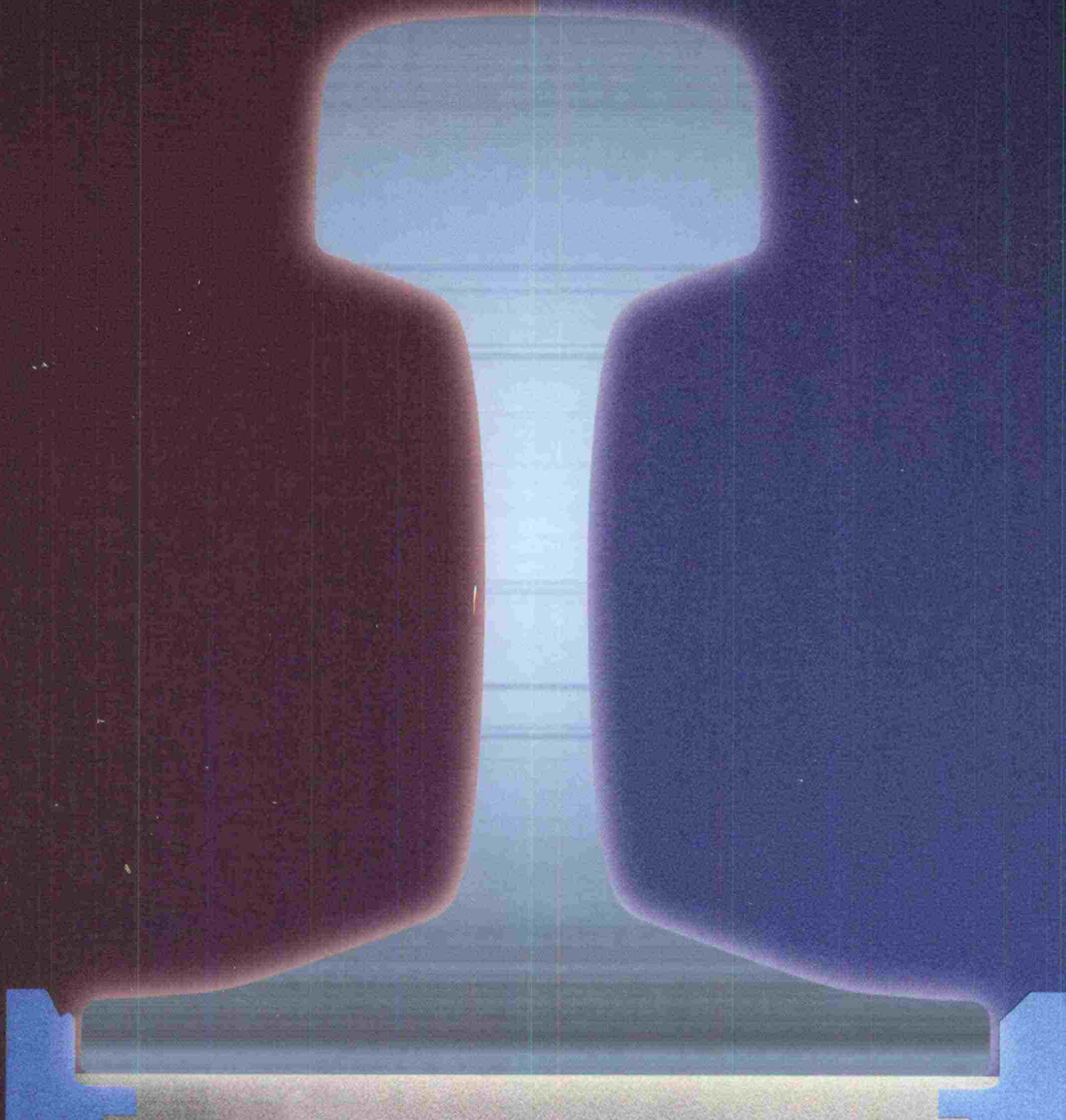


Årsberättelse 1996



RATAHALLINTO-
KESKUS
BANFÖRVALTNINGS-
CENTRALEN

INNEHÅLL

DATA OM FINLANDS BANNÄT (1.1.1997)

Data om Finlands bannät	2	▶ Den första banan: Helsingfors-Tavastehus år 1862
Banförvaltningscentralens verksamhetsidé	3	▶ Spårvidd: 1 524 mm
Banförvaltningscentralens roll	3	▶ Banlängd totalt: 5 859 bankm, varav huvudbanor 5 660 bankm
Vad banhållningen innehåller	3	▶ Spårlängd inkl. sidospår: 8 944 spårkm
År 1996 i korthet	3	▶ Dubbel- eller flerspårig bana: 496 spårkm
Överdirektörens översikt	4	▶ Spår med betongsliprar: 1 576 spårkm
Bannätets upprustning i fokus	6	▶ Skarvfritt spår: 3 746 spårkm
Stadsbanan färdig, banarbetena framskred	8	▶ Elektrifieringssystem: 25 kV 50 Hz
Bättre säkerhet genom forskning	10	▶ Elektrifierad bana: 2 057 bankm
Internationellt tänkande i banhållningen	12	▶ Linjeblockerad bana: 1 806 bankm
Ekonomi	14	▶ Fjärrstyrd bana: 1 496 bankm
Banförvaltningscentralens ekonomi 1996	14	▶ Tunnlar: 42 st
Uppföljning av projekt	14	– vid huvudbanorna 38 st
Kalkyl över hur budgeten uppfyllts	15	– vid bibanorna 4 st
Banförvaltningscentralens balansräkning	16	▶ Tunnlarnas sammanlagda längd: 25 255 m
Banhållningens resultatmål uppnåddes	17	▶ Järnvägsbroar: 2 018 st
Banförvaltningscentralens organisation	18	– banbroar (över åar) 1 087 st
Banförvaltningscentralens styrelse	18	– vägportar 676 st
Kontaktuppgifter	19	– fotgängartunnlar 255 st
		▶ Broar över järnvägen: 746 st
		– övergångsbroar 666 st
		– övergångsbroar för lätt trafik 80 st
		▶ Antalet plankorsningar: 4 470 st
		– på huvudbanorna 3 711 st
		▶ Bansliprar/km: 1 640 st
		▶ De nya rälerna på huvudbanorna är av typ: UIC 60 (vikt 60 kg/m)
		▶ Jordområden i RHK:s ägo: 28 800 ha, varav 21 200 ha under spåren
		▶ Byggnader i RHK:s ägo: 4 500 st, sammanlagt volym 1,4 milj. m ³

BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS VERKSAMHETSIDÉ

Banförvaltningscentralen (fi. Ratahallintokeskus, RHK) främjar verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken som ett effektivt, säkert och miljövänligt trafikslag både i hemlandet och som en del av det internationella transportsystemet.

- ▶ RHK sköter underhållet av och utvecklar bannätet och järnvägstrafikens säkerhet samt erbjuder järnvägsföretagen en konkurrenskraftig trafikled.
- ▶ RHK beaktar transportbehoven inom näringslivet och kollektivtrafiken och fungerar enligt principerna om en hållbar utveckling. Inom den internationella trafiken utvecklas bannätet som en central länk mellan öst och väst.
- ▶ RHK försöker aktivt påverka ärenden i anslutning till Finlands trafikpolitik och infrastruktur.

BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS ROLL



VAD BANHÅLLNINGEN INNEHÅLLER

ARBETEN SOM GÄLLER BANNÄTET

Primärbanhållning

Underhåll och drift
Ersättande investeringar
– bl.a. förnyande av banbyggnaden och byggande av säkerhetsanordningar

Utveckling

Elektrifiering
Bananläggningar för automatisk tågkontroll
Avlägsnande av plan-korsningar
Tilläggs-spår
Nya banor

TRAFIK-STYRNING

MYNDIGHETS-UPPGIFTER

Säkerhetsbestämmelser
Materiel- och bannormer
Olika tillstånd

ÖVRIGA UPPGIFTER

Fastighetsförvaltning
Allmän förvaltning

ÅR 1996 I KORTHET

Året var Banförvaltningscentralens första hela verksamhetsår. Verksamhetsrutinerna stabiliserades och de strategiska verksamhetslinjerna slogs fast.



Arbetsgruppen som utreder bannätet avgav sin rapport; det viktigaste målet är att förbättra det gamla bannätet så att det motsvarar trafikens behov.



Stadsbanan mellan Helsingfors och Dickursby togs i bruk. Grundförbättringen och elektrifieringen av banorna fortsatte. Konkurrensutsättningen framskred.



Säkerhetsundersökningens delrapport färdigställdes; olyckornas antal har minskat men det behövs mera säkerhetsanordningar. Övervakningen effektiviserades och normerna preciserades.



Det internationella samarbetet blev livligare. Banförvaltningscentralen övervakade aktivt det finländska bannätets och järnvägstrafikens intressen.



De resultatmål som trafikministeriet hade uppställt nåddes; bannätets omfattning och banornas servicenivåer bibehölls oförändrade, medan trafikbegränsningarna ökades, grunderna för banavgifterna fastslogs.

Överdirektörens översikt

Banförvaltningscentralens verksamhet år 1996 utgjorde en logisk fortsättning på det föregående året, som mycket väl kan beskrivas med ordet etableringsskede. Under året etablerades ämbetsverkets verksamhetsrutiner och de strategiska verksamhetslinjerna definierades. Arbetet på att ännu noggrannare definiera verksamhetslinjerna har fortsatt. Genom att skapa en övergripande strategi kan RHK:s olika verksamhetssektorer som en helhet verka för att banhållningens mål förverkligas såväl på kort som lång sikt.

Strategierna baserar sig på RHK:s verksamhetsidé som redan tidigare fastslagits. Tyngdpunkten ligger vid banhållningens finansiering, järnvägstrafikens verksamhetsförutsättningar och säkerhet, beaktande av miljövärden samt ärenden som gäller internationella förbindelser.

Jämsides med RHK:s strategiarbete utreddes i en arbetsgrupp under trafikministeriets ledning bannätets och banhållningens nuläge, framtid, finansieringsmöjligheter och prioriteringar. Arbetsgruppens betänkande blev klart i slutet av verksamhetsåret. Arbetet ger en bra grund för planeringen av banhållningen under de kommande åren.

Utmaningarna är omfattande eftersom det nuvarande bannätet tyvärr inte betjänar järnvägstrafikens behov tillräckligt bra. Under år 1996 måste man t.ex. fördubbla antalet bankilometer som berörs av trafikbegränsningar. I slutet av året omfattades nästan 900 bankilometer av trafikbegränsningar. Utveck-



lingen beskriver klart hur bannätet har föräldrats och innebär att kapplöpningen med tiden gällande upprustningen av bannätet fortsätter.

Hur väl upprustningen kommer att lyckas beror på två faktorer: att banhållningen får tillräckligt med pengar och att arbetena kan styras på rätt sätt.

Gällande finansieringen kan konstateras att man årligen har kunnat använda ca 2 miljarder mark till bannätet under de tre senaste åren. Trots det har

trafikbegränsningarna ökat, vilket innebär att det krävs tålamod av både dem som utför arbetet och av finansörerna för att återställa det ålderstigna bannätets skick och värde. Storleken på anslagen till banhållningen avgör om vi lyckas i vårt arbete. Jag tror ändå att vi utgår som segrare i tävlingen redan under de närmaste åren.

Under året arbetade vi också med att uppställa resultatmålen för Banförvaltningscentralens verksamhet. Målsätt-

ningen gäller främst bannätets kvalitet, järnvägstrafikens säkerhet och punktlighet, effektivare och därmed billigare banhållning samt miljöfrågor. Det kan vara svårt att hitta de rätta mätarna, men enligt min åsikt är det ändå oundvikligt att vi måste kunna klarlägga både för beslutsfattarna och för oss själva hur vi har lyckats i vårt arbete. Fast vi oavbrutet måste se till att vi med vår lilla personalstyrka endast gör de rätta sakerna, är det lika viktigt att vi gör dem på rätt sätt.

Efter ett och ett halvt års verksamhet är det för tidigt att försöka bedöma hur vi har lyckats i vår uppgift. Som en indikator kan tas det faktum att fast vi har varit tvungna att öka personalen inom vissa verksamheter har det inte uppstått några behov av att rucka på RHK:s verksamhetsidé. Enligt min åsikt kan vi med fog konstatera att vi har fått sakerna att löpa väl inom våra olika sektorer och att verksamheten har blivit allt säkrare, målmedvetnare och präglad av en tro på att vi lyckas.



Ossi Niemimuukko



Bannätets upprustning i fokus



Banans påbyggande förnyas med hjälp av effektiva maskiner.

De nationella och internationella trafikbehoven bestämmer hur bannätet skall utvecklas. Banhållningen skapar förutsättningar för en effektiv och konkurrenskraftig järnvägstrafik. Det nuvarande bannätet betjänar dock inte trafikbehoven på bästa möjliga sätt.

Ålderstigna banor måste fås i skick

I mars tillsatte trafikministeriet en arbetsgrupp med uppgift att skissa upp banhållningens målsättningar och hur banhållningen skall finansieras. Denna s.k. bannätsarbetsgrupp hade som uppgift att bl.a. finna sätt att försnabba pågående projekt och metoder att fastslå

en banavgift samt utreda de tekniska, ekonomiska och trafikmässiga följderna av om tåghastigheten höjs till över 140 km/t. Arbetsgruppen avgav sin slutrapport och sina rekommendationer i december.

Enligt arbetsgruppens åsikt är det viktigaste målet för banhållningen att sköta de ersättande investeringarna så att bannätet hålls i det skick som trafiken kräver. Det finländska bannätets huvudproblem är dess ålder. Detta problem kan avhjälpas om banhållningens finansiering ökas. Om det nuvarande anslaget på ca 2 miljarder mark per år skulle höjas med 300 miljoner mark, kunde banornas skick förbättras genom att grundförbättringarna kunde genomföras snabbare och dessutom kunde bannätet utvecklas. Med den nuvarande

finansieringen genomförs grundförbättringarna långsamt och man kan inte påbörja nya utvecklingsprojekt.

Nya finansieringsformer söks

Bankkapaciteten är otillräcklig främst i huvudstadsregionen. Därför föreslog bannätsarbetsgruppen att trafikministeriet skulle utreda hur man kunde utnyttja nya finansieringsmetoder som baserar sig på privat finansiering för vissa utvecklingsprojekt, som t.ex. stadsbanan till Alberga.

Höjd hastighet lönar sig

Undersökningar visar att snabbare tågresor klart skulle öka fjärtrafikens passagerarantal. En hastighetshöjning kan genomföras utan alltför stora tilläggskostnader för banhållningen, eftersom det redan har tagits beslut på en stor del av de åtgärder som krävs för en snabbare järnvägstrafik.



Dessa åtgärder görs i första hand för att öka trafiksäkerheten samt för att göra järnvägstrafiken mer ekonomisk. Av åtgärderna kan nämnas t.ex. automatisk tågkontroll, förbättrad bärighet för banorna samt avlägsnandet av plankorsningar.

Enligt bannätsarbetsgruppens åsikt kommer det allmänneuropeiska TEN-nätets betydelse i Finland att växa i framtiden, eftersom det innehåller alla banavsnitt som är viktiga för persontrafiken och huvuddelen av godstrafikens viktiga banor.

Avsikten är att Finland i nästa version av TEN-höghastighetsstagnätet skulle få med de centrala delarna av den Nordiska triangeln, d.v.s. banavsnitten Helsingfors-Åbo och Helsingfors-Vainikkala samt persontrafikens viktigaste banavsnitt i anknötning till den, d.v.s. Helsingfors-Tammerfors-Seinäjoki.

Klar grund för banavgiften

Banförvaltningscentralen föreslog för trafikministeriet hur man skall beräkna banavgifterna. Enligt förslaget består banavgiften av en basavgift och en rörlig avgift. Basavgiften täcker banhållningens fasta avgifter, medan den rörliga avgiften skulle täcka de s.k. gränskostnaderna. Dessa är t.ex. de direkta kostnaderna för banunderhållet samt kostnader för utsläpp- och olyckor. Av persontrafiken debiteras endast den rörliga avgiften. År 1997 debiteras VR-Group Ab 300 miljoner mark i banavgifter.

Många utvecklingsprojekt på gång

Banförvaltningscentralens viktigaste uppgift på kort sikt är att på ett effektivt sätt lösa upp det ackumulerade behovet av ersättande investeringar. Under de närmaste åren koncentrerar man sig också på att slutföra de pågående utvecklingsinvesteringarna. Dyliga projekt är bl.a. nivåförbättringen på banavsnittet Helsingfors-Tammerfors, elektrifieringen av banavsnitten Tammerfors-Björneborg/Raumo och Toija-

la-Åbo, byggandet av ett dubbelspår mellan Ingerois och Juurikorpi, byggandet av de bananläggningar som behövs för automatisk tågkontroll samt avlägsnandet av plankorsningarna speciellt från huvudbanorna och längs de avsnitt där farliga ämnen transporteras.

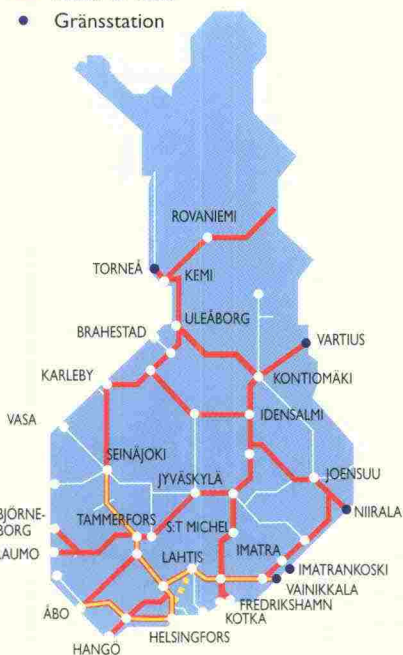
Planeringen fortsätter

Fast det inte påbörjas några nya större utvecklingsprojekt inom en nära framtid fortsätter planeringen av dem i alla fall. Under året färdigställde RHK bl.a. den preliminära generalplanen och miljökonsekvensutredningen för genbanan till Lahtis. I början av 1997 beslöt trafikministeriet att fortsätta generalplaneringen av genbanan enligt det alternativ som mest följer motorvägsdragningen till Lahtis.

Även för tilläggsspåret Luumäki-Vainikkalas del färdigställdes under året generalplanen och miljökonsekvensutredningen.

Finlands TEN-bannät

- Huvudbanorna i TEN-nätet
- Föreslagna internationella höghastighetsbanor
- Planerad bana
- Gränsstation



I KORTHET

Bannätet har senast upprustats på 1960-talet och är i skriande behov av ersättande investeringar.



RHK:s främsta mål är att förbättra de nuvarande banorna så att de motsvarar trafikens behov.



Järnvägstrafikens konkurrenskraft kan inte garanteras om bannätets standard fryses ned på dess nuvarande nivå, utan det krävs också att bannätet utvecklas.

Pågående utvecklingsprojekt

- ▶ Helsingfors-Åbo, upprustning
- ▶ Helsingfors-Tammerfors, upprustning
- ▶ Tammerfors-Björneborg/Raumo, elektrifiering
- ▶ Toijala-Åbo, elektrifiering
- ▶ Ingerois-Juurikorpi, dubbelspår
- ▶ Automatisk tågkontroll
- ▶ Avlägsnande av plankorsningar längs huvudbanorna

Planerade utvecklingsprojekt

- ▶ Helsingfors-Alberga, stadsbana
- ▶ Dickursby-Kervo, stadsbana
- ▶ Luumäki-Vainikkala, tilläggsspår
- ▶ Genbanan Kervo-Lahtis
- ▶ Hamnbanan till Nordsjö

Stadsbanan färdig, banarbetena framskred



På den nya stadsbanan trafikerar snäll- och närtågen på skilda spår.

Inom banhållningen koncentrerar RHK sig speciellt på att förbättra och underhålla det nuvarande bannätet. Utvecklingsprojekten siktar bl.a. mot en utökad bankapacitet och utvidgad elektrifiering.

Stadsbanan i bruk

Den viktigaste händelsen inom banbygandet under året var att den s.k. stadsbanan mellan Helsingfors och Dickursby blev färdig och körde igång i augusti. Det fjärde spåret gav den tilläggskapacitet som behövdes på huvudbanan och gjorde det möjligt att göra närtrafiken avsevärt tätare. Till projektet hörde också en förbättring av stations- och plattformområdena, vilket också det förbättrade passagerarservicen.

På kustbanan mellan Helsingfors och Åbo färdigställdes under året grundförbättringen av bandelen Kyrkslätt-Åbo. Endast några smärre finslipningar återstår av det mycket omfattande projektet.

Grundförbättringen av huvudbanorna framskred

Grundförbättringen av banorna framskred bl.a. mellan Helsingfors och Tammerfors, som är landets livligaste bansträcka och hör till det planerade snabbtågsnätet. På bandelen förnyas bl.a. överbyggnaden, d.v.s. rälerna, sliprarna, växlarna och ballasten. Dessutom förnyas säkerhetsanordningarna, avsnittet får ett automatiskt tågkontrollsystem och de plankorsningar som finns kvar avlägsnas.

Upprustningen av bandelen Tammerfors-Seinäjäki färdigställdes under året. Banans trafikkapacitet har ökat bl.a. genom att säkerhetsanordningarna och trafikstyrningen har förnyats, genom att tågen har fått flera mötesplatser och genom att de gamla bangårdarna har utvidgats. Nu håller man på bandelen på att förnya överbyggnaden som ett led av grundförbättringen.

Upprustningen fortsatte under året också på bandelen Riihimäki-Lahtis-Kouvola som är en viktig del av såväl den inhemska som den internationella trafiken. I norra Finland fortsatte förnyandet av överbyggnaden mellan Laurila och Rovaniemi. Som ett nytt projekt påbörjades upprustningen av bandelen Kouvola-Pieksämäki.

Elektrifieringen fortsatte

Under året överfördes elektrifieringsavtalet med Sähköradat Oy från VR till Banförvaltningscentralen.

Elektrifieringen av bannätet fortsatte på bandelen Tammerfors-Björneborg/Raumo. Elektrifieringen mellan Tammerfors och Raumo beräknas vara klar i början av år 1998 och mellan Tammerfors och Björneborg år 1999. På bandelen Toijala-Åbo har man börjat förbereda elektrifieringsarbetet, som beräknas vara klart år 2001.



Av det finländska bannätet är nu 2 057 bankilometer elektrifierade. Då de pågående arbetena är färdiga är nästan alla viktigare banavsnitt i södra Finland elektrifierade.

Ökad effektivitet genom konkurrensförfarande

Banförvaltningscentralen har härtills ingått merparten av entreprenad- och serviceavtalen med Oy VR-Rata Ab. Målet är dock att stegvis övergå till offentlig offertförfrågan bland entreprenörer och leverantörer. Bl.a. genom dessa åtgärder skall RHK:s produktivitet höjas och verksamheten samt penninganvändningen effektiveras så att RHK uppnår de uppställda resultatmålen. Även EU-reglerna förutsätter konkurrensutsättning.

Under berättelseåret gjorde RHK sina första egna anskaffningsavtal av centrala spårförnödenheter som t.ex. växlar och sliprar. Även ett avtal som gäller anskaffandet av räler färdigställdes nästan under berättelseåret, så att rälsleveranser enligt avtalet kan inledas under år 1997.

Genom egen anskaffning av material vill RHK göra det möjligt att konkurrensutsättningen av banarbetena i praktiken skall kunna genomföras opartiskt. För att behärska materialanskaffningarna och den logistik som anknyter sig till detta har RHK utvecklat ett eget datasystem med arbetsnamnet Raillog 2000.

Under berättelseåret slöts ett treårigt avtal med en utländsk entreprenör om slipning av räler samt ett ramavtal om anskaffningen av säkerhetsanläggningar för bandelen Tammerfors-Björneborg/Raumo.

Även fastighetsskötseln utsattes för konkurrens under berättelseåret. Arbetets omfattning och servicenivå fastställdes klart i entreprenader med fast pris. För vissa byggnaders grundsanering valdes byggnadskonsulter och planerare och entreprenaderna konkurrensutsattes. På det här sättet har kostnaderna kunnat hållas under kontroll och projektens lönsamhet har kunnat garanteras.

I KORTHET

Servicenivån i huvudstadsregionens järnvägstrafik höjdes avsevärt då det fjärde spåret mellan Helsingfors och Dickursby blev färdigt.



Banorna måste upprustas för att trygga järnvägstrafikens verksamhetsförutsättningar.

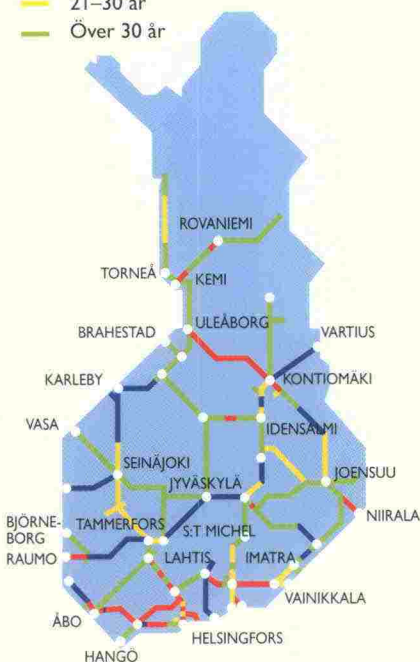


Genom att arbetena konkurrensutsätts blir verksamheten effektivare.

Ålder av bannätets överbyggnad

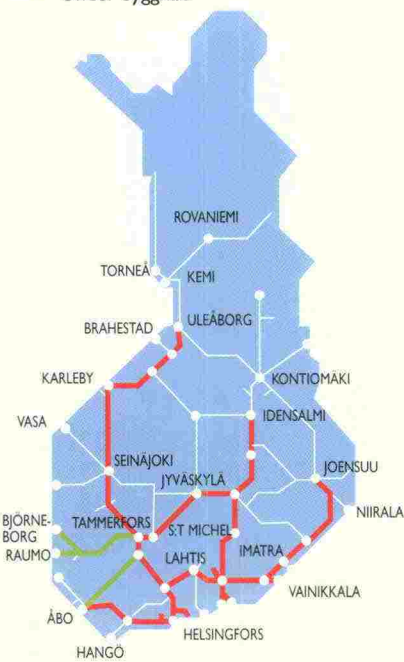
(1.4.1997)

- 0–10 år
- 11–20 år
- 21–30 år
- Över 30 år



Bannätets elektrifiering

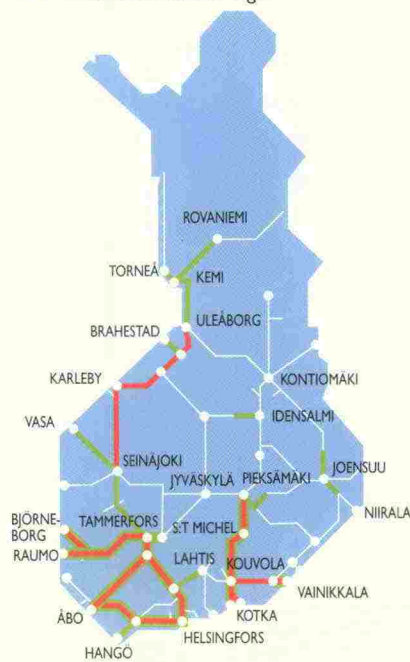
- Elektrifierade spår
- Under byggnad



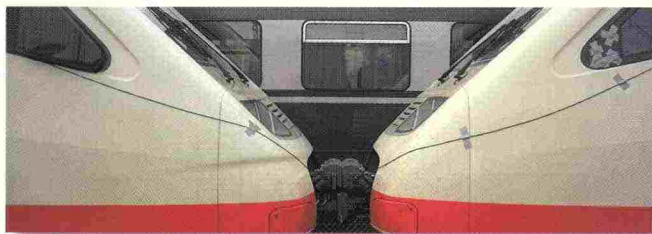
Tyngdpunkter inom banhållningens investeringar under åren 1997-99

(Disponibelt för bannätet, 2,3 mrd. mk/år)

- Utveckling
- Ersättande investeringar



Bättre säkerhet genom forskning



Trafikregler och tekniska normer är en central del av säkerheten.

Järnvägstrafikens säkerhet behandlades under berättelseåret i högre grad än normalt i offentligheten, främst på grund av den allvarliga järnvägsolycka som skedde i Jokela i april.

Banförvaltningscentralen är den myndighet som har huvudansvaret för utvecklingen av järnvägstrafikens säkerhet. I början av berättelseåret hade RHK beställt en undersökning som gäller järnvägstrafikens säkerhet och risker av Statens tekniska forskningscentral VTT. Den första delrapporten publicerades i december. I rapporten behandlas tågsäkerhetens nuläge genom att belysa hur olyckornas antal har utvecklats och orsakerna till olyckorna och riskerna.

Antalet olyckor har minskat

Enligt undersökningen är tågsäkerheten i Finland på god europeisk och nordisk nivå. Totalantalet järnvägsolyckor har kontinuerligt minskat under de senaste tio åren. Största delen av skadorna har uppstått i samband med rangaeringsarbeten på bangårdar.

I den egentliga tågtrafiken och banarbetstrafiken är olyckor mer sällsynta.

Precis som för andra trafikslag beror olyckorna i järnvägstrafiken ofta på den s.k. mänskliga faktorn. Järnvägspersonalen förorsakade ca 20 procent av alla olyckorna under den undersökta perioden. Tekniska fel stod för en ungefär lika stor del av olyckorna. En stor del av olyckorna i den egentliga järnvägstrafiken beror på att tåg törnar mot hinder på banan, vanligtvis djur.

Antalet allvarliga järnvägsolyckor har minskat. Enligt undersökningen görs det i den egentliga järnvägsverksamheten mycket lite sådana fel som leder till olyckor där det uppstår personskador. Dödsfallen gäller huvudsakligen utomstående personer, som t.ex. bilförare i plankorsningar eller personer som rör sig på banorna utan tillstånd. Under den undersökta perioden har 2-3 tågpassagerare årligen dött. Den vanligaste orsaken är att personerna har fallit från tåg i rörelse. Åren 1985-1995 inträffade inte ett enda dödsfall som hade berott

på att tåg kolliderat eller sparat ur. I plankorsningsolyckor dör det årligen i medeltal 20 personer.

Mer säkerhetsteknik behövs

Undersökningen gällande järnvägstrafikens säkerhet fortsätter och i dess andra del utreds grundligt trafiksystemets delprocesser. Redan utgående från undersökningens första del kan man dra slutsatser hur säkerheten kunde förbättras. Budskapet är klart: järnvägstrafiken kan inte göras tryggare om man inte i högre grad än i dag utnyttjar tekniska säkerhetssystem. För att effektivt kunna styra och övervaka järnvägstrafikens säkerhet behövs det också ett klarare helhetssystem som baserar sig på kvalitetstänkande och -styrning. RHK, VR och VTT har i samarbete börjat utveckla ett sådant system.

Strängare övervakning och noggrannare normer

Redan tidigare har RHK fattat flera beslut om åtgärder för att förbättra tågsä-



kerheten. Övervakningen av banarbetena har skärpts och dessutom har normerna gällande hur man håller utkik efter signalerna och hur tågens hastighet skall anpassas efter rådande yttre förhållanden. Bestämmelserna har förnyats gällande den utbildning som ges för att upprätthålla kompetensen för den personal som sköter trafiken. Dessutom har informationen åt lokförarna förbättrats och kommunikationen mellan trafikstyrningen och lokförarna har preciserats. Under berättelseåret inleddes också en informationskampanj riktad till bl.a. skolorna om vilka spelregler som gäller då man rör sig på järnvägsområden.

Tågkontrollen utvidgas, plankorsningar avlägsnas

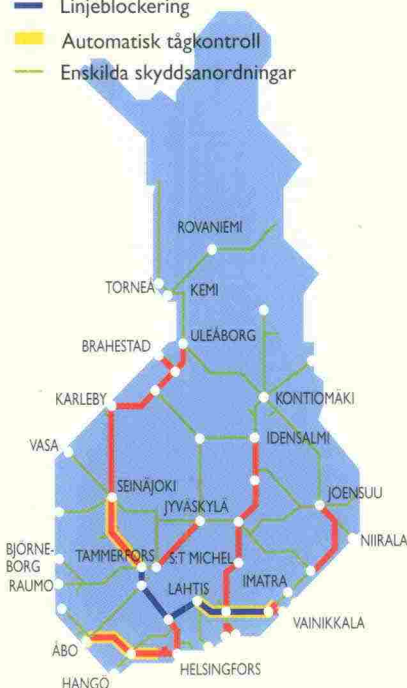
Systemet för automatisk tågkontroll utvidgas för att eliminera mänskliga misstag. Systemet täcker alla huvudbanor före år 2002.

Plankorsningarnas säkerhet förbättras genom att de ersätts med planskilda korsningar och genom att obebakade plankorsningar förses med säkerhetsanordningar.

På bandelar i dåligt skick införs dess-

Skyddsanordningar (1.4.1997)

- Linjeblockering och fjärrstyrning
- Linjeblockering
- Automatisk tågkontroll
- Enskilda skyddsanordningar



utom trafikeringsbegränsningar, d.v.s. tågens högsta tillåtna hastighet och/eller vikt sänks. I slutet av år 1996 rådde trafikbegränsningar på ca 900 bankm. För att kunna minska trafikbegränsningarna måste bannätet upprustas effektivare än i dag.

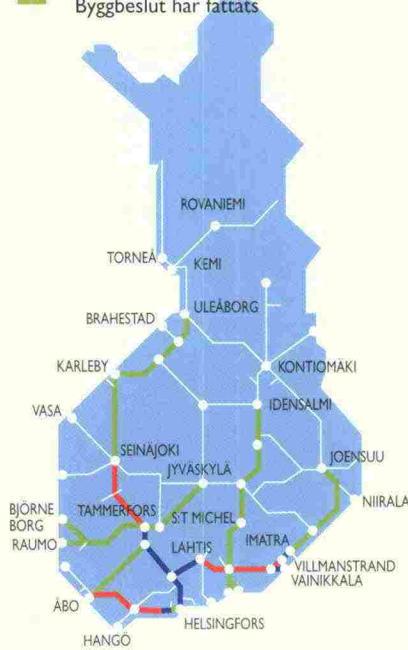
Passagerarnas säkerhet förbättras då alla nya personvagnar förses med läsbara dörrar. Dessutom undersöks möjligheterna att förse även äldre vagnar med dörrläsning.

Typgodkännanden är en del av säkerheten

En viktig del av järnvägstrafikens säkerhet är också de tekniska typgodkännanden som RHK gör för både tågmateriel och för de bananordningar och -system. Under berättelseåret utfördes sammanlagt 22 typgodkännanden för tågmateriel, av vilka det viktigaste var godkännandet av elmotortåget Sm3, d.v.s. Pendolino S220. För ban-, elektrifierings- och säkerhetsanordningar gavs totalt nio typgodkännanden. Då man uppgjorde tekniska normer betenade man de allmänna tekniska kraven på tågmaterielen, bankonstruktionen och inspektionen av banorna samt järnvägsbroarna.

Utbyggnaden av automatisk tågkontroll (1.4.1997)

- Färdig
- Beställd
- Byggsbeslut har fattats



I KORTHET

Det pågår hela tiden ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete för att förbättra järnvägstrafikens säkerhet.

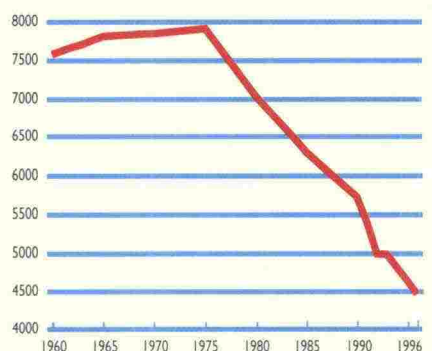


Antalet järnvägsolyckor har minskat under de senaste åren.

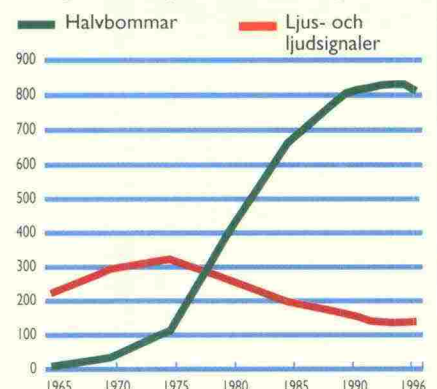


Säkerheten förbättras bl.a. genom att plankorsningar avlägsnas samt att de tekniska skyddssystemen, som t.ex. automatisk tågkontroll utvidgas.

Totalantalet plankorsningar



Totalantalet skyddsanordningar vid plankorsningar



Internationellt tänkande i banhållningen



De speciella yttre förhållandena i Finland beaktas i det internationella samarbetet.

När Finland gick med i den europeiska unionen betonades trafikens internationella prägel också gällande banhållningen. Sett ur de övriga unionsländernas perspektiv utgjorde det finländska bannätet tidigare en isolerad ö på andra sidan havet. Dessutom hade vi östeuropeisk spårvidd och direktkontakt med Rysslands omfattande bannät. Nu är Finland en central länk i järnvägstrafiken mellan EU och Ryssland.

När Finland anslöt sig till EU ställde det nya krav på den finländska banadministrationen. Bland annat måste materialanskaffningarna konkurrensutsättas, Finlands nationella lagstiftning måste anpassas till unionslagstiftningen och de tekniska bestämmelserna skulle harmoniseras.

Nytänkande i den europeiska järnvägsverksamheten

Ett av EUs centrala mål är att förbättra järnvägarnas konkurrenskraft. Som ett

led i denna utveckling skall affärsverksamheten separeras från banhållningen, bannäten skall öppnas för konkurrens och industripolitiska mål för harmonisering av tekniska normer skall uppställas.

Då banhållningen separeras från affärsverksamheten måste också de mellanstatliga avtalen förändras eftersom innehavarna av banorna separat måste beaktas i avtalen. Enligt tidigare praxis behandlades bannätet som en del av de nationella järnvägsföretagen.

Den senaste tidens utveckling i de statliga järnvägsinrättningarna visar att de gamla strukturerna kontinuerligt har förnyats och resultaten av förändringsprocessen är klart synliga. I slutet av år 1996 uppdelades järnvägarna i både Norge och Danmark i ett företag som sköter om järnvägstrafiken och ett ämbetsverk som sköter om banhållningen. Det innebär att alla de nordiska länderna har gjort denna uppdelning, för

i Sverige gjordes uppdelningen redan 1988 och i Finland 1995, då också Banförvaltningscentralen grundades.

Av de övriga europeiska länderna separerades affärsverksamheten och banhållningen år 1993 i Storbritannien. Lagstiftningen och tidtabellen för en motsvarande uppdelning har gjorts också i Tyskland och Holland. I Frankrike söker man som bäst efter ett sätt att kunna omstrukturera järnvägsverksamheten, och ett av förslagen påminner om den finländska modellen.

Finland med i utvecklingsarbetet

I och med den europeiska utvecklingen har innehavarna av järnvägsnäten fått en mer betydande ställning vad gäller utvecklandet av transportkorridorer och infrastruktur. Samtidigt betonas transportkorridorernas betydelse som ryggrad för den ekonomiska utvecklingen.



På grund av den europeiska gemenskapslagstiftningen är det allt viktigare för Finland att delta då lagstiftningen bereds. I det skede då nya lagar bereds kan man bäst beakta de nationella särförhållandena, som t.ex. spårbredden, de arktiska förhållandena och betydelsen av trafiken på Ryssland. På samma sätt kan även subsidiariteten, d.v.s. närhetsprincipen, betonas i de internationella bestämmelserna om det ligger i Finlands intresse.

Under berättelseåret godkändes t.ex. direktivet om kompatibilitet för det europeiska höghastighetsnätet. Under beredningsarbetet fick Finland till stånd förändringar i originaltexten som garanterar att den finländska lagstiftningen lätt kan anpassas till detta direktiv. I den finländska järnvägslagen kommer också att ingå sådana förändringar som behövs på grund av EUs direktiv om järnvägsföretags koncession och rätt att använda järnvägskapaciteten.

Gemenskapslagstiftningen gäller inte enbart frågor som klart gäller banhållningen utan också säkerhets-, miljö-, och sociallagstiftningen, som alla därför måste beaktas i Banförvaltningscentralens verksamhet.

Banförvaltningscentralen bevakar Finlands intressen

Banförvaltningscentralen bevakar på europeisk nivå det finländska bannätets intressen. Som innehavare av bannätet är det i RHK:s intresse att järnvägstrafiken kan idkas på ett konkurrenskraftigt sätt. För att kunna uppfylla sina internationella förpliktelser är RHK medlem av de centrala internationella järnvägsorganisationerna, som t.ex. UIC och CER, samt deltar i branschens tekniska standardisering. Dessutom har Banförvaltningscentralen nära kontakter med närländerna och andra centrala järnvägsländer.

Den internationella verksamhetens roll skiljer sig för innehavare av bannät jämfört med företag som idkar järnvägstrafik. För Banförvaltningscentralens del bildar lagstiftningen och skapandet av normer den ram inom vilken bannätet och järnvägstrafiken utvecklas i Finland. Detta arbete görs till största delen inom Europeiska unionen. Den internationella trafiken i Finland går på grund av vårt geografiska läge främst till Ryssland.

Finlands internationella järnvägsförbindelser

- Nordens internationella bannät
- Övrigt internationellt bannät
- Planerad förbindelse
- Tågfärjeförbindelse
- Finlands gränsstationer
- Spårvidden ändras



I KORTHET

I och med EU betonas de internationella aspekterna i banhållningen och järnvägstrafiken.



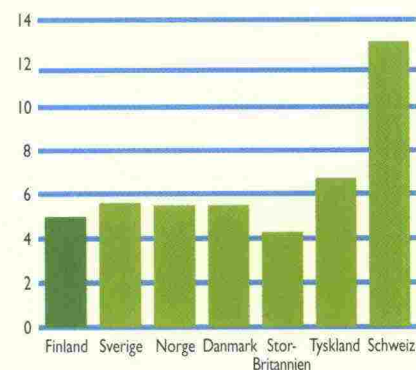
Finland fungerar som en järnväglänk mellan EU och Ryssland.



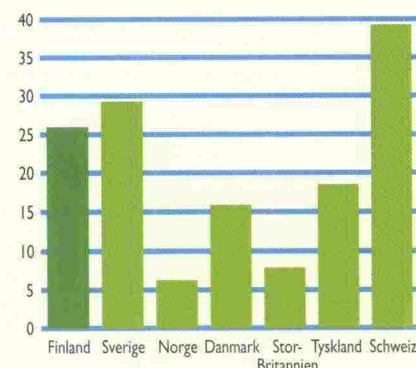
RHK deltar aktivt i utvecklandet av den internationella verksamheten.

Tågtrafikens marknadsandel i några länder

Av persontrafikutbudet, %



Av godstrafikutbudet, %



Källa: Bannätsarbetsgruppens betänkande. Trafikministeriet, publikationer 38/96. Helsingfors 1996.



Banhållningen baserar sig på gods- och persontrafikens behov.

Banförvaltningscentralens ekonomi 1996

År 1996 var banförvaltningens första hela verksamhetsår. Den egentliga personalen uppgick till 54 personer och som biljettkontrollörer på tågen arbetade ytterligare 33 personer. På vissa håll har personalen visat sig vara för liten. Under verksamhetsåret beslöts det att personalstyrkan skulle utökas på entreprenad- och planeringssidan samt inom den ekonomiska förvaltningen.

RHK har under året haft 2 468 miljoner mark till sitt förflöende för bruttoutgifter. Som intäkter hade budgeterats 284 miljoner mark på omkostnadsmomentet. De förverkligade bruttoutgifterna under året var 2 081 miljoner mark och intäkterna till omkostnadsmomentet var 302 miljoner mark. Av medlen blev 405 miljoner oanvända, och av den summan överfördes 402 miljoner mark till nästa år. För köp av markområden gick det nästan 4 miljoner mark mindre än beräknat. Dessa oanvända anslag överförs inte till nästa år. I förskott på anskaffningar var 31 miljoner mark bundet. Till nästa år överförs de medel som beviljades i höstens tilläggsbudget för primärbanhållningen (200 miljoner mark) och för byggandet av ett dubbelspår på sträckningen Ingerois-Juurikorpi (54 miljoner mark). Övriga poster som överförs på nästa år består närmast av inbesparingar som gjorts under året och ökade inkomster.

För banhållningen användes år 1996 totalt 2 081 miljoner mark. Året innan användes 2 180 miljoner mark. I den summan ingick kostnaderna för trafikstyrningen och fastighetskötseln endast för halva året. För att utveckla banhållningen har under båda åren använts 340-350 miljoner mark. Dessa medel användes speciellt till nivåförbättringar på huvudbanorna, elektrifiering, automatisk tågkontroll och omändring av plankorsningar. För ersättande investeringar användes året innan 981 miljoner mark och under berättelseåret 865 miljoner mark, olika finansieringskällor medräknade. För banunderhåll användes under berättelseåret 610 miljoner mark. Året innan användes 706 miljoner mark, men den summan är inte jämförelsebar eftersom banunderhållet under affärsverksamhetstiden inte motsvarar den nuvarande verksamheten.

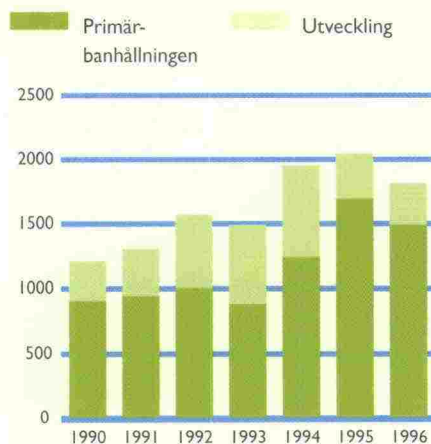
UPPFÖLJNING AV PROJEKTEN UNDER ÅREN 1995 OCH 1996

1 000 mk	1995	1996
Helsingfors-Tammerfors, upprustning	15 131	68 330
Helsingfors-Åbo, upprustning	71 158	29 971
Helsingfors-Dickursby	71 094	16 482
Tammerfors-Seinäjäjoki	73 201	48 629
Tammerfors-Pieksämäki, elektrifiering	26 373	
Kyrkslätt-Åbo, elektrifiering	1 277	
Tammerfors-Björneborg/Raumo, elektrifiering	43 468	85 460
Toijala-Åbo, elektrifiering	9 933	6 490
Tågkontrollens banutrustning	29 853	38 575
Plankorsningsarrangemang		36 831
Övrig utveckling och planering	13 248	
Ingerois-Juurikorpi, tilläggs-spår		8 961
Bannätets utveckling	354 736	339 729
Grundförbättring av fastigheter		729
Anskaffning av jordområden	5 496	2 405
EU-pengar för regional utveckling		1 440
Nationell andel av EU-projekt		1 787
Ersättande investeringar	981 545	850 384
Banans underhåll och drift	706 189	610 843
Primärbanhållning	1 687 734	1 461 227
Trafikledning och administration	112 359	221 877
Fastighetsfunktion	20 002	40 207
Övrig verksamhet	132 361	262 084
Sysselsättningsmedel		11 980
UTGIFTER TOTALT	2 180 327	2 081 381
Intäkter, banavgift	- 90 000	- 200 000
Intäkter, fastighetsfunktion	- 38 988	- 69 550
Övriga intäkter	- 41 093	- 32 356
INTÄKTER TOTALT	- 170 081	- 301 906
NETTOUTGIFTER	2 010 246	1 779 475

KALKYL ÖVER HUR BUDGETEN UPPFYLLTS 1996

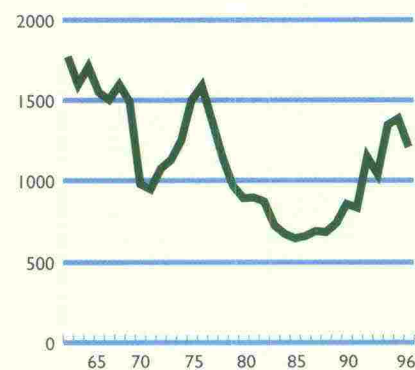
Mark	Anslag			Använts Influtit	Överförs till följande år	Jämförelse med budgeten
	Överförs från föregående år	1996	Till förfogande			
INKOMSTER						
Mervärdeskatt				2 039 527		
Moms, gemenskaps- interna inkomster				1 981 712		
Inkomster från banhållningen		1 000 000		6 128 536		5 128 536
Inkomster totalt				10 149 775		
UTGIFTER						
Utgifter för mervärdeskatt				446 309 820		
Moms, gemenskaps- internt förvärv				1 981 712		
Moms totalt				448 291 532		
Högskolan, löner				18 446		
UTGIFTER FÖR BANHÅLLNINGEN						
EU, nationell	1 600 000	187 000	1 787 000	1 787 000		0
RHK och övrig primärbanhållning	143 427 113	1 617 813 000	1 761 240 113	1 421 404 415	339 835 698	
Bruttoutgifter	143 427 113	1 908 813 000	2 052 240 113	1 723 312 087	328 928 026	
Banförvaltnings- centralen		243 000 000	243 000 000	221 874 976	21 125 024	
Primärbanhållning	143 427 113	1 599 813 000	1 743 240 113	1 461 229 262	282 010 851	
Fastighetsfunktionen		66 000 000	66 000 000	40 207 849	25 792 151	
Bruttoinkomster		- 291 000 000	- 291 000 000	- 301 907 672	10 907 672	
Banavgift		- 200 000 000	- 200 000 000	- 200 000 000	0	
Inkomster från fastighetsfunktionen		- 75 000 000	- 75 000 000	- 69 549 406	- 5 450 594	
Säljinkomster		- 16 000 000	- 16 000 000	- 32 358 266	16 358 266	
Utveckling av banhållningen	63 747 291	329 515 000	393 262 291	339 391 734	53 870 557	
Bannätets jord- områden		6 000 000	6 000 000	2 405 457	0	3 594 543
Sysselsättningsmedel		20 000 000	20 000 000	11 979 931	8 020 069	
Toijala-Åbo, elektrifiering	1 067 467		1 067 467	1 067 467	0	
EU-pengar för regional utveckling	1 440 000		1 440 000	1 440 000	0	
UTGIFTER FÖR BAN- HÅLLNINGEN TOTALT	211 281 871	1 973 515 000	2 184 796 871	1 779 476 004	401 726 324	

Bannätets utgifter under åren 1990–96, milj. mk

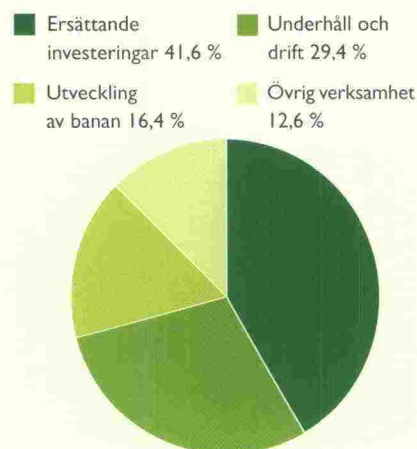


Bannätets investeringar under åren 1963–96, milj. mk

(Till fasta 1996 års priser)



Hur banhållningens utgifter fördelats 1996



BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS BALANSRÄKNING 31.12.1996

TILLGÅNGAR (MK)

ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR OCH ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA PLACERINGAR

IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

IMMATERIELLA RÄTTIGHETER	
Köpta program	783 000

MATERIELLA TILLGÅNGAR

JORD- OCH VATTENOMRÅDEN	
Grusområden	30 000 000
BYGGOMRÅDE	
Byggområde	365 024 000
Banområde	201 805 000
BYGGNADER	
Bostadsbyggnader	45 525 000
Övriga byggnader	240 471 000
BANUTRUSTNING	
Banutrustning	13 128 565 000
MASKINER OCH INVENTARIER	
Adb-utrustning	408 000
Kontorsmaskiner	158 000
Kommunikationsutrustning	8 274 000
INREDNING	
Kontorsinredning	1 570 000
FÖRSKOTTSBETALNINGAR OCH PÅGÅENDE ANSKAFFNINGAR	
Pågående banarbeten	378 453 000

OMSÄTTNINGS- OCH FINANSIERINGS-TILLGÅNGAR

KORTFRISTIGA FORDRINGAR

EGENTLIGA KORTFRISTIGA FORDRINGAR	
Försäljningsfordringar	22 559 344
FÖRSKOTTSBETALNINGAR	
Anskaffningsförskott	36 150 731
Utgivna förskottsmedel	2 145
Övriga förskott	1 594 043

TILLGÅNGAR SAMMANLAGT 14 461 342 263

KAPITAL (MK)

EGET KAPITAL

Statens kapital 14 210 045 569

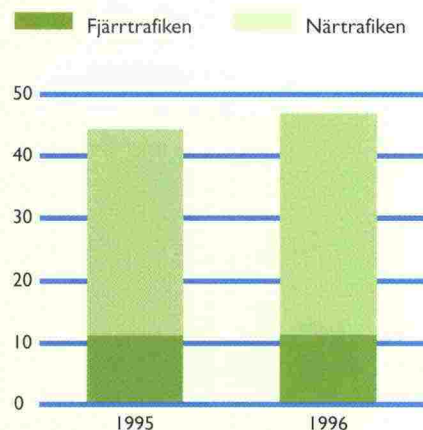
FRÄMMANDE KAPITAL

KORTFRISTIGT FRÄMMANDE KAPITAL

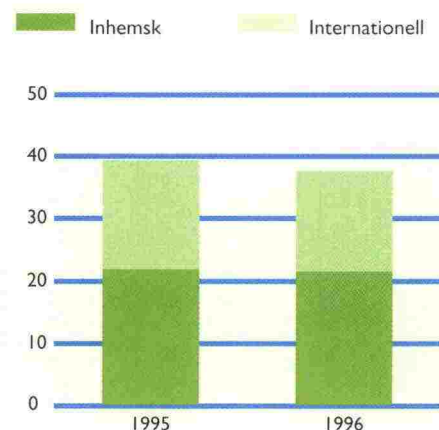
ERHÅLLNA FÖRSKOTT	
Övriga erhållna förskott	2 604 536
LEVERANTÖRSSKULDER OCH UTGIFTSRESTER	
Leverantörsskulder	244 648 747
MELLAN RÄKENSKAPSVERK	
Olycksfallsförsäkringar	12 106
POSTER FÖR VIDARE REDOVISNING	
Pensionsavgifter (arbetsgivare)	259 823
Pensionsavgifter (arbetstagare)	58 189
Medlemsavgifter	
Utmätningar	
Arbetslöshetsförsäkringsavgifter	40 119
Lönehjälpkonto	561 613
RESULTATREGLERINGAR	
Semesterlöneskuld	3 077 405

KAPITAL SAMMANLAGT 14 461 342 263

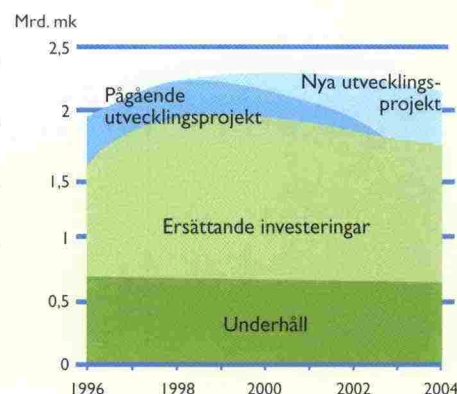
Persontrafikens resor, milj. resor



Godstrafikens transportvolym, milj. ton



Bannätets finansieringsbehov
(Innefattar ej nya banor)



Banhållningens resultatmål uppnåddes

Trafikministeriet uppställde som allmänt resultatmål för Banförvaltningscentralen de mål för banhållningen som nämns i statsbudgeten för år 1996. De uppställda målen var att "landets bannät underhålls och utvecklas i den omfattning och på den nivå som trafiken kräver, då man beaktar de allmänna ekonomiska, trafikpolitiska samt säkerhetsmässiga kraven.

I utvecklingsscenariot betonas vikten av kapacitetsökning, utökad elektrifiering och förbättrad säkerhet, som samtidigt gör det möjligt att höja tågens hastigheter. Tågsäkerheten förbättras genom att utöka den automatiska tågkontrollen."

Dessutom uppställde trafikministeriet följande delmål:

1. Bannätets nuvarande omfattning bibehålls. Det centrala målet är att bannätets skick stegvis förbättras och att trafikbegränsningarna avlägsnas under de närmaste åren.
2. De utvecklingsprojekt som påbörjats fortsätter enligt den tidtabell och den omfattning som finansieringen tillåter. Speciell vikt läggs vid de internationella trafiknäten.
3. Banhållningens servicenivåer. Jämfört med året innan sänks servicenivån från nivå 2 till servicenivå 3 på 40 km livligt trafikerade huvudbanor.
4. Banförvaltningscentralen utreder grunderna för banavgiften.
5. Banförvaltningscentralen utreder vilka specialkrav den snabba persontrafi-

ken ställer på bannätet och hur gods- trafikens behov kan beaktas med tanke på bannätets skick.

Hur målen förverkligats

De mål som nämns i statsbudgeten utgjorde de allmänna huvudmålen för RHK:s verksamhet. Målsättningen har nåtts. Upprustnings- och utvecklingsprogrammen har uppgjorts i enlighet med de uppställda målen.

1. Bannätets omfattning

Trafikministeriets uppställda mål rörande bannätets omfattning och upprustning har förverkligats rörande bannätets omfattning. Däremot går det flera år av hårt arbete innan bannätets skick har förbättrats.

Arbetet har fortskridit inom ramen för den till buds stående finansieringen, men under året har inte banornas skick kunnat förbättras så mycket att man kunde ha undvikit trafikbegränsningar för att kunna trygga tågsäkerheten och förlänga påbyggnadens livstid. Trafikbegränsningarna ökade under år 1996.

2. Utveckling

Målsättningen gällande utvecklingsprojekten och de internationella trafiknäten har förverkligats väl.

Med tanke på den internationella trafikens behov har man också betonat upprustningen av banorna. Bl.a. bandelen Karis-Hangö har tagits med i programmen över bandelar som skall grundförbättras.

3. Banhållningens servicenivå

Då budgeten uppgjordes beredde man sig på sänka servicenivån från 2 till 3 på bandelen Toijala-Tammerfors. Finansieringen gjorde det dock möjligt att satsa på ett effektivare underhåll av denna viktiga bandel så att nivån inte behövde sänkas.

4. Banavgift

Det mål som uppställdes rörande banavgiften har förverkligats. RHK utredde under året hur grunderna för banavgiften skulle beräknas. RHK:s styrelse fastslog i november innehållet i RHK:s förslag. Enligt förslaget består banavgiften av en grundavgift och en rörlig avgift.

5. Trafikens krav

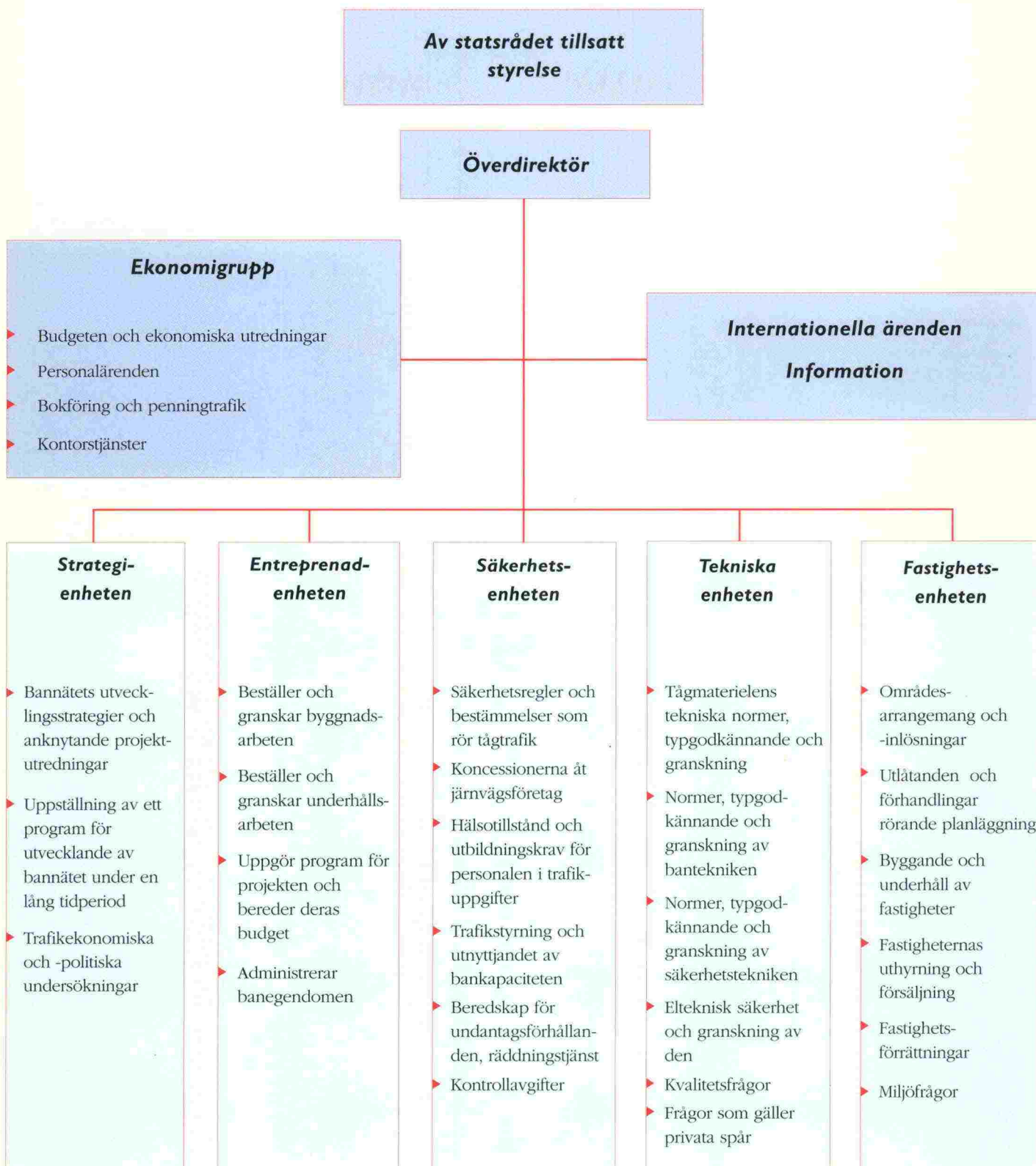
De specialkrav som den snabba tågtrafiken ställer på bannätet utreddes i bannätsarbetsgruppen. Den konstaterade att det med ganska små tilläggs-kostnader är möjligt att höja hastigheterna.

För godstrafikens del har bannätet fungerat enligt de uppställda målen. På vissa bandelar har man varit tvungen att införa hastighetsbegränsningar för godstrafiken, men inte tyngdbegränsningar.

Målen för år 1997

De resultatmål som uppställts för Banförvaltningscentralen för år 1997 gäller bannätets omfattning, skick och servicenivå, järnvägstrafikens säkerhet, miljöfrågor samt hur ekonomiskt banhållningen kan skötas.

Banförvaltningscentralens organisation



BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS STYRELSE

Ordförande

Ossi Niemimuukko

Överdirektör

Banförvaltningscentralen

Viceordförande

Rita Piirainen

Överingenjör

Trafikministeriet

Medlemmar

Henri Kuitunen

Vice-generaldirektör

VR-Group Ab

Marjatta Kukkamäki

Materialchef

Kemira Fibres Oy

Tapio Peltobaka

Baningenjör

Banförvaltningscentralen

Styrelsen sammanträdde 12 gånger år 1996.

Kontaktuppgifter

Banförvaltningscentralen

PB 185 (Brunnsgatan 6)

00101 Helsingfors

Telefon (09) 5840 5111

Telefax (09) 5840 5100

Elpost: info@rhk.fi

Internet: www.rhk.fi

Överdirektör

Ossi Niemimuukko

Tel (09) 5840 5101

Elpost: ossi.niemimuukko@rhk.fi

Överdirektörens sekreterare

Annukka Heinonen

Tel (09) 5840 5102

Elpost: anna-leena.heinonen@rhk.fi

Strategienheten

Biträdande direktör Martti Kerosuo

Tel (09) 5840 5120

Elpost: martti.kerosuo@rhk.fi

Entreprenadenheten

Biträdande direktör

Juha-Heikki Pasanen

Tel (09) 5840 5131

Elpost: juha-heikki.pasanen@rhk.fi

Säkerhetsenheten

Biträdande direktör Yrjö Poutiainen

Tel (09) 5840 5150

Elpost: yrjo.poutiainen@rhk.fi

Tekniska enheten

Biträdande direktör Markku Nummelin

Tel (09) 5840 5180

Elpost: markku.nummelin@rhk.fi

Fastighetsenheten

Biträdande direktör Timo Välke

Tel (09) 5840 5160

Elpost: timo.valke@rhk.fi

Ekonomigruppen

Ekonomichef Airi Kivelä

Tel (09) 5840 5110

Elpost: airi.kivela@rhk.fi

Chef för internationella ärenden

Kari Konsin

Tel (09) 5840 5104

Elpost: kari.konsin@rhk.fi

Informationschef

Timo Saarinen

Tel (09) 5840 5103

Elpost: timo.saarinen@rhk.fi

Foton: Thomas Moisanen, Markku Nummelin, Kari Ojanperä, Leif Rosnell.

Design och produktion: Inklus Communications Oy.

Tryckeri: Erweko Painotuote Oy, Helsinki 1997.



RATAHALLINTO-
KESKUS
BANFÖRVALTNINGS-
CENTRALEN