



Innhold

Beretning 2000	1
Hva er Jernbaneverket?	2
Jernbaneverkets organisasjon	3
Jernbanenettet i Norge	4
Sikkerhet	6
Punktlighet	10
Transportmengde på det offentlige jernbanenettet	11
Drift og vedlikehold	12
Utvikling av jernbanenettet	14
Jernbanen og miljøet	16
Jernbaneverkets internasjonale arbeid	19
Personal og arbeidsmiljø	20
Organisasjonsutvikling	22
Statsregnskapet 2000	23
Publikasjoner utgitt av Jernbaneverket 2000	25



Beretning 2000

Året 2000 ble et vanskelig og vondt år for Jernbaneverket og norsk jernbanedrift. Åsta-ulykken i januar, der 19 mennesker omkom, var den mest tragiske hendelsen, men også andre ulykker og uønskede hendelser satte sitt preg på året.



Ulykken ved Åsta på Rørosbanen ble gransket av en regjeringsoppnevnt kommisjon under ledelse av lagdommer Vibecke Groth. Kommisjonen la fram sin rapport 6. november 2000. I rapporten har kommisjonen ikke klart å fastslå den direkte årsaken til ulykken, men har påpekt en rekke bakenforliggende forhold som etter kommisjonens oppfatning kunne bidratt til å hindre ulykken. Kommisjonen konkluderte derfor med en grunnleggende kritikk av sikkerhetstenkningen og sikkerhetsstyringen i Jernbaneverket.

Sikkerhetsarbeidet i Jernbaneverket har i de siste årene vært under omlegging. Tradisjonelt har sikkerheten innenfor jernbanevirksomhet utviklet seg basert på lang tids erfaring, der lærdommen fra uønskede hendelser har ligget til grunn for forbedringer av systemer og regelverk. Moderne sikkerhetsledelse, slik det nå er blitt nedfelt i forskriftsverket for jernbanevirksomheten, krever en omlegging fra hendelsesbasert til risikobasert sikkerhetstenkning.

Omleggingen er en krevende og omfattende prosess i Jernbaneverket, som startet for fullt i siste halvår 1999.

Det er i den sammenheng viktig å påpeke at det ikke er den enkelte medarbeiders holdning til sikkerhet i de daglige operasjoner som har vært gjenstand for kritikk og omlegging, men en endring av prinsippene for sikkerhetsledelse og dokumentasjon. Dette arbeidet har derfor preget året 2000. I løpet av året er det lagt et betydelig grunnlag for innføring av ny sikkerhetsledelse. Etter Åsta-kommisjonens rapport er det videre etablert en konkret handlingsplan for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter.

Handlingsplanarbeidet er første halvår 2001 organisert som et prosjekt for å få en raskere start på forbedringsarbeidet som vil prege Jernbaneverket i årene som kommer.

Den største trafikkutøveren på norske spor, NSB BA, har også opplevd år 2000 som et vanskelig år. Dette har også gitt seg uttrykk i trafikkstatistikken som viser nedgang. I løpet av året reduserte eller innstilte NSB BA persontrafikken på flere strekninger, også på strekninger som i de senere år har fått en betydelig opprustning av infrastrukturen. For Jernbaneverket reiser dette en rekke prinsipielle spørsmål om hvordan ressursinnsatsen skal prioriteres, samtidig som det illustrerer den alvorlige situasjonen jernbandedriften i Norge er inne i ved at det ikke er flere konkurrerende operatører på sporet. I dag er utnyttelsen av Jernbaneverkets og samfunnets infrastruktur avhengig av vurderinger og økonomisk evne hos i hovedsak en enkelt operatør.

Jernbaneverkets investeringsmidler prioriteres til sikkerhet og til utbedring av flaskehalsene der trafikken er størst. Nye Nationaltheatret stasjon ble åpnet i 1999, og sluttarbeidene ble gjennomført i 2000. På Østfoldbanen ble dobbeltsporsparsellen Såstad-Haug åpnet i juni 2000, og forbedringen av Vestfoldbanen er videreført. På fjernstrekningene er de såkalte krengetogtilpasningene omprioritert mot sikkerhetsrelaterte tiltak med særlig vekt på fjerning og sikring av planoverganger.

De samme prioriteringer har preget Jernbaneverkets arbeid med innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011. Planen, slik den er framlagt fra Regjeringen og senere behandlet av Stortinget, understøtter en satsing i tråd med Jernbaneverkets forslag. Det er likevel ikke en plan som vil gi de store endringer i transportmiddel fordelingen i Norge. Under forutsetning av at den følges opp gjennom de årlige bevilgninger i Stortinget, kan planen

bidra til å opprettholde jernbanens konkurransekraft. I handlingsprogrammene til planen prioriterer Jernbaneverket en høy vedlikeholds-innsats, samt satsing innenfor sikkerhet, stasjonsutvikling og til det største nyinvesteringsprosjektet; dobbeltsporet Skøyen-Asker.

Den økonomiske styring av Jernbaneverket er under kontroll. Basert på Stortingets bevilgning og merinntekter viser kontantregnskapet et mindreforbruk i 2000 på 23,9 millioner kroner (eksklusiv innbetaling som følge av overtakelse av Gardermobanen), eller 0,7 prosent i forhold til Stortingets bevilgning.

Per 31.12.2000 hadde Jernbaneverket 3589 fast tilsatte medarbeidere. Ved at BaneProduksjon ble utskilt til forretningsenhet fra 1.1.2000, er det i løpet av 2000 gjennomført et fullstendig skille mellom forvaltning og forretning/produksjon. Om lag 39 prosent av de tilsatte er i forvaltningsdelen. Av disse er omtrent halvparten knyttet til trafikkstyringsoppgaver.

I et vanskelig år har Jernbaneverkets medarbeidere vist en stor lojalitet til sin arbeidsplass, og jeg vil takke alle for den innsatsen som er lagt ned i 2000.

Steinar Killi

Hva er Jernbaneverket?

Jernbaneverket ble opprettet 01.12.1996 da den tidligere forvaltningsbedriften NSB ble delt i særlovselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket. I de første årene hadde Jernbaneverket og NSB BA samme toppleder og styre, men fra 01.07.1999 ble et fullstendig organisatorisk skille gjennomført.



Ordningen med styre for Jernbaneverket ble avskaffet, og jernbanedirektør Steinar Killi ble ansatt som øverste leder av Jernbaneverket.

Jernbaneverksomhet består av samspill mellom infrastruktur, trafikkstyring og rullende materiell. I Jernbaneverkets forvaltningsansvar inngår også et ansvar for systemsikkerheten på jernbanen. Dette ivaretas gjennom at Jernbaneverket håndterer infrastruktur og trafikkstyring og Jernbaneverket gjennom sportilgangsavtaler forsikrer seg om at trafikkutøverne er i stand til å overholde infrastrukturens og trafikkstyringens krav til rullende materiell og personalkompetanse.

Jernbaneverket har ansvar for

- Utvikling og drift av et jernbanenett som tilfredsstillende samfunnets og markedets krav til sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, togtetthet, lasteprofil, komfort/-opplevelse, miljø og publikumsinformasjon.
- Jernbanestasjoner og terminaler, bla. publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukerne av togtjenester
- Ruteplanlegging i form av å tildele ruteleier for trafikkutøverne
- Trafikkstyring gjennom operativ togledelse av trafikken på jernbanenettet
- Bestemmelser for det offentlige

- jernbanenettet, bl.a teknisk utforming av nettet, krav til rullende materiell, trafikkering og trafiksikkerhet, samt krav til kompetanse for nøkkelpersonell
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren

Det offentlige jernbanenettet er en viktig del av samfunnets infrastruktur. Utvikling og drift av nettet er derfor en samfunnsoppgave som må ses i sammenheng med utvikling og drift av annen samfunnsmessig virksomhet.

Jernbaneverket skal bidra til at staten når de transportpolitiske målsettinger og skal arbeide for at jernbanetransport er en sikker og konkurransedyktig transportform, integrert med det øvrige transportnettet.

Jernbaneverkets organisasjon

Jernbaneverket er direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

Departementet følger opp Jernbaneverkets virksomhet gjennom faste etatsmøter og via tertialrapporter fra Jernbaneverket.



Jernbanedirektøren har ansvaret for ledelsen av Jernbaneverket.

Hovedkontoret ivaretar overordnet koordinering av Jernbaneverkets samlede virksomhet, og legger premisset for bruk av jernbanenettet, samt trafikk og aktivitet knyttet til dette.

De fire regionene står i eiers sted hva angår forvaltning av det offentlige jernbanenettet, og har ansvar for operativ trafikkstyring på nettet.

Utbygging ivaretar byggherrerollen for utbygging av jernbanen fra detaljplanlegging til ferdigstilt anlegg

Leverandørenhetene, som selger varer og tjenester både til Jernbaneverket og til eksterne, er:

- BaneProduksjon, som leverer jernbanerettede entrepriser med basis i lettere maskinelt utstyr
- BaneService, som leverer jernbanerettede entrepriser basert på spesialisert og tyngre maskinelt utstyr
- BanePartner, som er Jernbaneverkets rådgivende ingeniørenhet
- BaneEnergi, som er Jernbaneverkets energiverk
- BaneTele, som er Jernbaneverkets televerk

Norsk Jernbanemuseum ivaretar historisk dokumentasjon og formidling av jernbanehistorien i Norge.

Jernbaneverkets organisasjon pr. 31.12.00.



Fra 01.06.01 vil organisasjonen bli endret ved at det etableres en sentralledelse som i tillegg til jernbanedirektøren vil bestå av fire etatsdirektører samt sikkerhetsdirektør og stabsdirektør.

Jernbanenettet i Norge

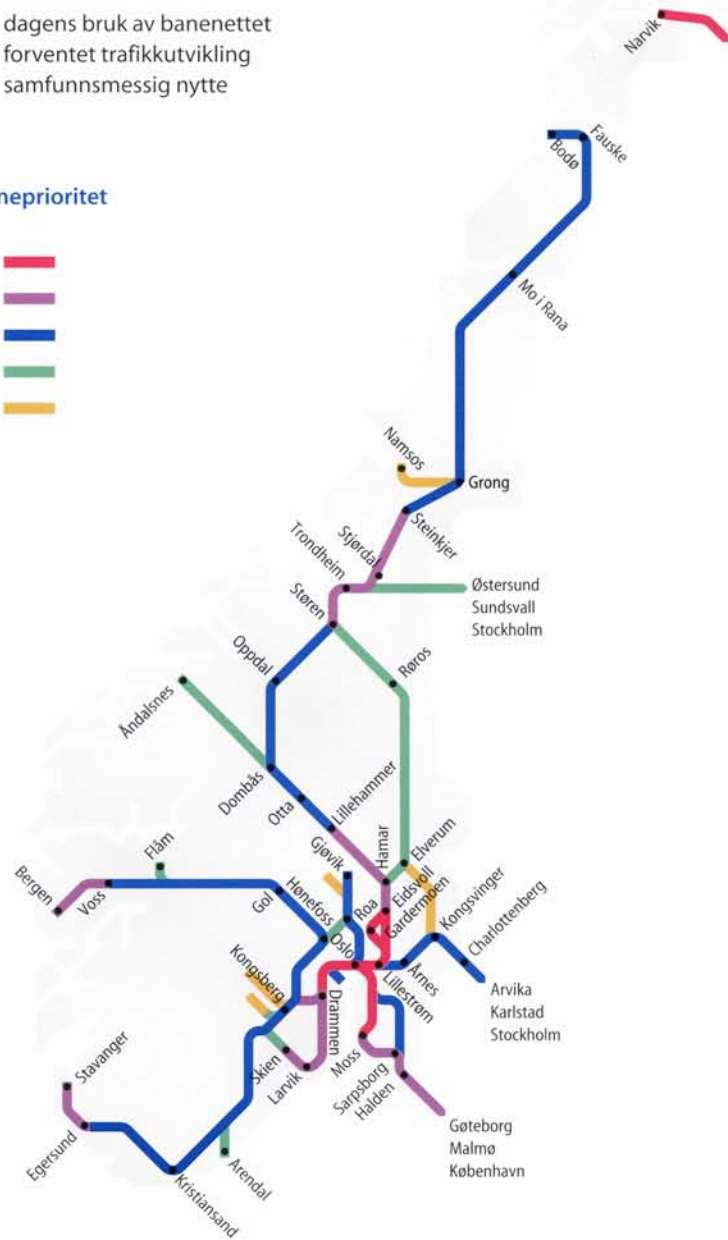
Jernbanenettet i Norge er første generasjons jernbanenett. Trasèene er hovedsakelig lagt for 100-150 år siden. Det er få strekninger hvor moderne rullende materiell kan utnytte sitt hastighetspotensiale.

Banenettet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsakelig basert på:

- dagens bruk av banenettet
- forventet trafikkutvikling
- samfunnsmessig nytte

Baneprioritet

- 1 █
- 2 █
- 3 █
- 4 █
- 5 █



Kapasitet

Mulig togtetthet har primært sammenheng med antall, tetthet og lengder på operative kryssingsspor, antall kilometer dobbeltspor, og strømforsyningen. Dessuten på spormengde og kapasitet på stasjoner og terminaler i endepunktene.

Oslo Sentralstasjon samt strekningene Skøyen - Asker og Oslo S - Ski fremstår som de største flaskehalsene på nettet. For øvrig er kapasiteten under deler av døgnet godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim.

I 2000 ble det ikke ferdigstilt de helt store tiltak som har gitt kapasitetsforbedringer, selv om mange slike er under arbeid. Det viktigste var ferdigstillingen av dobbeltsporsparsellen Rygge (Såstad) - Haug, som ga bedring i trafikkavviklingen og en mindre reduksjon av kjøretiden på Østfoldbanen. For øvrig ble det på Bergensbanen, samt på Dovrebanen sør for Hamar, ferdigstilt og tatt i bruk enkelte lengre kryssingsspor og fornyede sikringsanlegg.

Derimot var 2000 preget av mange og omfattende kapasitetsreduksjoner, dels på grunn av ulykkene på Åsta og Lillestrøm, og dels på grunn av dokumentasjonkrav knyttet til signalanlegget på Brumunddal og plattform på Stange. Dette har hatt negative effekter både på punktlighet og regularitet (innstillinger). Rørosbanen har etter at den ble gjenåpnet etter Åstaulykken hatt redusert kapasitet og fleksibilitet ved forsinkelser på grunn av begrenset tilgang på personale med utdannelse for å drive manuell togekspedering.

I tillegg har det i 2000 vært forholdsvis omfattende midlertidige kapasitetsreduksjoner i form av saktekjøringer og sporavstengninger/toginnstillinger, i hovedsak på grunn av utførelse av forskjellige arbeider på linjen, blant annet innlegging av underganger som del av krengetogtiltakene. Andre årsaker er økninger i akkumulert etterslep i vedlikeholdet, samt økt tid for retting av ikke-sikkerhetskritiske feil. I 2001 vil det bli økt fokus på disponering av kapasitet til sporarbeider.

Lasteprofil

Lasteprofilet er en av de viktigste kapasitetsparametrene, særlig for godstrafikken. De forskjellige tillatte lasteprofiler på de forskjellige banestrekninger angir maksimal tillatt høyde og bredde på jernbanemateriell med last.

Jernbaneverket har gitt høy prioritet til arbeidet med nye lasteprofiler, blant annet for å få samsvar med utenlandske standarder og viktige lastformater for optimalt samsvar med vegtransport. Spesielt gjelder dette lasteprofilet UIC P407, som muliggjør økte høyder og større effektivitet for containertrafikken, og fremfor alt transport av semitrailere med jernbane. Trafikk med semitrailere

har vist seg å ha meget store potensialer, på nasjonale og spesielt internasjonale trafikkrelasjoner, og slik trafikk er nå i rask vekst. I stor grad gjelder dette termotransporter med høy vareverdi, hvor jernbanen tidligere har vært et lite konkurransedyktig alternativ. Dette er også trafikk som i hovedsak overføres fra veg. Strekninger som nå er klarert for slik trafikk er Kongsvingerbanen,

Ofofbanen (foreløpig P 403), Dovrebanen, Sørlandsbanen, Østfoldbanen og Raumabanen.

Utbygging for P407 vil bli videreført slik at Nordlandsbanen kan være klar i 2002 og Bergensbanen og Ofofbanen i 2003.

I tillegg legges også til rette for det internasjonale lasteprofilet RIV-3.2, som muliggjør bruk av moderne og større godsvogner, særlig viktig i internasjonal trafikk. Foreløpig kan dette lasteprofilet kun tillates på Kongsvingerbanen, hvilket allerede har medført økt bruk av jernbane til bl.a. biltransporter. I 2001 påregnes også trafikkstart med RIV-3.2 på Østfoldbanen.



Bergensbanen



Rørosbanen



Nordlandsbanen



Gardermobanen



Østfoldbanen



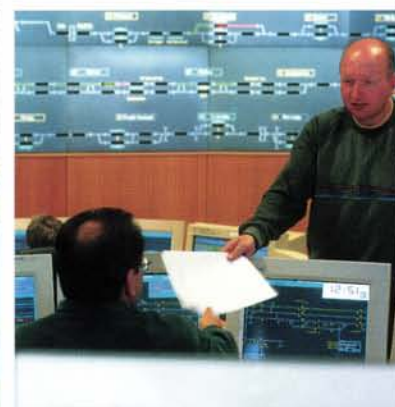
Sørlandsbanen

Nøkkeltall for det offentlige jernbanenettet

	Antall km bane hovedspor	Km dobb. spor	Kryssings- spor lengre enn 600m	Antall bruer	Antall tunneler	Plan- overganger
■ Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)	729	0	24	361	156	852
■ Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger)	545	0	17	495	190	207
■ Dovrebanen (Eidsvoll-Trondheim)	485	0	36	384	42	445
■ Rørosbanen (Hamar-Støren)	383	0	7	291	6	503
■ Bergensbanen (Hønefoss-Bergen)	372	0	18	192	155	337
■ Østfoldbanen vestre linje	170	63	8	190	16	124
■ Vestfoldbanen (Drammen-Skien)	149	5	0	117	16	240
■ Gjøvikbanen (Oslo S-Gjøvik)	124	3	2	102	7	180
■ Kongsvingerbanen	115	0	7	49	0	155
■ Raumabanen	114	0	1	100	6	247
■ Valdresbanen (Eina-Leira)	104	0	0	14	2	91
■ Solørbanen	94	0	0	31	0	232
■ Numedalsbanen (Kongsberg-Rødberg)	92	0	0	22	18	272
■ Østfoldbanen østre linje	80	0	1	42	2	140
■ Bratsbergbanen (u/Nordagutu-Hjuksebø)	74	0	0	69	29	48
■ Meråkerbanen (Hell-Storlien)	71	0	0	64	1	61
■ Hovedbanen (Oslo S-Eidsvoll)	68	21	6	62	2	9
■ Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss)	54	0	0	27	0	127
■ Namsoslinjen	51	0	0	22	5	113
■ Gardermobanen (Etterstad-Gardermoen)	49	49	0	25	1	0
■ Drammenbanen (Oslo S-Drammen)	42	42	0	58	11	1
■ Ofotbanen	42	0	1	6	20	43
■ Arendalsbanen	37	0	0	16	3	74
■ Roa-Hønefosslinjen	32	0	0	25	3	47
■ Flåmsbana	20	0	0	2	21	41
■ Gardermobanen (Gardermoen-Eidsvoll)	17	13	0	12	2	0
■ Randsfjordbanen (nordlige del)	16	0	0	5	0	0
■ Spikkestadlinjen	14	0	0	12	0	9
■ Breviksbanen (Eidanger-Brevik)	10	0	0	0	1	13
■ Hortenlinjen (Skoppum-Horten)	7	0	0	0	0	24
■ Alnabru-Loenga	7	0	0	3	0	0
■ Stavne-Leangen	6	0	0	2	1	2
■ Alnabru-Grefsen	5	0	0	5	0	11
■ Dalane-Suldal	1	0	0	0	0	0
Sum¹⁾	4 179	196	128	2 805	716	4 805

- elektrifisert jernbane-strekning
- ikke elektrifisert jernbane-strekning

¹⁾ Sum gjelder ikke sidespor, havnebaner og privatbaner



Sikkerhet

Året 2000 har vært preget av flere alvorlige ulykker og uhell på det norske jernbanenettet. Kollisjonen mellom to tog ved Åsta på Rørosbanen 4.januar var den verste jernbaneulykken i Norge på 25 år.

I april kolliderte to godstog på Lillestrøm stasjon. Ingen ble skadet i denne ulykken, men på grunn av gasslekkasjene som fulgte måtte flere tusen beboere i Lillestrøm evakuere husene sine.

Antallet drepte i ulykker på planoverganger har også vært høyere dette året enn tidligere år, mens antallet avsporinger av godstog har gått betydelig ned.

Til sammen har 30 personer, hvorav 19 i Åstaulykken, omkommet i forbindelse med jernbanevirksomhet dette året.

Ny sikkerhetsfilosofi

Høsten 1999 startet arbeidet med innføring av en sikkerhetsledelse basert på risikoanalyser i Jernbaneverket. Arbeidet satte nytt fokus på sikkerhet og sikkerhetsledelse. Sikkerhetsfilosofi og overordnet mål for sikkerhet for Jernbaneverket ble vedtatt av Jernbandedirektøren den 30.11.99. Dette markerte innledning på revisjon og oppdatering av styringssystemets øverste dokument. Samtidig ble arbeidet med dokumentasjon av sikkerheten for banestrekninger og omfattende sikkerhetsfaglig etterutdanning startet opp.

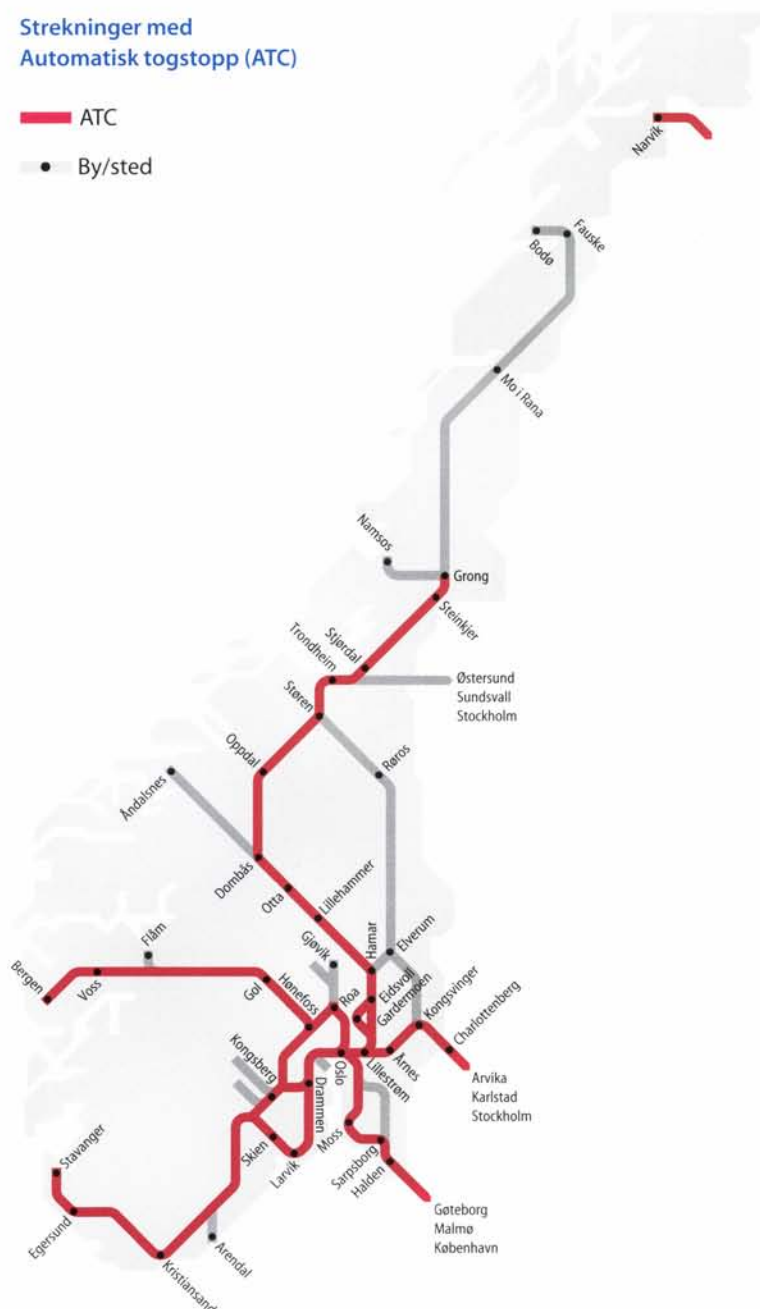
Eget prosjekt

Åsta-ulykken 4.januar 2000 medførte ytterligere fokus på sikkerhetsarbeidet. Gjennom Jernbaneverkets eget granskningsarbeid etter ulykken og Groth-kommisjonens arbeid har det blitt avdekket økt behov for prioritering av det systematiske sikkerhetsarbeidet i Jernbaneverket.

Uhell/ulykker	Antall hendelser pr år		Antall drepte pr år	
	1980-99	2000	1980-99	2000
Sammenstøt	6	18	0,6	19
Avsporinger	16	9	0,1	0
Planovergangsulykker	17	16	4,0	10
Øvrige uhell/ulykker	19	6	1,9	1
Sum	58	49	6,6	30

Strekninger med Automatisk togstopp (ATC)

- ATC
- By/sted



Fra våren 2000 ble arbeidet med sikkerhet i Jernbaneverket koordinert og samlet i en oversiktsplan ved Sikkerhetsavdelingen. Planen er gradvis utvidet etter hvert som nye tiltak og aktiviteter er definert og igangsatt.

Jernbanedirektøren besluttet å organisere den videre oppfølging av disse aktivitetene som et prosjekt i Jernbaneverket. Gjennom en egen handlingsplan skal prosjektet gi en samlet koordinering og rapportering fra alle igangsatte aktiviteter for å bedre sikkerheten. Aktivitetene som inngår i handlingsplanen kan deles i to kategorier:

- Investeringer i tekniske tiltak som lydalarm, hendelseslogg etc

- Utredningsarbeid som utføres delvis i egen regi og delvis ved hjelp av innleid bistand i arbeidet med forbedring av styringssystem og utvikling av nye prosedyrer

Ny sikkerhetskultur

I løpet av 2000 er det foretatt organisasjonsendringer, og det er utviklet en ny sikkerhetshåndbok med prinsipper for håndtering av risiko ved Jernbaneverkets virksomhet.

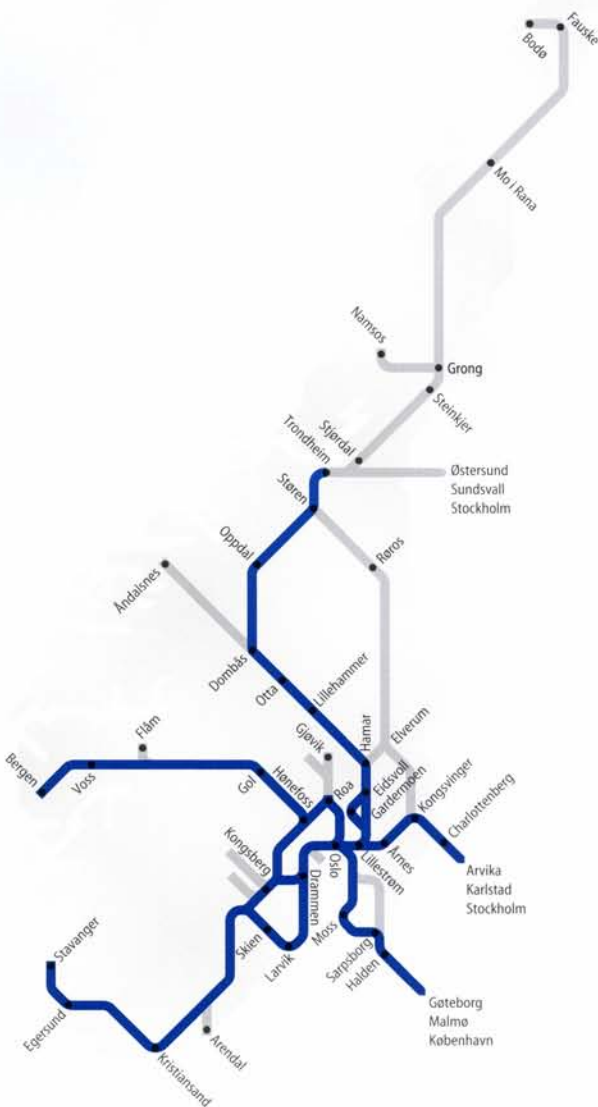
Arbeidet med dokumentasjon av sikkerheten for banestrekninger er nær fullført og denne dokumentasjonen utvikles nå som grunnlag for alle viktige beslutninger ved prioriteringer av drift,

vedlikehold og investeringer i Jernbaneverket.

Året 2000 har stått i omstillingens tegn i Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid. Gjennom utvikling av et nytt styringssystem og kompetanse er det nå lagt et godt grunnlag for implementering av ny sikkerhetsledelse og ny sikkerhetskultur i løpet av de kommende årene.

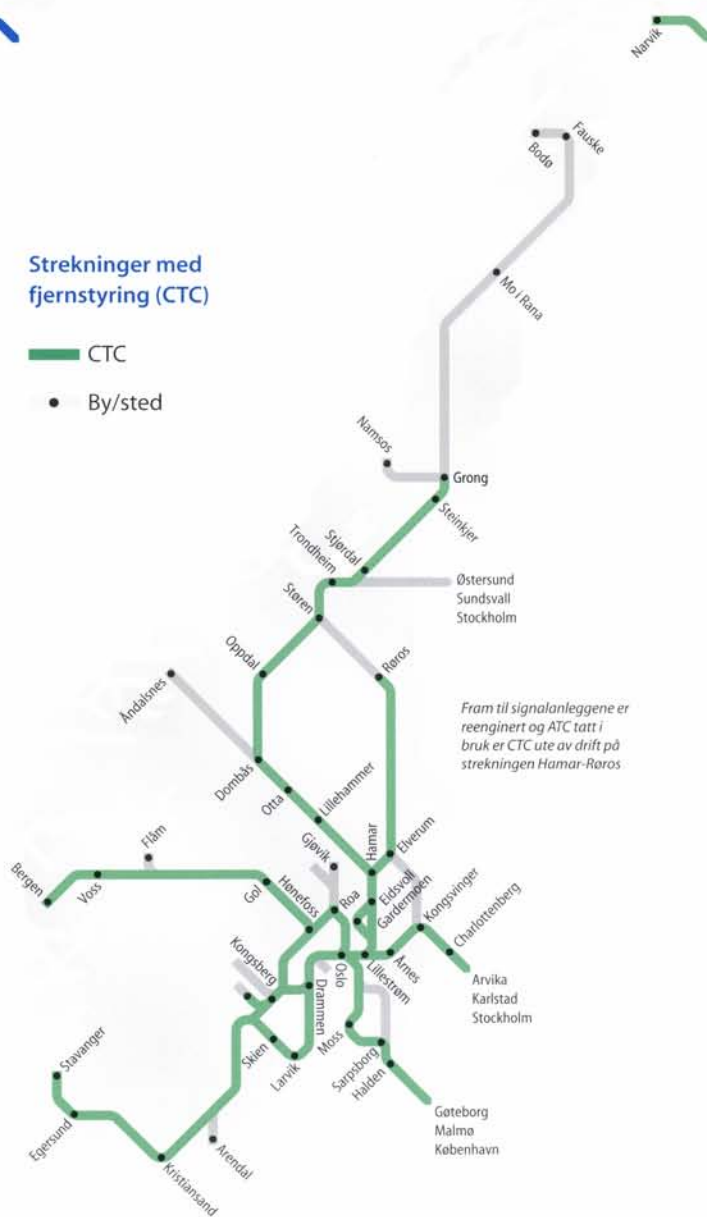
Strekninger med utbygd Togradio

- Togradio
- By/sted



Strekninger med fjernstyring (CTC)

- CTC
- By/sted





Punktlighet

Punktlighet i toggangen angis som prosentandel i rute til endestasjon. For mellomdistanse, lokaltog og flytoget anvendes tre minutters margin, for alle andre tog fem minutters margin.

Utvikling punktlighet

	Lang- distanse	Mellom- distanse	Lokaltog Oslo	Flytoget	Godstog m/ tidsgaranti
1990	76	85	85		
1991	78	76	82		
1992	80	75	81		67
1993	79	79	85		60
1994	80	85	84		63
1995	83	84	88		77
1996	80	79	83		71
1997	78	78	75		74
1998	82	82	80		75
1999	84	87	87	97	81
2000	68	81	89	94	74

Med unntak av lokaltrafikken viser punktligheten i 2000 en generell nedgang for de fleste baner og togprodukter. Nedgangen skyldes problemer med langdistansetoget Signatur og Flytoget, større uhell på Åsta og Lillestrøm, høstens værforhold, samt personalmangel hos NSB BA. Antall forsinkede tog med direkte årsak i infrastrukturen viser en liten økning på tre prosent fra 1999 til 2000.

Punktlighetsfeil

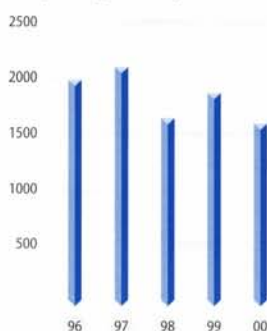
Jernbaneverket måler feil som forstyrrer punktligheten i antall feil på kontaktledningen og signaler som innvirker på toggangen. Antall slike feil er redusert med 16 prosent fra 1999 til 2000, og var 4,4 prosent bedre enn målsettingen.

Saktekjøringer

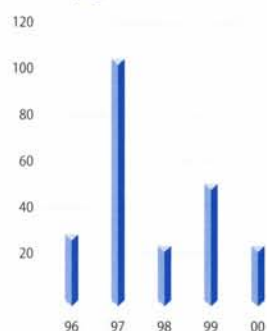
Saktekjøringer er sikkerhetstiltak der hastigheten er midlertidig nedsatt som følge av jernbanenettets kvalitet eller planlagt arbeid på nettet. Planlagte saktekjøringer innarbeides i ruteplanene, og påvirker derfor ikke punktligheten i togtrafikken.

Det oppstår imidlertid forsinkelser som følge av ikke planlagte saktekjøringer som oppstår ved uforutsette hendelser som solslyng, skinnebrudd, ras og lignende, eller har sammenheng med den generelle sportilstanden. Antall ikke planlagte saktekjøringer har økt med 11 prosent fra 1999 til 2000. Sammenlignet med 1999 er antall solslyng og skinnebrudd redusert, mens antall rapporterte ras, hovedsakelig på grunn av endrede rapporteringsrutiner, har økt.

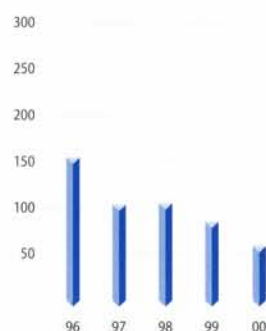
Antall punktlighetsforstyrrende feil



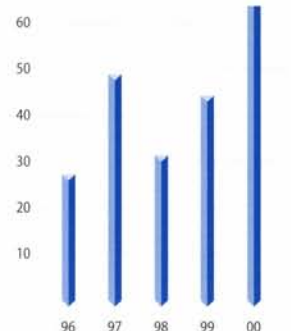
Antall solslyng



Antall skinnebrudd



Antall ras



Transportmengde på det offentlige jernbanenettet

I forhold til 1999 ble 2000 et år med nedgang i persontrafikken.

Også godstrafikken til NSB BA gikk ned.

Togdriften

Fra januar 2000 ble antall avganger med krengetogmateriell (Signatur) trappet opp på Sørlandsbanen og igangsatt på Dovrebanen, med ytterligere opptrapping ved ruteendringen i juni.

Avsporingen med et slikt togsett på Nelaug 17. juni medførte imidlertid at kjørehastigheten ble satt ned og antall togavganger på Sørlandsbanen redusert. I tillegg fikk NSB BA utover sommeren og høsten problemer med å skaffe nok lokførere i forhold til forutsatt produksjon. For å få kontroll med situasjonen ble det iverksatt en provisorisk produksjonsreduksjon fra 20. oktober, som er videreført ved ruteendringen i januar 2001. Størst virkning fikk dette for persontrafikken på Bratsbergbanen og Arendalslinjen, hvor trafikken ble innstilt i sin helhet.

Det var imidlertid frekvensøkninger i lokaltrafikken Bergen - Arna og i Trondheimsområdet. På Raumabanen ble det fra 5. november igangsatt trafikk med nytt diesel krengetogmateriell som ga dobbelt så mange avganger på dagtid, mens nattogene ble innstilt. Som følge av økt sporkapasitet i Oslotunnelen etter åpningen av ny Nationaltheatret stasjon i desember 1999, ble lokaltog fra Mysen, Eidsvoll og etter hvert fra Gjøvikbanen igjen forlenget til Skøyen.

I godstrafikken er den generelle tendensen at antall tog med kombinerte transporter øker, og at tog med konven-

sjonell vognlast stagnerer. Dette gjelder spesielt i innenlandstrafikken. Det ble igangsatt nye togpar spesielt for semitrailere mellom Oslo og Åndalsnes og Sverige, samt et direktetog primært for vognlast til Maschen i Tyskland. Malmtrafikken på Ofotbanen økte med i gjennomsnitt to daglige togpar.

Markedsutvikling

Flere større avvikssituasjoner i 2000 medførte en viss nedgang på utført transportarbeid i persontrafikken sammenlignet med 1999. Dels skyldes dette reduksjoner i NSB BA's togtilbud, dels lavere belegg pga kvalitetsproblemene. For persontrafikken ble Rørosbanen og Sørlandsbanen hardest rammet, men det var også en mindre nedgang på Bergensbanen og Dovrebanen. Også på de fleste øvrige strekninger var det en liten nedgang, mens regiontogene på Nordlandsbanen, samt lokaltrafikken på strekningen Bergen - Arna og på Jærbanen, hadde vekst. Også trafikken mellom Oslo og Hamar/Lillehammer økte, tross driftsproblemer og reduksjon i togtilbudet i Gudbrandsdalen.

På grunn av redusert flytrafikk over Gardermoen hadde Flytoget en relativt stor trafikknedgang på 7 prosent i 2000.

For NSB BA's godstrafikk var det en marginal nedgang i transportarbeidet pga reduksjon i vognlasttransporter og overgang til bil på de korteste trafikkrelasjonene i Østlandsområdet. Kombinerede transporter mellom landsdelene øker, og det ble satt rekord med 240 000

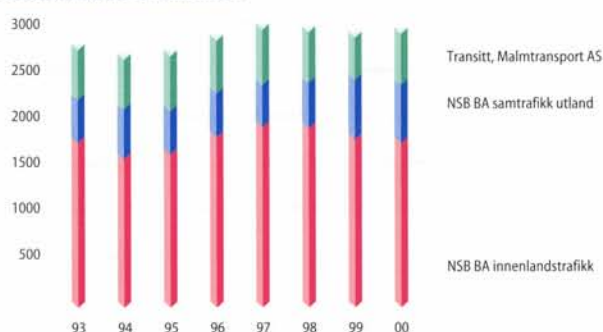
enheter over Alnabu. Spesielt trafikk med semitrailere (huckepack) forventes å øke, og enda mer etter hvert som de siste nasjonale hovedstrekningene klargjøres for dette og biloperatørene får levert nye løftbare semitrailere.

Malmtrafikken på Ofotbanen i regi av MTAS hadde en betydelig økning fra 11,6 mill. tonn i 1999 til 13,7 mill. tonn i 2000, ettersom verdens stålmarked gjenvant aktivitetsnivået før Asia-krisen i 1999. Det forventes en ytterligere økning i 2001.

For alle trafikkslag rapporteres om sterkt behov for å sikre bedre stabilitet og kvalitet (regularitet og punktlighet) for å bevare og styrke markedets bruk av jernbanen. Sammen med forbedret trafikkinformasjon og omfattende sikkerhetstiltak blir dette et sentralt område for Jernbaneverket i 2001.

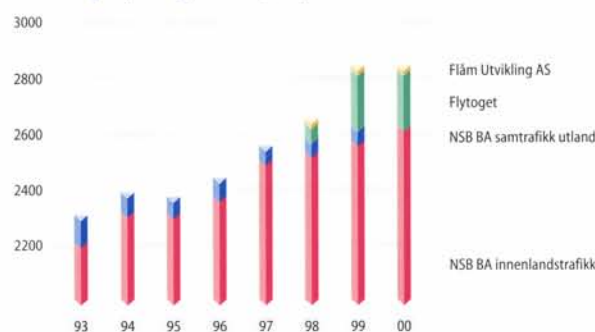


Godstrafikk, mill. tonnkilometer*



*Antall tonnkm, beregnet norsk strekning

Persontransport, antall personkm (mill.)





Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av kjøreveien er viktig for å opprettholde en sikker driftsstabilitet i togtrafikken. I hovedsak omfatter driften av jernbanens infrastruktur oppgaver som banevisitasjoner, beredskap, feilretting, snørydding, kontroller, revisjoner og administrasjon.

Jernbaneverkets samlede driftsutgifter utgjorde i 2000 om lag 1,9 mrd kr. Dette er utgifter som hovedsakelig er knyttet til lønn, samt kjøp av varer og tjenester for å kunne gjennomføre oppgavene.

For å opprettholde en sikker og pålitelig togframføring gjennomførte Jernbaneverket vedlikehold av kjøreveien for om lag 850 mill kr i 2000. Vedlikehold omfatter fornyelse av kapitalen som følge av slitasje forårsaket av trafikk- og klimabelastninger. Dette er skinnebytte, svillebytte, ballastrens, bruvedlikehold, fjellsikring, nye sikringsanlegg o.l. Behovet for vedlikehold vurderes på lang sikt ut fra levetidsbetraktninger og på kort sikt ut fra tilstandskontroller. Tilstrekkelig nivå på vedlikehold er en forutsetning for å ivareta sikkerheten og tilgjengeligheten på lang sikt.

Vedlikeholdsprosjektene er mange og varierer både i omfang og kostnad. De er viktige for å kunne opprettholde dagens tekniske standard og bedre sikkerheten. Noen av de største vedlikeholdsprosjektene er omtalt nedenfor:

Krengetog på Østfoldbanen

Målsettingen med prosjektet er å oppnå redusert kjøretid mellom Oslo og Halden/Kornsjø. Hovedaktivitetene som skal utføres er å skifte kontaktledningsanlegg, sanere planoverganger, flytte signaler, optimalisere sporet, rense ballast og skifte veksler, broer og slitte skinner og sviller.

Oppstart for prosjektet var 1. januar 1999. Forventet ferdigstillelse er 2003. Kostnadsoverslag for prosjektet er på 490 mill kroner hvor 195 mill kr er ordinære vedlikeholdsmidler. Resterende beløp er investeringsmidler. Forventet sluttsum for prosjektet er 435 mill kroner.

Kontaktledningsanlegg Kristiansand - Moi

Målsettingen med prosjektet er å fornye kontaktledningsanlegget, korte inn sporfelt og forsterke komponentene i returstrømkretsen på strekningen mellom Kristiansand og Moi.

Kostnadsoverslag for prosjektet er 122 mill kroner og forventes ferdigstilt 1. desember 2003.

Personalbygg Lillestrøm

Målsettingen med prosjektet er å oppgradere driftsbanegården ved Nystallen, slik at det kan fungere som ny base for produksjonsenheten på Lillestrøm. Prosjektet omfatter blant annet nytt personalbygg, rehabilitering av mann-skaphus og en del utenomhusarbeid.

Prosjektet startet opp i 1998 og forventes ferdigstilt våren 2001. Kostnadsoverslag for prosjektet er 33,9 mill kroner. Sluttkostnaden for prosjektet forventes å være i overensstemmelse med kostnadsoverslaget.

Meråkerbanen sporbytte

Målsettingen med prosjektet er å oppgradere Meråkerbanen, slik at den får 22,5 tonn aksellast som standard samt øke hastigheten på flere strekninger til normalnivået.

Prosjektet startet opp i 1998 og forventes ferdigstilt 31. desember 2002. Kostnadsoverslag for prosjektet er 100 mill kroner som tilsvarer forventet slutt-kostnad.



Utvikling av jernbanenettet

Tabellen viser totalt kostnadsoverslag, årets bevilgning og regnskap for de investeringsprosjekter som er spesifisert i St.prp.nr. 1 (1999-2000).

Prosjekt (NOK million)	Kostnadsoverslag 2000-priser	Bevilget 2000 *	Regnskap 2000
Østfoldbanen, Ski – Sandbukta	1 610,0	5,0	8,1
Østfoldbanen, Såstad-Haug	497,0	75,0	44,1
Nye Nationalteatret stasjon	897,0	90,0	59,3
Drammenbanen, Skøyen stasjon	266,0	2,0	-0,1
Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen	447,1	110,0	55,1
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm	511,8	34,0	40,2
Bergensbanen, Gråskallen	250,0	60,0	13,7
Bergensbanen, Tunga-Finse	188,4	3,0	1,3
Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen	1 741,8	500,0	503,0
Nykirke kryssingspor **	120,0	10,0	46,9
Sum spesifiserte prosjekter	6 529,1	889,0	771,5
Detaljplanlegging ***		125,1	166,0
Investeringer i eksisterende infrastruktur ****		175,0	277,4
Reduksjon som følge av RNB og endring i sykepengeordning		- 31,1	
Sum post 30		1 158,0	1 214,9

Østfoldbanen, Såstad-Haug

Prosjektet er en del av arbeidet med å modernisere Østfoldbanen og omfatter utbygging av et sju km langt kryssingsspor. Utbyggingen vil gi bedre muligheter for kryssing, og derved bedring av punktligheten på Østfoldbanen. Anlegget ble ferdigstilt som planlagt i juni 2000 i den betydning at parsellen trafikkeres med full hastighet fra den dato.

Nye Nationalteatret stasjon

Prosjektet omfattet utvidelse av den tidligere stasjonen til fire spor, gjennom bygging av en ny tunnel og nye publikumsarealer. Utbyggingen var nødvendig for å møte en forventet økning i togtrafikken i Oslo-området de nærmeste årene. Anlegget ble offisielt åpnet for trafikk 16. desember 1999. Det har pågått en del etterarbeid i 2000. Prosjektet ble sluttfinansiert i 2000.

Drammenbanen, Skøyen stasjon

Prosjektet omfattet utbygging av et nytt spor nr. fire på sydsiden av eksisterende bane, ombygging av eksisterende spor nr. en, to og tre på nye bruer over Drammensveien, samt utbygging til 250 meter lange plattformer til alle fire spor. Anlegget ble åpnet for trafikk, som planlagt, i 1998. Etterarbeid ble avsluttet i 2000.

* Note: Bevilgning brutto inkludert Ofofbanen som finansieres gjennom anleggsbidrag (under investeringer i eksisterende infrastruktur)

** Note: Nykirke kryssingspor er under utbygging – prosjektet var inkludert i detaljplanlegging ved bevilgning

*** Note: Redusert med 20 mill kroner ved behandlingen av St.prp.nr. 1 (1999-2000) og eksklusive Nykirke kryssingspor

**** Note: Redusert med 10 mill kroner ved behandlingen av St.prp.nr. 1 (1999-2000) og inkludert Ofofbanen 30 tonn-prosjektet

Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen

Prosjektene Åshaugen - Sande - Holm og Skoger - Åshaugen omfatter utbygging av henholdsvis et 6,9 kilometer og 5,8 kilometer langt dobbeltspor på Vestfoldbanen. Prosjektene, som må ses i sammenheng, utbygges for å bedre kapasitet, punktlighet og redusere kjøretid på en av landets mest trafikkerte strekninger. På lang sikt er målet et sammenhengende dobbeltspor mellom Drammen og Larvik. Parsellene ble planlagt åpnet for trafikk i oktober 2000. På grunn av forsinkelsen i å ferdigstille signal/sikringsanlegget ble ikke den nye traseen tatt i bruk i 2000.

Bergensbanen, Gråskallen

Jernbanen mellom Haugastøl og Finse var med sine 27 kilometer den lengste strekningen på Bergensbanen uten muligheter for kryssing. Investering i et nytt kryssingsspor i tunnel ved Gråskallen gir bedre punktlighet og redusert kjøretid, samtidig som drifts- og vedlikeholds-kostnader på linjen vinterstid reduseres. Anlegget ble åpnet for trafikk, som planlagt, i oktober 1999. Prosjektet planlegges sluttfinansiert i 2001.

Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergen- og Dovrebanen

Dette er et tiltak som kan gi redusert reisetid og økt kapasitet og som gjennomføres for å legge til rette for bruk av krengetog på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen. Krengetog-investeringene omfatter blant annet:

- heving av sporstandard ved sporjustering, ballastrensing og sliping av skinner
- fjerning/sikring av planoverganger
- flytting av signaler
- utskifting av bruer uten ballast
- utbygging av nye, og forlengelse av eksisterende kryssingsspor
- forsterkning av strømforsyning og utskifting av kontaktledning

Investeringer i krengetogsrelaterte tiltak er viktige for transporten i distriktene mellom de store byene på strekningene Trondheim - Oslo, Bergen - Oslo og Stavanger - Oslo ved at reisetiden mellom de ulike tettstedene kan reduseres. Samtidig kan hyppigheten på togavgangene økes. Tiltakene vil også gi forbedringer for godstrafikken.

Krengetogene ble satt i drift høsten 1999 på Sørlandsbanen til Kristiansand, til Stavanger og på Dovrebanen i 2000. I 2001 fortsettes det med å fullføre prosjekter som er i gang på disse tre banestrekninger.

Krengetog på Kongsvinger- og Østfoldbanen

NSB BA og Jernbaneverket har inngått en avtale om forskuttering for oppstart av krengetogstiltak på Kongsvinger-banen. NSB BA har i henhold til avtalen forskuttet 70 millioner kroner i 2000. Som oppfølging av dette har Jernbaneverket forpliktet seg til å fullføre finansieringen av tiltakene som må gjennomføres for at målet om kjøretid skal kunne realiseres innen utgangen av 2001.

I juni 2000 fikk Jernbaneverket bekreftelse fra NSB BA at forskutteringen på 70 millioner kroner kan brukes til så vel Kongsvingerbanen og Østfoldbanen, med tanke på mulig innføring av krengetog på Østfoldbanen.

Nykirke kryssingsspor

Prosjektet består av 500 meter nytt kryssingsspor (effektiv lengde) som inngår som del av nytt dobbeltspor på søndre del av parsell fem på Vestfoldbanen. Prosjektets utstrekning er i overkant av 1000 meter og dimensjoneres med standard som fremtidig høyhastighetsbane. Traseen går i et sterkt kupert skogsområde med tunnel, dype skjæringer samt store fyllinger over kvikkleire. Plasseringen er valgt ut i fra mest effektiv togdrift ved å dele opp dagens lengste blokkstrekning på Vestfoldbanen. Anlegget planlegges tatt i bruk høsten 2001.

Nasjonal transportplan

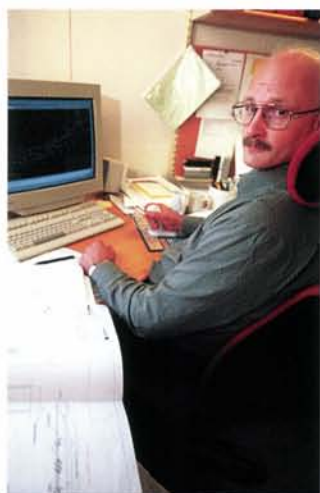
Arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2002 - 2011 har pågått gjennom hele år 2000. Det er første gang det er utarbeidet en felles tverretattlig transportplan for hele landet.

Planen, slik den er fremlagt fra Regjeringen, understøtter en satsing i tråd med Jernbaneverkets forslag. Det er likevel lite trolig at den vil gi de store endringer i fordeling av trafikken på transportmidler, slik noe av intensjonen i de politiske retningslinjene er.

Under forutsetning av at den følges opp gjennom de årlige bevilgninger i Stortinget, kan planen bidra til å opprettholde jernbanens konkurransekraft.

I handlingsprogrammet har Jernbaneverket prioritert:

- En høy vedlikeholdsinnsats, kombinert med effektivisering av driften.
- Utbygging av kapasiteten omkring de største byene, med særlig vekt på Oslo - området.
- Betydelig innsats på definerte satsingsområder som trafiksikkerhet, utvidet kapasitet for godstrafikken, stasjoner/knutepunkter og miljø.



Jernbanen og miljøet

Samferdselssektoren står overfor mange ulike miljøutfordringer. Dette gjelder særlig innenfor områdene biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer, klimaendringer, luftforurensning og støy. Satsing på jernbane og annen kollektivtransport gir de reisende et transportalternativ som er mindre skadelig for miljøet, og bidrar dermed til å redusere de negative miljøvirkningene fra transportsektoren.

Miljøstyring

For Jernbaneverket er det svært viktig å styrke jernbanens miljøfortrinn. Miljøstyring inngår som en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem. Hensikten med et system for miljøstyring er å få etablert et systematisk arbeid relatert til den miljøpolitikk og de miljøspørsmål som Jernbaneverket prioriterer. I løpet av 2001 vil Jernbaneverkets system for miljøstyring bli revidert og tilpasset de nasjonale nøkkeltall for miljøvernpolitikken samt Jernbaneverkets strategiske mål.

I forbindelse med en større revisjon innen temaet styring og kontroll gjennomførte Hovedkontoret i 2000 revisjon av regionene og BaneService. Miljøstyring inngikk som deltema i denne revisjonen.

Miljøeffektive anskaffelser

Jernbaneverkets anskaffeshåndbok ble revidert i 2000. Den nye anskaffeshåndboken inneholder retningslinjer for å ivareta miljøhensyn ved anskaffelser.

Grønn Stat

Som en av ti etater deltar Jernbaneverket i det statlige prosjektet Grønn Stat som har til hensikt å integrere miljøhensyn i kontordrift. Prosjektet ble startet sommeren 1998 og er forventet avsluttet i løpet av 2001. De aller fleste enhetene har utarbeidet en handlingsplan for Grønn Stat og har begynt iverksettelsen av aktivitetene i planen.

På sentralt hold er det i løpet av året gjennomført et samarbeidsprosjekt med Statsbygg om miljøeffektive anskaffelser som har vurdert mulighetene for et samlet framstøt mot Jernbaneverkets felles leverandørmarked. Forprosjektet er avsluttet, og videre handling er til vurdering i begge etatene.

Jernbaneverket har i tillegg deltatt i den tverretatlige arbeidsgruppa i Grønn Stat som skal utrede tiltak og virkemidler for miljøvennlig transport i offentlig virksomhet.

System for rapportering

Tilgang på miljøinformasjon er en forutsetning for enkeltmenneskers medvirkning i arbeidet for et bedre miljø, både gjennom egne valg og som deltakere i beslutningsprosesser. Miljøvernmyndighetene ønsker å tilby lettfattelig informasjon om miljøtilstanden og utviklingen i de aktiviteter som påvirker miljøet.

Jernbaneverket har i 2000, i samarbeid med samferdselsetatene og miljøvernmyndighetene, deltatt i arbeidet med å utvikle et rapporteringssystem som blant annet vil danne grunnlag for den årlige stortingsmeldingen om regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand.

Bedre utnyttelse

Skal det satses der jernbanen har sine fortrinn, bør transport av gods over lengre avstander være et viktig satsingsområde. Utvidelse av tunnelprofiler, utbyggingen av effektive terminaltjenester, flere kryssingsspor og bedre ruteplaner øker kapasiteten og gir større fleksibilitet, mer markedsrettet transport og transittider og øker dermed jernbanens konkurransekraft.

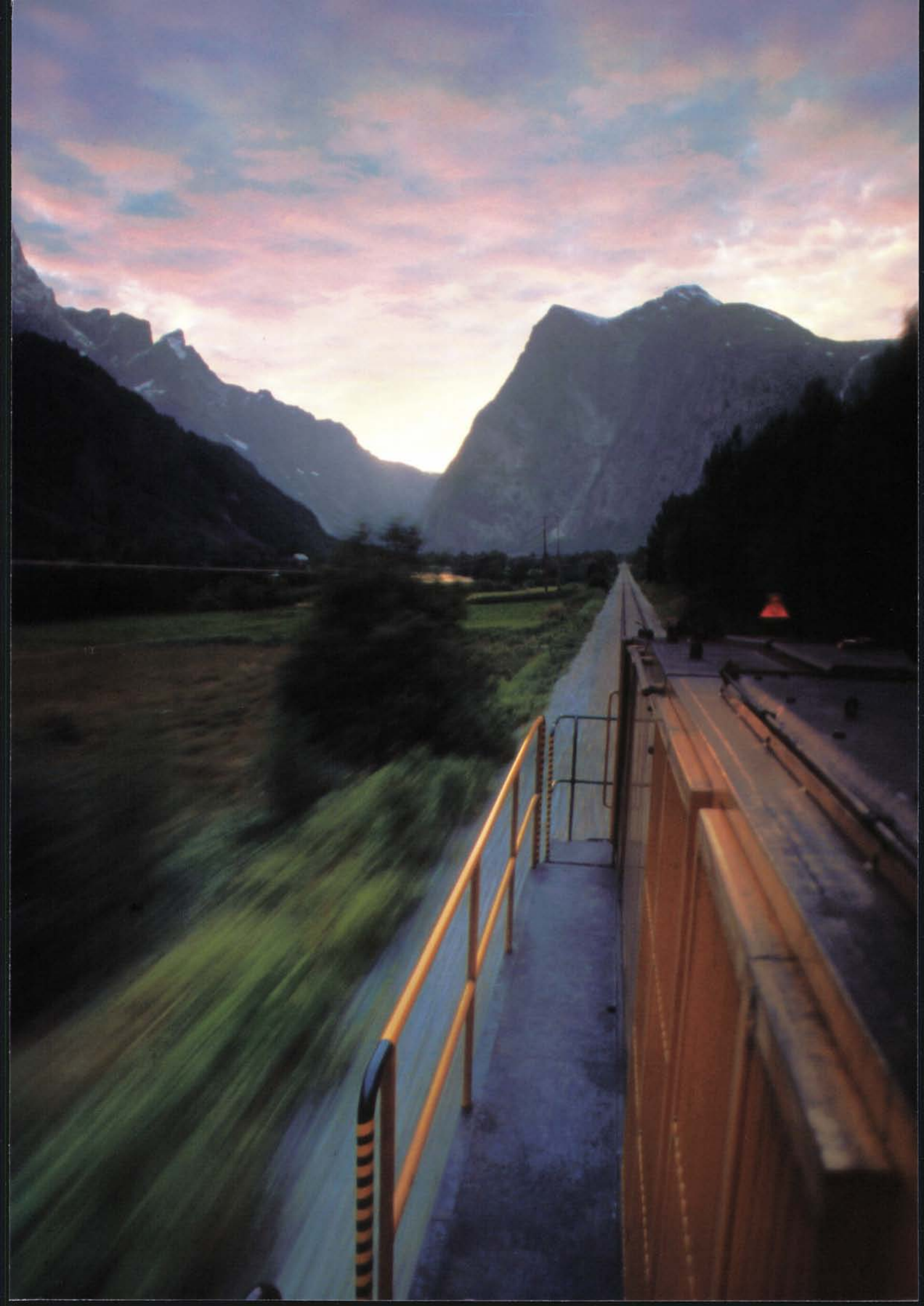
Utvidelse av tunnelprofiler muliggjør transport av semitrailere på tog. Resultatet er at godstransporter over lengre avstander kan overføres fra vei til bane.

For samfunnet gir overføring av gods fra vei til bane store sikkerhets- og miljøgevinster. For eksempel har oppgraderingen av Raumabanen, som ble ferdigstilt i august 2000, ført til at 18 store vogntog per døgn flyttes fra veg til bane på strekningen Åndalsnes - Alnabru.

Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket har i lengre tid arbeidet med et samlet forslag til nasjonal verneplan for jernbaneanlegg. Forslaget vil inneholde både vern av strekninger og objekter. Prosjektet ble startet i forbindelse med kulturminneåret 1997 og har involvert alle Jernbaneverkets regioner. Det foreligger pr. 01.01.01 et forslag til verneplan.

Planen vil etter høring og sentral behandling i Jernbaneverket bli sendt Riksantikvaren som foretar videre behandling av de strekningene og objektene som skal fredes. I forbindelse med den sentrale behandlingen av verneplanen vil det også bli etablert et administrativt og økonomisk forvaltningssystem for oppfølging av planen.





Det visuelle miljøet

De som bygde jernbanen i pionertiden, la stor vekt på utforming av landskap og bygninger, miljøer og arkitektur. I dag vil vi at hensynet til funksjon og estetikk skal ivaretas både ved bygging av nye anlegg og ved ombygging av gamle. Arbeidet med å utvikle et helhetlig program for det visuelle miljøet på jernbanestasjoner ble for alvor påbegynt høsten 1999. Utvikling av stasjonselementer er godt i gang, og flere av aktivitetene er nå slutført. Jernbaneverket har i løpet av året inngått rammeavtale for levering av skilt, benker, avfallsbeholdere og sykkelstativer. Utvikling av leskur og elementer for belysning er også igangsatt. Arbeidet med en formingsveileder for stasjonsmiljø er påbegynt. På flere stasjoner langs Sørlandsbanen og Dovrebanen har regionene startet utplassering av nye elementene.

Også langs banestrekningene er det viktig at inngrep i naturen gjennom valg av konstruksjoner, elementer og løsninger er mest mulig i harmoni med landskap og omgivelser. Det er satt av prosjektmidler i 2001 til et forprosjekt som har som formål å kartlegge status og behov langs banestrekningene, og som skal munne ut i klare anbefalinger om tiltak.

Avfall

En stor andel av materialer som fjernes i forbindelse med oppgradering av jernbanenettet, brukes på nytt i andre deler av nettet. Metall- og treavfall som ikke kan brukes på nytt, selges videre til gjenvinning og utgjør dermed en inntektskilde.

I 2000 ble det innført en ny prosedyre for månedlig rapportering av spesialavfall. Formålet er å få bedre oversikt og styring med produksjon og håndtering av spesialavfall samt å redusere produksjon av spesialavfall.

Energiforbruk

Selv om effektiv bruk av energi er et av jernbanens miljøfortrinn, har jernbanen et potensial for å bli enda bedre. Jernbaneverket har som målsetning å redusere forbruket av energi. BaneEnergi har startet et prosjekt med innstallering av varmluftsoverføring ved omformerstasjoner. Dette vil bidra til redusert energiforbruk.

Grunnforurensning

Plantevernmidler brukes av sikkerhetsmessige grunner. Imazapyr (Arsenal 250), som var det mest brukte av slike midler, tillates ikke importert til Norge fra og med 2000. Jernbaneverket tester nye og mindre miljøskadelige midler og utarbeider rutiner for å få mest mulig effekt av de midlene som tillates. Det satses også på utvikling av alternative metoder for kontroll av vegetasjonen. Opprydding av forurensning av kreosot fra tidligere år pågår. I 2000 ble en større undersøkelse om biologisk nedbrytning av kreosot ved hjelp av naturlige organismer som lever i grunnen, avsluttet. Prosjektet ble finansiert av Jernbaneverket og Norges forskningsråd, og ble gjennomført av Norges Geologiske Institutt.

Påkjørsler av dyr

Det er rapportert om 1396 påkjørsler av dyr på jernbanen i 2000. Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen, grunneiere, Høgskolen i Hedmark og Stor-Elvdal kommune om å redusere det store tallet på påkjørsler av elg i Østerdalen.

Jernbaneverket og Direktoratet for naturforvaltning har i 2000 arbeidet med en avtale om vilt påkjørt av tog. Et av formålene er å klargjøre partenes ansvar for håndtering av viltet som blir påkjørt.

Støy, vibrasjoner og strukturlyd

For naboene langs jernbanenettet oppleves støy som den største miljøulempen. En grov kartlegging gjennomført i 1999 viser at om lag 3400 bo-

enheter er utsatt for jernbanestøy høyere enn 42 desibel (dBA) innendørs. For å rette fokus på dette problemet ble arbeidet med tiltak for å redusere støy definert som eget programområde i forbindelse med Jernbaneverkets bidrag til St. meld. nr 46 (2000-2001) om Nasjonal transportplan (NTP). Hovedformålet er å oppfylle kravet i forskriften om grenseverdier for luftforurensning og støy.

I 2000 har Jernbaneverket igangsatt kartlegging av lavfrekvente vibrasjoner og strukturlyd langs jernbanenettet. Begge prosjektene forventes fullført i første halvdel av 2001. Jernbaneverket deltar også i et tverretattlig prosjekt om transportstøy og søvnforstyrrelse som utføres av Folkehelse.

Kompetanseutvikling

Jernbaneverket har flere faglige fora for å styrke informasjonsutveksling og heve kompetansen. Blant disse kan nevnes fagfora for støy, kontroll av vegetasjon, landskapspleie og miljøforum. Hvert av foraene har holdt tre til fire møter i løpet av 2000. I tillegg foregår det miljørettet opplæring i alle hovedenheter.

Miljørapport 2000

En nærmere beskrivelse av Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid er omhandlet i Miljørapport 2000 som er tilgjengelig på nettsiden: <http://www.jernbaneverket.no>

Jernbaneverkets internasjonale arbeid

Jernbaneverkets internasjonale arbeid foregår i en rekke fora. I Community of European Railways (CER) og European Infrastructure Managers (EIM) har arbeidet også i 2000 bestått i å vurdere og fremme forslag til alternative formuleringer av EU-Kommisjonens forslag til endringer i og erstatning av de tre direktivene som utgjør EUs såkalte «Infrastrukturpakke».

Gjennom vedtak av disse direktivene vil utviklingen i enda større grad gå i retning av konkurranse på sporet og liberalisering av markedet for tjenester og leveranser. Jernbaneverket har dessuten vektlagt arbeidet med å definere et norsk nettverk for godstransport som vil kunne få gyldighet under EUs Trans-European Rail Freight Network (TERFN).

Sikkerhet på jernbane

I 2000 utarbeidet Jernbaneverket høringsuttalelser både til EU-Kommisjonens forslag til direktiv om interoperabilitet (samtrafikkevne) på konvensjonell jernbane og forslag til Rådsforordning om offentlig kjøp av kollektive transporttjenester. Videre ble arbeidet med å vurdere kommende direktivforslag om sikkerhet på jernbane påbegynt. Særlig arbeidet med det sistnevnte forslaget vil få høy prioritet også i 2001.

EU-kommisjonen har varslet at man vil legge frem forslag til en «Jernbanepakke II» i løpet av 2001, og Jernbaneverket vil legge stor vekt på å følge dette arbeidet samt å søke å påvirke forslaget gjennom vår deltagelse CER og EIM.

Høsten 2000 vedtok CER konkrete organisasjonsendringer, som blant annet resulterte i opprettelsen av en egen, permanent arbeidsgruppe for spørsmål om infrastruktur. Jernbaneverket vil delta i denne gruppen.

Nordisk tilnærming

Nordic Infrastructure Managers (NIM), som er organisasjonen for de nordiske «jernbaneverkene», har i de to faggruppene trafikk og teknikk lagt vekt på å arbeide med prosjekter med en nordisk tilnærming, samtidig som de transportpolitiske og tekniske rammebetingelsene knyttes opp til den europeiske dimensjon. Hensikten med samarbeidet er å bidra til nordisk samordning i internasjonale spørsmål og at tekniske systemer fremmer trafikk over landegrensene. Samtidig ønsker NIM å bidra til at arbeidet med standardisering av prosesser fortsetter, samt å være et nettverk for utveksling av erfaring og utvikling av faglig kompetanse.

NIMs generaldirektører (jernbanedirektører) vurderte i 2000 erfaringene med den eksisterende samarbeidsmodellen, og besluttet å videreføre denne men med sterkere fokus på gjennomgripende strategiske vurderinger i NIMs arbeid.

NIM opprettet høsten 2000 et felles representasjonskontor i Brussel for de fire nordiske infrastrukturforvalterne. Kontoret skal arbeide for å fremme de nordiske infrastrukturforvalternes interesser overfor EUs viktigste organer, og samtidig varsle om nye EU-initiativ som berører jernbanen. En annen viktig oppgave er å fremme de nordiske infrastrukturforvalternes synspunkter gjennom deltagelse i CERs arbeidsgrupper og øvrige møter. Kontoret har én ansatt.

Bedre prosjektstyring

I UIC er den vesentligste delen av Jernbaneverkets arbeid også i 2000 blitt knyttet til Infrastrukturkommisjonen. Denne kommisjonen gjennomfører prosjekter enten ved hjelp av jernbaneforvaltningens egne ressurser eller ved innleie fra ERRI eller frittstående konsulenter/forskningsinstitusjoner.

I 2000 var Jernbaneverket aktiv i prosessen med å bedre prosjektstyringen i UIC, gjennom å foreslå organisatoriske endringer som senere ble vedtatt. Jernbaneverket deltar dessuten i UICs juridiske arbeidsgruppe, samt i de europeiske organene for standardisering CEN og CENELEC.

Som en del av omorganiseringen av Hovedkontoret ble det opprettet en internasjonal avdeling som en stabsenhet under jernbanedirektøren fra 1.1.2000. Avdelingen har tre ansatte.

Personal og arbeidsmiljø

Per 31.12.2000 hadde Jernbaneverket 3589 fast tilsatte medarbeidere.

I løpet av året er fast bemanning redusert med 16 personer.

Overtid

Utbetalt overtidsgodtgjørelse utgjorde i 2000 9,7 prosent av fast lønn. Dette innebærer en svak økning fra forrige år.

Sykefravær

Sykefraværet steg fra 6,2 prosent i 1999 til 6,5 prosent i 2000. Årsaken er i hovedsak økning av langtidsfraværet. Arbeidet med å redusere sykefraværet i Jernbaneverket har sterk forankring i ledelsen og i 1999 ble det satt i gang et prosjekt for å redusere fraværet. Det er meget stor variasjon mellom hovedenhetene. Dette tyder på at lokale forhold spiller en viktig rolle.

Arbeidet med å redusere sykefraværet vil fortsette i 2001 med fokus på tre områder: ledernes arbeid med oppfølging av langtidssykmeldte medarbeidere, personalavdelingens støttefunksjoner og bedriftshelsetjenestens konsulentrolle.

Skader med fravær

Det var 68 skader med fravær i 2000. Det gir en H-verdi (antall fraværsskader per million arbeidstimer) på 10,0, noe som er en økning på om lag 10 prosent i forhold til 1999.

Synergi

Jernbaneverket har siden 1995 benyttet registreringsdatabasen Synergi for håndtering av uhell og uønskede hendelser innen arbeidsmiljø, ytre miljø og trafikksikkerhet. Innføring av ny Synergi versjon startet januar 2000, og det ble i perioden februar - mai 2000 gjennomført systemopplæring av i alt 240 personer fra alle enheter i Jernbaneverket. I tillegg er det utarbeidet informasjonsmateriell og avholdt motivasjonsmøter for de tilsatte i hovedenhetene.

Grunntanken bak Synergi er at den enkelte medarbeider som opplever uønskede hendelser og tilløp til ulykker, skal melde fra om disse. Ved å få inn denne informasjonen fra hver enkelt medarbeider kan Jernbaneverket sette inn tiltak som kan påvirke de bakenforliggende årsakene, med mål om å hindre at en tilsvarende situasjon oppstår. Med Synergi blir det enklere for ledere i Jernbaneverket å se hva som må prioriteres, og hvor tiltak bør settes inn for å gjøre de riktige forbedringene.

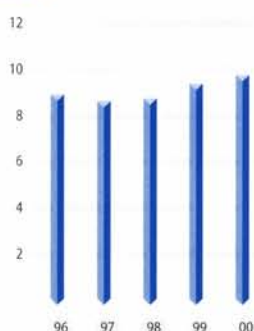
Medarbeiderundersøkelse

Jernbaneverket gjennomførte høsten 2000 en større spørreskjemaundersøkelse hvor samtlige ansatte fikk anledning til å si sin mening om arbeidstilfredshet, arbeidsmiljø og ledelse i Jernbaneverket. Undersøkelsen var en oppfølging fra tilsvarende måling for fire år siden og hadde som hovedhensikt å kartlegge sterke sider og viktige forbedringsområder i egen organisasjon.

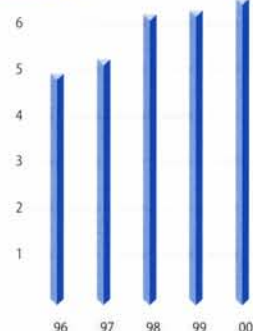
Et foreløpig hovedinntrykk er at resultatene gjennomgående er bedre enn for fire år siden. Medarbeiderne trives jevnt over svært godt, de er fornøyd med sin nærmeste leder, men det er fremdeles store utfordringer knyttet til økt grad av informasjon, medvirkning og involvering.

I 2001 vil resultatene bli gjennomgått i detalj, og i samtlige enheter vil det bli startet utviklingsarbeid basert på hva de lokale tilbakemeldingene viser.

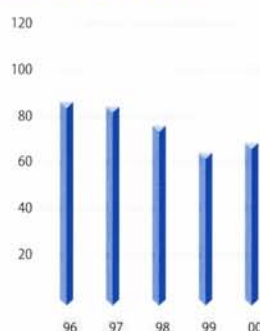
Overtid %



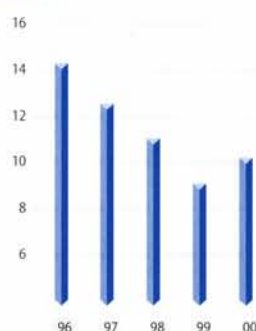
Sykefravær %

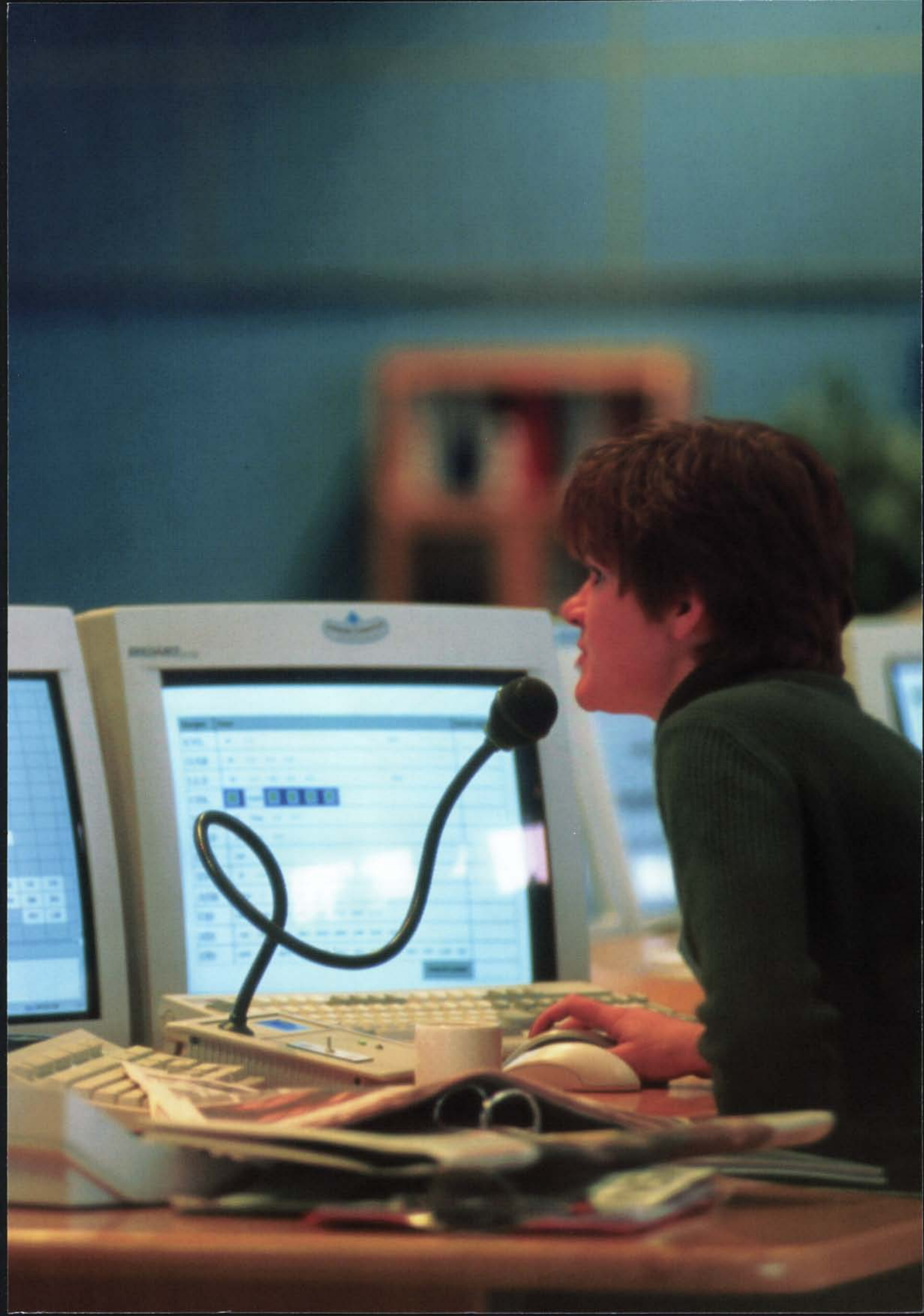


Antall skader med fravær %



H-verdi %





Organisjonsutvikling

Etablering av BaneProduksjon

Fra 1997 innførte Jernbaneverket et organisatorisk skille mellom produksjon og forvaltning i regionene. Den nye organisasjonsformen ble fullt ut etablert i løpet av 1998. I 1999 ble dette arbeidet videreført, ved at de fire regionale produksjonsenhetene organisatorisk ble adskilt fra regionene og samlet i én enhet kalt BaneProduksjon. Den endelige utforming av den nye forretningsenheten ble fastlagt i 2000. Dette innebærer samtidig at regionene er rendyrket som forvaltningsenheter, med et samlet ansvar for forvaltning og trafikkstyring på det offentlige jernbanenettet i Norge.

Rammebetingelser for BaneTele

Jernbaneverket anbefalte i 1999 overfor Samferdselsdepartementet at forretningsenheten BaneTele ble etablert som eget aksjeselskap heleid av Jernbaneverket. Anbefalingen har vært til vurdering i Samferdselsdepartementet, og regjeringen har bebudet at saken om å omgjøre BaneTele til et aksjeselskap vil bli behandlet av Stortinget våren 2001.

Informasjon- og kommunikasjonsteknologi (IKT)

IKT er et viktig strategisk virkemiddel for at Jernbaneverket skal lykkes med sine målsetninger. Jernbaneverket vedtok ny IKT-strategi i 2000. De mest betydningsfulle IKT initiativene i 2000 var:

- Innføringen av ny Intranett-løsning – «Banenettet» – for Jernbaneverket
- Prosjektet «Ny Banedatabank» ble startet opp. Systemet gir oversikt over Jernbaneverkets infrastruktur og ivaretar vedlikehold av denne
- Overgangen til nytt økonomi-, lønn og personaldatasystem ble sluttført i 2000
- Det ble gjennomført forprosjekt for «Dokumenthåndtering i Jernbaneverket»
- Forprosjekt for TIOS – Trafikk- Informasjon og OppfølgingsSystem ble startet. TIOS skal være et formalisert nettverksbasert informasjonsgrensesnitt som skal framstå som et støttesystem for togdrift, støttepersonale, publikum, operatører på administrativt og operativt plan, samt ledelsen i Jernbaneverket. Brukergrensesnittet skal baseres på web-teknologi

Strategi for Jernbaneverket

Jernbaneverkets ledelse startet høsten 2000 et omfattende arbeid med å utarbeide hovedmål og strategier for Jernbaneverket i de kommende årene. Denne prosessen vil fortsette inn i 2001 da arbeidet sluttføres og strategiene skal implementeres.



Statsregnskapet 2000

I «Blå bok» (statsbudsjettet) for 2000 fikk Jernbaneverket følgende fullmakt:

«Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1350, postene 23

Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte

inntekter på kap. 4350, post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v. og post 06

Videresalg av elektrisitet til togdrift».

Jernbaneverket fikk også følgende fullmakt i «Blå bok» for 2000: «Jernbaneverket kan i 2000, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag».

I Innst.S.nr. 246 (1999-2000) fikk Jernbaneverket følgende fullmakt: «Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 2000 på kap. 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen».

I beregningen av mer- eller mindreforbruk i forhold til bevilgning tas kap. 4350, postene 01 Kjørevegsavgift og 04 Leieinntekter ikke med. Jernbaneverket har ingen fullmakt til overskridelser tilknyttet disse postene.

Kapittel 1350 Utbetalinger

Jernbaneverket ble ifølge «Blå bok» for 2000 tildelt 2 727,0 millioner kroner på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Det ble i brev fra Samferdselsdepartementet av 25.02.2000 inndratt 30,88 millioner kroner på post 23 i forbindelse med innføring av direkte refusjon av sykepenger.

I Innst.S.nr. 237 (1999-2000) ble Jernbaneverket tildelt 81,0 millioner kroner i forbindelse med overtagelse av infrastrukturen på Gardermobanen.

Jernbaneverket ble ifølge «Blå bok» for 2000 tildelt 1 189,1 millioner kroner på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen. Det ble i brev fra Samferdselsdepartementet av 25.02.2000 inndratt 1,12 millioner kroner på post 30 i forbindelse med innføring av direkte refusjon av sykepenger. I tillegg ble det i henhold til Innst.S.nr. 246 (1999-2000) foretatt en reduksjon med 30 millioner kroner på post 30.

I henhold til Innst.S.nr. 246 (1999-2000) fikk Jernbaneverket fullmakt til å opprette aksjeselskap med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven, 100 000 kroner.

Kapittel 4350 Innbetalinger

I «Blå bok» for 2000 ble det budsjettert med 58,3 millioner kroner på kap. 4350, post 01 Kjørevegsavgift.

Jernbaneverket fikk i henhold til «Blå bok» for 2000 et innbetalingsbudsjett på kap. 4350, post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v., på 130,0 millioner kroner.

I «Blå bok» for 2000 ble det budsjettert med 20,0 millioner kroner på kap. 4350, post 04 Leieinntekter.

Jernbaneverket fikk i «Blå bok» for 2000 et innbetalingsbudsjett på kap. 4350, post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift, på 150,0 millioner kroner.

I Innst.S.nr. 237 (1999-2000) ble det, i forbindelse med at Jernbaneverket overtok infrastrukturen på Gardermobanen, opprettet post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. For 2000 ble det budsjettert med innbetalinger fra trafikkutøverne på 81,0 millioner kroner.

I Innst.S.nr. 237 (1999-2000) ble det, i forbindelse med at Jernbaneverket overtok infrastrukturen på Gardermobanen, opprettet post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på GMB. Denne posten ble nullbudsjettert.

Jernbaneverket nullbudsjetterte på kap. 4350, postene 15-18 Refusjoner.

I «Blå bok» for 2000 budsjetterte Jernbaneverket med 29,0 millioner kroner på kap. 4350, post 37 Anleggsbidrag.

Kap. 1350 Jernbaneløst (NOK million)

Post	Betegnelsen	«Blå bok» for 2000	Endringer/ overført	Godkjent	Regnskap
23	Drift og vedlikehold	2 727,0	- 30,9	2 696,1	2 735,2
25	Drift og vedlikehold GMB	0,0	81,0	81,0	62,5
30	Investeringer i linjen	1 189,1	- 31,1	1 158,0	1 214,8
90	Kapitalinnskudd i egne aksjeselskap	0,0	0,1	0,1	0,1
Sum kap. 1350		3 916,1	19,1	3 935,2	4 012,6

Kap. 4350 Jernbaneløst

Post	Betegnelsen	«Blå bok» for 2000	Endringer/ overført	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegavgift	58,3	0,0	58,3	40,3
02	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130,0	0,0	130,0	230,7
04	Leieinntekter	20,0	0,0	20,0	13,6
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	150,0	0,0	150,0	120,7
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	0,0	81,0	81,0	80,6
08	Til betaling av utestående forpliktelser på GMB	0,0	0,0	0,0	300,4
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0,0	0,0	0,0	0,1
16.11	Refusjon av lønn	0,0	0,0	0,0	7,3
16.12	Refusjon av arbeidsgiveravgift	0,0	0,0	0,0	1,0
17	Refusjon lærlinger	0,0	0,0	0,0	2,3
18.11	Refusjon sykepenges	0,0	0,0	0,0	28,9
18.12	Refusjon AGA sykepenges	0,0	0,0	0,0	3,8
37	Anleggsbidrag	29,0	0,0	29,0	34,0
Sum kap 4350		387,3	81,0	468,3	863,7

Kap. 1350 – Utbetalinger postene 23 - 90

4 012,6

Kap. 4350 – Innbetalinger post 02, 06, 08-37

729,2

Sum netto**3 283,4**

Kap. 1350 / kap. 4350 – Tildelt budsjett

3 626,2

Mindreutgift**342,8**

Publikasjoner utgitt av Jernbaneverket 2000

26. oktober 2000 starter en ny tid for mange trondhjemmere som går, sykler, tar tog eller buss til jobben!

Marienburg holdeplass og den nye gang-, sykkel- og kollektivbrua over Nidelva til RiT.

Utgitt av Statens vegvesen og Jernbaneverket Region Nord, Trondheim

Banebetjening Fornebu

konsekvensutredning : høringsutgave

Utarbeidet av Asplan Viak for Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Banebetjening Fornebu

tegningshefte : teknisk/økonomisk plan : høringsutgave

Utarbeidet av Asplan Viak for Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Banebetjening Fornebu

teknisk/økonomisk plan : forprosjekt

Utarbeidet av Asplan Viak for Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Din framtid med Jernbanen

En brosjyre for ungdom om yrkesmuligheter i Jernbaneverket

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Dobbeltspor Sandnes - Stavanger (Kvaleberg)

konsekvensutredning Jærbanen

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør, Drammen

Har du en god idé?

Brosjyre om forslagsvirksomheten i Jernbaneverket

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Jernbanestatistikk 1999

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Bane- og trafikkavdelingen, Oslo

Krengetog på Østfoldbanen
Oslo - Halden på 1:30 i 130'

Utgitt av Region Øst, Oslo

Miljørapport 1999

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Modernisering av Vestfoldbanen

Telemark

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Drammen

Norsk Jernbanemuseum 2000

Utgitt av Jernbanemuseet, Hamar

Nye Nationaltheatret stasjon

fra to til fire spor : nye publikumsarealer

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker

nye spor : flere tog : kortere reisetid

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Oslopakke 2

forsert kollektivtrafikkutbygging i Oslo- og Akershusregionen

Utgitt av Jernbaneverket og Vegdirektoratet, 2000

Oslopakke 2

utdypende analyse av nye dobbeltspor

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Oslo

Punktlighet 1999

punktlighetsrapport

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Trafikkavdelingen, Oslo

Redegjørelse for status og planer for en sikrere jernbane

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Økonomiavdelingen, Oslo

Sikkerhetsanalyse for Bergensbanen per 2000

Analyse av risikonivå og sikkerhetskritiske funksjoner

Utgitt av Jernbaneverket Region Vest, Bergen

Sikkerhetsanalyse for Rørosbanen per 2000

Analyse av risikonivå og sikkerhetskritiske funksjoner

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst og Region Nord, Oslo/Trondheim

Sikkerhetsanalyse for Sørlandsbanen 2000

Analyse av risikonivå og sikkerhetskritiske funksjoner

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør, Drammen

Sikkerhetsoppfølgingsplan for Bergensbanen : infrastruktur

Utgitt av Jernbaneverket Region Vest, Bergen

Sikkerhetsoppfølgingsplan for Sørlandsbanen : infrastruktur

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør, Drammen

Virksomhetsrapport

Jernbaneverket Region Nord, Trondheim

Årsrapport 1999 Banepartner

Oslo

Årsrapport 1999 Jernbaneverket

Oslo

Oversikten er utarbeidet av Jernbaneverket Biblioteket.

Jernbaneverket

Sentralbord 22 45 50 00

Hovedkontoret

Tlf 22 45 51 00

Stortorvet 7

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo

Region Øst

Tlf 22 45 71 00

Stenersgt. 1A (Oslo City)

0048 Oslo

Region Sør

Tlf 32 27 57 00

Strømsø Torg 1

3006 Drammen

Region Vest

Tlf 55 96 61 02

Strømg. 1

5015 Bergen

Region Nord

Tlf 72 57 25 00

Pirsenteret

7005 Trondheim

Utbygging

Tlf 22 45 59 00

Stenersgt. 1D (Oslo City)

0048 Oslo

Baneservice

Tlf 22 45 66 00

Stenersgt. 1A (Oslo City)

0048 Oslo

BanePartner

Tlf 22 45 61 00

Stortorvet 7

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo

Bane Tele

Tlf 22 45 55 00

Stortorvet 7

(inng. Nedre Slottsgt.)

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo

Bane Energi

Tlf 22 45 56 00

Stortorvet 7

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo

Norsk Jernbanemuseum

Tlf 62 51 31 60

Strandveien 132

Postboks 491

2301 Hamar

