

Oppsummering og forklaring av resultater – punktlighet og regularitet 2023

Her finner du følgende:

Definisjoner

Dette påvirket punktligheten og regulariteten i 2023

Punktliste over noen trender de siste årene

Tabell punktlighet per strekning

Kort info om punktligheten per strekning

I 2023 oppnådde vi en punktlighet på 87,6 % for persontog. Punktlighet er andelen tog som ankommer endestasjonen og Oslo S innenfor en margin på 03:59 minutter. For langdistansetog og grensekryssende tog er denne marginen 05:59 minutter. Resultatene er under målsettingen på 90 % for persontog.

Regulariteten endte på 93,9 % for persontog i 2023, betydelig lavere enn målsetting på 97,0 %. Regularitet er andel avganger som har blitt kjørt uten å bli delvis eller helt innstilte. Innstillinger knyttet til planlagt arbeid er ikke inkludert i regulariteten.

Det ble en krevende start på året. De første månedene av 2023 ble sterkt preget av at Blixtunnelen måtte stenges midlertidig – kort tid etter åpningen 11. desember 2022. Stengingen medførte at ruteplanen som ble satt i drift 11. desember ikke lenger kunne gjennomføres. Persontogene som skulle kjøres på Follobanen ble enten innstilt eller kjørt via Østfoldbanen. Omkjøringen medførte lengre reisevei mellom Oslo S og Ski enn det som lå til grunn i rutetabellen. Det førte til mange forsinkelser. På nyåret ble det laget nye togtruter på Østfoldbanen i samarbeid med togoperatørene. Likevel fikk stengingen store konsekvenser for både punktlighets- og regularitetsresultatet.

Til tross for utfordringene knyttet til Blixtunnelen var det ekstremværet «Hans», i begynnelsen av august, som skulle bli den klart største årsaken til både forsinkelser og innstillinger i 2023. Værforholdene ødela jernbanen, og førte til rasfare, på flere strekninger. Uværet fikk aller størst konsekvens for togtrafikken på Dovrebanen etter at Randklev bru kollapset. Det medførte innstilte person- og godstog ut året, omkjøring av godstog via Rørosbanen og at persontogene på Rørosbanen fikk nye ruter som følge av økt trafikk på strekningen. Situasjonen vil fortsette å prege både punktlighet- og regularitetsresultatet videre inn i 2024 frem til reparasjonen av Randklev bru er ferdig.

Om vi ser på utviklingen av resultatene over de siste årene så er det noen trender vi kan legge merke til:

- I 2023 er det en markant økning innen forsinkelsestimer knyttet til ekstremvær, særlig «Hans», og ettervirkninger av dette.
- Hendelsene «Hans» og «Blixtunnelen» utgjorde rundt en tredjedel av alle ikke-planlagte innstillinger for persontog i 2023.
- Feil på togene har økt de siste årene, og fortsatte å øke i 2023. Økningen er størst for godstog.

- Antall forsinkelsestimer på signalfeil har en liten nedgang i forhold til 2019 og 2022, i hvert fall om man vekter tallene mot trafikkmengden.
- Antall driftsforstyrrende, tekniske feil i Stor-Oslo har økt tydelig de siste to årene.
- I 2023 var det igjen stor variasjon i punktligheten gjennom døgnet. Punktligheten for persontog i rushtida var 79,6 % og utenom rushtida 89,0 %. Denne forskjellen var enda større i 2023 enn i 2022. I rushperiodene er det flere reisende og flere tog som gir lengre stasjonsopphold. Når det er stor trafikk forplanter også feil seg lettere til flere avganger, og forsinker flere tog.

Tabell: Punktlighetsresultat per strekning, persontog.

Strekning	År 2018-2022	År 2023
Arendalsbanen	91,9	84,9
Bergensbanen langdistanse	72,8	71,1
Bratsbergbanen	86,6	86,5
Dovrebanen	83,1	78,1
Dovrebanen langdistanse	81,8	81,2
Drammenbanen	90,9	88,1
Flytoget	92,3	90,4
Flåmsbana	87,5	85,3
Gardermobanen	90,2	88,5
Gjøvikbanen	86,1	84,3
Hovedbanen	92,1	89,6
Kongsvingerbanen	81,4	77,8
Lokaltog Bergen (Arna)	95,9	96,0
Lokaltog Salten	90,4	91,5
Lokaltog Stavanger (Jærbanen)	91,5	86,9
Lokaltog Trondheim (Trønderbanen)	83,6	79,7
Nordlandsbanen langdistanse	81,1	82,7
Over Charlottenberg	74,1	74,4
Over Kornsjø	84,9	80,4
Over Storlien	72,7	83,3
Over Vassijaure (Ofofbanen)	74,4	73,0
Raumabanen langdistanse	93,2	95,7
Rørosbanen langdistanse	83,9	78,7
Sørlandsbanen langdistanse	77,3	65,0
Vestfoldbanen	86,9	80,3
Vossebanen	87,4	83,4
Østfoldbanen	88,9	91,1

Område Øst

Drammenbanen: Dette er strekningen som har størst påvirkning på punktligheten totalt sett. Drammenbanen endte med total punktlighet på 88,1 %, som er over to prosentpoeng lavere enn snittet for årene 2018-2022. Punktligheten og regulariteten påvirkes i stor grad av akutte infrastrukturhendelser som jordfeil, skinnebrudd, og tog med feil som sperrer sporet. Strekningen ble

også indirekte påvirket av saktekjøringer i etterkant av ekstremværet Hans. Forsinkede tog som kom inn fra andre banestrekninger, blant annet Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen, skapte kødannelse og utfordringer i trafikkavviklingen. Grunnet høy kapasitetsutnyttelse (stor trafikkmengde) forplanter forsinkelsene seg raskt fra et tog til et annet på fellesstrekningen mellom Asker og Oslo S. Drammenbanen er også påvirket av at det kun er tre av seks spor tilgjengelig på Drammen stasjon i perioden fra påske 2023 til sommeren 2025 i forbindelse med utbygging av dobbeltspor på strekningen Drammen-Kobbervikdalen. Det fører til at flere tog, som skulle gått til Drammen, fikk Asker som endestasjon.

Gardermobanen: Punktligheten på Gardermobanen endte på 88,5 % i 2023 som er et høyere nivå enn de to foregående årene, med 87,8 % i 2021 og 87 % i 2022. Disse årene var sterkt preget av begrensninger i infrastrukturen knyttet til utbygging av dobbeltsporet mellom Venjar og Eidsvoll. Dobbeltsporet åpnet høsten 2022 og det har hatt en svært positiv effekt. Punktligheten var lavest i tredje tertial og skyldes blant annet saktekjøringer grunnet planlagt vedlikeholdsarbeid, og opprydding i etterkant av ekstremværet Hans.

Dovrebanen: Linje RE10 (Oslo S-Lillehammer) hadde punktlighetsresultat 78,1 % i 2023. Dette er lavere enn snittet for 2018-2022, som var 83,2 %. Månedene med lavest resultat var juni, august og september. Det skyldtes mange saktekjøringer på strekningen. August og september var preget av ekstremværet Hans. Dobbeltsporet Eidsvoll - Langset åpnet høsten 2023. Det ga en umiddelbar effekt på punktligheten. Punktligheten i uke 46-52 var 90,1 % i 2023, over fem prosentpoeng bedre enn resultatet i tilsvarende periode i 2022.

Flytoget: Punktligheten i 2023 var 90,4 %, nesten to prosentpoeng lavere enn snittet i 2018-2022. Fra påske 2023 hadde togene Asker som endestasjon i stedet for Drammen. Det skyldes utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Drammen-Kobbervikdalen. Situasjonen varer frem til sommeren 2025. I tillegg har kødannelse i Oslotunnelen påvirket togene negativt.

Hovedbanen (Oslo-Eidsvoll): I 2023 endte punktligheten på 89,6% som er svakere enn snittet for 2018-2022, på 92,1 %. Strekningen blir påvirket av infrastrukturfeil i Oslo-området og den største rotårsaken til forsinkelsene var signalfeil. I tillegg ble også Hovedbanen stengt under ekstremværet Hans og i etterkant var det saktekjøringer nord for Lillestrøm som påvirket punktligheten til linje R13.

Kongsvingerbanen: Resultatet i 2023 var 77,8 %, som er lavere enn snittet 2018-2022, med 81,4 %. Saktekjøringer og sprengt kapasitet på strekningen skaper utfordringer. Banen er erklært overbelastet.

Gjøvikbanen: Punktligheten var 84,4 % i 2023. Det er lavere enn snittet i 2018-2022, som var 86,1 %. Strekningen har blitt påvirket av saktekjøringer både i vår og høst. Det medfører en del følgeforsinkelser fordi Gjøvikbanen er enkeltsporet og forsinkelsene raskt forplanter seg. Strekningen ble også preget av ekstremværet «Hans»; det planlagte arbeidet på sporet i august ble forlenget som følge av været som inntraff. Den største hendelsen på strekningen var avsporing på Åneby i oktober, som førte til at sporet mellom Nittedal og Hakadal ble stengt i perioden 16. oktober til 21. oktober.

Østfoldbanen: Punktligheten endte på 91,1 % som er høyere enn snittet for 2018-2022 (88,9 %). Dette inkluderer persontog på både østre og vestre linje, lokaltogene og de som kjøres i Blixtunnelen. I forbindelse med Follobaneprosjektet måtte vi utbedre infrastrukturen mellom Oslo S og Østfold- og Follobanen frem til sommeren 2023. Prosjektet ble ferdigstilt i slutten av juli og har løftet punktlighetsresultatet på flere av linjene etter sommeren. Spesielt positiv effekt har det hatt på lokaltogene på Østfoldbanen, som gikk fra punktlighet på 89,5 % i første halvdel av året til 93,8 %

punktlighet i andre halvdel. Aller best punktlighet fikk linje R21 (Oslo – Moss), med 95,3 % punktlighet i 2023.

Vestfoldbanen: Betydelig lavere resultat i 2023 (80,3 %), enn snittet i 2018-2022 (86,9 %). En av hovedutfordringene på strekningen er at ruteplanen er stram og krevende i rushtiden, spesielt for innsatstogene (de «ekstra» avgangene i rushtiden). Trafikken har også blitt påvirket av begrenset sporkapasitet på Drammen stasjon, saktekjøringer i Tønsberg og Barkåker i forbindelse med utbyggingsprosjekter, samt saktekjøringer knyttet til planlagte vedlikeholdsarbeider.

Område Sør-Vest

Sørlandsbanen: Resultatet for 2023 endte på 65,0 %, en nedgang fra 73,9 % i 2022. Dette er blant de svakeste resultatene som er målt. Både infrastrukturfeil hos Bane NOR og forhold hos togselskap bidrar til lav punktlighet. Planlagte arbeider for å bedre jernbanen førte også til en prosentvis stor økning i forsinkelsestimer. Flest feil skyldes signalproblemer og disse feilene har økt betydelig fra 2022. I tillegg fortsatte antall feil på togselskapets materiell å øke også i 2023.

Jærbanen: Resultatet for 2023 endte på 86,9 %, som er det svakeste resultatet som er målt på denne strekningen. Den tette trafikken på den enkeltsporede delen ble mye påvirket av forsinkede gods- og fjerntog som kjører over Jærbanen. Morgenrushet lå punktlightmessig noe lavere enn ettermiddagsrushet i 2023, og i begge rushperiodene var punktlight lavere enn i 2022. De største rotårsakene til forsinkelser var signalfeil og personer i sporet.

Vossebanen: Resultatet for 2023 endte på 83,4 %, mot 87,4 % som var snittet i årene 2018-2022. Signalfeil var den største rotårsaken. Forsinkelsestimerne på grunn av planlagte arbeider gikk opp.

Bergensbanen: Punktlightheten økte for andre år på rad, til 71,1%. Den største rotårsaken til forsinkelser var signalfeil, etterfulgt av feil på kjøretøy og værforhold. Vi ser imidlertid en nedgang i forsinkelsestimer på grunn av feil på kjøretøy fra 2022, justert for antall avganger.

Område Nord

Trønderbanen: Er den mest trafikkerte strekningen i område nord. Trønderbanen hadde en punktlight på 79,7 % i 2023, nesten fire prosentpoeng lavere enn snittet fra 2018-2022, men betydelig bedre enn i 2022 (73,8 %). Hovedutfordringene på Trønderbanen er at togene kjører på en enkeltsporet strekning med begrensede muligheter til å håndtere avvik (feil og hendelser) og med relativt mange tog. Blant de største rotårsakene til forsinkelser i 2023 er saktekjøringer, feil på sporveksler, for lange stasjonsopphold og feil på materiell. Uværet Hans hadde også sin innvirkning på trafikken på Trønderbanen. Punktlightheten fra januar til juli var 83,1 %. Fra august til desember var den 75,4 %, under ekstremværet og den store oppryddingen i etterkant.

Dovrebanen: Punktlightheten ble 81,2 % i 2023, litt under snittet fra 2018-2022. Forsinkelsesårsakene på Dovrebanen i 2023 var i hovedsak saktekjøringer, akutte infrastrukturfeil, feil på materiell og lange stasjonsopphold. Strekningen ble også hardt rammet av ekstremværet Hans, da Randklev bro kollapset.

Rørosbanen: Punktlightheten ble 78,7 % i 2023, mer enn tre prosentpoeng lavere enn snittet i perioden 2018-2022 (83,9 %). Rørosbanen ble hardt rammet av Hans, da inntil tolv godstog ble omdirigert til Rørosbanen, etter at Randklev bro på Dovrebanen kollapset. Dette førte også til endringer i tilbudet til passasjerene.

Nordlandsbanen: Punktligheten ble 82,7 % i 2023, nesten to prosentpoeng bedre enn snittet fra 2018-2022. Rotårsakene var i hovedsak feil på materiell, lange stasjonsopphold, saktekjøringer og feil i infrastrukturen. Det var en noe høyere punktlighet på Nordlandsbanen fra august til desember enn de foregående månedene.

Raumabanen: Punktligheten ble 95,7 % i 2023, som er høyere enn snittet for 2018-2022 (93,2 %). Etter ekstremværet Hans ble samtlige ordinære tog innstilt og erstattet med ekstra persontog med andre ruter enn de opprinnelige. Deretter begynte togene å gå som vanlig i uke 50, og fulgte da den nye oppsatte rutetabellen som gjelder for 2024.

Meråkerbanen: Punktligheten ble 83,3 % i 2023, langt over snittet for årene 2018-2022 var 72,7 %. De største årsakene til forsinkelser var saktekjøringer, feil på materialer og infrastruktur.

Saltenpendelen: Punktligheten ble 91,5 % i 2023, en økning fra snittet i 2018-2022 som var 90,4 %. Rotårsaker til forsinkelsene var først og fremst på saktekjøringer og materiellfeil, samt dyr langs sporet.

Ofotbanen: Punktligheten for Ofotbanen ble 73,0 % i 2023. Gjennomsnittet for 2018-2022 var 74,4 %. Den desidert største forsinkelsesårsaken er forsinkelser fra utlandet (65 % av forsinkelsestimene).