



Jernbaneverket



Årsrapport 2006

Oslo, 2. mars 2007

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Steinar Killi".
Steinar Killi
Jernbanedirektør

Årsrapporter JER

Årsrapporter JER

INNHOLDSFORTEGNELSE

0 INNLEDNING.....	3
1 SAMMENDRAG.....	4
1.1 Økonomi.....	4
1.2 Sikkerhet.....	4
1.3 Punktlighet.....	4
1.4 Kundetilfredshet.....	5
1.5 Øvrig rapportering.....	5
2 MÅL- OG RESULTATSTYRING.....	6
3 ØKONOMI.....	8
3.1 Økonomi - beskrivelse av fokusområdet.....	8
3.2 Jernbaneverkets regnskap	8
3.3 Fullmakt til merutgifter mot tilsvarende inntekter.....	10
3.4 Grunnlag for søknad om overføring av ubrukte bevilgninger til 2007.....	11
3.5 Kommentarer til Investeringer i linjen.....	11
4 SIKKERHET.....	14
4.1 Sikkerhet – beskrivelse av fokusområdet.....	14
5 PUNKTLIGHET	16
5.1 Punktlighet - beskrivelse av fokusområdet	16
6 KUNDETILFREDSHET.....	20
6.1 Kundetilfredshet – beskrivelse av fokusområdet.....	20
7 Øvrig rapportering.....	22
7.1 Kapitalforvaltning	22
7.2 Effektivitetsmål - produktivitetsmåling	25
7.3 Administrative og tekniske støttefunksjoner	26
7.4 Antall ansatte	27
7.5 Sykefravær.....	28
7.6 Likestilling.....	28
8 VEDLEGG.....	29
Vedlegg 1 – Status for større investeringsprosjekter.....	i
Vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer	xii
Vedlegg 3 – Kostnadsoverslag, oppfølging.....	xvi
Vedlegg 4 – Oppfølgingspunkter iht. tildelingsbrev	xvii
Vedlegg 5 – Kapasitetsutnyttelse.....	xxvii

0 INNLEDNING

Det vises til Jernbaneverkets virksomhetsplan for 2006, Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2006, arbeidet vedrørende mål- og resultatstyring samt Jernbaneverkets strategi. Jernbaneverket har bygd sine hovedmål og strategier opp rundt fire fokusområder.

De fire områdene skal sikre et balansert fokus. De to øverste i prinsippkissen nedenfor - representerer eiers og kunders forventninger til produktet/effekten av Jernbaneverkets aktiviteter. De to nederste er "interne" – det vil si de beskriver henholdsvis innsatsfaktorer og hovedprosesser Jernbaneverket tar i bruk for å imøtekommе kundenes og eiers forventninger.

Sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet fokuserer på de tre viktigste egenskapene ved Jernbaneverkets produkt og leveranse til kundene. Her gir antall skader og ulykker, punktlighetsstatistikk, oppetid, feilfrekvens og antall klager en god indikasjon på måloppnåelse.

Produktivitet og prosesskvalitet fokuserer på riktig anvendelse av ressursene og på kvaliteten i de interne arbeidsprosessene. Her rapporteres det på regnskapsmessige forhold sammen med nøkkeltall for ulike aktiviteter.

Mennesker og organisasjon fokuserer på innsatsfaktorene – på mennesker, kompetanse, organisasjon og systemer som er nødvendig for å utføre Jernbaneverkets oppgaver. Jernbaneverket rapporterer her blant annet på utviklingen i sykefravær og antall ansatte.

Jernbaneverkets årsrapport for 2006 er bygd opp etter virksomhetens målmatrise (se kapittel 2).

Figur 1 Sammenhengen mellom fokusområdene



1 SAMMENDRAG

1.1 Økonomi

Avviket på Jernbaneverkets utbetalingskapittel (kap. 1350) var 0,02 promille i 2006.

Jernbaneverkets regnskap for 2006 viser en merutbetaling over kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold på 103,8 mill. Hensyntatt merinnbetaling på 183,5 mill over kap. 4350 post 02 Salg av utstyr og tjenester mv. og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift, blir netto mindreutbetaling på 79,7 mill kroner. Årsaken til dette er blant annet den høye kraftprisen i 2006. Den faktiske prisen lå 8 % høyere enn den som var forventet i begynnelsen av året. Dette fikk konsekvenser både for utbetalinger og innbetalinger.

For kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehold av GMB ble regnskapet lavere enn bevilget, noe som skyldes en mer langsiktig planlegging av vedlikeholdsarbeid på Gardermobanen i forhold til bruk av ”fiktivt fond”.

For kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen viser regnskapet en mindreutbetaling på 69,9 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak lavere produksjonsverdi enn budsjettet på GSM-R prosjektet og forsinkelser i prosjektene i Vestkorridoren. For øvrig er det mindre avvik innen programområdene.

Mindreutbetaling i GSM-R prosjektet påvirker ikke oppnåelsen av milepåelen for å ta i bruk GSM-R som nødkommunikasjon 1. januar 2007. Lavere produksjonsverdi framkommer i hovedsak i forhold til omfang av restarbeid, retting av feil og mangler og annen dokumentasjon, som var budsjettert gjennomført i 2006.

Det eksisterer fortsatt stor usikkerhet vedrørende totalkostnadene for prosjektet Lysaker – Sandvika på grunn av dagens markedssituasjon i anleggsbransjen. Det eksisterer også usikkerhet som følge av avhengigheten til Lysaker stasjon.

Ved Ganddal godsterminal er framdriften på signalkontrakten kritisk. Knapphet på signalressurser (ingenører og montører) er en kritisk faktor som gjelder for flere av Jernbaneverket prosjekter.

For 2006 har kostnadene til de administrative og faglige støttefunksjoner økt. Jernbaneverkets ledelse har vedtatt å foreta en fornyet gjennomgang av disse funksjonene i Jernbaneverket med sikte på å redusere kostnadene.

1.2 Sikkerhet

Innenfor sikkerhetsområdet har det i 2006 vært stor fokus på de nye kravene i sikkerhetsforskriften fra og med 1. januar 2006. Jernbaneverkets arbeid med konsekvenser av sikkerhetsforskriftens nye krav til infrastruktur viser at det er spesielt planoverganger og stasjoner som utgjør de økonomiske utfordringene.

Arbeidet med å bli sikkerhetsgodkjent i 2006 har krevd omfattende bruk av fagressurser som dermed ikke kunne benyttes til andre prioriterte oppgaver.

I løpet av 2006 er en person omkommet ved ulykke. Det var et to år gammelt barn som falt ned i sporet på Vestby stasjon i det toget kom. Gjennomsnitt antall omkommet de siste 20 år (hele år) er 7,3. Det var til sammen fem planovergangsulykker i 2006.

1.3 Punktlighet

Punktligheten viser et svakere resultat på de fleste områder for 2006 sammenlignet med 2005. Flytoget hadde en punktlighet på 96 % i 2006 som er over måltallet til Samferdselsdepartementet. De hyppigste forsinkelsesårsakene i 2006 har vært unormalt mye snø sist vinter, ras, flom, avsporinger, infrastrukturfeil (sikringsanlegg og strømbrudd), vedlikeholdsarbeider, saktekjøringer og feil på

trekkraftmateriell. Generelt var fordelingen av forsinkelsestimer på landsbasis 24 % på grunn av infrastrukturfeil/infrastrukturforhold (hvor av omlag 50 % gjelder Oslo-tunnelen), 38 % skyldes togsselskapene og 38 % var ytre forhold, uhell, uønskede forhold, forsinkelser fra utlandet og følgeforsinkelser. Det er viktig å merke seg at antall forsinkelsestimer i hovedsak er knyttet til steckningen Lysaker/Skøyen – Eidsvoll, Lysaker – Asker/Spikkestad/Drammen, Egersund – Stavanger og Oslo S – Moss.

Oppetiden i 2006 var på 98,7 prosent. Det er vesentlig lavere enn målet på 99,4 prosent og en forverring fra samme periode i 2005, hvor oppetiden var 99,1. Noe av forverringen kan henvises til værforholdene tidlig i 2006, samt arbeid på Gandal og i Bjørvika i oktober og november.

1.4 Kundetilfredshet

Antall klager i forhold til Serviceerklæringen påvirkes av manglende punktlighet og muligheten for å gi de reisende god informasjon til rett tid. Det er blitt registrert 1536 klager i 2006, mot 557 i 2005. Noe av økningen må tilskrives at det ble innført en ny og enklere metode for å sende klager (SMS). De fleste klager skyldes manglende informasjon ved forsinkelse.

1.5 Øvrig rapportering

I denne delen av rapporten presenteres viktige punkter som ut fra Jernbaneverkets fokusområder (se tabell 1) ikke ligger naturlig under de ovennevnte kapitlene.

Mennesker og organisasjon

Ved utgangen av 2006 var det 2 930 faste ansatte i Jernbaneverket, noe som utgjorde 2 874 årsverk. Jernbaneverket har i 2006 hatt en positiv utvikling når det gjelder sykefraværet. Ved utgangen av året var sykefraværet 5,2 prosent. Ved utgangen av 2005 var sykefraværet 5,9 prosent. Den positive utviklingen skyldes trolig flere forhold, både IA-arbeidet og reservering av Stortingets vedtak om å legge ned Infrastruktur Drift.

Likestilling

I 2006 var 13,2 % av lederne i Jernbaneverket kvinner. Jernbaneverket har som mål å ha gjennomgående 20 % kvinnelige ledere.

2 MÅL- OG RESULTATSTYRING

Jernbaneverkets arbeid med mål- og resultatstyring krever at det etableres gode indikatorer for sammenhengen mellom ressursinnsats og kvalitetsnivå.

I løpet av sommeren 2006 gjennomførte Ernst & Young en kvalitetssikring av struktur og prosesser som ligger til grunn for styring og kontroll av Jernbaneverket. I hovedkonklusjonen i rapporten står det ”Jernbaneverkets struktur og prosess for virksomhetsplanlegging er godt innenfor minstekravet. Oppfølging av mål og aktiviteter er også tilfredsstillende, men det er på dette området forbedringspotensialet er størst”. Jernbaneverket har tatt med anbefalingene fra Ernst & Young i det videre arbeidet med mål- og resultatstyring. I dette arbeidet vil Jernbaneverket også ha en dialog med Mesta og Statens vegvesen for å kunne se på muligheter for å effektivisere driftsapparatet.

Som nevnt i rapportering for 2. tertial er det ikke alle parametere i målmatriisen som er like hensiktsmessig å styre etter. I det pågående arbeidet med mål- og resultatstyring vil Jernbaneverket ha behov for å kvalitetssikre en del av disse måleparametene. Ett eksempel på dette er oppfølging av enhetskostnader på ulike anleggsdeler. Intensjonen med en oppfølging av enhetskostnadene var å kunne måle produktivitetsutviklingen i Jernbaneverket. Slik inndelingen er definert i dag vil det kun gi oss informasjon om hvor mye av midlene som benyttes til de ulike anleggsdelene, siden kostnadene sammenlignes med en forholdsvis fast variabel (totalt antall hovedsporkm) og ikke mengde produsert.

Nedenfor vises Jernbaneverkets målmatriise for perioden 2005 – 2009 – slik den er presentert i Jernbaneverkets overordnede plan for virksomheten.

Tabell 1 Jernbaneverkets målmatriise

Parameter	2005	2006	2009			
Forhold som skal målsettes						
<i>Økonomi</i>						
Periodisert resultat	Iht. budsjett	Iht. budsjett	Iht. budsjett			
Sikkerhet						
Gjennomsnitt antall drepte gj.sn siste 20 år	8,2	7,3	-3,5 % pr. år			
Antall personskader gj.sn siste 3 år	189	149,3	-3,5 % pr. år			
Antall skader gj.sn siste 3 år	499	609,3	-3,5 % pr. år			
Punktlighet						
Oppetid i prosent	99,3	98,7	99,4			
Kindetilfredshet						
Antall klager pr år ift Serviceerklæringen	390	1 536	800			
Kundeundersøkelser	Under utvikling					
Forhold som kun skal rapporteres						
<i>Kapitalforvaltning</i>						
t/t ₀ i prosent; Utnyttelse av hastighetspotensialet	1,10		1,08			
k/k ₀ i prosent; Utnyttelse av frekvenspotensialet		Se figur 14				
<i>Enhetskostnader (faste 2005-priser)</i>						
Linjen (kr/hovedsporkm)	93 000	87 491	88 000			
KL-anlegg (kr/hovedsporkm)	34 000	24 441	33 000			
Signal og sikring (kr/hovedsporkm)	34 000	34 626	33 000			
Telekommunikasjon (kr/hovedsporkm)	27 000	10 278	27 000			
Sum drift og vedlikehold infrastruktur (kr/hovedsporkm)	250 000	252 000	240 000			
Trafikkstyring (kr/hovedsporkm)	80 900	57 744	80 500			
<i>Kvalitetsutvikling</i>						
Sporkvalitet (K-tall - Maks = 100)	83	81	85			
KL: Antall feil med driftstyrrelser pr. mil	0,58	0,55	0,50			
Signal: Antall feil med driftstyrrelser pr. mil	3,80	2,80	0,30			

Note: Forventet økning i antall klager pr. år ift. Serviceerklæringen skyldes at Jernbaneverket fra og med 1. november 2005 innførte muligheten for å sende inn klager med SMS

- Målet for sikkerhet er at måltallene reduseres med 3,5 % pr. år. For antall drepte er dette et realistisk delmål på veien mot ”null-visjonen”.
- Målet for punktlighet er at ”nedetiden” – antall timer tog ikke kan kjøre – skal reduseres med 14 % fra 2005 til 2009.
- For kundetilfredshet økte antall klager i 2006 i forhold til 2005 grunnet enklere innrapportering fra de reisende (SMS-løsning). Det forventes en økning av klager pr. år i 2007 av disse årsaker, men en reduksjon deretter.

3 ØKONOMI

3.1 Økonomi - beskrivelse av fokusområdet

Jernbaneverket skal innenfor gitte økonomiske rammer tilby et trafikksystem på jernbane som tilfredsstiller samfunnets og markedets krav til kapasitet, sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, lasteprofil, komfort/-opplevelse, miljø og publikumsinformasjon. Dette krever at Jernbaneverket har en økonomistyring og en produktivitet som sikrer best mulig forvaltning av de totale økonomiske ressursene som stilles til disposisjon.

3.2 Jernbaneverkets regnskap

Samferdselsdepartementet har bestemt at regnskapsføring etter "periodiseringsprinsippet" skal prøves ut i Jernbaneverket. Jernbaneverket har budsjettet internt etter periodiseringsprinsippet, mens rapportering til Samferdselsdepartementet også foretas etter kontantprinsippet. Regnskap for 2006 etter periodiseringsprinsippet blir kort omtalt nedenfor. Fullstendig regnskap med noter følger som et eget vedlegg til årsrapporten.

Bevilgningsregnskap

Jernbaneverkets regnskap omhandler kap. 1350 Utbetalinger og kap. 4350 Innbetalinger målt mot årets bevilgning. Årets bevilgning er basert på:

- Brev av 23. desember 2005 fra Samferdselsdepartementet vedrørende Jernbaneverkets tildelingsbrev for 2006.
- Brev av 23. mars 2006 fra Samferdselsdepartementet om overføring av ubrukte midler.
- Brev av 30. juni 2006 fra Samferdselsdepartementet vedrørende Jernbaneverkets tilleggsbevilgninger og omprioriteringer våren 2006.

Nedenfor presenteres en tabellarisk fremstilling av økonomisk status for kap. 1350 Utbetalinger og kap. 4350 Innbetalinger for 2006.

Tabell 2 Jernbaneverkets bevilgningsregnskap for 2006 (alle tall i mill kr)

	3. tertial			Hittil i år		
	Bevilgning	Regnskap	Avvik	Bevilgning	Regnskap	Avvik
Kap. 1350						
Post 22 Omstillingskostnader	17,5	9,7	7,8	58,4	40,4	18,0
Post 23 Drift og vedlikehold	1 023,3	1 073,6	-50,3	3 102,5	3 206,3	-103,8
Post 25 Drift og vedlikehold GMB	54,4	26,9	27,5	96,4	80,4	16,0
Post 30 Investeringer	397,7	768,7	-371,0	1 514,6	1 444,7	69,9
Sum kap. 1350	1 493,0	1 878,9	-385,9	4 771,9	4 771,8	0,1
Kap. 4350						
Post 01 Kjørevegsavgift	11,2	5,6	-5,6	20,0	23,0	3,0
Post 02 Salg av utstyr og tjenester	33,3	70,5	37,2	100,0	178,9	78,9
Post 06 Videregång av elektrisitet til togdrift	59,7	82,9	23,2	179,1	247,4	68,3
Post 07 Betaling for bruk av GMB	26,2	26,6	0,4	78,6	83,1	4,5
Post 15-18.12 Diverse refusjoner	0,0	16,4	16,4	0,0	39,3	39,3
Sum kap. 4350	130,4	202,0	71,6	377,7	571,7	194,0

Note: Bevilgning gjelder brev av 23. desember 2005, brev av 23. mars 2006 og brev av 30. juni 2006.

Periodisert regnskap

Jernbaneverket er en av 10 pilotvirksomheter i staten som prøver ut periodisert regnskap. Et fullstendig regnskapsoppsett er lagt i vedlegg 6. Nedenfor gis en kortfattet omtale av utviklingen i 2006 ut fra et periodisert regnskap. Oppstillingen her skiller seg fra standarden da transaksjoner mot "forpliktelser knyttet til anleggsmidler" er håndtert som årsoppgjørdisposisjon og ikke inkludert i driftstilskuddet.

Tabell 3 Periodisert regnskapet

	Mill. kr.	
	Regnskap 2005	Regnskap 2006
Driftsinntekter		
<i>Kjørevegsavgifter</i>	109	99
<i>Driftstilskudd</i>	2 636	2 932
<i>Andre inntekter</i>	442	491
Sum inntekter	3 186	3 522
Driftskostnader		
<i>Varekostnader</i>	351	401
<i>Personalkostnader</i>	1 645	1 740
<i>Andre produksjonskostnader</i>	714	688
Sum driftskostnader	2 709	2 829
EBITDA 1)	478	693
Avskrivninger og nedskrivninger	526	601
Netto finanskostnader	(2)	1
Ekstraordinære kostnader	-	118
Årsresultat	(46)	(27)
Disponering av årsresultat		
Til statens kapital (forpliktelse)	483	573
Fra statens kapital (forpliktelse)	(526)	(601)
Til avregning med statskassen	(4)	1
Sum disponert	(46)	(27)

1) Resultat før avskrivninger, nedskrivninger, renter og skatt

Reduksjonen i kjørevegsavgiften skyldes Stortingets vedtak om null avgift for all godstrafikk med aksellast mindre enn 22,5 tonn. Driftstilskuddet inkluderer også i henhold til standarden arbeidsgiverandelen til Statens Pensjonskasse – i 2006 118 mill.kr. Motposten er lagt på personalkostnader. Økningen i andre inntekter er knyttet til økte kraftpriser. Disse forholdene blir nærmere kommentert i vedlegg 2 i denne rapporten.

Økningen i varekostnader kan også forklares med økte kraftpriser. Personalkostnadene pr. årsverk har økt med 10,5 % fra 2005 til 2006. Dette skyldes i hovedsak press i arbeidsmarkedet som har medført høyere lønnsoppgjør og lønnsglidning. Avskrivningene har økt med 14,4 % som i hovedsak kan forklares med helårsvirkingen av investeringen i nytt dobbeltspor Sandvika – Asker. De regnskapsmessige avskrivningene er større enn fornyelsen – hvilket indikerer at infrastrukturen drives på nedslitingsbasis.

Ekstraordinære kostnader er i hovedsak erstatningen til NSB AS vedrørende kreosotforurensningen på Lillestrøm. Årsresultatet viser et underskudd på 27 mill.kr.

Tabell 4 Balanseregnskap pr. 31. 12 2006

	Regnskap 2005	Regnskap 2006	Mill.kr.
Eiendeler			
<i>Anleggsmidler</i>			
Immaterielle eiendeler	35	17	
Varige driftsmidler	18 540	18 235	
Finansielle anleggsmidler	0	0	
Anlegg under utførelse	2 365	4 358	
Sum anleggsmidler	20 940	22 610	
<i>Omløpsmidler</i>			
Lagerbeholdning	192	197	
Fordringer	85	78	
Forskuddsbetalt kostnad m.m.	40	26	
Likviditetsbeholdning	19	13	
Sum omløpsmidler	335	314	
Sum eiendeler	21 275	22 924	
Egenkapital og gjeld			
<i>Statens kapital</i>			
Avsetning langsiktig forpliktelse	20 795	22 470	
Avregning med statskassen utenom årets resultat	(46)	(334)	
Årets resultat	(4)	1	
Sum statens kapital	20 744	22 137	
<i>Langsiktig gjeld</i>			
Pensjonsforpliktelse	-	-	
Annen langsiktig gjeld	475	457	
Sum Langsiktig gjeld	475	457	
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld	110	139	
Annen kortsiktig gjeld	(54)	191	
Sum kortsiktig gjeld	56	330	
Sum egenkapital og gjeld	21 275	22 924	

I Tabell 4 har Jernbaneverket valgt å samle alle poster knyttet opp mot staten under ”statens kapital” for å vise den samlede kapitalbindingen i Jernbaneverket. Se ellers vedlegg 6 til denne rapporten. Annen langsiktig gjeld er anleggsbidrag blant annet vedrørende oppgradering av Ofotbanen og ”motpost” til Flytogets rettigheter.

3.3 Fullmakt til merutgifter mot tilsvarende inntekter

Jernbaneverket ble i tildelingsbrevet av 23 desember 2005 tildelt følgende fullakter til å disponere merinntekter over kap 4350 innbetalinger mot kap 1350 utbetalinger.

Tabell 5 Merinntekstfullmakt

Overskride bevilgningen under:	Mot tilsvarende merinntekter under:
kap. 1350 post 23 og 30	Kap. 4350 post 02 og 06
Kap. 1350 post 25	Kap. 4350 post 07
Kap. 1350 post 30	Kap. 4350 post 37

3.4 Grunnlag for søknad om overføring av ubrukte bevilgninger til 2007

Jernbaneverkets grunnlag for søknad om overføring av ubrukte bevilgninger til 2007 framkommer ved å sammenstille nettobevilgning og nettoregnskap. Tabellen nedenfor viser denne sammenstillingen og tar hensyn til merinntektsfullmakten.

Tabell 6 Grunnlag for overføring av ubrukte bevilgninger til 2007

Kap	Post	Tekst	Bevilgning	Regnskap	Avvik
1350	22	Omstruktureringskostnader	58,4	40,4	18,0
1350	23	Drift og vedlikehold	3 102,6	3 206,3	-103,7
4350	02 og 06	Salg av utst. tj og videresalg av el	279,1	426,5	147,4
4350	15-18	Refusjoner	0,0	36,1	36,1
1350	23	Drift og vedlikehold hensyntatt merinn.fullmakt	2 823,5	2 743,7	79,7
1350	30	Investering i linjen	1 514,6	1 444,7	69,9
4350	15-18	Refusjoner	0,0	3,2	3,2
1350		Investeringer i linjen hensyntatt merinn.fullmakt	1 514,6	1 441,4	73,1
1350	25	Drift og vedlikehold GMB	96,4	80,4	16,0
4350	07	Betaling for bruk av GMB	78,6	83,1	4,5
1350		Drift og vedlikehold GMB hensyntatt merinn.fullmakt	17,8	-2,7	20,5
Jernbaneverkets regnskap 2006			4 414,2	4 222,9	191,4

De enkelte kapitler og poster blir kommentert i vedlegg som omhandler Statsregnskap med kommentarer (vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer).

3.5 Kommentarer til Investeringer i linjen

Selv om det blir kommentert på de enkelte kapitlene og poster senere i rapporten, presenteres nedenfor økonomisk status for Jernbaneverkets investeringsportefølje.

Tabell 7 Investeringer 2006 (tall i mill kroner)

	Status 2006			Totalt for prosjektet		
	Budslett	Kontant	Avvik	Kostn.-overslag	Forv. sluttsum	Avvik
Sandvika - Asker	40,6	31,2	9,4	3 781	3 710	71
Lysaker stasjon	174,7	242,3	-67,7	1 068	1 068	0
Kolbotn-Ski inkl. Ski st.	28,0	5,4	22,6	2 736	2 736	0
GSM-R	511,8	504,3	7,6	1 784	1 797	-13
Sandnes - Stavanger	104,8	71,5	33,3	1 144	1 790	-647
Ganddal godsterminal	140,6	169,7	-29,1	446	446	0
Fjernstyring, Grong - Mosjøen	32,3	54,4	-22,1	177	192	-15
Fjernstyring, Mosjøen - Bodø	72,6	36,8	35,7	384	384	0
Nordre Avlastningsvei, tiltak Brattøra	30,7	22,0	8,7	78	78	0
NYANLEGG	1 136,1	1 137,7	-1,6	11 597	12 200	-604
Lysaker - Sandvika	98,3	129,5	-31,3	2 730	2 730	0
Alnabru godsterminal	28,4	12,4	15,9	204	215	-11
Bergen - Floen	5,7	5,4	0,3	112	112	0
DETALJPLANL./ GRUNNERRV.	132,4	147,4	-15,0	3 046	3 057	-11
Sikkerhet	70,7	53,5	17,1			
Kapasitetsøkende tiltak	29,3	31,8	-2,5			
Miljø	1,2	0,3	0,8			
Stasjoner og knutepunkter	74,8	72,8	2,0			
Kundeinformasjon	5,0	0,3	4,7			
Diverse tiltak	16,3	-2,4	18,7			
SUM PROGRAMOMRÅDER	197,2	156,3	40,9			
INVESTERINGER (netto)	1 465,7	1 441,4	24,3			
Refusjoner			3,2			
SUM INVESTERINGER	1 465,7	1 444,6	24,3			

Budslett i denne tabellen avviker fra bevilgning i tabell 2 da det ovenfor er hensyntatt intern omdisponering til drift og vedlikehold gjennom 2006.

Kommentarer til avvik i bevilgningsregnskapet

Det er ved utgangen av 2006 utbetalt 1 441,4 mill kroner til investeringer, mot et internt budsjett på

1 465,7 mill kroner. Dette er 24,3 mill kroner mindre enn budsjett. Jernbaneverket har i løpet av 2006 foretatt budsjettjusteringer i forhold til revidert nasjonalbudsjett. Jernbaneverket har internt omdisponert 48,9 mill kroner til drift og vedlikehold, sett i forhold til bevilgningene på post 30 Investeringer - inklusive saldering. Prosjektenes produksjonsverdi utgjorde i 2006 1 710 mill kroner, noe som er 240,2 mill kroner lavere enn budsjettet produksjonsverdi.

Dette skyldes i hovedsak en vesentlig lavere produksjon enn budsjettet på GSM-R prosjektet (46 mill kroner). Videre er det forsinkelser på prosjektene i Vestkorridoren, Sandnes-Stavanger (53 mill kroner), Alnabru godsterminal (27 mill kroner), fjernstyring Mosjøen - Bodø (38 mill kroner) og tiltak på Brattøra (10 mill kroner). For øvrig er det mindre avvik innen programområdene, hvor blant annet Nationaltheatret stasjon er forsinket.

Forsinkelsen på GSM-R prosjektet påvirket ikke oppnåelsen av milepæl for å ta i bruk nødkommunikasjon 1. januar 2007. Lavere produksjonsverdi framkommer i hovedsak i forhold til omfanget av restarbeider, retting av feil og mangler og annen dokumentasjon, som var budsjettet gjennomført i 2006.

Framdriften i fjernstyringsprosjektet på Nordlandsbanen (Mosjøen – Bodø) er kritisk med hensyn til dato for sluttføring. Jernbaneverket arbeider løpende med å finne løsninger slik at prosjektet kan ferdigstilles i 2009.

Framdriften på prosjektet Sandnes – Stavanger er forsinket som følge av sen anleggsstart og mindre gjennomført grunnerverv enn planlagt. Framdriften er anstrengt pga. rekrutteringsproblemer og generell knapphet på signalkompetanse.

Prosjektet Alnabru containerterminal har en vesentlig lavere framdrift enn planlagt på grunn av forsinkelser i forhold til planavklaringer. Dette skyldes blant annet manglende dokumentasjon på eksisterende anlegg. Reviderte fremdriftsplaner er under utarbeidelse. Det arbeides for at 1. byggetrinn kan idriftsettes mot slutten av 2008.

De øvrige avvik er av midlertidig karakter, hvor en del prosjekter innenfor programområdene har forsinket oppstart og lavere produksjon enn planlagt. Det vises til vedlegg 1 for en nærmere omtale av de enkelte prosjekter og programområder.

Det er stor usikkerhet i prosjektenes kostnadsoverslag når det gjelder Kolbotn – Ski, og Ski stasjon, Alnabru godsterminal og Sandnes – Stavanger.

Nedenfor presenteres prosjekter under programområdene fordelt på banestrekninger. Tallene viser produksjonsverdi.

Tabell 8 Kostnader på programområder fordelt på banestrekninger (alle tall i mill).

	Status 2006		
	Budsjett	Regnskap	Avvik
Osloområde / Drammensbanen	26 256	15 505	10 751
Hovedbanen	28 696	28 010	686
Gardermobanen	0	0	0
Kongsvingerbanen	5 661	9 164	-3 503
Gjøvikbanen	562	3 015	-2 453
Østfoldbanen	2 489	429	2 059
Vestfoldbanen	0	0	0
Sørlandsbanen	5 338	5 784	-446
Bergensbanen	24 582	10 439	14 143
Bergensområdet	0	0	0
Dovrebanen	12 953	20 418	-7 465
Rørosbanen	0	0	0
Trondheimsområdet	0	0	0
Nordlandsbanen	37 146	37 559	-413
Oftabanen	1 244	2 651	-1 407
Diverse prosjekter	54 846	41 574	13 272
Andre baner	18 379	7 487	10 892
Sum	218 151	182 035	36 117

Avvik mellom budsjett og regnskap på programområdet fordelt på banestrekninger

Nedenfor oppsummeres avvik mellom budsjett og regnskap under programområdene. Det vises i tillegg til vedlegg 1 for nærmere avviksforklaring på de enkelte programområder.

- Avviket på Osloområdet/Drammenbanen skyldes i hovedsak forsinkelse på prosjektet Nationaltheatret stasjon. Her foretas blant annet en brannteknisk oppgradering og fornyelsestiltak i den eldste delen av stasjonen. Forsinkelsen medfører 4 måneder senere ferdigstillelse enn tidligere forutsatt. Ny ferdigstillelse desember 2007.
- På Hovedbanen er avviket ubetydelig, men skyldes mindre forsinkelser på prosjektene Haugenstua stasjon (ny plattform og atkomst) og Strømmen stasjon (ny atkomst, nye plattformer og sporomlegging). Forsinkelsene forventes å medføre 1 måned senere ferdigstillelse på Haugenstua, ferdig i juli 2007, mens Strømmen stasjon forventes ferdigstilt som planlagt.
- Kongsvingerbanen har et avvik som skyldes høyere kostnader på Roven kryssingsspor.
- Avvik på Gjøvikbanen skyldes høyere kostnad på Kjelsås stasjon (plattformen er ferdig bygget).
- På Østfoldbanen skyldes avviket lavere framdrift på Halden driftsbane. Tiltak er ferdig i 2008.
- Bergensbanen har et avvik som skyldes forsinkelse på rassikringstiltak, mindre forsinkelse på tunnellsikkerhetstiltak, tiltak på stasjoner og særskilt Voss stasjon. Videre er sikringsanlegg på Berekvam stasjon på Flåmsbana forsiktig. Konsekvensen er ett års utsettelse.
- Avviket på Dovrebanen skyldes i hovedsak høyere produksjon på Heimdal stasjon enn budsjettet i 2006.
- Diverse prosjekter består av planovergangstiltak, strakstiltak på stasjoner, avslutning EbiLock 950, ATC kryssingsbarriere, oppgradering CTC sentraler på strekningen Oslo – Drammen, kundeinformasjonsprosjekter og restinvesteringer Gardermobanen. De største avvikene, med lavere produksjon, framkommer i planovergangstiltak, avslutning av EbiLock 950 samt ATC kryssingsbarriere.

4 SIKKERHET

4.1 Sikkerhet – beskrivelse av fokusområdet

Jernbaneverket har følgende målsettinger innenfor fokusområdet sikkerhet:

Opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået for jernbanetransport, og sikre at alle endringer gir utvikling i positiv retning.

Antall drepte

I løpet av 2006 er en person omkommet ved ulykke. Den 28. juli falt et 2 år gammelt barn ned i sporet på Vestby stasjon på Østfoldbanen og ble påkjørt av tog.

Gjennomsnittlig antall omkomne de siste 20 år (hele år) er 7,3.

Antall personskader

Personskader i denne forbindelse dekker alle typer personskader relatert til tog som transportsystem, og er ikke begrenset til tog i bevegelse. I dette inkluderes for eksempel skader på stasjonsområdet og arbeidsuhell på anlegg. Dødsfall er ikke inkludert. Antall personskader i perioden er 169. Fordelingen vises i tabellen nedenfor. Antall personskader i gjennomsnitt siste tre år er 149,3.

Tabell 9 Antall personskader pr kategori

Personkategori	Antall personskader 2006 (eksl. dødsfall)	Gj.snitt antall personskader siste 3 år (eksl. dødsfall)
Ansatte/ innleide hos togselskap*	27	21,6
Egne ansatte*	71	75,6
Entrepr./ innleide hos JBV*	30	20,3
Reisende	31	24,0
Tredjepart	10	7,6
Totalt	169	149,3

* personer som skades på jobb

For 2006 var det totale antall skader 807¹ mot 504 skader i 2005. Gjennomsnitt for de siste tre årene er 609,3.

Antall skader og tilløp til uønskede hendelser ved planovergang

Antall skader på planovergang omfattes både personskader og materielle skader (>10.000 Euro) som følge av uønskede hendelser på planoverganger:

Det har i 2006 vært 5 planovergangsulykker.

- 17/2. Dovrebanen: Sammenstøt med hundespann på privat planovergang 3 km sør for Vinstra. 2 hunder omkom. Planovergangen var sikret med grind.
- 26/2. Raumabanen: Sammenstøt mellom tankbil og tog. Planovergangen var sikret med grind. Skader på tog og tankbil.
- 30/3. Nordlandsbanen: Sammenstøt mellom personbil mellom Skatval og Langstein. Planovergangen var sikret med bommer. Kun mindre materielle skader på bilen.
- 30/8. Spikkestadbanen: En 18 år gammel person på moped kjørte inn i siden på tog som passerte. Personen fikk bruddskader. Det var ½ bom på stedet.
- 23/11. Nordlandsbanen: Sammenstøt mellom bil og persontog på Ranheim planovergang. Kun materielle skader. Det var helbom på stedet.

¹ En endring registreringsrutinene i 2006 kan være årsaken til det økte antall skader dette år. (Alle hendelser der en av Jernbaneverkets topphendelser inntraff, ble registrert som skade, selv der dette ikke medførte noen reel skade.)

Tabell 10 Antall skader og tilløp på planovergang i 2006

Kategori	2006	Gj.snitt. siste 5 år	2005	2004	2003	2002
Tilløp	269	179,6	234	179	110	106
Skader	42	45	39	45	64	35

Det er en generell økning i rapporteringsgrad i Synergi, noe som kan forklare at antall skader er stabilt, mens antall tilløp øker.

Generelt var fordelingen av forsinkelsestimer på landsbasis 24 % på grunn av infrastrukturfeil/forhold, 38 % skyldtes togelskapene og 38 % var forårsaket av ytre forhold, uhell, uønskede forhold, forsinkelser fra utlandet og følgeforsinkelser.

Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger

Gjennomsnittlig punktlighet i 2006 var 89,1 %, 3,2 % -poeng svakere enn i 2005. Beste banestrekning var Bergen-Arna og Trønderbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 99 % og 93 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekning var Egersund-Stavanger (Jærbanen) med en gjennomsnittlig punktlighet på 84 % i rute til endestasjonen.

Flytoget

Gjennomsnittlig punktlighet for flytoget til Gardermoen i 2006 var 96 %, noe som er 1 % -poeng svakere enn det som ble oppnådd i 2005, men punktligheten er over Samferdselsdepartementets mål.

Intercity/Regionaltog Østlandet

Gjennomsnittlig punktlighet i 2006 var 87,0 %, noe som er 3 % -poeng svakere enn det som ble oppnådd i 2005. Beste banestrekning var Gjøvikbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 89 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekning var Oslo-Lillehammer med en gjennomsnittlig punktlighet på 84 % i rute til endestasjonen.

Fjerntog/Regionaltog Langdistanse

Gjennomsnittlig punktlighet i 2006 var 87,0 %, sammenlignet med 2005 er dette 3 % -poeng svakere. Beste banestrekning var Rørosbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 89 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekninger var Nordlandsbanen og Dovrebanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 85 % og 86 % i rute til endestasjonen.

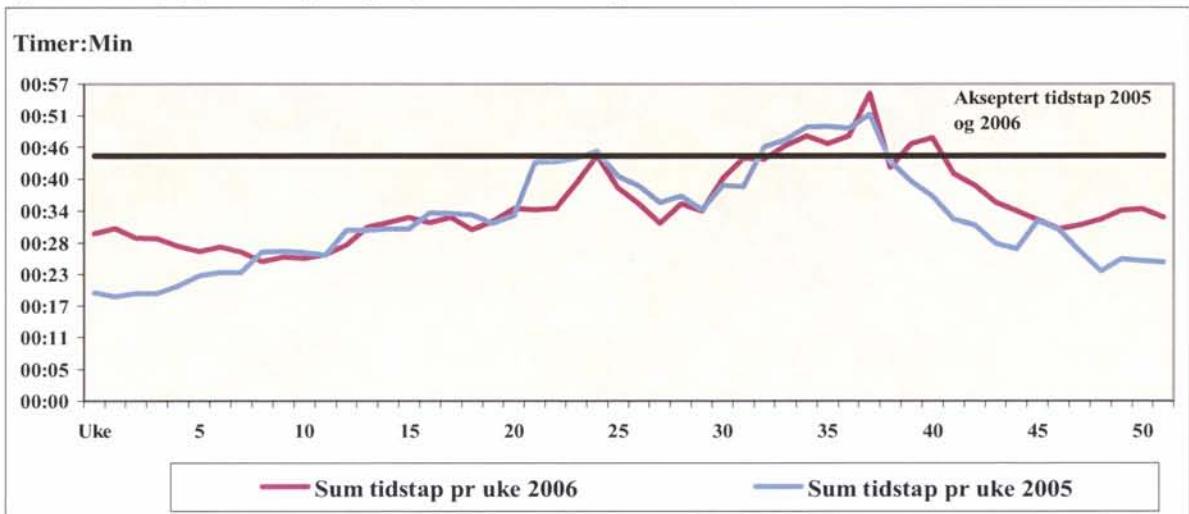
Godstog CargoNet

Gjennomsnittlig punktlighet i 2006 var 77 %. Sammenlignet med 2005 er dette en nedgang på 9 % -poeng. Beste banestrekning var Nordlandsbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 86 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekninger var Ofotbanen, Bergensbanen og Dovrebanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 71 %, 75 % og 75 % i rute til endestasjonen.

Tidstab pga saktekjøringer

Tidstab registreres som sum av tidstab på grunn av planlagte arbeider og ikke planlagte saktekjøringer per uke.

Figur 8 Tidstab pga saktekjøringer pr. uke (i timer og minutter)



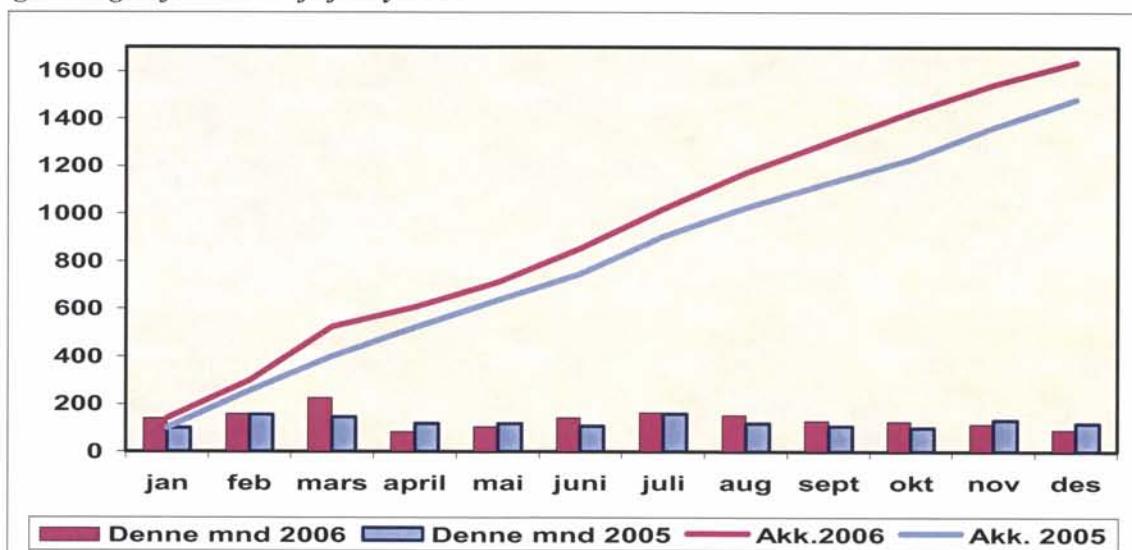
I den grafiske fremstillingen ovenfor presenteres totalt tidstap pr. uke på grunn av saktekjøringer og akseptert tidstap pr uke. I 2006 var akseptert tidstap satt til 44 min pr uke. Gjennomsnittlig tidstap pr uke var på 35 min i 2006 mot 32 min i 2005. Dette er vesentlig bedre enn akseptert tidstap.

Det er en tendens til økt tidstap på grunn av ikke planlagte forhold. Dette skyldes i hovedsak nedsatt hastighet på grunn av dårlig sikt ved planoverganger. Gjennomsnittlig tidstap på grunn av ikke planlagte saktekjøringer pr uke i 2006 økt med 6 min i forhold til 2005 og ligger på ca 27 min.

Punktliggetsforstyrrende feil

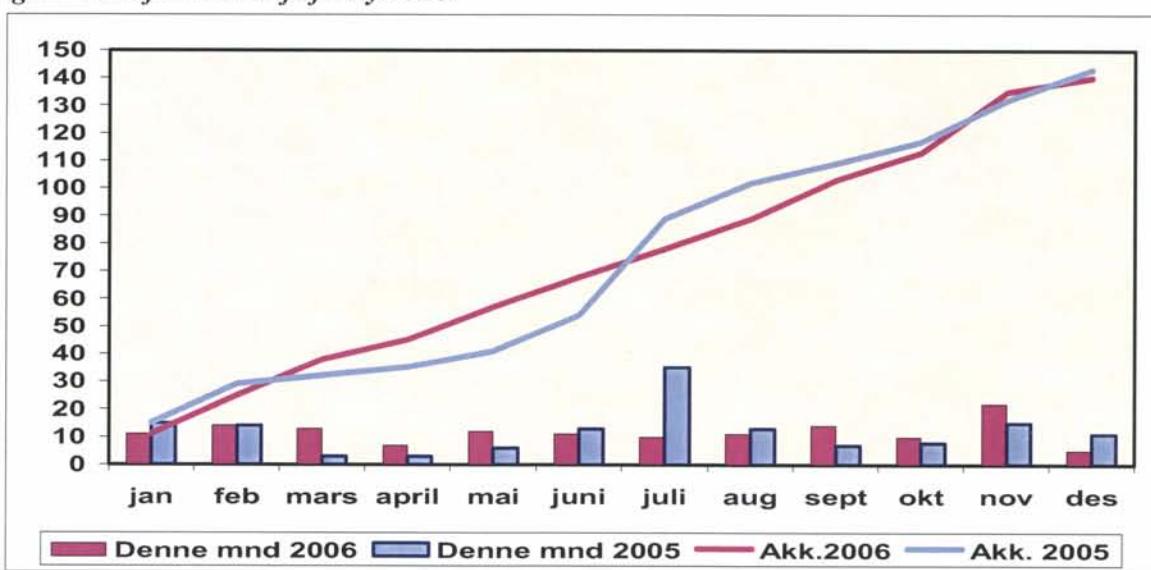
Med punktliggetsforstyrrende feil menes alle registrerte feil som medfører forsinkelser i togframføringen.

Figur 9 Signalfeil med driftsforstyrrelse



I 2006 er det registrert 1636 signalfeil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken. Dette er 155 flere feil enn i fjor.

Figur 10 KL-feil med driftsforstyrrelser

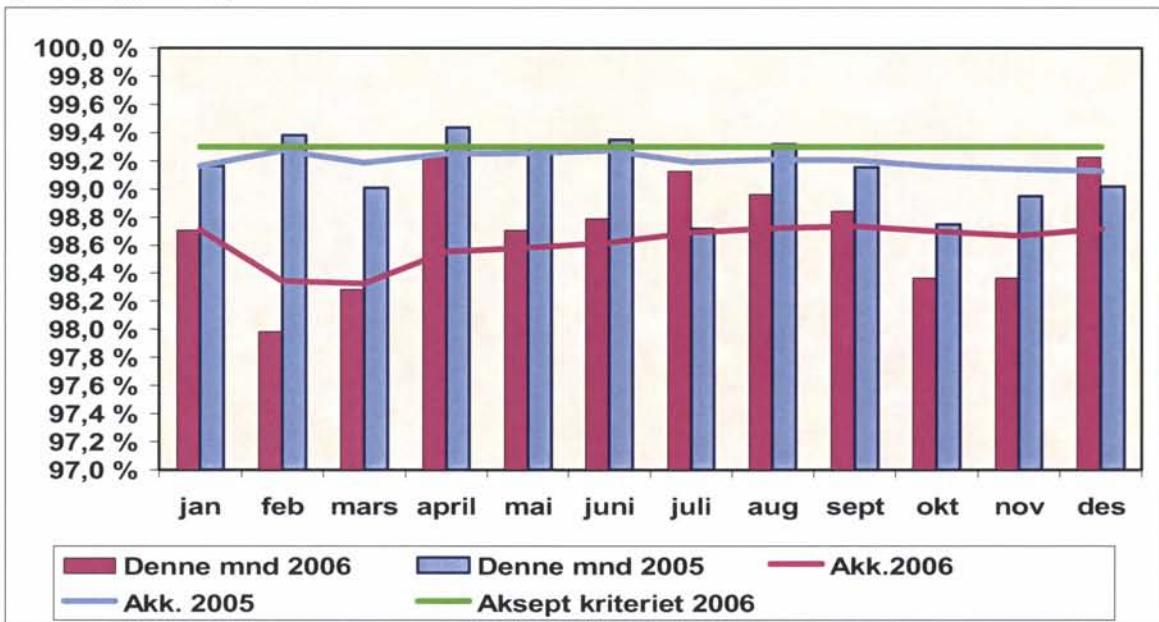


I 2006 er det registrert 140 KL-feil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken. Dette er 3 færre feil enn i fjor.

Oppetid

Oppetid med hensyn til punktlighet defineres ut fra forsinkelsestimer på grunn av infrastrukturen i forhold til sum planlagte togtimer pr år.

Figur 11 Oppetid (i prosent)



Oppetiden i 2006 var på 98,7 %. Dette er vesentlig under målet i 2009 på 99,4 %. I 2005 var oppetiden på 99,1 %. Den lavere oppetidsprosenten skyldes høyere antall forsinkelsestimer i 2006 i forhold til i fjor. Det er registrert ca 7700 forsinkelsestimer i 2006, noe som er ca 2470 flere timer enn i 2005. Den største økningen viser forsinkelsestimer registrert på sikringsanlegg og bane, samt ytre forhold. Noe av økningen kan henvises til værforholdene/snø tidlig i 2006, samt arbeidene på Ganddal og i Bjørvika i oktober og november 2006.

6 KUNDETILFREDSHET

6.1 Kundetilfredshet – beskrivelse av fokusområdet

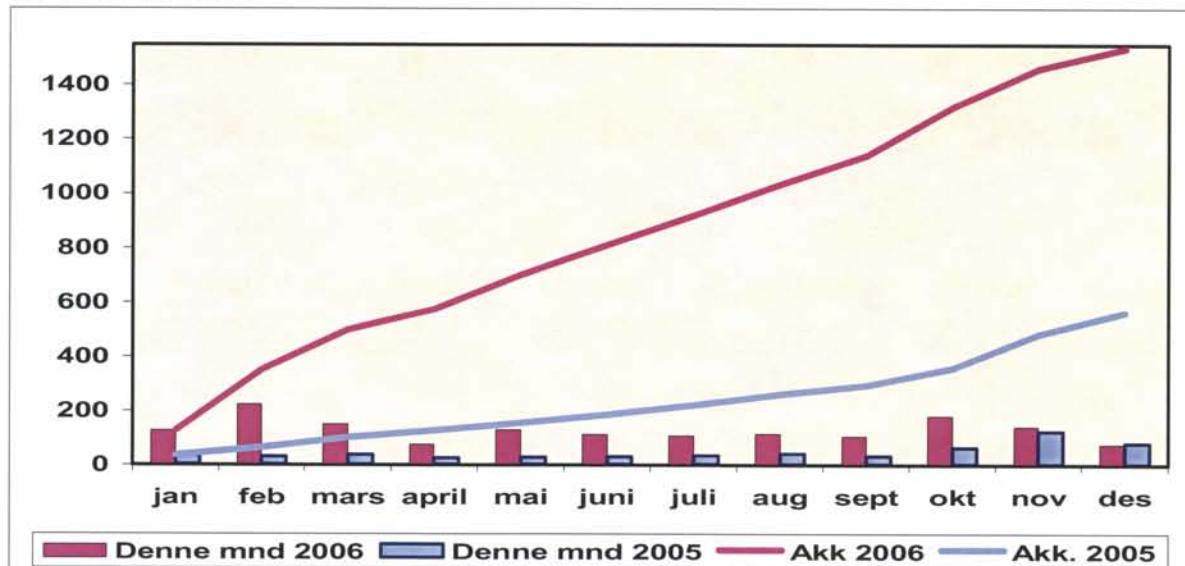
Jernbanens kunder forventer at det er lett å orientere seg om reisetilbudene og at det gis rask og tilgjengelig informasjon ved avvik i togtrafikken. Mangelfull informasjon, særlig i forbindelse med punktlighets- og regularitetsforstyrrelser, har derfor vært en hyppig årsak til klager både mot Jernbaneverket og togselskapene.

Serviceerklæring - antall klager

Serviceerklæringen gir kundene anledning til å gi tilbakemeldinger til Jernbaneverket på følgende forhold:

- Manglende oppdatert ruteoversikt
- Manglende informasjon om endring plattform/spor
- Manglende info om passerende tog
- Manglende info om forsinkelse
- Ren og ryddig stasjon
- Tilstrekkelig belysning
- Annet

Figur 12 Antall klager



I løpet av år 2006 er det registrert 1536 klager, jf. serviceerklæringen, mot 557 i samme periode i 2005. 427 av klagene vedorer stasjonsmiljø. Trafikkområde Øst har høyest antall klager, men det er også her at togproduksjonen er størst. Klagene hittil i år fordeler seg på henholdsvis:

- 99 (mot 44 i samme periode i 2005) klager på manglende oppdatert ruteoversikt.
- 102 (mot 47 i samme periode i 2005) klager på endring av plattform/spor og at det kommer passerende tog.
- 547 (mot 291 i samme periode i 2005) klager på manglende informasjon om forsinkelse.
- 365 (mot 47 i samme periode i 2005) klager på at stasjonen ikke er ren og ryddig.
- 62 (mot 23 i samme periode i 2005) klager på mangelfull belysning.

Jernbaneverket mottok 1536 kunderelaterte klager/avvik i 2006. Klagene (sakene) har kommet fra de reisende pr mail, ordinære brev, SMS og voicemail. De fleste klagene kommer direkte fra kundene, men en del får vi også via NSB Servicesenter. I tillegg kommer det saker fra Jernbaneverkets og

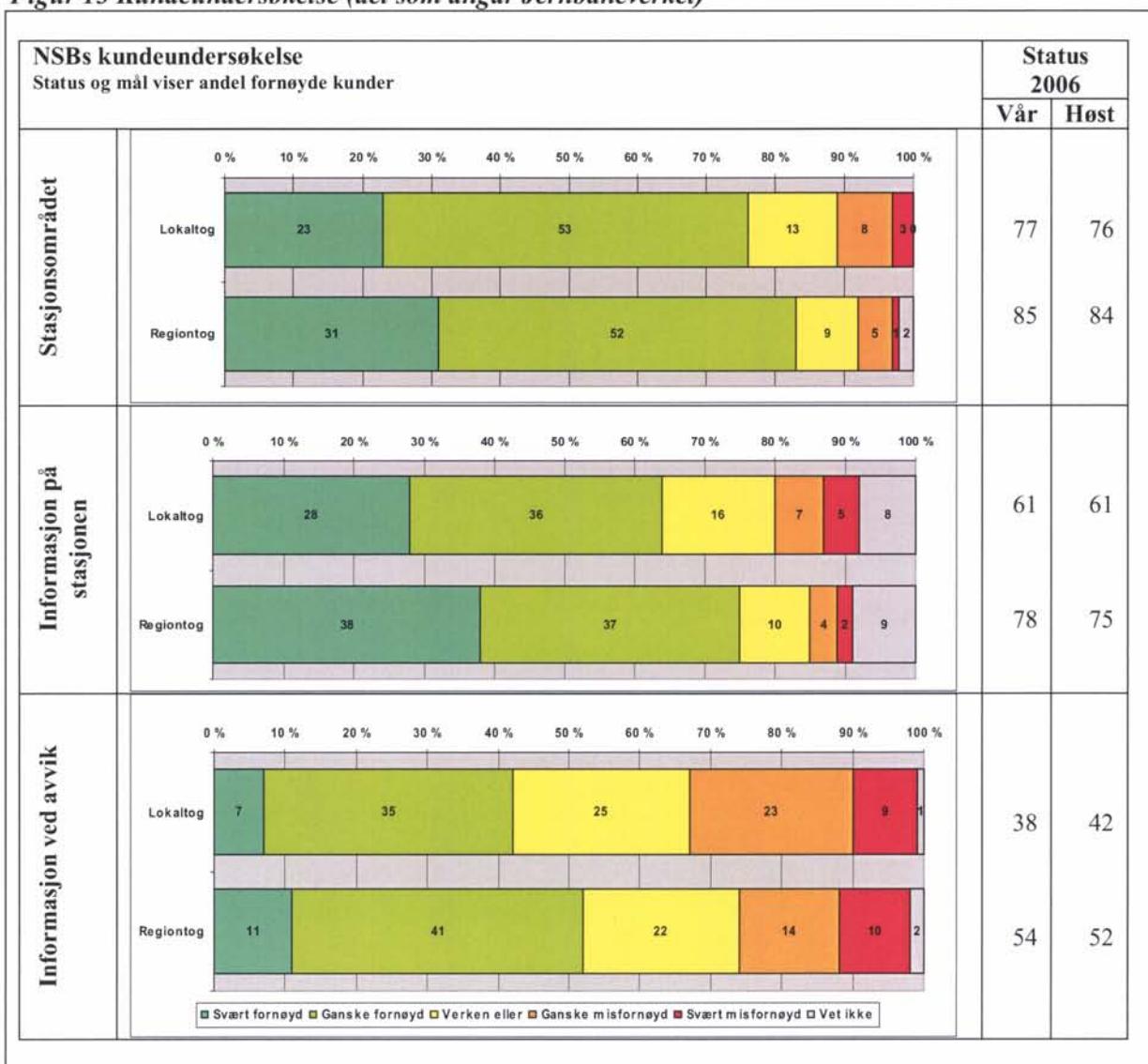
togselskapenes registrering av uønskede hendelser (Synergi). Dette er innrapporteringer fra personalet. Det siste året er det også registrert saker fra togleders loggbøker. Dette er i hovedsak avvik som togpersonalet opplever og ringer togleder om.

Kundeundersøkelse

Jernbaneverket viser til forslaget om mål- og resultatstyring, hvor det er uttrykt ønske om å måle brukernes vurdering av Jernbaneverkets leveranse. Nedenfor vises resultatene fra NSBs kundeundersøkelse for de områder hvor Jernbaneverket er ansvarlig for leveransen. Jernbaneverket skal analysere resultatene nærmere før tiltak planlegges og gjennomføres, samt forslag for mål for 2009 framsettes.

NSBs undersøkelse viser at nivået har vært stabilt siden 2004, kun med små variasjoner vedrørende stasjonsområdene og informasjonen om avvik, mens kundens forventning til informasjonen på stasjonene har økt..

Figur 13 Kundeundersøkelse (del som angår Jernbaneverket)



7 Øvrig rapportering

Jernbaneverket vil i dette kapittelet presentere status for kapitalforvaltning, effektivitetsmål, produktivitetsmål og enhetskostnader. Dette er parameter som blir presentert i målmatrisen (se tabell 1). I tillegg presenteres kostnadsutvikling innen administrative og tekniske støttefunksjoner, samt antall ansatte, sykefravær og likestilling. Dette er forhold som blir omtalt i Samferdselsdepartementet tildelingsbrev til Jernbaneverket.

7.1 Kapitalforvaltning

Kapitalforvaltning er et område som Jernbaneverket kommer til å se nærmere på i arbeidet med mål- og resultatstyringen. Inntil videre vil Jernbaneverket gi en nærmere beskrivelse av de kapasitetsmessige problemområdene. En mer teknisk gjennomgang av utnyttelse av hastighetspotensiale og frekvenspotensiale er beskrevet i vedlegg 5.

1) Skøyen – Sandvika

Etter ferdigstillelse av en ny dobbeltsporparsell mellom Sandvika og Asker skal arbeidene med den tilstøtende dobbeltsporparsellen Lysaker–Sandvika påbegynnes. Strekningen Skøyen–Asker betraktes som nøkkelen til et nyt og forbedret trafikkmonster på Østlandet. Ferdigstillelse er planlagt 2011. Det pågår et utredningsarbeid om tiltak på tilstøtende baner for å kunne få ut en størst mulig totaleffekt av dette tiltaket.

Nytten av dobbeltsporplassen Sandvika–Asker er delvis tatt ut, da det kjøres ett nytt togpar pr. time på strekningen Skøyen–Drammen. Dette har gitt en frekvensøkning på strekningen Skøyen–Asker på nesten 10 %.

2) Oslo – Ski og Moss – Kornsjø

Strekningene er overbelastet i rushtrafikktiden. Det er noe ledig kapasitet i normaltrafikktiden, men strekningen vil få kapasitetsproblemer med framføring av tog til og fra Alnabru over Loenga. Kapasitetssituasjonen og tiltak er utredet for strekningene Moss–Kornsjø. Generelt sett har Østfoldbanen (Moss–Kornsjø) et voksende problem med framføring av godstog grunnet høy andel med korte kryssingsspor. Lav kapasitet på strekningen Råde–Fredrikstad er et hinder for utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanen sør for Moss. Det pågår hovedplanlegging for nytt dobbeltspor Oslo S–Ski, byggeplanlegging for Ski stasjon, hovedplan for Sandbukta–Moss–Såstad og for kryssingssporforlengelse ved Berg stasjon.

3) Arna – Bergen

Strekningen er sterkt overbelastet hele døgnet. Det er igangsatt planarbeid for å vurdere kapasitetsøkende tiltak på strekningen Arna–Bergen. Kapasitetssituasjonen for strekningen Hønefoss–Myrdal–Bergen er også utredet. Strekningen har kapasitet, men vest for Finse er det problemer med for korte kryssingsspor.

4) Egersund – Nærø – Stavanger

Strekningen Nærø–Stavanger er sterkt overbelastet hele døgnet. Strekningen Sandnes–Stavanger står nå foran utbygging til dobbeltspor, noe som sammen med flyttingen av godsterminalen fra Paradis til Ganddal vil håndtere kapasitetsproblemet på denne strekningen. Kapasitetssituasjonen for strekningen Kristiansand–Stavanger er utredet. Strekningen Egersund–Nærø er overbelastet. Videre er strekningen vest for Kristiansand en problemstrekning for framføring av lange godstog. Det har vært gjennomført hovedplanlegging med hensyn til kryssingssporforlengelser.

5) Lillestrøm – Jessheim

Strekningen er hardt belastet. Det pågår ikke planarbeid med hensyn til tiltak. Enkle tiltak på Kløfta stasjon er under forberedelse.

6) Lillestrøm – Årnes

Kapasitetssituasjonen er utredet for strekningen Lillestrøm–Årnes-(Riksgrensen). Den viser at strekninger har for mange korte kryssningsspor.

Roven kryssningsspor er ferdigstilt og tatt i bruk. Det pågår ikke videre planarbeid med hensyn til tiltak. Enkle tiltak på Lillestrøm stasjon er under forberedelse.

7) Heimdal – Trondheim – Hell

Strekningen er hardt belastet i makstimen. Det pågår planarbeid for tiltak på strekningen Marienborg–Leangen.

8) Grefsen – Roa

Nytt ruteopplegg har gitt flere tog på strekningen Oslo–Hakadal. Dette har ført til problemer med å framføre godstog etter ønsket rute, og flere godstog til og fra Bergen kjøres over Randsfjordbanen. Strekningen er en problemstrekning med hensyn til framføring av lange godstog på grunn av få lange kryssningsspor. Kapasitetssituasjonen og tiltak er utredet for strekningene Oslo/Alnabru–Gjøvik/Hønefoss. Det pågår ikke planarbeid med hensyn til tiltak på strekningen.

9) Dunderland – Rognan – Bodø

Strekningen er til tider sterkt belastet. Strekningen er en problemstrekning med hensyn til framføring av lange godstog. Kapasitetssituasjonen og tiltak er utredet for strekningen Steinkjer–Bodø. I forbindelse med utbygging av fjernstyring av Mo–Bodø vil det skje en viss forbedring for kryssing av lange godstog. Det pågår blant annet planarbeid for nytt kryssningsspor på Røkland.

10) Hamar – Røros – Støren

Strekningen er til tider sterkt belastet grunnet svært lange avstander mellom kryssingsstasjoner.

Strekningen Røros–Støren er en problemstrekning med hensyn til framføring av lange godstog.

Kapasitetssituasjonen og tiltak er utredet. Det pågår ikke planarbeid for kapasitetsmessige tiltak på strekningen.

Utnyttelse av frekvenspotensialet

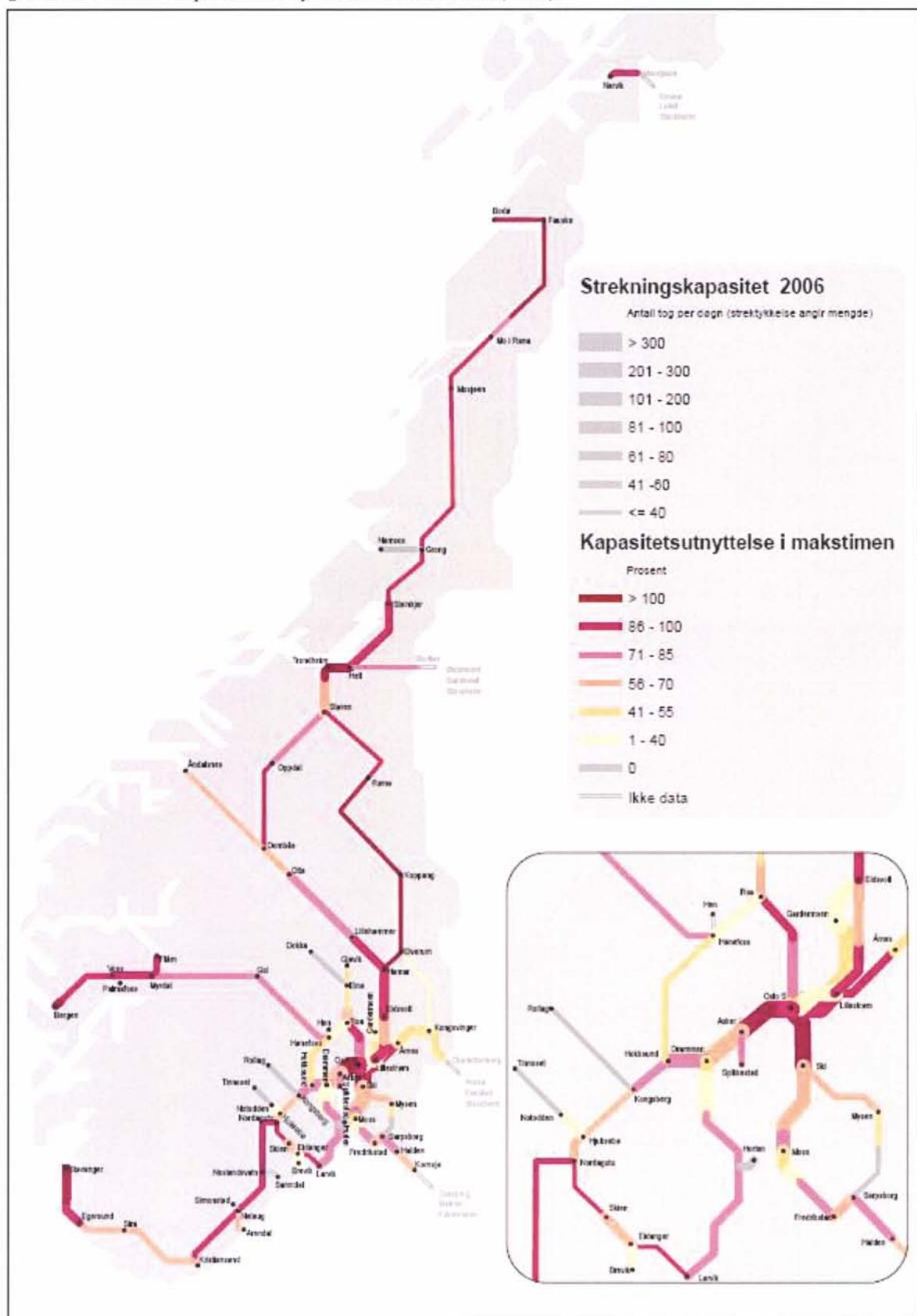
Kartet nedenfor uttrykker tilbuddt infrastrukturkapasitet (frekvenspotensialet) gjennom bredden på den enkelte bane eller banedel. Her uttrykkes hvor mange tog som kan kjøres i begge kjøreretninger per døgn. Kapasitetsutnyttelsen av frekvenspotensialet vises med farger; jo mørkere farge jo høyere kapasitetsutnyttelse. Kartet viser to forhold:

- 1) Hvor mange tog det er kapasitet (plass til) på ulike deler av nettet
- 2) Hvor mye av denne kapasiteten som utnyttes i makstimen (rush).

I kartet er ”et tog et tog”, dvs. at det ikke sondres mellom person- eller godstog, mellom hvor lange togene er eller hvor godt de utnytter egen lasteevne. Kartet viser med andre ord trafikkapasitet og ikke transportkapasitet.

Full kapasitetsutnyttelse tilsvarer det antall tog det er plass til på strekningen når togene kjøres i ideell hastighet, dvs. der $T/T_0 = 1,00$. Ved å redusere kravet til T/T_0 (dvs. øke framføringstiden ved å la togene kjøre saktere), blir det plass til flere tog på strekningen. Kapasitetsutnyttelsen kan dermed bli mer enn 100 %. Det vises til vedlegg 5 for en nærmere forklaring til T/T_0 .

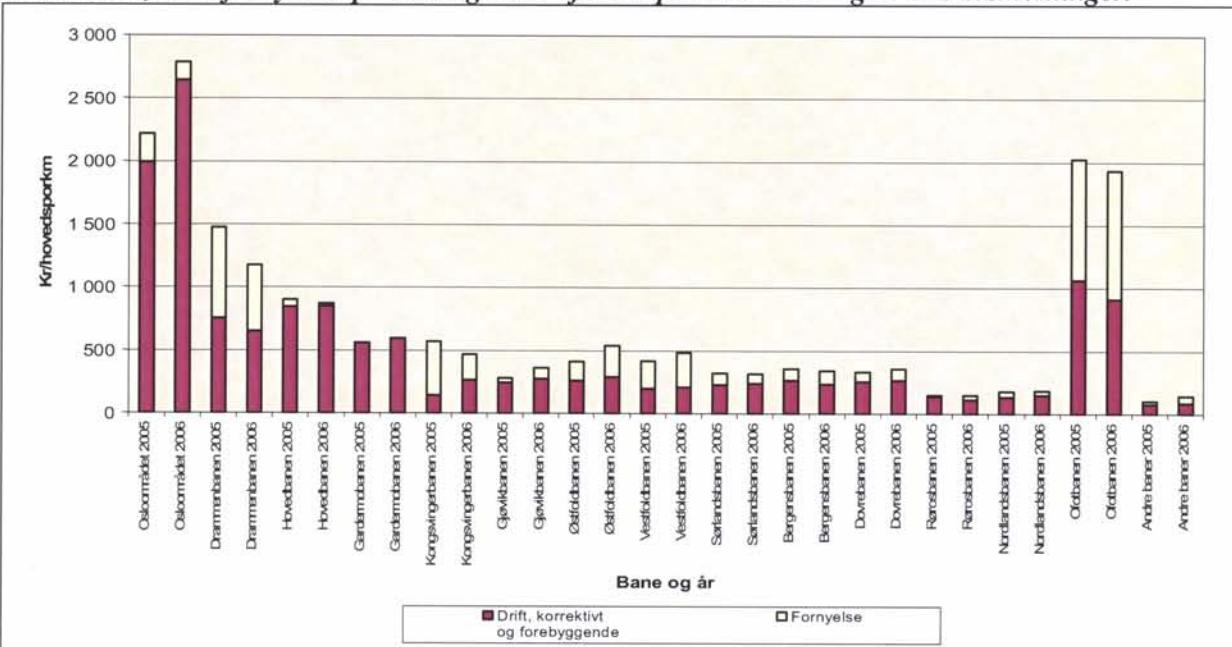
Figur 14 Kart over kapasitetsutnyttelse i makstimen (rush)



7.2 Effektivitetsmål - produktivitetsmåling

I figuren nedenfor fordeles kostnadene til drift og vedlikehold av infrastrukturen etter periodiseringssprinsippet mellom banestrekninger. I dette diagrammet er kostnader til sentrale og regionale staber holdt utenom, og diagrammet viser dermed bare kostnader hos banesjefenes organisasjon. Tallene er delvis kalkulatorisk fordelt. Figuren viser også tall for 2005. Det er gjort en justering i hovedsporkm som også innvirker på 2005-tallene. Det gjøres oppmerksom på at i figuren står 2006 og 2005 på banestrekning ved siden av hverandre.

Figur 15 Produktnøkkeltall - kroner pr. hovedspormeter. Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold, samt fornyelser pr 2005 og 2006² fordelt på banestrekninger. Eks avskrivninger.

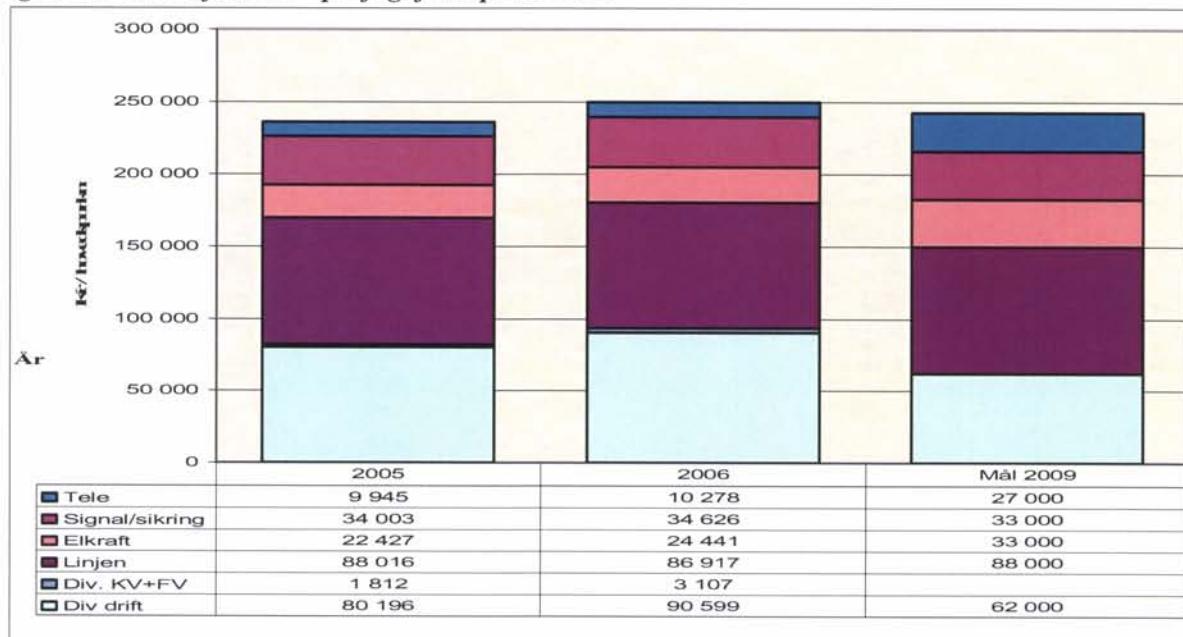


Note: Reduksjonen i uspesifisert og infrastrukturs staber skyldes bedre grunnlag i data for å fordele denne type kostnader ut på banene

Nedenfor fremstilles kostnader pr fag opp mot mål i målmatriisen. Tallene er justert i henhold til endring i konsumprisindeks juli 2005 til juli 2006. Avskrivninger og lagerendringer er holdt utenfor. Kostnader til sentrale og regionale staber var tidligere holdt utenfor, men er nå med i tallmaterialet, slik at målsøylen bare er sammenlignbar med deler av resultatsøylene.

² Hvor Osloområdet – Osl, Drammenbanen – DB, Hovedbanen – HB, Gardermobanen – GMB, Kongsvingerbanen – KGB, Østfoldbanen – ØB, Vestfoldbanen – VB, Sørlandsbanen – SB, Bergensbanen – BB, Bergensområdet – BO, Dovrebanen – DB, Rørosbanen RB, Trondheimsområdet - TO, Nordlandsbanen – NB, Ofotbanen – OB, Andre baner – AB.

Figur 16 Produksjonstall – pr. fag, faste priser 2005



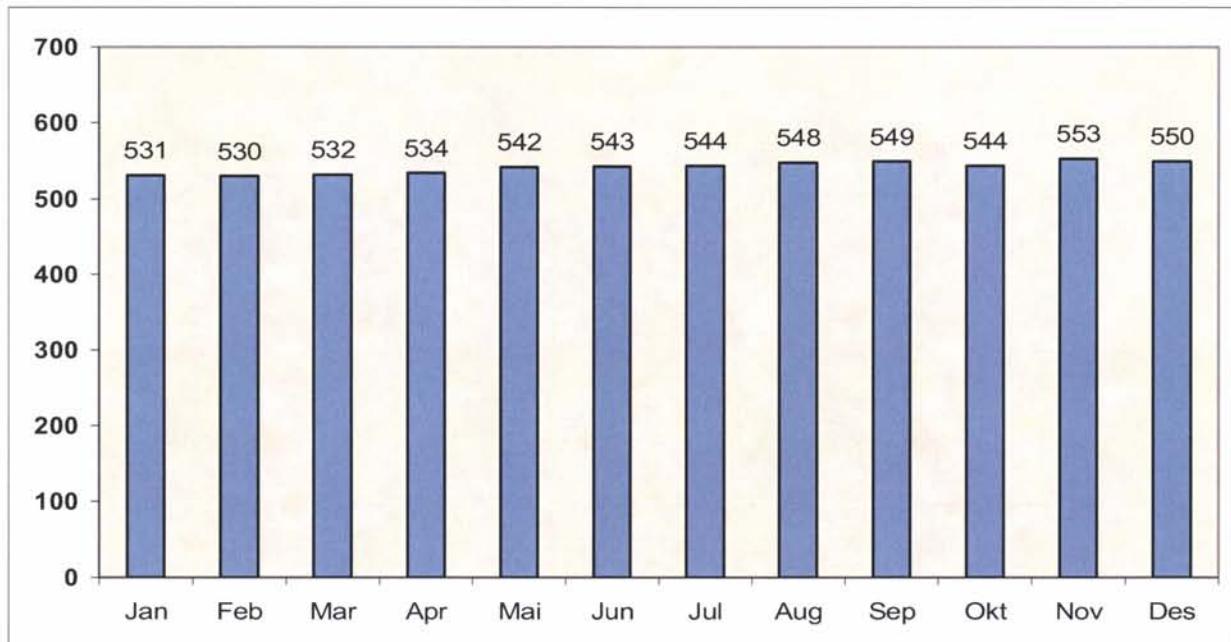
Jernbaneverket vil kontinuerlig foreta videre kvalitetssikring av tallmaterialet og beregningsmetodikk.

7.3 Administrative og tekniske støttefunksjoner

Som omtalt i tidligere tertialrapporter har Jernbaneverket fra 2006 lagt om rapporteringen på ressursbruken i administrative og faglige støttefunksjoner. Den viktigste endringen er at administrativ og faglig støtte knyttet til investeringsprosjekter nå ikke innregnes i grunnlaget, i hovedsak fordi omfanget av dette i første rekke bestemmes av varierende investeringsrammer og ikke av effektiviseringstiltak Jernbaneverket internt gjennomfører. I hovedsak omfatter administrativ og faglig støtte nå samtlige av de sentrale staber, Fellesjenester, stabene i Infrastruktur og Trafikk samt de regionale planstabene.

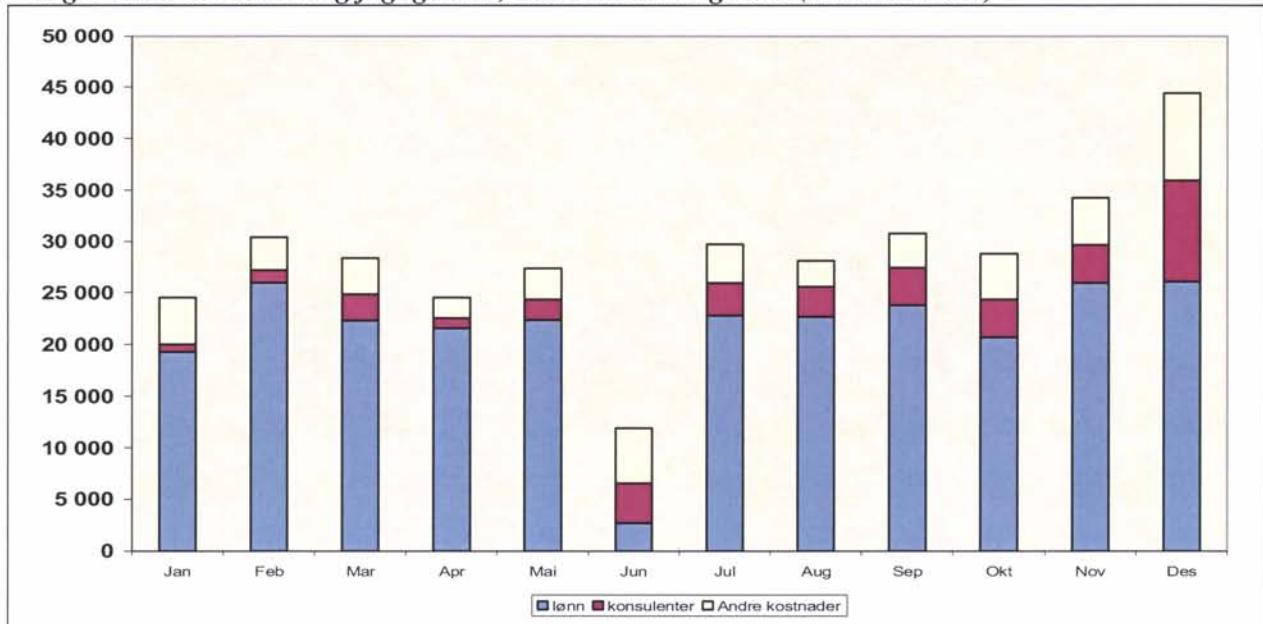
Figur 17 viser at antall fast ansatte i administrative og tekniske støttefunksjoner har økt i 2006, med totalt 19 fast ansatte medarbeidere. Noe av økningen skyldes mindre organisatoriske tilpasninger, ved at enkelte medarbeidere i perioden er flyttet fra Prosjektjenester til de sentrale stabene. Den største økningen ligger i Fellesjenester, som har fått tilført nye oppgaver, med derav behov for økt bemanning (10 ansatte).

Figur 17 Antall fast ansatte innen administrativ og faglig støttefunksjoner i 2006



Kostnadsutviklingen er vist i Figur 18. Også kostnadene viser en økende tendens i perioden. Økningen i desember skyldes sluttføringen av enkelte planlagte, større prosjekter, eksempelvis vurderinger i forbindelse med sikkerhetsgodkjennning av Jernbaneverket, utarbeidelse av telestrategi samt gjennomgang av vedlikeholdsstatus foretatt av en tysk konsulentfirma. Denne økningen representerer ikke en generell tendens. Jernbaneverkets ledelse har likevel vedtatt å foreta en fornyet gjennomgang av støttefunksjonene i Jernbaneverket.

Figur 18 Administrativ og faglig støtte, kostnadsutvikling 2006 (alle tall i tusen)

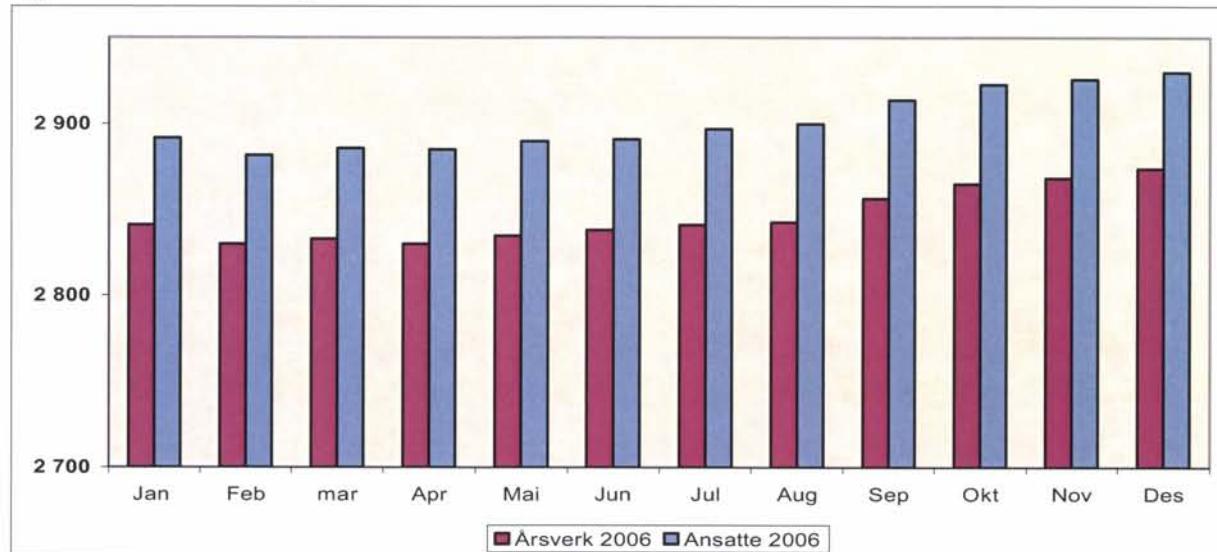


Note: Årsaken til nedgangen i juni skyldes utbetaling av feriepenger istedenfor lønn.

7.4 Antall ansatte

Ved utgangen av 2006 hadde Jernbaneverket 2 930 fast ansatte, noe som utgjorde 2 874 årsverk. Mot hhv 2 892 og 2 841 pr 15. januar 2005.

Figur 19 Antall ansatte og antall årsverk i Jernbaneverket



7.5 Sykefravær

Tabell 11 viser at sykefraværet totalt sett var 5,2 prosent i 2006. Dette er det beste resultatet i Jernbaneverkets historie sammen med resultatet i 1997. Årsakene er i første omgang IA-satsingen som har bidratt til at langtidssykefraværet er redusert fra 2,7 i 2004 til 1,9 i 2006. Dette er bemerkelsesverdig og viser en meget god oppfølging av langtidssykefraværet.

Tabell 11 Sykefraværet i Jernbaneverket fordelt etter fraværslengde i 2006. Prosent

Kategorier, år og endring	Prosentvis sykefravær fordelt på sykefraværsgrupper,				
	1 – 3dager	4-16 dager	17-39 dager	40 dager +	Totalt
2004	0,63	1,26	1,11	2,77	5,77
2005	0,73	1,31	1,27	2,68	5,99
2006	0,76	1,28	1,18	1,98	5,20

7.6 Likestilling

På grunn av underrepresentasjon i visse stillingstyper/ fagområder, vil Jernbaneverket søke løsninger for å øke representasjon av det kjønn som er i mindretall. Det har ikke vært noen vesentlig økning av antallet kvinnelige ledere fra 2005. Da var kvinneandelen i lederstillinger 13,2 %. Målet er fortsatt å ha 20 % kvinnelige ledere.

For å komme nærmere målet om likestilling oppfordres kvinner til å søke på stillingskategorier med lav kvinnelig representasjon og menn oppfordres til å søke stillinger med lav mannlig representasjon. Samtidig settes fokus på kvinnelige potensielle ledere og opplæring/ utvikling av disse.

8 VEDLEGG

Vedlegg 1 – Status for større investeringsprosjekter

Vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer

Vedlegg 3 – Kostnadsoverslag, oppfølging

Vedlegg 4 – Oppfølgingspunkter iht. tildelingsbrev

Vedlegg 5 – Kapasitetsutnyttelse

Vedlegg 1 – Status for større investeringsprosjekter

Sandvika – Asker

Prosjektet Skøyen-Asker har som hovedmål å forbedre frekvensen, gi bedre punktlighet og regularitet, samt å redusere reisetiden på strekningen. Første etappe på prosjektet er Sandvika-Asker. Sandvika-Asker omfatter 11,6 km nytt dobbeltspor, samt ombygging av Asker stasjon.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 31,2 mill kroner, mot et budsjett på 40,6 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi utgjør 3 675,9 mill kroner, mot et budsjett på 3 679,0 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak en lavere aktivitet på etterarbeider enn planlagt. Produsert verdi i 2006 utgjør 30,0 mill kroner, mot et budsjett på 32,2 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er 3 710 mill kroner mot et godkjent styringsramme på 3 781 mill kroner (2006 kroner). Prosjektets kostnadsramme er 4 165 mill kroner.

Framdrift

Parsellen ble satt i drift som planlagt 1. august 2005. Det pågår mindre etterarbeider og salg av gjenstående eiendommer som midlertidig ble ervervet i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

Risiko og usikkerhet

Det er ingen større usikkerheter knyttet til de gjenstående arbeidene på prosjektet.

Lysaker stasjon

Prosjektet Lysaker stasjon omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkludert ny jernbanebru over Lysakerelva. Ny jernbane skal samordnes med ny busstasjon og ha tilknytning til automatbane mot Fornebu, og det planlegges nødvendige konstruksjoner for Fornebubanens endestasjon (i regi av Jernbaneverket) samtidig med bygging av Lysaker stasjon. Lysaker er en flaskehals når det gjelder knutepunktstasjonene på strekningen Oslo S-Asker, og utbygging av Lysaker stasjon vil bedre kapasiteten på strekningen.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 242,3 mill kroner, mot et budsjett på 174,7 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak en planlagt høyere aktivitet i 2006 enn tildelt kontantbudsjett. Produsert verdi i 2006 utgjør 275,8 mill kroner, mot et budsjett på 293,0 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i underbygningsarbeider på Lysaker stasjon. Prognose for sluttkostnad er 1 068 mill kroner noe som er i henhold til godkjent styringsramme. Prosjektets kostnadsramme er 1 148 mill kroner. (kroneverdi i 2006 kr).

Framdrift

Hovedentreprisen for grunnarbeider ble kontrahert i mai 2006. Arbeidene er forsinket. Jernbaneverket har iverksatt tiltak for å forvere arbeidet og avviket følges tett opp på byggeplass og i egne framdriftsmøter. Ny revidert fremdriftsplan er utarbeidet, og videre arbeid følger ny framdriftsplan. Den andre, av i alt fire jernbanetekniske entrepriser, er kontrahert. Tilbudskonkurranse pågår på de to resterende.

Lysaker – Sandvika

Prosjektet Lysaker - Sandvika omfatter 6,7 km nytt dobbeltspor. Den nye traséen vil gå i tunnel (5,7 km) under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet, og parallelt med Drammenbanen langs Engervannet inn til Sandvika stasjon.

Økonomi

Endelig resultat av ekstern kvalitetssikring av prosjektet forelå i desember. Styringsrammen for prosjektet ble satt til 2 730 mill 2006-kroner og kostnadsrammen ble satt til 3 100 mill 2006-kr. I 2006 er det utbetalt 129,5 mill kroner, mot et budsjett på 98,3 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak planmessig høyere aktivitet enn kontantbudsjett, som følge av lavere aktivitet på andre prosjekter.

Akkumulert produksjonsverdi i 2006 er 197,7 mill kroner, mot et budsjett på 222,4 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 136,6 mill kroner, mot et budsjett på 161,3 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i totalentreprisen signalanlegg, samt en reduksjon i omfang av innløsning av eiendommer enn det som var planlagt.

Framdrift

Prosjektet er delt inn i 4 entrepriser. Alle fire ble sendt ut for anbudsregning i november 2006, og har anbudsfrist i januar og februar 2007. Anleggstart blir i mars, med første tunnellsprenging i mai.

Risiko og usikkerhet

Det eksisterer stor usikkerhet vedrørende totalkostnadene for prosjektet på grunn av dagens markedssituasjon i anleggsbransjen.

Kolbotn – Ski

Prosjektet omfatter et nytt dobbeltspor fra Rosenholmområdet til Ski stasjon, omlegging av eksisterende Østfoldbane gjennom Kolbotn og ferdigstillelse av Ski stasjon.

Økonomi

For 2007 er det avsatt 20 mill kroner til utarbeidelse av detalj- og reguleringsplan. Prosjektets kostnadsoverslag er 2 736 mill kroner. Jernbaneverket vil foreta en nærmere vurdering av kostnadsoverslaget primo 2007. I 2006 er det ikke utbetalt eller produsert på prosjektet.

Framdrift

Organisering og bemanning av prosjektet startet i desember – og arbeider under forutsetning av at byggestart skal kunne finne sted mot slutten av 2009.

Risiko og usikkerhet

Plangrunnlaget for prosjektet er foreløpig ikke ferdigstilt og har ikke vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring og er dermed befeftet med stor usikkerhet.

Ski stasjon – byggetrinn 1

Prosjektet Ski stasjon byggetrinn 1 er et tilgjengelighetsprosjekt hvor antall spor til plattform økes fra 3 til 4. Videre vil det etableres en undergang, buss- og drosjeterminal vil flyttes og det vil etableres flere parkeringsplasser.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 5,4 mill kroner, mot et budsjett på 28,0 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi er 10,0 mill kroner, mot et budsjett på 7,3 mill kroner. Prognose for sluttkostnad for byggetrinn 1 - Ski stasjon er 293 mill kroner, men det pågår en vurdering av arbeidsomfang i forhold til grensesnittet mot dobbeltporet Kolbotn – Ski.

Fremdrift

Det er i perioden inngått kontrakt på utarbeidelse av byggeplan, både for grunnarbeider og jernbanetekniske arbeider. Det pågår en vurdering av grensenittet mellom byggetrinn 1 og senere utbygging.

Risiko og usikkerhet

Grensesnittet mellom prosjektet Ski stasjon og dobbeltporet Kolbotn – Ski er en usikkerhetsfaktor i prosjektet. Det forventes redusert usikkerhet når avklaring er foretatt for omfang av byggetrinn 1.

Tunnelsikring Lieråsen

Prosjektets målsetting er å retablere fjellsikringen i tunnelen slik at opprinnelig funksjonskrav til sikkerhet, hastighet og regularitet på strekningen mellom Asker og Lier opprettholdes. Hoveddelen av den sikkerhetsmessige oppgraderingen er nødvendig vedlikehold av tunnelhenger etter mange års slitasje og nedbryting av partier med sprøytebetong og betongelementer. Det er gjennomført tiltak for

å bedre sikkerheten i anleggs- og driftsfasen i henhold til pålegg og i forhold til dagens krav. Det var opprinnelig planlagt utført omfattende forberedende jernbanetekniske arbeider i forbindelse med rehabilitering av fjellsikringen. Konseptet medførte behov for enklere fjellsikringsarbeider hvert år inntil full rehabilitering av fjellsikring ble gjennomført. Rehabilitering av fjellsikringen er gjennomført i henhold til forenklet konsept. Det reviderte konseptet har medført vesentlige besparelser og kortere gjennomføringstid i forhold til hovedplan. Prosjektet inneholder delprosjekter for investering og vedlikehold. Vedlikeholdsdelene inneholder også oppgradering av kontaktledningsanlegget.

Økonomi investeringsdel

I 2006 har Jernbaneverket mottatt et anleggsbidrag fra Telenor og Netcom tilsvarende 3,6 mill kroner, mot et budsjett på 0,5 mill kroner. Avviket på -3,1 mill kroner skyldes anleggsbidraget. Anleggsbidraget er gitt som følge av at prosjektet tilrettelegger for dekning for GSM i tunnelen. Akkumulert produksjonsverdi er 175,4 mill kroner. Sluttkostnad for hele prosjektet er 175,4 mill kroner mot et kostnadsoverslag på 176,5 mill kroner.

Økonomi vedlikeholdsdel

I 2006 er det utbetalt 15,8 mill kroner, mot et budsjett på 32,1 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forsinkel oppstart av kontaktlednings arbeid og lavere kostnad til fjellsikring. Akkumulert produksjonsverdi utgjør 176,0 mill kroner. Produsert verdi 2006 utgjør 17,5 mill kroner, mot et budsjett på 19,4 mill kroner. Avviket skyldes lavere kostnader forbundet med rehabilitering av fjellsikring, samt forsinkel oppstart på kontaktledningsarbeider. Prognose for sluttkostnad er 181,1 mill kroner mot et kostnadsoverslag på 177,1 mill kroner.

Framdrift investeringsdel

Samtlige arbeider er ferdigstilt.

Fremdrift vedlikeholdsdel

Hovedarbeidene i forbindelse med oppgradering av kontaktledningsanlegg er planlagt ferdigstilt i løpet av februar 2007 med avsluttende arbeider april/mai 2007.

Risiko investeringsdel

Det er ingen usikkerhet forbundet med delprosjektet.

Risiko vedlikeholdsdel

Det liten usikkerhet knyttet til arbeidene med kontaktledningsanlegg.

Sandnes – Stavanger

Jærbanen er i dag enkeltsporet, med mange korte kryssingsspor. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjern tog. Prosjektet omfatter en utvidelse til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes – Stavanger på 14,5 km langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg, nye holdeplasser for persontrafikk, inkludert atkomst og parkering.

Det foreligger godkjent konsekvensutredning fra 2000. Kommunedelplanene ble vedtatt i 2001 og endelig hovedplan godkjent i november 2002. Detalj- og reguleringsplanarbeidet er avsluttet, og reguleringsplanvedtak ble fattet i både Sandnes og Stavanger kommune i 2004. Ekstern kvalitetssikring i henhold til regler for statlige investeringer over 500 mill kroner er gjennomført med ferdig rapport datert 28.10.2005.

Økonomi

Anbefalt kostnadsramme for prosjektet (alternativ 2 med 6 mnd. stengning) er 1 545 mill kroner, og styringsramme (P50) på 1 368 mill kroner (2006 kroner). Denne kostnadsrammen er inklusive fornyelsesmidler på 225 mill kroner. Jernbaneverket har gjennomført en ny usikkerhetsanalyse som resulterte i et kostnadsoverslag på 1 790 mill kroner som P50-verdi inkl. fornyelsesmidler. Økningen skyldes i stor grad markedsutviklingen med antakelsen om høye priser (slik man erfarte ved inngåelse av første underbygningskontrakt). Jernbaneverket reviderer kostnadsoverslaget basert på de siste innkomne tilbud. Nytt kostnadsoverslag er i overensstemmelse med tidligere gjennomført

usikkerhetsanalyse. Jernbaneverket vil framlegge forslag til ny kostnads- og styringsramme ovenfor Samferdselsdepartementet. Evaluering av signalentreissen pågår, og tilbudsinnlevering for neste underbygningsentreprise er i slutten av januar 2007.

I 2. tertial ble det gjennomført en omdisponering av 20 mill kroner av bevilgning i 2006 til Lysaker stasjon. Det er i tillegg tidligere i 2006 omdisponert 50 mill kroner fra prosjektet. I 2006 er det utbetalt 71,4 mill kroner, mot et budsjett på 104,8 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi er 113,5 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 68,8 mill kroner mot et budsjett på 121,9 mill kroner. Avvikene skyldes en senere anleggsstart på Jåttåvågen holdeplass enn opprinnelig forutsatt, samt redusert grunnerverv på grunn av stans i ekspropriasjonsprosessen.

Framdrift

Prosjektet planlegges med 4 utbyggingsparseller. Byggestart - parsell 1 Jåttåvågen holdeplass - ble 25. november. Anleggstart ble markert med statsråden tilstede den 23. oktober. Fremdriften er anstrengt på grunn av rekrutteringsproblemer og Jernbaneverkets generelle kapasitetsproblem på signalkompetanse.

Risiko og usikkerhet

Kostnadene til særskilt transport og provisoriske anlegg under den 6 måneder lange stengingen av banen er ikke inkludert i budsjettet (eller usikkerhetsanalysen) – det er foreløpig heller ikke beregnet og omforent med transportutøver. Arbeidet med dette pågår. Andre usikkerhetsfaktorer er nærføring av togtrafikk i anleggsperioden, samt markedssituasjonen i anleggsmarkedet. Framdriften i grunnervervsprosessen er kritisk pga. stans i ekspropriasjonsprosessen. Dette har ingen konsekvenser for pågående entreprise Jåttåvågen holdeplass, men er svært kritisk for de neste entreprisene. Neste entreprise er Lurahammaren – Jåttåvågen og har anleggsstart i mars 2007.

Ganddal godsterminal

Hovedplan for ny godsterminal på Ganddal ble utarbeidet i desember 1997. Detaljplan ble utarbeidet parallelt og ferdigstilt for godkjenning i september samme år. Reguleringsplan for terminalen ble vedtatt i februar 2001, og stadfestet i august 2001. Revidering av hovedplan er gjennomført i 2003 med formål om å belyse og vurdere hovedplanens foreslalte offentlige del, da eksisterende plan ikke ga tilstrekkelig kapasitet og fleksibilitet for framtidige tog- / transportselskap. Resultatet ble at 4 lastespor ble redusert til 3, og at alle 3 skulle være offentlige spor tilgjengelig for tog- / transportselskaper i markedet. Vurdering av kostnadsoverslag med usikkerhetsanalyse og risikoanalyse er gjennomført i forhold til dette. Terminalanlegget vil gjøre det mulig med kjøring med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo innenfor ett døgn. Gjennomføring av prosjektet gir reduksjon i drift- og vedlikeholds-kostnader, samt at beregning av godsvolumer gir fleksibilitet som kan gi opp mot 20 % vekst i forhold til godsterminalen i Stavanger (1. etappe). En fullt utbygd terminal gir mulighet for ytterligere 75 % vekst.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 169,7 mill kroner, mot et budsjett på 140,6 mill kroner. Avviket skyldes hovedsakelig at avklaring med ekstern finansiering (speditør/Sandnes kommune/driftsselskaper) og tilhørende innbetalinger ikke er gjennomført som budsjettet. Akkumulert produksjonsverdi er 279,0 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 231,1 mill kroner, mot et budsjett på 215,8 mill kroner. Kostnadsoverslaget tilsvarer 446 mill kroner, noe som er iht. sluttprognosene.

Framdrift

Byggestart var 28. november 2005. Kontrakter for de jernbanetekniske anlegg er inngått og arbeidene er igangsatt. Fremdriften på signalkontraktsarbeidene er på kritisk linje for ferdigstillelse, øvrige arbeider er i god rute for ferdigstillelse som planlagt i løpet av høsten 2007.

Risiko og usikkerhet

De største usikkerhetsfaktorene i forhold til økonomi er knyttet til utbyggingsavtaler og ekstern finansiering med Sandnes kommune, speditører og driftsselskap. Arbeidet med dette pågår.

Fremdriften på signalkontrakten er også kritisk. Dette følges opp med ukentlige fremdriftsmøter, både internt i Jernbaneverket og med leverandør.

GSM-R

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 504,3 mill kroner mot et budsjett på 511,8 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi er 1 646,6 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 643,3 mill kroner mot et budsjett på 689,5 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er 1 797,0 mill kroner. Endringen i forhold til anbefalt styringsramme på 1 784 skyldes økt prosjektomfang i forbindelse med skilting av banestrekningene.

Framdrift

Prosjektet har 3. tertial ferdigstilt byggearbeidene, kjørt dekningstester og mottatt dokumentasjon, slik at leveringsprotokoll på alle banestrekninger er utgitt på systemsiden. Prosjektet har søkt og fått godkjent en midlertidig driftstillatelse på alle banestrekninger av Statens Jernbanetilsyn.

Risiko og usikkerhet

Risiko og usikkerhet er vesentlig redusert siden nødkommunikasjon nå er idriftsatt, men løsning og retting av registrerte feil og mangler på kjernenett og terminaler for togekspeditør gjenstår. Ferdigstillelse av restarbeider, kontraktsavslutning og sluttoppgjør innehar en viss risiko og usikkerhet.

Fjernstyring på Nordlandsbanen

Arbeidet med automatisk togkontroll (ATC) i samband med utbygging av fjernstyring (CTC) og nye signalanlegg på strekningen Grong–Mosjøen pågår, og arbeidene på strekningen Mosjøen–Bodø er igangsatt. Tiltaket gir god virkning for kapasiteten og punktligheten på strekningen. Punktlighet er et vesentlig kriterium for å utvikle Nordlandsbanen videre for gods- og persontransport. Punktligheten kan forbedres både ved fjernstyring og ved manuell togfremføring, men kostnadskonsekvensen ved avvikssituasjon vil være vesentlig lavere på strekning med fjernstyring enn ved strekning uten linjeblokk. Et vesentlig element er fjernstyringens fleksibilitet eller evne til å ta inn forsinkelser. Fleksibiliteten vil også øke kapasiteten på strekningen ved at flere kryssingsspor kan tas i bruk hele døgnet.

Grong – Mosjøen

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 54,4 mill kroner mot et budsjett på 32,3 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi er 154,8 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 30,9 mill kroner, mot et budsjett på 21,2 mill kroner. Jernbaneverket har revidert kostnadsoverslaget til 176,6 mill kroner. Usikkerheten i prognosene av sluttkostnaden er ca 15 mill kroner. Prosjektet er pr. 2006 tilført 145,9 mill kroner og vil sluttfinansieres i 2008. Avviket skyldes hovedsakelig større endringer i omfang i arbeidene på Mosjøen stasjon. Stasjonen var planlagt med 2 spor. Gjeldende plan tilsier 3 spor, noe som medfører behov for nytt sikringsanlegg.

Framdrift

Planlagt ferdigstillesdato for prosjektet var desember 2006. Forventet slutt dato er endret til 2. kvartal 2007, som følge av knapphet på signaltekniske ressurser. Det er fortsatt noe usikkerhet knyttet til forventet slutt dato.

Risiko og usikkerhet

Det er fortsatt noe risiko med hensyn på kostnader og ferdigstillelse i forhold til tilgang på signaltekniske ressurser (fagpersonale).

Mosjøen – Bodø

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 36,8 mill kroner, mot et budsjett på 72,6 mill kroner. Avviket skyldes forsinkelse i prosjekteringen. Akkumulert produksjonsverdi er 64,8 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 36,8

mill kroner, mot et budsjett på 75,0 mill kroner. Ferdigstilt detaljplan tilsier en styringsramme på 384,3 mill kroner inkludert vedlikeholdskostnader. Prognose for sluttkostnad er foreløpig i henhold til dette, men anses som lav. Ny kostnadsberegning utføres i løpet av februar 2007.

Framdrift

Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av 2009. Framdriften i prosjektet er kritisk med hensyn til dato for sluttføring. Jernbaneverket vil løpende arbeide med å finne løsninger slik at prosjektet kan ferdigstilles i 2009.

Risiko og usikkerhet

Prognose for sluttkostnad inneholder stor usikkerhet vedrørende entreprenørmarkedet, framdriftsmessige forhold, samt tekniske avklaringer i forhold til valg av sambandsteknisk løsning. Det vil i løpet av første halvår 2007 bli arbeidet med tekniske avklaringer som vil redusere denne usikkerheten.

Trondheim Trafikkstyringssentral

Ny trafikkstyringssentral skal inkludere dagens fjernstyrte strekninger og skal kunne utvides til på sikt å kunne betjene alle strekninger i Region Nord og deler av Region Øst. Sentralen er etablert i tilknytning til Region Nords kontorlokaler i eksisterende bygning på Marienborg. Prosjektet er finansiert som 15 % investering og 85 % fornyelse.

Økonomi

I 2006 er det innbetalt 6,3 mill kroner, mot et budsjett på 1,97 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi er 10,8 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 7,6 mill kroner, mot et budsjett på 9,5 mill kroner. Avviket har ingen betydning i forhold til sluttkostnad. Godkjent kostnadsoverslag for prosjektet totalt er 102,7 mill kroner (2005 kroner). Prognosene for sluttkostnad er 85 mill kroner, hvorav investering har en prognose på 12,8 mill kroner mot godkjent kostnadsoverslag på 15,4 mill kroner.

Framdrift

Flytting fra Trondheim stasjon til ny trafikkstyringssentral på Marienborg ble gjennomført 25. mars 2006. Endelig ferdigstillelse tilpasses fjernstyringsprosjektet fra Grong til Mosjøen som planlegges ferdigstilt sommeren 2007. Strekningen fra Hove til Grong styres i dag fra sentralen. Strekningen fra Grong til Majavatn planlegges idriftssatt i februar 2007.

Risiko og usikkerhet

Det er framdriftsrisiko på grunn av begrensede signalressurser (fagpersonale) i forhold til sluttleveransen. Prosjektet følger opp dette tett/løpende.

Nordre avlastningsvei – Tiltak Brattøra

Prosjektet er initiert av vegprosjektet ”nordre avlastningsveg” og omfatter sporomlegging og flytting av øvrig infrastruktur på tomta mellom dagens eiendomsgrense og formålgrensen mot Nordre avlastningsveg, som er regulert over Brattøra, samt bygging av en ny lastegate. Prosjektet gjennomføres i to faser. Fase 1 omfatter riving av spor samt bygging av ny lastegate. Fase 2 omfatter flytting/omlegging av all infrastruktur som ligger utenfor den nye formålgrensen. Fase 1 gjennomføres i 2006 og fase 2 i 2007. Ferdigstillesdato er planlagt 31.12.2007.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 22 mill kroner, mot et budsjett på 30,7 mill kroner. Avviket skyldes mindre forsinkelser i forhold til grunneverv. Akkumulert produsert verdi utgjør 34,8 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 33,5 mill kroner, mot ett budsjettet på 43,7 mill kroner. Kostnadsoverslag for prosjektet er 77,8 mill kroner og er lik prognosene for sluttkostnad.

Framdrift

Fase 1 ble ferdigstilt i 2006 som planlagt.

Risiko og usikkerhet

Det er stor framdriftsrisiko på resterende arbeider på grunn av manglende ressurser til prosjektering og utførelse av signalanlegget. Den sene oppstarten kan medføre forsinkelse av prosjektet og / eller at funksjonaliteten i anlegget vil være redusert i anleggsperioden.

Alnabru Containerterminal

Jernbaneverket skal bygge om Alnabru godsterminal for å modernisere terminalen tilpasset økt intermodal transport. Prosjektet består av bygging av ny containerterminal på østre del av dagens skifteområde på Alnabru. Prosjektet vil bestå av fjerning av spor og sporveksler på skifteområdet og bygging av ny terminal basert på krandrift. Det vil inngå to kranbaner, totalt ti lastespor og lager/depot for containere og semihengere, internveier og tre omkjøringsspor mellom lasteområdet og skifteområdet samt ny løsning for hovedport. Det er besluttet å utlyse en tjenestekonsesjon for drift av terminalen. Driftselskapet skal bære kostnadene for kraninvesteringen.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 12,4 mill kroner, mot et budsjett på 28,4 mill kroner. Avviket skyldes at planleggingsarbeidet er forsinket og at oppstart av produksjon er utsatt. Akkumulert produksjonsverdi er 15,9 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 12,8 mill kroner, mot et budsjett på 39,3 mill kroner. Alnabru containerterminal er et pilotprosjekt med hensyn til konsept og endringene i kostnader skyldes en kontinuerlig prosess med bearbeiding av tekniske løsninger og framdrift. Jernbaneverket vil foreta en ny kostnadsberegnung av prosjektet når plangrunnlaget er ferdigstilt.

Framdrift

Utredning / hovedplan vil bli ferdigstilt og oversendt for godkjenning i februar 2007. Parallelt har Jernbaneverket arbeid med både detaljplanlegging og byggeplanlegging. Det er forsinkelse i planlegging og prosjektering. Dette skyldes bl.a. manglende dokumentasjon på eksisterende anlegg. Reviderte framdriftsplaner er under utarbeidelse. Sannsynlig idriftsetting er vurdert til ultimo 2010, men det arbeides for at 1. byggetrinn kan idriftsettes mot slutten av 2008.

Risiko og usikkerhet

Det eksisterer usikkerhet i forhold til hva Oslo kommune krever i forbindelse med godkjenning av reguleringsplan for "innsatsområde 3" i Groruddalen. Dette kan bl.a berøre vegtilknytning til terminalen. Parallelt arbeider Oslo kommune med reguleringsplan for gjenåpning av Alnaelva gjennom det samme området. Rettelse av signaltegninger for stillverk midt på Alnabru har også påvirkning på framdriften. Jernbaneverket skal utlyse en tjenestekonsesjon for drift av terminalen, inklusive finansiering og eierskap av kraner. Disse forholdene påvirker framdriften, og må løses raskt dersom idriftsettelse av byggetrinn 1 skal finne sted i 2008. Kostnadene forventes å øke vesentlig utover nåværende anslag på 215 mill kroner.

Fløen - Bergen

Tiltaket vil i første rekke gi kapasitetsøkning og tidsbesparelser for trafikk mellom Arna og Bergen. Tiltaket vil også gi muligheter for bedre punktlighet og en mer fleksibel ruteplanlegging på strekningen. Prosjektet inkluderer etablering av hensiktsmessige sporforbindelser mellom lokomotivstall/driftsbanegård og resten av stasjonens sporområder. Prosjektet har en stor fornyelsessandel hvor nytt sikringsanlegg inngår.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 5,4 mill kroner, mot et budsjett på 5,7 mill kroner. Produsert verdi i år utgjør 6,7 mill kroner mot et budsjett på 9,0 mill kroner. Prognose for totalkostnad tilsvarer 257,3 mill kroner, hvorav investeringsandelen utgjør 112 mill kroner.

Framdrift

Prosjektet hadde oppstart 1.setember i 2005. Prosjektet følger i hovedsak plan og forventet ferdigstillelse er oktober 2009.

Risiko og usikkerhet

Det er usikkerhet knyttet til kostnader og type signalanlegg for Bergen stasjon.

Programområde: Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet både for gods- og persontransport. For å øke togets konkurranseseevne i godstransport er det viktig å utvikle kjørevegen slik at det blir kapasitet til flere og større godstog. Av tiltak inngår profilutvidelse, utbygging av tilstrekkelig kryssingssporkapasitet og strømforsyning.

Av tiltak i 2006 nevnes utbygging og ferdigstillelse av kryssingsspor Roven på Kongsvingerbanen, og kryssingsspor Eiterstraum på Nordlandsbanen. I tillegg noen mindre etterarbeider i forbindelse med profilutvidelse på Bergensbanen og 30 tonns prosjektet på Ofotbanen. Forberedelser for prosjektet Halden driftsbanegård ble startet i siste tertial 2006.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 31,8 mill kroner, mot et budsjett på 29,3 mill kroner. Produksjonsverdi i 2006 utgjør 32,6 mill kroner, mot et budsjett på 27,4 mill kroner. Avviket skyldes bl a. at arbeidene på Eiterstraum kryssingsspor ble startet tidligere enn budsjettet, samt tilleggskostnader for drivmaskiner og strømforsyning. Prognose for sluttkostnad for Eiterstraum er lavere enn godkjent kostnadsoverslag. Roven kryssingsspor har høyere kostnader som følge av utsatt idriftsettelse og kostnader tilknyttet 3. partskontroll av sikringsanlegg, samt kostnader i forbindelse med midlertidig stenging av Guttersrud holdeplass. 30 tonns prosjektet på Ofotbanen har også noe høyere kostnader som følge av nødvendig tilleggssikring av forstøtningsmur.

Framdrift

Roven kryssingsspor ble satt i drift 11.06.06, men har fortsatt gjenstående arbeider for å kunne avsluttes. Eiterstraum kryssingsspor omfatter både under- og overbygningsarbeide, og ble ferdigstilt oktober 2006 – med unntagen av noe etterarbeid på det nye avvikssporet. Idriftsetting av Eiterstraum kryssingsspor avhenger av ferdigstillelse av sikringsanlegget, som gjennomføres av prosjekt CTC Grong- Mosjøen som ferdigstilles i 2007. Halden driftsbanegård er under oppstart.

Programområde: Sikkerhet

Programområdet Sikkerhet omfatter tiltak innenfor områdene rassikring, sikring og sanering av planoverganger, teknisk sikkerhet, tunnellsikkerhet, deteksjonssystemer og sikkerhetstiltak på stasjoner.

Av større tiltak i 2006 nevnes sikring og sanering av planoverganger på de fleste banestrekninger, rassikring på Bergensbanen, Flåmsbana og Nordlandsbanen, sikring av tunneler på Bergensbanen og Sørlandsbanen samt signalanlegg på Berekvam (Flåmsbana).

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 53,5 mill kroner, mot et budsjett på 70,7 mill kroner. Produksjonsverdi i 2006 utgjør 58,0 mill kroner, mot et budsjett på 77,1 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak lavere fremdrift i prosjektene EbiLock 950, ATC kryssingsbarriere, planovergangsprosjekter, rassikring på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Flåmsbana og Dovrebanen.

Framdrift

Ferdigstillelse av EbiLock for Bryne stasjon og Vestfoldbanen ble forsinket. ATC – kryssingsbarriere prosjektet har fått utsettelse på grunn av prioritering av signalressurser til andre prosjekter. ATC kryssbarriere vurderes implementert i fjernstyringsprosjektene på Nordlandsbaneprosjektene. Rassikringsarbeidene på Flåmsbana kom senere i gang enn planlagt, men følger nå planlagt framdrift og ble avsluttet og ferdigstilt desember 2006. Tunnellsikringsprosjektene på Bergensbanen og Sørlandsbanen er forsinket grunnet manglende signaltekniske ressurser. Forsinkelsene er ikke mulige å ta inn.

Spesielt om planoverganger

I 2006 er det i alt gjennomført 323 tiltak. Disse tiltakene fordeler seg på 136 saneringer, 29 veg- og siktutbedrede. Videre var det planlagt gjennomført 15 utbedringer ved hjelp av tekniske innretninger (enkel varsellampe, vegsikringsanlegg), mens kun 10 ble idriftsatt. Det er gjennomført 148 øvrige tiltak, som skilting, gjerding, oppsetting av grinder avtalte bruksendringer, ringerutiner osv.

Planovergangsprosjektene har pga. generell manglende signaltekniske ressurser i 2006 hatt problemer med å få utført en del av de planlagte signaltekniske tiltak (prosjektering, bygging og idriftsettelse av vegsikringsanlegg). Denne situasjonen vil sannsynlig vedvare en stund framover og vil få betydning for prioritering og valg av alternative tiltak neste år.

Sikkerhetsforskriften (av 19.12.2005) stiller nye krav til eksisterende planoverganger, noe som har og vil påvirke både prioritering og omfang av dette programområdet i årene framover.

I regi av et eget Utviklingsprosjekt har det vært arbeidet med å finne fram til flere verktøy som gjør at det oppnås mer sikkerhet for de midlene som er til rådighet. Det har i den forbindelse vært stor fokus på å bedre skiltingen, noe som også gjenspeiler antall tiltak gjennomført i 2006. Nye alternative tekniske løsninger for sikring av planoverganger vurderes spesielt.

Økonomi

Til planoverganger er det utbetalt 33,9 mill kroner, mot et budsjett på 38,9 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 34 mill kroner, mot et budsjett på 38,5 mill kroner. Avviket fremkommer vesentlig i region Øst, hvor prosjektet Sannesund er utsatt på grunn av vanskeligheter med å gjennomføre tekniske løsninger. Det er samtidig gjennomført vesentlig flere tiltak som har vært mindre kostnadskrevende enn forutsatt i budsjettet for 2006.

Programområde: Stasjoner og knutepunkter

En av Jernbaneverkets målsettinger er å utvikle kundetilpassede stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, tilgjengelighet, informasjon og service. Stasjonsutvikling skal være ledd i en samlet produktutvikling i samarbeid med togselskaper, servicevirksomheter, vegmyndigheter og arealplanmyndigheter. Tiltakene sikter mot et standardnivå som innfører kundens forventninger og skal bidra til at flere velger å reise kollektivt. Program for stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak på stasjonenes kunderettede fasiliteter, som atkomster, parkeringsanlegg, plattformer/ventearealer, reiseinformasjon tiltak for bedre tilgjengelighet og annen kundeservice.

Av tiltak i 2006 nevnes Nationaltheatret stasjon, Strømmen stasjon, Haugenstua stasjon, Trondheim stasjon, Heimdal stasjon, Verdal stasjon, Lademoen stasjon, Voss stasjon, Mo i Rana stasjon og stasjonstiltak på Jærbanan.

I tillegg utføres strakstiltak på stasjoner for bedring av tilgjengelighet, merking, skilting mv. Prosjektomfanget til slike prosjekter i 2006 omfatter tiltak for i alt 4,1 mill kroner og er en videreføring av tiltak som ble iverksatt og planlagt i 2005.

Sikkerhetsforskriften (19.12.05) stiller nye krav til eksisterende stasjoner og holdeplasser.

Økonomi

I 2006 er det utbetalt 72,8 mill kroner, mot et budsjett på 74,8 mill kroner. Produsert verdi i 2006 utgjør 83,7 mill kroner, mot et budsjett på 95,3 mill kroner. Avvikene skyldes vesentlig lavere fremdrift enn planlagt på flere stasjonsprosjektene; som Nationaltheatret stasjon, Strømmen stasjon, Voss stasjon og Mo i Rana stasjon, samt noen mindre tiltak på andre stasjoner. Arbeidene på Heimdal stasjon har bedret framdrift i forhold til tidligere forsinkelse. Prognosene for sluttkostnad for en del av stasjonsprosjektene ligger høyere enn tidligere beregnet.

Framdrift

Fremdriften ligger etter planen for flere av prosjektene. Mangel på planavklaring i noen prosjekter og endrede krav i forbindelse med sikkerhetsforskrift og plattform i kurve - samt markedets priser i

forhold til godkjente budsjetter er årsak til lavere produksjon enn planlagt. Tiltak for avklaringer er gjort og pågår, og de fleste prosjektene har startet byggeprosessen. Strakstiltakene på stasjoner er i henhold til budsjett.

Arbeidene på Nationaltheatret har utsatt ferdigstillelse med 4 måneder til desember 2007. Mo i Rana stasjon har fått ny hovedplan, og produksjon er i gang. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2007. Ny plattform på Kjelsås stasjon er ferdigstilt, prosjektet har vesentlig høyere kostnad enn budsjettet.

Fase 1 av Strømmen stasjon ble 2 måneder forsinket, men er nå ferdigstilt. Planlagt ferdigstillelse av prosjektets fase 2 er september 2007. Arbeidene på Haugenstua stasjon fikk en senere byggestart enn planlagt på grunn av forsinket avklaring mot Statens jernbanetilsyn i forhold til kurveproblematikken. Voss stasjon er forsinket blant annet på grunn av manglende prosjekteringsressurser. Prosjektet har hatt svært redusert fremdrift i 2006. Ny framdriftsplan er under utarbeidelse, basert på ny godkjent sporplan.

Programområde: Kundeinformasjon

Til særskilte kundeinformasjonsprosjekter ble det satt av 5 mill kroner i 2006. Prosjektene består av ett pilotprosjekt for bruk av GSM-R / GPRS til kundeinformasjon, med et budsjett på 1,0 mill kroner, ett kundeinformasjonstiltak på Bergensbanen tilsvarende 2 mill kroner, samt øvrige tiltak tilsvarende 2 mill kroner.

Det har pågått detaljering av prosjektinnhold for alle prosjekt. Utfordringene ligger fortsatt i å bedre informasjon ved forsinkelser og innstilling av tog, ved passerende tog i stoppende togs rute samt at rutetabeller er oppslått og lesbare. Jernbaneverket har utarbeidet en plan for å imøtekommе utfordringene på dette området. Det er i 3. tertial blitt utarbeidet tilbudsforespørsel og inngått kontrakt med leverandør for nye høytalere Bergen og Voss, samt gjort avklaringer i forbindelse gjennomføring av pilot basert på GSM-R/GPRS.

Økonomi

I 2006 ble det utbetalt 0,3 mill kroner, mot et budsjett på 5,0 mill kroner. Produsert verdi i år utgjør 0,3 mill kroner, mot et budsjett på 5,0 mill kroner. Avviket skyldes at det i 2006 kun er gjort investeringer på Bergen og Voss stasjon. Resterende er avhengig av godkjent "Hovedplan for Publikumsinformasjon." Denne forventes ferdig godkjent 1. kvartal 2007. Gjennomføringen av tiltakene er avhengig av godkjenningen av hovedplanen for publikumsinformasjon. Tiltakene etter denne plan videreføres i 2007.

Det er ikke gjort innkjøp i forbindelse med prosjektene og kostnadene som er påløpt gjelder kun påløpte prosjekteringskostnader. Nødvendig utstyr på Bergen og Voss stasjon vil bli kjøpt inn 1. kvartal 2007, dette er høytalere, forsterker og kabling, samt installasjon og idriftssetting av disse.

Framdrift.

Prosjektene har i 2006 ikke hatt framdrift som forventet i forhold til tildelt budsjett. Dette skyldes behovet for å få avklart faktisk innhold og nødvendig prosjektunderlag for investeringsoppgavene. Tiltakene får derfor et forskjøvet tidspunkt for gjennomføring og vil bli startet opp i 2007.

Særskilte tilskudd til kollektivtransport

Jernbaneverket har mottatt øremerkede midler til tilgjengelighetstiltak. Nedenfor gis en kort oppsummering av arbeidet som har pågått.

- Ulike tiltak for å bedre tilgjengeligheten for rullestoler på stasjoner (Fredrikstad, Holmlia, Grong, Mosjøen, Fauske, Sira, Nelaug, Audnedal, Vennesla og Gyland).
- Tilrettelegging for blinde og svaksynte på stasjoner (alle stasjoner på Jærbansen, Kristiansand, Drammen, Oslo S og Lillestrøm).
- Jernbaneverket har foretatt en bedring av lysforholdene på stasjonene langs hovedbanen og Gjøvikbanen.

- Utplassering av særskilte mobile ramper for rullestolbrukeres adkomst inn i toget er i 2006 ikke gjennomført som planlagt. Dette skyldes nødvendige sikkerhetsmessige avklaringer og utarbeidelse av dokumentasjon på dette. Togselskapene og Handicap forbundet har deltatt aktivt i denne prosessen. Det vil i første del av 2007 bli utarbeidet funksjonsspesifikasjon for å inngå rammeavtale med leverandør for leveranse og gjennomføring. Utplasseringen forventes da å bli utført i løpet av 2007.

Vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer

Kommentarer til avvik – kap. 1350 Utbetalinger

Jernbaneverket sitt regnskap er vist i tabell 12 nedenfor.

Tabell 12 Statsregnskap 2006 (alle tall i mill)

Kap 1350 Jernbaneverket						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført/ endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
22	Omstruktureringskostnader	55,0	3,4	58,4	40,4	18,0
23	Drift og vedlikehold	2 937,2	165,4	3 102,6	3 206,3	-103,7
25	Drift og vedlikehold GMB	76,0	20,4	96,4	80,4	16,0
30	Investeringer i linjen	1 477,0	37,6	1 514,6	1 444,7	69,9
Sum kap. 1350		4 545,2	226,7	4 771,9	4 771,8	0,2

Kap 4350 Jernbaneverket						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført/ endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
01	Kjøreavgift	33,5	-13,5	20	23,5	3,5
02	Salg av utstyr og tjenester mv	100	0	100	179,0	79,0
06	Videresalg av el til togdrift	179,1	0	179,1	247,5	68,4
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	78,6	0	78,6	83,1	4,5
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0	0	0	0,0	0,0
16	Refusjon av lønn	0	0	0	7,4	7,4
17	Refusjon læring	0	0	0	0,7	0,7
18	Refusjon sykepenger	0	0	0	31,3	31,3
Sum kap. 4350		391,2	-13,5	377,7	572,4	194,7

Kommentarer til avvik – kap. 1350 Utbetalinger

Nedenfor gis en omtale av jernbaneverkets utbetalinger over kap. 1350 utbetalinger i 2006.

Post 22 Omstruktureringskostnader	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	55 000 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2005-2006)	3 414 000,00
Sum bevilget	58 414 000,00
Regnskap	40 434 490,60
Mindreutbetaling	17 979 509,40

Jernbaneverket har utbetalt 17,9 mill kroner mindre enn bevilgning over post 22 Omstruktureringskostnader i 2006. Mindreutbetalinger skyldes at det er flere som har valgt å få fordelt sluttspakker over flere perioder. Utbetaling vil derfor forekomme i 2007 og i 2008.

Post 23 Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nytties under post 30	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	2 937 200 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2005-2006)	48 355 000,00
St.prp. nr 66/ Innst. S nr 205 (2005-2006)	117 000 000,00
Sum bevilget	3 102 555 000,00
Regnskap	3 206 282 174,28
Merutbetaling	-103 727 174,28

Jernbaneverket har utbetalt 103,7 mill mer en bevilgning over post 23 Drift og vedlikehold i 2006. Dette skyldes blant annet at kraftprisene i 2006 ble høyere enn først antatt. Merkostnaden har en

tilhørende merinntekt jf. kap. 4350 post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift. I tillegg har det vært merutbetaling som skyldes mye snøfall og uforutsette forhold som avsporinger og signalfeil.

Post 25 Drift og vedlikehold GMB, kan overføres	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	76 000 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2005-2006)	20 397 000,00
Sum bevilget	96 397 000,00
Regnskap	80 391 261,50
Mindreutbetaling	16 005 738,50

Jernbaneverket har utbetalt 16 mill kroner mindre enn bevilgning over post 25 Drift og vedlikehold av GMB. Mindreutbetalingen skyldes, som omtalt i tidligere tertialrapport, en langsiktig plan for større vedlikeholdsarbeid på Gardermobanen, jf. også vedtaket om et "fiktiv fond".

Post 30 Investeringer i linjen, kan overføres, kan nytties under post 23	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	1 477 000 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2005-2006)	26 062 000,00
St.prp. nr 66/ Innst. S nr 205 (2005-2006)	11 500 000,00
Sum bevilget	1 514 562 000,00
Regnskap	1 444 659 513,38
Mindreutbetaling	69 902 486,62

Jernbaneverket har utbetalt 69,9 mill kroner mindre enn bevilgning over post 30 Investeringer i linjen i 2006. Det vises til Kap. 3.5 Kommentarer til investering i linjen og Vedlegg 1 Status større investeringsprosjekter, for avviksforklaring.

Kommentarer til avvik – kap. 4350 Innbetalinger

Nedenfor gis en omtale av Jernbaneverkets innbetalinger over kap. 4350 innbetalinger i 2006.

Post 01 Kjørevegsavgift	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	33 500 000,00
St.prp. nr 66/ Innst. S nr 205 (2005-2006)	-13 500 000,00
Sum bevilget	20 000 000,00
Regnskap	23 538 862,56
Merinnbetaling	3 538 862,56

Jernbaneverket har innbetalt på 3,5 mill kroner mer i forhold til bevilgning på post 01 Kjørevegsavgift i 2006. Avviket skyldes i hovedsak avregning for 2005 fra CargoNet på til sammen 3,4 mill. kroner. De betalte et fast beløp pr mnd. (akonto) stipulert ut fra forventet transportmengde. Ved avregningen for 2005 viser det seg at de har hatt en større vekst i transportvolumet enn forutsatt.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v.	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	100 000 000,00
Sum bevilget	100 000 000,00
Regnskap	178 996 261,93
Merinnbetaling	78 996 261,93

Jernbaneverket har innbetalt på 78,9 mill kroner mer over post 02 Salg av utstyr og tjenester.

Under denne posten henføres blant annet inntekter ved utleie av sikkerhetsperson ved arbeid langs linjen, salg av eiendom og leieinntekter. Hovedårsaken på merinnbetalingen er flere oppdrag enn planlagt ved utleie av mannskap til eksterne. I tillegg er det økte leieinntekter ved stasjoner (parkering og toaletter), og mer salg av eiendom enn planlagt – her er det både pris og omfang vanskelig å budsjetttere. Denne posten er knyttet opp mot post 23 Drift og vedlikehold.

Post 06 Videresalg av el. til togdrift	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	179 100 000,00
Sum bevilget	179 100 000,00
Regnskap	247 460 803,42
Merinnbetaling	68 360 803,42

Jernbaneverket har innbetalt 68,3 mill kroner mer i forhold til bevilgning på post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift. Årsaken er i hovedsak økning i kraftprisen i 2006, endring i volumet var marginal for 2006. I realitet var strømprisen 8 % høyere enn det som lå i prognosene av strømprisen. Dette har også påvirket innkjøp av elektrisitet over post 23 Drift og vedlikehold.

Post 07 Betaling for bruk av GMB	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	78 600 000,00
Sum bevilget	78 600 000,00
Regnskap	83 107 406,99
Merinnbetaling	4 507 406,99

Jernbaneverket har fått innbetalt 4,5 mill mer i forhold til bevilgning på post 07 Betaling av bruk av GMB. Årsaken til merinnbetalingen skyldes at Flytoget har betalt inn gjeld fra 2005.

Post 16 Refusjon av lønn	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	7 372 787,27
Merinnbetaling	7 372 787,27

Jernbaneverket har fullmakt til å øke utbetalingene over kap. 1350 post 23 og 30 mot innbetalinger over kap. 4350 post 16. Jf. Veiledning i statlig budsjettarbeid vedrørende direkte refusjon av sykepenger.

Post 17 Refusjon av lærlinger	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	675 863,92
Merinnbetaling	675 863,92

Jernbaneverket har fullmakt til å øke utbetalingene over kap. 1350 post 23 og 30 mot innbetalinger over kap. 4350 post 17. Jf. Veiledning i statlig budsjettarbeid vedrørende direkte refusjon.

Post 18 Refusjon sykepenger	
Tildelingsbrev av 23. desember 2005	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	31 292 462,08
Merinnbetaling	31 292 462,08

Jernbaneverket har fullmakt til å øke utbetalingene over kap. 1350 post 23 og 30 mot innbetalinger over kap. 4350 post 18. Jf. Veiledning i statlig budsjettarbeid vedrørende direkte refusjon av sykepenger.

Bruk av fullmakter i "Tildelingsbrev"

Jernbaneverket har i 2006 fullmakt til å kunne bestille materiell for inntil 700,0 mill kroner utover gitt bevilgning. Jernbaneverket har bestilt materiell tilsvarende 39,7 mill kroner ut over gitt bevilgning i 2006.

For 2006 har Jernbaneverket fullmakt til å forplikte seg for framtidige budsjettermin for inntil 200 mill kroner ut over gitt bevilgning over kap 1350 utbetalinger post 30 Investeringer i linjen, for investeringer som ikke er omtalt med kostnadsoverslag ovenfor Stortinget. Jernbaneverket har i 2006 forpliktet seg på å utbetale tilsvarende 154,3 mill kroner ut over gitt bevilgning.

Jernbaneverket har i 2006 fullmakter til å kunne selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 10,0 mill kroner i hvert enkelt tilfelle. Fullmakten kan videredeleges i etaten med inntil 5 mill kroner. Jernbaneverket har i 2006 ikke solgt fast eiendom med salgsverdi over gitt fullmakt.

Vedlegg 3 – Kostnadsoverslag, oppfølging

Jernbaneverket arbeider med å videreutvikle og forbedre kostnadstabell for oppfølging av kostnadsoverslag. Tabellen nedenfor avviker fra tidligere rapportering. I tabellen er det angitt kostnadsoverslag i henhold til St.prp.nr.1.

Prosjekt	Note	Oppstartsbevilgning		Kostnadsoverslag	Endring	St.prp.nr 1 (2005-2006) (06-kr)	St.prp.nr 1 (2006-2007) (07-kr)	Årsrapport (06-kr)
		St.prp.nr 1	St.prp.nr 1					
Sandvika-Asker	1)	2001 - 2002	3 285,0	496,0	3 781,0	-	-	3 781
Lysaker stasjon	2)	2003 - 2004	672,1	251,9	924,0	109,0	1033	1 068
GSM-R	3)	2003 - 2004	1 530,0	139,0	1 669,0	123,0	1792	1 784
Fjernstyring Grong Mosjøen CTC/ATC	4)	2004 - 2005	133,0	22,0	155,0	5,0	160	177
Ganddal godsterminal	5)	2004 - 2005	376,0	-39,0	337,0	114,0	451	446
Fjernstyring Mosjøen - Bodø CTC/ATC	6)	2004 - 2005	358,0	-45,0	313,0	73,0	386	384
Sandnes-Stavanger	7)	2005 - 2006	1 344,0	0,0	1 344,0	-123,0	1394	1 368
Alnabru godsterminal	8)	2005 - 2006	194,0	0,0	194,0	25,0	219	-
Kolbotn - Ski / Inkludert Ski st	9)	2005 - 2006	2 640,0	-	2 640,0	-	2 736	-
Brattøra	10)	2006 - 2007	76,0	-	76,0	3,5	79,5	78
Lysaker - Sandvika	11)	2006 - 2007	2 705,0	-	-	-	2941	2 730
Bergen -Floen			112,0	-	-	-	112	112

Noter:

- 1) Kostnadsoverslag oppgitt i St.prp.nr. 1 (2001-2002)
- 2) Kostnadsoverslaget er justert i forhold til ekstern kvalitetssikring. Jmf. sak forelagt Samferdselsdepartementet 26. april 2006 vedrørende ny styringsramme på 1.068 mill kroner.
- 3) Styringsrammen er økt med 13 mill kroner som følge av innkludging av skilting av banestrekninger, 33 mill for innkludging av nye strekninger, 88,8 mill på grunn av forlenget byggetid - samt 29,3 mil kroner for endret dekningskrav.
- 4) Kostnadsoverslag er endret til 176,6 mill kr som følge av økt omfang på Mosjøen stasjon
- 5) Nytt kostnadsoverslag pr 06.07.06 på 445,715 mill kroner.
- 6) Ferdigstilt detaljplan forespiller en styringsramme på 384,3 mill kroner inkludert vedlikeholdsomkostnader
- 7) Anbefalet kostnadssramme for prosjektet (alternativ 2 med 6 mnd. stengning) er 1 545 mill kroner, og styringsramme (P50) på 1 368 mill kroner.
- 8) Jernbaneverket vil foreta en ny kostnadsberegning av prosjektet når plangrunnlaget er ferdigstilt.
- 9) Prosjekts kostnadsoverslag er 2 736 mill kroner. Jernbaneverket vil foreta en nærmere vurdering av kostnadsoverslaget primo 2007.
- 10) Endelig resultat av ekstern kvalitetssikring av prosjektet ble satt til 2 730 mill 2006-kroner og kostnadssrammen ble satt til 3 100 mill 2006-kr.
- 11) Prognose for totalkostnad tilsvarer 257,3 mill kroner, hvorav investeringsandelen utgjør 112 mill kroner.

Vedlegg 4 – Oppfølgingspunkter iht. tildelingsbrev

Vedrørende dobbeltsporutbygging på Østfoldbanen Det understrekkes at utbygging av jernbanen til dobbeltspor gjennom Østfold skal skje fra Sandbuakta og sørover. Østfold fylkeskommunes prioritering er fulgt opp i Stortingets vedtak i St.prp. nr. 1 (2004-2005).	Det pågår et planarbeid Sandbuakta–Moss–Såstad med sikte på mulig oppstart av detaljplanarbeid 2007/2008.
Universell utforming Jernbaneverket bes om å vektlegge prinsippene om universell utforming for å bedre tilgjengeligheten til alle brukergrupper. Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å være særlig oppmerksom på evt. behov for ekstraordinære tiltak i forbindelse med ut/ombygging av stasjoner i kurve. Det vises i denne sammenheng til ombygging av Lysaker st. på Drammenbanen og nye Mariero st. på Jærbanan.	Jernbaneverket tar dette til etterreinling i det videre arbeid. For Jærbanen er det foretatt tilpasninger på stasjonene Gausel, Jåttåvågen og Mariero slik at alle tilfredsstiller forskriftenes krav. Det er i eget brev av 1. september 2006 til Samferdselsdepartementet redegjort for status og tiltak i saken vedr. tilgjengelighet/sikkerhet på Lysaker stasjon. Jernbaneverket har klaget og fått aksept fra Jernbanetilsynet til å gå videre med løsning under 2000m.

Kvalitetssikring av Sandnes- Stavanger

Jernbaneverket bes om at de anbefalingene og tilrådningene som gis i kvalitetssikringene legges til grunn for det videre arbeidet med prosjektene. Dette omfatter anbefalte kostnadsrammer, styringsrammer og prosjektorganisering.

a) Dersom Jernbaneverket har insisjeler til anbefalingene og tilrådningene, ber det om at om at Jernbaneverket tar dette opp med Samferdselsdepartementet.

b) Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å gjøre mer konkrete vurderinger av hva som er optimal lengde for stenging av banen, jf. anbefalingen fra kvalitetssikringen.

Samferdselsdepartementet legger tilgrunn at stenging av banestrekningen kun er aktuelt etter at Ganddal godsterminal er ferdig stilt, og at Jernbaneverket/prosjektert dekker evt. merkostnader for operatørene i stengingsperioden.

c) Samferdselsdepartementet vil understreke viktigheten av at evt. stenging av banestrekningen blir kommunisert til publikum på en god måte.

Kostnadsrammer.

Sandnes-Stavanger planlegges ihht. anbefalingen om gjenomføring med en 6 måneders stengning, dvs. alternativ 2 i den eksterne kvalitetssikringen. Her ble det anbefalet en kostnadsramme på 1.490 mill. kr. og en styringsramme (jmfd budsjettbrev 2008) på 1.320 mill. kr. i 2005-verdi. Jernbaneverket har under godkjenningsbehandling på nærværende stadium fastsatt kostnadsoverslaget til 1.320 mill. kr herav 217 mill kr. fornyelse (2005 verdi). Kostnadstallene er justert til 2006-verdi med 3,8 % prisstigningsprognose til:

	2005-verdi	2006-verdi	Herav fornyelse
Kostnadsramme (P85)	1.490	1.545	
Styringsramme (P50)	1.320	1.368	225

Siste tertial ble det gjennomført en usikkerhetsanalyse basert på kostnadstall fra byggeplanarbeider (som nå pågår) og første underbyggings - entreprise. Resultatet viser en kostnadsøkning, og vil bli fremmet som underlag for godkjennning av nytt revisert kostnadsoverslag tilsvarende 1.790 mill kr. Resultat fra de siste anbud viser en betydelig markedsmessig prisstigning, og hoyere i Rogaland enn på Østlandet. Jernbaneverket ønsker også å vurdere prisnivået for fordeling mellom investering og fornyelse.

Prosjektorganisering.

Prosjektet har sammen med Ganddal godsterminal fått sin egen utbyggingssjef. Byggherreorganisasjonen er styrket og vil i en kontinuerlig prosess fortsett bli styrket i tiden fremover mot byggestart av de enkelte delparseller. Dette arbeidet er gjort og gjøres i tråd med Dovres anbefalinger i kvalitetssikringsrapporten.

Stengning av banen.

Prosjektet arbeider med den forutsetning at banen skal stenges i 6 mnd i 2009. (Ganddal Godsterminal er på dette tidspunktet ferdigstilt) Samtidig ser en under planleggingen av anleggsgjenomføringen på om det er hensiktsmessig å be om ytterligere stengning. Dette vil Jernbaneverket komme tilbake til hvis det blir aktuelt. Det er ikke innkalkulert i kostnadsrammen/styringsrammen inndeckning av operatørens eventuelle merkostnader knyttet til stengning av banen. Jernbaneverket vil beregne nytt kostnadsoverslag når merkostnader for operatør foreliger.

<p>Kvalitetssikring av kostnader for GMB</p> <p>Det er lagt opp til at kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av Gardermobanen regelmessig skal gjennomgås og kvalitetssikres av en uavhengig tredjepart. Denne gjennomgangen skal også omfatte beregningsmetodikken for fastsettning av brukeravgiften for banestrekningen. Slik kvalitetssikring bør også kunne belyse mulighetene for effektivisering av drift og vedlikehold av banestrekningen. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket rapporterer tilbake om resultatene fra gjennomført kvalitetssikring av kostnadsgrunnlaget og beregningsmetodikken for brukeravgiften på Gardermobanen.</p>	<p>Avtale om kvalitetssikring er inngått med Ernst & Young. Rapporten er oversendt Samferdselsdepartementet 19. februar 2007.</p>
<p>Mål og resultatsstyring</p> <p>Jernbaneverket bes om å vektlegge samordning av de pågående prosessene vedrørende mål- og resultatsstyring, periodiseringssprosjektet i regi av Finansdepartementet, og arbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan om videreutvikling av sentrale måleparametere og målstyring m.v.</p> <p>a) Jernbaneverket bes om at det i tertialrapporteringen for 2006 innarbeides aktuelle indikatorer fra det pågående arbeidet med utvikling av mål- og resultatsstyringssystem.</p> <p>b) Samferdselsdepartementet vil spesielt be om at mål på utnyttlesgraden av infrastrukturen, og indikatorer for kapitalforvaltningen vurderes tatt inn i tertialrapportene, foruten de indikatorene som bygger opp om fastsatte krav til mål- og resultatoppnåelse.</p>	<p>Det vises til innsendte tertialrapporter, seminar avholdt i november 2006 og etatsmøte 16. januar 2007.</p>

Organisering av drifts- og vedlikeholdsorganisasjon

Samferdselsdepartementet ber om å bli orientert om resultatet av det pågående arbeidet med kartlegging av ulike måter og organisere drifts- og vedlikeholdsorganisasjonen

For å styrke fokus på oppetid og hverdagskvalitet, samt øke feilrettingsberedskapen i Oslo-området har Jernbaneverket fra 01.01.07 organisert drift og vedlikehold mellom Asker, Ski og Eidsvoll som et eget banesjefområde. Drift av stasjoner og publikumsområder i samme område er samtidig skilt ut fra banesjef og organisert under egen stasjonsansvarlig som rapporterer til regiondirektør.

I forbindelse med at beslutningen om å konkurranseutsette all produksjon i Jernbaneverket er omgjort og ordinære drift- og vedlikeholdsoppgaver nå i stor grad skal gjøres med eget personell, er banesjefenes behov for kontroll og oppfølging av arbeider minde. Jernbaneverket har derfor besluttet å overføre ca 120 oppsynsmenn til fra Jernbanesjefsorganisasjon til JBV Drift. Mange av disse oppsynsmennene har kritisk kompetanse som det i dag er underskudd på i JBV Drift. Overføringen gir et klarere grensesnitt mellom banesjefene og JBV Drift, samtidig som JBV Drifts samlede kompetanse styrkes. Det vil også medføre større og mer robuste familjører i JBV Drift og øke organisasjonens evne til å ta i mot læringer.

I parallel med dette arbeidet vil det bli gjort en gjennomgang av banesjefenes organisasjon for å se om det er behov for permanente justeringer for å møte nye krav, f. eks knyttet til sikkerhetsoppfølging og økte krav til planlegging og dokumentasjon. Det vil også bli gjort en harmonisering av antall oppsynsmenn med strekningsansvar pr banesjefområde.

Dagens JBV Drift er organisert på ulike måter i regionene og har til dels ulik benevnelse på samme type stilling. For å harmonisere, samt øke profesjonaliteten i medarbeideroppfølging og fokus på effektiv produksjon, har Jernbaneverket vedtatt å omorganisere JBV Drift. Det vil være faste prosjektledere med ansvar for drift- og vedlikeholdsaktiviteter på en delstrekning. I tillegg vil det være prosjektledere for mindre, tidsbegrensete oppgaver. Prosjektlederne henter faglige ressurser fra en ressurspool som ledes av ressursleder. Ressursleder har medarbeideransvar inklusive ansvar for å ha tilstrekkelig med kompetanse og bemanner prosjektene etter krav fra prosjektlederne. Det er planlagt at denne modellen skal være på plass i Region vest og Region nord til 1. juli, mens Region øst, pga størrelse og stor kompleksitet, har frist til 01.01.08. Det er etablert enighet med personalorganisasjonene om disse endringene.

<p>SAMROS</p> <p>Jernbaneverket bes legge vekt på oppfølgingen av prosjektet SAMROS (risiko- og sårbarhetsanalyse i samferdselssektoren) innen eget virksomhetsområde. Jernbaneverket bes om å jevnlig øve egen krisearganisasjon, gjerne i samarbeid med andre etater og virksomheter. Samfunnssikkerhet og beredskap bør inngå som en integrert del av Jernbaneverkets øvrige sikkerhetsprosjekter. Det forventes i tillegg at Jernbaneverket i løpet av 2006 fullfører prosjektet om styrking av reservebrukerberedskapen.</p>	<p>SAMROS</p> <p>Jernbaneverkets beredskapsplanlegging. SAMROS har vært et viktig prosjekt for modernisering av Jernbaneverkets beredskapsplanlegging. Jernbaneverket og togselskapene har gjennom SAMROS både etablert ny kompetanse og kartlagt kritiske objekter. Det gjennomføres nå en nærmere kartlegging av Oslo S i samarbeid med øvrige interessenter på stasjonsområdet og FFI. Resultatene fra SAMROS vil bli fulgt opp videre i 2007.</p> <p>Ove egen krisearganisasjon</p> <p>Jernbaneverket over jevnlig alle nivåer i organisasjonen på krisledelse og beredskap, både alene og i samarbeid med andre virksomheter, og både som "live" og som "table top" øvelser. Vår aktive deltagelse i Øvelse Oslo 2006 i oktober ga nyttig læring.</p>
<p>Samfunnssikkerhet og beredskap</p> <p>Jernbaneverket praktiserer en "all hazard risk approach", hvor av alle former for trusler mot sikkerheten vurderes samlet, enten truslene skyldes naturen, menneskelige feilhandlinger eller ondsinnde viljeshandlinger (ref NOU 2006:6 Når sikkerheten er viktigst). I forbindelse med utbyggingsprosjekter legges det spesiell vekt på beskyttelse mot slike nevnte forhold.</p>	<p>Reservebru</p> <p>Bru nr 2 er anskaffet og hensiktsmessig lagret. I forbindelse med bygging av ny undergang ved Lønsdal på Saltfjellet i august ble reservebruen brukt.</p>
<p>Miljøledelse</p> <p>Alle statlige etater og virksomheter skal innen utgangen av 2005 ha innført miljøledelse som en integrert del av organisasjonens styringssystemer. Jernbaneverket skal foreta en årlig revisjon av miljøledelsesarbeidet, der det legges til rette for kontinuerlige forbedringer, jf. veilederen T-1426 Miljøledelse i staten fra Miljøverndepartementet.</p>	<p>Miljøledelse har vært en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem siden 1999. Jernbaneverket har deltatt som Samferdselsdepartementets representant i det statlige prosjektet Grønn Stat siden starten høsten 1998. Etter prosjektets avslutning ble Grønn stat videreført som en integrert del av Jernbaneverkets miljøledelsessystem, og de viktigste innsatsområdene er innarbeidet i miljøplan for Jernbaneverket.</p> <p>Høsten 2005 ble det gjennomført en miljørevisjon av regionene med tema farlig avfall, og i 2006 ble det brukt en del tid på å gjennomfore tiltaksplanen.</p> <p>Revidert versjon av Jernbaneverkets miljøledelsessystem ble utgitt 15.12.06.</p>
	<p>Jernbaneverkets miljøplan 2006 - 2009 danner grunnlag for regionenes miljøplaner. I 2006 har regionene utarbeidet sine miljøplaner på grunnlag av den overordnede miljøplanen.</p>

Effektiv bruk av informasjonsteknologi	<p>Jernbaneverket er, gjennom sitt prosjekt eHandel i Jernbaneverket, godt i gang med arbeidet rundt effektiv bruk av informasjonsteknologi relatert til innkjøp og bruk av elektroniske forretningsprosesser. Arbeidet har pågått i hele 2006 og har omfattet en gjennomgang av hele forsyningsprosessen fra plan, konkurransegenomføring, innkjøp og logistikk til økonomi/disposisjonsregnskap/kontraktsoppfølging. Arbeidet har resultert i en rapport som viser Jernbaneverkets mål, strategier og planer for effektiv bruk av informasjonsteknologi innen disse områdene i årene fremover. Rapporten ble noe forsinket, men ble tilnærmet ferdig rett før jul og vil, etter en intern gjennomgang, bli oversendt Samferdselsdepartementet i løpet av 1. kvartal 2007. Årsaken til forsinkelsen skyldes blant annet at arbeidet var mer omfattende enn først antatt.</p>
eHandel	<p>Prosjektet eHandel i Jernbaneverket har i 2006 arbeidet med å dokumentere og få en oversikt over Jernbaneverkets eksisterende applikasjonsportefølje relatert til eHandel (hele kjeden fra plan, konkurranse, til innkjøp og betaling/bokføring). Prosjektet har kommet fram til Jernbaneverkets mål, strategier og planer for innføring av eHandel i de nærmeste 5 årene, spesielt relatert til framtidig applikasjonsarkitektur på dette området. I 2. halvår 2006 valgte Jernbaneverket eHandelsssekretariats innkjøpsløsning/den offentlige markedslass fra IBX for i første omgang å sikre skrifteighet ved sine bestillinger. Viktige aktiviteter fremover:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Vedta og oversende til Samferdselsdepartementet rapporten som beskriver mål, strategi og planer for eHandel i Jernbaneverket. 2. Implementere eHandelsssekretariats innkjøpsløsning/den offentlige markedslass i sammen med IBX 3. Starte selve hovedprosjektet for innføring av eHandel i Jernbaneverket (basert på rapporten) <p>Jernbaneverkets leveranse er et trafikksystem. Denne leveransen retter seg inn mot togsselskapene på det nasjonale jernbanenettet. I Jernbaneverkets trafikksystem ligger også ansvaret for publikumsinformasjon, altså kommunikasjon mot den enkelte togbruker. Jernbaneverket har så langt ikke estimert potensielle effektiviseringsgevinster eller detaljplanlagt prosjekter innen dette området, men i virksomhetsplanene for 2007 er det blant annet foreslått realisering av "Toginfo på nett", oppstart av tjenesteorientering av arkitekturen (SOA) og forbedret elektronisk kommunikasjon med togsselskapene. I tillegg deltar Jernbaneverket allerede i samarbeid om utarbeidelse av nasjonal reiseplanlegger (Multirit).</p>
Elektronisk kommunikasjon	<p>Jernbaneverket må legge til rette for at hver enkelt imbygger senest i 2007 selv skal kunne velge om etterspørsel etter, eller melding fra og kommunikasjon med offentlig sektor skal skje elektronisk. Jernbaneverket blir bedt om at det i den potensielle rapporteringen til departementet, synliggjøres hvilke effektiviseringsgevinster som opnås. Tilsvarende ber vi om at mulige større effektiviserings tiltak og virkningene av disse tas opp med departementet på egnet måte.</p>

<p>Punktlighet</p> <p>Samferdselsdepartementet vil understreke den betydningen driftsstabiliteten har for jernbanens omdømme og konkurranseskraft. Nivået på Jernbaneverkets budsjett for 2006 forventes å slå positivt ut for jernbanens driftsstabilitet. For 2006 bør Jernbaneverket sammen med operatørene ta sikte på å nå følgende punktlighetsmål i persontrafikken:</p> <p>Prosentandel i rute til endestasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flytog (innenfor 3 min) 95 pst • Lokaltog Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim (innenfor 3 min) 90 pst • IC/Mellomdist. (innenfor 3 min) 90 pst • Fjern tog (innenfor 5 min) 90 pst 	<p>Se rapport</p>
<p>Oppetid</p> <p>Samferdselsdepartementet viser til Jernbaneverkets brev av 28. november 2005 vedrørende forslag til effektivitets- og produktivitetsmåling av etaten med forslag til at "oppetiden" til jernbanenettet skal inngå som en ny måleparameter i etatsstyringen av Jernbaneverket. Jernbaneverket har foreslått at krav til oppetid holdes på dagens nivå for faktisk oppetid på 99,6 pst. Samferdselsdepartementet er enig i Jernbaneverkets forslag, men vi vil samtidig be Jernbaneverket om å redigjøre for hvordan oppetiden på sikt kan forbedres (f.eks. til 99,9 pst.), vurdert i forhold til ressursinnsatsen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det er et langsigkt mål at "oppetiden" kan forbedres og at dette vurderes i forhold til arbeidet med Nasjonal Transportplan.</p>	<p>Se rapport</p>

<p>Effektivisering</p> <p>Med bakgrunn i Jernbaneverkets forslag til effektivitetsindeks legger Samferdselsdepartementet til grunn at det stilles krav til en samlet forbedring i effektiviteten i 2006 på 3,5 pst. i forhold til 2005. Samferdselsdepartementet presiserer at Jernbaneverket har en redegjørelsese- og tiltakspunkt i forhold til fastsatte målkrav. Jernbaneverket må redlegjøre overfor departementet for avvik fra fastsatte mål- og resultatkrev, og å foreslå tiltak for å rette opp situasjonen med sikte på å nå fastsatte målkrav.</p>	<p>Se kapittelet om mål og resultatsstyring.</p>
<p>Reserve</p> <p>Samferdselsdepartementet understreker behovet for at Jernbaneverket, innenfor rammen av tildelt bevilning, setter av nødvendig reserve til å møte uforutsatte utgifter og behov for evt. kutt i bevilningen som måtte komme i 2006.</p>	<p>Tatt til etterretning</p>

Opprusting av Meråkerbanen

Samferdselsdepartementet legger til grunn at opprusting av Meråkerbanen prioriteres innenfor vedtatte bevilgning, slik at opprustingen av skinnegangen til bl.a. 22,5 tons aksellast kan ferdigstilles i 2006.

Planstatus

Det er utarbeidet en strekningsvis fornyelsesplan for Meråkerbanen. Planen omfatter nødvendige tiltak for omklassifisering samt vedlikehold av over- og underbygningen for at det skal være forsvarlig med aksellastøkning og tilhørende hastigheter – byggetrinn 1 - 22,5 tonns aksellast med 60 km/h for godstog og 100 km/h for persontog. Kostnader for byggetrinn 1 er beregnet til 68,6 mill kroner.

Aktivitet	Mengde	Budsjett (mill.kr)
Underbygningstiltak	37 km	3,15
Bruer	RS*	3,20
Siktutbedring på planovergangar	18 plasser	0,54
Skogrydding	RS	4,00
Utskifting av 35 kg's skinner inkl. sviller	4,77 km	12,96
Utskifting av 35 kg's skinner inkl. omplating	5,1 km	5,70
Utskifting av dårlige furusviller	10 km	27,20
Komplettering (ballast, fyllinger og skinnekvalitet)	RS	8,46
Diverse	RS	3,40
TOTALT		68,6

* RS = rund sum

	2005	2006	2007	2008
Medgått/ plantlagt	5,0	26,4	18,0	14,8

Byggestatus – pr 31.12 2006:

Årets entreprise har ivaretatt følgende aktiviteter; sporbytte, plate-/skinnebytte og underbygningstiltak.

Mengder i 2006:	Planlagt	Utført
> Sporbytt	5.715 m	5.715 m
> Plate- og skinnebytte	4.047 m	2.600 m
> Underbygningstiltak	10.000 m	8.315 m

Resultat for produsert mengde er noe lavere enn planlagt for plate- og skinnebytte og underbygningstiltak, pga. større enhetskostnader og omfang.

Visitasjon til føts av strekningen sommeren 2006 viste uoverensstemmelse med Banedata (Jernbaneverkets register over infrastruktur), det gjensårs derfor arbeid i forbindelse med sporbytte og plate- og skinnebytte (utskifting av 35kgs skinner), 4.500 meter.

Ferdigstillelse av byggetrinn 1 skjer i løpet av 2007. Avvik i forhold til fornyelsesplanen skyldes vesentlig redusert omfang mhp utskifting av dårlige furusviller. Dette vil medføre økte vedlikeholds kostnader og/eller saktekjøring ved 22,5 tons aksellast.

Sikkerhetssoner ved Trondheim Lufthavn Værnes og masse fra Jernbanetunnel gjennom Gjevingåsen.	<p>I Statsbudsjett 2006 – Tilleggsbevilninger og omprioriteringer. Det er avholdt et møte mellom Avinor lokalt og Jernbaneverket. Konklusjonen av møte er at en samordning er logisk og ønskelig, men det må tas overordnet grep for å sikre en slik samordning. Departementet Jernbaneverket om å samkjøre med Avinor om bruk av massen ved jernbanetunnel gjennom Gjevingåsen til bruk til sikkerhetssone ved Værnes lufthavn.</p>
--	--

Vedlegg 5 – Kapasitetsutnyttelse

Utnyttelse av jernbanens hastighetspotensiale (T/T0)

Nedenfor vises jernbanens hastighetspotensiale for Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Gjøvikbanen, og i årsrapporten 2006 kommer Dovrebanen i tillegg. Jernbaneverket vil senere vurdere om det skal rapporteres på flere banestrekninger.

Tabell 13 Hastighetspotensialet for Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Gjøvikbanen og Dovrebanen fordelt på type tog

Banenavn:	T/T0 er målt mellom disse stasjonene:		N-tog (nærtrafikk)	R-tog (region)	Godstog
Østfoldbanen³	Oslo S	Kornsjø ⁴	-	1,13	1,32
	Oslo S	Halden	-	1,11	-
	Oslo S	Moss	1,11	1,11	-
	Oslo S	Ski	1,17	1,17	-
	Oslo S	Mysen	1,17	-	-
Vestfoldbanen	Oslo S	Skien	-	1,16	-
	Oslo S	Larvik	-	1,17	-
	Oslo S	Tønsberg	-	1,15	-
Gjøvikbanen	Oslo S	Gjøvik	-	1,13	-
	Oslo S	Jaren	1,17	1,17	-
	Oslo S	Roa	1,19	1,16	1,12
	Oslo S	Hakadal	1,21	1,18	1,12
Dovrebanen	Eidsvoll	Trondheim		1,10	1,12
	Eidsvoll	Dombås		1,10	1,18
	Eidsvoll	Lillehammer		1,10	1,28
	Eidsvoll	Hamar		1,16	1,40

Østfoldbanen

Nærtrafiktogene (Spikkestad)-Oslo S-Moss måles over to snitt, hhv. Oslo S-Ski og Oslo S-Moss. Fremføringsforholdet er lav (1,17) mellom Oslo S og Ski, dvs. der infrastrukturkapasiteten utnyttes høyest, jfr. kart i vedlegg 4. Her taper nærtrafiktogene kjøretid på grunn av andre tog på strekningen. Sør for Ski er framføringsforholdet bedre (1,11), hvor kapasitetsutnyttelsen er lavere og dermed påvirkningen fra andre tog mindre. Godstogene har et meget dårlig (1,32) framføringsforhold. Dette skyldes blant annet for få kryssingsspor av tilstrekkelig lengde.

Vestfoldbanen

Verdiene viser at dagens ruteopplegg ikke utnytter strekningenes hastighetspotensial. Dette skyldes en uegnet kryssingssporstruktur. Koordinering av strukturelle tiltak og optimale ruteteier vil kunne gi reisetidsforbedringer. Diverse tiltak og prioritering av disse er utredet uten at det er gitt en klar konklusjon eller anbefaling.

Gjøvikbanen

Godstrafikken Oslo–Roa har relativt lave verdier. Dette skyldes at til tross for betydelig lengre fremføringstid, kjøres en del av godstogene på strekningen Oslo–Bergen via Drammen. Dette skyldes i hovedsak at det er manglende mulige ruteteier via Roa, på grunn av manglende eller for korte kryssingsspor.

³ Flere av togene i oversikten trafikkerer flere baner enn Østfoldbanen. Ved å inkludere hele togets kjørestrekning fra endestasjon til endestasjon kan T/T0 endres.

⁴ Denne raden (Oslo-Kornsjø) viser T/T0 for internasjonale (dvs. grensekryssende) gods- og persontog.

Dovrebanen

Verdiene for godstogtrafikken viser en svært uheldig situasjon på strekningen Eidsvoll – Hamar (1,40). Konkret skyldes dette korte kryssingsspor. Et tiltak vil være å forlenge kryssingssporene.

Nærmere forklaring på T/T0 (utnyttelse av jernbanens hastighetspotensiale)

Måleindikatoren T/T0 uttrykker i hvor stor grad en banes hastighetspotensiale utnyttes av togene som trafikkerer den. Ideelt sett er $T = T_0$, dvs. at fremføringsforholdet = 1,0. Jo høyere fremføringsforholdet er, jo mer tid bruker toget utover det som er teoretisk mulig. T/T0 kan også brukes til å uttrykke hvor mye raskere et tog kunne vært fremført gitt en mer optimal infrastruktur og/eller en annen ruteplan. Er T/T0 for ett tog = 1,20 er potensialet for kjøretidsreduksjon nær 20 %. Beregning av T/T0 gjøres for hvert enkelt tog. For tog som kjøres i "stiv rute" (dvs. med avgang på samme, faste, minuttall over hele driftsdøgnet) er det tilstrekkelig å beregne T/T0 for ett av togene.

T = den tid et tog i følge ruten bruker mellom sin utgangs- og sin endestasjon. T_0 = summen av følgende faktorer:

- a) $T_k =$ den tid toget kunne ha brukt mellom sin utgangs- og sin endestasjon gitt at det kjører så hurtig som tillatt på strekningen uten å stoppe underveis.
- b) Et grunntillegg på 4 % av T_k . Dette legges inn for å ha en viss slakk for forhold som ikke kan hensyntas i kapasitetsfordelingsprosessen, for eksempel saktekjøring pga. ikke-planlagte infrastrukturarbeider. (4 % tilsvarer 2 minutter og 24 sekunder per time.)
- c) Den tid som går med til "markedsstopp", dvs. nødvendig tid for av- og påstigning (for passasjertog) eller for av- og pålassing av gods eller for inn- og utsett av vogner (for godstog). Denne tiden varierer med stasjonens størrelse (trafikkgrunnlag). Inkludert i "markedsstappen" ligger også tid som går med til retardasjon og akselerasjon.

Utnyttelse av frekvenspotensialet (kapasitetsutnyttelse K/KO)

Kapasiteten på en strekning varierer med en rekke parametere. De viktigste er om strekningen har enkelt- eller dobbeltspor, tidsavstanden mellom stasjoner og blokkposter, samt tillatt kjørehastighet på strekningen. Beregningen nedenfor er basert på tillatt kjørehastighet. Dersom togene framføres med lavere hastighet, vil det ofte være plass til flere tog. Forutsetningen kan derfor gi kapasitetsutnyttelse over 100 %.

Nedenfor er gjengitt en kort gjennomgang av det som Jernbaneverket betrakter som kapasitetsmessige problemområder. Dette er gjort på bakgrunn av dagens trafikksituasjon eller en forventning på kort sikt det vil si endringer i forbindelse med neste ruteendring. Endringer på lengre sikt ligger ikke inne her og vil eventuelt gi nye problemstillinger. Tabellen er rangert ut fra hvor mange tog som kjører på hver enkelt strekning.

Tabell 14: Strekninger med kapasitetsproblemer

Fra	Til	Antall tog per døgn	Kap.utnyttelse		Fra	Til	km	X-sporlengder		
			døgn	maxtime				i %	i %	>600m
										>500m
1 Skøyen	Sandvika	345	115	140						>400m
2 Oslo S	Ski	220	75	115	Moss	Halden	77	7/13	8/13	11/13
3 Arna	Bergen	106	130	120						
4 Nærø	Stavanger	94	130	130	Egersund	Stavanger	73	1/13	2/13	8/13
4 Egersund	Nærø	64	90	100	Kristiansand	Egersund	160	2/13	2/13	4/13
5 Lillestrøm	Jessheim	90	100	90	Lillestrøm	Eidsvoll	47	7/11	10/11	10/11
6 Lillestrøm	Årnes	70	97	83	Lillestrøm	Årnes	37	3/7	3/7	6/7
7 Heimdal	Trondheim	72	100	115						
7 Trondheim	Hell	58	80	100	Trondheim	Steinkjer	125	4/7	5/7	7/7
8 Grefsen	Roa	50	70	105	Grefsen	Roa	51	2/11	4/11	4/11
9 Rognan	Bodø	22	75	130	Mo	Bodø	231	2/8	2/8	4/8
9 Dunderland	Rognan	14	70	180						
10 Hamar	Røros	14	65	110	Hamar	Støren	384	8/17	10/17	11/17

Tabellen over er todelt. Den venstre halvdelen gir en oversikt med bakgrunn i den totale togtrafikken, i prosent utnyttelse av banestrekningens kapasitet over døgnet og i makstimen. Den andre delen viser forutsetningene for fremføring av lange godstog hvor tabellen viser antall kryssingsspor av gitte

lengder i forhold til det totale antallet kryssingsspor på strekningen. For korte kryssingsspor er et hinder på en del strekninger for togselskapene, når det gjelder fremføring av godstog på en økonomisk forsvarlig måte.

