekk og Stavanger, trailervelt Haugastøl

April:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, sporveksel-feil Gjøvikbanen, sporvekselarbeider Skøyen, Strømbrydd Drammen, ras Nordlandsbanen, avsporing Gardermoen, sammenstøt Nittedal

Mai:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, strømbrydd Oslo S. og Østfoldbanen, avsporing Loenga, påkjørsel Holmestrand.

Juni:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, div. strømbrydd (Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen), ras og avsporing Bergensbanen, påkjørsel Trønderbanen.

Juli:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, solsløyg Dovrebanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen, div. strømbrydd (Gjøvikbanen, Vestfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen).

August:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, strømbrydd Østfoldbanen og Jærbanen/Sørlandsbanen, påkjørsler Asker og Jærbanen.

September:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, skinnebrudd Drammenbanen, div.strømbrydd (Moss, Grorud, Oslostunnelen, Bergensbanen og Jærbanen/Sørlandsbanen), ras og avsporing Nordlandsbanen.

Oktober:

Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, strømbrydd Kongsvingerbanen, påkjørsel Jærbanen, løse elementer i tunnel Gardermobanen, avsporing Mære-Steinkjer, løvfall/glatte skinner.

November:

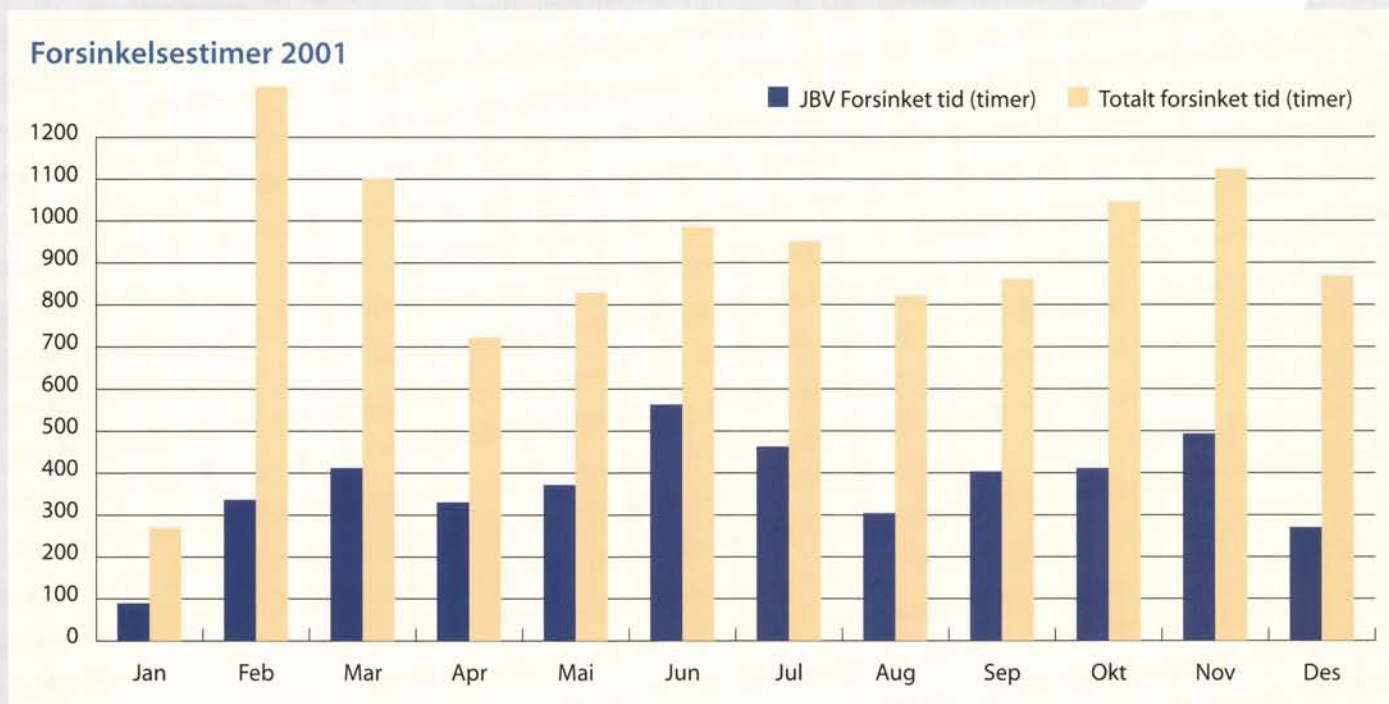
Feil på trekkraftmateriell, signalfeil, saktekjøringer, skinnebrudd Drammenbanen, div. strømbrydd (Gjøvik-banen, Oslostunnelen og Eidsvoll-Hamar), løse elementer i tunnel GMB, sammenstøt Skøyen, påkjørsel Soknedal, løvfall/glatte skinner.

Desember:

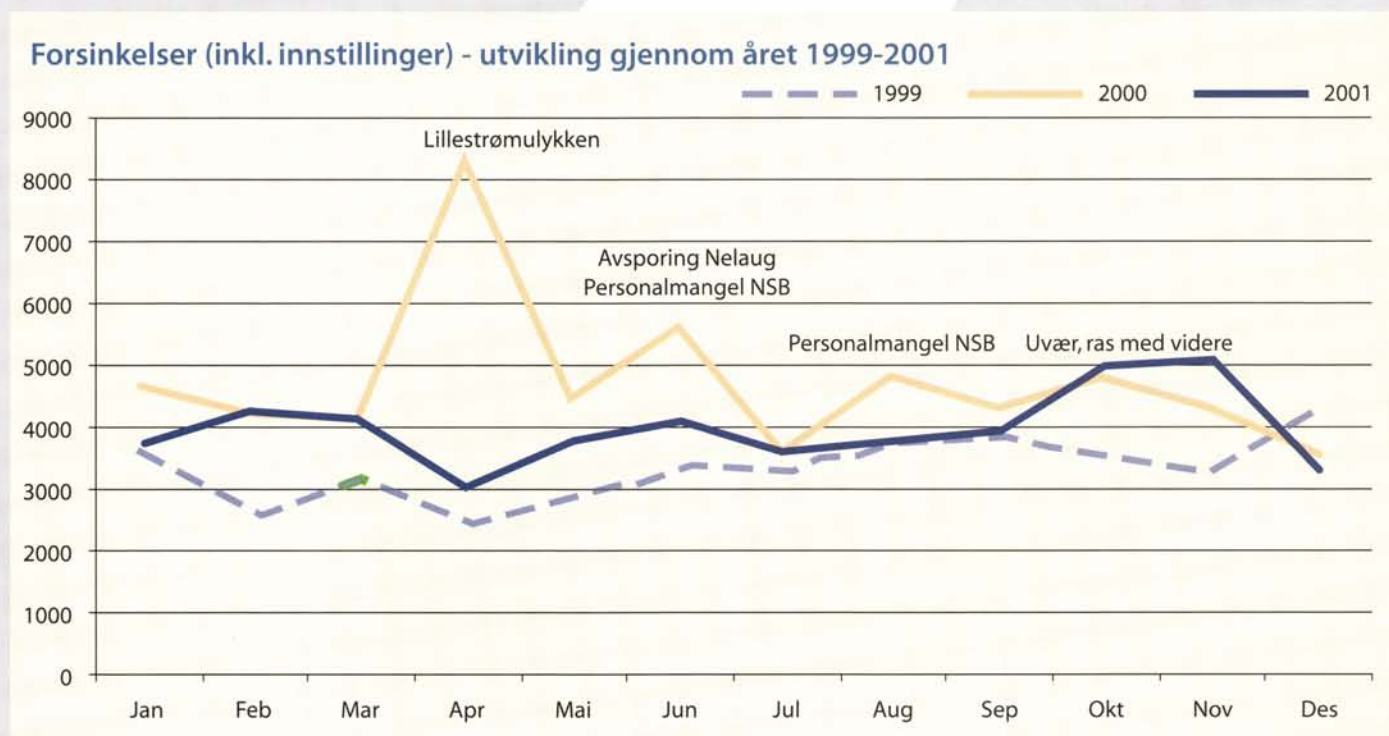
Feil på trekkraftmateriell (kuldeproblemer), saktekjøringer, signalfeil, div. strømbrydd (Gjøvikbanen, Bergensbanen, Jærbanen/Sørlandsbanen), skinnebrudd Drammenbanen, ØB lokalstrekning og Dovrebanen, ras Bergensbanen.

Grafiske framstillinger

Forsinkelser



Figuren viser forsinkelsestimer per måned.

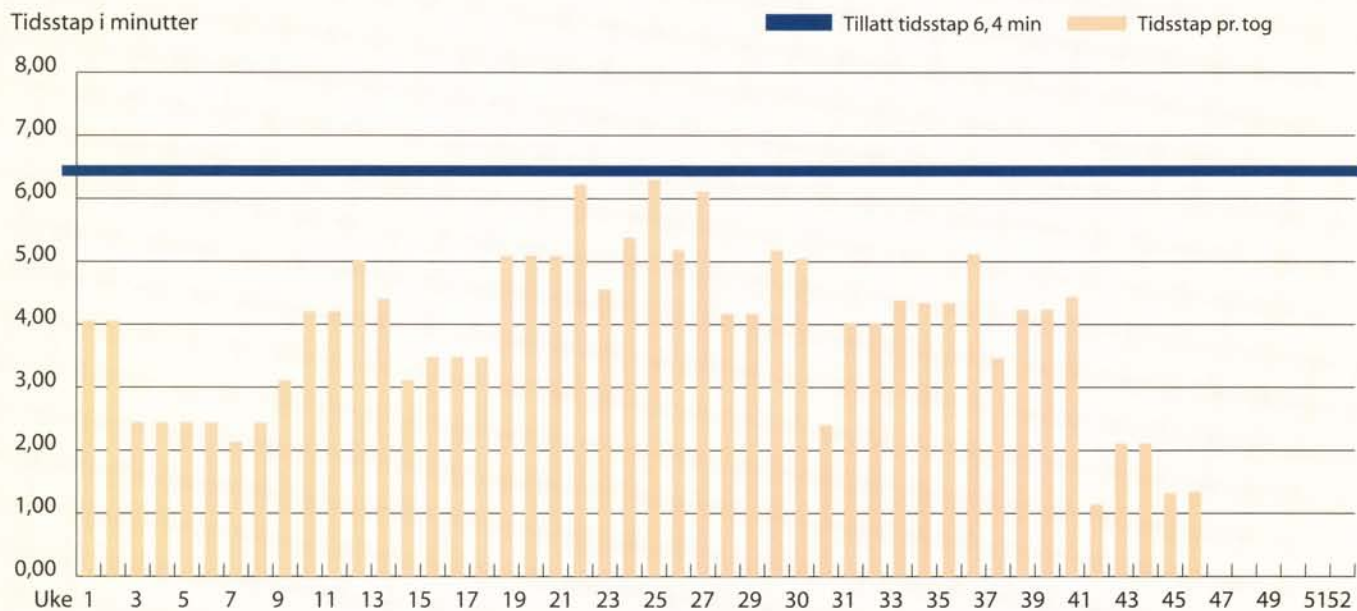


Figuren viser utviklingen i antall forsinkelser (forsinkede tog) i 2001 sammenlignet med 1999 og 2000, og hvordan forskjellige større årsaksforhold har påvirket punktligheten.

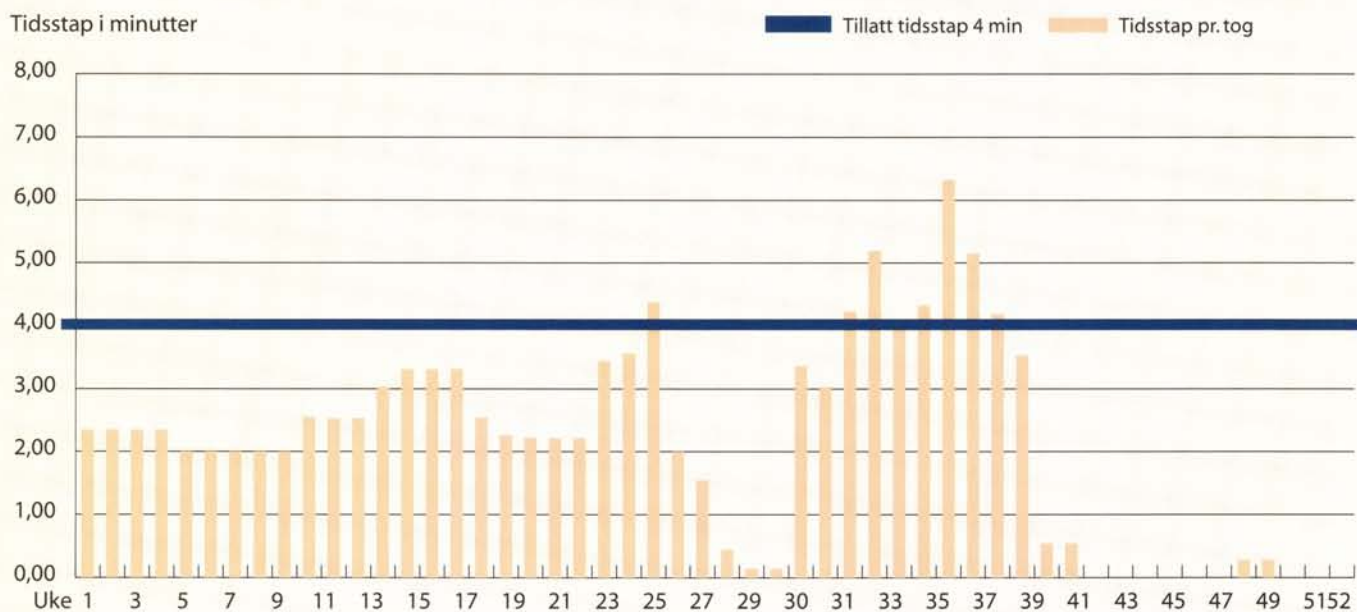
Beregnet tidstap ved saktekjøringer

Nedenfor vises som eksempel tidstap ved saktekjøringer på noen banestrekninger:

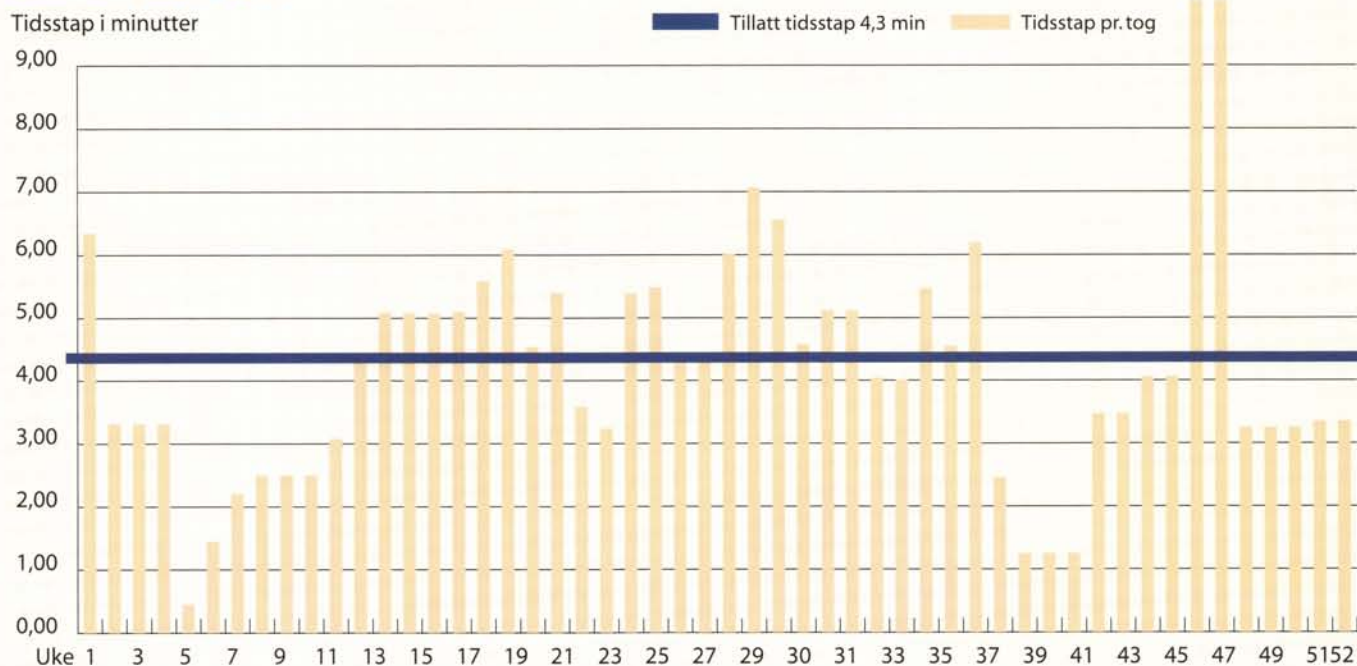
Bergensbanen 2001



Sørlandsbanen 2001 (Drammen-Kristiansand)



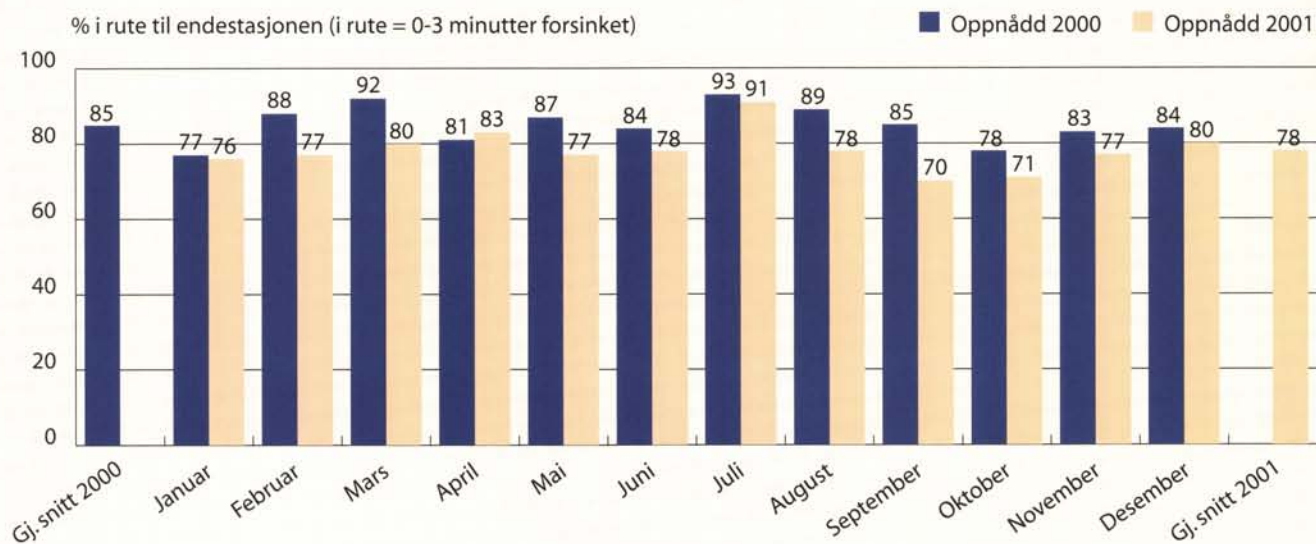
Eidsvoll-Fåberg 2001



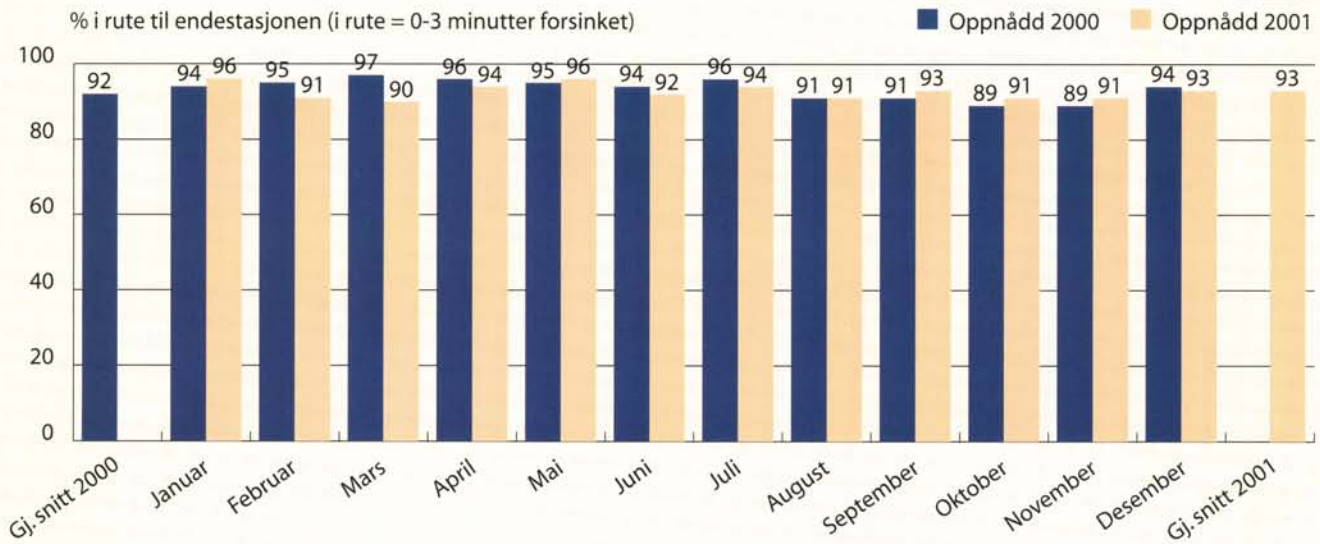
Se for øvrig side 30-34 for detaljerte oversikter over forsinkelsesårsaker.

Persontrafikk Lokaltog

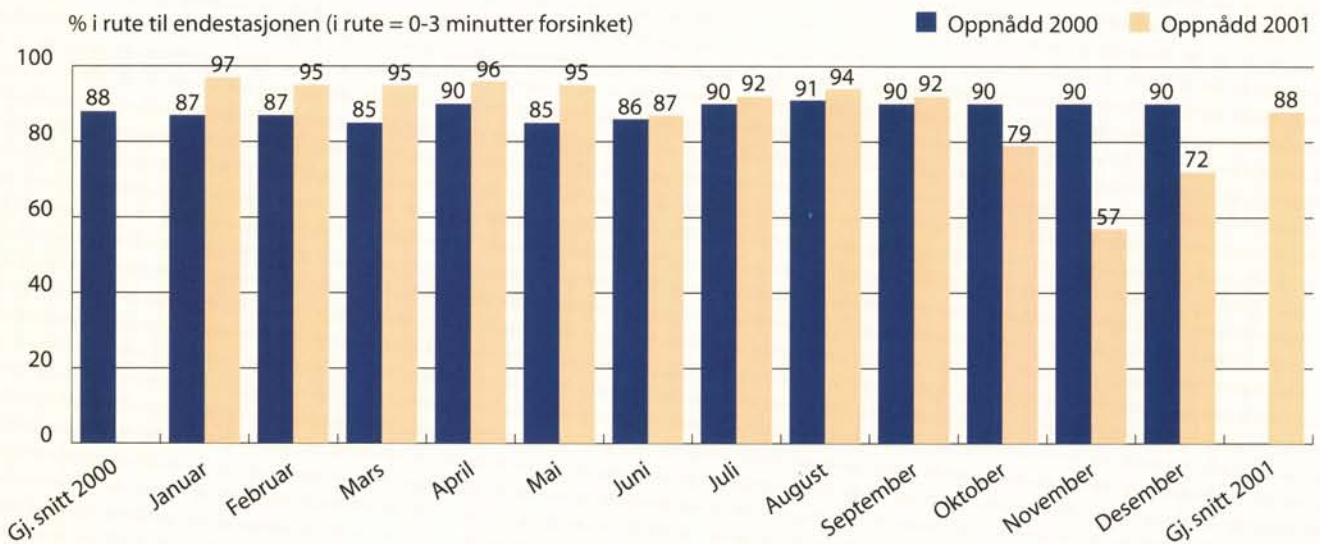
Punktlighet i toggangen 2001 - lokaltog rundt Oslo (rushtid)



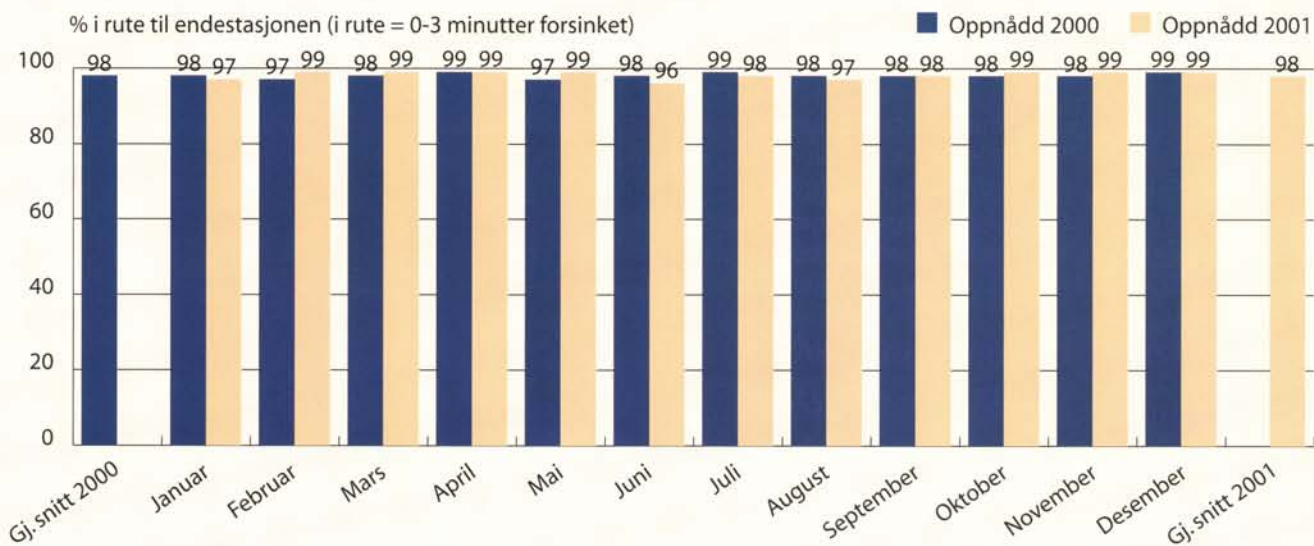
Punktlighet i toggangen 2001 - lokaltog Jærbanen



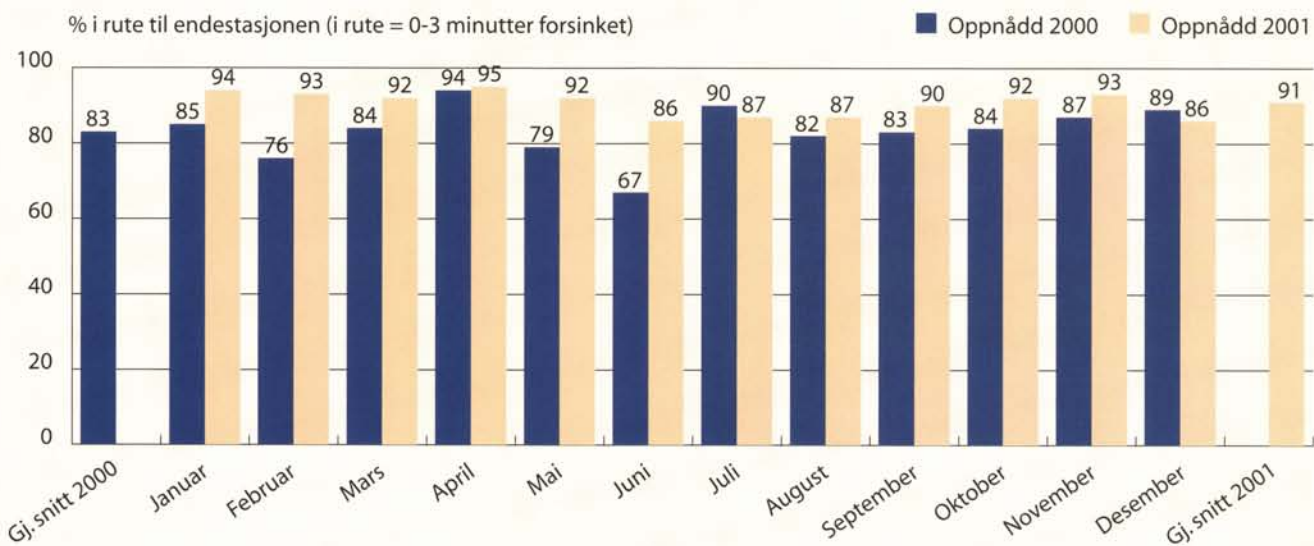
Punktlighet i toggangen 2001 - lokaltog Trønderbanen



Punktlighet i toggangen 2001 - lokaltog Bergen-Arna-Bergen

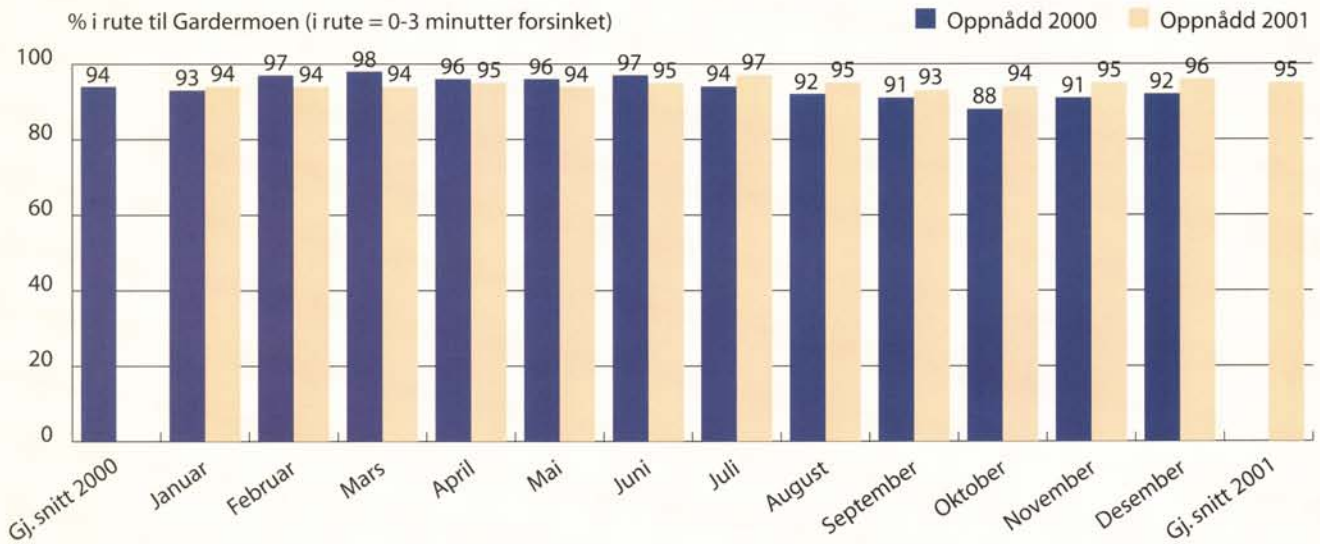


Punktlighet i toggangen 2001 - lokaltog Vossebanen



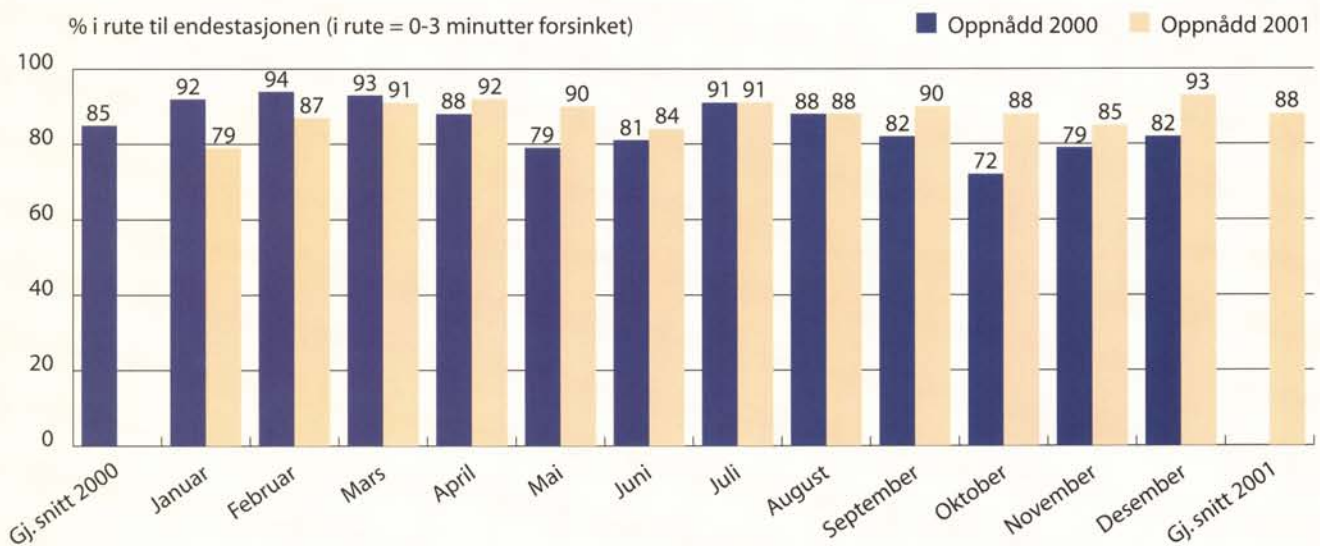
Flytog

Punktlighet i toggangen 2001 - Flytog



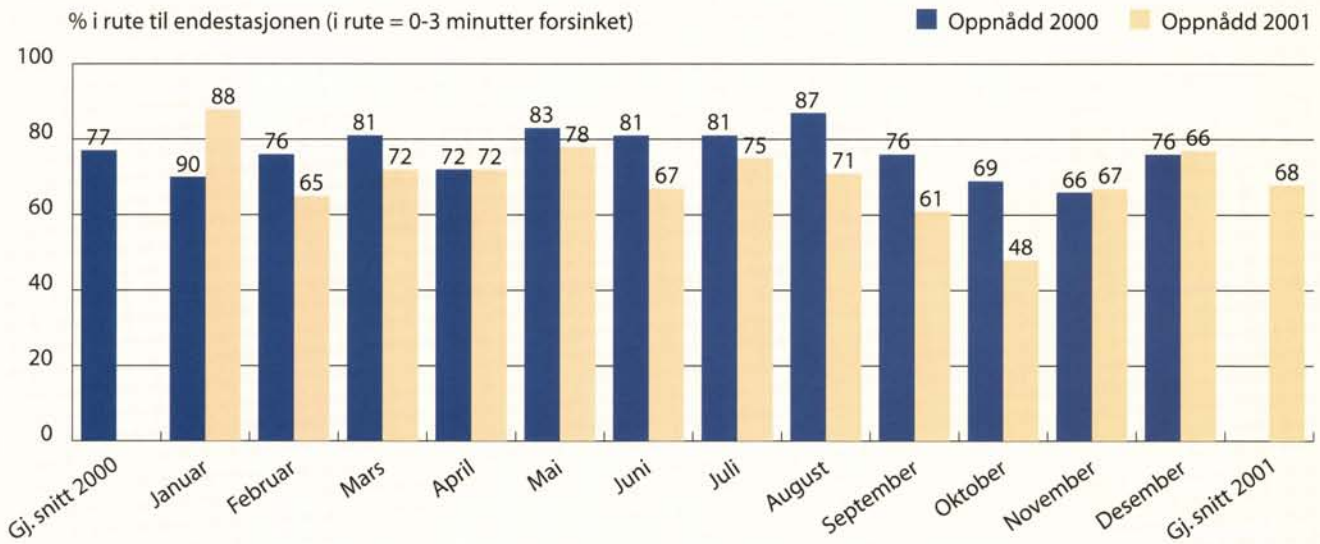
Mellomdistanse Østfold

Punktlighet i toggangen 2001 - mellomdistanse Østfold



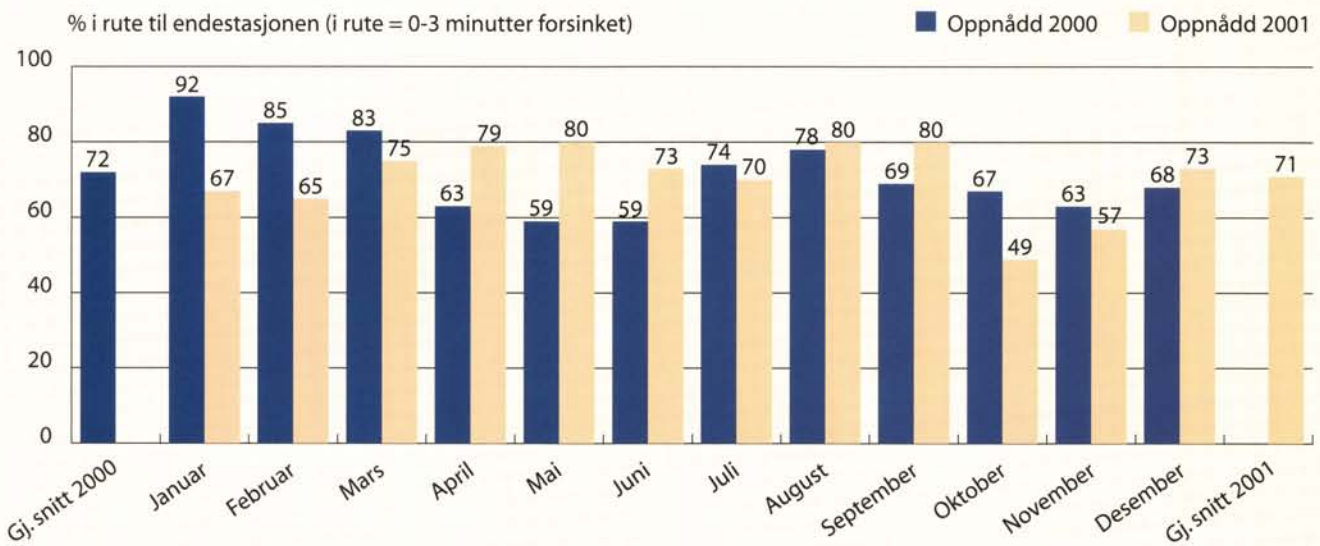
Mellomdistanse Vestfold

Punktlighet i toggangen 2001 - mellomdistanse Vestfold



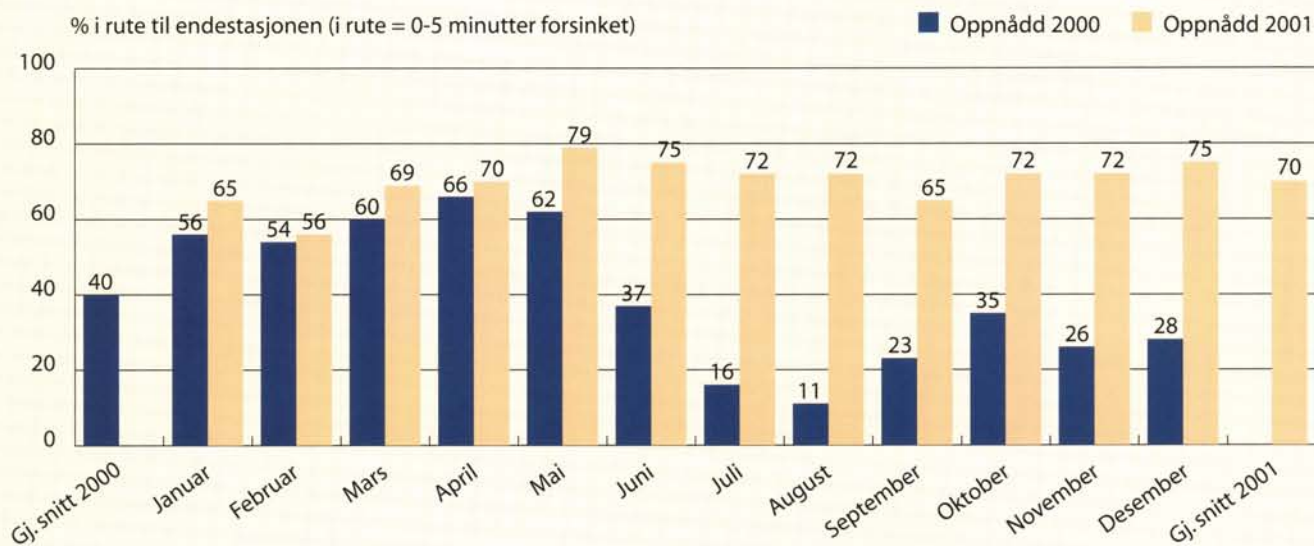
Mellomdistanse Dovrebanen

Punktlighet i toggangen 2001 - mellomdistanse Dovrebanen



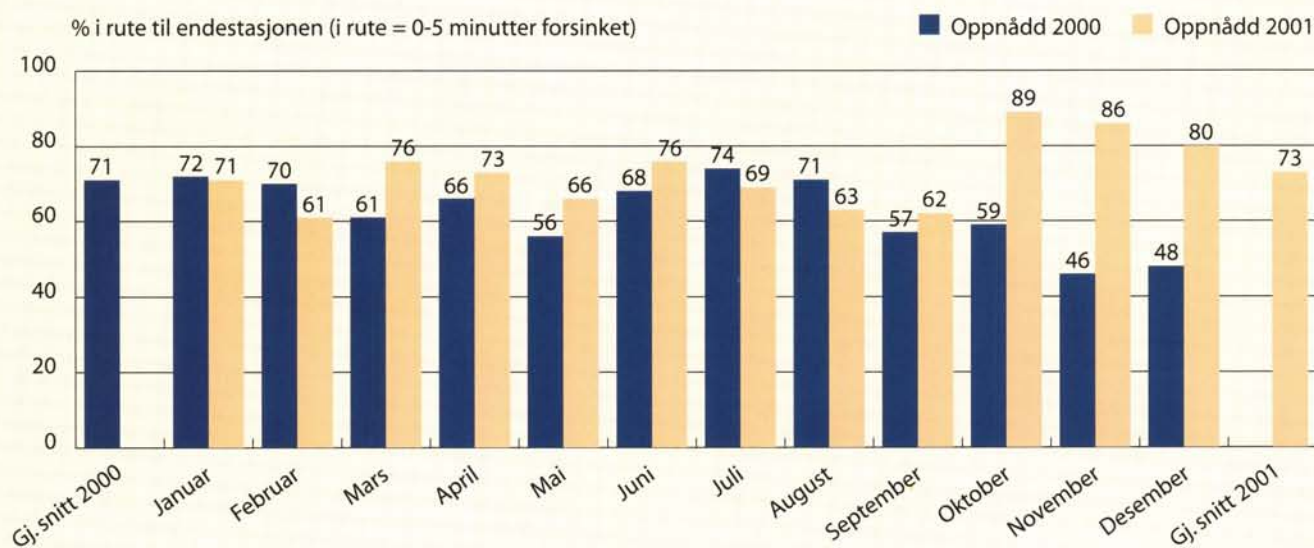
Langdistanse - Signaturtog

Punktlighet i toggangen 2001 - Signaturtog



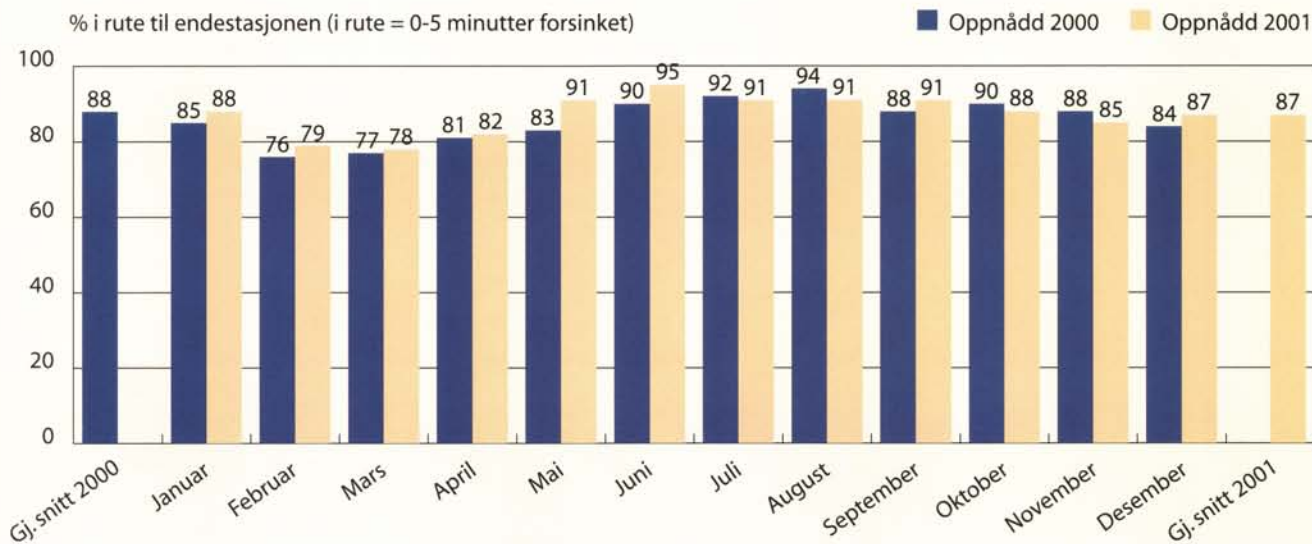
Langdistanse - Ekspresstog

Punktlighet i toggangen 2001 - Ekspresstog og dagtog



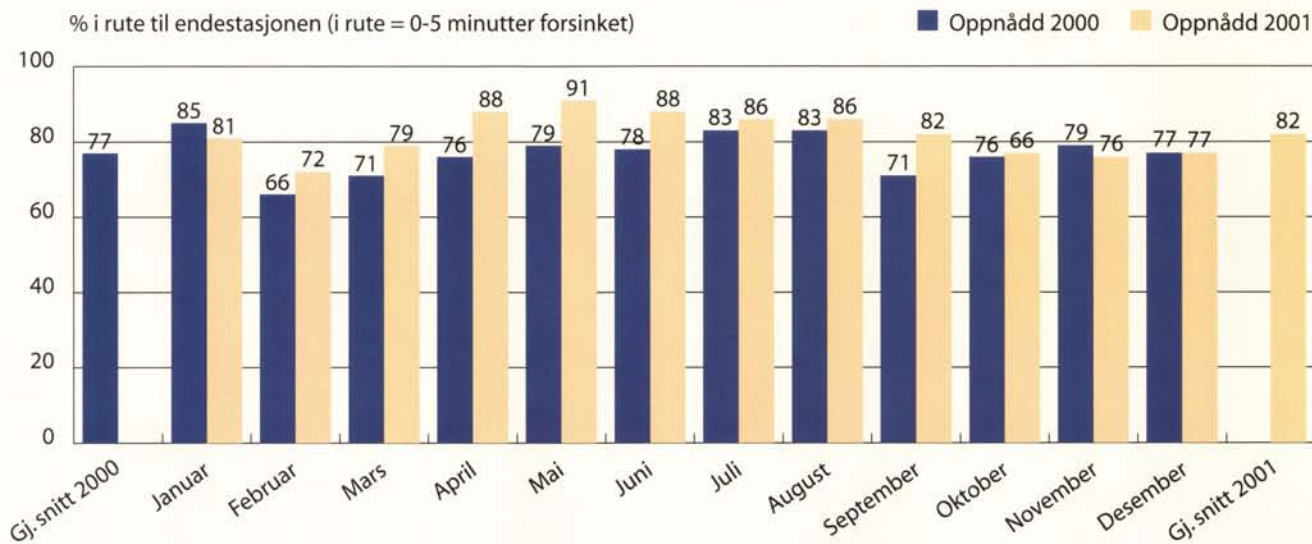
Langdistanse - Nattog

Punktlighet i toggangen 2001 - Nattog



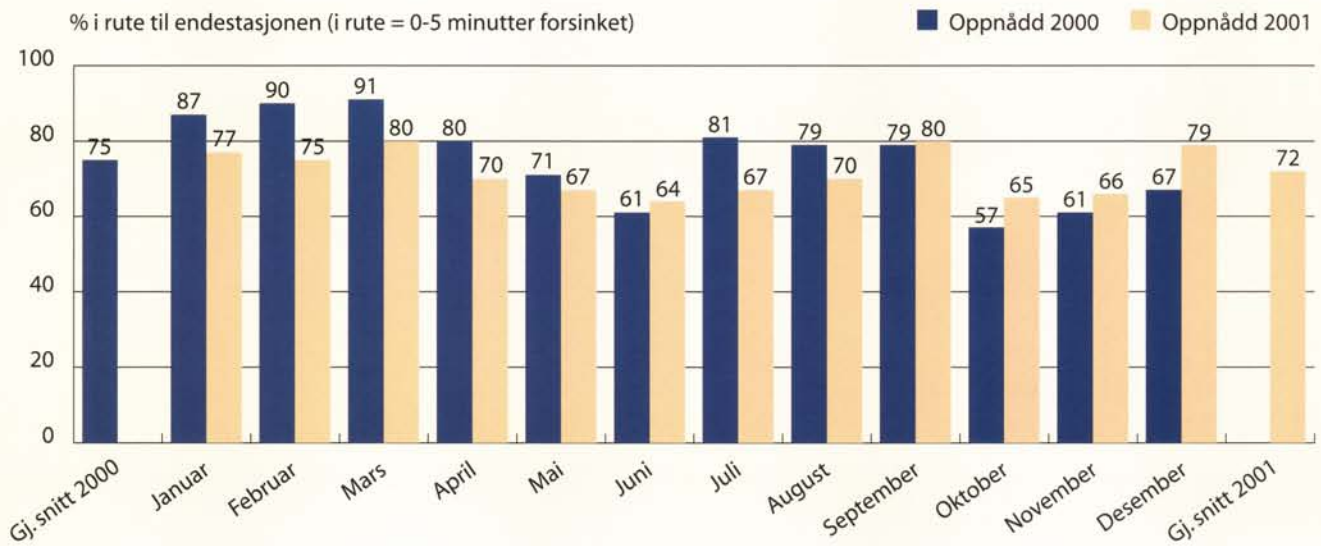
Langdistanse - Regiontog

Punktlighet i toggangen 2001 - Regiontog



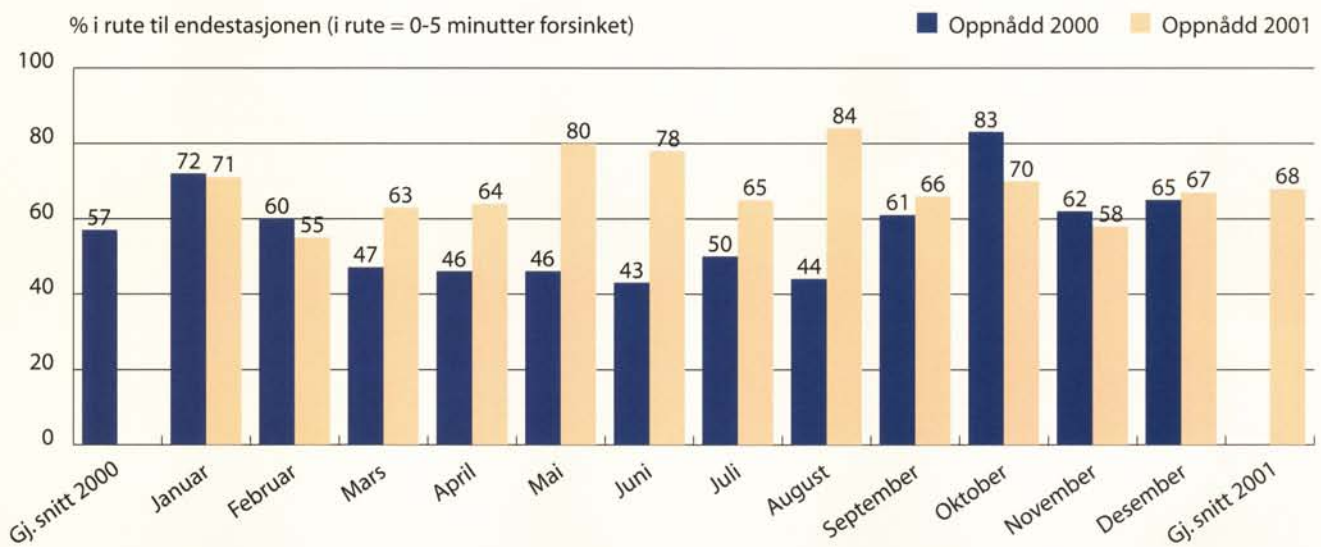
Langdistanse - Utenlandstog

Punktlighet i toggangen 2001 - Utenlandstog (Linx)

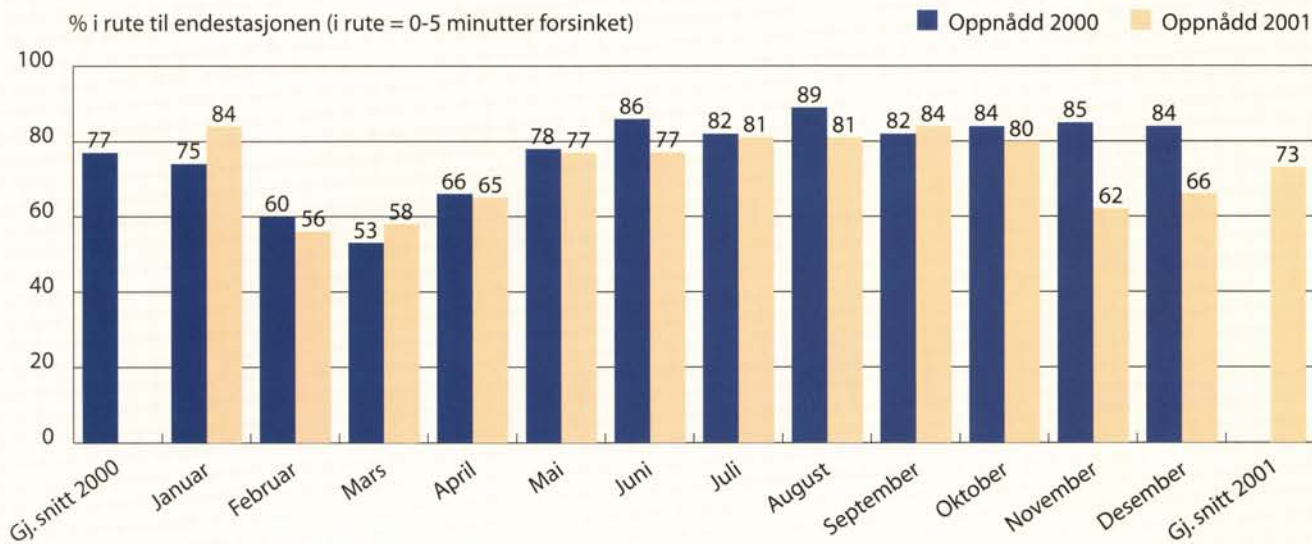


Strekningsvise punktighetstall

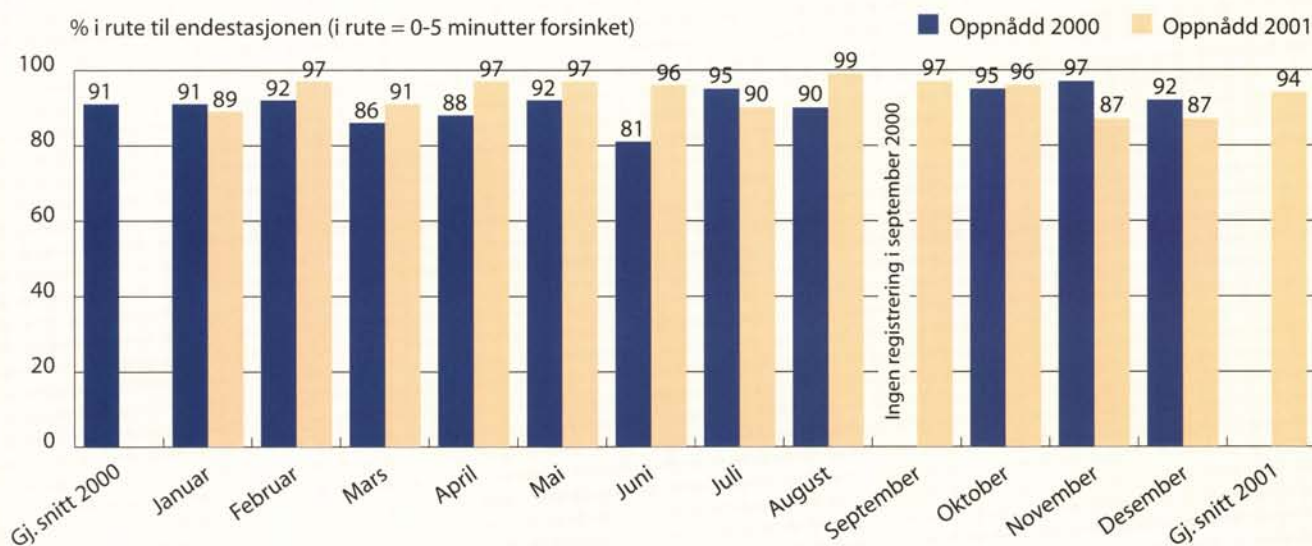
Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Dovrebanen



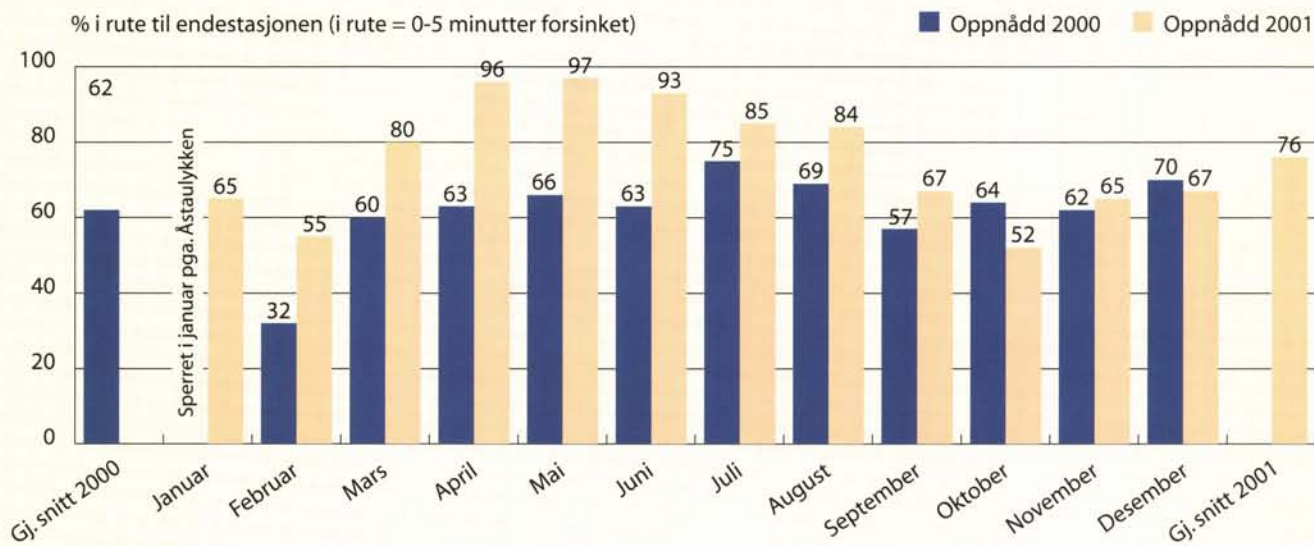
Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Nordlandsbanen



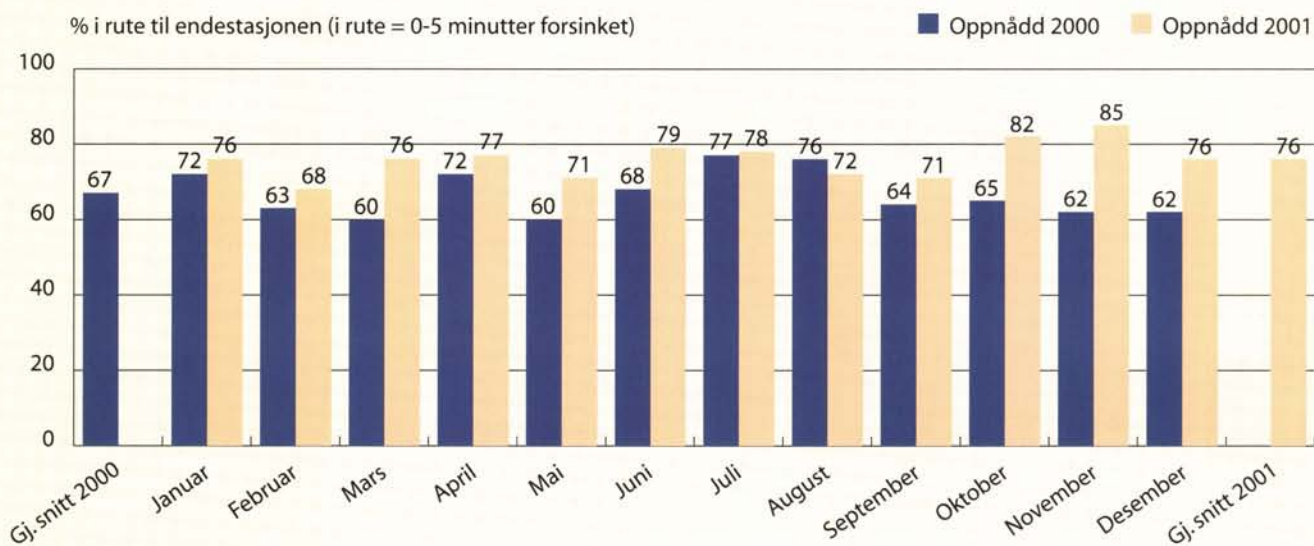
Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Raumabanen



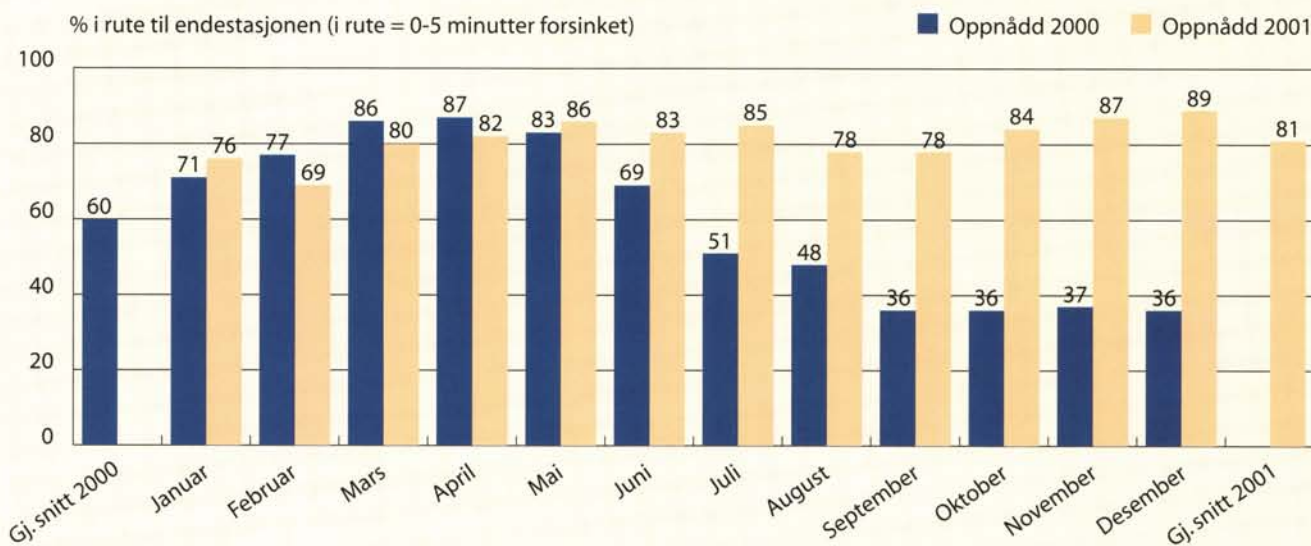
Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Rørosbanen



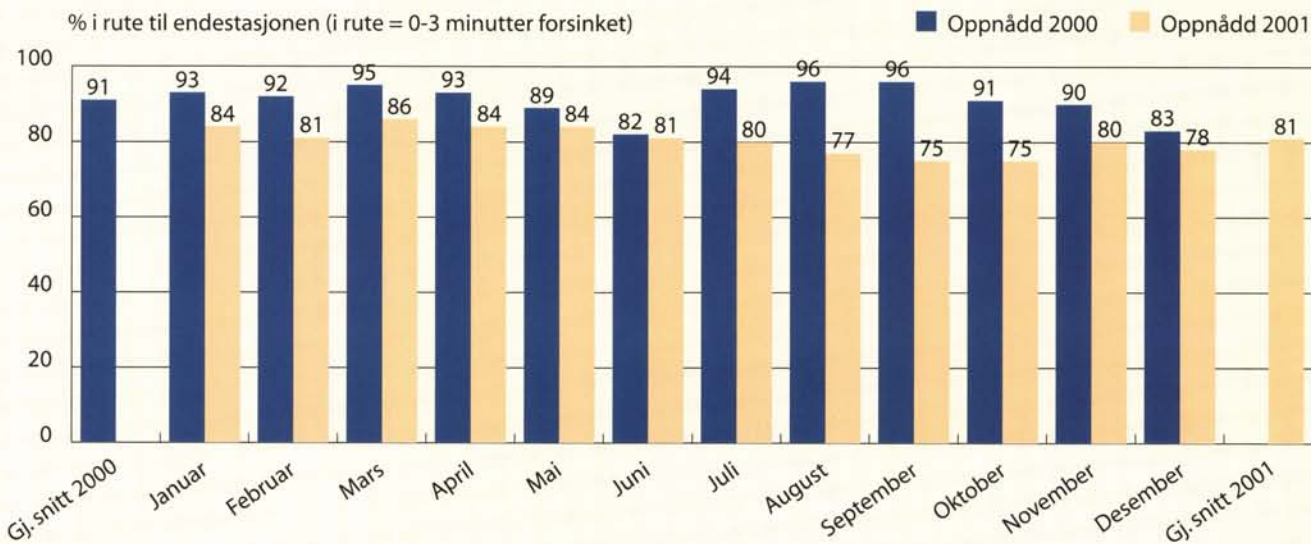
Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Bergensbanen



Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Sørlandsbanen

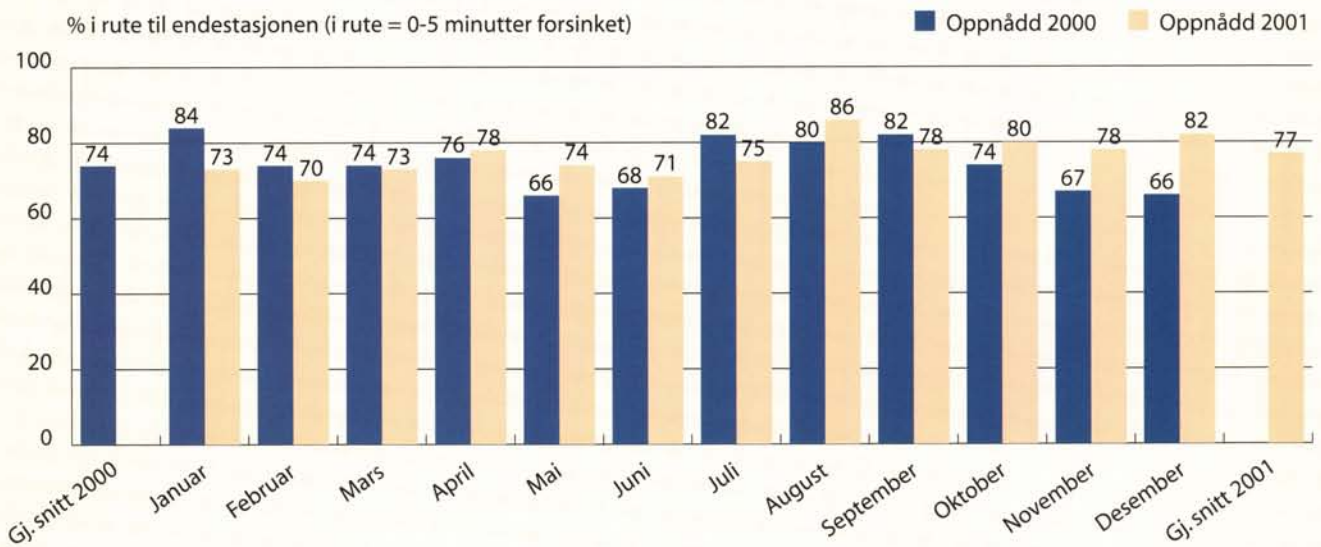


Punktlighet i toggangen 2001 - persontog Gjøvikbanen

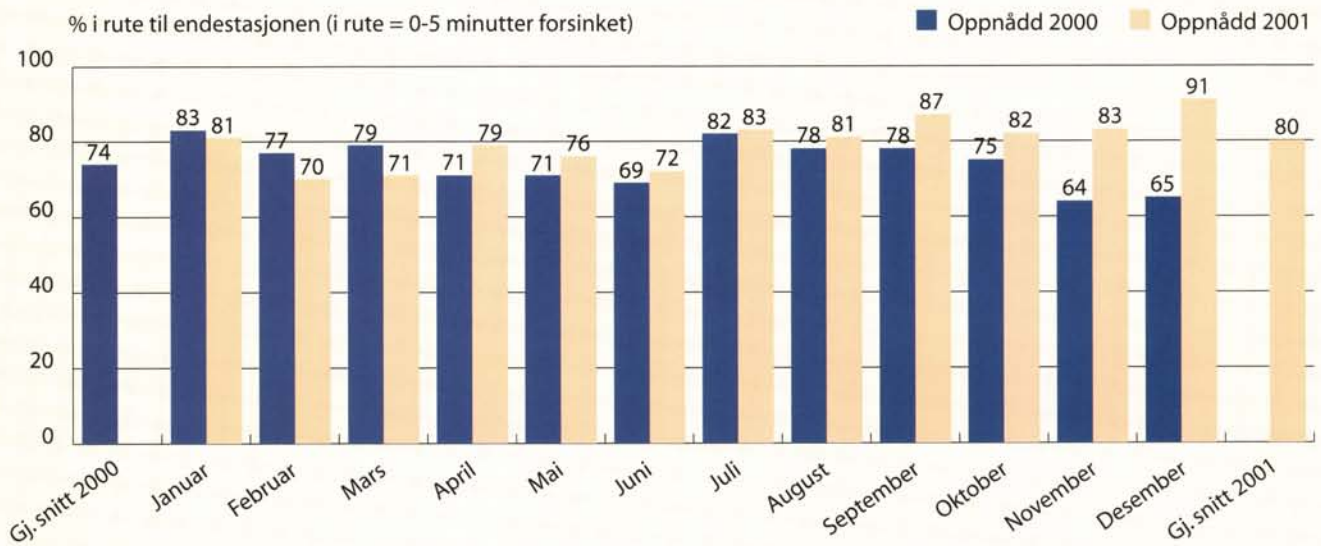


Godstog

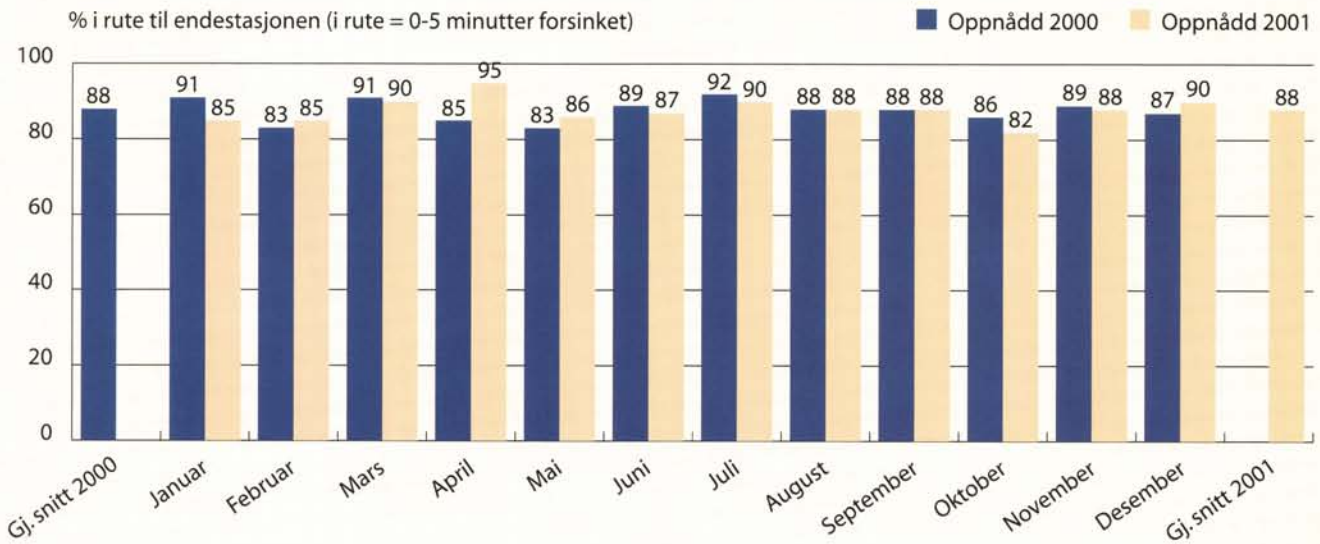
Punktlighet i toggangen 2001 - hovedtog containertog



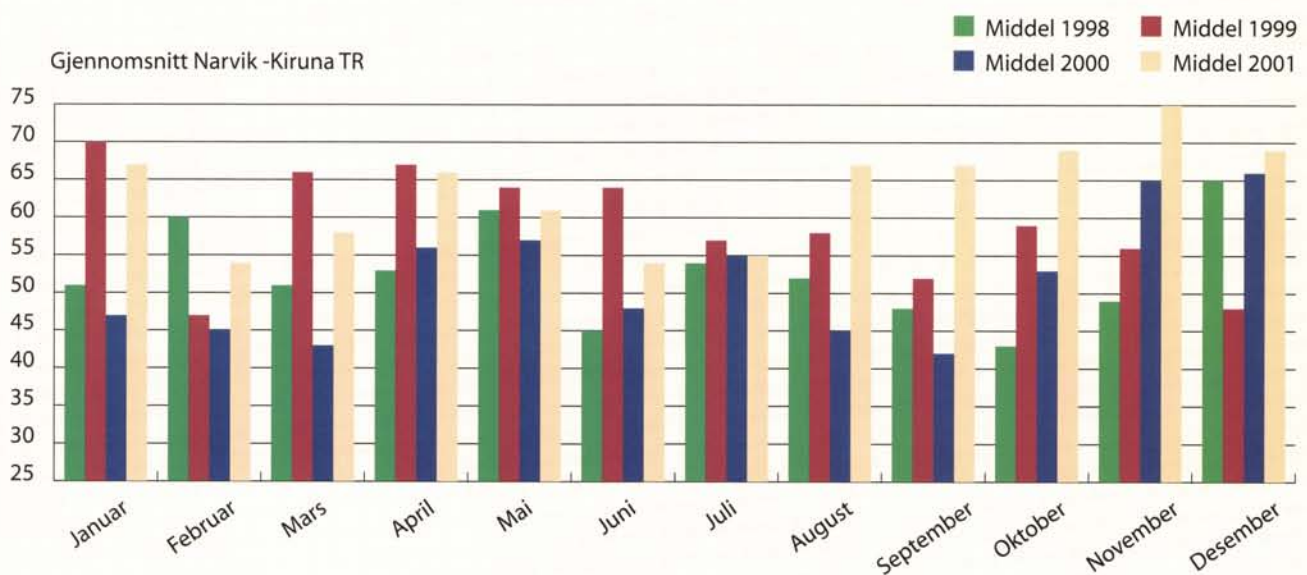
Punktlighet i toggangen 2001 - hovedtog vognlast



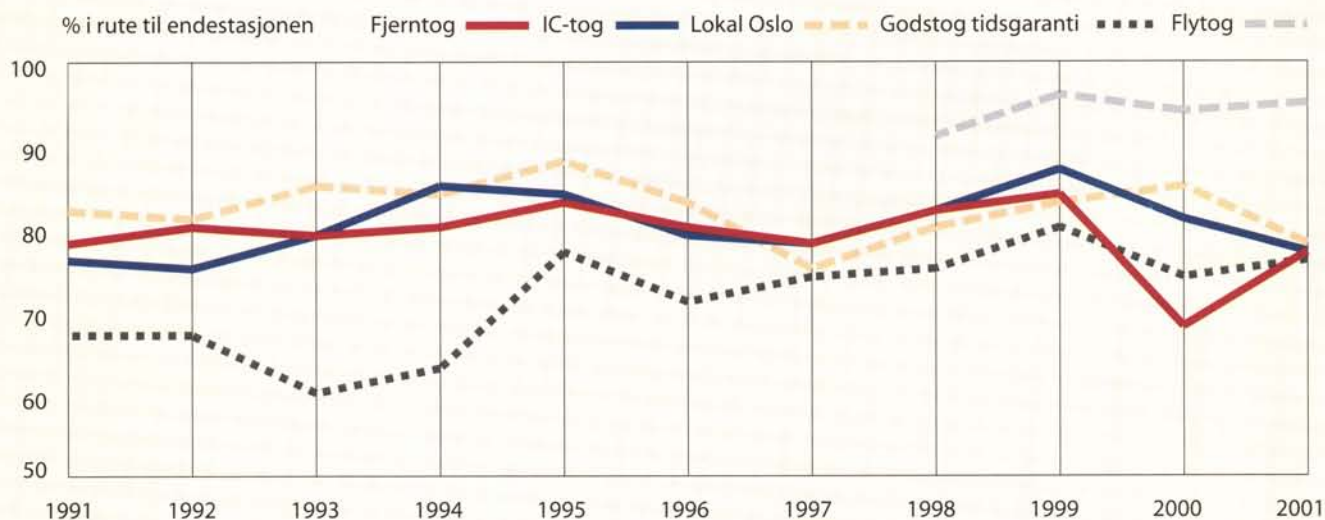
Punktlighet i toggangen 2001 - systemtog



Punktlighet i toggangen 2001 - malmtog

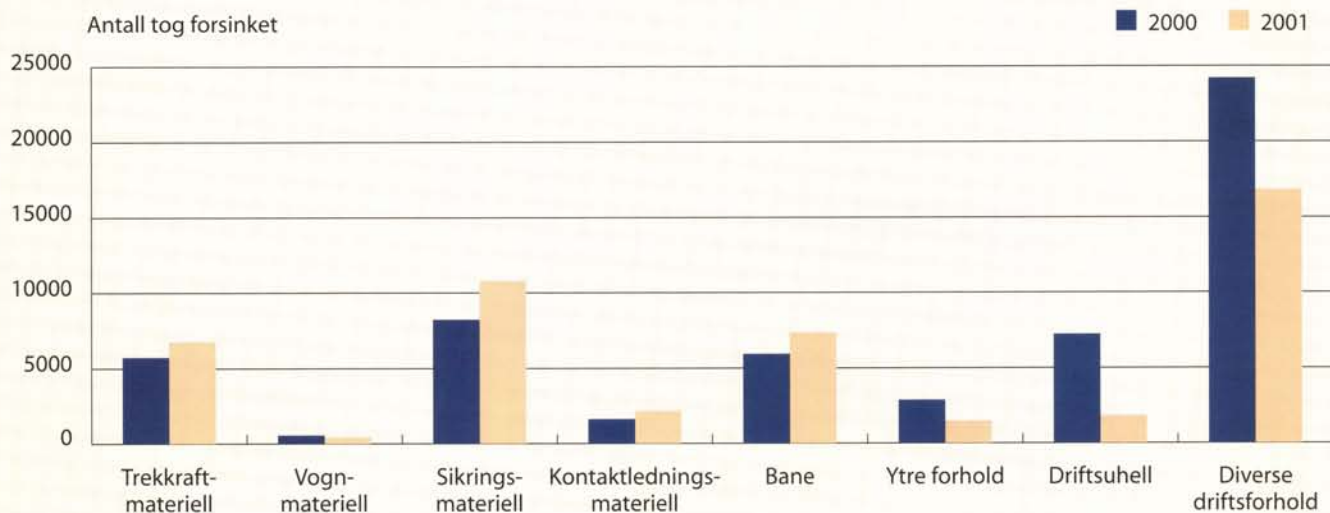


Punktlighetsutvikling 1991-2001



Forsinkelsesårsaker

Sammenlikning 2000-2001



Forsinkelsesårsaker er inndelt i følgende hovedgrupper:

- feil på trekkraftmateriell
- 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)

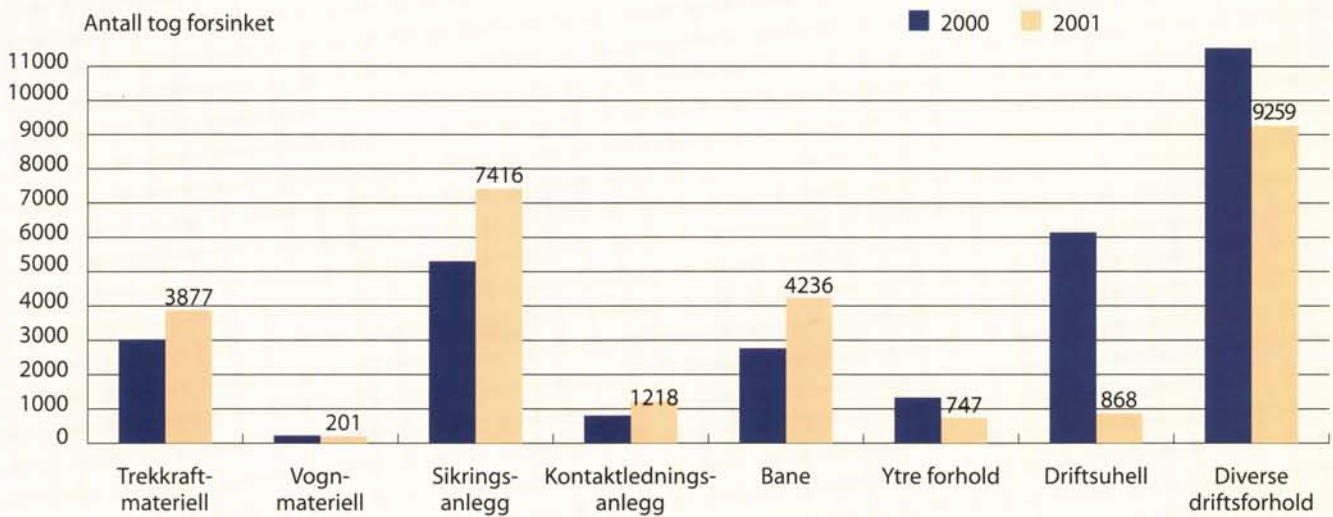
Antall registrerte forsinkelser gikk ned med ca. 15 % fra 2000 til 2001, hvorav det ble registrert henholdsvis 56375 og 47710 forsinkede tog. Noe av nedgangen skyldes redusert togproduksjon

iverksatt fra oktober 2000 og som i store trekk ble videreført og ytterligere redusert ved overgang til ny ruteordning i januar.

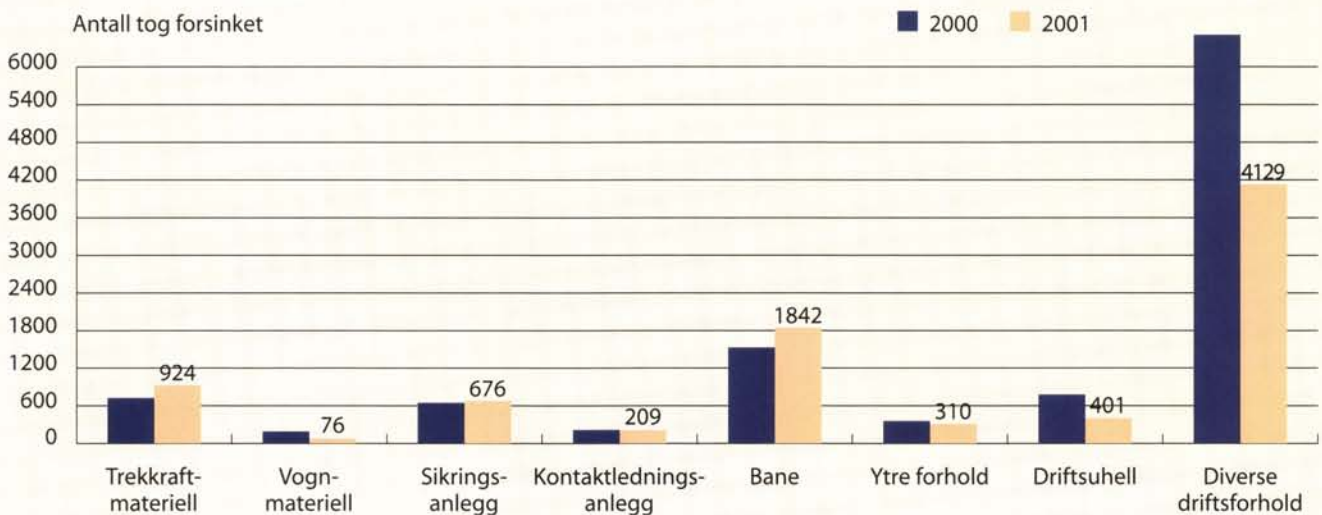
Størst økning i antall punktighetsrelaterte feil var å finne i gruppene trekkraftmateriell (fra 5736 til 6783), sikringsanlegg (fra 8226 til 10794) og baneforhold, herunder saktekjøringer (fra 5936 til 7348).

Forsinkelsesårsaker per region

Forsinkelsesårsaker i region Øst - utvikling 2000-2001

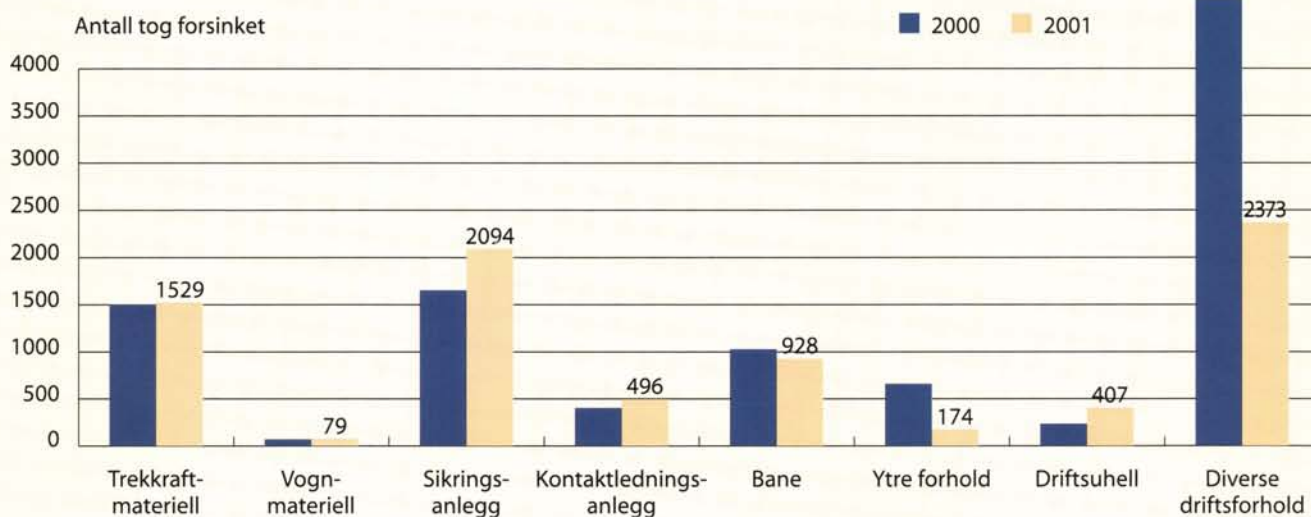


Forsinkelsesårsaker i region Nord - utvikling 2000-2001

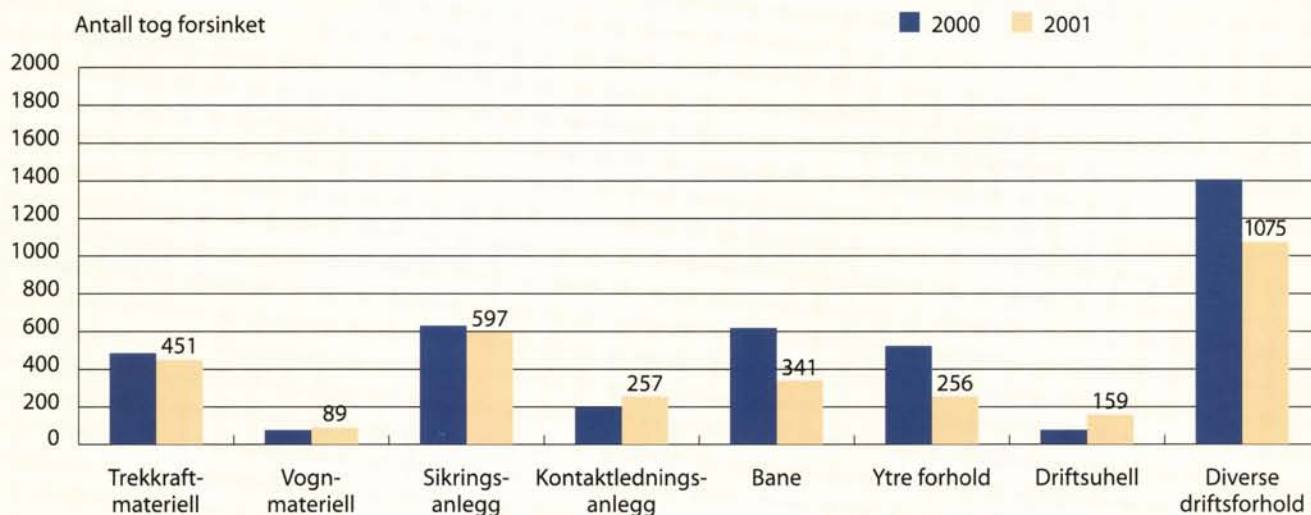


Forsinkelsesårsaker per region

Forsinkelsesårsaker i region Sør - utvikling 2000-2001

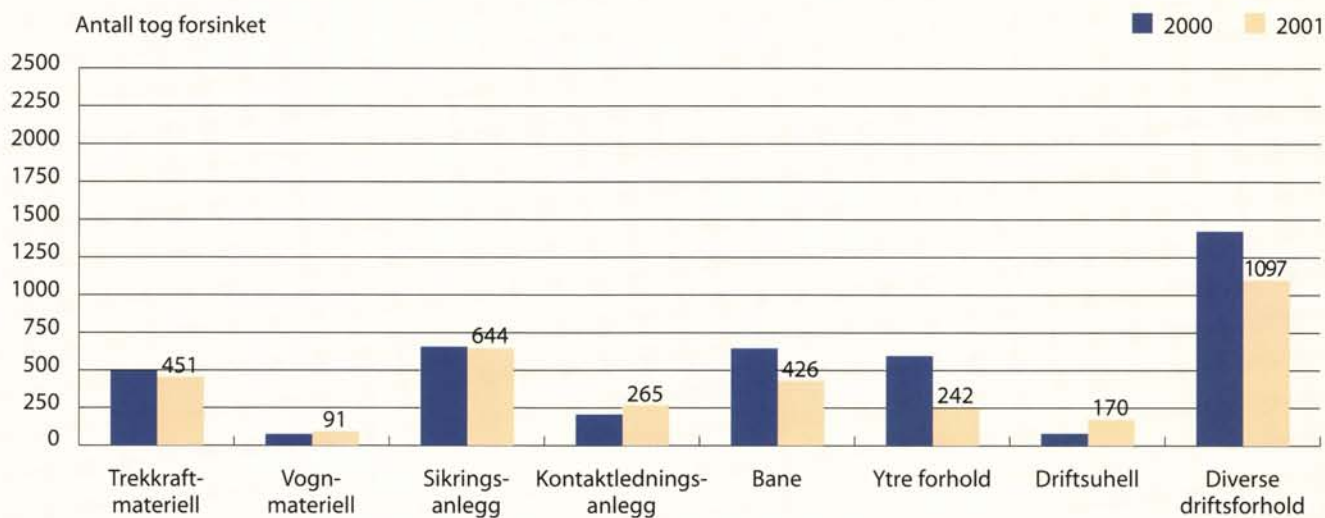


Forsinkelsesårsaker i region Vest - utvikling 2000-2001

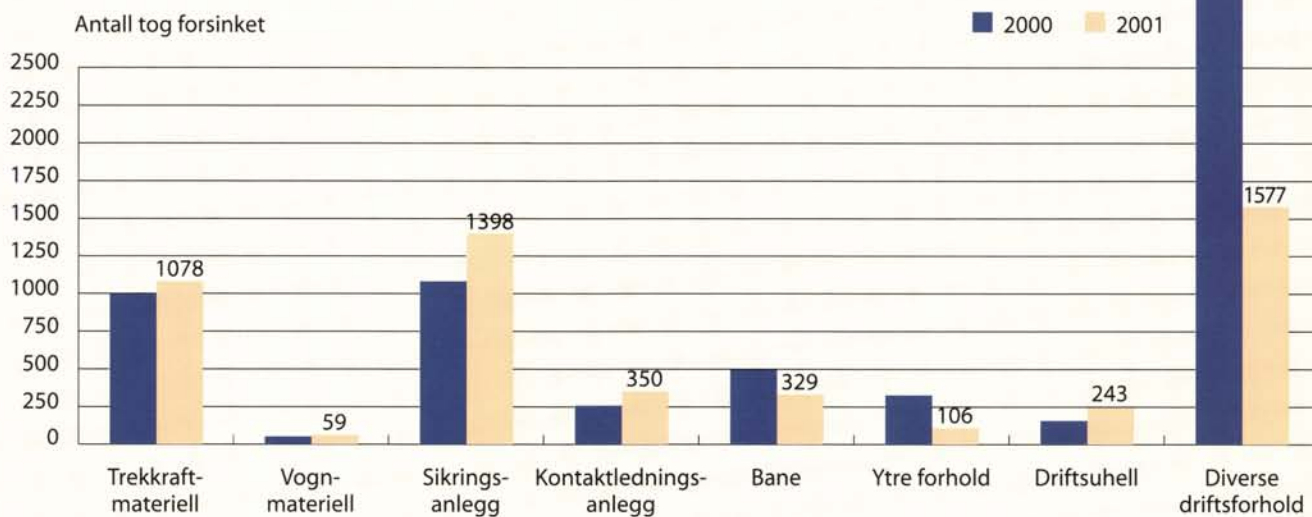


Forsinkelsesårsaker per banestrekning

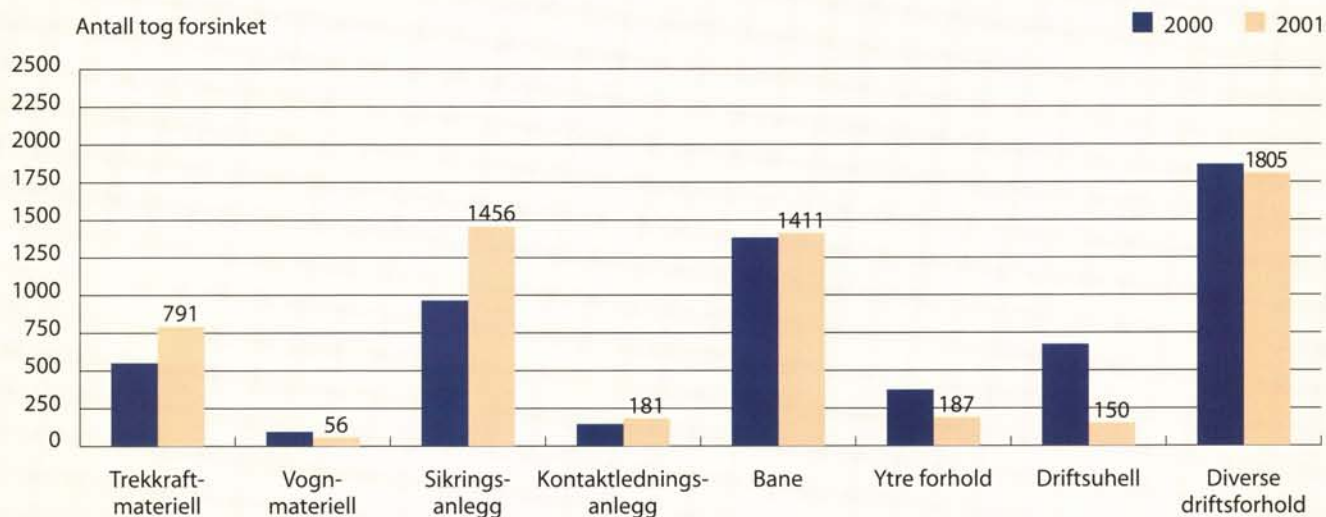
Forsinkelsesårsaker Bergensbanen 2000-2001



Forsinkelsesårsaker Sørlandsbanen 2000-2001



Forsinkelsesårsaker Dovrebanen 2000-2001



Forsinkelsesårsaker Nordlandsbanen 2000-2001

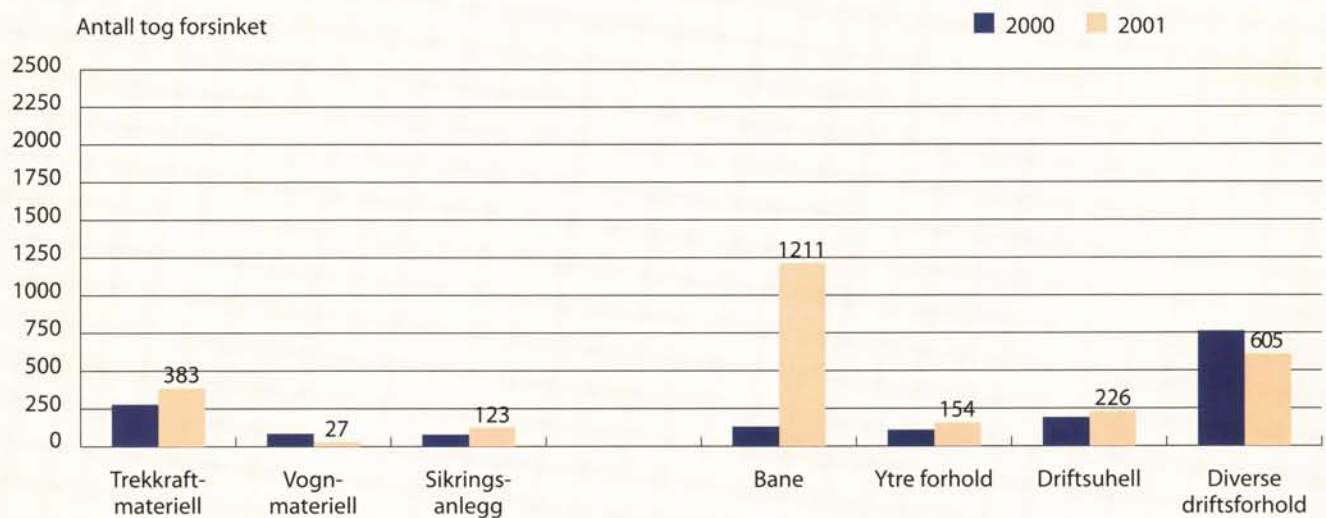




Foto: Rune Fossum

15. 06. 2002

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



Foto: Rune Fossum

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 96 61 02

Region Nord
Pirsenteret
7005 Trondheim
Telefon: 72 57 25 00



Foto: Rune Fossum