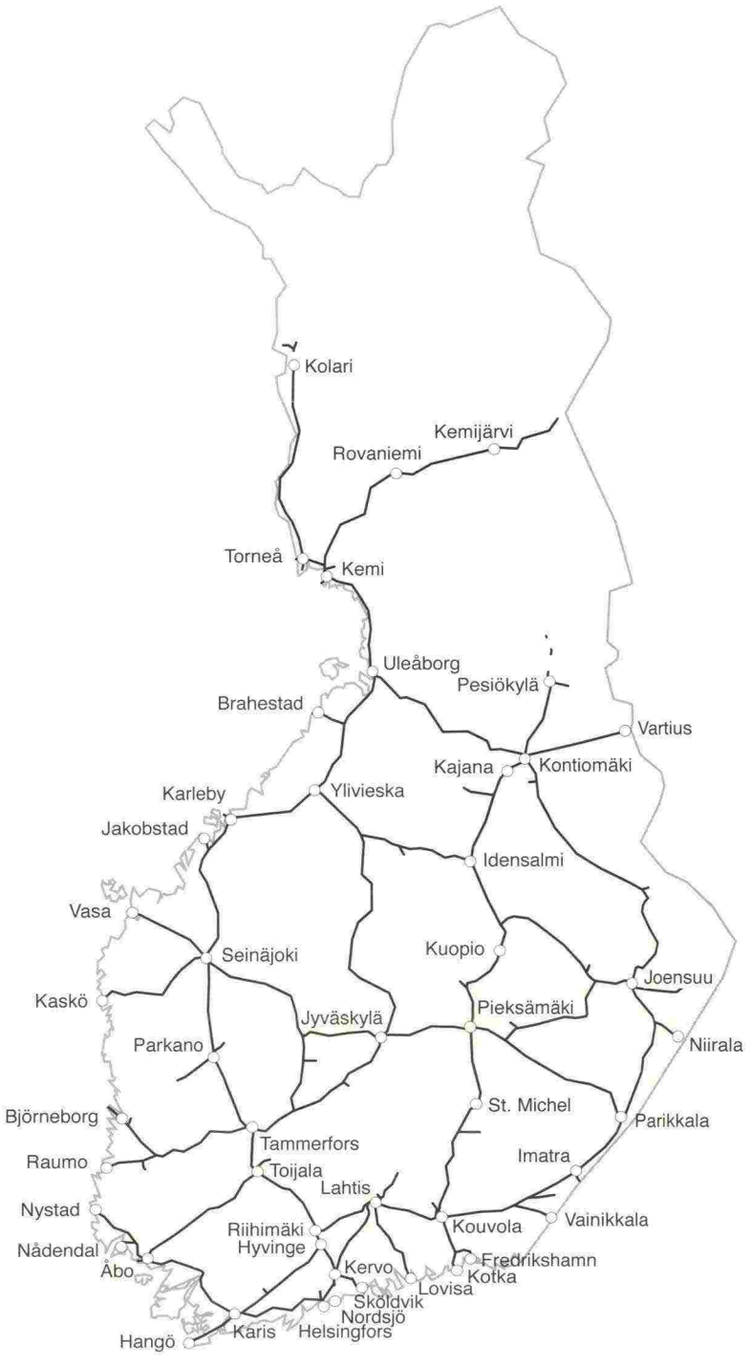
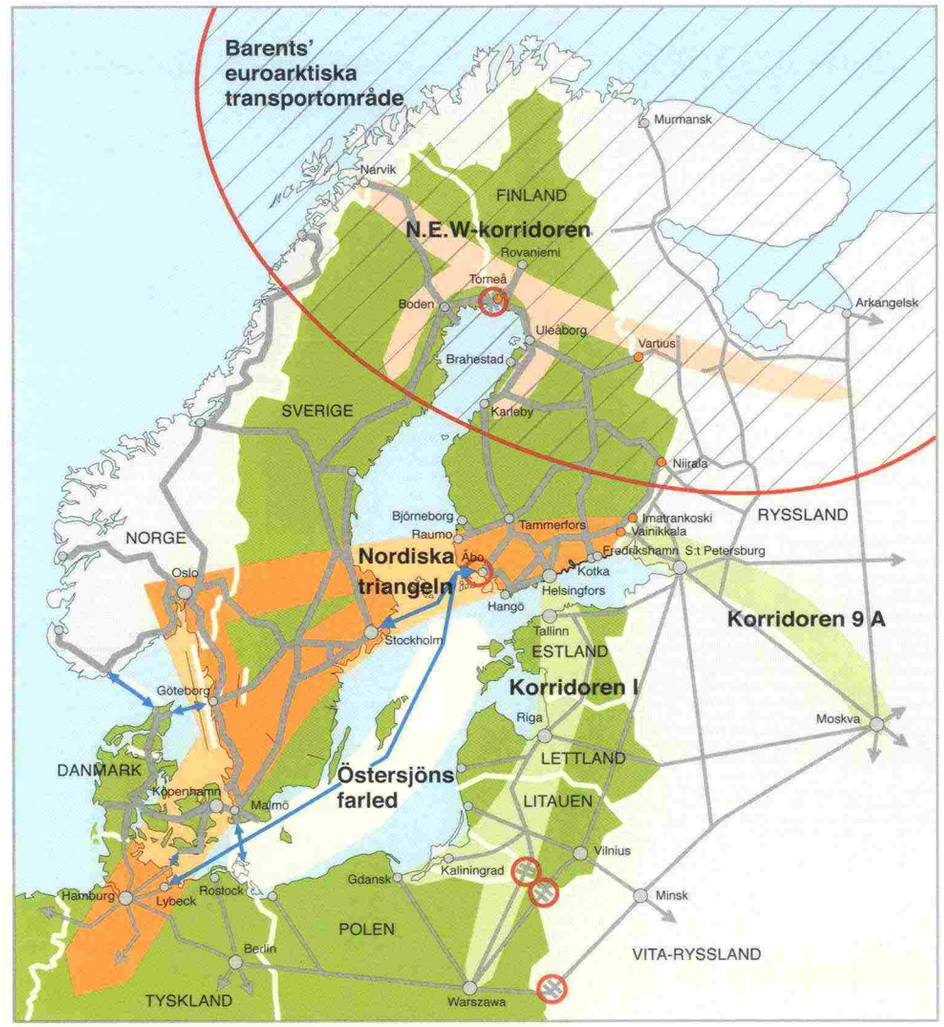
ÅRSBERÄTTELSE 2007

RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Uppgifter om bannätet 31.12.2007

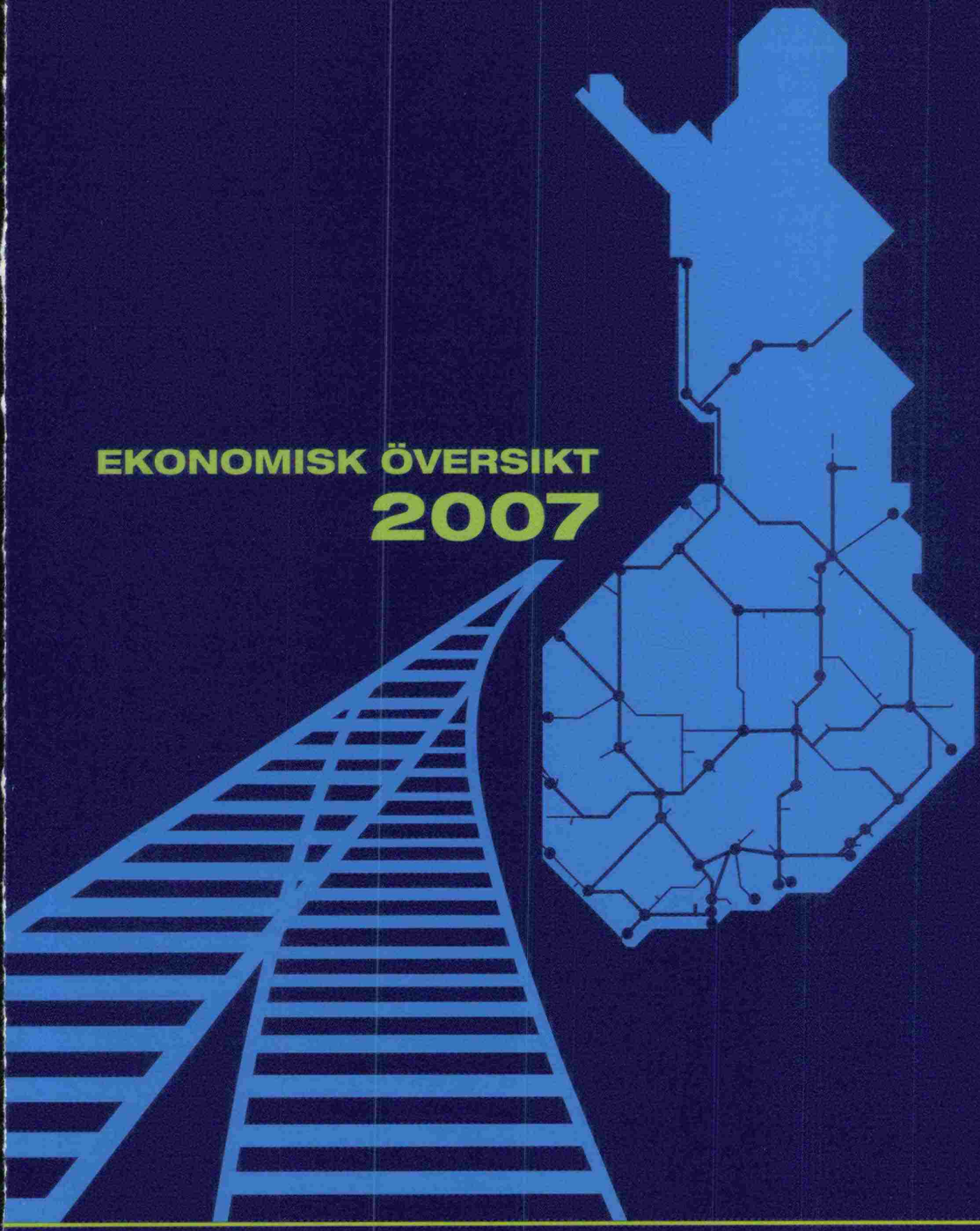
Den första banan	Helsingfors–Tavastehus 1862
Spårvidd	1 524 mm
Banlängd totalt	5 899 bankilometer
Banor med två eller flera spår	570 bankilometer
Antal syllar/km	1 640 st.
Elektrifierade banor	3 047 bankilometer
Banor med fjärrstyrning	2 644 bankilometer
Antal tunnlar	41
Antal järnvägsbroar	2 281
Antal broar över järnvägen	884
Plankorsningar	3 634 st., 3 095 st. av dem i huvudbannätet





Nordiska internationella järnvägsnätet
Övriga järnvägsnät
Framtida förbindelse
Spårvidden förändras vid gränsen
Tågfärjelinje
Gränsstation
EU-länderna

EKONOMISK ÖVERSIKT 2007



RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Analys av bokslutskalkylerna

Finansiering och använda medel

Av nettomedlen i budgeten stod 422,4 miljoner euro till förfogande år 2007. Därav bestod 339,8 miljoner (80 %) av anslag i den egentliga statsbudgeten, 57,6 miljoner (14 %) kom i tilläggsbudgeter, överföringarna från tidigare år utgjorde 17,0 miljoner (4 %), medan 8,0 miljoner euro (2 %) beviljades RHK med beslut av kommunikationsministeriet. Motsvarande belopp för år 2006 var 425,8 miljoner euro, så nettomedlen för det granskade året var 3,4 miljoner euro mindre än ett år tidigare.

Banförvaltningscentralens moment för verksamhetskostnader (basunderhållet av banorna) är ett nettobudgeterat moment; i budgeten beräknades intäkterna bli 49,9 miljoner euro. Utfallet av intäkterna var 54,5 miljoner euro, så intäkterna blev 4,6 miljoner euro mer än vad som budgeterats.

- intäkter av den avgiftsbelagda verksamheten: 48,4 miljoner euro (budget: 46,7 miljoner euro)
- intäkter av försäljning av egendom: 4,5 miljoner euro (budget: 2,4 miljoner euro)
- TEN-stöd som tillgodoskrivits basbanhållningen: 0,7 miljoner euro (budget: 0)
- skadeersättningar: 0,8 miljoner euro (ingår i resultaträkningen under tillfälliga intäkter och kostnader) (budget: 0,8 miljoner euro)
- övriga intäkter: 0,1 miljon euro (budget: 0)

Med beaktande av intäkternas utfall var de totala disponibla medlen för täckande av bruttokostnaderna 476,9 miljoner euro. Därav användes 91 % under året.

Av de beräknade anslagen för bangårdsprojektet i Ilmala blev 9,8 miljoner euro outnyttjade, likaså 0,8 miljoner euro för projektet Seinäjoki–Uleåborg. Av budgetanslagen för bannätets markområden och ersättningarna blev 0,8 miljoner euro outnyttjade. Av medlen för projektet Uleåborg–Idensalmi och ERUF-projekten, redan slutförda, blev sammanlagt 0,5 miljoner euro outnyttjade. I dessa fullmaktsprojekt kunde byggandet av Ilmala bangård sättas igång först med tre månaders försening, på grund av att ett bygglov blev försenat. Därför fick en del av de planerade arbetena vänta till år 2008. För de övriga projektens del var det planeringen som inte höll tidtabellen, delvis på grund av strejk bland de ansvariga för planeringen.

EU beviljade år 2007 inalles 3,6 miljoner euro i form av TEN-stöd, varav 2,9 miljoner inskrevs under statens intäktsmoment 12.31.40 medan resten inskrevs under kostnadsmomentet för basbanhållningen.

När intäktsföringsprognosen gjordes upp ingick det i budgetberäkningarna att slutlikviden för TEN-stöden för åren 2005 och 2006 (12,8 miljoner euro) skulle komma år 2007. Av dessa medel skulle intäktsföringen till staten ha blivit 7,3 miljoner euro. Slutlikviden ficks dock inte under räkenskapsåret 2007, med det antas att den slutliga betalningen kommer år 2008.

Utfallet av bruttokostnaderna under året (432,7 miljoner euro) var 15 miljoner euro lägre än föregående år (förändring 3 %).

Intäkts- och kostnadskalkyl

Intäkterna av verksamheten var enligt resultaträkningen 56,7 miljoner euro. Av dessa intäkter krediterades 53,7 miljoner euro på RHK:s moment för verksamhetskostnader. Bland de övriga verksamhetsintäkterna (inalles 8,3 miljoner euro) ingår TEN-stöd med 2,9 miljoner euro, som beviljats utgående från kostnaderna under investeringar, likaså intäkter från försäljning av byggnader, 0,2 miljoner euro, vilka bokfördes på statens allmänna intäktsmoment 12.31.40. De största avvikelserna jämfört med året innan var att hyresintäkterna minskade med 3,6 miljoner euro, i och med att en betydande del av de uthyrda fastigheterna hade övertagits av finansministeriet år 2006.

De största posterna under rubriken verksamhetskostnader var inköpta tjänster, 185,3 miljoner, och avskrivningar, 155,4 miljoner euro. Bland de inköpta tjänsterna ingår bl.a. banunderhåll (132,2 miljoner), trafikstyrningstjänster (38,8 miljoner), fastighetsunderhåll (3,7 miljoner) samt specialist- och forskningskostnader. Personalkostnaderna minskade med omkring en miljon euro från året innan, eftersom en del av tjänsterna år 2006 hade tagits över av Järnvägsverket. De största posterna under Övriga kostnader (1,5 miljoner euro) var resor, medlemsavgifter och fastighetsskatt.

Bland de extraordinära intäkterna (0,8 miljoner euro) och kostnaderna (4,6 miljoner euro) ingår kostnader för skador på banan och för förseningar på grund av banarbeten, likaså inkasserade skadeersättningar. Bland skatterna ingår banskatter och investeringsskatt för totalt 17,9 miljoner euro.

Enligt intäkts- och kostnadskalkylen täckte intäkterna av verksamheten 16 % av verksamhetskostnaderna.

Balansräkningen

Kapitalvärdet av anläggningstillgångarna var vid årets slut 3,2 miljarder euro. Nettoökningen för bankonstruktionernas del var:

	Bankonstruktioner	
	Under arbete (1 298)	Färdiga (1 241)
Budgeterade medel (i balansräkningen)	227,9	
Överförts till gruppen Färdiga	-281,2	281,2
Överföring av innehav	21,8	
Avskrivningar		-153,0
Nettodifferens	-31,4	128,2

De kortfristiga fordringarna och skulderna var 11,8 miljoner euro, de största enskilda posterna var banskatt och banavgifter. De kortfristiga skulderna var 67,7 miljoner euro (73,2 miljoner euro år 2006). Den största delen av skulderna var leverantörsskulder som skall betalas under första hälften av januari 2008.

Saldot av statens kapital etablerades i samband med den ingående balansräkningen 1.1.1998.

Kapitalöverföringarna omfattade förutom överföringarna i betalningstrafiken också överföringar av innehav till värdet 25,1 miljoner euro. De största av dessa var trafikförbindelserna till hamnprojektet i Nordsjö. Överföringen skedde i samband med att Vägverket överlät sin andel av projektet till Banförvaltningscentralen.

Avgiftsbelagd verksamhet: resultat och lönsamhet

Den största posten inom den avgiftsbelagda verksamheten var den på speciallag baserade banavgift som RHK debiterar av trafikföretaget. De på lagen om kontantprincipen baserade offentligrättsliga och affärsekonomiska prestationerna har preciserats i kommunikationsministeriets förordning 754/2006. Till de offentligrättsliga prestationerna hör beviljandet av olika tillstånd, utfärdandet av beslut och tekniska bestämmelser samt besiktningar. De affärsekonomiska prestationerna är bl.a. fastighetsfunktionernas tjänster och beviljandet av korsningstillstånd.

De offentligrättsliga intäkterna stannade under 100 000 euro, så för dem behövde det inte göras någon separat kostnadsmotsvarighetskalkyl enligt bestämmelserna i Statskontorets instruktion 19.12.2005/Dnr364/03/2005. Kontrollavgiftsfunktionerna samt besluten om trafikerings- och säkerhetstillstånd hade övertagits av Järnvägsverket redan 1.9.2006.

Kommunikationsministeriet hade inte för Banförvaltningscentralen ställt upp något resultatmål för den avgiftsbelagda verksamheten år 2007.

Finansiering och drift 2007
miljoner euro

Utfall av bruttokostnader	432,7
Överförts till år 2008	32,2
- grundläggande banhållning (31.40.21)	(18,3)
- utveckling av radionätet (31.40.79)	(13,9)
Icke utnyttjade budgetanslag	12,0
Disponibla medel totalt	**476,9**

Användningen av medel 2005–2007
miljoner euro

	2005	2006	2007
Administration	12,8	12,5	11,7
Trafikstyrning	38,5	39,0	38,8
Fastighetsfunktionerna	6,2	6,2	3,7
Banunderhåll och drift	101,6	108,1	111,2
Banreparationer	29,1	28,2	26,0
Underhåll och investeringar	13,3	11,4	20,9
Planering och forskning	12,2	8,5	8,9
Ersättande investeringar	165,1	164,2	157,5
Utveckling (31.40.77)	9,6	9,5	0,7
Elektrifieringen Uleåborg–Idensalmi	23,5	20,1	0,2
Kervo–Lahtis	71,2	30,7	1,1
Depån i Ilmala	-	4,4	20,8
Seinäjoki–Uleåborg	-	-	7,0
Lahtis–Luumäki	-	-	5,3
Radionätet	3,5	2,8	7,3
Jordområden (31.40.76)	1,5	1,2	3,8
EU:s strukturfonder	6,8	1,2	7,7
Summa	**494,9**	**448,0**	**432,7**

Den avgiftsbelagda verksamheten 2007
miljoner euro

	Intäkter	Kostnader	Resultat
Banavgifter	42,4	386,4	-344,0
Affärsekonomiska prestationer	6,0	7,1	-1,1
Summa	**48,4**	**393,5**	**-345,1**

Kostnadsmotsvarighetskalkyl för banavgifterna 2005–2007
miljoner euro

	2005	2006	2007
Banavgift	40,6	44,0	42,4
Banunderhåll och drift, separata kostnader	129,6	135,1	136,8
Driftsunderskott	-89,0	-91,1	-94,4
Kapitalkostnader	215,2	201,1	243,8
- avskrivningar	148,6	142,8	153,0
- räntekostnader	66,6	58,2	90,7
Andel av totalkostnaderna	6,0	5,8	5,9
Totalkostnader	350,7	341,9	386,4
Underskott	-310,1	-297,9	-344,0
Underskott, % av kostnaderna	-88,4	-87,1	-89,0

Kostnadsmotsvarighetskalkyl/ sammanställning för den avgiftsbelagda verksamheten 2007
miljoner euro

Intäkter av den avgiftsbelagda verksamheten		
- intäkter av försäljningen (avgiftsbelagd verksamhet)	5,7	
- övriga intäkter av den avgiftsbelagda verksamheten	0,3	
- banavgifter	42,4	
Summa intäkter		**48,4**
Kostnader		
- personalkostnader	0,4	
- köpta tjänster	3,7	
- övriga separata kostnader	0,4	
- separata kostnader för banavgifterna	136,8	
Summa separata kostnader		**141,3**
Driftsunderskott		**-92,9**

Banförvaltningscentralens kostnader funktionsvis 2005–2007, miljoner euro

	Kostnaderna exkl. kapitalkostnader				Samtliga kostnader			
	2005	2006	2007	Förändr. %	2005	2006	2007	Förändr. %
Upprätthållande av nätet	**190,7**	**191,3**	**194,8**	**1,8**	**406,9**	**393,3**	**439,8**	**11,8**
Trafikstyrning	39,0	37,9	38,9	2,6	40,0	38,8	40,1	3,4
Banunderhåll och -drift	135,5	140,9	142,7	1,3	350,7	342,0	386,4	13,0
Planering, undersökningar	16,2	12,5	13,2	5,6	16,2	12,5	13,2	5,6
Avgiftsbelagd verksamhet	**9,5**	**9,4**	**4,7**	**-50,0**	**13,2**	**12,6**	**7,1**	**-**
Affärsekonimiska	7,6	8,0	4,7	-41,3	11,3	11,2	7,1	-36,6
Offentligrättsliga	1,9	1,4	-	-	1,9	1,4	-	-
Kostnaderna totalt	**200,2**	**200,7**	**199,5**	**-0,6**	**420,1**	**405,9**	**446,9**	**10,1**

Balansräkning

1 000-tal euro		31.12.2007		31.12.2006
TILLGÅNGAR				
ANLÄGGNINGSTILLGÅNDAR				
OCH ANDRA LÅNGTIDSINVESTERINGAR				
IMMATERIELLA TILLGÅNDAR				
Immateriella rättigheter		**266**		369
MATERIELLA TILLGÅNDAR				
Mark och vattenområden	**3 051**		3 051	
Byggtomter och vattenområden	**60 319**		58 424	
Byggnader	**21 917**		23 193	
Banutrustning	**2 682 651**		2 554 449	
Maskiner och anläggningar	**2 748**		3 748	
Inventarier	**14**		21	
Förskott och pågående anskaffningar	**391 561**	**3 162 262**	419 744	3 062 630
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
OCH ANDRA LÅNGTIDSINVESTERINGAR SAMMANLAGT		**3 162 527**		3 063 000
OMSÄTTNINGS- OCH FINANSIERINGSTILLGÅNGER				
KORTFRISTIGA FORDRINGAR				
Försäljningsfordringar	**11 524**		14 763	
Övriga kortfristiga fordringar	**275**		393	
Förskott	**0**	**11 798**	0	15 155
LIKVIDA MEDEL, DEPOSITIONER,				
ÖVRIGA FINANSIERINGSTILLGÅNGAR				
Kassakonto		**0**		0
SUMMA OMSÄTTNINGS- OCH FINANSIERINGSTILLGÅNGAR		**11 798**		15 155
SUMMA TILLGÅNGAR		**3 174 325**		3 078 155
SKULDER				
EGET KAPITAL				
STADENS KAPITAL				
Stadens kapital 1.1.1998	**2 371 022**		2 371 022	
Förändr. i kapitalet under tidigare perioder	**633 979**		558 216	
Kapitalöverföringar	**467 842**		430 792	
Kostnadsrest för perioden	**-366 169**	**3 106 675**	-355 028	3 005 001
FRÄMMANDE KAPITAL				
KORTFRISTIGT				
Erhållna förskott	**68**		36	
Leverantörsskulder	**66 200**		71 749	
Redovisning mellan räkenskapsverken	**183**		160	
Poster för vidare redovisning	**125**		110	
Resultatregleringsskulder	**1 076**		1 100	
Övriga kortfristiga skulder	**0**	**67 651**	0	73 154
SUMMA FRÄMMANDE KAPITAL		**67 651**		73 154
SUMMA SKULDER		**3 174 325**		3 078 155

Intäkts- och kostnadskalkyl

1 000-tal euro		1.1.–31.12.2007		1.1.–31.12.2006
VERKSAMHETSINTÄKTER				
Int. av avgiftsbelagd verksamhet	**42 561**		45 669	
Hyror och driftsersättningar	**5 836**		9 419	
Övriga verksamhetsintäkter	**8 336**	**56 733**	8 239	63 327
KOSTNADER FÖR VERKSAMHETEN				
Material, tillbehör och varor	**367**		424	
Personalkostnader	**6 934**		7 932	
Hyror	**1 625**		1 568	
Inköpta tjänster	**185 316**		186 111	
Övriga kostnader	**1 525**		1 519	
Avskrivningar	**155 390**	**351 156**	143 942	341 497
ÅTERSTOD I		**-294 423**		-278 169
FINANSIERINGSINTÄKTER OCH -KOSTNADER				
Finansieringsintäkter	**26**		29	
Finansieringskostnader	**-18**	**9**	-21	8
EXTRA ORDINARIE INTÄKTER OCH KOSTNADER				
E.o. intäkter	**837**		1 276	
E.o. kostnader	**-4 620**	**-3 783**	-3 977	-2 701
ÅTERSTOD II		**-298 197**		-280 863
INTÄKTER AV SKATTER OCH OBL. AVGIFTER				
Skatter och avgifter av skattenatur	**17 857**		17 602	
Uppburen moms	**5 451**		3 109	
Erlagd moms	**-91 280**	**-67 972**	-94 877	-74 165
KOSTNADSREST FÖR RÄKENSKAPSPERIODEN		**-366 169**		-355 028

www.rhk.fi

RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

Innehåll

2 Kortfattat om Banförvaltningscentralen

3 Året 2007 i korthet

4 Översikt av överdirektören

6 Översikt av direktionen 2007

8 Resultatmålen för bannätet 2007

10 Järnvägstrafiken

14 Utveckling och upprustning av bannätet

18 Bannätsunderhållet

20 Järnvägssäkerheten

22 Järnvägstrafikens miljöverkningar

24 Forskning och utveckling

26 Personalen och organisationens utveckling

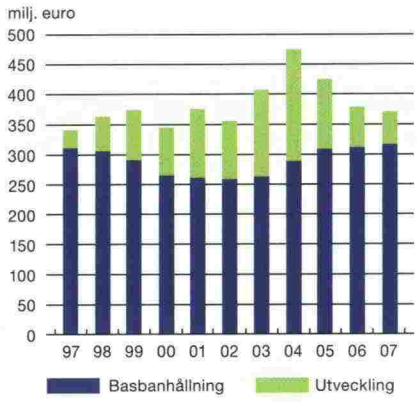
28 Organisationen

Kortfattat om Banförvaltningscentralen

Banförvaltningscentralen (RHK) har hand om järnvägsnätet i Finland. Vår uppgift är att med planering, byggnad, underhåll och trafikstyrning hålla ett bannät som, alla dagar, tryggt och tillförlitligt, är öppet för trafik.

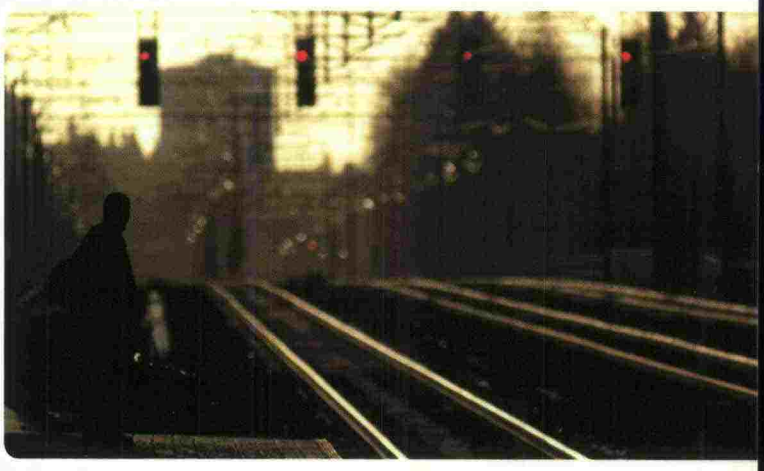
- RHK gör upp omfattande planer som gäller det statliga banbyggandet och sköter det samarbete med olika myndigheter och intressentgrupper som behövs i beredningen.
- RHK arbetar för utveckling i branschen och skall sköta forsknings-, utvecklings- och specialistuppgifter för järnvägssystemet samt det internationella samarbetet i branschen.

Kostnaderna för bannätet 1997–2007



Investeringarna i bannätet 1967–2007 (i fasta priser, 2007 års nivå)

- På bannätet transporterades rekordmängder passagerare.
- Inom godstrafiken öppnades i princip konkurrens bland trafikoperatörerna, men inga nya trafikföretag tillkom under året.
- Banöverbyggnaden på banan Åbo–Toijala var det största enskilda arbetsobjektet under året.
- Ombyggnaden av bangården i Ilmala nådde halvvägsmärket.
- Planeringen av ringbanan fortgick. De egenliga byggarbetena inleds i början av år 2009.
- Bankontrolls- och banmätningsfunktionerna blev betydligt effektivare, tack vare en total ombyggnad av mätningsvagnen ELLI.
- Banförvaltningscentralen beviljades säkerhetstillstånd av Järnvägsverket.
- En ny plankorsningsstrategi infördes.
- Banförvaltningscentralens utbildningsorgan RHK-Akatemia inledde sin verksamhet.
- Banprojektet Seinäjoki–Uleåborg belönades med ett pris för sin rikstäckande miljökonsekvensbedömning.
- Direktbanan korades till "Årets betongkonstruktion 2006".
- Invigningen av direktbanan uppmärksammades internationellt.
- Banförvaltningscentralens experter uppmärksammades flera gånger personligen för deras arbete för utvecklingen av bygg- och infrabranschen.
- För första gången utsågs "Årets RHK:are".



Säkerhetsstyrning

Av de åtgärder år 2007 som berörde Banförvaltningscentralen som helhet var införandet av det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för utfärdandet av säkerhetstillstånd den viktigaste. Järnvägsverket beviljade ett sådant tillstånd i slutet av april. Tillståndet, som utfärdades för en femårsperiod, är en förutsättning för att vi skall kunna fungera som banhållare, precis på samma sätt som säkerhetsintyget är en förutsättning för den som vill idka järnvägstrafik.

Banhållningens säkerhet baseras på våra verksamhetsprocesser, men minst lika viktigt är vårt sätt att tänka och vår vana att alltid ha säkerheten i åtanke i hela vår dagliga gärning. Eftersom Banförvaltningscentralen i stor utsträckning köper in sina tjänster utifrån, produceras dessa tjänster ofta av en lång leverantörskedja. Likaså förekommer det på ett och samma arbetsställe flera olika aktörer. I dessa situationer är det nödvändigt att varje aktör är förtrogen med sina uppgifter och fungerar på förväntat sätt. Kontinuerlig förbättring av vårt och våra samarbetspartners sätt att verka är en förutsättning för att vi skall lyckas med vårt arbete.

Säkerheten och den tekniska kompatibiliteten är viktiga element också i den internationella järnvägstrafiken och i dess reglementering. För ändamålet grundades för några år sedan under EU-kommissionens överhöghet den europeiska järnvägsbyrån ERA, vars betydelse inom beredningen av lagar och som koordinerande organ för de nationella säkerhetsmyndigheterna ökar. Att vi tar del i beredningen av lagar och tekniska specifikationer ligger i vårt nationella intresse, trots att sådant kännbart anstränger våra knappa resurser.

Kommunikationsministeriet gick i fjol i gång med beredningen av en trafikpolitisk redogörelse till riksdagen. Samtidigt inledde vi ett

ystemet är en del av hela bannätets funktionalitet

projekt för förnyande av vår strategi. I båda fallen har vi dryftat våra framtida verksamhetsförutsättningar, våra resurser och de förväntningar man ställer på oss.

I samhället och näringslivet kan vi identifiera utvecklingsriktningar som inverkar på vår verksamhet. Miljöskäl talar för järnvägstrafik, men sådant som sänkningen av bilskatten och åtgärderna i anledning av klimatförändringarna är utmaningar som vi måste ta ställning till.

Erfarenheterna av närtrafiken i huvudstadsregionen och av direktbanan Kervo–Lahtis visar att det finns efterfrågan på passagerartrafik, om bara utbudet är det rätta. Ökningen av antalet avgångar och förkortningen av restiderna har haft önskad effekt. Samtidigt gäller det också att tillgodose kundservicens och trafikens kvalitet, bl.a. med information som ges i rätt tid och med punktlighet.

Banförvaltningscentralen har i samarbete med VR tre gånger under de senaste åren inlämnat rapporter till kommunikationsministeriet om störningar i persontrafiken. Detta, i kombination med stor uppmärksamhet i media, visar hur angelägna kunderna är om trafikens punktlighet. Tyvärr tvingas jag konstatera att vi år 2007 inte nådde upp till våra egna punktlighetsmålsättningar.

Arbetet för punktligheten är ingalunda något nytt, utan Banförvaltningscentralen och VR har i många år samarbetat om detta, och detta samarbete fortgår. Anvisningarna för underhållet har preciserats, investeringarna i ny materiel pågår och vi arbetar också med att utveckla informationen till passagerarna.

Parallellt med kvalitetsfaktorerna är hela trafiksystemets funktionalitet viktig. De väsentliga faktorerna i sammanhanget är arrangemangen för matartrafik och anslutningsparkering, i samarbete med andra aktörer i persontrafikssystemen och med de instanser som planerar markdispositionen.

Den senaste tidens utveckling för godstrafikens del visar att omläggningar av näringslivet kan ha snabba och genomgripande verkningar på transporternas volym och på deras fördelning längs bannätet. Efterfrågan på råämnen i världen, grannlandets tullpolitik och vår inhemska industris beslut är faktorer som vi måste kunna reagera på, i rättan tid och med ändamålsenliga åtgärder.

Vi inom Banförvaltningscentralen brukar anse att vi är experter och proffs när det gäller banhållning. Vi känner vårt bannät och trafiken. De exempel jag beskrev visar att vi ännu bättre måste kunna beakta samhällets och näringslivets utvecklingsriktningar samt kundernas förväntningar och behov. Att korrekt behärska och balansera dessa kompetensområden är en utmaning och en möjlighet för oss i framtiden.

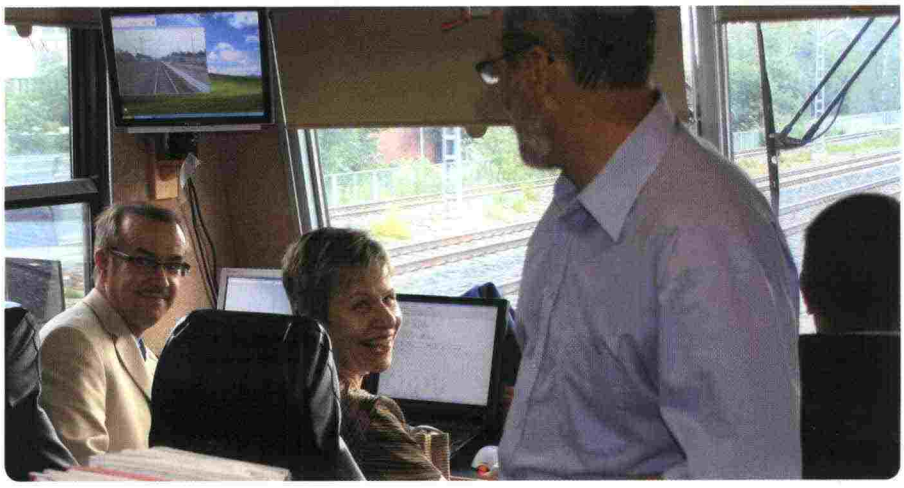
Ossi Niemimuukko

Otillräcklig finansiering av det grundläggande banu

Året 2007 var den nuvarande direktionens första hela år. Riksdagsvalet präglade årets första månader: efter valet var det aktuellt med en ny regering och därmed ett nytt regeringsprogram. Direktionen har i sitt ställningstagande betonat att det under regeringsperioden är nödvändigt med långsiktiga och övergripande riktlinjer beträffande banornas utveckling och underhåll, likaså för järnvägstrafikens övriga verksamhetsförutsättningar. Direktionen hoppades att regeringen tar dessa utmaningar i beaktande i sin trafikpolitiska redogörelse.

Finansieringen av den grundläggande banhållningen har redan länge varit fullständigt otillräcklig, och anslagen för utvecklingsinvesteringar motsvarar inte heller behoven. Bristerna i bankapaciteten är redan nu uppenbara på många avsnitt, och situationen blir bara värre i takt med att efterfrågan på tågtrafik tilltar. Finansieringsunderskottet har under den senaste tiden ytterligare fördjupats, till följd av de marknadsbetingade, betydliga höjningarna av kostnaderna för banbygge och -utrustning.

I anslutning till beredningen av statens budgetförslag diskuterade direktionen i många repriser betydelsen av projekt av olika slag. Direktionen bedömde situationen på banavsnitt med låg trafikvolym bl.a. på grund av förändringarna i transporten av trävirke, och föreslog därför en upprustning av banan Nyslott–Huutokoski, som alternativ till nedläggning av avsnittet. Direktionen betonade att de olika projekten inte är alternativ som ställs mot varandra, utan det väsentliga är bannätet som helhet.



Under en resa i mätvagnen kunde Banförvaltningscentralens direktion följa med hur banornas skick mäts.

Direktionen studerade också i praktiken banarbeten och bannätets skick. Den besökte arbetsplatsen för förnyandet av banöverbyggnaden på avsnittet Åbo–Toijala, likaså studerades övervakningen av banornas skick under färd med mätvagn. Resan med mätvagn från Helsingfors till Lahtis visade tydligt att den nya banan var i utomordentligt skick. Färden vidare från Lahtis till Lovisa visade situationen på en bana med låg trafikvolym, där hastighetsbegränsningar redan införts och nedläggningshotet är en realitet, om det inte beviljas pengar till renoveringar. Just på Lovisabanan kunde direktionen konstatera det påfallande stora antalet plankorsningar och möjligheterna att avskaffa farliga korsningar.

Direktionen ansåg det vara viktigt att Banförvaltningscentralen avancerar målmedvetet och behärskat med konkurrensutsättningen av bannätets underhåll. Under året släpptes konkurrensen fri för underhållsentreprenader som gäller elektrifierade banor och elsystem.

Järnvägsverket försåg i april Banförvaltningscentralen med säkerhetstillstånd för fem år framåt. Direktionen satte sig in i den i detta sammanhang införda planen för utveckling av ett system för säkerhetsstyrning, där de påkallade utvecklingsåtgärderna finns beskrivna och införda i ett tidsschema.

Klimatuppvärmningen var föremål för allvarliga diskussioner medan direktionen dryftade järnvägens framtidsutsikter. I det nya läget är det inte likgiltigt vilka miljökonsekvenser trafikformerna har och med vilken energieffektivitet människor och gods transporteras. Järnvägstrafiken uppfyller mycket väl de krav som framtiden ställer.

Tåget är en snabb samfärdselsform för persontrafik i stadsområden och mellan dem, och tågtransporterna utgör också en betydande del av industrins processer. Till exempel containertrafiken ökar snabbare än världshandeln. För transporten av container- och andra storenheter mellan hamnarna och inlandet samt på internationella rutter är järnvägen ett förträffligt alternativ. Järnvägstransporterna – och därmed också Finlands järnvägsnät – spelar en allt större roll i de globala transportkedjorna.

Dock kan järnvägstrafiken inte fungera bra om inte järnvägsnätet uppfyller nutida krav. Investeringarna i järnvägsnätet är satsningar på hållbar utveckling och på modern logistik. En sådan investering återbetalar sig i form av många slags nytta.

I sitt arbete har direktionen också satt sig in i faktorerna som påverkar järnvägstrafikens punktlighet. Till skillnad från situationen i de flesta av länderna i Europa är Finlands järnvägsnät till övervägande delar (ca 90 %) en-

lerhållet

kelspårigt. Trots detta måste järnvägen kunna användas av person- och godståg som rör sig med sinsemellan olika hastigheter. Ju större skillnaderna är i tågens hastigheter, desto oftare förekommer möten och passeringssituationer. Särskilt på enkelspåriga banor är detta ett stort hinder för förmedlingskapaciteten.

Tågtrafiken på ett bannät kan ses som en helhet, så att ett enda tågs försening påverkar många andra tågs möjligheter att hålla tidtabellerna, och verkningarna sprids, ibland över hela landet. Sedan hösten 2006 har järnvägens utbud av avgångar ökat avsevärt och ökningen av passagerarmängderna har fortsatt. Samtidigt har bannätets belastning tilltagit, vilket har medfört större känslighet för störningar.

På många banavsnitt är förmedlingskapaciteten redan fullt utnyttjad, så att det inte ryms fler tåg på banorna. Det enda alternativet är att öka bankapaciteten. Dubbelspåriga banavsnitt klarar av upp till 200 tåg per dygn, medan kapaciteten på enkelspåriga avsnitt stannar vid ca 50 tåg/dygn.

Personalfrågorna har i flera omgångar behandlats i direktionen. Enligt det statliga produktivitetsprogrammet för de närmaste åren har det för skötseln av Banförvaltningscentralens uppgifter reserverats 103 årsverken. Enligt direktionens mening är personalstyrkan klart underdimensionerad. Detta medför stora utmaningar, för uppnåendet av målen och för riskhanteringen.

Direktionen ansåg att Banförvaltningscentralens riktlinjer var av största betydelse; linjerna går ut på att verket håller sina njugga resurser i effektiv användning och reagerar snabbt på omställningar i omvärlden. Det betyder också att den strategiskt viktiga järnvägsexpertisen stannar inom verket; där flexibilitet behövs tar man till arrangemang med inköpta tjänster.

I frågorna som gällde de anställdas tillfredsställelse med arbetet uppmärksammades jämlikheten mellan könen och de interna informationsvägarna. Direktionen fäste vikt vid strävandena att bevara arbetstillfredsställelsen, likaså vid de kontinuerliga åtgärderna för att höja denna.

Under verksamhetsperioden förberedde Banförvaltningscentralen överföringen av trafikstyrningen på riksplanet till att skötas av en myndighet i början av år 2008. För att denna verksamhet skall fås i gång grundade direktionen 15 tjänster, som placeras utanför den kvot som fastställs i det statliga produktivitetsprogrammet. Direktionen inrättade också fyra övriga tjänster som ingår i den fastställda kvoten med 103 årsverken.

Under året höll direktionen totalt 13 möten. För att kunna sätta sig ordentligt in i ärendena och för att göra behandlingen av dem effektivare införde direktionen ett system med kvällsmöten, där direktionen samtalar med verkets ledningsgrupp om viktiga, principiella frågor som kommit upp under de ordinarie mötena.

Resultatmålen för bannätet 2007

De av kommunikationsministeriet fastställda resultatmålen för Banförvaltningscentralen uppnåddes på följande sätt (de uppställda målen anges med kursiv).

Bannätets omfattning och servicenivå

Bannätets längd är totalt 5 905 km.

Utfallet är 5 899 km. På grund av stationsomläggningar år 2007 ändrades klassificeringen av fyra sekundärlinjer till bispår. Detta är orsaken till att den statistiska banlängden ändrades (bannätets längd minskade med 6 km.

Längden av det bannät som tål axeltrycket 25 ton är inalles 425 km.

Utfall: 378 km. Avsnittet Kumo-Raumo införs i 25-tonsnätet först när hela rutten från Jämsänjoki ådal till Raumo är färdigställd.

Skick-index för bannätet

Skick-index för det starkt trafikerade bannätet/det övriga bannätet är 87/92 (100 = gott skick).

Utfallet är 88/89. Resultatet för det starkt trafikerade nätets del blev bättre än målet, det övriga bannätet stannade under målet. I mätningarna räknas medelvärdet för en fyraårsperiod.

Överårig banöverbyggnad

Den överåriga delen av banöverbyggnaden är sammanlagt för rälsens del 1 494 km.

Utfall 1 482 km.

Trafikens förlopp

Förseningarna med över fem minuter av fjärrtågen i persontrafik, av orsaker som har att göra med banhållningen, utgör högst 5 %.

Utfall 3,8 procent.

Säkerhet

Det totala antalet plankorsningar på det statliga bannätet är 3 639.

Utfall 3 634.

Högst fem skador som har att göra med banan inträffar.

Utfall 5 skador.

Minskning av miljöolägenheterna

Antalet personer som inte utsätts för järnvägsbuller ökar med 300.

Utfall 0. Om nybyggnadsprojekt inte tas med, genomförs bullerskyddsåtgärderna i form av samprojekt med kommunerna. De planerade samprojekten har avancerat sämre än det var tänkt.

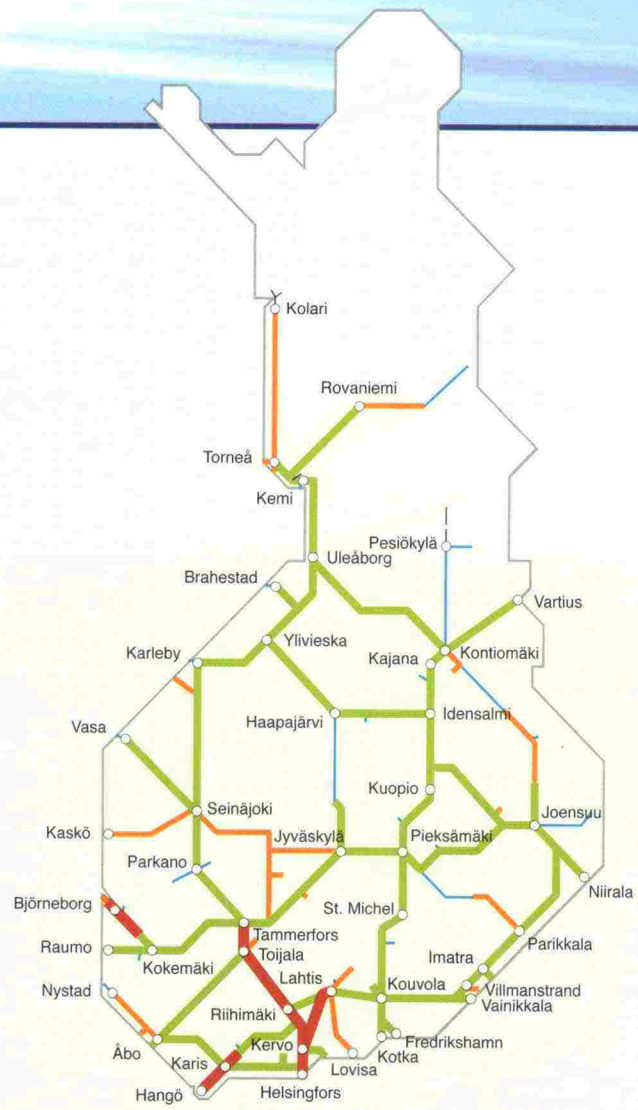
Operativ effektivitet

Målet för ökningen av arbetets effektivitet under året är 0 procent.

Utfall -6 procent. Användningen av årsverken har utökats i syfte att nå 103 årsverken, enligt instruktion från kommunikationsministeriet. Om personalstyrkan är liten, ger ökningen en klar sänkning av produktiviteten i arbetet.

Målet för den totala årliga produktivitetsökningen i snitt under verksamhets- och ekonomiperioden är 2 procent.

Utfall 1 procent.



Servicenivåerna för bannätet 2007

Persontrafik

Servicenivåklass		Högsta tillåtna hastighet
H1	675 km	Över 140 km/h
H2	1 813 km	130–140 km/h
H3	963 km	110–120 km/h
H4	593 km	Maximalt 100 km/h
H5	1 737 km	Ingen regelbunden persontrafik
— — — —	118 km	Trafikeras inte
Sammanlagt	5 899 km	

Godstrafik

Servicenivåklass		Axeltryck och högsta tillåtna hastighet
T1	378 km	25 ton och 60–100 km/h
T2	3 520 km	22,5 ton och 100 km/h
T3	1 130 km	22,5 ton och 50–80 km/h
T4	753 km	20 ton och 40 km/h
— — — —	118 km	Trafikeras inte
Sammanlagt	5 899 km	

Även andra operativa resultatmålsättningar hade ställts upp för Banförvaltningscentralen, och de har nåtts enligt följande:

Information har givits till nya aktörer med planer på att inleda trafik på bannätet, och för ändamålet har bl.a. en handledning om planeringen av tidtabeller gjorts upp. Banförvaltningscentralen har också utvecklat egen beredskap att ta emot nya trafikoperatörer. Den mest betydelsefulla processen har varit beredningen av den nya Trafikcentralen; resultatet av detta arbete var att centralen inledde verksamheten 1.1.2008.

I samråd med Vägförvaltningen sammanställdes en förteckning bestående av 16 farliga plankorsningar, som enligt planerna bör kunna avskaffas åren 2010–2017. Likaså färdigställdes en gemensam utredning om logistikcentra. Där ges en heltäckande översikt av viktiga förefintliga och planerade logistiska centra, inklusive deras trafikförbindelser via det statliga väg- och bannätet.

Banförvaltningscentralen och Vägförvaltningen definierade också kraven på ett gemensamt system för verksamhetsstyrningen, och realiseringen av detta system konkurrensutsattes. Realiseringen av systemet kommer igång i början av år 2008 och det skall enligt planerna tas i bruk år 2009.

Starkt ökande efterfrågan på järnvägstrafik

Efterfrågan på järnvägstrafik tilltar kraftigt, och denna utveckling väntas fortsätta under de närmaste årtiondena. Om vi ser på klimatförändringarna och tyglandet av dem är utvecklingen oundgänglig, eftersom järnvägstrafiken är en miljövänlig och trygg form av samfärdsel. Tågtrafikens andel av trafikutsläppen är, beroende på utsläppens slag, bara 0,2–1,8 procent, med andra ord signifikant mindre än dess andelar av transportprestationerna. Järnvägstrafikens andel av hela trafiksektorns energibehov är omkring 2,5 procent.

Tågtransporterna är av tradition betydelsefulla för Finlands basindustri, och behovet av transporter kommer att öka. Genom att gruvverksamheten tilltar uppstår betydande transportbehov. Inom persontrafiken leder de stora urbana regionernas expansion till ökade behov av fjärrtrafik, och närtrafiken blir allt viktigare inom den region som omfattas av arbetsresorna till och från Helsingfors.

Järnvägarna bildar en väsentlig del av trafiksystemet i Finland. Järnvägens andel av den totala godstrafiken i landet, 25 procent, är i europeisk jämförelse hög. Däremot är järnvägarnas andel av den totala persontrafiken i landet omkring 5 procent, och det är ganska lågt ur europeiskt perspektiv.

Persontrafikens ökning tilltog

År 2007 företogs 66,7 miljoner (63,8 miljoner år 2006) resor i persontrafik på Finlands bannät. Därav skedde 53,7 miljoner (51,2) i närtrafiken i Helsingforsregionen, och 12,9 miljoner (12,6) inom fjärrtrafiken. Passagerarmängderna ökade jämfört med år 2006 med ca 5 procent i närtrafiken och med ca 3 procent i fjärrtrafiken.

När förhållandena för järnvägstrafik förbättras är resultaten raskt märkbara. Direktbanan Kervo–Lahtis, som togs i bruk i september 2006, fick stadigt ökande passagerarmängder och utbudet av tågresor har ökat i takt med efterfrågan. Sedan trafiken på direktbanan kom igång har passagerarvolymen tilltagit på så gott som alla delar av bannätet. År 2007 gjordes på direktbanan omkring två miljoner resor i fjärrtrafiken och en halv miljon resor i närtrafiken. Direktbanans fördelar har också uppmärksammats utomlands, för invigningen av banavsnittet belönades med en internationell utmärkelse. I Finland utsågs direktbanan till Årets betongkonstruktion 2006.

I trafiken mellan Finland och Ryssland var antalet resor 399 000, vilket är en ökning med 18 procent på ett år.

Punktligheten i järnvägstrafiken behöver förbättras

Den tilltagande tågtrafiken och den rullande materielen som utnyttjas på gränsen av sin förmåga, i kombination med den ansträngda förmedlingskapaciteten på starkt trafikerade avsnitt, ledde under året till besvärligheter med punktligheten. Järnvägstrafiken är sårbar i och med att redan en enda försening till följd av bannätet eller materielen i olyckliga fall kan medföra förseningar för ett stort antal tåg.

Att bannätet och den tillhörande tekniken är i ändamålsenligt skick är en förutsättning för punktlighet i trafiken. De datakommunikationer, säkerhetsanordningar och den elektrifieringsutrustning som krävs måste fungera tillförlitligt. Detta förutsätter uppbackningsåtgärder, förnyande av apparatur och förebyggande underhåll.

Bannätet i Finland är till 90 procent enkelspårigt, och det ställer sina krav särskilt på planeringen av banarbeten och på anpassningen av trafiken för att passa ihop med åtgärderna. För att tågförseningar skall undgås måste alla parter som verkar längs banorna – byggare, underhållsföretag, trafikstyrningen, person- och godstrafiken – hålla sig strikt till överenskomna spelregler.

Banförvaltningscentralen inledde på sommaren 2007, som en följd av olika punktlighetsproblem, åtgärder för minskning av felen i säkerhets- och elanordningarna längs banorna. Likaså gjordes insatser för att snabbare få till stånd reformerna av den teknik som skall förbättra informationen till passagerarna. Meningen är att pas-

sagerarna bättre än hittills skall hållas underrättade om ändringar i tidtabellerna och om störningar i trafiken. Den nya centralen för passagerarinformation kommer att vara klar hösten 2008. Till att börja med kommer centralen att sköta meddelandena till stationerna i södra Finland, senare går informationen till hela landet.

Banförvaltningscentralen och VR-Group Ab har ställt upp ett punktlighetsmål för fjärrtrafiken som anger att minst 90 procent av tågen skall nå sin slutstation på utsatt tid eller med högst fem minuters försening. Inom närtrafiken är målet 97,5 procent och tre minuter; för godstrafikens del är andelen 90 procent och 15 minuter förseningsmarginal. Under flera år har dessa mål nåtts, och det är ett exceptionellt gott resultat i internationell jämförelse.

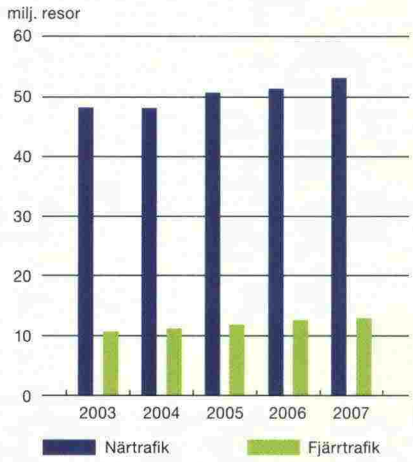
År 2007 var punktlighetsutfallet för fjärrtrafikens del 88,2 procent (88,8) och för närtrafikens del 96,6 procent (97,1). Godstrafikens punktlighet blev 88,2 (86,2).

Hela bannätet måste också uppfylla godstrafikens behov

Globaliseringen leder till tilltagande mängder godstransporter på bannätet. I strävandena att minska klimatförändringar erbjuder järnvägstrafiken ett miljövänligt alternativ för transporterna. Finland kan t.ex. svara på dessa utmaningar genom att förbättra bannätets förmedlingsförmåga, med andra ord så att de mest anlitade avsnitten får ökad kapacitet och transportleder som tål 25 tons axeltryck.

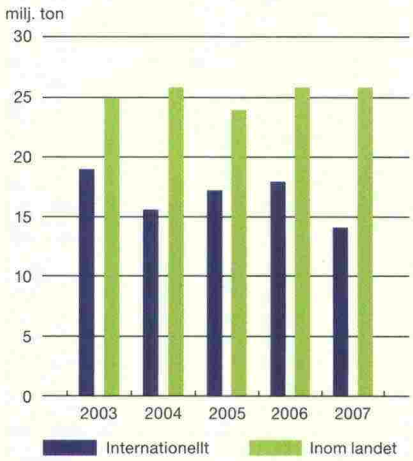
Med tanke på t.ex. transporterna av råvirke måste hela bannätet vara i gott skick om transporterna skall kunna skötas effektivt och ekonomiskt. Virkestransporterna måste kunna ske också på banor som sällan används och som är i dåligt skick. En arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet ställde under verksamhetsåret ett förslag om att tre av avsnitten med liten trafikvolym, Nyslott–Huutokoski, Porokylä–Vuokatti och Joensuu–Ilomants, rustas upp åren 2008–2010 med tanke på tilltagande transportbehov.

Antalet resor i passagerartrafiken

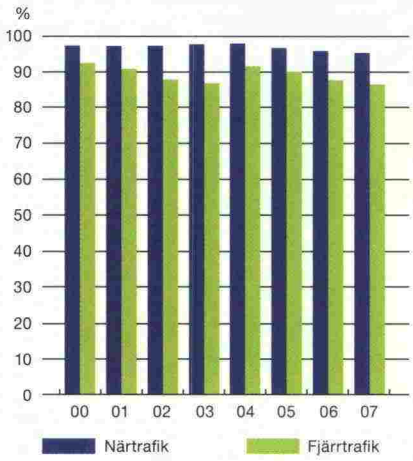


På grund av en ändring i statistikföringen som gäller persontrafiken är uppgifterna från åren 2006 och 2007 inte direkt jämförbara med uppgifterna från de tidigare åren.

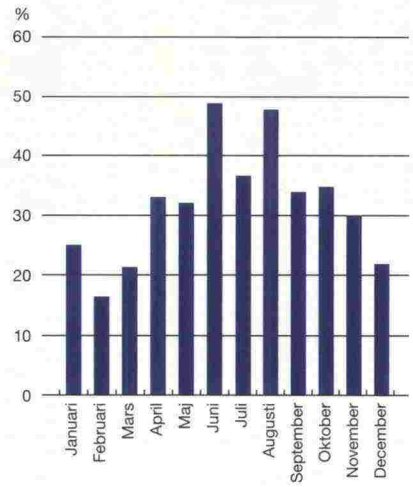
Transportmängden i godstrafiken



Punktlighetens utveckling i persontrafiken 2000–2007

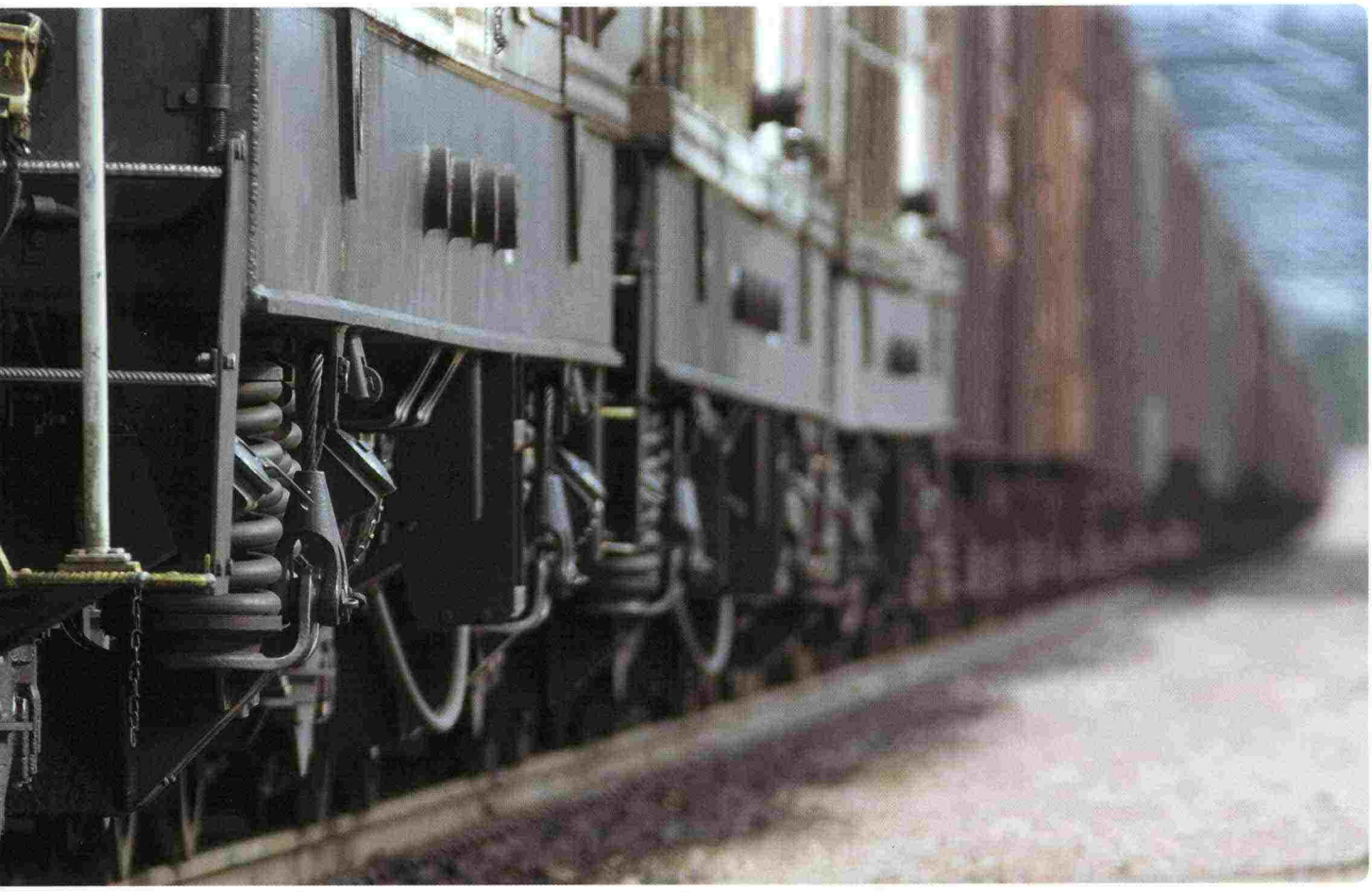


Förseningarna av orsaker som har att göra med banhållningen i hela persontrafiken 2007



I norra Finland och i Kajanaland finns flera nya gruvprojekt, som kan leda till betydligt ändrade transportflöden. Ett exempel är gruvbolaget som i slutet av år 2008 inleder produktionen i Talvivaara i Sotkamo; detta bolag anordnade år 2007 anbudsförfarande om byggandet och underhållet av en ny järnvägsbana. Banförvaltningscentralen kommer att inlösa banan åren 2010 och 2011, förutsatt att trafikvolymen når upp till tillräcklig nivå.

På järnvägsnätet transporterades år 2007 40,3 miljoner ton gods (43,6), en minskning från året innan med ca 8 procent. Minskningen beror närmast på att råvirkestransporterna från Ryssland minskade.



Fri konkurrens införd i godstrafiken

Banförvaltningscentralen ansvarar för fördelningen av bankapaciteten på det statliga bannätet och sköter trafikstyrningen där. Inom EU öppnades för godstrafikens del de nationella järnvägstrafikmarknaderna för nya trafikoperatörer i början av år 2007. Nya trafikföretag som tar upp konkurrensen med VR Cargo väntas först senare göra entré. Det antas att konkurrensen först börjar inom transporten av råvirke för skogsindustrin och att det senare också uppstår företag för transporten av skogsindustrins produkter.

Intresset för konkurrensutsättning av råvirkestransporterna har ökats av att Ryssland aviserat kraftiga höjningar av exporttullen för virke, vilket leder till att det inte längre lönar sig att importera råvirke från Ryssland. Det gör att transportvägarna för virket ändras i viss mån, likaså väntas bruket av järnvägstransporter för ändamålet öka.

För bedrivandet av järnvägstrafik har villkor bestämts; meningen med dessa villkor är att trygga trafikens säkerhet. Järnvägsoperatören skall ha koncession och säkerhetsintyg. Det förutsätts också att företaget skall ha beviljats bankapacitet för den tilltänkta trafiken och att företaget ingått avtal med Banförvaltningscentralen om tillgång till bannätet.

Projektet för ett datasystem för hantering av bankapaciteten avancerade enligt planerna

I en miljö där det förekommer flera trafikoperatörer finns det ett behov av ett modernt system för hantering av bankapacitetens fördelning (LIIKE). När systemet är färdigt kommer det att uppfylla många behov inom trafikstyrningen och fördelningen av bankapaciteten. Systemet omfattar bl.a. hjälpmedel för tidtabellsplaneringen, uppsökande och beviljande av bankapacitet, operativ styrning av trafiken samt analyser och rapportering av trafikens utfall.

Definitionen av kraven som ställs på sys-

temet LIIKE slutfördes i början av året och det konkreta programmeringsarbetet inleddes på sommaren.

Inrättandet av ett fjärrstyrningssystem för södra Finland håller tidtabellen

Anslutningen av de fjärrstyrda banavsnitten i södra Finland till ett centralsystem samt koncentrationen av trafikstyrningsprogrammen för hela landet till en central i Böle i Helsingfors avancerade under året enligt planerna

Före år 2010 kommer den nuvarande fjärrstyrningscentralen i Fågelsången, Helsingfors bara att vara en driftcentral för elbanan.

Informationen till passagerarna får bättre kvalitet och blir aktuellare

Banförvaltningscentralen ansvarar för det informationssystem som i stationshallarna och längs stationsplattformarna förser resenärerna med tidtabellsinformation och högtalarmeddelanden. Informationssystemet för järnvägstrafiken och produktionen av tjänster utvecklades ytterligare under år 2007.

I och med att informationscentralen etableras, flyttas också givandet av passagerarinformation till ett enda ställe. Uppdraget vsköts då av VR-personal som fått särskild utbildning för uppgiften. För närvarande kommer projektet bara att täcka södra Finland, på andra håll sköter trafikledarna informerandet som tidigare. En utredning om realiseringen av informationscentralen företogs under verksamhetsåret och den var klar i juni.

Det viktigaste verktyget för den kommande informationscentralen, systemet för information till resande och högtalarsystemet (MIKU) utvecklas och det är meningen att detta system skall ersätta alla de passagerarinformationssystem som nu är i bruk. Systemet kommer att installeras på ca 180 stationer med persontrafik. Installationsarbetet inleddes på hösten 2007, och hela projektet skall vara slutfört i slutet av år 2008.

Finlands utrikeshandel kräver välfungerande transportkedjor

Företrädare för utrikeshandeln och trafikledsverken gjorde i början av år 2007 upp en utredning av vilka trafikleder som bör utvecklas för utrikeshandelns behov. Samarbetsgruppen kom fram till att transportlederna utvecklas som en obruten helhet.

Transporterna utgör en viktig del av utrikeshandeln. Hela 80 procent av Finlands utrikeshandel går över havet: 90 procent av exporten och 70 procent av importen. Rysslandstrafiken expanderar starkt. Hamnarna, flygplatserna samt goda förbindelser till lands och sjöss bildar en helhet vars olika trafikformer sinsemellan kompletterar varandra. Behovet av gott samarbete mellan utrikeshandelns aktörer och trafikledsverken betonas när det gäller att trygga transportkedjornas smidighet. Exportens andel av Finlands bruttonationalprodukt är omkring 40 procent.

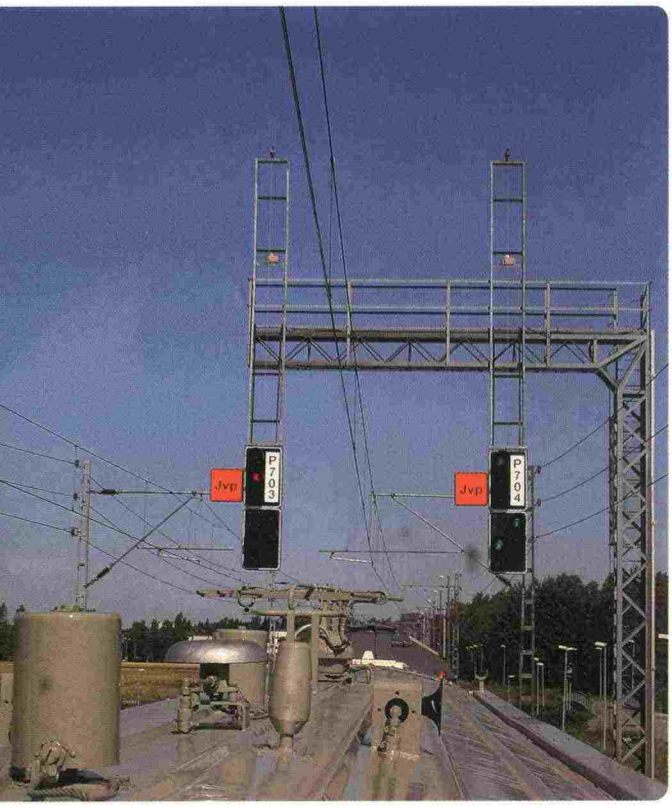
Trafikcentralen inleder sin verksamhet

Under verksamhetsåret tilldelades Banförvaltningscentralen en ny uppgift, nämligen att i början av år 2008 grunda en trafikstyrningscentral. Denna centrals viktigaste uppgifter är att sköta trafikstyrningen på riksplanet (24 h) och hålla uppsikt över trafikens situation i hela landet, att styra och leda uppklarandet av större störningssituationer samt att vid behov bevilja brådskande bankapacitet.

Trafikcentralen skall säkerställa att olika trafikoperatörer behandlas jämlikt. Centralen skall också vidareutveckla trafikstyrningsfunktionerna och koordinera sammanjämkningen av trafikens och banarbetenas behov.

Dessförinnan hade Banförvaltningscentralen köpt in trafikstyrningsuppgifterna av VR Aktiebolag. I den nya situationen tar Banförvaltningscentralens trafikstyrningscentral över funktioner och personal från VR Aktiebolag. Den personalstyrka som krävs av de nya funktionerna är 15 personer.

Planeringen av banprojekt viktigast



Banförvaltningscentralen köper in de tjänster som behövs för utveckling och reparation av bannätet, av företag på marknaden. Hur produktiva dessa projekt är beror därför på marknadsutvecklingen och på Banförvaltningscentralens förmåga att sköta upphandlingarna. Trots att konkurrensutsättningen har lett till bättre produktivitet, har tjänsternas marknadspris stigit och finansieringsanslagen för banhållning har fått sämre köpkraft. Finansieringen för den grundläggande banhållningen har redan länge varit lägre än vad som behövs. Praxisen med tilläggsbudgeter har lett till att finansieringen blivit kortfristig, vilket i sin tur varit till skada för marknadens och produktivitetens utveckling.

Om vi ser på bannätets utveckling var det gångna året mindre händelserikt än det föregående. Året 2007 präglades övervägande av slutförandet av vissa stora utvecklingsprojekt och planeringen av nya sådana. Med planering kan framtida behov beaktas i förväg och realiseringsbesluten förbereds. Om byggandet planeras omsorgsfullt kan effektiv realisering av banarbetena säkerställas.

De banarbeten som företogs på beställning av Banförvaltningscentralen utfördes år 2007 övervägande enligt planerna och inom kostnadsramarna. Till följd av den höjda prisnivån blev det nödvändigt med en nedskärning av innehållet i vissa arbetsuppdrag.

Planeringen av Ringbanan fortgick

Banförvaltningscentralen arbetade under år 2007 vidare på planerna för den kommande Ringbanan till Helsingfors-Vanda flygplats, i samarbete med Vanda stad. Parterna ingick också ett intentionsavtal om fördelningen av kostnaderna för banan. Planeringsarbetet fortsätter år 2008, och det är meningen att banbygget kommer igång år 2009.

Staten tar slutgiltigt ställning till kostnadsfördelningen och realiseringen av banprojektet i samband med att Ringbanan tas med i statens budget. Trafik på den nya banan kan tidigast komma igång år 2013.

Den preliminära utredningen om banförbindelsen mellan Helsingfors och S:t Petersburg har inletts

Under året gick Banförvaltningscentralen igång med uppgörandet av en förutredning om behovet av en ny järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och S:t Petersburg. Utredningen, som väntas vara klar våren 2008, beaktar särskilt de internationella behoven av förbindelser till S:t Petersburg och Baltikum.

En av utgångspunkterna för arbetet är att det utreds bankorridoren för HELI-banan (Helsingfors–Lovisa–Kotka–Luumäki). Likaså undersöks möjligheterna att anlägga en rakare bana, längs en linje från Kotka via Vaalimaa till Viborg. I detta sammanhang skall det undersökas om det är befogat att banförbindelsen mellan Helsingfors och S:t Petersburg leds så att den går via Helsingfors-Vanda flygplats.

Den allmänna planeringen av dubbelspårsförbindelsen mellan Luumäki och Imatra har inletts

Den preliminära allmänna planeringen av byggandet av en dubbelspårig järnvägsförbindelse mellan Luumäki och Imatra, jämte miljökonsekvensbedömningar, inleddes i slutet av år 2007. Enligt planerna byggs den dubbelspåriga banan från Luumäki till godsbangården i Imatra.

Likaså utreds ersättandet av järnvägsbroarna över Saima kanal och Mansikkakoski fors med nya broar, för dubbelspår.

Banavsnittet Luumäki–Imatra hör till de starkast trafikerade enkelspåriga banorna i hela bannätet. Detta avsnitt behöver avsevärda ombyggnader för höjande av kapaciteten, med tanke på den tilltagande trafiken. Att bygga om banan till dubbelspår är det avgjort effektivaste sättet att höja banans förmedlingskapacitet.

Banprojektet Lahtis–Luumäki avancerade enligt planerna

Arbetet med höjningen av banklassen mellan Lahtis och Luumäki fortgick år 2007 enligt planerna. Det tillåtna axeltrycket på banan höjs till 25 ton och i övrigt företas förbättringar som leder till att den högsta tillåtna hastigheten blir 160–200 km/h. Avtalsfullmakten för projektet är 185 miljoner euro och arbetena skall i huvudsak vara slutförda i slutet av år 2010. År 2011 återstår bara avslutande arbeten.

I och med förbättringen av avsnittet Lah-

tis–Luumäki kommer Finlands andel av förbindelsen Helsingfors-S:t Petersburg att vara så gott som fullbordad. De som realiserar projektet gjorde under år 2007 också studiebesök på banarbetsplatserna på den ryska sidan.

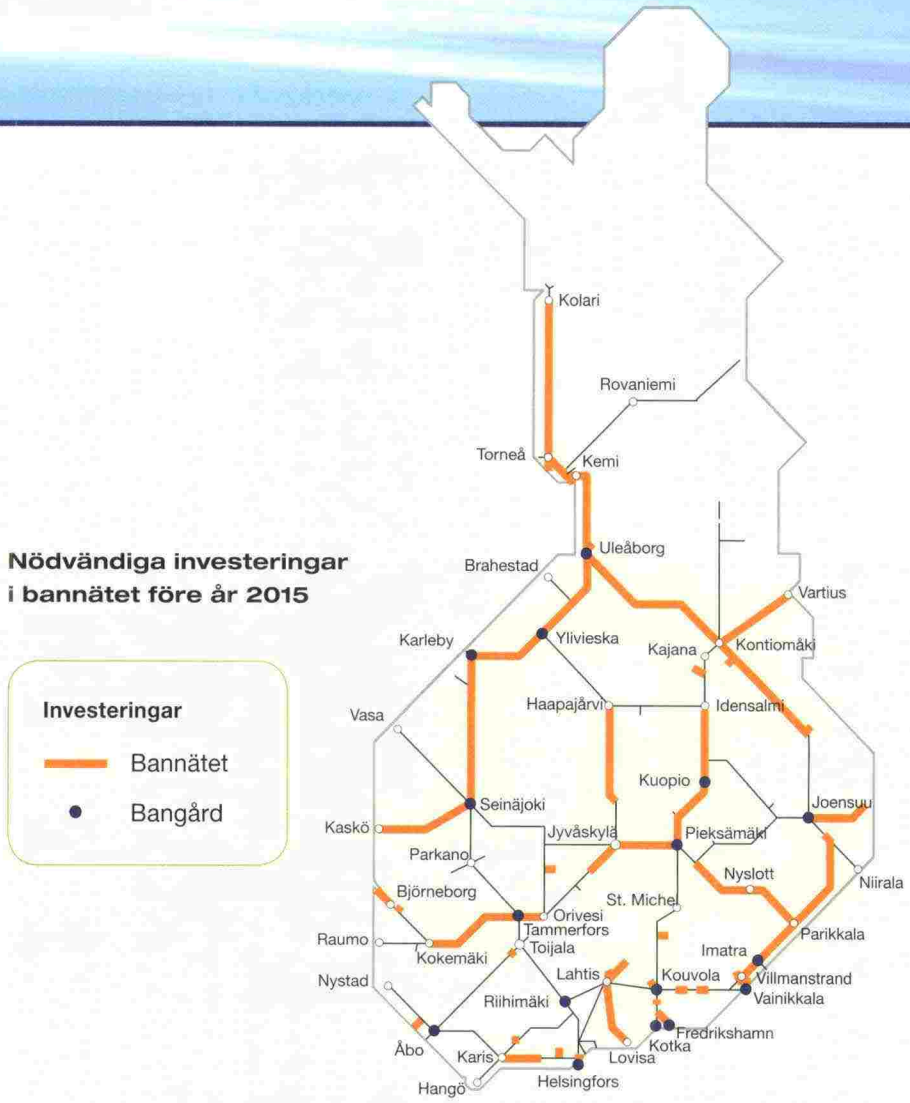
Den generella planen för bangårdsområdet i Mellersta Böle är färdig

År 2007 slutfördes den generella planen för bangårdsområdet i Mellersta Böle. Det planlagda området omfattar det område som i delgeneralplanen för Mellersta Böle anvisats för järnvägsverksamhet.

I planen beaktas den projekterade flyttningen av inlastnings- och lossningsplatserna för biltåg från det nuvarande stället vid Tölöviken till Mellersta Böle. Där ingår omläggningarna av de nuvarande spårförbindelserna, de spår som behövs för bilinlastningen, byggandet av perronger och lastramper samt spårförbindelsen till Ilmala bangård. Vidare ingår det planer för trafikarrangemangen för fordon, gång- och cykeltrafik samt passagerna från Böle station och gatunätet till biltågsterminalen.

Ombyggnaden av bangårdsområdet i Mellersta Böle och flyttningen av biltågsterminalen genomförs som avtalsfullmaktsprojekt åren 2007–2010; budgeten är 39 miljoner euro. Nästa etapp i projektet är förberedelser inför byggandet och konstruktionsplanering.

Nödvändiga investeringar i bannätet före år 2015



Nya banprojekt till gruvområden

Under år 2007 behandlades gruvprojekten i Talvivaara, Kolari och Sokli; trafiken från dessa gruvor kan medföra betydliga förändringar av godstransportflödena. Inom Banförvaltningscentralen har utredningar inletts om i vilken mån de nämnda gruvprojekten kommer att medföra behov av upprustning av banförbindelserna.

Exploateringen av malmfyndigheterna i Talvivaara inleds år 2009. Med tanke på transportbehovet har det planerats en ny järnvägsförbindelse. Gruvbolaget har anordnat ett anbudsförfarande för banbygget jämte banunderhåll för två år. Banbygget till Talvivaara finansieras av gruvbolaget. Staten har lovat lösa in den nya banan och göra den till en del av det statliga bannätet, under förutsättning att banan i tillräcklig omfattning har använts för transporterna från Talvivaara gruva. Inlösningskostnaderna åren 2010-2011 kommer att vara 49 miljoner euro.

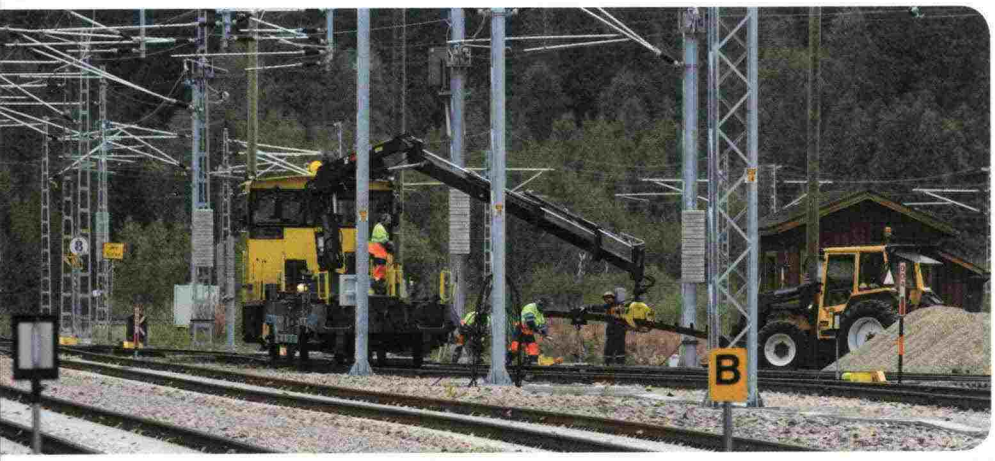
Planer på renovering av banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg

Projektet Seinäjoki–Uleåborg går ut på eliminering av flaskhalsar genom anläggning av mötesplatser och banavsnitt med dubbelspår. Tack vare projektet får det högsta tillåtna axeltrycket höjas det högsta tillåtna axeltrycket höjas till 25 ton i hastigheter på 80–100 km/h, och fartbegränsningen kan höjas till 160–200 km/h. Byggarbetena kommer igång år 2008.

Både person- och godstrafiken på denna bana har ökat. Godstrafiken ökade t.ex. från år 2005 till 2006 med över 40 procent mellan Ylivieska och Karleby. Genom en rask upprustning av banan kan den fås att motsvara den nutida tågtrafikens krav.

Planeringen av banan Seinäjoki–Uleåborg har försvårats av otillräcklig finansiering. I statsbudgeten för år 2007 ingick en budgetfullmakt på 110 miljoner euro för den första etappen, trots att den beräknade kostnaden var 250 miljoner euro.

Enligt Banförvaltningscentralens beräkningar förutsätts det för renoveringen av banan Seinäjoki–Uleåborg en investering på 800 miljoner euro, och då ingår dubbelspår på hela avsnittet mellan Ylivieska och Karleby. Denna investering skulle göra det möjligt att slutföra projektet inom ca sju år. Om investeringen sker i form av årliga investeringar på bara 50–80 miljoner euro kommer projektet att dra ut på tiden, 10–20 år. Detta skulle medföra avsevärda olägenheter för tågtrafiken och trafikarrangemangen.



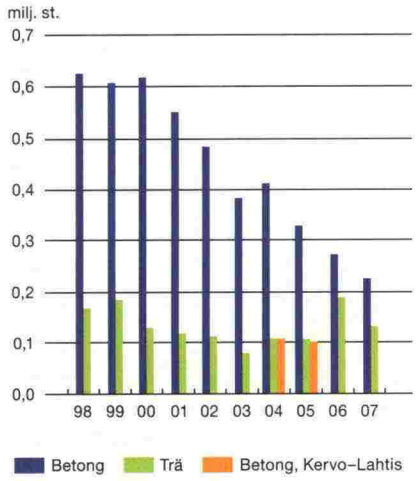
Banrenoveringarna uppskjuts till följd av den njugga finansieringen

Banförvaltningscentralen använde år 2007 omkring 157 miljoner euro (164 miljoner euro år 2006) till ersättande investeringar i bannätet. Till de ersättande investeringarna räknas renovering och förnyande av banlinjer, bangårdar, säkerhetsanordningar, trafikstyrningsteknik och elektrifieringsanläggningar, likaså förbättringar av plankorsningarnas säkerhet samt miljöinvesteringar.

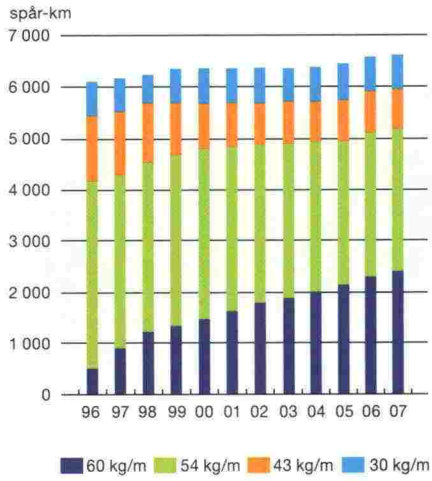
Bannätet är ett tekniskt system, vars utveckling och underhåll kräver långsiktig och tillräcklig finansiering. Bannätets skick försämras om de med tanke på trafiken oundgängliga ersättande investeringarna uppskjuts på grund av snål finansiering. Därför anser Banförvaltningscentralen det vara viktigt att det till ersättande investeringar anslås minst 190 miljoner euro årligen.

Om renoveringsarbetena uppskjuts leder det garanterat till betydligt större punktlighetsproblem, uttryckligen på grund av brister i bannätets skick.

Antalet järnvägssyllar 1998–2007



Rälerna på huvudbanorna 1996–2007



Banöverbyggnaden behöver förnyas regelbundet

Den största delen av de ersättande investeringarna består av förnyandet av banöverbyggnaden, varmed förstås byte av räls, syllar och makadam. Detta blir i allmänhet aktuellt med 30–40 års mellanrum. Att banöverbyggnaden uppfyller den moderna teknikens krav är en av huvudförutsättningarna för höjningar av hastighetsgränserna och axeltrycket. I slutet av år 2007 var 592 (300) bankilometer belagda med trafikbegränsningar till följd av banornas dåliga skick.

De största arbetsplatserna under året för förnyande av banöverbyggnaden var på sträckorna Åbo–Toijala och Uimaharju–Lieksa. Utöver dem företogs flera mindre banöverbyggnads- och stabiliseringsarbeten samt ombyggnader av godsbangårdar.

Helrenoveringen av banan Åbo–Toijala fortsatte

Mellan Åbo och Toijala lades ny banöverbyggnad från mitten av maj. Arbetet började i Toijalaänden och det pågick till slutet av augusti. Förnyandet av banöverbyggnaden var det största renoveringsarbetet på bannätet under sommaren 2007, och det utfördes av Oy VR-Rata Ab på beställning av Banförvaltningscentralen.

Under sommaren 2007 förnyades banöverbyggnaden på avsnitten Toijala–Humppila och Lundo–Åbo. Den sammanlagda sträckan som omfattades av arbetena var 70 km. Renoveringen av banan fortgår sommaren 2008 med arbeten som inte i lika stor utsträckning är till hinder för trafiken.

Passagerartunnel i Tammerfors har börjat byggas

Bygget av en resecentralstunnel som skall förbättra gångförbindelsen vid Tammerfors station inleddes i början av år 2007. Den nya förbindelsen ger bättre tillgång från området Tulli till stadens centrum, på banans västra sida. Samtidigt får stationens omgivning-

ar mera liv. Tunneln kommer att vara färdig i mars 2008.

Ett femte spår tillkommer mellan Savio och Kervo

Banförvaltningscentralen förser stambanan på avsnittet mellan Savio och Kervo med ett parallellspår, utöver de fyra som redan existerar. Ett nytt tre km långt spår bildar anslutningen till hamnbanan till Nordsjö söder om Kervo station.

På sommaren försågs det nya spåret med överbyggnad, elektrifiering och säkerhetsanordningar. Arbetena med elektrifieringen och säkerhetsutrustningen fortgår år 2008. I december 2008 tas hamnbanan till Nordsjö i användning.

Inrättandet av apparaturen för automatisk tågkontroll närmar sig sin fullbordan

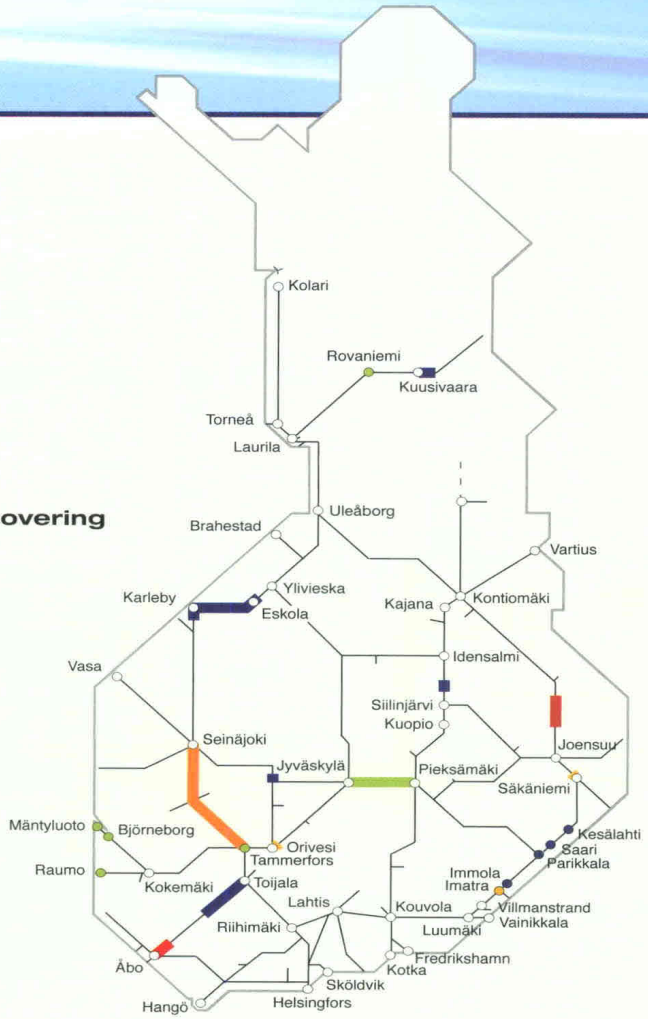
Automatisk tågkontroll gör att ett tåg håller sig inom hastighetsgränserna och att alla signaler och märken som reglerar körningen följs. Om ett tåg går över tillåten hastighet, sker inbromsning på automatisk väg.

Under år 2007 infördes automatisk tågkontroll på 138 bankilometer, på banavsnitten Jyväskylä–Pieksämäki och Parikkala–Savonlinna. Inalles fanns det vid årets utgång 4 418 bankilometer med tågkontroll (4 280). Alla banor som har persontrafik och de viktigaste godstransportbanorna kommer att vara försedda med automatisk tågkontroll före utgången av år 2008.

Uppbyggande av ett nytt system för trafikkommunikation

Banförvaltningscentralens GSM-R-nät RAILI, ett integrerat kommunikationssystem för järnvägstrafiken, är framför allt avsett för tågklarerare, fjärrstyrningspersonal och lokförare, därtill personal som arbetar som växlare på bangårdar samt banbyggare. Under år 2007 togs trafikstyrningsanläggningarna i användning. Hela nätet skall vara klart före slutet av år 2008, och då täcker det omkring 5 000 km banor och bangårdar.

Projekten för banrenovering 2007



Förnyande av banöverbyggnad

Partiellt förnyande av banöverbyggnad

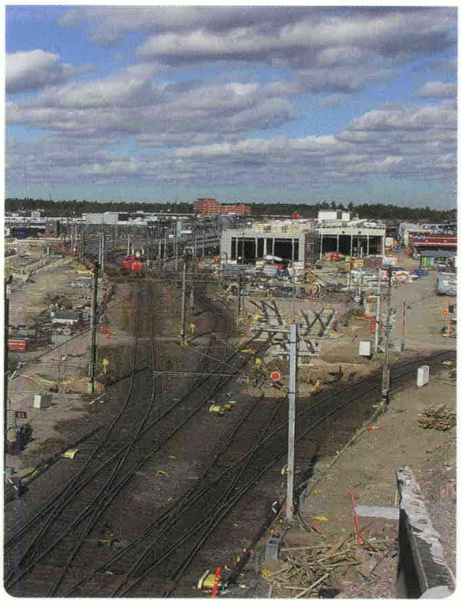
Säkerhetsanordningar

Övriga förbättringar

Ombyggnaden av bangården i Ilmala redan till hälften gjord

Den fullständiga ombyggnaden av Ilmala bangård var den största enskilda utvecklingsinvesteringen år 2007. Ombyggnaden är ett samarbete mellan Banförvaltningscentralen och VR Group. Ser vi på byggvolymen och investeringarna så närmade sig projektet redan halvvägsmärket. Pendolinohallen var klar vid årsskiftet 2007–2008. Serviceplattformen för fjärrtågen färdigställs skall vara klara före sommaren 2008.

Byggarbetena ledde till att det under året stod färre spår till buds i depån än vanligt. Arbetena måste därför planeras noga, med anpassning till tågtrafikens villkor. Trots god planering innebar ombyggnadsarbetena tillfälliga svårigheter och de ledde tidvis till förseningar. Helt färdig kommer ombyggnaden av bangården i Ilmala att vara år 2011.



Preventivt underhåll av bannätet ökar punktligheten

Bannätet hålls kontinuerligt i ett skick som gör att det tryggt kan trafikeras. Underhållet innebär att banan, fastigheterna och områdena sköts, likaså tillgodoses driften, d.v.s. elenergin för framdrivningen samt styrningen. De praktiska skötselåtgärderna är kontroller, periodisk service, reparationer av fel samt om vintrarna snöröjning. Till de övriga åtgärderna hör skötsel av områdena och fastigheterna.

Bannätet har utvecklats och blivit mera tekniskt avancerat under de senaste tio åren. Höjningen av banornas servicenivå, förlängningen av banorna, den tilltagande mängden teknik i samband med elektrifieringen och den automatiska tågkontrollen samt det försämrade skicket hos banorna med liten trafikvolym har medfört höjda kostnader för skötseln och driften. Kostnaderna för bannätets underhåll är numera årligen omkring 15 miljoner euro högre än år 1996. Den årliga kostnaden för banunderhåll är i snitt 145 miljoner euro.

För att bannätet skall hållas i sitt ursprungliga skick behöv det också reparationer. Behovet av reparationer kommer fram i samband med maskinella och manuellt företagna kontroller eller konstateras vid uppföljningen av skicket. Reparationerna består av att syllar och slitna ledskenor byts ut och växelkomponenter och olika systemdelar förnyas.

Genom underhållet förbättras järnvägstrafikens punktlighet, bl.a. med förnyande och reparation av tekniken för elbanor och säkerhetsanordningar, kabelinstallationerna, åskledarna samt komponenter som hör till informations- och fjärrstyrningssystemen.

Konkurrensutsättningen av banunderhållet har utvidgats

Banförvaltningscentralen utökade under året konkurrensutsättningen av banunderhållsuppdragen till att också omfatta underhållet av elnätet för banorna med eldrift och starkströmsapparaturen på hela bannätet.

Till underhållare av elbanorna och krafttekniken utsåg Banförvaltningscentralen i slutet av år 2007 Oy VR-Rata Ab och Eltel Networks Oy. Underhållet på de numera konkurrensutsatta områdena sköttes tidigare av Oy VR-Rata Ab med årskontrakt, som en del av basbanhållningen.

För underhållet av elkraftstekniken och elbanorna har bannätet uppdelats i fyra områden. VR-Rata har utsetts att sköta underhållet i det södra och östra, delvis också i det norra distriktet, medan Eltel Networks tar över som ny underhållare av området västra Finland.

De nya underhållsentreprenaderna gäller till utgången av år 2012. Banförvaltningscentralen betalar årligen ca 10 miljoner euro för underhållet av elkraftstekniken och elbanorna. I de nu ingångna avtalen betonas särskilt åtgärderna för ökning av trafikens punktlighet.

Den modell för konkurrensutsättning som utarbetats gemensamt av Banförvaltningscentralen och kommunikationsministeriet utvidgas ytterligare och kommer att gälla underhållet av bannätet som helhet. Upphandlingen sker så att några underhållsdistrikt årligen konkurrensutsätts. Bannätet har uppdelats i 12 underhållsdistrikt. År 2008 blir det anbudsförfarande om underhållet av 1–2 bandistrikt.

Ett nytt system för bandata tar form

Banförvaltningscentralen fortsatte under år 2007 med utvecklingen av ett nytt system för bandata. Systemet hjälper oss att hantera data om järnvägsinfrastrukturen och att skicka ut dessa data till aktörer i järnvägsbranschen som har nytta av dem. Målet med utvecklingsprojektet är att förbättra datauppgifternas kvalitet, att förenhetliga processerna för användning och produktion av data samt att erbjuda ett enhetligt system i realtid för produktionen och bruket av dessa data. Målet är att det nya bandatasystemet är i bruk år 2009.

Överlåtelsen av fastigheter är slutförd

Fastigheterna bildar en del av järnvägarnas infrastruktur. Fastighetstillgångar som järnvägarna inte har behov av har överförts till att vara en del av det allmänna systemet för administration av statsägda fastigheter. Bl.a. som en följd av att trafikstyrningen automatiserats finns det många stationsbyggnader som Banförvaltningscentralen förvaltar, men som det inte finns något behov av.

I Banförvaltningscentralens förvaltning av fastigheter skedde år 2007 en tydlig strukturell omläggning, som innebar att över 1 300 byggnader överläts till finansministeriet, för att säljas vidare till Senatfastigheter. Under

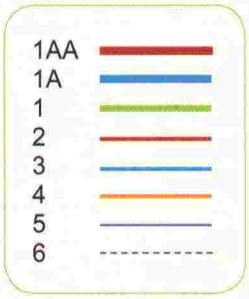
våren 2008 beslutar Senatfastigheter separat för varje fastighet vad den skall användas till. I och med att fastighetstillgångarna överlåtits kan Banförvaltningscentralen hädanefter inrikta sig på underhållet av perrongerna, den egentliga banan samt fastigheterna för banhållningen.

Mätvagnen ELLI tagen i bruk

Funktionerna för kontroll och mätning av banor har blivit effektivare tack vare den helt förnyade mätvagnen ELLI, som under året togs i egentlig användning. Den nya vagnen är ett viktigt tillskott till den maskinella bankontrollen, som hittills i stor utsträckning skötts med en kontrollvagn av typen EMMA. Nya ELLI är försedd med särskild utrustning för mätning av elektrifierade banors luftledningar. Vagnen klarar också av att mäta hur slitna skenorna är. Vagnen EMMA mäter i huvudsak spårgeometrin.

Kontrollmätningarna används för övervakningen av bannätets säkerhet och tillförlitlighet. Med mätningarna som grund kan det preciseras underhållsarbetenas inriktning, likaså inspekteras nya spår innan de godkänns, tas emot och övervakas. Mätningarna samlas också till basinformation för hanteringen av baninfrastrukturen, och de används för jämförelse av kompatibiliteten mellan olika dataregister.

Underhållsnivåerna på bannätet 2007



Underhållet av ett banavsnitt bestäms utgående från banans trafikmässiga behov, banöverbyggnaden och den maximalt tillåtna hastigheten. Underhållsnivåerna 1AA–3 gäller för banor i huvudnätet. Nivåerna 4–6 gäller för både huvud- och bibanor.

Förutom med kontrollerna som mätvagnen företar, övervakas banornas skick också bl.a. med ultraljudsmätningar och optiska kontroller så att kontrollörerna rör sig till fots.

Bannätets geometriska skick är gott på de viktigaste banavsnitten

Att banöverbyggnaden och särskilt ballastskiktet blir gammalt avspeglas i banans geometriska skick, som är av betydelse för hur banan kan trafikeras. Bannätets geometriska skick har under de senaste åren blivit något sämre. De överåriga strukturerna kan inte hållas i ett skick som är kostnadseffektivt, inte ens med extra effektiva underhållsåtgärder.

Dock var år 2007 det geometriska skicket, av mätresultaten att döma, gott på bannätets viktigaste sträckor. Detta visar att underhållsarbetena har lyckats och att inriktningen av resurserna har gjorts rätt. Problem förekommer däremot på banorna med liten trafikvolym.

Växlarna i huvudstadsregionen slipades med ett specialtåg

Banförvaltningscentralen beställde på hösten av Speno International SA slipning av växlarna på stambanan i Malm och Dickursby och i Rosatorpet på kustbanan. Entreprenören för detta uppdrag valdes med anbudsförfarande. I Finland finns det inte den specialmateriel som behövs för åtgärder av detta slag.

Genom slipning av räls och växlar avlägsnas deras vågformighet. Vilka sektioner som skall slipas bestäms med särskilda vågmätningar. Är rälens yta slät uppstår det inte så lätt nya vågbildningar, varför slipningen gör att skenorna får utökad livslängd och påfrestningarna på syllarna och banöverbyggnadens makadam minskar. Tack vare slipningen får vagnarna bättre köregenskaper och passagerarkomforten ökar.

Slipningen av skenorna minskar också det ljud som uppstår när hjulen rör sig längs skenans yta. I huvudstadsregionens arbete för att bekämpa bullret spelar slipningen av rälerna en stor roll. Att döma av mätningar på uppdrag av Banförvaltningscentralen och enligt internationella undersökningar leder slipningen till betydligt sänkt bullernivå, särskilt om rälerna är gamla.

Säkerheten hör ihop med all verksamhet

Järnvägssystemets säkerhet är sammansatt av flera olika delområden. Sådana delområden är tåg-, system-, arbetar-, passagerar- och plankorsningssäkerhet. Arbetet för järnvägssystemets säkerhet sker alla dagar, inte bara inom Banförvaltningscentralen utan också av många andra, som underhållspersonal, byggentreprenörer, trafikstyrningsfunktionärer och trafikoperatören.

System för säkerhetsstyrning har tagits i bruk

Finlands järnvägssystem har hållits på god europeisk nivå och verkligt allvarliga tågtrafikolyckor har kunnat undvikas. Det säkerhetsstyrningssystem som Banförvaltningscentralen tog i bruk i slutet av år 2006 blev under år 2007 en integrerad del av den praktiska verksamheten. Banförvaltningscentralen ville särskilt förmå serviceproducenterna att engagera sig i det som ingår i säkerhetsstyrningssystemet.

I säkerhetsstyrningssystemet beskrivs de allmänna förfarandena trygghetsarbetet samt specifika åtgärder för säkrandet av tryggheten i järnvägssystemet. Styrningssystemet stöder och leder Banförvaltningscentralens anställda på alla organisationsnivåer i allt som har med behärskning av säkerhetsfrågor att göra.

Tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet i fullständig omfattning i Banförvaltningscentralens alla processer kommer att ta några år. Banförvaltningscentralen har under år 2007 sammanställt flera säkerhetsinstruktioner som dels syftar till ökad trygghet, dels skall integrera säkerhetssystemets principer i leverantörernas praktiska arbete. Banförvaltningscentralen har också skapat en säkerhetspolicy som ger utgångspunkter för det säkerhetsinriktade arbetet.

Även riskhanteringen har införts som en del av systemet för säkerhetsstyrning. Banförvaltningscentralen företar riskbedömningar inför alla mera betydande byggprojekt. Riskbedömningen utvidgas till alla investeringar och alla ändringssituationer.

Banförvaltningscentralen har beviljats femårigt säkerhetstillstånd

I april 2007 beviljade Järnvägsverket Banförvaltningscentralen det som i järnvägslagen kallas säkerhetstillstånd. Tillståndet gäller till år 2012. Banförvaltningscentralen har med sitt säkerhetsstyrningssystem samt med övriga arrangemang visat sig vara i stånd att garantera trygghet i planeringen, byggandet och underhållet av bannätet. Vidare har Banförvaltningscentralen visat sig ha säkerhetsansvarig ledning och övrig personal med kompetens och yrkesutbildning, vilket också är en förutsättning för säkerhetstillståndets beviljande.

Plankorsningsstrategin har blivit färdig

Plankorsningarna avskaffas i mån av möjlighet. På ställen där det av kostnadsskäl är komplicerat att eliminera plankorsningar skall det särskilt beaktas möjligheterna att göra överfarten av plankorsningarna säkra.

Banförvaltningscentralen fick i maj 2007 sin nya plankorsningsstrategi färdig. Dess mål är förbättring av plankorsningssäkerheten.

Säkerheten höjs genom att plankorsningar avskaffas eller genom förbättrade förhållanden i anslutning till sådana korsningar. Målet i första hand är att eliminera plankorsningar som går över stamspåren för snabbgående järnvägstrafik eller sådana som enligt beräkningar eller med hänsyn till förhållan-

dena är farliga. Med förbättrade förhållanden i anslutning till plankorsningar avses att sikten kontinuerligt hålls fri, att väntplatserna för den korsande trafiken iståndsätts eller förbättras samt att förekomsten av plankorsningar görs tydligare för vägtrafikanter genom ökat antal trafikmärken.

I en tilläggsbudget som gavs i december 2007 anslogs 9 miljoner euro för den grundläggande banhållningen, särskilt för förbättring av plankorsningstryggheten.

Plankorsningskampanj med fokus på bilförarnas attityder

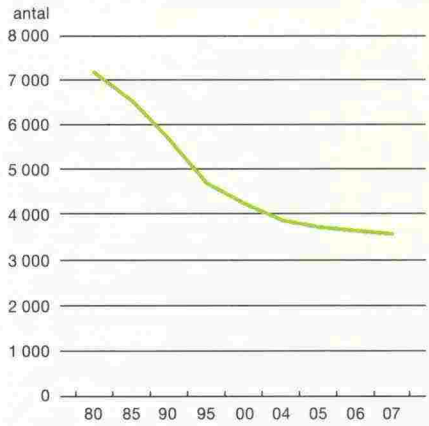
Den största delen av plankorsningsolyckorna inträffar på banor med förhållandevis liten trafikvolym och längs privata järnvägar. Antalet plankorsningsolyckor har varit 50–60 årligen. Antalet sönderkörda vägbommar har dock varit ökande. Detta, liksom också rapporterna av Centralen för undersökning av olyckor, indikerar att skrämmande likgiltighet förekommer i vägtrafiken. Bilförare nonchalerar trafikreglerna och allmän försiktighet i plankorsningarna.

År 2007 gick Banförvaltningscentralen i samarbete med kommunikationsministeriet, Vägförvaltningen, Järnvägsverket, VR-Group, Trafikskyddet och trafikförsäkringscentralen ut med en upplysningskampanj om plankorsningar. Kampanjen inriktades särskilt på bilförare och där varnades om riskerna i plankorsningar.

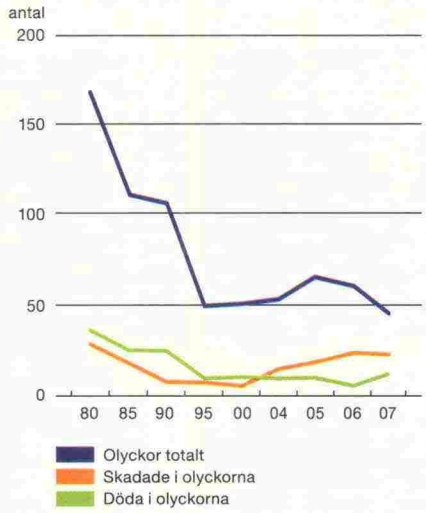
Som banhållande organ verkar Banförvaltningscentralen för att plankorsningarna längs det statliga bannätet skall kunna korsas tryggt.

Målet med kampanjen, som pågick i maj-juni och under senhösten, var att påminna bilförarna om säkerhetstänkandet vid korsning av järnvägar. Kampanjens målgrupp var särskilt bilister i åldern 25–50 år. En mätning av kampanjens effekt visade att den radioslogan som ingick i kampanjen hade varit utmärkt. Denna slogan var (i översättning): "Bilist! Passa på i plankorsningen. Särskilt i den du känner bra."

Totalantalet plankorsningar på de statsägda banorna 1980–2007



Utvecklingen av plankorsningsolyckorna 1980–2007



Riskhanteringen spelar en väsentlig roll i totalrenoveringen av depån i Ilmala

Banförvaltningscentralens riskhantering bedrivs i förebyggande syfte – medvetet, planmässigt och kontinuerligt. För riskhanteringen uppgjordes under året en separat instruktion som låter byggherren bedöma de risker som hör ihop med ett projekt. Riskhantering är en del av gott ledarskap, planeringen och tryggheten, och där beaktas samtliga risker som verksamheten medför. Målet med riskbedömningarna är att redan i förväg utreda de väsentligaste riskerna i samband med kommande projekt.

Under riskbedömningen av Ilmalaprojektet identifierades sex olika riskkategorier, nämligen tidtabells-, kostnads-, kvalitets-, finansierings-, tillstånds- och säkerhetsrisker samt riskerna för eventuella olägenheter för utomstående. Med stöd av omfattande riskbedömning fattades för Ilmalaprojektet beslut om olika preventiva åtgärder för maximering av säkerheten. Det särskilda problemet för Ilmalas del var behovet av sammanjämkning mellan tågtrafikens och byggarbetenas krav.

Järnvägarnas miljöproblem är vibrationer och buller

Miljöolägenheterna av järnvägstrafiken är mindre än av många andra trafikformer. Dock genererar järnvägstrafiken buller, vibrationer och därtill kommer att marken tidigare, efter mångårig användning ställvis förorenats. Tågtrafikens energiförbrukning och koldioxidutsläpp ökar i takt med att trafiken ökar, men ändå är det till fördel om järnvägarnas andel av samfärdseln utökas, genom att motsvarande minskning av övriga trafikformer leder till en minskning av de totala utsläppen.

Banförvaltningscentralen kräver av sina leverantörer att de förbinder sig att följa kraven i dess miljöpolitik. Det är meningen att det pågående arbetet med miljöanvisningar skall leda till ytterligare förbättrad miljökvalitet i bygg- och underhållsprocesserna.

Ny miljöstrategi under beredning

Grunden för Banförvaltningscentralens miljösystem är en miljöstrategi som tar hänsyn till de olika miljöaspekterna. Under år 2007 skickade Banförvaltningscentralen ut för utlåtande en strategi om marken och grundvattnet, som kommer att ingå i Banförvaltningscentralens förnyade, utvidgade miljöstrategi för åren 2009–2013.

I mark- och grundvattenstrategin skisseras planmässiga åtgärder som skall bidra till att riskerna för kontaminering av marken och grundvattnet minimeras, samtidigt som samarbetet mellan olika intressentgrupper utvecklas. I uppgörandet av denna strategi har de av EU utgivna riktlinjerna för mark- och vattenskydd samt den nationella lagstiftningen beaktats.

Utredning om vibrationer längs bannätet slutförd

De vibrationer som uppstår av spårbunden trafik är en miljöolägenhet av motsvarande slag som buller, och de måste beaktas redan i planeringsskedet. Det är svårt att förutse var vibrationerna uppkommer, eftersom de bidragande orsakerna till vibrationer utöver tågens vikt och hastighet också har med markens beskaffenhet att göra. Vibrationerna av tågtrafiken är störande på ställen med mjuk mark.

Banförvaltningscentralens utredning om vibrationsställen blev slutförd mot slutet av år 2007. I utredningen beskrivs specifika drag hos vibrationer i samband med spårtrafik, matematiskt och genom mätningar. Resultatet av arbetet är material av positionsdata som är ett viktigt hjälpmedel när det gäller att få bukt med vibrationsställen. I utredningen behandlas i stora drag internationella standarder och anvisningar om vibrationer.

Än så länge har det för Finlands del inte fastställts några riktvärden för vibrationerna. VTT utgav för några år sedan vissa rekommendationer om vibrationsvärden på nya och gamla bostadsområden, men dessa rekommendationer är inte bindande.

Bullerutredning innefattade även spårtrafiken

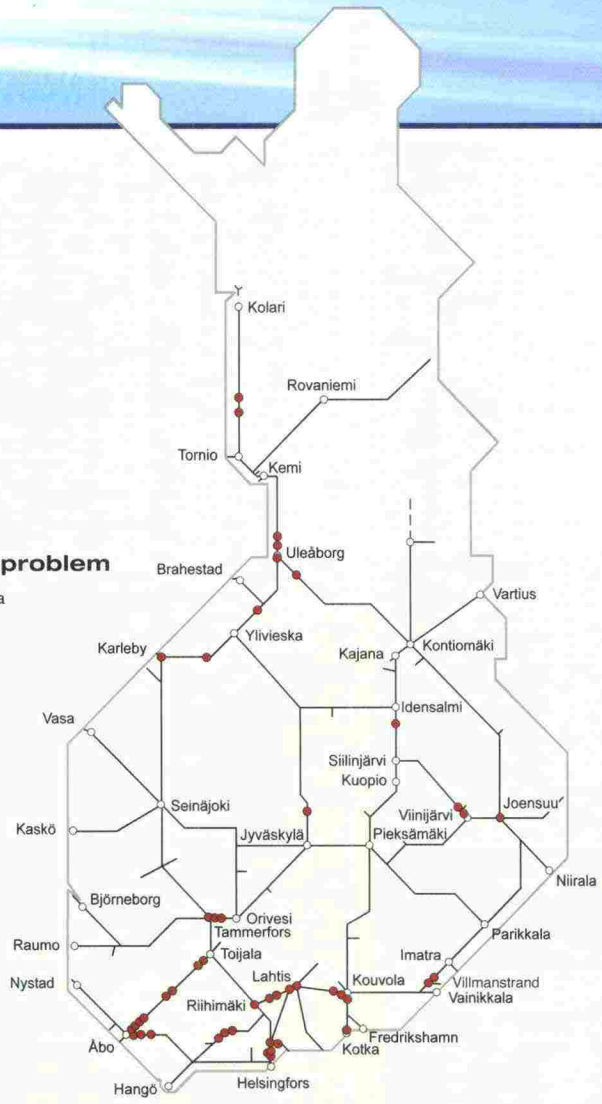
Banförvaltningscentralen företog år 2007 en utredning om miljöbuller, enligt de linjer som ingår i EU:s direktiv om miljöbuller och som anges i miljöskyddslagen. Utredningen gäller järnvägsbanorna från Helsingfors till Esbo, Vandaforsen samt Riihimäki, med en sammanlagd banlängd på ca 96 km. Banförvaltningscentralens utredning gjordes samtidigt som Helsingfors stad, Vägförvaltningen och luftfartsverket Finavia gjorde sina bullerutredningar.

Utredningen visar att det bor omkring 40 300 personer i spårtrafikens bullerzoner, alltså sådana där bullernivån enligt den bullerindikator som definieras i det nya direktivet (L_{den}) på dygnsbasis är över 55 dB. I zoner där den nattliga bullernivån 50 dB överskrids bor omkring 22 700 personer. Antalet vårdinrättningar som befinner sig inom gränsen för dygnsbuller 55 dB är 54.

När det gäller att få bukt med buller- och vibrationsproblem är de förebyggande åtgärderna samhällsekonomiskt förmånligast. De kommunala planläggningsmyndigheternas roll och ansvar betonas framdeles allt mer. Till grund för planläggningen behövs tillräckligt ingående buller- och vibrationsutredningar. Modellerna för samarbetet mellan de kommunala organ som har hand om markdispositionsplaneringen och Banförvaltningscentralen utvecklas ytterligare.

Platser med vibrationsproblem

De mest betydande vibrationsplatserna på bannätet.



Kontaminerad mark saneras

Banförvaltningscentralen har sedan verksamheten inleddes låtit rengöra sådana mark- och grundvattenområden som sedan järnvägarnas barndom blivit mest nedsmutsade. Under de senaste fem åren har det företagits saneringsåtgärder eller utredningar på omkring 130 ställen.

För ett område i S:t Michel där det i tiden bedrivits impregnering av järnvägssyllar gjordes år 2007 ansökan om miljötillstånd för saneringsåtgärder. Tillståndet beviljades i slutet av året. På detta område har det på uppdrag av Banförvaltningscentralen testats olika biologiska och elektrokemiska saneringsmetoder, och resultaten av dessa test är lovande. Banförvaltningscentralen konkurrensutsätter, i samarbete med den andra finansiären Solidum Oy, på våren 2008 ett projekt värt ca 7 miljoner euro för rengöringsarbetet. Arbetet skall enligt planerna utföras till största delen under år 2008.

Utredningar på olika områden av banornas omgivningar

Under året slutfördes en utredning av banmiljön i Kouvolaregionen. I denna utredning gjordes en kartläggning av de miljöolägenheter som järnvägsområdena leder till på områdena Kouvola, Kuusankoski, Valkeala, Anjalankoski, Itis och Elimä. De problem som kom fram i Kouvolaregionen var särskilt de störningar i form av buller och vibrationer, som drabbade invånare med bostäder i banornas närhet. På så gott som hela det undersökta området påträffades riskområden för buller- och vibrationseffekter.

Efter utredningen av nuläget förbereddes ett åtgärdsprogram, och överläggningar kommer att föras med kommunerna om åtgärdandet av de viktigaste problemen. Utredningen företogs i samarbete mellan Banförvaltningscentralen, kommunalförbundet för Kouvolaregionen, miljötjänsterna för detta kommunalförbunds folkhälsoarbete samt regionens kommuner. En miljöutredning av motsvarande slag företogs också i Joensuutrakten.

Banförvaltningscentralen tilldelades ett pris på riksnivå för sina miljökonsekvensbedömningar

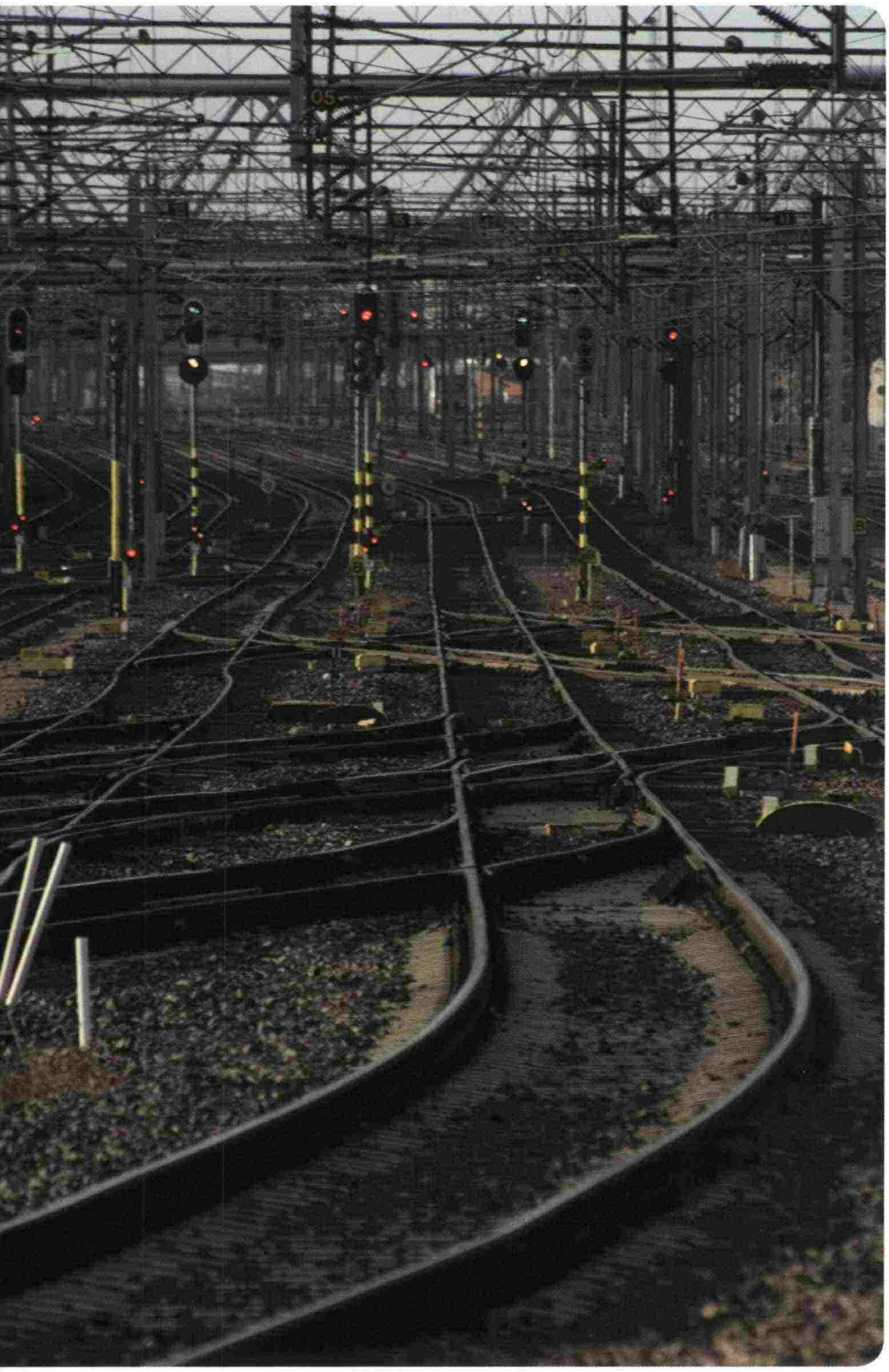
Föreningen Mkb ry, ett organ för instanser som utför miljökonsekvensbedömningar, belönade år 2007 Banförvaltningscentralen för det årets bästa miljökonsekvensbedömning med exemplariskt utförd utvärdering av miljökonsekvenserna. Priset gavs för projektet som gällde förbättring av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg.

Mkb ry motiverade sitt beslut med att säga att Banförvaltningscentralens redogörelse för miljökonsekvenserna var mångsidig och ytterst väl sammanställd. I redogörelsen gavs goda beskrivningar av de olika alternativen, likaså presenterades de alternativ som fallit bort innan den egentliga bedömningen företogs, med beskrivningar av orsakerna till att dessa utelämnats. Bedömningen av vibrationernas verkningar hade utvecklats betydligt och teorierna som gällde vibrationerna presenterades ingående.

Möjligheterna för vanliga medborgare att ta del i miljökonsekvensbedömningarna försvåras i många fall av den ofta svårfattliga fackterminologin. I Banförvaltningscentralens redogörelse över miljökonsekvenserna hade detta problem avhjälpts med en mångsidig lista över terminologin.

Samarbetsmyndigheten för detta projekt var Västra Finlands miljöcentral. Som konsulter i miljökonsekvensbedömningen verkade Sito Oy, WSP LT-Konsultit Oy och Ramboll Finland Oy.

Effektivitet och kompetens i järnvägsbranschen



Banförvaltningscentralen använder årligen i snitt 5,6 miljoner euro till forsknings- och utvecklingsverksamhet (FoU). Utöver den forskning som gäller det egna landet spelar de internationella samarbetsprojekt för främjandet av den europeiska järnvägsmarknaden och järnvägstrafikens konkurrensförmåga en viktig roll i satsningarna.

Banförvaltningscentralen deltar också aktivt i det för hela infrabranschen gemensamma utvecklingsarbetet, vars syfte är att öka effektiviteten och höja kompetensen. Banförvaltningscentralen deltog bl.a. i projektet IK för kostnadsbehärskning samt i upprätthållandet och den fortsatta utvecklingen av InfraRYL. Nya projekt har koordinerats via programmet Infra 2010, vars viktigaste mål är uppgörandet av en gemensam produktdatamodell för infrabranschen.

Flera forsknings- och utvecklingsprojekt pågår

FoU-verksamheten utgör grunden för järnvägssystemets tekniska utveckling och utvecklingen för trafikens del. Även sammanställningen av anvisningar baseras i stor utsträckning på FoU.

FoU-arbetet bildar i hög grad nätverk. Banförvaltningscentralen har bestående kontakter med högskolorna och forskningsinstituten i branschen. Trots att Banförvaltningscentralen har tiotals FoU-projekt på gång, lyckades vi inte under år 2007 nå den i målsättningen uppställda procentandelen för FoU-projekten i banhållningen. Detta berodde dels på den egna resurstillgången, dels på utomstående omständigheter.

FoU-arbetets huvudvikt år 2007 var järnvägens miljöverkningar, bl.a. hur vibrationernas spridning kan stoppas, hur bankapaciteten kan ökas bl.a. med växlar av en ny typ samt med nya trafikstyrnings- och signalsystem, bl.a. elektroniska skyltar med LED-lampor.

Ett betydande nytt projekt som inleddes år 2007 är det som kallas fast räls. Detta är räls som monteras utan makadamballast, en lösning som i första hand är tänkt att använ-

das i den blivande Ringbanans tunnelavsnitt. Lösningen minskar väsentligt behovet av banunderhåll. Andra projekt som togs upp hade att göra med tågtrafikens punktlighet.

Mätningarna med markradar vidareutvecklas

Banförvaltningscentralen utvecklar mätningarna med markradar både för bestämning av strukturella skiktgränser och framför allt för bedömning av ballastskiktets skick. Metoden utvecklades bl.a. i ett diplomarbete som Banförvaltningscentralen beställt och som år 2007 valdes till årets bästa i infrabranschen. I detta arbete företogs mätningar med markradar inte bara i laboratorieförhållanden utan också längs direktbanan Kervo–Lahtis och på banavsnittet mellan Tammerfors och Jyväskylä. Analyserna av ballastskiktet bygger på undersökning av frekvensinnehållet i markradarns signal. Metoden gör det möjligt att i framtiden ersätta största delen av makadamprovtagningen, och att producera systematiska data om ballastskiktets skick, något som sparar stora mängder arbete.

Instruktionen om säkerhetsanordningar har förnyats

Banförvaltningscentralens instruktion om säkerhetsanordningar infördes i september 2007. Den nya instruktionen slopade de år 1998 givna anvisningarna om säkerhetsanordningar.

Uppdateringen av anvisningarna om säkerhetsanordningar har varit ett omfattande projekt som företagits i samarbete med VR och Järnvägsverket. Den tidigare texten har förnyats helt och hållet. I uppdateringen har samtliga säkerhetsanordningar beaktats och texten har gjorts exakt och entydig.

Under året färdigställdes också en projektplan för utredning av behoven av övervakning av den rullande materielen. Projektet skall utreda tillgängligheten på anordningar för konstaterande fel i materiel, dessa anordningars funktion, kostnaderna och lämpliga monteringsplatser. Materielfel kan skada både materielen och banorna.

Den första kursen vid RHK-Akatemia var en succé

Banförvaltningscentralen gick år 2007 i gång med en alldeles ny verksamhetsform, utbildningscentralen RHK-Akatemia. Järnvägsbranschen har konstant besvärats av bristen på kompetenta experter, och det var med denna brist för ögonen som Banförvaltningscentralen och institutionen för mark- och grundbygge anordnade en särskild studiehelhet för järnvägskonstruktion.

Målet med RHK-Akatemia är att utöka kunskaperna om järnvägsbranschen bland både anställda inom Banförvaltningscentralen och personal i andra företag i branschen, samt att utbilda helt nya specialister som kan söka sig till banhållningsarbete.

Den första kursen inom RHK-Akatemia inleddes i februari 2007 och den samlade 142 studerande. Specialstudieriktningen var tänkt för personer med intresse av arbete i järnvägsbranschen, likaså för studerande och graduerade vid Tammerfors tekniska högskola samt för diplom- och institutsingenjörer som redan hade arbete inom infrasektorn.

Banförvaltningscentralen går vidare och utvecklar RHK-Akatemias verksamhet för att säkerställa kompetensutvecklingen i järnvägsbranschen och för att öka antalet experter. Akatemia skapar också förutsättningar för tagandet av forskningsresultaten i effektiv användning.

Kompetensen i nyckelställning

Banförvaltningscentralens anställda spelade med framgång en bobollsmatch mot Järnvägsverket.

Banförvaltningscentralen gör stora satsningar på styrningen av kompetensresurserna, eftersom de anställdas kunnande och arbetsenergi betonas i ett litet ämbetsverk. För att personalen skall orka med arbetet och hålla motivationen hög gäller det framför allt att måna om gott ledarskap. I vilken mån styrningen av de mentala resurserna lyckas, mäts med enkäter om tillfredsställelsen i arbetet. Senare kommer mätningsmetoderna att göras mångsidigare, i form av ett samarbete som omfattar hela trafikförvaltningen.

Tillfredsställelsen i arbetet har utvecklats gynnsamt

En mätning av tillfredsställelsen i arbetet i början av år 2008 gällde särskilt verksamheten under år 2007. Tillfredsställelsen i arbetet har utvecklats i positiv riktning: medeltalet för de anställdas tillfredsställelse med Banförvaltningscentralen som helhet var 3,6 på skalan 1–5. Det är det bästa resultatet genom tiderna, ökningen sedan föregående mätning var 0,23.

Resultaten av detta slags mätningar gås igenom ingående i de olika avdelningarna samt i den samarbetskommitté som företräder verket som helhet. Där problemsituationer visar sig, anordnas utvecklingsprojekt, som drivs vidare med stöd av ledningen. I de projekt som sattes igång utgående från den föregående mätningen har goda resultat nåtts.

Premieringen av personalen på god nivå

Banförvaltningscentralen och Vägförvaltningen lät under år 2007 göra en utredning av premieringssystemen för infrabranschen. Med i utredningen var tio betydande företag i infrabranschen, från både den privata och den offentliga sektorn.

Banförvaltningscentralens största utmaning när det gäller personalen är att där behövs experter på ytterst snäva specialistområden. Det finns inte många med kompetens i järnvägsbranschen, så det är besvärligt att värva toppexperter till organisationen och att hålla dem där.

Utredningen visar att Banförvaltningscentralens inställning till premieringen av personalen på det hela taget är bra, låt vara att de stigande lönerna och arbetskraftsbristen i den privata sektorn innebär ett ständigt hot. Av jämförelsen att döma betalar Banförvaltningscentralen konkurrenskraftig grundlön i alla de arbetsuppgifter som var föremål för undersökningen.

Verkningarna enligt kön har bedömts i ett separat projekt

Banförvaltningscentralen hade år 2007 99 anställda, 31 av dem kvinnor, 68 män. Över 90 procent av männen har expertuppgifter, är överordnade på mellannivå eller i ledande ställning. Över hälften av kvinnorna har expertuppgifter och omkring 40 procent har operativa arbetsuppgifter inom stödfunktionerna.

Av enkäten om tillfredsställelse i arbetet att döma har kvinnorna redan i flera år varit mindre nöjda än männen när det gäller arbetet, möjligheterna till avancemang och arbetsplatsatmosfären. Under år 2007 gick Banförvaltningscentralen igång med ett projekt för bedömning av de könsbetingade effekterna; där undersöktes orsakerna till att de kvinnliga anställda var missnöjdare och det söktes fram lösningar som kan korrigera missförhållandena. Bedömningen av de könsbetingade effekterna togs med i resultat- och utvecklingsdiskussionerna.

Gemensam kommunikationskampanj för bättre informationsflöde

Under året inleddes en kampanj för förbättring av den interna informationsgången, där samtliga anställda medverkade. Kampanjen inleddes med en bakgrundsenkät; ett resultat av denna enkät var att ledningen utökade sin information, nyhetsförmedlingen via intranet gjordes effektivare. Det anordnades rentav kommunikationsutbildning.

Projekt för dokumentadministration gör dokumenthanteringen effektivare

En av de viktigaste omständigheterna när det gäller att förbättra informationsflödet är projektet Aski, som gäller dokumentadministration och intranet. Det kom igång i maj 2007. Tack vare Aski kommer den massiva dokumentationen inom Banförvaltningscentralen att få en form som är lättare att utnyttja.

Ekonomiförvaltningen utvecklas

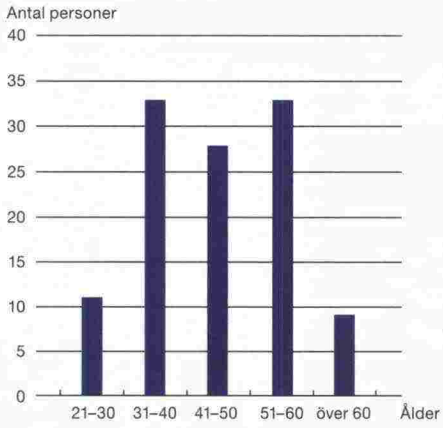
Banförvaltningscentralen har målet att utveckla sitt redovisningssystem så att den officiella bokföringen ingår som en del av ett substansintegrerat planerings- och uppföljningssystem. Systemet utvecklades år 2007 i samarbete med Vägförvaltningen. Under senare delen av år 2007 beslöts det att verksamhetsledningen skulle få ett system med inbyggda anslutningar till ekonomiförvaltningssystemen. Samtidigt fortgick implementeringen och utvidgningen av de system som konkurrensutsatts av statsförvaltningen.

I produktivitetsprogrammet för statsförvaltningen föreslås utläggning av de ekonomiadministrativa funktionerna som ett sätt att göra verksamheten effektivare. För ändamålet har det inom statsförvaltningen grundats särskilda servicecentraler med expertis på området.

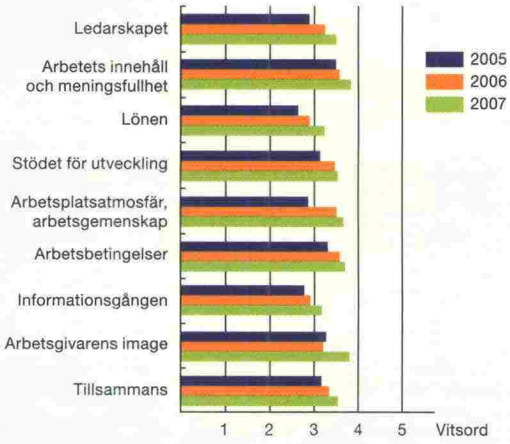
Under år 2007 gav Banförvaltningscentralen ut rutinmässiga ekonomiadministrativa uppdrag på entreprenad till utomstående, enligt de linjer som rekommenderats av kommunikationsministeriet.

Banförvaltningscentralens tjänster enligt avdelning 2007, %

Åldersfördelningen bland personalen



Arbetstillfredsställelsens utveckling 2005–2007



År 2007 hade Banförvaltningscentralens trafiksystemsavdelning 17 anställda, investeringsavdelningen 34 anställda, bannätsavdelningen 35 anställda, medan förvaltningen och staben tillsammans hade 28 anställda personer.

Årets RHK:are

Inom Banförvaltningscentralen korades år 2007 för första gången Årets RHK:are. Hederstiteln tillföll efter nomineringar av personalen överinspektören på bannätsavdelningen Sinikka Kiikka.

I motiveringarna till valet berömdes bl.a. Sinikka Kiikkas ansvarskänsla och pålitlighet. Hennes positiva attityd till jobbet ansågs också föredömligt. Sinikka Kiikka är en person som sköter sitt arbete utmärkt, följer det som överenskommits och utvecklar sitt arbete. Framdeles kommer Årets RHK:are att utses varje år, på RHK-dagen.

Behovet att bedöma könets inverkan, som en följd av resultaten i enkäten om tillfredsställelsen i arbetet.

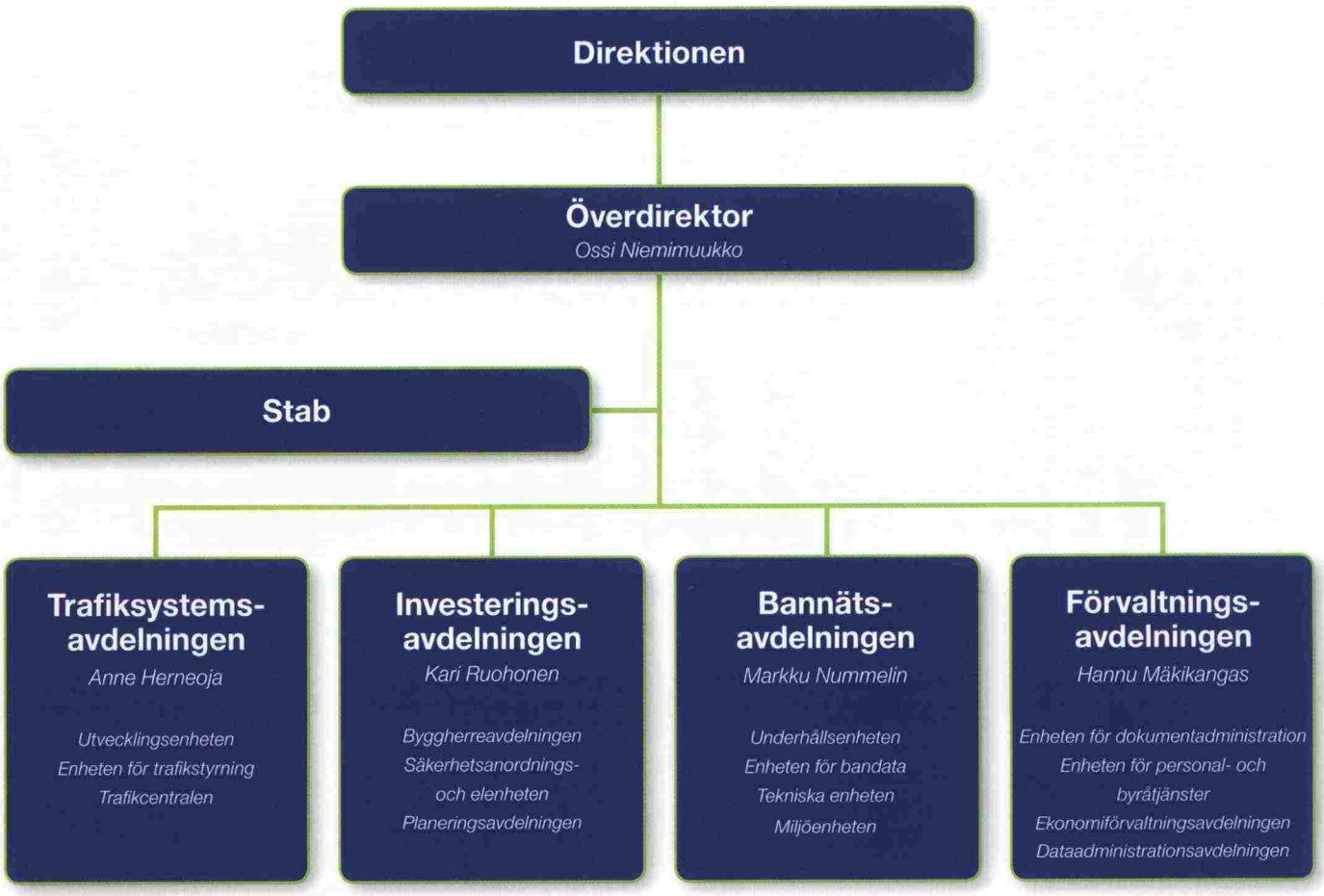
Överinspektör Maria Torttila har sedan år 2004 arbetat som expert på Banförvaltningscentralens investeringsavdelning, enheten för säkerhets- och elanordningar. Hon tycker att det projekt om bedömning av könets inverkan i arbetet, som Banförvaltningscentralen gick igång med till följd av det som kom fram i enkäten om tillfredsställelse i arbetet, är ett nyttigt projekt.

"Särskilt positivt, som jag ser det, är att arbetsgivaren reagerat på det konstaterade problemet, nämligen att kvinnorna är mindre nöjda med sitt arbete och med arbetsplatsatmosfären"

"Själv har jag inte stött på någon ojämlikhet i arbetsgemenskapen, och enligt min uppfattning är alla kolleger med samma tjänstebenämning alldeles jämlika. En utmaning kan ändå vara att många tjänster har finslipats så att de blivit så att säga personliga, med specifika arbetsuppdrag. Den som inte har exakt kännedom om vilka en kollegas arbetsuppgifter faktiskt är, kan tänkas bli konfunderad över lönerna."

Maria Torttila tror att det nämnda projektet, som kallas SUVA, är väl känt av alla som jobbar inom Banförvaltningscentralen. Även om projektet inte har lett till några stora förändringar i arbetsplatsatmosfären, så har SUVA säkert fått var och en av de anställda att fundera över sitt eget beteende – och också att ändra inställning vid behov.

Organisationen



Direktion

Ordförande
Direktör Tellervo Kylä-Harakka-Ruonala
Finlands Näringsliv EK

Vice ordförande
Regeringsrådet Mikael Nyberg
Kommunikationsministeriet

Ledamöter
Trafikingenjör Silja Siltala
Finlands kommunförbund
Professor Jorma Mäntynen
Tammerfors tekniska universitet
Överingenjör Markku Pyy
Banförvaltningscentralen

Kontaktuppgifter

Banförvaltningscentralen
PB 185 (Centralgatan 8)
00101 Helsingfors
Telefon 020 751 5111
Fax 020 751 5100
www.rhk.fi

Personalens e-postadresser skrivs i formen fornamn.efternamn@rhk.fi

Innehållsproduktion: Teonsana Oy och Banförvaltningscentralens information

Grafisk design och realisering: Teonsana Oy

Fotografier: Risto Laine, Markku Nummelin, Juha Vuorinen och RHK:s bildarkiv

Tryckeri: Lönnberg Painot Oy

RATAHALLINTOKESKUS
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN