

ÅRSMELDING 2003



Jernbanen 150 år, 1854 – 2004

Jernbaneverket
Biblioteket



Jernbaneverket

Innhold

Beretning for 2003.....	3
Hva er Jernbaneverket?.....	4
Jernbaneverkets organisasjon.....	5
Sikkerhet.....	6
Økonomi og effektivitet.....	10
Drift	
Vedlikehold	
Investeringer - utvikling av jernbanenettet	
Statsregnskapet	
Mennesket i organisasjonen.....	16
Personalet og arbeidsmiljøet	
Konkurranseskraft.....	18
Jernbanenettet i Norge	
Nøkkeltall for det statlige jernbanenettet	
Transportmengden på det statlige jernbanenettet	
Punktlighet.....	22
Miljø.....	24
Jernbaneverkets internasjonale arbeid.....	26
Jernbaneverkets utgivelser 2003.....	27

*Omslag: Historiske bilder: Norsk Jernbanemuseum. Øvrige: Rune Fossum
Øvrige fotografer: Rune Fossum, Øystein Grue, Arvid Larsen/Jernbaneverket.*

Beretning for 2003



Jernbanedirektør Steinar Killi

Et effektivt og moderne Jernbanelok er fundamentet for å lykkes med visjonen Mer på skinner! I 2003 er det gjennomført betydelige organisasjonsmessige endringer. Prosjektet «Ett effektivt og moderne jernbanelok» har preget hverdagen for de fleste ansatte dette året. På en eller annen måte vil alle bli berørt direkte eller indirekte av dette arbeidet, men viljen til gjennomføring og ønsket om å lykkes har vært en god drivkraft. Resultatet av arbeidet vil synliggjøres mer og mer de kommende år. Målsettingen er å få mer jernbane ut av hver krone.

Kampen om kronene til jernbanelokformål er en vedvarende prosess. I 2003 ble de fire transporttetatene; Kystverket, Avinor, Statens Vegvesen og Jernbaneloket enige om en felles plattform som innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2006–2015. Innspillet var basert på økonomiske rammer gitt av Regjeringen. Regjeringens forslag til NTP, som ble lagt fram i mars, skal behandles i Stortinget i juni 2004. Fra Jernbanelokets side har vi gjort det klart at jernbanen står ved et sporskifte. De samfunnsøkonomiske beregninger vi har utført viser at jernbanebygging er lønnsomt. Europa satser på jernbane, våre naboland gjør det samme. Mitt klare råd er at vi i Norge nå definerer en 10-års satsingsperiode for jernbanen, hvor

det årlige investeringsnivået heves med 1 milliard kroner og satsingen konsentreres til de områder jernbanen har sine fortrinn. Da skal vi gjenvinne jernbanens slagkraft som et effektivt og miljøriktig transportalternativ.

For jernbanen er sikkerhet et nøkkelord. Hvert eneste minutt, døgnet rundt, har sikkerheten første prioritet. 2003 var blant de historisk beste for jernbanesikkerheten i Norge. Regjeringens vedtak om utbygging av togradio-systemet GSM-R på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen vil styrke sikkerhetsnivået ytterligere. Det er samtidig viktig at GSM-R-utbyggingen ikke stanser med disse banestrekningene, men fullføres på alle norske spor i årene som kommer. Sikkerhet er noe vi må skape – og gjenskape hver dag.

Jernbanen står fortsatt for det største landbaserte utbyggingsprosjektet her til lands. Det er betydelige investeringer og anleggsarbeid som nå pågår mellom Sandvika og Asker. Jernbaneloket har gjennomført en kostnadsbesparende framdriftsøkning gjennom effektiv ressursbruk og rasjonell anleggsdrift. Anlegget blir ferdig til bruk i 2005. Asker–Sandvika-parsellen blir første etappe på en moderne og effektiv jernbane i Oslos nærområde.

I andre deler av landet har blant annet utvidelse av lasteprofilet i jernbane-

tunneller vært et prioritert område. Dette betyr at det i løpet av året er åpnet for semitrailere på alle hovedbanestrekninger. Mellom Oslo og Bergen har denne trafikken hatt meget god utvikling. Fra 15.3.03 ble godstrafikken liberalisert. Flere godsselskaper kjører nå på norske spor, og etterspørselen etter godstrafikk på jernbanen øker. Det er svært gledelig. Det blir interessant å se om person-togtrafikken får samme utvikling når den konkurranseutsettes i nær framtid.

Per 31.12.03 hadde Jernbaneloket 3 444 ansatte. Dette er 92 færre enn året før.

Jeg takker alle ansatte for innsatsen i 2003!

Steinar Killi

Jernbaneloket
Biblioteket



Hva er Jernbaneverket?

Jernbaneverket er underlagt Samferdselsdepartementet. Departementet følger opp Jernbaneverkets virksomhet gjennom faste etatsmøter og via periodisk rapportering fra Jernbanedirektøren. Jernbanedirektøren har ansvaret for ledelsen av Jernbaneverket.

Jernbaneverket har ansvar for

- Utvikling og drift av et jernbanenett som tilfredsstillers samfunnets og markedets krav til sikkerhet og kvalitet (punktlighet, togtetthet, publikumsinformasjon mv.)
- Jernbanestasjoner og terminaler, blant annet publikumsarealer med informasjonstjeneste, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukerne av tog tjenester.
- Inngåelse av sportilgangsavtaler med togselskaper som kjører på det statlige jernbanenettet.
- Planlegging og tildeling av ruteleier til togselskapene.
- Styring av togtrafikken på jernbanenettet.
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.

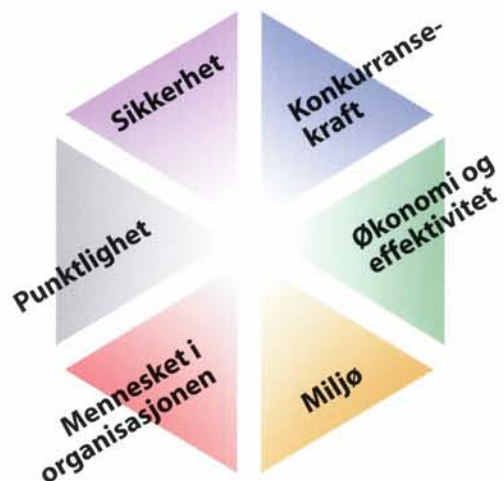
Det statlige jernbanenettet med tilhørende stasjoner og terminaler er en viktig del av samfunnets infrastruktur. Utvikling og drift av dette nettet er derfor en samfunnsoppgave som må ses i sammenheng med utvikling og drift av annen samfunnsmessig virksomhet.

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

Jernbaneverket utarbeidet i 2001 strategier og hovedmål innenfor følgende seks hovedområder:

Målene skal være retningsgivende for den interne styringen av virksomheten.

I årsmeldingen har Jernbaneverket gitt hvert enkelt hovedområde et eget kapittel.



Jernbaneverkets organisasjon

Siden 2002 har Jernbaneverket arbeidet systematisk med å utforme en mer effektiv og rasjonell jernbaneforvaltning.

Målsettingen har i hovedtrekk vært å utvikle en modell som:

- Øker Jernbaneverkets lokale tilstedeværelse
- Reduserer kostnadene til administrative og faglige støttefunksjoner med 25 prosent i løpet av tre år
- Sørger for bedre utnyttelse av kompetansen i organisasjonen
- Gjør at Jernbaneverket fremstår som ett jernbaneverk overfor kunder, brukere, interessenter og ansatte

Proessen har foregått i flere etapper og i nært samarbeid med personalorganisasjonene. Fra 1. mai 2003 ble Jernbanedirektørens staber (tidligere Hovedkontoret) reorganisert, og det ble samtidig opprettet to linjeorganisasjoner/divisjoner: Infrastrukturdivisjonen og Trafikkdivisjonen.

Infrastrukturdivisjonen har ansvar for koordinering av all virksomhet knyttet til drift, vedlikehold og bygging av infrastruktur. Divisjonen omfatter fra 1. januar 2004 tre regioner, mot tidligere fire. De nye regionkontorene ligger i Oslo, Bergen og Trondheim. Regionene står

i eiers sted hva angår drift, vedlikehold og forvaltning av det statlige jernbanenettet. Tidligere BaneProduksjon (nå Jernbaneverket Drift) er lagt inn under Infrastrukturdivisjonen, og er fra 1. januar 2004 organisert som tre driftsenheter tilknyttet hver sin region. I tillegg til regionene er også Utbygging en del av Infrastrukturdivisjonen, og ivaretar byggherrerollen for utbygging av jernbanen fra detaljplanlegging til ferdigstilt anlegg. Prosjektjenester er organisert som en del av Utbygging, og skal gi faglig støtte til hele Jernbaneverket når det gjelder planlegging, prosjektering og prosjektledelse.

Trafikkdivisjonen består av fire trafikkområder med hovedsete i Oslo, Drammen, Bergen og Trondheim. Trafikkdivisjonen har ansvar for trafikkstyring på nettet, og består av følgende hovedfunksjoner:

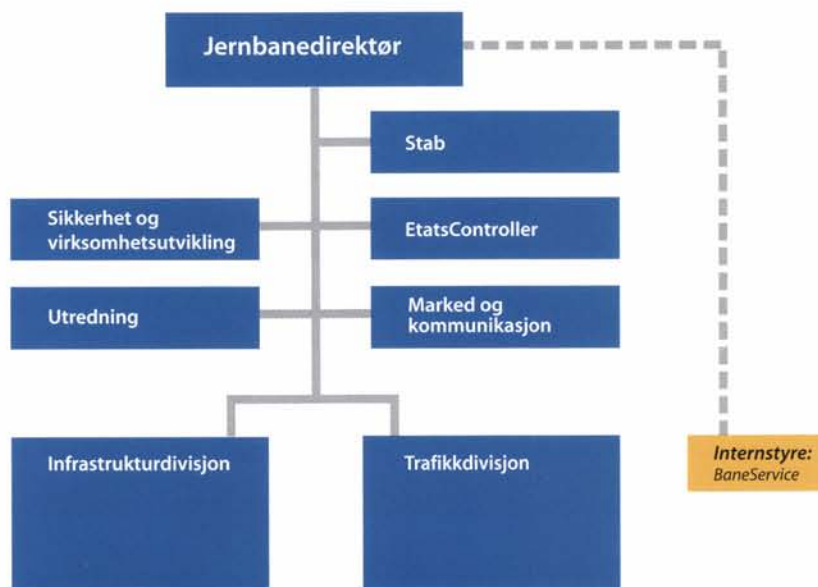
- Togledelse og togekspedisjon, samt styring av strømforsyning til tog
- Publikumsinformasjon
- Punktlighetsoppfølging

Endringene av 1. mai 2003 innebærer at BaneEnergi er lagt inn under Trafikkdivisjonen. BaneEnergi er Jernbaneverkets energiverk, med ansvar for strømforsyning til jernbanenettet.

Jernbanedirektørens staber har ansvaret for å utvikle overordnede strategier og følge opp utviklingen av virksomheten. Operative oppgaver og oppgaver knyttet til faglige og administrative støttefunksjoner overføres til linjeenhetene og/eller samles i ny enhet for Fellestjenester på Hamar.

BaneService leverer jernbanerettede entrepriser basert på spesialisert og tynge maskinelt utstyr, og er i dag knyttet til Jernbaneverket gjennom et internstyre.

Norsk Jernbanemuseum, som inngår i avdeling for Marked og kommunikasjon, ivaretar historisk dokumentasjon og formidling av jernbanehistorien i Norge.



Sikkerhet

Året 2003 var blant de historisk beste for jernbanesikkerheten i Norge. Sikkerhet er likevel ikke noe vi har. Sikkerhet er noe vi må skape – og gjenskape hver dag.

Jernbaneverket har som sikkerhetsfilosofi at jernbaneverksamhet ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell (null-visjonen). Vårt overordnede sikkerhetsmål er at det etablerte sikkerhetsnivået skal opprettholdes og alle endringer skal bidra til forbedringer av sikkerhetsnivået.

Transport bidrar til verdiskaping i samfunnet. Transportverdier skapes i en verdikjede bestående av infrastruktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. Risiko for skade på menneske, miljø og materiell består av summen av risikobidrag fra hvert av disse tre leddene og fra samspillet mellom disse. Det er denne summen av alle risikobidrag i jernbanesystemet det er viktig å holde kontroll med for å skape og opprettholde et jernbanetilbud med akseptabelt sikkerhetsnivå.

Jernbaneverket har ansvaret for infrastruktur og trafikkstyring, og togselskapene har ansvar for trafikkvirksomheten. Som ansvarlig for kapasitetsfordelingen på jernbanenettet er det Jernbaneverket som kan overvåke den løpende summen av risiko. Jernbaneverket kontrollerer selv risikobidragene fra infrastruktur og trafikkstyring. Gjennom ruteplanprosessen leverer transportselskapene oversikt over risikobidragene fra trafikkvirksomheten.

I 2003 har fem personer omkommet ved ulykker på jernbanen i Norge. Dette er to flere enn foregående år, men fem færre enn gjennomsnittet for de siste 20 år. Tre personer ble påkjørt og drept ved planoverganger som er sikret med vegbomanlegg og hvor disse fungerte slik de skulle (Sandesund, Moss, Dale). En person ble påkjørt og drept da bilen stoppet og ble stående på en planovergang uten vegbomanlegg (men med gode siktforhold) på Rørosbanen. En person ble påkjørt og drept ved Kolbotn stasjon, da han falt mellom plattform og tog i fart.

Jernbaneverket beskriver risikobildet

Sammenstilling av driftsulykker 2003

Type ulykke	Antall	Døde	Alvorlig skadde ¹⁾
Sammenstøt	34	0	0
• Togframføring ²⁾	18	-	-
• skifting	16	-	-
Avsporinger	18	0	0
• togframføring	6	-	-
• skifting	12	-	-
Planovergangsulykker ³⁾	18	4*	0
• sikret med bom, lyd, lys	7	3	-
• sikret med grunder	11	1	-
Brann i rullende materiell	3	0	0
Andre ulykker ⁴⁾	1	1	0
Totalt ⁵⁾	74	5	0

* herav en fotgjenger.

1) Alvorlig skadd defineres som person som er arbeidsufør i mer enn 14 dager etter ulykken.

2) Hvorav 6 er sammenstøt tog – jord/stein/snøras.

3) Gjelder sammenstøt mellom veikjøretøy og skinnegående materiell.

4) Gjelder øvrige ulykker som medførte drepte eller alvorlig skadde.

5) På grunn av endrede definisjoner av ulykker, der også mindre alvorlige hendelser blir medregnet, vil tallet for 2003 ikke direkte kunne sammenlignes med tall fra tidligere år.

for det statlige jernbanenettet gjennom strekningsvise risikoanalyser supplert med konkrete risikoanalyser i forbindelse med enhver endring som kan påvirke sikkerhetsnivået på nettet. De gjennomførte analysene peker på at Jernbaneverket spesielt bør konsentrere innsatsen om å forhindre storulykker og å redusere mulighetene for påkjørsler av kjøretøyer og personer på planoverganger og i sporet. På den bakgrunn er det gjort omprioriteringer av planene for fjernstyring og ATC på Nordlandsbanen og utbyggingen av nytt kommunikasjonssystem GSM-R er startet opp, først på de strekningene som i dag ikke har slike kommunikasjonssystemer. Det er videre gjennomført viktige aktiviteter i forbindelse med planoverganger og personer i spor.

Jernbaneverket gjennomfører jevnlig aksjonen «Tøffere enn toget» med fokus på hvor farlig det er å oppholde seg i sporet. Kampanjen er primært rettet mot barn og unge og konsentrert til skoler langs jernbanen.

Planoverganger

Planoverganger har historisk sett vært en av de største bidragsyterne til risiko forbundet med jernbane i Norge. Derfor har dette lenge vært et område med spesiell fokus.

Jernbaneverket har i 2003 gjennomført ca 300 større og mindre tiltak for økt sikkerhet ved planoverganger. I løpet av året er 96 planoverganger fjernet, men det er fortsatt 4 319 planoverganger igjen på nettet. En større andel av disse er ikke (eller svært lite) i bruk og betyr derfor lite for det totale risikobildet.

I tillegg til sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegger Jernbaneverket utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for økt sikkerhet for ferdsel over planoverganger, som for eksempel

- Siktutbedring og utbedring av veggometri
- Oppgradering av vegskilting i henhold til retningslinjer utarbeidet i samarbeid med Vegdirektoratet
- Vegtrafikkreduserende reguleringer

- Gjerdning, låsing og midlertidig stengning
- Etablering av rutiner for bruk av planovergang
- Bygging av enkel varselampe på landbruksoverganger
- Utvikling av et enklere sikringsanlegg for planoverganger på mindre veger

På planoverganger for private veger har fokus vært rettet mot å gjennomføre mindre tiltak for å sikre at planovergangene er så trygge som mulig.

Det viktigste tiltaket har vært å sikre at sikt fra kjøretøy til tog er så god som mulig. Skogrydding er derfor gjennomført der vegetasjon har hindret sikt. I tillegg er andre sikthindringer fjernet noen steder. Flere private planoverganger er nå etter avtale med grunneiere avlåst for allmenn ferdsel. På Bergensbanen prøves en ordning hvor bilfører skal ringe togleder før kryssing av sporet. Dette prøves på planoverganger med svært liten trafikk og hvor grindene normalt er låst.

Skiltet «STOPP, se og lytt etter tog» er satt på alle veger i daglig bruk. Etter at det er inngått en avtale med Statens Vegvesen, er også en rekke planoverganger på private veger nå skiltet med offentlige trafikkskilt.

Passering av signal i stopp (PASS)

Med passering av signal i stopp (PASS) menes uautoriserte forbi kjøring av signal i stopp, og ikke de tilfellene hvor togleder gir tillatelse til å passere rødt signal. I 2003 er det registrert 365 PASS-hendelser mot 248 i 2002.

De fleste PASS-hendelsene skyldes teknisk feil i signalanleggene. Signalet «faller i stopp» rett foran toget, og det er ikke mulig å stoppe. En typisk teknisk svikt er svakheter i isolatorer mellom sporfelt slik at det sporadisk inntreffer falsk belegg på strekningene bak signalet. Strekingen er fri for tog, men sporfeltene «tror» at det er tog på strekingen og stiller signalet i stopp. Jernbaneverket har igangsatt et større prosjekt i 2003 for å søke løsninger som reduserer omfanget av slike feil.

I andre tilfeller skyldes PASS-hendelser uoppmerksomhet eller misforståelser. I disse tilfellene er det viktig for Jernbaneverket å gjennomgå hvorfor signalene blir oversett eller misforstått, og å prøve å gjøre noe med dette. Tiltak prioriteres i forhold til hyppighet og mulige konsekvenser ved de forskjellige signalene som passerer. I 2003 er det blant annet gjennomført slike tiltak ved Skøyen og Oslo S.

Hvor kritisk en PASS-hendelse er, avhenger blant av hvilken type signal det dreier seg om, kjørehastighet på

strekingen og antallet barrierer på strekingen. Den beste barrieren er ATC-systemet; baliser i sporet ved hvert signal sender signaler til toget og iverksetter nødbrems dersom tog passerer et signal som viser stopp.

Kompetanse og kultur

Det er en økende forventning om kompetanseutviklende tiltak hos ansatte i den operative virksomheten. Det dreier seg om å få mer kunnskap om sikkerhetskritiske forhold i tilknytning til ulike arbeidsoppgaver. Jernbaneverkets utfordring er å følge opp denne forventningen og å etablere en kultur for forståelse og etterlevelse (og ikke bare ren etterlevelse) av prosedyrer, regler og rutiner.

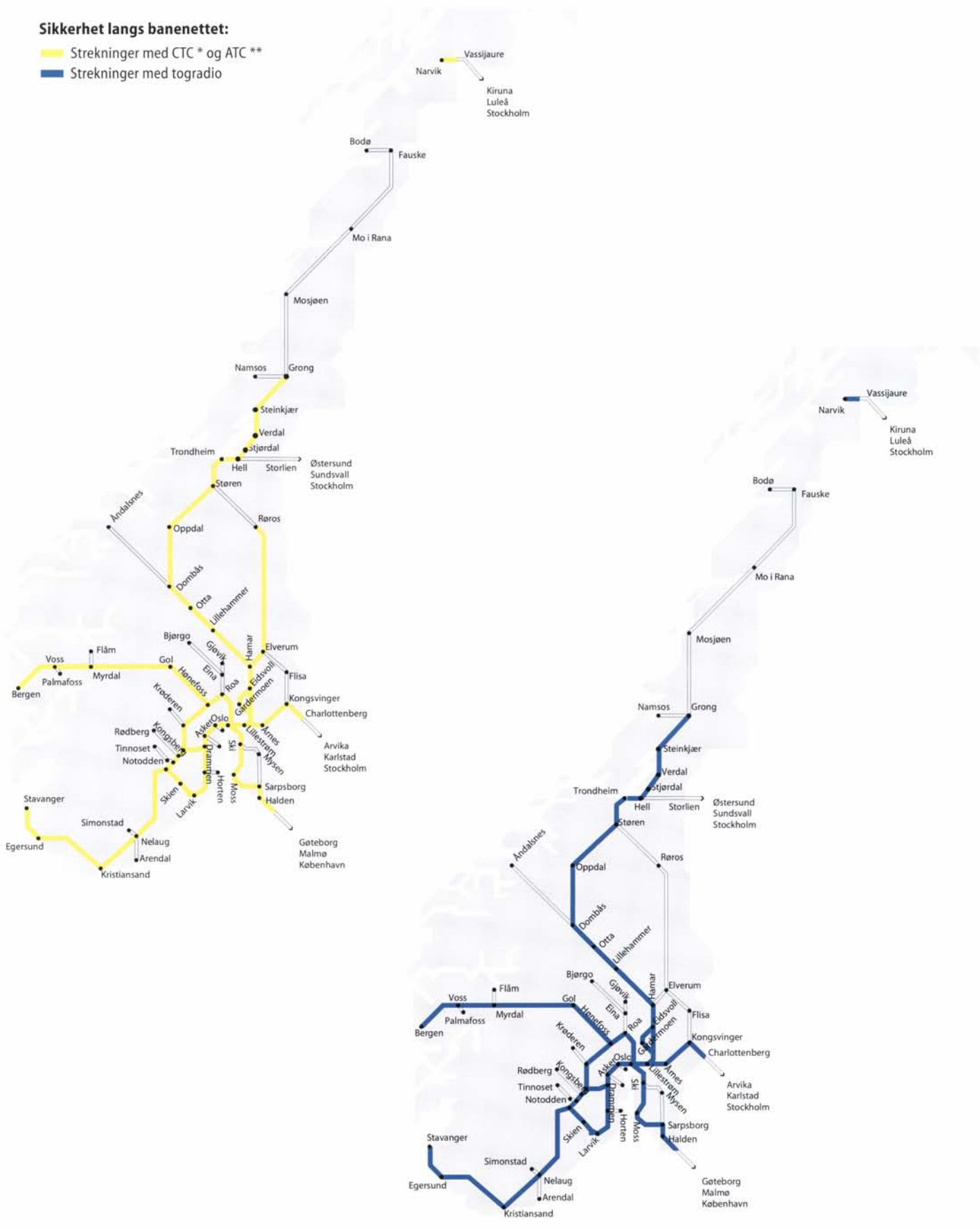
Ved overgangen til prosessorientering av virksomheten vil øket fokus på utvikling av moderne ledelse, samhandling og bedriftskultur være viktig for å lykkes i omstillingen. Helhetssyn og motivasjon er viktige faktorer i slikt omstillingsarbeid.

Jernbaneverket gjennomfører i 2003/04 et omfattende program for utvikling av ledelse og samhandling (PULS) i virksomheten. Slik utvikling vil være blant de viktigste aktiviteter for videreutvikling av en felles bedriftskultur med øket sikkerhetsfokus.



Sikkerhet langs banenettet:

- Strekninger med CTC * og ATC **
- Strekninger med togradio



* CTC (Centralized Traffic Control) - innebærer at stasjonenes sikringsanlegg kommuniserer med en fjernstyringsentral.
 ** ATC - Automatisk togkontroll er en fellesbetegnelse for automatisk togstopp og automatisk hastighetsovervåking.
 Systemene kalles DATC og FATC, hvor D betyr delvis og F betyr fullstendig utrustet ATC.

Utbygging av nytt sikkerhetssystem for kommunikasjon på jernbane – GSM-R
ble satt i gang i juli 2003.
Foto: Arvid Larsen/Jernbaneverket



Økonomi og effektivitet

Jernbaneverkets hovedmål for økonomi og effektivitet er å bedre ressursutnyttelsen i utøvelse og gjennomføring av sitt ansvar og sine oppgaver.

Drift

Drift av jernbane omfatter administrasjon, trafikkstyring og drift av infrastruktur. Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring (togledelse, togekspedisjon, og publikumsinformasjon). Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendig for å oppnå en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Figur 1 viser Jernbaneverkets årlige fordeling av driftskostnader.

Figur 1: Fordeling av driftskostnader i 2003 ¹⁾²⁾



Trafikkstyring

Kostnader knyttet til trafikkstyring utgjorde i 2003 ca. 366 mill. kroner. Trafikkforvaltningen består av følgende hovedfunksjoner:

- Togledelse og togekspedisjon
- Publikumsinformasjon (sporanvisere, monitorer, skilting, oppslagstavler, høytalere, internett. m.v.)
- Styring av strømforsyning til tog.
- Utarbeiding og vedlikehold av sikkerhetsstyringssystemer og analyser.

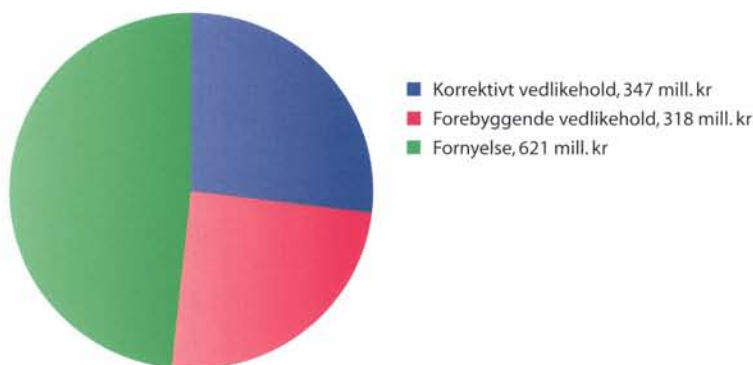
Teknisk/administrativ støtte

Kostnader knyttet til teknisk administrativ støtte utgjør årlig ca. 378 mill. kroner. I tillegg belastes landsdekkende driftsprojekter.

Husleie, sambandsleie og strøm

Kostnadene utgjør årlig ca. 221 mill. kroner. Dette inkluderer leie av offentlige rom på stasjonene, sambandsleie og strøm til lys og oppvarming.

Figur 2: Fordeling av vedlikeholdskostnader i 2003 ¹⁾²⁾



Nettleie

Dette er kostnader knyttet til leie av anlegg for omforming av strøm til tog fra BaneEnergi. Nettleien utgjør årlig ca. 154 mill. kroner.

Planlegging

Dette gjelder planaktiviteter fram til godkjent hovedplan for investerings tiltak. Ut fra planstatus og forventet

investeringsnivå utgjør disse aktivitetene ca. 31 mill. kroner per år. I tillegg kommer en del planaktiviteter til å følge opp kommunale planer og naboforhold.

Snørydding

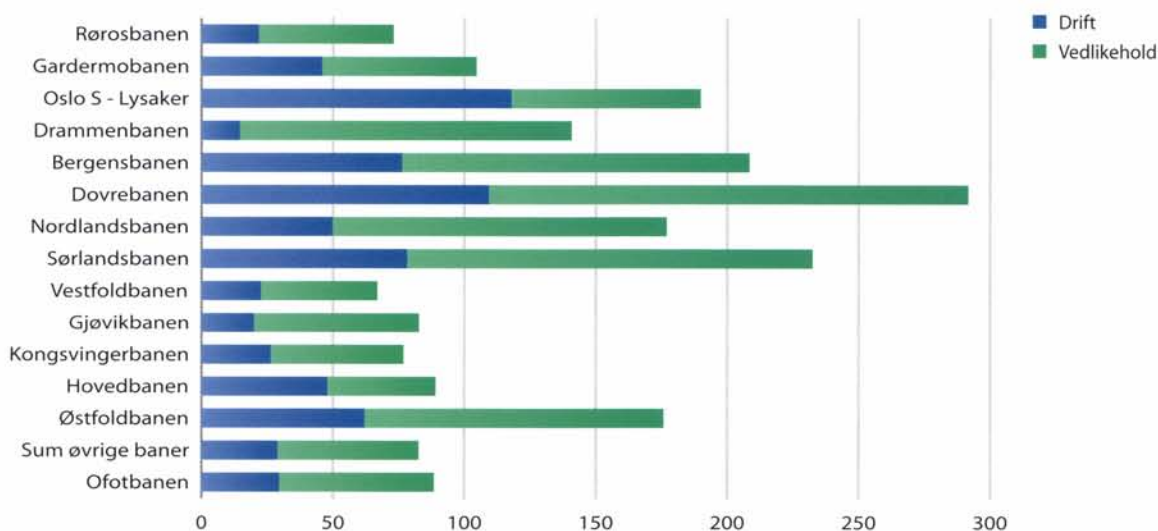
Dette gjelder snøberedskap og snørydding som årlig utgjør ca. 128 mill. kroner.

1) Tallgrunnlaget til figur 1, 2 og 3 er basert på et anslag for kostnadsforbruk etter en kalkulatorisk fordeling av de indirekte kostnadene. Tallene er ikke i henhold til Jernbaneverkets kontantregnskap. Jernbaneverket var i 2003 underlagt kontantprinsippet. Regnskapet reflekterer således periodens kontante utbetalinger og kan avvike fra periodens kostnader.

2) Figur 1, 2 og 4 er eksklusive drift og vedlikehold Gardermobanen.

Figur 3: Drifts- og vedlikeholdskostnader fordelt på banestrekninger i 2003 ¹⁾

(tall mill. kroner)



Vedlikehold

Vedlikehold defineres som tiltak for å opprettholde det etablerte nivå for sikkerhet og driftsstabilitet, og for å bevare verdien av de tekniske installasjoner/anlegg.

Vedlikeholdet er inndelt i tre kategorier:

- Korrektivt vedlikehold, som består av feilretting og beredskap
- Forebyggende vedlikehold, som består av inspeksjoner, visitasjoner, kontroller, planlagt forebyggende feilretting, revisjoner og utskifting av enkeltkomponenter
- Fornyelse av anlegg. Typiske fornyelsesarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av sviller og skinner.

Jernbaneverket opprettet 1. juli 2002 en vedlikeholdsenhet som blant annet skal tilrettelegge for arbeidet med analyser av effektiviteten på drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Det er utarbeidet overordnede vedlikeholdsstrategier og igangsatt arbeid med å utarbeide vedlikeholdsstrategier for de enkelte banestrekninger. Arbeidet med utvikling av et utkast til håndbok for vedlikeholdsstyring av Jernbaneverkets infrastruktur er fullført, og håndboken vil bli tatt i bruk i 2004. Håndboken bygger blant annet på et prinsipp om pålitelighetsstyrt vedlikehold, som ventes å kunne gi en vidn-

ing fra korrektivt til forebyggende vedlikehold og fornyelse, og i sum redusere vedlikeholdskostnadene.

Omfang

Nedenfor er det angitt et forventet gjennomsnitt for perioden 2002-2005, for fornyelse av sentrale anleggsdeler:

Skinnebytte	30 km/år
Svillebytte	36 000 stk/år
Sporvekselbytte	20 stk/år
Ballastrens	65 km/år
Fornyelse av kabelanlegg	60 km/år
Fornyelse av kontaktledning	40 km/år
Fornyelse av signalanlegg	2,5 stasjoner per år

Jernbaneverket har totalt 35 omformerstasjoner som leverer strøm til togfrem-

føring. Restlevetid for vitale komponenter i disse anleggene er mellom 15 og 40 år.

Disse mengdene er i henhold til Jernbaneverkets vedlikeholdsplaner.

Drift og vedlikehold fordelt på banestrekninger

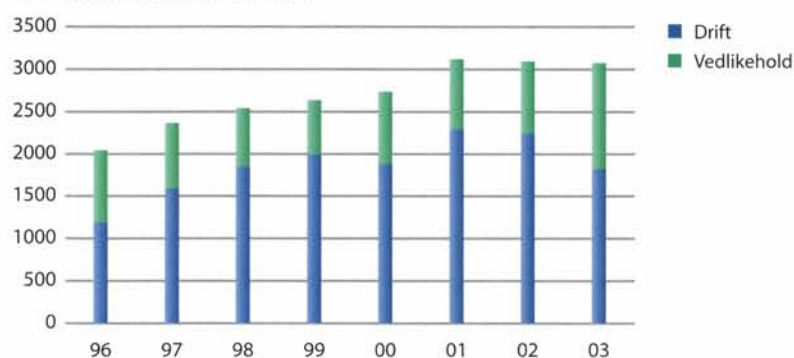
I figur 3 illustreres fordelingen av drifts- og vedlikeholdsutbetalingene på de enkelte banestrekninger.

Drift og vedlikehold 1996-2003

Figur 4 viser en sammenligning av Jernbaneverkets kostnader til drift og vedlikehold i perioden 1996 til 2003. Alle tall er i mill. kroner, og omregnet til faste 2003-priser.

Figur 4: Drifts og vedlikeholdskostnad i årene 1996 til 2003 ²⁾

(Tall i faste 2003-priser) (mill. kroner)



Investeringer – utvikling av jernbanenettet

Nedenfor presenteres en spesifisering av Jernbaneverkets regnskap og bevilgning for kapittel 1350 post 30 Investeringer i linjen, samt kostnadsoverslag og forventet sluttsum tilhørende prosjekter som er spesifisert i St.prp.nr.1 (2002–2003). I tillegg beskrives tiltak innenfor programområdene sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter.

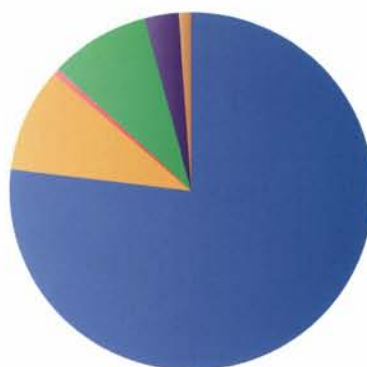
Figur 5 viser Jernbaneverkets utbetalinger i 2003 fordelt på programområder.

Nyanlegg

Sandvika–Asker

Prosjektet er et delprosjekt i utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen–Asker, som har som hovedmål å forbedre både kapasiteten og frekvensen, gi bedre punktlighet og regularitet, samt korte ned reisetiden på strekningen. Første etappe på prosjektet er Sandvika–Asker, som omfatter 11,6 km. nytt dobbeltspor. Jernbaneverket har gjennomført en kostnadsbesparende fremdriftsøkning ved å slå sammen delentrepriene Sandvika–Jong og Jong–Asker. Jernbaneverket har nå inngått kontrakt på prosjektet som innebærer at det kan ferdigstilles i 2005.

Figur 5: Jernbaneverkets utbetalinger i 2003 fordelt på programområder.



- Nyanlegg, kr 1 205 mill.
- Sikkerhet, kr 145 mill.
- Miljø, kr 11 mill.
- Kapasitetsøkende tiltak, kr 140 mill.
- Stasjoner og knutepunkt, kr 46 mill.
- Diverse tiltak, kr 15 mill.

GSM-R

GSM-R er en kommunikasjonsteknologi utviklet spesielt for tale- og datakommunikasjon i tilknytning til fremføring av tog og jernbanerelatert virksomhet. GSM-R skaper et teknologisk fundament for grenseoverskridende togframføring i Europa. EU har gitt sin støtte til utbygging av GSM-R som en felles europeisk teknologisk infrastruktur for jernbane.

GSM-R-prosjektet skal tilfredsstille Statens Jernbanetilsyns krav til sikker togframføring og Post- og teletilsynets GSM-R konsesjonskrav der det ikke er togradio. Utbygging av GSM-R skal innebære at systemet erstatter de analoge radiosystemene som i dag er i bruk for togframføring. Jernbaneverket og NSB har signert et «Memorandum of

Understanding» hvor partene forplikter seg til å basere fremtidige kommunikasjonsløsninger på GSM-R.

Utbyggingen av GSM-R er planlagt å dekke ca. 4 000 km toglinje. Radiodekningen av sporet utenfor tunneler vil kreve anslagsvis 500 basestasjoner. Prosjektets strekninger er gruppert i to faser, hvor fase én skal ferdigstilles i 2004. Fase én er de hovedstrekninger som i dag ikke er utbygd med togradio og som berøres av dispensasjon og tidsfrister fra Statens Jernbanetilsyn. Dette omfatter Nordlands-, Røros- og Raumabanen. Fase to omfatter resten av jernbanenettet hvor det i dag er dekning med eksisterende analog togradio med unntak av enkelte mindre strekninger og tunneller.

Tabell 1: Jernbaneverkets investeringer 2003 (mill. kroner)

	Totalt 2003			Regnskap 2003			Totalt for prosjektet		
	Bevilgn.	Budsj.*	Avvik	Budsj.	Regnskap	Avvik	Kost. overslag	Forv. sluttsum	Avvik
Nyanlegg									
Sandvika - Asker	900,0	810,2	-89,8	810,2	813,4	-3,2	3 718,0	3 718,0	0,0
Lieråsen tunnel	40,0	40,0	0,0	40,0	44,2	-4,2	194,0	194,0	0,0
Lysaker stasjon	25,0	16,2	-8,8	16,2	8,0	8,2	660,0	660,0	0,0
Dobbeltspor Sandnes - Stavanger	20,0	19,2	-0,8	19,2	20,0	-0,8	1 030,0	1 030,0	0,0
GSM-R	200,0	217,5	17,5	217,5	217,6	-0,1	1 700,0	1 700,0	0,0
Grong Mosjøen CTC/ATC		50,9	50,9	50,9	51,2	-0,3	131,0	131,0	0,0
Andre nyanlegg	-49,2	44,7	93,9	44,7	50,1	-5,4			
Sum nyanlegg	1 135,8	1 198,7	62,9	1 198,7	1 204,6	-5,9	7 433,0	7 433,0	0,0
Sikkerhet	126,0	222,5	96,5	187,9	145,0	42,9			
Miljø	0,0	11,5	11,5	11,5	10,5	1,0			
Kapasitetsøkende tiltak	91,3	184,7	93,4	184,7	140,4	44,3			
Stasjoner og knutepunkt	73,8	16,2	-57,6	50,8	45,7	5,1			
Diverse tiltak	40,7	10,6	-30,1	10,6	14,7	-4,1			
Sum programområder	331,8	445,5	113,7	445,5	356,3	89,2			
Sum netto post 30	1 467,6	1 644,2	176,6	1 644,2	1 560,9	83,3			
Kap 4350, post 37	29,3	29,3	0,0	29,3	29,0	0,3			
Kap 4350 poste 02-18	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2	-2,2			
Sum brutto post 30	1 496,9	1 673,5	176,6	1 673,5	1 592,1	-81,4			

* Budsjett 2003 er Jernbaneverkets interne fordeling inklusiv overførte midler i henhold til budsjettrevisjon av 3. juni 2003

Lieråsen tunnel

Prosjektets målsetting er å reetablere fjellsikringen i tunnelen slik at de opprinnelige funksjonskrav til sikkerhet, hastighet og regularitet på strekningen mellom Asker og Lier opprettholdes. Hoveddelen av den sikkerhetsmessige oppgraderingen er nødvendig vedlikehold av taket i tunnelen etter mange års slitasje og nedbryting av partier med sprøytebetong og betongelementer. Det skal også gjennomføres tiltak for å bedre sikkerheten i anleggs- og driftsfasen i henhold til pålegg og i forhold til dagens krav. I tillegg skal det utføres omfattende forberedende jernbanetekniske arbeider før fjellsikringsarbeidene igangsettes. Det utføres også enklere fjellsikringsarbeider hvert år som strakstiltak før igangsetting av full rehabilitering vedrørende fjellsikring.

Programområder

Sikkerhet

Jernbaneverket har et ansvar i forhold til de reisende, tredjeperson, personale og omgivelsene for at jernbanevirksomhet ikke medfører alvorlig tap eller skade på mennesker, materiell eller miljø. På basis av gjennomførte risikoanalyser, i hovedsak knyttet til de ulike banestrekningene, prioriterer Jernbaneverket følgende aktiviteter innenfor dette programområdet:

- Signalanlegg
- Sanering og sikring av planoverganger
- Sikring mot ras og utglidning av linjen
- Kommunikasjon, lys, rømningsveier og merking i tunneller
- Radiokommunikasjon til tog (GSM-R)
- Tiltak på stasjoner som gir trygg adkomst og trygt opphold

Miljø

Jernbaneverket skal bidra til at jernbanetransport er den mest miljøvennlige transportform gjennom egne miljøkrav til drift og utvikling av jernbanen, slik at brukernes og samfunnets interesser ivaretas. Jernbaneverkets hovedmål innen programområde miljø er å styrke jernbanens miljøfortrinn gjennom riktig ressursbruk, redusert total miljøpåvirkning og definerte målbare miljøkrav til egen virksomhet og leverandører. Jernbanens påvirkning på miljø kan styres gjennom gode planer, miljøoppfølgingsprogrammer i anleggsfasen og hensiktsmes-

sige drifts- og vedlikeholdsrutiner. Miljøproblemer forbindes hovedsakelig med støy fra jernbanedrift og inngrep i natur- og kulturmiljøer. I tillegg fører jernbanedrift til noe forurensning og enkelte uønskede hendelser, for eksempel dyrepåkjørslar og skogbranner.

Kapasitetsøkende tiltak

Jernbaneverket skal utvikle et banenett med en standard og kapasitet som er tilpasset markedets behov, og øke jernbanesektorens markedsandeler der jernbane er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Jernbaneverket har satset på å videreutvikle kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen med hensyn til godstransporter. For å øke togets konkurranseevne i godstransport er det viktig å utvikle kjørevegen slik at det blir kapasitet til flere og større godstog med riktig markedsrettet profil. I tillegg til profilutvidelse, er det også nødvendig å bygge ut tilstrekkelig med kryssingsspor kapasitet, strømforsyning og tilstrekkelig kapasitet på terminaler for å effektivisere omlasting mellom bil-tog og båt-tog.

Stasjoner og knutepunkter

En av Jernbaneverkets strategier 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 trafikkutøvere, servicevirksomheter, veimyndigheter og arealplanmyndigheter. Tiltakene sikter mot et standardnivå som innfrir kundens forventninger/betalingsvillighet og skal bidra til at flere velger å reise kollektivt. Program for stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak på stasjonenes kundertede fasiliteter, som adkomster, parkeringsanlegg, plattformer/ventearealer, reiseinformasjon og annen kundeservice.

Nasjonal transportplan 2006–2015:

– lønnsomt å satse på jernbane

Jernbaneverket har sammen med de øvrige transportetatene utarbeidet et forslag til ny Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015. Forslaget ble oversendt Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet¹⁾ i juni 2003. I perioden fram til årsskiftet har samtlige etater levert supplerende analyser til departementene. Samfunnsøkonomiske beregninger viser at det er lønnsomt

å satse på jernbaneutbygging.

Etatenes innspill legger hovedvekten på følgende forhold:

- Samordning og sterk virkemiddelbruk må til for å nå transportpolitiske mål.
- Investeringene konsentreres om områder med stor trafikk for både veg og bane.
- I storbyene kan en samordnet areal- og transportstrategi gi tilnærmet nullvekst i biltrafikken.

Statsregnskapet 2002

Jernbaneverkets bevilgning over kapittel 1350 Utbetalinger og kapittel 4350 Innbetalinger utgjorde henholdsvis 4 604,1 og 479,9 millioner kroner i 2003.

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

- «Blå bok»²⁾ for 2003
- Brev av 12. mars 2003 fra Samferdselsdepartementet vedrørende overføring av ubrukt bevilgning på kap. 1350, post 30 investeringer i linjen fra 2002 til 2003.
- Brev av 2. juli 2003 fra Samferdselsdepartementet vedrørende revidert nasjonalbudsjett, jfr. St.prp.nr. 65 (2002–2003), vedrørende tilleggsbevilgninger og omposteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2003 og St.prp.nr. 75 (2002–2003), vedrørende enkleste endringer på statsbudsjettet fra 2003 i forbindelse med trygdeoppjøret mv.
- Brev av 19. desember 2003, vedrørende bevilgningsendringer for 2003-budsjettet, jfr. St.prp.nr. 29 (2003–2004), vedrørende endringer av bevilgninger med mer for 2003 på Samferdselsdepartementets område og Innst.S.nr 90 (2003–2004).

1) Fiskeridepartementet har ansvaret for havner.

2) Stortingets endelige vedtak for kommende budsjettår kalles «Blå bok»; Statsbudsjettet iberegnet folketrygden. Denne utgis av Stortinget. I vedtaket fremkommer økonomiske rammer for statlige virksomheter/departement. Med utgangspunkt i vedtak i «Blå bok» lager det enkelte departement tildelingsbrev for underliggende virksomheter.

Fullmakter til merutgift mot tilsvarende merinntekter

Jernbaneverket ble i «Blå bok» for 2003 tildelt følgende fullmakter til å disponere merinntekter over kapittel 4350 mot kapittel 1350

Kan overskride bevilgning på:	Mot tilsvarende merinntekter under:
Kapittel 1350, postene 23 og 30	Kapittel 4350, postene 02 og 06
Kapittel 1350, post 25	Kapittel 4350, post 07
Kapittel 1350, post 30	Kapittel 4350, post 37

I tillegg til fullmaktene beskrevet ovenfor har Jernbaneverket fullmakt til å øke utbetalinger over kapittel 1350, postene 23 og 30 mot innbetalinger over kapittel 4350, postene 15-18, jfr. Veiledning i statlig budsjettarbeid, Del II, pkt. 6.6, vedrørende omlegging til direkte refusjon av sykepenges.

Kapittel 1350	Utbetalinger (MNOK)		Endringer/ overført	Godkjent budsjett	Regnskap
Post	Betegnelse	«Blå bok» 2003			
23	Drift og vedlikehold	3 001,6	-52,0	2 949,6	3 075,6
25	Drift og vedlikehold Gardermobanen	90,7	-10,0	80,7	85,7
30	Investeringer i linjen	1 346,1	227,7	1 573,8	1 600,8
	Sum kapittel 1350	4 438,4	165,7	4 604,1	4 762,1

Kapittel 4350	Innbetalinger (MNOK)		Endringer	Godkjent budsjett	Regnskap
Post	Betegnelse	«Blå bok» 2003			
1	Kjørevegavgift	40	0	40	27,3
2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	177,9	0	177,9	149,5
6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162	0	162	254,5
7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90,7	-20	70,7	73,9
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0	0	0	0,1
16.11	Refusjon av lønn	0	0	0	5,7
16.12	Refusjon av arbeidsgiveravgift	0	0	0	0,8
17	Refusjon lærlinger	0	0	0	1,3
18.11	Refusjon sykepenges	0	0	0	41,9
18.12	Refusjon AGA ¹⁾ sykepenges	0	0	0	5,7
37	Anleggsbidrag	29,3	0	29,3	29,1
	Sum kapittel 4350	499,9	-20	479,9	589,7

1) «AGA» er forkortelsen som benyttes for kapittel 4350 post 18.12 Refusjon arbeidsgiveravgift sykepenges. Dette er Jernbaneverkets kapittel og post i statsregnskapet.



Mennesket i organisasjonen

Jernbaneverkets hovedmål innenfor hovedområdet mennesket i organisasjonen er at Jernbaneverket skal være en attraktiv arbeidsplass. Med dette forstås: godt arbeidsmiljø, gode utviklingsmuligheter, meningsfulle arbeidsoppgaver, ansvarsbevisste og inspirerende medarbeidere og ledere.

Personalet og arbeidsmiljøet

Antall fast ansatte

Ved utgangen av 2003 var det 3444 fast tilsatte i Jernbaneverket. Dette er 92 færre enn ved utgangen av forrige år.

Overtid

Jernbaneverket utbetalte i 2003 overtidstillegg som utgjorde 9,9% av fastlønn. Dette er en reduksjon fra 10,9% forrige år.

Sykefravær

Sykefraværet i 2003 var 6,8%. Dette er en nedgang fra 6,9% i 2001 og 7,2% i 2002. Ved iverksettingen av et mer Inkluderende Arbeidsliv har Jernbaneverkets satsning på sykefraværsoppfølging blitt videreført og fått et nytt fokus. Ledere med personalansvar er gitt opplæring i lederansvaret i forbindelse med Inkluderende Arbeidsliv (IA). Opplæringen har vært rettet mot sykefraværsoppfølging og de virkemidler som stilles til rådighet for IA-virksomheter. I 2003 er det også etablert et eget støtteapparat for ledere i forbindelse med iverksettingen av et mer Inkluderende Arbeidsliv. 15 IA-koordinatorene er lært opp til en rolle som pådriver og støtte for ledere. Lokale handlingsplaner for Inkluderende Arbeidsliv

er etablert med konkrete målsetninger for reduksjon av sykefraværet.

Skader med fravær

Utviklingen fra 2002 til 2003 har vist en nedgang fra 52 til 45 skader med fravær.

Kompetanseutvikling

Den nye opplæringsforskriften fra Statens jernbanetilsyn ble introdusert i 2003. Det er iverksatt nye tiltak for opplæring for flere faggrupper. Det er etablert et nytt styringsverktøy for kompetanse i Jernbaneverket. Kompetansekrav som tidligere var spredt i flere styringshåndbøker er nå samlet i det nye styringsverktøyet. Kompetansekrav til sikkerhetsrelaterte stillinger er omstrukturert og oppdatert slik at de fremstår som mer tilgjengelige for brukerne. Ved slutten av 2003 fikk Jernbaneverket i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å etablere et operatøruavhengig opplæringsregime for lokomotivførere og annet jernbanefaglig personale. Skolen skal være etablert innen 1.1.2005.

Personalpolitikk

Personalpolitikken ble revidert ved inngangen til 2003, og iverksatt i første halvår. Økt fokus på personalpolitikk

og et mer Inkluderende Arbeidsliv har vært viktige elementer for å ivareta menneskene i omstillingsprosessen som pågår. Mot slutten av 2003 inngikk Jernbaneverket en avtale med et firma om tiltakspakker for tilsatte som berøres av omstillingen. Tiltakspakkene gir berørte som ønsker det en personlig oppfølging med jobbsøkerkurs, karriereveiledning, kompetansesalg og jobbformidling.

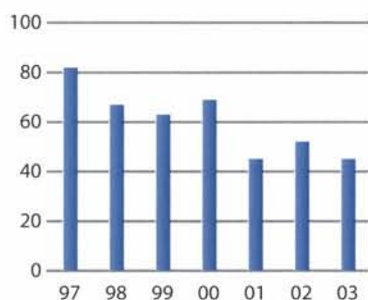
Likestilling

Jernbaneverket har som mål å øke antall kvinnelige ledere. En av fem etatsdirektører og en av tre regiondirektører er kvinner. I tillegg har den nye enheten Fellestjenester fått kvinnelig direktør. Jernbaneverket har dessuten flere kvinnelige banesjefer, slik at det nå er 25% kvinner i disse stillingene mot 9% i 2002.

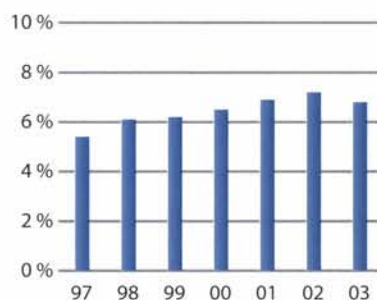
Forslagsvirksomheten

Forslagsvirksomheten har hatt nokså lav aktivitet i 2003. I forbindelse med omorganiseringen til et mer effektivt og moderne jernbaneverk, er det også besluttet å arbeide for en enklere struktur på forslagsvirksomhetene for å effektivisere behandlingen av forslag og revitalisere ordningen.

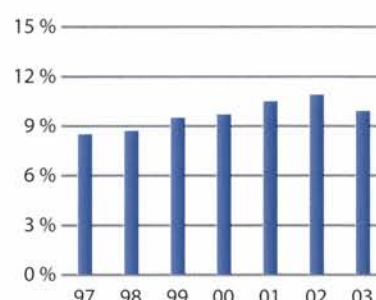
Antall skader med fravær



Sykefraværsutvikling



Overtid i prosent av fastlønn





Konkurranseskraft

Jernbaneverkets hovedmål innenfor området konkurranseskraft er at Jernbaneverket skal arbeide for økte markedsandeler der jernbanen er samfunnsøkonomisk lønnsom.

Jernbanenettet i Norge

Togselskaper på det statlige jernbanenettet

I året 2003 hadde følgende togselskaper tillatelse til å trafikere det statlige jernbanenettet i Norge:

- CargoNet AS
- Connex Tog AS
- Flytoget AS
- GM-gruppen
- Green Cargo AB (ny aktør fra 12.12.2003)
- Malmtrafikk AS
- NSB AS
 - Linx AB (kjører på NSBs lisens)
 - Flåm Utvikling AS (kjører på NSBs lisens)
- Ofotbanen AS
- Valdresbanen AS

For de fleste togselskaperens vedkommende er tillatelsen avgrenset til nærmere bestemte deler av det statlige nettet.

I tillegg til disse har flere potensielle togselskaper vært i kontakt med Jernbaneverket i løpet av året. Jernbaneverket forventer således at det blir flere togselskaper i Norge neste år.

Kapasiteten i jernbanenettet

Begrepet kapasitet uttrykker hvor mange enheter av en bestemt type som per tidsenhet kan passere gjennom et definert strekningsavsnitt. For å få en god forståelse av kapasitet på jernbane og hvilke variable faktorer som påvirker denne, skiller vi mellom to former for kapasitet:

- Trafikkkapasitet som omhandler antall tog (vi vurderer da kun selve togtrafikken)
- Transportkapasitet som omfatter hvor store mengder for eksempel i tonn, kubikkmeter og seter som kan passere i et strekningsavsnitt

Trafikkkapasiteten varierer med følgende faktorer:

På enkeltsporede jernbaner:

- Lengste tidsavstand mellom kryssingsstasjonene (størst viktighet)
- Samtidig innkjør på stasjonene (mindre viktig)
- Variasjon i togenes fremføringshastighet (mindre viktig)
- Variasjon i avstand mellom kryssingsstasjonene (mindre viktig)

På dobbeltsporede jernbaner:

- Variasjon i togenes fremføringshastighet (størst viktighet)
- Faste eller flytende blokkstrekninger (mindre viktig)
- Forbikjøringsspor (viktig på lange strekninger)
- Stasjonsspor for å sette tog inn og ut av trafikk

For **transportkapasiteten** har vi i tillegg til antall tog følgende variable faktorer i jernbaneinfrastrukturen som påvirker togenes størrelse som begrenses av lengde, bruttovekt og tverrsnitt:

- Kryssingssporlengde (som bestemmer hvor lange togene kan være)
- Tillatt aksellast (knyttes ofte opp mot tillatt hastighet for toget)
- Energiltilførsel (for elektrisk drevne tog)
- Stigningsforhold
- Lastprofil (som bestemmer hvor høye, hvor brede og hvor lange vognene i toget kan være)

Ovenfor omtales kapasiteten i forhold til et strekningsavsnitt. Utvides dette til hele strekninger, snakker vi om strek-

Network Statement (Nettbeskrivelse)

Jernbaneverket har utarbeidet sin første produktbeskrivelse. Den bærer navnet Network Statement (Nettbeskrivelse) og inneholder opplysninger om hvilken type infrastruktur som står til rådighet for den som vil drive trafikkvirksomhet på det statlige jernbanenettet, vilkårene som må oppfylles for å få tilgang til å trafikere nettet, opplysninger om avgiftsprinsipper og takster, planlagte avgiftsendringer samt prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling.

1. utgave av Network Statement gjelder perioden desember 2003–desember 2004 og ble publisert 15. mars 2003;
2. utgave gjelder perioden desember 2004–desember 2005 og ble publisert medio desember 2003.

Network Statement finnes på Jernbaneverkets hjemmesider på internett; www.jernbaneverket.no/marked

Sporttilgangsavtale

Jernbaneverket har – i samarbeid med togselskapene – utarbeidet en ny standardavtale for sportilgang til statens jernbaneinfrastruktur. Avtalen finnes på Jernbaneverkets hjemmesider på internett.

ningskapasitet eller potensielt transportarbeid uttrykt i et nytt sett med parametere som potensielle tonnkilometer og setekilometer. Her innføres en ny variabel; togenes fremføringshastighet.

Kapasitet på stasjoner, godsterminaler, driftsbanegårder og vedlikeholdsbase

Kapasitet der togene er i bevegelse er kun en del av bildet. I tillegg kommer anlegg der togene står stille for:

- Lasting / lossing av persontog og godstog (stasjoner og godsterminaler)
- Komponering og dekomponering av tog
- Parkering / hensetting av tog, lok og vogner
- Vedlikehold av tog

På slike anlegg er tilstrekkelige sporelengder av avgjørende betydning for kapasiteten. I tillegg må anlegget som sådan være hensiktsmessig designet, slik at arbeidet som utføres der kan utføres på en tids- og kostnadseffektiv måte.

Kapasitetens betydning for jernbanetransportens konkurranseevne:

Kapasitet er – sammen med god tilgjengelighet til infrastrukturen (høy oppetid på de tekniske anleggene) – de viktigste bidragene Jernbaneverket kan levere for å styrke gods- og persontogselskapenes konkurranseevne. Jernbanetransport kjennetegnes ved

Lasttilfelle: Et spesifikt statistisk profil med angivelse av maksimal høyde og bredde for en type last. UIC P403 og UIC P407 er internasjonale betegnelser på to konkrete lasttilfeller. Eks.: UIC P407 tilsvarer en semitrailer med høyde 4,07 meter og bredde maks. 2,6 meter transportert på åpne vogner med vogn gulv 0,33 meter over skinnestopp.

høye faste kostnader. Enhetsprisene vil synke dersom produksjonsmidlene (lokomotiver, vogner og personale) kan utnyttes på en mer kostnadseffektiv måte. Togselskapene tjener ikke penger når togene deres står i ro.

Kapasitetssituasjonen på det statlige jernbanenettet i dag:

Som i tidligere år har det forekommet midlertidige kapasitetsreduksjoner i form av saktekjøringer, stenging av spor og innstilling av tog, i hovedsak på grunn av planlagte infrastrukturarbeider. Jernbaneverket arbeider kontinuerlig for å redusere omfanget og varigheten av disse midlertidige kapasitetsreduksjonene og for å bedre tilgjengeligheten på sporet.

I dag er det full kapasitetsutnyttelse i lange rushtidsperioder på Oslo Sentralstasjon og strekningene Skøyen–Asker, Oslo S–Ski og Bergen–Arna. Dette gjør det umulig å imøtekomme togselskapenes ønsker om flere ruteleier. Jernbaneverket har i henhold til dette erklært disse strekningene for overbelastet.¹⁾

Kapasiteten i deler av døgnet er godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger og Trondheim. Jernbaneverket vurderer om også disse strekningene skal erklæres overbelastet.

Lasteprofil

Lasteprofilet angir maksimal tillatt høyde og bredde på jernbanemateriell med eller uten last på de forskjellige banestrekninger. Dette er en viktig kapasitetsparameter for godstrafikken.

Jernbaneverket har over tid gitt høy

prioritet til arbeidet med utvidelser av lasteprofiler, blant annet for å få samsvar med utenlandske standarder og viktige nasjonale lasteformater for optimalt samsvar med vegtransporten. Spesielt gjelder dette lasttilfelle UIC P407, som muliggjør økte høyder og større kapasitet (for containertrafikken), og fremfor alt for transport av semitrailere med jernbane.

Trafikk med semitrailere har vist seg å ha meget stort potensiale på nasjonale og spesielt internasjonale trafikkrelasjoner, og slik trafikk er i vekst. I stor grad gjelder dette termotransporter med høy vareverdi, hvor jernbanen er et konkurransedyktig transportalternativ. Dette er også trafikk som i hovedsak overføres fra veg ved at semihengeren/containeren transporteres på vogner tilpasset kombinerttrafikk.

Lasttilfelle UIC P 407 ble i løpet av 2003 innført på Bergensbanen og Vestfoldbanen, og er nå tillatt på hele det statlige jernbanenettet, unntatt strekningene Narvik-Vassijaure (Ofofbanen) og Elverum-Kongsvinger (Solørbanen). Ofofbanen er foreløpig klarert for P 403.

Strekningen Roa-Gjøvik (Gjøvikbanens nordre del) og sidelinjene Grong–Namsos, Kongsberg–Rollag, Asker–Spikkestad, Hjuksebø–Tinnoset, Nelaug–Arendal og Eina–Dokka er ikke klarert for lasttilfelle UIC P 407, men her har heller ikke markedet etterspurt det.

Særlig viktig for internasjonal trafikk er at det også legges til rette for det internasjonale lasteprofilet RIV-3.2, som muliggjør bruk av moderne og større godsvogner. RIV-3.2 er en gjennomgående vognprofilstandard på det europeiske jernbanenettet nord for Alpene. Denne lasteprofilen er i dag kun tillatt på Kongsvingerbanen.

¹⁾ I henhold til «Fordelingsforskriften» utløser en erklæring om at en strekning er overbelastet en plikt for Jernbaneverket til innen seks måneder å ha gjennomført en kapasitetsanalyse på strekningen. Etter ytterligere seks måneder skal Jernbaneverket ha utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan.

Nøkkel tall for det statlige jernbanenet

Strekning-	Antall km bane hovedspor	Km dobbelt spor	Kryssingsspor >600m	Antall bru	Antall tunneler	Planoverganger
● Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)	729	–	24	361	156	891
■ Sørlandsbanen (Drammen – Stavanger)	545	–	17	495	190	152
■ Dovrebanen (Eidsvoll – Trondheim)	485	–	36	384	42	398
● Rørosbanen (Hamar – Støren)	383	–	7	291	6	512
■ Bergensbanen (Hønefoss – Bergen)	372	–	18	192	155	295
■ Østfoldbanen, v.linje	170	63	8	190	16	89
■ Vestfoldbanen (Drammen – Skien)	148	23	–	117	16	156
■ Gjøvikbanen (Oslo S – Gjøvik)	124	3	2	102	7	158
■ Kongsvingerbanen	115	–	7	49	–	92
● Raumabanen	114	–	1	100	6	244
● Solørbanen	94	–	–	31	–	232
■ Østfoldbanen, ø.linje	80	–	1	42	2	116
● Meråkerbanen (Hell – Storlien)	71	–	–	64	1	62
■ Hovedbanen (Oslo S – Eidsvoll)	68	21	6	62	2	11
■ Gardermobanen (Etterstad – Eidsvoll)	64	60	–	37	3	–
■ Randsfjordbanen (Hokksund – Hønefoss)	54	–	–	27	–	108
■ Bratsbergbanen (Skien – Notodden, uten Nordagutu – Hjuksebo)	44	–	–	57	24	56
■ Drammenbanen (Oslo S – Drammen)	42	42	–	58	11	2
■ Ofotbanen	42	–	1	6	20	43
■ Arendalsbanen	37	–	–	16	3	48
■ Roa – Hønefosslinjen	32	–	–	25	3	47
■ Flåmsbana	20	–	–	2	21	41
■ Spikkestadlinjen	14	–	–	12	–	8
■ Brevikbanen (Eidanger – Brevik)	10	–	–	–	1	13
■ Alnabru – Loenga	7	–	–	3	–	–
● Stavne – Leangen	6	–	–	2	1	–
■ Alnabru – Grefsen	5	–	–	5	–	9
■ Skøyen – Filipstad	2	2	–	4	–	–
■ Dalane – Suldal	1	–	–	–	–	–
Sum, baner med regulær trafikk	3878	214	128	2734	686	3783
Sidebaner uten regulær trafikk	199	–	–	70	16	536
Totalt	4077	214	128	2804	702	4319

- elektrifisert jernbanestrekning
- ikke elektrifisert jernbanestrekning

Baneprioriteter

Det statlige jernbanenet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsakelig basert på:

- dagens bruk av banenet
- forventet trafikkutvikling
- samfunnsmessig nytte



Transportmengden på det statlige jernbanenettet

Følgende statistiske data er meldt inn fra togselskapene:

Godstrafikk

Antall tonn transportert med tog (1000 tonn)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lokal norsk trafikk	4 947	5 038	5 802	6 024	5 890	6 300	5 894	4 589
Herav:								
NSB AS ¹⁾	4 947	5 038	5 802	6 024	5 890	6 300	.	.
CargoNet AS	.	.	.	.	.	.	5 894	4 589
Samtrafikk med utlandet	14 612	16 709	15 533	13 599	15 745	14 081	14 534	16 556
Herav:								
NSB AS ¹⁾	1 521	1 538	1 656	2 075	2 069	1 891	.	.
Cargo Net AS	.	.	.	.	.	.	1 760	2 826
Malmtrafikk AS	13 091	15 171	13 877	11 524	13 676	12 190	12 774	13 730
Andre	.	.	.	.	.	.	.	**
Totalt antall tonn	19 559	21 747	21 335	19 623	21 635	20 381	20 428	21 145

Antall tonnkilometer (mill.)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lokal norsk trafikk	1 835	1 949	1 934	1 817	1 775	1 933	1 686	1 559
Herav:								
NSB AS	1 835	1 949	1 934	1 817	1 775	1 933	.	.
CargoNet AS ¹⁾	1 686	1 559
Samtrafikk med utlandet ^{*)}	969	1 026	1 014	1 077	1 180	954	1 002	1 068
Herav:								
NSB AS	472	450	487	639	623	479	.	.
CargoNet AS ¹⁾	504	533
Malmtrafikk AS	497	576	527	438	557	475	498	535
Andre	.	.	.	.	.	.	.	**
Totalt antall tonnkilometer	2 804	2 975	2 948	2 894	2 955	2 887	2 688	2 627

Persontrafikk

Antall reiser med tog (1000 passasjerer)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lokal norsk trafikk	40 571	44 634	48 207	54 268	55 141	54 032	50 314	49 201
Herav:								
NSB AS	40 571	44 634	46 856	49 780	50 600	49 330	45 806	44 783
Flytoget AS	.	.	1 000	4 118	4 166	4 085	3 961	3 870
Flåm Utvikling AS	.	.	351	370	375	398	415	417
Linx AB	.	.	.	.	.	219	132	131
Samtrafikk med utlandet	130	110	116	120	200	294	398	420
Herav:								
NSB AS	130	110	116	120	200	70	0	25
Linx AB	.	.	.	.	.	224	398	356
Andre	.	.	.	.	.	.	.	39
Totalt antall reiser	40 701	44 744	48 323	54 388	55 341	54 326	50 712	49 621

Antall personkilometer (millioner)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lokal norsk trafikk	2 384	2 514	2 602	2 845	2 781	2 739	2 509	2 436
Herav:								
NSB AS	2 384	2 514	2 540	2 610	2 558	2 491	2 264	2 196
Flytoget AS	.	.	55	228	216	220	219	214
Flåm Utvikling AS	.	.	7	7	7	8	8	8
Linx AB	.	.	.	.	.	20	18	18
Samtrafikk med utlandet ^{*)}	65	47	50	64	76	66	55	51
Herav:								
NSB AS	65	47	50	64	76	45	0	1
Linx AB	.	.	.	.	.	21	55	48
Andre	.	.	.	.	.	.	.	2
Totalt antall personkilometer	2 449	2 561	2 652	2 909	2 857	2 805	2 564	2 487

^{*)} Antall tonnkilometer, beregnet norsk strekning

¹⁾ CargoNet AS ble skilt ut av NSB AS 01.01.2002. Etter denne dato driver NSB AS kun persontrafikk.

. = kan ikke forekomme
- = 0
** = oppgave mangler
0 = mindre enn 0,5

Punktlighet

Jernbaneverkets hovedmål for punktlighet er at minimum 90 % av alle tog skal være i rute.

Punktligheten for fjerntog (alle produkter og alle baner) og IC-tog (spesielt Lillehammer) er bedret i 2003. For lokaltogene var det framgang på Vossebanen og Trønderbanen, men for øvrige lokaltog jevnt over dårligere punktlighet enn året før. Størst nedgang var det for lokaltog på Jærbanen. Nedgangen skyldes i hovedsak problemer med innfasing av nytt motorvognmateriell, Bm.72.

Antall forsinkede tog med direkte årsak i infrastrukturen viser imidlertid en nedgang på hele 27 % fra 2002 til 2003 på landsbasis.

Punktlighetsfeil

Punktlighetsstatistikken for 2003 er å finne på www.jernbaneverket.no/omjernbaneverket.

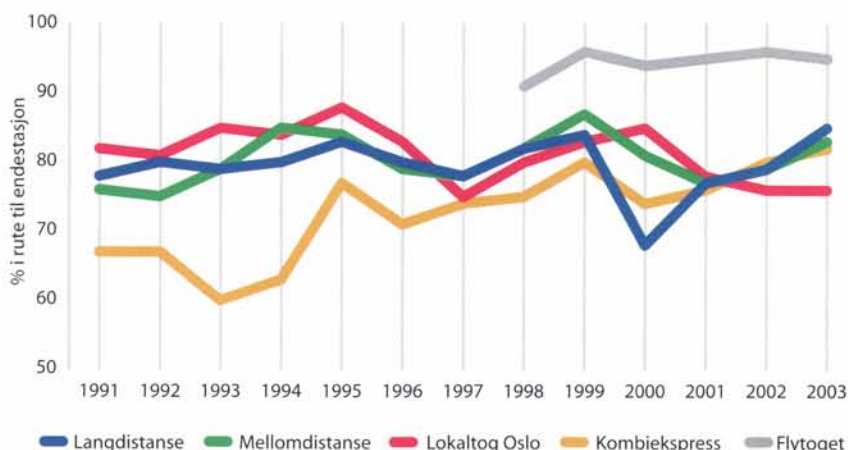
I 2003 har det vært en nedgang i antall feil i kontaktledningsanlegg og en markert nedgang i antall feil i signalanlegg i forhold til 2002, men resultatet for signalfeil nådde allikevel ikke målsettingen for 2003.

Saktekjøringer

Saktekjøringer er sikkerhetstiltak der hastigheten er midlertidig nedsatt som følge av jernbanenettets kvalitet eller planlagt arbeid på nettet. Planlagte sak-

Punktlighet i toggangen

(Utvikling 1991–2003)



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.

tekjøringer 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, skinnenebrudd, ras og lignende eller har sammenheng med den generelle sportilstanden.

Hovedårsaker til avvik i punktligheten i togfremføringen har vært:

- Løvfall og glatte skinner høsten 2003
- Mange dyrepåkjørsler i vintermånedene
- Perioder med dårlig vær m/flom, ras og rasfare
- Perioder med kraftig vind og trefall
- Kuldeperiode på Østlandet i januar
- Feil i infrastruktur
- Infrastrukturarbeider og saktekjøringer
- Feil på togselskapenes trekkraftmateriell



Toaletter
Toilets



Restaurant
Restaurant



Billetter
Tickets



Toginformasjon
Train information

Miljø

For miljøområdet har Jernbaneverket fastsatt følgende hovedmål: Jernbaneverket skal styrke jernbanens miljøfortrinn.

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 miljøskadelig, og bidrar dermed til å redusere de negative miljøvirkningene fra transportsektoren.

Miljøstyring

Miljøstyring inngår som en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem. Systemet er basert på prinsippene i ISO 14001 og revideres jevnlig. Ved siste revisjon i 2003 ble indikatorer for miljø innarbeidet i miljøstyringssystemet.

Miljøoppfølging i planlegging, prosjektering og anleggsfase

I 2003 har det vært aktivitet ved følgende utbyggingsprosjekter som har miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen: Sandvika-Asker og Fjellhamar stasjon.

Miljøoppfølgingsprogram for GSMR-prosjektet ble utarbeidet i 2003.

Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbanevirksomheten. Det siste året er brukt til en kvalitativ gjennomgang av verneplangrunnlaget, dvs verneporteføljen er gjennomgått på nytt med henblikk på verdievaluering og utvelgelse. Dette kompletteringsarbeidet har ført til at verneplanen har tatt lengre tid enn tidligere forutsatt. Forslag til verneplan blir sendt på offentlig høring i mars 2004.

Det visuelle miljøet

En av Jernbaneverkets strategier for å oppfylle hovedmålet miljø er å forbedre det ytre miljø på stasjoner og langs linjen.

En prioritert oppgave i 2003 har vært å utarbeide retningslinjer for skilting av Jernbaneverkets bygg og arealer. En brosjyre om dette ble utarbeidet i 2003 og vil bli brukt i forbindelse med opplæring av alle ansatte som har ansvar for skilting på vegne av Jernbaneverket. Standard for Jernbanestasjoner ble utgitt som eget styringsdokument i 2003 (Stasjons håndbok). Arbeidet med kravspesifikasjon for leskur ble ferdig i 2003.

Det har i 2003 også vært arbeidet med å innføre rutiner for registrering, rapportering og opprydding av uryddige stasjoner og banestrekninger. I 2003 ble det utarbeidet indikatorer for ryddighet på stasjoner og langs linjen. Som ledd i dette er det laget sjekklister som viser hvilke kriterier som må være oppfylt for at en stasjon eller strekning skal defineres som ryddig. Intern opplæring om dette er gjennomført i 2003.

Etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet ble en forstudie om «Publikumsrettede strakstiltak på stasjoner i Region Øst» gjennomført i 2003. Formålet er å skaffe flere kunder til jernbanen ved å oppgradere stasjonsarealene. I forbindelse med forstudien er 143 stasjoner med publikumsrettet trafikk vurdert. Arbeidet har resultert i en sortert liste over strakstiltak på alle stasjoner i Region Øst, slik at det skal være enkelt å peke på hvilke stasjoner man bør starte på dersom det tildeles midler til dette.

Avfall

En stor andel av materialer som fjernes i forbindelse med oppgradering av jernbanenettet, gjenbrukes i andre deler av nettet. Metall- og treavfall som ikke kan gjenbrukes, selges videre til gjenvinning

og utgjør dermed en inntektskilde. Jernbaneverket har i 2003 blant annet arbeidet med oppfølging av nye krav for håndtering av utrangerte sviller og ballastavfall.

Energiforbruk

Selv om energieffektivitet er et av jernbanens miljøfortrinn, er det potensial for å bli enda bedre. Jernbaneverket startet i 2003 et toårig ENØK prosjekt der målet er å redusere Jernbaneverkets el-forbruk med 8% i forhold til 2002-nivå innen 2005.

Biologisk mangfold

Jernbaneverket startet i år 2000 et prosjekt med registrering av verdifulle naturområder langs Sørlandsbanen. Prosjektet fortsetter til og med 2005. Formålet er å teste alternative metoder for skjøtsel av vegetasjon i sideterreng som, i tillegg til å ivareta driften, også kan ta hensyn til estetikk og biologisk mangfold samt bidra til å redusere sprøyttemiddelbruken.

Grunnforurensning

Det er igangsatt kartlegging langs jernbanenettet for å få oversikt over hvor

grunnforurensning forekommer. Der kartleggingen er gjennomført utarbeides det handlingsplan for gjennomføring av tiltak.

Jernbaneverket fikk i 2003 pålegg fra Statens forurensingstilsyn (SFT) om å utarbeide tiltaksplan for grunnforurenset område ved Råde impregneringsverk samt å gjenoppta overvåking av vannkvalitet. Risikovurdering er gjennomført og tiltaksplan blir oversendt SFT i januar 2004.

Plantevernmidler brukes av sikkerhetsmessige grunner. På bakgrunn av nye krav brukes nå midler med redusert virkning per sprøyting slik at det må sprøytes oftere. Jernbaneverket har startet arbeid med å se på alternative metoder og utstyr for behandling av problemvegetasjon i ballasten/sporområdet.

Dyrepåkjørsler

1810 dyr ble påkjørt av tog i 2003. Dette er det høyeste antallet etter at registreringene startet.

Støy, vibrasjoner og strukturlyd

For naboene langs jernbanenettet oppleves støy som den største miljøulempen.

Detaljkartlegging gjennomført våren 2003 viser at det gjenstår i underkant av 100 boenheter som er utsatt for gjennomsnittlig innendørs støynivå over 42 dB(A). Det ble i 2003 gjennomført akustisk skinnesliping langs flere tettbygde strekninger, og andre støyskjermingstiltak. Etter planen skal støyreducerende tiltak for de resterende tiltaksplichtige boliger gjennomføres i 2004 slik at støyforskriftens krav er oppfylt innen fristen 01.01.05.

Jernbaneverket har i 2003 deltatt i arbeidet med å utvikle en modell for å beregne påvirkning fra støy i Norge sammen med Statistisk sentralbyrå, Statens forurensingstilsyn, Statens vegvesen, Forsvarsbygg og Avinor. Modellen skal beregne data for støypåvirkning (målt som antall personer eksponert for ulike støynivåer) og støypilge (målt som støypilgeindeks SPI) i Norge for 1999 og de påfølgende år. Statistisk sentralbyrås beregninger viser en nedgang i støypilge fra jernbanen.

Miljørapport 2003

En nærmere beskrivelse av Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid er omhandlet i Miljørapport 2003 som er tilgjengelig på nettsiden: <http://www.jernbaneverket.no>



Jernbaneverkets internasjonale arbeid

Nye europeiske direktiver og en videreutvikling av det nordiske jernbanesamarbeidet har preget året som er gått. Og Jernbaneverket har spilt en aktiv rolle.

Europeisk samarbeid

De lovgivende organer i EU arbeidet gjennom hele 2003 med «Jernbanepakke 2». Pakken blir vedtatt 16. mars 2004, og omfatter endringer i direktivene om interoperabilitet på konvensjonelle og høyhastighetsbaner, full liberalisering av nasjonal- og internasjonal godstrafikk (herunder kabotasje), et sikkerhetsdirektiv og en forordning om opprettelsen av ERA (European Railway Agency). EU-kommisjonen la dessuten fram utkast til ytterlige lovforslag som senere vil bli presentert samlet som «Jernbanepakke 3». Den nye pakken vil inneholde forslag om felles europeisk lokførersertifisering, full liberalisering av internasjonal passasjertrafikk, nye regler for passasjerers rettigheter og regler for kvalitetskrav og kompensasjon i forbindelse med godstrafikk. Gjennom medlemskap i EIM (European Infrastructure Managers) har Jernbaneverket bidratt aktivt til å utforme organisasjonens syn («posisjonspapirer») på disse nye lovforslagene. I januar 2003 ble det vedtatt et visjonsdokument for EIM, som tilkjenner organisasjonens målsettinger og

synspunkter når det gjelder utviklingen innen jernbanesektoren.

Fagpersonell i Jernbaneverket deltar i utstrakt grad i ekspert- og prosjektgrupper innen UIC (Den internasjonale jernbaneunion) og i ekspertgrupper som utarbeider forslag til TSler (tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet) i regi av AEIF (Den europeiske organisasjonen for interoperabilitet på jernbane).

De europeiske infrastrukturforvalterne, integrerte så vel som uavhengige, har i 2003 etablert RNE (RailNet Europe), som har til oppgave å koordinere tildelingen og utnyttelsen av kapasitet på jernbanenettet for internasjonal trafikk, gjennom sitt «One-Stop-Shop»-konsept. Organisasjonen vil ha sin første generalforsamling i 2004.

Nordisk samarbeid

Prosjektarbeidet om et fritt nordisk jernbanemarked for gods, som ble satt i gang høsten 2001, preget også arbeidet i NIM (Nordic Infrastructure Managers) gjennom store deler av 2003. I oktober ble det holdt et seminar i Jönköping,

hvor utviklingen i prosjektet ble presentert. Det ble fokusert på hvilke barrierer man står overfor, og på tiltak som kan fjerne disse barrierene.

Som et spesielt nyttig bidrag til den nordiske jernbanesektoren vil vi gjerne fremheve det samarbeidet som har blitt etablert mellom infrastrukturforvalterne og tilsynene i Norden.

Det ble i 2003 startet et arbeid internt i NIM for å evaluere og endre organisasjonsmodellen. Dette arbeidet vil fortsette i 2004.



Jernbaneverkets utgivelser 2003

Arealstrategi i Oslo-området: ASIO

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Biologisk mangfold, årsrapport 2003

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør

Dobbeltspor Sandnes–Stavanger: Jærbanen

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Double Track Sandnes–Stavanger: Jærbanen

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Driftshåndbok JD 346

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Energiøkonomisering i banestrømforsyning og togframføring 2002

Rapport fra arbeidsgruppe fase 1, 2003

Utgitt av Jernbaneverket

Forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015

Utgitt av Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen, Oslo

Framtidens godslokomotiver på norske baner

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Handlingsprogram for Jernbaneverket – oppfølging av St.meld. nr. 46, Nasjonal transportplan 2002–2011

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Hovedplan for togradio i tunneler

Utgitt av Jernbaneverket Region Vest, Bergen

Informasjon om Jernbaneverkets trafikkutøversystem

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Infrastrukturens egenskaper: JD 590

Utgitt av Jernbaneverket Infrastruktur, Oslo

Jernbanestatistikk 2002

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Klare budskap!

Vår plattform for god skilting.

Utgitt av Jernbaneverket Marked og kommunikasjon

Kontaktledningsteknikk: impendanser, spenningsfall, sporstrømmer og potensialer: kompendium

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Lokomotivførerhåndboken (1B-Tu): Jernbaneverkets trafikkutøversystem

Utgitt av Jernbaneverket Trafikk, Oslo

Mennesket i organisasjonen: personalpolitikk for Jernbaneverket

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Miljørapport 2002 <http://www.jernbaneverket.no/jernbanenettet/Miljo/Miljorapport/>

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Mulighetsstudie for lokaltogpendel Lillestrøm-Grefsen (Alnabanen)

Utgitt av BanePartner

Nasjonal verneplan ved inngangen til 2004: særtrykk fra Norsk Jernbanemuseums årbok 2003 av Magne Fugelsøy

Utgitt av Norsk Jernbanemuseum, Hamar

Network statement: transport på norsk jernbane = Norwegian Rail Transport (brosjyre)

Utgitt av Jernbaneverket Marked, Oslo

Network statement 2004: gjelder perioden fra og med 14. desember 2003 til og med 11. desember 2004.

Utgitt av Jernbaneverket Marked, Oslo

Network statement 2005: gyldighetsperiode 12. desember 2004 til og med 10. desember 2005. – 2. utg.

Utgitt av Jernbaneverket Marked, Oslo

Norsk jernbanemuseum 2002 (Årbok)

Utgitt av Norsk jernbanemuseum, Hamar

Publikumsrettede strakstiltak på stasjoner i Region Øst 2003.

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst

Punktlighet 2002

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

På sporet for fremtiden

Utgitt av Jernbaneverket Informasjonsavdelingen, Oslo

Rail PPP Projects: Public Private Partnership

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Drammen

Stasjonshåndbok 1B-St: stasjonshåndbok

Utgitt av Jernbaneverket Trafikk og marked, Oslo

Sørumsand stasjon: utredning

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Utfordringer og valg for jernbanesektoren: herunder omfang og standard av jernbanenettet

Utgitt av Jernbaneverket Utredning, Oslo

Utredning OPS-Jæren: offentlig privat samarbeid (OPS)

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Virksomhetsrapport 2002

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord, Trondheim

Virksomhetsrapport 2002

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Årsmelding 2002/ Annual Report 2002

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Jernbaneverket

Sentralbord 22 45 50 00

Jernbanedirektørens sentrale staber

22 45 51 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Infrastrukturdivisjonen sentrale staber

22 45 51 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Region Øst

22 45 71 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Region Vest

55 96 61 02
Post- og besøksadresse:
Strømg. 4, 5015 Bergen

Region Nord

72 57 25 00
Postboks 6019 Sluppen
7434 Trondheim
Besøksadresse:
Osloveien 105
7018 Trondheim

Utbygging

22 45 59 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stenersg. 1D (Oslo City)

Norsk Jernbanemuseum

61 51 31 60
Postboks 491
2304 Hamar
Besøksadresse:
Strandveien 163, Hamar

Trafikkdivisjonen sentrale staber

22 45 51 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Trafikkområde Øst

22 45 51 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Trafikkområde Vest

55 96 61 02
Post- og besøksadresse:
Strømg. 4, 5015 Bergen

Trafikkområde Nord

72 57 25 00
Postboks 6019 Sluppen
7434 Trondheim
Besøksadresse:
Osloveien 105
7018 Trondheim

Trafikkområde Sør

32 27 57 00
Postboks 2540 Strømsø
3003 Drammen
Besøksadresse:
Strømsø Torg 1, Drammen

Bane Energi

22 45 56 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Bane Service

22 45 66 00
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo
Besøksadresse:
Stenersgaten 1A, (Oslo City)



www.jernbaneverket.no

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000222
71593839



Utgitt av Jernbaneverket, Oslo, juni 2004
Prosjektledelse og design: GCI Monsen as
Opplag: 2000 · Trykk: Zoom Grafisk