



Foto: Øystein Grue

Supplerende tildelingsbrev nr 5

Sammenstilling Tiltaksplan for bedre driftsstabilitet

Innhold

Innledning.....	3
1. Utarbeide tydeligere plan for arbeidet	6
ID1 - Punktlighetsprosessen.....	6
ID2 - Oppfølging av supplerende tildelingsbrev 10, 2021	7
ID3 - Monitorering av driftsstabilitet	8
ID4 - Effektoppfølgning på prioriterte strekninger og linjenummer.....	9
ID5 - Etablere systematisk oppfølgingsdialog med togoperatører og Bane NOR	9
ID6 - Analyse resultater driftsstabilitet	11
2. Organisering av arbeidet i programstruktur.....	12
3. Redegjøre for hvordan følgende problemstillinger vil bli ivaretatt i det videre arbeidet.....	13
1.1 Hvordan det jobbes med avveining driftsstabilitet opp mot kapasitetsutnyttelse	13
1.2 Hvordan samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger inngår ved vurdering av tiltak som forbedrer driftsstabiliteten	14
1.3 Hvordan direktoratet jobber med tiltak knyttet til forhold togselskapene har ansvar for	16

Innledning

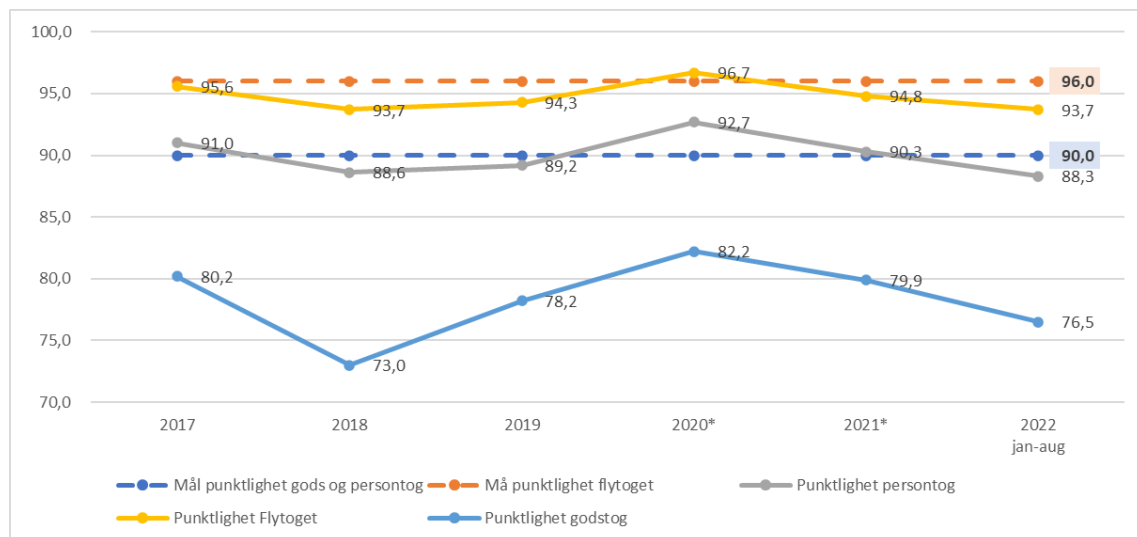
Driftsstabilitet for person- og godstog er som omtalt i NTP 2022-2033 en viktig indikator for om man lykkes med målet om enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Det ble i NTP 2022-2033 vurdert at målene¹ er krevende, men realistiske.

Oppnådd driftsstabilitet i Norge er benchmarket i oversikter som PRIME² utgir. Norge er, sammen med Trafikverket (Sverige) og LISEA (Frankrike), innenfor punktlighet persontrafikk på snitt i Europa. Norge og Sverige ligger bedre enn snittet på punktlighet for gods.

Punktlighe og regularitet på nasjonalt nivå har ikke hatt ønsket utvikling fra 2017 og frem til i dag. Resultatene for 2022 ligger pr nå an til å bli lavere enn resultatene i perioden 2017-2019, Perioden 2020-2021 var påvirket av korona og er derfor ikke direkte sammenlignbar. I perioden 2017-2019 og hittil i 2022 er resultatene gjennomgående lavere enn NTP-målene på landsbasis, og det må iverksettes målrettede tiltak dersom ambisjonene gitt av NTP-målene skal nås.

Dette er en utvikling og en situasjon som har store konsekvenser for – og oppleves som svært krevende for de reisende og godsoperatørene.

Utvikling punktlighet³



* 2020 og 2021 er vesentlig påvirket av korona

Årsaker til forsinkelser er sammensatt og forsinkelsestimer registreres i henhold til et sett med årsakskoder. I perioden 2017-2021 er Bane NOR direkte ansvarlig for 29% av forsinkelsene, togselskapene 27% av forsinkelsene, mens den største andelen – 44% - skyldes utenforliggende årsaker. Her utgjør trafikkavvikling og forsinkelse fra utlandet de største årsakene. Av forsinkelser som skyldes Bane NOR utgjør feil på bane og sikrings/signalanlegg største årsak. For togselskapene utgjør materiell sendt fra hensettingsspor og feil på kjøretøy største årsak til forsinkelser.

Når det gjelder godstog er det slik at størstedelen av forsinkelsestimerne stammer fra godstogoperatørene selv, eller utenforliggende forhold. Den største rotårsaken til forsinkelsestimer skyldes forsinkede godstog fra Sverige. Fra togoperatørens side knyttes de fleste forsinkelsestimerne til *kjøretøy sendt fra*

¹ Måltallet for regularitet ble justert ned fra 99,2 til 97,7 i NTP 2022-2033, måltallet for punktlighet ble ikke endret.

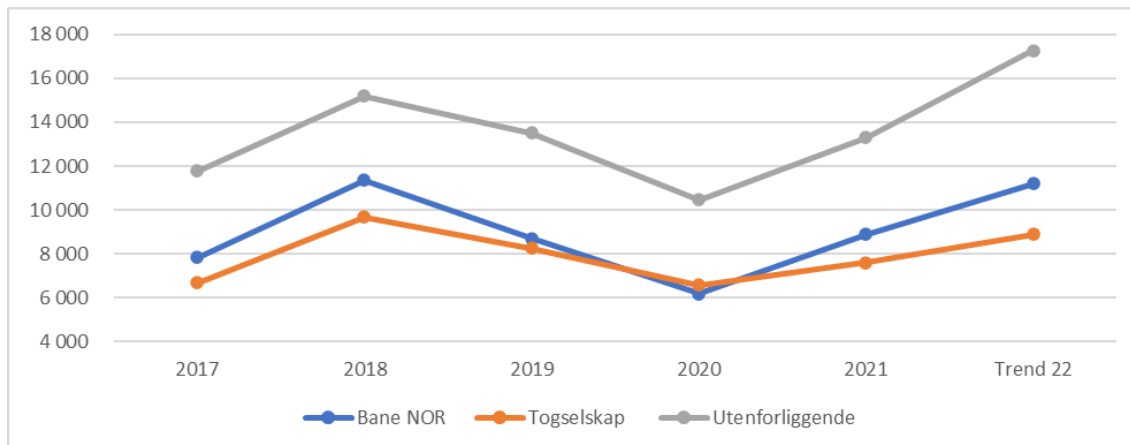
² PRIME er et forum for europeiske jernbaneinfrastrukturforvaltere og eu-kommisjonen.

³ Punktlighe defineres som den andelen tog som har ankommet endestasjon innen punktlighetsgrensen. For persontog er også ankomst Oslo S med i beregningen.

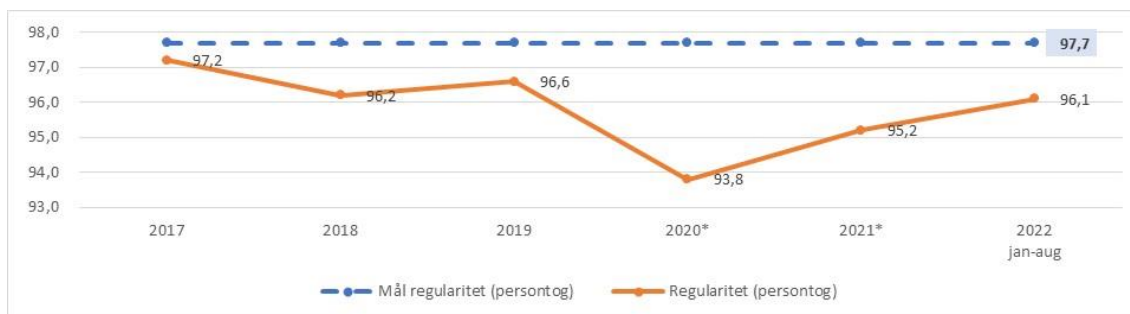
hensettingsspor og feil på kjøretøy. Forsinkelser påvirkes også av infrastrukturfeil som Bane NOR har ansvar for, med feil på sikring- og signalanlegg som hovedårsak.

Utviklingen i 2022 er urovekkende. Dersom vi legger til grunn at samme andel forsinkelser vil inntreffe i tredje tertial 2022 som første og andre tertial vil antall forsinkelsestimer i 2022 bli høyere enn 2018 som for perioden 2017-2021 har vært betraktet som ett år med særdeles svak punktlighet.

Utvikling forsinkelsestimer



Utvikling regularitet⁴



* 2020 og 2021 er vesentlig påvirket av korona

Når det gjelder regularitet så er innstillinger relatert til planlagte arbeider ikke med i beregning av resultatet. I perioden 2017-2021 ble det i snitt innstilt i overkant av 57.000 togavganger i året hvor om lag 40.000 ble innstilt på grunn av planlagt arbeid. Disse innstillingene utgjør dermed i overkant av 70% av alle innstillinger. Selv om disse innstillingene i hovedsak erstattes av alternativ transport utgjør dette en vesentlig ulempe for de reisende og vil derfor følges opp i det videre arbeidet.

Hovedutfordringene i første planperiode i NTP vil være økt antall togavganger og omfanget av antall tog på jernbanenettet som sammen med klimarelaterte utfordringer vil gi større slitasje på infrastrukturen. Drift, vedlikehold og fornyelse – sammen med investeringer i ny infrastruktur – skal bidra til å bedre driftsstabiliteten. Innføring av signalsystemet ERTMS skal bidra til redusere driftsforstyrrelser som skyldes sikrings- og signalanlegg.

⁴ Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, og inkluderer bare persontog. Innstillinger grunnet planlagt arbeid er ikke inkludert.

Det er i dag et stort akkumulert vedlikeholdsetterslep i infrastrukturen. I første periode NTP 2022-2033 er det lagt opp til et nivå på vedlikehold og fornyelse som skal stanse veksten i vedlikeholdsetterslepet fra 2024/2025 selv om presset på infrastrukturen øker.

Vedlikeholdsetterslepet⁵ er fortsatt økende. Dagens infrastruktur preges av store variasjoner i alder og tilstand som konsekvens av at nivå på fornyelse historisk har ligget under det estimerte behovet. Dette påvirker driftsstabiliteten. Bane NOR jobber kontinuerlig med å optimalisere vedlikehold slik at anleggenes tilstand opprettholdes lengst mulig. Videre jobbes det å øke utnyttelse av tilgjengelig tilstandsdata som beslutningsgrunnlag. Dette vil gi større treffsikkerhet på vedlikeholds- og fornyelsestiltak. Dersom målene satt for driftsstabilitet skal kunne realiseres må arbeidet med å sikre god styring, riktig prioritering og læring/kompetanseøkning styrkes. Infrastatus som er innført av Bane NOR er ett sentralt verktøy som skal bidra til dette. Systematisk arbeid som tiltakene i Tiltaksplan for bedre driftsstabilitet er andre sentrale virkemidler.

Oppdraget gitt i supplerende tildelingsbrev 5, punkt 1 Tiltaksplan for bedre driftsstabilitet besvares etter følgende struktur:

- 1) Utarbeide tydeligere plan for arbeidet
- 2) Organisering av arbeidet i programstruktur
- 3) Redegjøre for hvordan følgende problemstillinger vil bli ivaretatt i det videre arbeidet
 - a. Hvordan det jobbes med avveining driftsstabilitet opp mot kapasitetsutnyttelse
 - b. Hvordan samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger inngår ved vurdering av tiltak som forbedrer driftsstabiliteten
 - c. Hvordan direktoratet jobber med tiltak knyttet til forhold togselskapene har ansvar for

⁵ *Fornyelse må sees i sammenheng med vedlikehold. Vedlikeholdet opprettholder tilstanden. Fornyelse gjøres når vedlikehold ikke lenger er hensiktsmessig av økonomiske eller andre årsaker. Fornyelsestiltak forbedrer den grunnleggende kvaliteten til infrastrukturen og påvirker sikkerhet, komfort, pålitelighet og noen ganger reisetid for de reisende.*

1. Utarbeide tydeligere plan for arbeidet

Fra supplerende tildelingsbrev:

«Vi ber om at Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR, kommer tilbake til departementet med en tydeligere plan for arbeidet, herunder en vurdering av hva som er de mest prioriterte tiltakene og hvordan disse skal følges opp.»

I Jernbanedirektoratets tilbakemelding 28. mars 2022 på oppdrag gitt i tildelingsbrev 2022 identifiserte vi følgende tiltak som de viktigste tiltakene direktoratet kunne følge opp i det videre arbeidet med å bedre driftsstabiliteten:

ID1: Punktlighetsprosessen

ID2: Oppfølging av supplerende tildelingsbrev 10, 2021

ID3: Monitorering av driftsstabilitet

ID4: Effektoppfølging på prioriterte strekninger og linjenummer

ID5: Etablere systematisk oppfølgingsdialog med togoperatører og Bane NOR

I det etterfølgende belyses punktene i rekkefølgen ID1 til ID5 som både viser hva som er iverksatt og som viser en tydeligere plan for mest prioriterte tiltakene fremover.

Oppfølgingen av de prioriterte tiltakene er i hovedsak omtalt under ID5.

ID1 – Punktlighetsprosessen

Punktighetsprosessen er i løpet av andre tertial etablert i hele landet av Bane NOR, i tråd med tidligere angitt plan. Punktlighetsprosessen er i perioden forbedret og består nå av tre elementer:

1. Et analyseteam i Bane NOR som har ansvar for å kunne svare på tre spørsmål til enhver tid:
 - a. Hvorfor er punktligheten og regulariteten på dette nivået? – Reaktivt
 - b. Hva kan forventes av punktlighetsnivået framover? – Proaktivt
 - c. Hva kan/bør gjøres av tiltak for å bedre situasjonen? – Aksjoner og tiltak
2. Et Bane NOR-internt, tverrfunksjonelt punktlighetsteam som består av ledere for nøkkelområdene knyttet til punktlighet, herunder Trafikk, Ruteplan, Bane og Utbygging.
3. Punktlighetsmøter som Bane NOR arrangerer med persontogoperatørene.

Punktighetsprosessen tar tak i aktuelle saker som berører driftsstabiliteten. Den tar tak i forhold som Bane NOR har ansvar for og de forhold som togoperatørene har ansvar for. Fra uke til uke arbeider analyseteamet med å fremskaffe innsikt på punktlighetsutfordringer gjennom dybdeanalyser av trafikksituasjonen, og påvirkninger som kommer fremover. Punktlighetsprosessen er Bane NORs systematiske dialog med togselskapene. Her analyseres årsaker og tiltak identifiseres.

Som eksempel på mindre tiltak som har vært gjennomført kan nevnes

- Opphevelse av kritiske saktekjøringer
- Flytting av skilt på Dovrebanen
- Justering av minutter i ruteplanen inneværende rutetermin
- Utbedring av prosjekteringsfeil på sporveksler Eidsvoll

Bane NOR har gjennomført punktlighetsmøter med godsoperatørene på Alnabru og fagressurser fra punktlighetsmiljøet deltar i de eksterne møtene Bane NOR har kvartalsvis med den enkelte godsoperatør. Bane NOR vil i det videre arbeidet se på om denne løsningen er tilstrekkelig for å ivareta punktlighetsarbeidet ovenfor godstog og togoperatørene.

Behov for større tiltak vil også identifiseres igjennom punktlighetsprosessen. Tiltak som virkelig påvirker driftsstabiliteten på et strekningsnivå, er typisk utbyggingsprosjekter og større fornyelsesprosjekter og mange av disse er allerede identifisert og ligger inne i Bane NORs portefølje ifm. arbeidet med effektpakker m.m. Selv slike tiltak påvirker driftsstabiliteten på nasjonale måltall.

For oppfølging av resultatet av punktlighetsprosessen vises det til ID5.

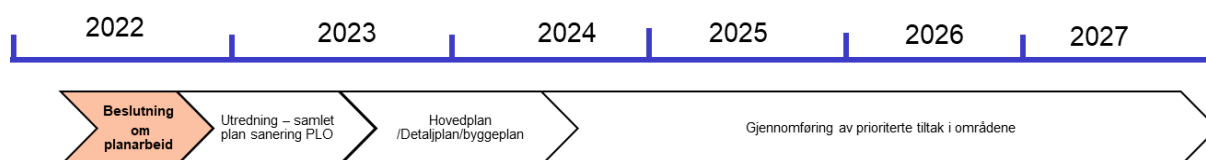
ID2 - Oppfølging av supplerende tildelingsbrev 10, 2021

I vårt brev av 13.05.2022 (vår ref. 202200305-4) belyste vi Bane NORs «Forbedringsprogram for planoverganger». Dette er et utrednings- og planleggingsarbeid som er planlagt å pågå fram til medio 2024. Bane NOR forventer å kunne ferdigstille planarbeidet i henhold til tidligere forelagt fremdriftsplan.

Kartlegging og samlet plan for nedleggelse av planoverganger

Kartleggingen innebærer en strekningsvis gjennomgang av alle planoverganger uten veisikringsanlegg på strekninger med regulær togtrafikk. Planen skal beskrive nødvendige tiltak for å kunne legge ned planovergangene. Bane NOR har en ambisjon om en halvering av antallet usikrede planoverganger i Norge. Planen forventes å være konkret per banestrekning og vil beskrive antall nedlagte planoverganger per år i tidsrommet 2024-2027.

Figuren under viser hovedaktiviteter og fremdrift knyttet til planarbeidet som gjennomføres i regi av Bane NOR.



Jernbanedirektoratets oppfølging av kartleggingen ivaretas gjennom statusrapportering og gjennomgang i særskilt oppfølgingsmøte, jfr ID5. Oppfølgingen av effekten av planen skjer som del av oppfølging av indikatorer for monitorering (ID3) og effekt målt opp mot prognose på strekningsnivå (ID4).

Prioriterte planoverganger

I parallell med det ovenfor nevnte planarbeidet jobber Bane NOR konkret med å få til en reduksjon av antallet planoverganger i løpet av 2022-23. Særskilt fokus er de planovergangene som har størst påvirkning på punktlighet og følgelig medfører flest forsinkelsestimer som skyldes planovergangene, eller kan medføre utfordringer i kommende ruteplan. De tidligere nevnte 22 planovergangene (jf. vår ref. 202200305-2, tilbakemelding på SD ref. 20/2488-34) inngår i dette arbeidet.

Planovergangene følges særlig opp, og det har vært ført tett dialog med rettighetshaver for disse planovergangene for å motvirke fremtidig behov for nedsatt hastighet. I påvente av gjennomføring av tiltak for nedleggelse er blant annet sikt utbedret som for eksempel hogst i siktlinjen. Videre er det etablert avtaler om endring i bruk med rettighetshavere. Det er ikke blitt nødvendig å innføre nye hastighetsnedsettelse som følge av endringer i bruk for disse.

I første omgang følger Jernbanedirektoratet opp planutviklingen. Beslutning om eventuell særskilt oppfølging tas i forbindelse med Bane NORs ferdigstillelse av «Forbedringsprogram planoverganger».

Oppfølging av planovergangstiltak skjer som del av oppfølging av indikatorer for monitorering (ID3) og effekt målt opp mot prognose på strekningsnivå (ID4).

Oppdatert forslag til lovhjemmel for nedlegging av planoverganger

Bane NOR jobber tett sammen med Jernbanedirektoratet om utredning av oppdatert forslag til lovhjemmel for nedlegging av planoverganger. For å imøtekomme merknader i Prop. 143 L (2015-2016) Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover, utredes det for en ny lovhjemmel istedenfor et oppdatert forslag. Direktoratet legger opp til å levere en kort utredning i løpet av 2022, hvor det beskrives hvordan en ny lovhjemmel for nedleggelse av planoverganger kan utformes.

ID3 - Monitorering av driftsstabilitet

Jernbanedirektoratet og Bane NOR arbeider med avklaring og utvikling knyttet til å etablere hensiktsmessig nivå oppfølging av driftsstabilitet. Basis er å legge til rette for et nivå som gir Jernbanedirektoratet et overordnet blikk på sektorens driftsstabilitet, og samtidig gir mulighet til å følge opp at tiltakene gir ønsket effekt i henhold til ambisjoner og mål.

Indikatorer for monitorering (uten måltall)

Parameter og mål for driftsstabilitet i Nasjonal transportplan 2022-2033 (indikatorer for oppetid, punktlighet og regularitet) videreføres som i dag. På sikt kan disse bli justert, men det vil først bli vurdert nærmere etter en erfaringsperiode. Disse indikatorene måler resultat samlet på nasjonalt nivå og gir ikke innsikt i resultat og utfordringsbilde av driftsstabiliteten for eksempel på strekningsnivå.

Direktoratet og Bane NOR har i 2022 videreført arbeidet med å utvikle og etablere indikatorer som gir informasjon om driftsstabilitet på strekninger og linjenummer. Disse indikatorene skal benyttes til å monitorere utvikling av punktlighet, regularitet og årsaker til avvik på et hensiktsmessig detaljeringsnivå. Indikatorene er utviklet slik at resultat kan måles og følges opp for henholdsvis persontog og godstog.

I sommer ble det avklart hvilke indikatorer som skal legges til grunn for monitorering, eksempler på indikatorer for monitorering som innføres er:

- Punktlighet persontog pr (del)strekning/linje
- Punktlighet godstog pr (del)strekning
- Regularitet persontog pr (del)strekning/linje
- Avgangspunktlighet for godstog ved de største terminalene i landet
- Innstillinger pr (del)strekning/linje – med årsaks-koder
- Forsinkelsestimer pr (del)strekning/linje – med årsaks-koder

En grovkisse til strekningsoversikt ble utarbeidet av Bane NOR før sommeren. Etter vurdering av informasjonsgrunnlaget fra denne oppløsningen har direktoratet konkludert med at dette nivået blir for «grovkornet» til å kunne se sammenheng mellom tiltak og effekt. Direktoratet vil derfor, i samarbeid med Bane NOR, jobbe videre med å avklare hvilken strekningsoppløsning som skal legges til grunn. Det er viktig at denne oppløsningen er av en størrelse som gjør det mulig å se resultat av tiltak som iverksettes. Når direktoratet og Bane NOR er omforente om oppløsningsnivå vil Bane NOR eventuelt måtte tilpasse sine systemer, slik at det legges til rette for monitorering og en effektiv oppfølging av prognose/effekt-monitorering, jfr ID4 (Effektoppfølging prioriterte strekninger og linjenummer).

Vi har lagt til grunn at nødvendige avklaringer er gjennomført i løpet av 2022 slik at indikatorsettet kan settes i drift med virkning fra 1. januar 2023.

Det er avtalesfestet mellom Bane NOR og direktoratet at det kan avtales indikatorer uten måltall for at direktoratet skal kunne ha oversikt over utviklingen innenfor trafikk mv. De nye indikatorene som er utviklet skal benyttes av direktoratet for monitorering av driftsstabilitet over tid – trendutvikling. Direktoratet vil ta initiativ til forhandlinger med Bane NOR med sikte på å avtalesfeste de nye indikatorene for monitorering. Rapportering vedrørende disse indikatorene vil inngå i Bane NORs tertialrapportering til direktoratet.

Monitorering av Indikatorer som inngår fra 2023 er ment å være indikatorer for monitorering av driftsstabiliteten over tid, som en trendutvikling. Erfaringene vil legges til grunn for en evaluering og revidering av rapporteringsomfang knyttet til driftsstabilitets-parametere i avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Oppfølging av indikatorer for monitorering vil også skje som del av effekt målt opp mot prognose på strekningsnivå (ID4) og gjennom den systematiske oppfølgingsdialogen mot Bane NOR (ID5).

ID4 - Effektoppfølgning på prioriterte strekninger og linjenummer

Driftsstabiliteten påvirkes av mange forhold. Som oftest er det flere tiltak som skal til for å oppnå effekt⁶. Tiltakene som er identifisert under ID1 og ID2 kan eksempelvis være drifts- og vedlikeholdstiltak, robustiserende tiltak, investeringstiltak, ruteplanmessige tiltak eller tiltak som ligger innenfor togselskapenes ansvar.

Det er nødvendig å teste ut avklaringene som gjøres under ID3, og da særskilt strekningsoppløsningen. Direktoratet har derfor avtalt med Bane NOR å velge ut noen få strekninger som piloter for et slikt prognose-/effektoppfølgingsregime.

Preliminært er følgende tre pilotstrekninger foreslått av Bane NOR:

- Lillestrøm-Drammen
- Østfoldbanen (Oslo-Halden)
- Jærbanen (Egersund-Stavanger)

Utgangspunktet for utvalg av strekninger er de som har utfordringer med driftsstabiliteten og er på god vei med planlegging av tiltak som vil kunne gi forbedringsprognose. Av andre kandidater som er vurdert er Bergensbanen/Vossebanen og Trønderbanen. Endelig valg forventes å skje i okt/nov etter en vurdering av direktoratet i samarbeid med Bane NOR.

Årsaker til at disse ønskes prioritert, er trafikkmengde (person/gods) og utfordringer med å nå dagens mål på driftsstabilitet. Via punktlighetsprosessen vil Bane NOR sette en ambisjon på forventet effekt, og vurdere mulige tiltak for å kunne nå dette. I tillegg til mindre tiltak vil tiltak som ivaretar eller gir en forbedret driftsstabilitet i et større og mer langsiktig perspektiv også kunne identifiseres i dette arbeidet. Igjennom punktlighetsprosessen har man da mulighet til å følge opp den samlede tiltaksporteføljen og følge opp de konkrete effektene på strekningene. Oppfølgingen vil bli ivaretatt i forhold til både persontog og godstog.

Effektoppfølgningen skal starte opp 01.01.2023. De tre prioriterte strekningene, herunder strekningsomfang vil bli valgt i løpet av 2022.

Effektoppfølgningen vil skje gjennom den systematiske oppfølgingsdialogen mot Bane NOR (ID5).

ID5 - Etablere systematisk oppfølgingsdialog med togoperatører og Bane NOR

God driftsstabilitet avhenger av at infrastrukturen er stabil og tilstrekkelig robust til å kunne opprettholde planlagt togtrafikk og at togene er av en stand som holder planlagt rute både med tanke på kjøretøyenes kvalitet, så vel som øvrig logistikk slik som nødvendig bemanning av togene og sørge for at togene både har avgang og ankomst til stasjonene i henhold til oppsatt ruteplan.

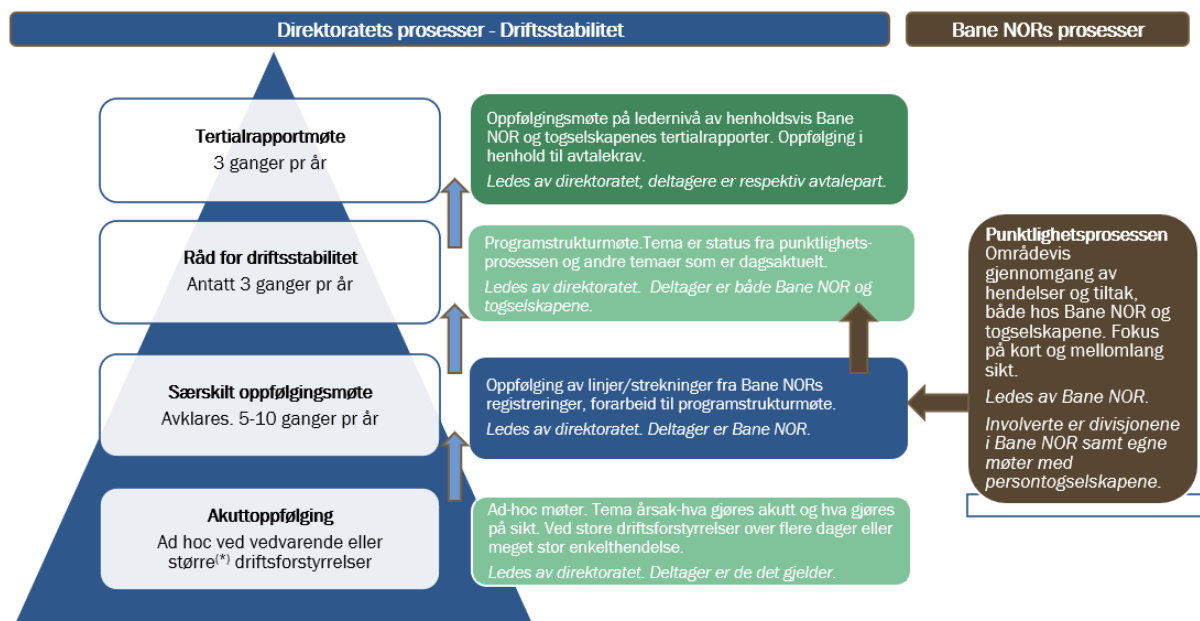
Utgangspunktet for oppfølging mener vi må være at daglig drift, og detaljer knyttet til dette best og mest effektivt ivaretas av det selskapet som har ansvaret for å levere driftsstabiliteten i henhold til oppsatte mål. Avtalerregimet med togoperatørene, så vel som porteføljestyningen med Bane NOR bygger også opp under et slikt utgangspunkt.

Gjennom tiltakspunktene ID1 - 4 har vi belyst status på punktlighetsprosessen som gjennomføres i regi av Bane NOR. Prosessen ivaretar nettopp den daglige driften, analyserer detaljer og rotårsaker som skaper driftsstabilitetsutfordringer, samt lister opp detaljerte tiltak som enten skal løses av Bane NOR eller en togoperatør. Oversikten over slike deltajerte tiltak ivaretas best av de som har eierskap og ansvar for den daglige driften.

Med utgangspunkt i tildelingsbrev 2022 og supplerende tildelingsbrev 5 vil Jernbanedirektoratet vie sektorens driftsstabilitet betydelig større oppmerksomhet fremover.

⁶ Effekt av tiltakene skal resultere i forbedring av punktlighet

Oppfølgingen vil baseres på en trinnvis modell, se figuren under.



*Større driftsforstyrrelser er avvik som påvirker togfremføringen nasjonalt, eller større lokale avvik som har varighet mer enn én dag og som medfører vesentlig ulempe (f.eks. buss for tog) for de reisende eller utfordringer for godstransport.

Tertialrapportmøte

Den faste tertialrapporteringen fra henholdsvis Bane NOR og togselskapene følges opp med tertialmøte på ledernivå. Dette møtet ledes av Jernbanedirektoratet og deltakere på møtene er avtalepart.

Som del av tertialrapporteringen følges avtalefestede mål og indikatorer opp i møtet, herunder resultat av driftsstabilitet (punktlighet, regularitet, innstillinger og forsinkelsestimer).

Programstrukturmøte

Vi etablerer programstrukturmøter som gjennomføres i størrelsesorden 3 ganger årlig. Dette møtet ledes av Jernbanedirektoratet og deltakere på møtene er Bane NOR og togselskapene.

Tema på disse møtene vil være status fra punktlighetsprosessen, både tiltaksplaner forventede prognoser for effekt og resultater av tiltak. Tema i disse møtene kan også være identifikasjon av «sekkeposter» som gir store bidrag til svake resultater i driftsstabiliteten og eventuelt drøfte posteringsløsninger som kan skape bedre oversikt og gjennom dette forbedring av driftsstabiliteten i sektoren.

Særskilt oppfølgingsmøte

Som for porteføljestyling av investeringsporteføljen inndruserer vi særskilt oppfølgingsmøte. Dette møtet ledes av Jernbanedirektoratet og deltaker på møtene er Bane NOR.

Fokus er gjennomgang av resultater etter tiltak vurdert opp mot prognoser forut for planlagte tiltak knyttet til et strekningsnivå så vel som linjenumre. Tiltakenes tidshorisont er kort til mellomlang sikt (inneværende år, samt kommende 4-års periode). Møtet vil også bidra til godt forarbeid til programstrukturmøter (jf. bl.a. vurdering av «sekkeposter» som nevnt over). Møtefrekvensen tilpasses utfordringsbildet innenfor driftsstabilitet og skal være 5-10 ganger årlig.

Akuttoppfølging

Videre vil Jernbanedirektoratet følge opp akutte, vedvarende eller større driftsforstyrrelser som påvirker togfremføringen nasjonalt, eller lokale avvik som har varighet mer enn én dag og medfører vesentlig ulempe (f.eks. buss for tog) for de reisende eller skaper utfordringer for godstransporten. Tema vil være hva som er gjennomført akutt og tiltak som bør gjøres på sikt for å avverge tilsvarende hendelser i fremtiden. Akuttoppfølgingen vil ledes av direktoratet, hvor deltakerne er de selskapene i sektoren som er relevante

knyttet til det enkelte driftsavviket. Fokus vil være løsningsorientering med tanke på akutte tiltak, samt hvordan avverge at slike avvik oppstår igjen.

Oppsummering

Tabellen nedenfor viser et sammendrag av aktiviteter og oppfølging av de enkelte IDene i tiltaksplan for bedre driftsstabilitet.

ID	Tiltak	Oppfølgingstruktur	Ansvarlig /Deltagere
1	Punktlighetsprosessen	<ul style="list-style-type: none"> • Særskilt oppfølgingsmøte • Programstrukturmøte 	Jernbanedirektoratet / Bane NOR
2	Oppfølging av supplerende tildelingsbrev 10, 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Særskilt oppfølgingsmøte⁷ 	Jernbanedirektoratet / Bane NOR
3	Monitorering av driftsstabilitet på strekninger og linjenumre	<ul style="list-style-type: none"> • Særskilt oppfølgingsmøte 	Jernbanedirektoratet / Bane NOR
4	Oppfølging av effekten av tiltak i forhold til prognose på prioriterte strekninger og linjenumre	<ul style="list-style-type: none"> • Særskilt oppfølgingsmøte • Programstrukturmøte 	Jernbanedirektoratet / Togoperatørene og Bane NOR
5	Etablere systematisk oppfølgingsdialog med togoperatørene og Bane NOR	<ul style="list-style-type: none"> • Særskilt oppfølgingsmøte • Tertialrapportmøte <p>og øvrig oppfølging iht Direktoratets prosesser</p>	Jernbanedirektoratet

ID6 – Analyse resultater driftsstabilitet

Som nytt tiltak i Tiltaksplan for bedre driftsstabilitet skal Direktoratet og Bane NOR avklare om det skal igangsettes ett arbeid med å sammenstille resultater innenfor driftsstabilitet for å se på hva som historisk er oppnådd på utvalgte strekninger. Formålet med en slik analyse vil være å øke kunnskapsgrunnlaget innenfor området driftsstabilitet. Dette kunnskapsgrunnlaget skal bidra til bredere kunnskap om hva som er oppnåbart, årsaker til og konsekvenser av driftsavvik i togtrafikken. Erfaringer fra en slik sammenstillingen vil også kunne bidra til å skape ett tydeligere bilde av hvilke tiltak som gir best effekt og dermed hva som bør prioriteres.

Det skal vurderes om analysearbeidet skal omfatte de samme strekninger som prioriteres innenfor ID4, effektoppfølgning prioriterte strekninger. En sammenlikning med utvalgte europeiske land bør inngå i arbeidet. Stenging av banestrekninger som følge av planlagte arbeider er en vesentlig faktor som påvirker togpassasjerenes opplevelse og bør derfor inngå i ett slikt analysearbeid.

Direktoratet og Bane NOR vil avklare om dette tiltaket iverksettes i løpet av første kvartal 2023.

⁷ Beslutning om særskilt oppfølging tas i forbindelse med Bane NORs ferdigstilling av «Forbedringsprogram planoverganger». Oppfølging av effekt målt opp mot prognose på strekningsnivå. Jf. ID4/ID5.

2. Organisering av arbeidet i programstruktur

Fra supplerende tildelingsbrev:

«Det er mange aktører som påvirker driftsstabiliteten, og gjensidige avhengigheter gjør at ytelsen fra en aktør kan påvirke de andre. Det er viktig at det er god dialog mellom aktørene og at de er godt informert om hverandres arbeid. Departementet legger derfor til grunn at en organisering av arbeidet gjennom en programstruktur kan være hensiktsmessig, og ber Jernbanedirektoratet i samråd med Bane NOR fremme forslag til en slik struktur i leveransen med frist 14. oktober 2022. Det legges til grunn at direktoratet skal lede et slikt program, og at Bane NOR og ev. andre aktører involveres i tråd med sine respektive ansvar.»

Vi viser til omtale vedrørende organisering av arbeidet i programstruktur i oversendelsesbrevet.

3. Redegjøre for hvordan følgende problemstillinger vil bli ivaretatt i det videre arbeidet

Fra supplerende tildelingsbrev:

«Departementet ber videre om at Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR, i leveransen av 14. oktober 2022 redegjør for hvordan følgende problemstillinger vil bli ivaretatt i det videre arbeidet.»

1.1 Hvordan det jobbes med avveining driftsstabilitet opp mot kapasitetsutnyttelse

«Driftsstabilitet avhenger av kapasitetsutnyttelsen, jf. erfaringer under pandemien. Departementet ber om en nærmere redegjørelse av hvordan direktoratet og Bane NOR jobber med avveining av driftsstabilitet opp mot kapasitetsutnyttelse, og hvilke ev. tiltak knyttet til kapasitetsutnyttelse som vurderes som relevante for å øke driftsstabiliteten.»

Økt kapasitetsutnyttelse påvirker driftsstabilitet, spesielt punktlighet. Flere tog på jernbanenettet gjør at det på dobbeltsporede strekninger blir tettere mellom togene slik at følgeforsinkelser forplanter seg lettere (køkjøring), og det blir vanskeligere å kjøre inn forsinkelser. På enkeltsporede strekninger blir det bl.a. flere kryssinger mellom tog, noe som gir flere avhengigheter og mindre robusthet ved forsinkelser. Dette er også kjent fra kapasitetsteori som sier at kapasitetsutnyttelse og punktlighet er omvendt proporsjonale størrelser; høyere kapasitetsutnyttelse gir lavere punktlighet og vice versa.

Bane NOR har økt fokuset på sammenhengen mellom driftsstabilitet og kapasitet. I henhold til Jernbaneforskriften skal Bane NOR «så langt som mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet». Samtidig har Bane NOR og jernbaneforetakene krav om måloppnåelse for flere av indikatorene innenfor driftsstabilitet, herunder punktlighet og regularitet. I etterkant av Covid-19-pandemien gjennomførte Bane NOR en analyse som viser en klar sammenheng mellom antall tog (kapasitetsutnyttelse) og punktlighet. Det er derfor tydelig en avveining hvorvidt infrastrukturen skal utnyttes til sitt maksimale samtidig som det er nødvendig med robusthet og tilbakestillingsevne ved forsinkelser for å kunne oppnå målene satt til punktlighet og regularitet. Det er en målkonflikt mellom kapasitet og driftsstabilitet, og derfor viktig å gjøre gode vurderinger på kapasitet versus punktlighet.

I forbindelse med arbeidet til R23 er det gjennomført flere tiltak, bl.a.:

- Dialogmøter mellom punktlighetsmiljøet og taktiske ruteplanleggere
- Jevnlig rapportering til konsernledelsen for å sikre at det konstrueres en robust ruteplan samtidig som at jernbaneforetakenes søknader ivaretas
- Engasjert Trenolab for å gjennomføre simulering av R23 i simuleringsverktøyet Trenissimo
- Utarbeidet en R23 prognose som identifiserer hvorvidt de ulike linjene/markedene forventes å oppnå 90 % punktlighet i R23, samt hvilke faktorer som eventuelt forventes å forhindre måloppnåelsen.

Til arbeidet med R24 har Bane NOR prioritert følgende tiltak for å ytterligere styrke arbeidet med sammenhengen mellom kapasitetsutnyttelse og driftsstabilitet:

- Gjennomgå, og eventuelt endre, forutsetningene som ligger til grunn for hva vi kan tilby av kapasitet.
- Gjennomføre simulering av ruteplan til høring for å identifisere punktlighetsutfordringer og flaskehals, og basert på dette kunne gjøre endringer fram til endelig fastleggelse av ruteplan.
- Etablere en ny prosedyre for evaluering av ruteplan for å sikre at måloppnåelsene fra årets ruteplan tas med i konstruksjonsarbeidet for neste års ruteplan.
- Fortsatt fokus på punktlighet i konstruksjonsarbeidet gjennom enda tettere dialog mellom punktlighetsmiljøet og taktiske ruteplanleggere.

Flere av tiltakene gjelder også godstogene. Simulering av ruteplan gjennomføres på representative dager og inneholder også godstog. På den måten får man analysert eventuelle flaskehals i ruteplanen uavhengig av om det er persontog eller godstog. På samme måte vil en evaluering av ruteplanen ha fokus på flaskehals og utfordringer i ruteplanen uavhengig av togslag.

1.2 Hvordan samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger inngår ved vurdering av tiltak som forbedrer driftsstabiliteten

«Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger skal legges til grunn for utvikling av jernbanen, jf. Jernbanedirektoratets instruks og avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR av 10. september 2021. Slike vurderinger kommer tydelig fram i beslutningsgrunnlaget knyttet til større investeringer. Samtidig kan tiltak rettet mot driftsstabilitet potensielt gi vel så stor nytte for kundene som investeringer i ny infrastruktur. Tiltak knyttet til sikring av planoverganger kan være et eksempel på dette. Departementet ber om en nærmere redegjørelse for hvordan samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger inngår ved vurderinger av tiltak som forbedrer driftsstabiliteten, og ev. tiltak som kan være aktuelle for å gi slike vurderinger større vekt.»

Endringer i driftsstabilitet og tilhørende konsekvenser for togpassasjerene og de som skal frakte varer på jernbanen kan prinsipielt sett være en del av de prissatte virkningene i en samfunnsøkonomisk analyse. Den nasjonale verdsettingsstudien gjennomført i 2018-2020 har beregnet vektingsfaktorer for verdsetting av forsinkelser og ventetid på grunn av innstillinger i kollektivtrafikk, relativt til reisetid om bord for personreiser. Disse tidsverdiene kan blant annet benyttes til tiltaksberegninger i kombinasjon med Jernbanedirektoratets transportmodell Trenklin. Effekten i endrede forsinkelsestimer for passasjerene må imidlertid beregnes utenfor modellen og angis som eksogene forutsetninger. Tilsvarende har vi vektingsfaktorer for godstransport når transporttida for godset avviker fra det planlagte, men vi har ikke en standardisert måte å regne på disse effektene på. I tilfeller der det ikke er mulig å kvantifisere effektene på driftsstabilitet, vil virkningene inngå som en ikke-prissatt konsekvens i analysene.

Forstyrrelser i driftsstabiliteten kan ramme togpassasjerene og de som sender varene sine med jernbanen, mens selve årsaken til forstyrrelsene er i de fleste tilfeller ikke viktig for de som rammes. For å kunne foreslå treffsikre tiltak som kan forbedre driftsstabiliteten, er det derimot sentralt å ha et grep om hva som ligger bak sviktende driftsstabilitet. Endringer i fornyelse og vedlikehold påvirker sannsynligheten for feil på infrastrukturen som igjen påvirker driftsstabiliteten. Høy kapasitetsutnyttelse øker sjansen for at forsinkelser sprer seg. Nedenfor beskriver vi hvordan Jernbanedirektoratet jobber med denne problematikken. I tillegg til dette vil også andre aktører (f.eks. togoperatører og terminaloperatører) og uforutsette hendelser ha betydning for opplevd driftsstabilitet.

Det er en velkjent sammenheng at økt kapasitetsutnyttelse gir flere forsinkelser, og avveininger må gjøres både i ruteplanprosessen, som Bane NOR har ansvar for, og i det mer langsiktige tilbudsutviklingsarbeidet som Jernbanedirektoratet har ansvar for. På en gitt infrastruktur med en gitt kapasitet må fordelene med å kjøre flere tog avveies mot ulempene i form av redusert driftsstabilitet i systemet. På lengre sikt bidrar utvikling av ny infrastruktur til at man kan øke kapasiteten og kjøre flere tog, uten at det nødvendigvis går utover driftsstabiliteten. Om det oppstår flaskehalsen andre steder i nettverket, må dette inkluderes i analysene. Dette er noe Jernbanedirektoratet belyser i sine utredninger og analyser.

Bane NOR har gjennom egne analyser bekreftet at den reduserte kapasitetsutnyttelsen under pandemien gav positive utslag i driftsstabiliteten. Til tross for at sammenhengen er velkjent fra før og bekreftes i analyser av nye erfaringstall, er det ikke enkelt å kvantifisere hvor stor effekt en gitt utnyttelse, eller endring i denne, har på driftsstabiliteten, ut over at forsinkelsene vokser eksponentielt når infrastrukturen nærmer seg fullt utnyttet. Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) har etablert anerkjente standarder for maksimal kapasitetsutnyttelse ved ulike typer togtrafikk, som Jernbanedirektoratet bruker som et utgangspunkt i planleggingen av framtidige togtilbud. Avvik som overskrider standarden vurderes imidlertid der dette er nødvendig for å mest mulig effekt av eksisterende infrastruktur. I slike tilfeller vil den praktiske utnyttelsesgraden komme over 100 %.

Gjennom trafikksimuleringer av en gitt kombinasjon av ruteplan, infrastruktur, kjøretøy og tilfeldige forsinkelser, er det mulig å estimere endringer i punktlighet med god presisjon. Dette arbeidet er svært tidkrevende, og det er derfor ikke mulig å gjennomføre for mange ulike alternativer eller enkelttiltak.

En metode Jernbanedirektoratet allerede benytter for å vurdere kapasitetsutnyttelsen i eksisterende infrastruktur, er en trafikklysmoell. I Jernbanedirektoratets arbeid med innspill til kommende NTP, vil vi som minimum bruke denne metoden som utgangspunkt for å belyse driftsstabilitet som en ikke-prissatt virkning, om vi ikke klarer å kvantifisere virkningene tilstrekkelig til å inkludere dem som prissatte.

Jernbanedirektoratet har gjennomført et metodeutviklingsprosjekt for å finne en egnet metode i tidligfasevurderinger for å prissette nytten eller kostnaden av endringer i driftsstabilitet/pålitelighet som følge av endringer i kapasitetsutnyttelsen. Prosjektet fant gode metoder for å prissette endringer i driftsstabilitet, og at utfordringen primært er å modellere driftsstabilitet på et overordnet nivå når det ikke er mulig å gjennomføre fullstendige simuleringer. Prosjektet pekte ut noen muligheter for videre arbeid, bl.a.:

For å finne generelle sammenhenger mellom kapasitetsutnyttelse og pålitelighet i tidligfase anbefales en empirisk analyse av togdata i Norge. Det finnes rimelig gode data langt tilbake i tid, der både infrastruktur og togtilbud er endret. Videre har pandemien gitt oss innblikk i effekten av færre passasjerer og færre tog.

Jernbanedirektoratet følger nå opp dette og vil gå videre med en slik empirisk analyse, med detaljerte, registrerte forsinkelses- og trafikkdata fra Bane NOR og detaljerte passasjertall fra operatørene, samlet inn både før under og etter pandemien. Dette utvider analysen som Bane NOR har gjort ved å predikere framtidige endringer i driftsstabilitet. Direktoratet forventer at metoden i første omgang kun kan gi enkle estimater, og det vil inngå i arbeidet å vurdere usikkerheten i estimatene og hvor langt det er realistisk å redusere denne.

Det pågår et samarbeidsprosjekt mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet for å kartlegge effekten vedlikehold og fornyelser har på driftsstabilitet. Som for endringer i kapasitetsutnyttelse, ligger utfordringen i å etablere gode sammenhenger mellom endringer i ressursbruk til fornyelse og vedlikehold og virkninger på driftsstabilitet. Endringer i vedlikeholds- og fornyelsesnivået vil påvirke antall feil som togene utsettes for, og derigjennom punktlighet for passasjerer og godstransport. Det er primært de trafikale konsekvensene av et tiltak for økt driftsstabilitet som er utfordrende å estimere. Det pågående arbeidet vil resultere i en identifisering av sammenheng mellom nivå på fornyelse og vedlikehold og oppetid og innstillinger som skyldes infrastrukturen.

Det er et pågående arbeid i Bane NOR som handler om å regne samfunnsøkonomisk lønnsomhet av å legge ned planoverganger. De mest vesentlige effektene av å legge ned en planovergang er bedret sikkerhet, sparte vedlikeholdskostnader og investeringskostnader til etablering av planskilt kryssing. (Det kan også være andre virkninger av å fjerne planoverganger, som for eksempel at bilister ikke trenger å vente på kryssende tog eller at landbruksarbeidere får en lengre reisetid i arbeidstiden. Disse virkningene vurderes som mindre på generell basis enn de som nevnes i teksten, men dette kan variere mellom lokaliseringer.) Det vil i første omgang bli gjort mer grove vurderinger på grunn av det svært høye antallet objekter.

Oppsummert har Jernbanedirektoratet igangsatt følgende aktiviteter for å gjøre bedre avveininger mellom kapasitetsutnyttelse og driftsstabilitet og for å synliggjøre virkninger av bedre driftsstabilitet i de samfunnsøkonomiske analysene:

- Utvikle en metode for å prissette nytten eller kostnaden av endringer i driftsstabilitet som følge av endringer i kapasitetsutnyttelsen på overordnet nivå.
- Vurdere effekten på driftsstabiliteten for tiltak som anbefales til kommende NTP. Dersom det ikke lykkes å prissette virkningene, vil de bli vurdert etter en trafikklysmoell.
- Analysere sammenhengen mellom oppetid og total ressursbruk på vedlikehold og fornyelse på et overordnet nivå for å kunne predikere framtidige endringer i driftsstabilitet som følge av endrede budsjettbetingelser. .
- Estimere nytte av færre forsinkelser, innstillinger og feil på et grovt nivå for å kunne sammenlikne det med kostnadene av økt vedlikehold og hyppigere fornyelse.

1.3 Hvordan direktoratet jobber med tiltak knyttet til forhold togselskapene har ansvar for

«Driftsstabilitet påvirkes av forhold som togselskapene har ansvaret for, herunder togmateriellet. Departementet ber om en nærmere redegjørelse for hvordan direktoratet jobber med ev. tiltak knyttet til dette som kan gi økt driftsstabilitet.»

Redegjørelsen om grensesnittet til togoperatørene omfatter følgende områder:

- Trafikkavtalenes leveranseforpliktelser og mekansimer i avtalene for å oppnå høy driftsstabilitet
- Samhandling mellom togoperatører og Jernbanedirektoratet for å oppnå fastsatte mål
- Fornyelse av kjøretøy
- Forbedringer av planprosesser
- Tiltak som gjennomføres i regi av togoperatørene

Trafikkavtalens leveranseforpliktelser

Jernbanedirektoratet har trafikkavtale om offentlig kjøpt trafikk med Vygruppen, Vy Gjøvikbanen, Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy tog Vest. I alle trafikkavtaler er det fastsatt mål for punktlighet og stilt krav om operatørvhengig regularitet. Kravene til operatørvhengig regularitet er malusbelagt slik at togoperatøren må betale økonomisk kompensasjon til oppdragsgiver ved innstilling av avganger som skyldes operatøren. Dersom det ikke stilles alternativ transport i henhold til kundenes rettigheter i jernbanesektorens standard transportvilkår, tredobles malusbeløpet. Malusbeløpets størrelse er relativt høyt slik at togoperatøren har et sterkt incitament til å unngå innstillinger innenfor eget ansvarsområde.

Videre er det i trafikkavtalene fastsatt mål for KTI (kundetilfredshetsindeks). Kundens opplevelse av driftsavvik er en av flere parametere som inngår ved måling av KTI. For konkurranseutsatte trafikkavtaler (trafikkpakke 1-3) samt nye trafikkavtaler i Østlandet fra 2024, er det knyttet økonomiske bonusordninger til oppnåelse av KTI-mål.

I arbeidet med Trafikkpakkene i Østlandet i 2020/21 ble driftsstabilitet og avvikshåndtering viet ekstra oppmerksomhet. Ved fastsettelse av minimumskrav til rutetilbudet i tilbudsgrunnlaget utarbeidet Jernbanedirektoratet en robusthetsanalyse for å verifisere risiko for punktlighetsavvik ut fra tilgjengelig infrastruktur. Videre ble tilbyderne i konkurransen om trafikkpakke 4 bedt om å dokumentere robusthet for planlagte tilbudsforbedringer utover minimumskravene, eksempelvis skulle det fremlegges en detaljert plan for turnering av kjøretøy og en bemanningsplan pr. stasjonseringssted. Selv om konkurransen om Trafikkpakke 4 er avlyst, er disse mekanismene videreført i arbeidet med direktetildeling av Østlandet 1 og 2.

I forhandlingsgrunnlaget for direktetildeling av togtilbudet på Østlandet er det etablert to nye økonomiske incitamentsordninger med formål å øke driftsstabiliteten og gi kundene en god opplevelse når det oppstår avvik. Som et supplement til malus ved operatørvhengige innstillinger, etableres det en bonus for totalpunktlighet og totalregularitet. Hensikten med disse ordningene er å stimulere togoperatørene til å være en mer krevende avtalepart mot Bane NOR i arbeidet med å sikre et forutsigbart togtilbud til kundene. Jernbanedirektoratets vurdering er at togoperatørene gjennom formelle prosesser og regionale samhandlingsarenaer med Bane NOR kan bidra til å løfte driftsstabiliteten for togtilbudet. Eksempelvis er det i forhandlingsgrunnlaget for Østlandet 2 satt av inntil 320 mill. kroner i bonus totalt i avtaleperiode på 10 år.

Videre er det etablert en egen KTI-undersøkelse for kundens opplevelse ved avvik for nye trafikkavtaler på Østlandet. Det gjennomføres kundeundersøkelser etter større driftsavvik som grunnlag for å måle kundenes opplevelse. Ved oppnåelse av høyere KTI-verdi enn målsetning utbetales det bonus.

Samhandling mellom togoperatører og Jernbanedirektoratet

Togoperatører med trafikkavtale skal utarbeide tertialrapport og årsrapport for sin togoperasjon. Rapportene inkluderer måleparametere for kvalitet (punktlighet og regularitet), og i rapporten skal det redegjøres for eventuelle avvik som ikke oppfyller fastsatte mål og krav.

I forbindelse med rapporteringen gjennomføres det statusmøte hvor togoperatøren presenterer sine resultater for oppnådd kvalitet, årsaker til manglende måloppnåelse og forbedringstiltak for kommende periode.

Fornyelse av kjøretøy

Feil på kjøretøy som forårsaker forsinkelse eller toginnstilling, er det største enkeltfaktoren som påvirker driftsstabilitet innenfor togoperatørens ansvarsområde.

Statistikken viser at de eldste togsettene som benyttes i lokaltog på Østlandet (linje L2 Stabekk-Ski), har en vesentlig høyere feilrate enn nyere kjøretøy. Fra 2025 er det planlagt at de eldste kjøretøyene skal erstattes med nyere togmateriell, og det forventes å gi en vesentlig bedre driftsstabilitet for lokaltog i Østlandet.

I Trøndelagsområdet er SJ Norge i slutfasen med å implementere nye bimodale togsett som erstatning for nesten 40 år gamle dieseltogsett. Dette har medført en bedring i driftsstabiliteten i dette området.

Videre er det mange stoppende feil på vognmateriell som benyttes i fjerntog. Norske tog har satt i gang en anskaffelsesprosess med levering av nytt fjerntogsmateriell fra 2026/27. Dette vil bidra til bedre driftsstabilitet for reiser mellom storbyene i Norge.

Planlagt midtlivsoppgradering av type 72 vil bedre den tekniske kvaliteten på kjøretøyene som benyttes på Jærbanen og i lokaltog på Østlandet.

Fornyelse av kjøretøysflåten de kommende år vil bidra til en reduksjon punktlighetsavvik og innstillinger som skyldes togoperatøren.

Forbedring av planprosesser

Høy utnyttelse av infrastrukturkapasiteten bidrar til flere driftsavvik og gir større konsekvenser for togtilbudet når det oppstår et avvik. Gjeninnhentingseffekten er dessuten dårligere i et område hvor infrastrukturen har høy utnyttelse.

Etter oppdrag fra Jernbanedirektoratet gjennomførte Norconsult tidligere i år en studie av hvordan man kan sikre forutsigbarhet og samsvar mellom arbeidet med rutemodeller i tidligfase og operasjonalisering av ruteplaner gjennom den årlige kapasitetstildelingsprosessen. Basert på intervjuer med Bane NOR, togselskapene og medarbeidere i Jernbanedirektoratet er det gitt en grundig beskrivelse av ulike prosesser og interaksjonspunkter i tidslinjen fra strategisk planlegging av fremtidig togtilbud og frem til implementering. Det er dessuten innehentet erfaringer fra andre europeiske land. I sluttrapporten er det skissert 20 aktuelle tiltak som bla. vil bidra til mer målrettet prioritering av tilgjengelig infrastrukturkapasitet og øke robustheten i togtilbudet.

Jernbanedirektoratet ser behov for at konklusjonene i rapporten blir gjenstand for oppfølging for å sikre en hensiktsmessig fordeling av infrastrukturkapasitet mellom ulike persontogtilbud og opp mot behov for godstogsoperatørene. Særsilt gjelder dette i storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. En bedre koordinering av krav til rutetilbudet i respektive trafikkavtaler, samt mindre handlingsrom for togoperatørene til å etablere rutetilbud utover Jernbanedirektoratets krav, vil bidra til mer robuste ruteplaner.

Tiltak som gjennomføres i regi av togoperatørene

Jernbanedirektoratet har vært i dialog med togoperatørene for å få innspill til tiltak som gjennomføres i regi av egen organisasjon. Aktuelle tiltak er:

- Regionale statusmøter med Bane NOR for å diskutere taktiske og operative tiltak lokalt
- Handlingsplan for mer effektive stasjonsopphold for å hindre punktlighetsavvik
- Etablere aksjonskort for alternativ transport slik at kundene opplever en mer effektiv avvikshåndtering
- Bedre oppfølging av sykefravær for å sikre bemanning til alle togavganger
- Motivere ombordpersonell til innmelding av feil og mangler på kjøretøy for raskere feilretting