

Årsrapporter Jer

årsrapport
1996



Jernbaneverket

Jernbaneverket
Biblioteket

Eko. 3



innhold

4	Sammendrag
6	Styrets beretning
10	Dette er Jernbaneverket
11	Jernbanenettet
	Komplisert samspill
	Sikkerhet, Tilgjengelighet
14	Drift og vedlikehold
	Drift, Vedlikehold
17	Utvikling
	Bedrede driftsforhold i eksisterende jernbanenett
18	Presentasjon av prosjekter: Nærtrafikkområdet
	Oslo/Akershus, Østfoldbanen, Drammenbanen og
	Vestfoldbanen, Andre prosjekter
24	Utviklingen videre
26	Nasjonalt og internasjonalt samarbeid
	Forskning og Utvikling
27	Miljø
30	Organisasjonen
	Organisasjonsplan, Rollefordelingen
32	Presentasjon av enhetene: Hovedkontoret, Regionene,
	Utbygging, Baneservice, Ingeniørtjenesten, Bane Energi,
	Bane Tele, Norsk Jernbanemuseum
37	Personalet, Helse, miljø og sikkerhet
39	Regnskap
42	Summary in English
44	Adresser og telefonnummer

Sammendrag

Jernbaneverket

Den 1. desember 1996 ble forvaltningsbedriften NSB omdannet til to selvstendige virksomheter: forvaltningsorganet Jernbaneverket og særlovsselskapet NSB BA. Jernbaneverket er underlagt Samferdselsdepartementet og er statens fagorgan for jernbanevirksomhet med forvaltningsansvar for det statlige jernbanenettet. Jernbaneverket er en videreføring av den virksomhet og de aktiviteter som har vært utført av NSBs kjøreveisdel (NSB Infrastruktur). Jernbaneverket skal drive, fornye og utvikle det statlige jernbanenettet på en samfunnsøkonomisk optimal måte, og slik at en får dekket behovet for infrastruktur til fremføring av tog. Denne årsmeldingen oppsummerer virksomheten i NSB Infrastruktur/Jernbaneverket gjennom hele 1996.

Norsk jernbaneplan

En viktig oppgave for Jernbaneverket i 1996 har vært arbeidet med grunnlaget for Norsk jernbaneplan for perioden 1998–2007. Gjennom en omfattende behandlingsprosess og en høringsperiode sommeren 1996 er den overordnede strategien for utviklingen av jernbanenettet og prioriteringene av tiltakene på hver banestrekning fastlagt. Forslaget ble oversendt Samferdselsdepartementet 1. oktober 1996 for videre behandling.

Stortingsmeldingen om Norsk jernbaneplan ble lagt fram i april 1997 og ble behandlet i Stortinget 13. juni. Jernbaneplanen danner grunnlaget for Regjeringens årlige budsjettforslag og annen virkemiddelbruk i planperioden.

Omfattende plangrunnlag

Jernbaneverket har de senere årene hatt betydelig oppmerksomhet rettet mot å skaffe et tilstrekkelig plangrunnlag for videre utvikling av jernbanenettet. De tyngste planoppgavene i 1996 har pågått for nytt dobbeltspor på strekningene Oslo–Ski og Skøyen–Asker, samt for videre utbygginger på Østfold- og Vestfoldbanen.

Utbyggingsprosjekter

Allerede to dager etter opprettelsen, den 3. desember, inntraff en viktig merkedag for det nye Jernbaneverket. Da ble det nye dobbeltsporet på Østfoldbanen mellom Ski og Moss offisielt åpnet. Dette er den første lengre banestrekningen i Norge dimensjonert for 160–200 km/t, og på åpnings-dagen ble det satt hastighetsrekord for norsk jernbane med 201 km/t.

Det nye dobbeltsporet har vært et pionérprosjekt for moderne norsk jernbanebygging. Gjennom denne utbyggingen er det høstet viktig erfaring og bygd opp omfattende kompetanse som nå er samlet i Jernbaneverket, og som den nye organisasjonen vil trekke veksler på i en rekke sammenhenger.

Den 7. juni åpnet nytt dobbeltspor mellom Brakerøya og Drammen (Drammensbruene). Strekningen mellom Oslo og Drammen er nå i sin helhet fullført som dobbeltspor. Den 9. februar ble elektrifiseringen av Arendalsbanen markert med offisiell åpning, og 10. oktober ble linjeomleggingen ved Uksabotn på Bergensbanen åpnet.

Flere store utbyggingsprosjekter ble satt i gang i løpet av 1996. Dette gjelder blant annet utvidelsen av Skøyen og Nationaltheatret stasjoner i Oslo, anlegg av nytt dobbeltspor mellom Såstad og Haug på Østfoldbanen, linjeomlegging på Gråskallen-parsellen på Bergensbanen og en ny dobbeltspor-strekning i Sande kommune på Vestfoldbanen. Jernbaneverket står med dette foran store utfordringer, særlig innenfor framdrifts- og kostnadsstyring i et stramt bygge- og anleggsmarked.

Grensesnitt mot Gardermobanen

På oppdrag av NSB Gardermobanen A/S har Jernbaneverket i 1996 utført store arbeider knyttet til utbyggingen av Gardermobanen. Dette har vært et stort løft for Jernbaneverket, spesielt med tanke på jernbanetekniske ressurser, og arbeidene

har vært preget av stor innsatsvilje på tvers av interne organisasjonsgrenser. Kompetansen som er bygd opp gjennom disse arbeidene, er fra 1. januar 1997 samlet i en egen prosjektorganisasjon med ansvaret for en rekke ulike tiltak som skal gjennomføres på de delene av Jernbaneanerketets nett som skal trafikkeres av flytogene.

Samtidig har NSB Gardermobanen A/S, på vegne av Jernbaneanerket som byggherre, utført omfattende arbeider med permanente forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen. Også her har Jernbaneanerket utført store deler av arbeidet som underleverandør til NSB Gardermobanen A/S. Omfanget og kompleksiteten av arbeidene har økt, og medført store kostnadsøkninger. Ansvaret for kostnadsøkningen er behandlet av Jernbaneanerketets styre, som overfor samferdselsdepartementet forestår delingen mellom partene. Saken er ikke ferdig behandlet fra departementets side.

Jernbaneanerketets produkt

Samfunnet og markedet stiller store krav til Jernbaneanerketets produkt. Trafikantenes suksess er Jernbaneanerketets viktigste suksesskriterium. Ved bl.a. å bedre sikkerheten og tilgjengeligheten på jernbanenettet bidrar Jernbaneanerket til å sikre kundenes suksess og dermed jernbanen som transportform. 1996 kan vise til en bedring på disse områdene, bl.a. ble det registrert en nedgang på seks prosent i antall feil som medførte punktlighetsforstyrrelser for togene (f.eks. feil ved signalanlegg eller kontaktledningsanlegg). Antallet slike feil har vist en positiv utvikling gjennom flere år. I perioden siden 1991 har Jernbaneanerket også nådd sitt mål om en gjennomsnittlig årlig reduksjon av driftsutgiftene på to prosent.

Prøvedrift med krengetog

I andre halvdel av 1996 ble det i regi av NSB Infrastruktur gjennomført et vellykket prøveprosjekt med drift av et krengetogsett

innleid fra Sverige på strekningen mellom Oslo og Kristiansand. Gjennom dette prosjektet ble det høstet verdifull erfaring med tanke på framtidig krengetogsdrift på fjerntogstrekninger.

Miljø

Jernbaneanerket har som overordnet mål at miljøfokusering skal inngå som en naturlig del av drift, vedlikehold og utvikling av jernbanenettet. I 1996 har oppmerksomheten spesielt vært rettet mot kartlegging og opprydding av kreosotforurensning, opprydding langs høyfjellsstrekningen på Bergensbanen, samt støyreducerende tiltak og kartlegging av støynivået langs banestrekninger gjennom boligstrøk. Det er videre planlagt og startet opp omfattende arbeid med støydemping i Gamlebyen.

Arbeidsmiljø

I første halvdel av dette tiåret hadde Jernbaneanerket en betydelig reduksjon av sykefraværet, og dette lave nivået på 4,9 prosent har man greid å videreføre i 1996. Dette er et svært godt resultat sammenlignet med utviklingen i samfunnet forøvrig.

I løpet av året som gikk, ble det også gjennomført en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse. Undersøkelsen viser at svært mange av arbeidstagerne i Jernbaneanerket trives og synes de har interessante jobber, samtidig som det også ble kartlagt områder hvor forholdene kan bedres.

Skille produksjon/forvaltning

Et tydeligere organisatorisk skille mellom produksjonsapparatet og forvaltningsdelen i jernbaneregionene ble innført 1. januar 1997. I 1996 har det vært arbeidet med forberedelser til skillet, og bakgrunnen for endringen var ønsket om å oppnå en mer effektiv drift ved å gjøre ressursene mer mobile og innføre konkurranse mellom egne ressurser og eksterne tilbydere.

Styrets beretning

Jernbaneverket ble etablert 1. desember 1996. Omdannelsen av forvaltningsbedriften NSB til særlovsselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket ble vedtatt av Stortinget 14. november 1996, med utgangspunkt i Innstilling S.nr. 31 (1996-97) og St.prp.2 (1996-97). De 11 første månedene av 1996 utgjorde daværende NSB Bane/NSB Infrastruktur en del av NSB. Styret har derfor i 1996 kun fungert 1 måned som styre for Jernbaneverket. Foreliggende årsmelding, utarbeidet av Jernbaneverkets administrasjon, oppsummerer virksomheten gjennom hele 1996.

Styret

Ved omdannelsen av NSB ble det ved Kgl.res. av 29. november 1996 oppnevnt styre for Jernbaneverket. I henhold til styreinstruksen er styret et rådgivende organ, ansvarlig overfor Samferdselsdepartementet. Ordfører Arent M. Henriksen ble oppnevnt som styreleder. Det er personfellesskap hva angår styremedlemmer i NSB BAs og Jernbaneverkets respektive styrer. Styremedlem Inger Johanne Lund ble erstattet av Kristin Bjella 18. juni 1997.

Ledelse og organisasjon

Osmund Ueland ble tilsatt som adm.dir. for Jernbaneverket fra 01.12.96. I samsvar med politiske vedtak er det et nært samarbeid mellom NSB BA og Jernbaneverket. Denne koordineringen

er viktig for å oppnå optimal ressursbruk og en mer pålitelig jernbane. Forholdet mellom Jernbaneverket og NSB BA vil i 1997 bli videreutviklet og avtaleregulert med utgangspunkt i EU/EØS-regelverket. En midlertidig sportilgangsavtale ble utferdiget ved etableringen 01.12.96, og vil bli fornyet i 1997.

Togekspederingen ble overført fra NSB BA til Jernbaneverket 01.12.96, og togledelsen vil bli overført 01.01.98.

Organiseringen av Jernbaneverket som forvaltningsorgan videreførte den regionale organisasjonsmodellen fra NSB Infrastruktur, med en utbyggingsenhet og flere interne leverandørenheter i tillegg til de 4 regionene. Norsk Jernbanemuseum, som hadde 100 års jubileum i 1996, ble organisatorisk lagt til Jernbaneverket. Det ble også foretatt en reorganisering av Hovedkontoret, med en klarere rollefordeling mellom myndighetsdel og øvrig stabs/støttedel. Jernbaneverket hadde ved utgangen av 1996 ca 3500 ansatte.

Resultat

Jernbaneverkets totale resultat for 1996 etter kontantprinsippet ble et merforbruk på 12,1 millioner kroner, noe som utgjør 0,4% av budsjettet på totalt 3219,2 mill kr. I henhold til statsregnskapet var Jernbaneverkets budsjett og regnskap for 1996 følgende:

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post	Betegnelse	SIII 1996	Endringer	Godkjent	Regnskap
23	Drift/vedlikehold	1756,2	144,3	1900,5	2041,8
30	Investeringer	1257,6	49,4	1307,0	1356,2
31	Konsekvensutredning av tunnel gjennom Gamlebyen	9,6	2,1	11,7	11,5
Sum kap. 1350		3023,4	195,8	3219,2	3409,5

Kap. 4350 Jernbaneverket

Post	Betegnelse	Sill 1996	Endringer	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegsavgift	69,3	0,0	69,3	65,0
02	Salg av eiendommer mv.	0,0	0,0	0,0	8,5
03	Arbeid for fremmede	0,0	0,0	0,0	34,4
04	Leieinntekter	110,0	0,0	110,0	220,0
05	Salg til NSB Gardermobanen AS	0,0	0,0	0,0	135,3
Sum kap. 4350		179,3	0,0	179,3	463,3

I beregningen av mer- eller mindreforbruk i forhold til budsjett tas postene 01 Kjørevegsavgift og 04 Leieinntekter ikke med. Årets merforbruk fremkommer på følgende måte:

Kap. 1350 – Tildelt budsjett	3219,2
Kap. 4350 – Inntekter Post 02/03/05	178,2
Sum	3397,4
Regnskap	3409,5
Resultat	-12,1

Styret vurderer resultatet for 1996 som godt. Jernbaneverket har også nådd effektivitetsmålet i 1996, med en reduksjon av driftsutgiftene med 2% fra foregående år.

Virksomheten

Jernbaneverkets ansvarsområder omfatter drift av jernbanenettet med sikte på sikker og tilfredsstillende trafikkavvikling, vedlikehold av banenettet gjennom utskifting av komponenter eller kom-

plette anlegg, samt utvikling av banenettet gjennom planlegging og gjennomføring av tiltak som øker standard og ytelse på eksisterende nett, eller ved bygging av nye baner/banestrekninger. Jernbaneverkets suksess er nært forbundet med at markedets trafikkale behov oppfylles.

Drift og vedlikehold

Det er gjennom omfattende analyser av alder, levetid og tilstand på anleggene konstatert at en stor anleggsmengde har overskredet økonomisk levetid. Mye av vedlikeholds-innsatsen i 1996 har vært rettet mot fornyelser av spor på Dovrebanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen, sporombygging på Filipstad i Oslo, fornyelser på Drammensbanen og fornyelser av sikrings-, telematikk- og kontaktledningsanlegg på Hovedbanen i samarbeid med NSB Gardermobanen A/S. Ved inngangen til 1997 og neste jernbaneplanperiode konstateres det et stort etterslep på vedlikeholdet. Det er en forutsetning å ta igjen dette etterslepet for å kunne ivareta en

sikker og driftsstabil togframføring. Med en gjennomsnittlig levetid på 50 år, er det nødvendig å fornye 80 km bane pr år for å opprettholde en jevn standard på anleggene. På denne bakgrunn er det spesielt positivt at nedgangen i antall feil som forstyrrer toggangen fortsatte også i 1996. I 1996 var nedgangen 6 % sammenlignet med 1995.

I Norsk Jernbaneplan 1998-2007 legges det opp til å benytte 3,45 milliarder kroner til vedlikehold i den neste 4 års perioden. Med dette bringes de årlige vedlikeholdsbudsjetter opp på et riktig nivå (863 millioner kroner pr. år), slik at det er mulig å opprettholde dagens standard og gradvis ta igjen noe av etterselepet i vedlikehold.

Utbygging

Flere større utbyggingsprosjekter ble satt igang i 1996, deriblant utvidelser av Skøyen og Nationaltheatret stasjon, nye dobbeltsporsparseller ved Såstad-Haug på Østfoldbanen og ved Sande i Vestfold, samt linjeomlegging ved Gråskallen på Bergensbanen. 3. desember ble nytt dobbeltspor Ski-Moss åpnet av samferdselsminister Sissel Rønbeck, og det ble på åpningsdagen satt hastighetsrekord i Norge med 201 km/t. Det nye dobbeltsporet representerer et pilotprosjekt i moderne jernbanebygging i Norge. 7. juni ble nytt dobbeltspor mellom Brakerøya og Drammen (Drammensbruene) åpnet, og det ble således komplett dobbeltspor Oslo-Drammen. 9. februar ble den elektrifiserte Arendalslinja åpnet, og 10. oktober ble linjeomleggingen ved Uksabotn på Bergensbanen åpnet.

På oppdrag fra NSB Gardermobanen A/S har Jernbaneverket i 1996 utført store arbeider i forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen. Dette har vært et stort løft for Jernbaneverket, og arbeidet har vært preget av stor innsatsvilje på tvers av interne organisasjonsgrenser. Den kompetanse som er bygd opp gjennom dette arbeidet, er fra 1. januar 1997 samlet i en egen

prosjektorganisasjon med ansvar for gjennomføring av en rekke tiltak på de deler av nettet som skal trafikeres av flytogene.

Arbeidet med forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen har fortsatt i 1996, slik at mulighetene legges til rette for bedre tilbud og effektivitet i den ordinære togtrafikken. Grensesnittet mellom Jernbaneverket og NSB Gardermobanen er for disse arbeidene regulert i egen avtale. Det er oppstått betydelige kostnadsøkninger i forbindelse med disse arbeidene. Ansvaret for kostnadsøkningen er behandlet av Jernbaneverkets styre, som overfor Samferdselsdepartementet foreslår en deling mellom partene. Saken er ikke ferdigbehandlet fra departementets side.

Forskning og utvikling

I 1996 har NSB (Jernbaneverket/NSB BA) gjennomført et vellykket prøveprosjekt med drift av krenetog på Sørlandsbanen, noe som ga verdifull erfaring med tanke på fremtidig krenetogdrift på fjernstrekningene. Det er i 1996 også gjennomført utviklingsoppgaver for omlag 15 mill. kr, fordelt på forskningsinstitusjoner, konsulenter, leverandører og internasjonalt samarbeid.

Norsk Jernbaneplan 1998-2007

En viktig oppgave for Jernbaneverket i 1996 har vært arbeidet med grunnlaget for Norsk jernbaneplan for perioden 1998-2007. Gjennom en omfattende behandlingsprosess og en offentlig høringsperiode sommeren 1996, ble den overordnede strategien for utvikling av jernbanenettet og prioritering av tiltakene på hver banestrekning fastlagt. Daværende styre i NSB behandlet overordnet strategi, ble holdt løpende orientert om prosessen og behandlet det komplette grunnlagsmateriale i styremøtet 23. september, før dette ble oversendt Samferdselsdepartementet 1. oktober 1996. De vedtatte satsningsområdene i overordnet strategi omfatter:

- Nærtrafikkområdet rundt Oslo og deretter Stavanger, Bergen og Trondheim

- Intercitystrekningen på Østfold- og Vestfoldbanen og mot Lillehammer
- De tre fjernstrekningene Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen
- Godsterminalene i Trondheim (Leangen) og Sandnes (Gandal)

Norsk Jernbaneplan 1998-2007 ble behandlet av Stortinget 13. juni 1997. Stortinget gav sin tilslutning til de langsiktige målene for utviklingen av kjøreveien slik som lagt fram i Stortingsmeldingen, men det ble ikke vedtatt en økonomisk ramme for planperioden. Satsingen innebærer en prioritering av nærtrafikkstrekningene rundt Oslo, Østfold- og Vestfoldbanen, i tillegg til de tre fjernstrekningene. For å oppnå full effekt av nye krengetog, vedtok Stortinget å utvide investeringsrammen i forhold til regjeringens forslag til 1.600 millioner kroner for tilrettelegging av krengetog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

For Skøyen-Asker vedtok Stortinget å be Regjeringen legge fram en plan for gjennomføring av prosjektet som egen sak for Stortinget høsten 1997. Siktemålet er ferdigstillelse av prosjektet innen utgangen av år 2004, og hvor det gis anledning til låneopptak for å finansiere prosjektet utover de rammer som ble foreslått av Regjeringen.

Stortinget har tidligere vedtatt at planlegging av Ringeriksbanen skal videreføres etter to ulike trasévalg, og dette planarbeidet er startet opp.

Helse, miljø og sikkerhet

Styret har med tilfredshet registrert at Jernbaneverket har et lavt sykefravær sammenlignet med bransjetall (4,9% i 1996). En omfattende arbeidsmiljøundersøkelse i 1996 viser også at arbeidstakerne i Jernbaneverket trives, men undersøkelsen fokuserer også på områder hvor forholdene må bedres.

Miljøarbeidet i Jernbaneverket inngår som en naturlig del av både drift, vedlikehold og utviklingen av jernbanenettet. I 1996 har oppmerksomheten vært rettet mot kartlegging og opprydding av kreosotforurensning, opprydding langs høyfjellstrekningen på Bergensbanen, støykartlegging i boligstrøk og konkrete støytiltak. Omfattende arbeider med støydemping i Gamlebyen i Oslo er planlagt og startet opp.

Styret vil takke de ansatte i Jernbaneverket for innsatsen som er utført i 1996.

Oslo, 21. august 1997


Arent M. Henriksen
Styrets leder


Roar Aasen


Bjørn Sund


Ove Dalsheim


Bjørn Simonsen


Tor Espedal


Kristin Bjella


Osmund Ueland
adm.dir.

Dette er Jernbaneverket

Jernbaneverket er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket er statens fagorgan for jernbanevirksomhet med forvaltningsansvar for det statlige jernbanenettet.

Virksomheten finansieres gjennom årlige bevilgninger over statsbudsjettet. De langsiktige retningslinjene gis gjennom Norsk jernbaneplan (NJP), der Stortinget hvert fjerde år gir rammene for drift, vedlikehold og investeringer. De årlige bevilgninger, som kan variere fra år til år, skal realisere rammene som er gitt i NJP.

Jernbaneverket skal på en samfunnsøkonomisk optimal måte drive, vedlikeholde og utvikle det statlige jernbanenettet. Nettet skal på en ikke-diskriminerende måte stilles til disposisjon for aktuelle operatører.

Stortinget vedtok 14. november 1996, med virkning fra 1. desember 1996, å omdanne forvaltningsbedriften NSB til to selvstendige virksomheter: særlovsselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket. Jernbaneverket er en videreføring av den virksomhet og de aktiviteter som har vært utført av NSBs kjøreveisdeler.

Fra samme tidspunkt overtok Jernbaneverket øvrige forvaltningsoppgaver med utgangspunkt i intensjonene i EU/EØS-regelverket. NSBs trafikkdel er videreført i særlovsselskapet NSB BA og er ikke lenger en del av statsforvaltningen.

Det er et nært samspill mellom NSB BA og Jernbaneverket. Samme person er i dag administrerende direktør i NSB BA og Jernbaneverket, og det er personfelleskap for de to virksomhetenes styrer.

Jernbaneverket hadde ved årsskiftet ca. 3500 tilsatte.

FAKTA OM JERNBANENETTET

- 4000 km bane
- 2700 km kontaktledning
- 3100 km fjernstyrte strekninger
- 2700 km fiberoptisk telenett
- 130 km dobbeltspor
- 120 kryssingsspor (lengre enn 600 m)
- 30 kraftstasjonsanlegg
- Nesten 5400 planoverganger

Jernbanenettet

Det offentlige, riksdekkende jernbanenettet som staten stiller til disposisjon for godkjente transportforetak på jernbane er i praksis hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av Gardermobanen, private eller foretakseide sidespor og private eller foretakseide godsterminaler. Jernbanenettet eies av staten og forvaltes av Jernbaneverket, og trafikkelskapene betaler offentlig fastsatt kjøreveisavgift for å benytte nettet.

Dagens banenett er på ca. 4000 km, men bare 130 km er dobbeltspor. Banenettet har begrenset teknisk standard og under en tredjedel tåler hastigheter over 100 km/t. Det er derfor bare få strekninger hvor moderne togmateriell kan utnytte sitt hastighetspotensial. Mange steder har jernbanenettet for liten kapasitet til å produsere det togtilbudet som markedet etterspør.

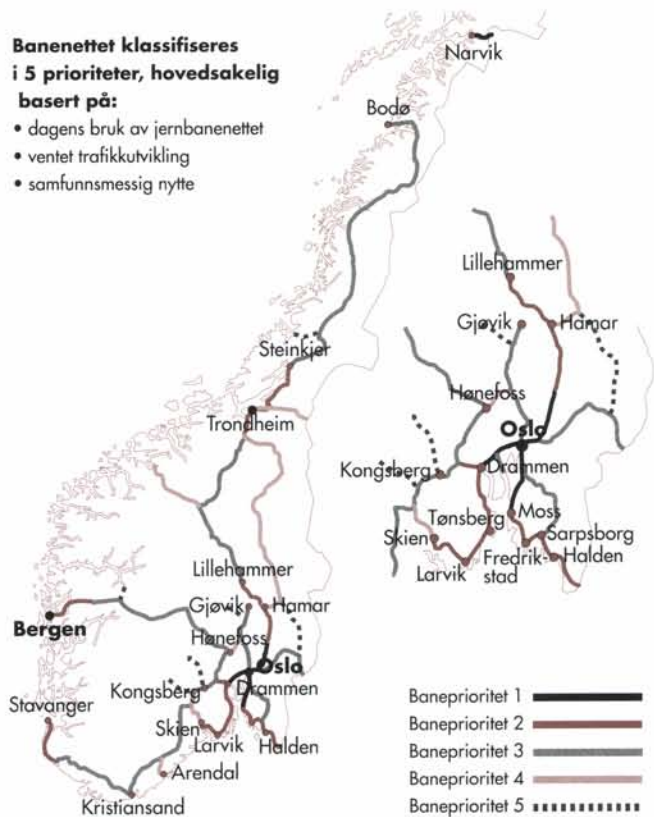
Jernbanenettet består av følgende anlegg og funksjoner:

- Selve jernbanelinjen, med grunnarealer (inkl. bruer og tunneler m.v.) og tekniske anlegg. Tekniske anlegg omfatter sportekniske anlegg, kontaktledningsanlegg, sikringsanlegg, toganviserianlegg og toginformasjonsanlegg, samt sambandsanlegg mellom trafikkstyring og tog.
- Stasjoner med trafikkforplass, adkomstveier, parkeringsplasser, gangveger og grøntanlegg. Plattformen og plattformtak, leskur, oppholdsrom og nødvendige bygningsmessige stasjonsanlegg for på en hensiktsmessig måte å betjene de reisende, samt trafikkoperatørene.
- Sidespor, godsterminaler og driftsbanegårder som er bygget ut med bakgrunn i samfunnsøkonomisk nytte, og som er åpne for aktuelle operatører.
- Anlegg for trafikkstyring.

Dagens jernbanenett i Norge er første generasjons jernbanenett som med få unntak er bygget for 100–150 år siden. Da var kravene til trasé og hastighet, bæreevne, profil i tunneler osv. helt andre enn i dag. Hovedtraseene ligger stort sett slik de opprinnelig ble stukket ut og anlagt.

Banenettet klassifiseres i 5 prioriteter, hovedsakelig basert på:

- dagens bruk av jernbanenettet
- ventet trafikkutvikling
- samfunnsmessig nytte



Jernbanenettet

Komplisert samspill

Moderne jernbane er mye mer enn bare skinner og sviller. En sikker og pålitelig framføring av togene fordrer et samspill mellom mange ulike komponenter innenfor ulike faggrupper. Det er fire **viktige hovedelementer**:

Sporet, hvor underbyggingen består av bruer, tunneler, skjæringer og fyllinger som jernbanespor og sviller ligger på, og overbyggingen består av skinner og sporveksler, sviller og ballast/pukk.

Strømforsyningen, som gir lokomotivene krafttilførsel på de banestrekningene der det er elektrisk drift. Strømmen kommer til lokomotivet via kontaktledningsanlegget, går gjennom lokomotivenes strømtakere og gjøres om til trekkraft.

Signal og sikringsanlegg, som sørger for en trafiksikker togframføring og at linjens kapasitet utnyttes best mulig. Moderne teknikk muliggjør – som en ekstra sikkerhet – at togtrafikken også kan fjernstyres.

Teleanlegg, som gir nødvendig samband for togframføringen og sørger for at de tekniske anlegg fungerer som de skal.

Jernbaneverkets produkt

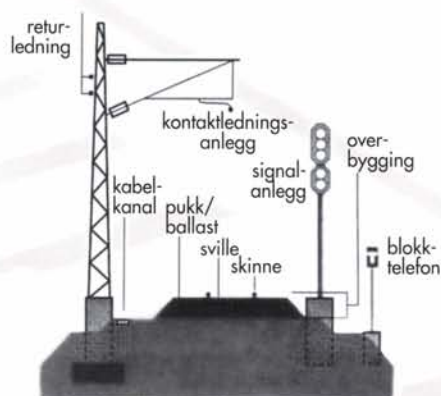
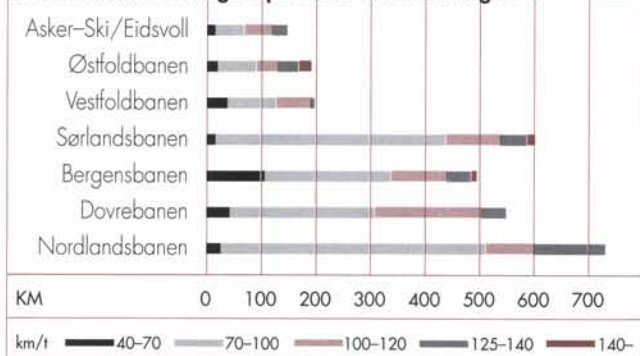
Ved å levere et best mulig produkt medvirker Jernbaneverket til en styrking av jernbanen som transportform. Sikkerhet og tilgjengelighet er sentrale områder i denne sammenheng. Jernbaneverket har satt ambisiøse mål om bedring på disse områdene over tid. Resultatene for 1996 viser en god utvikling i så måte.

Sikkerhet

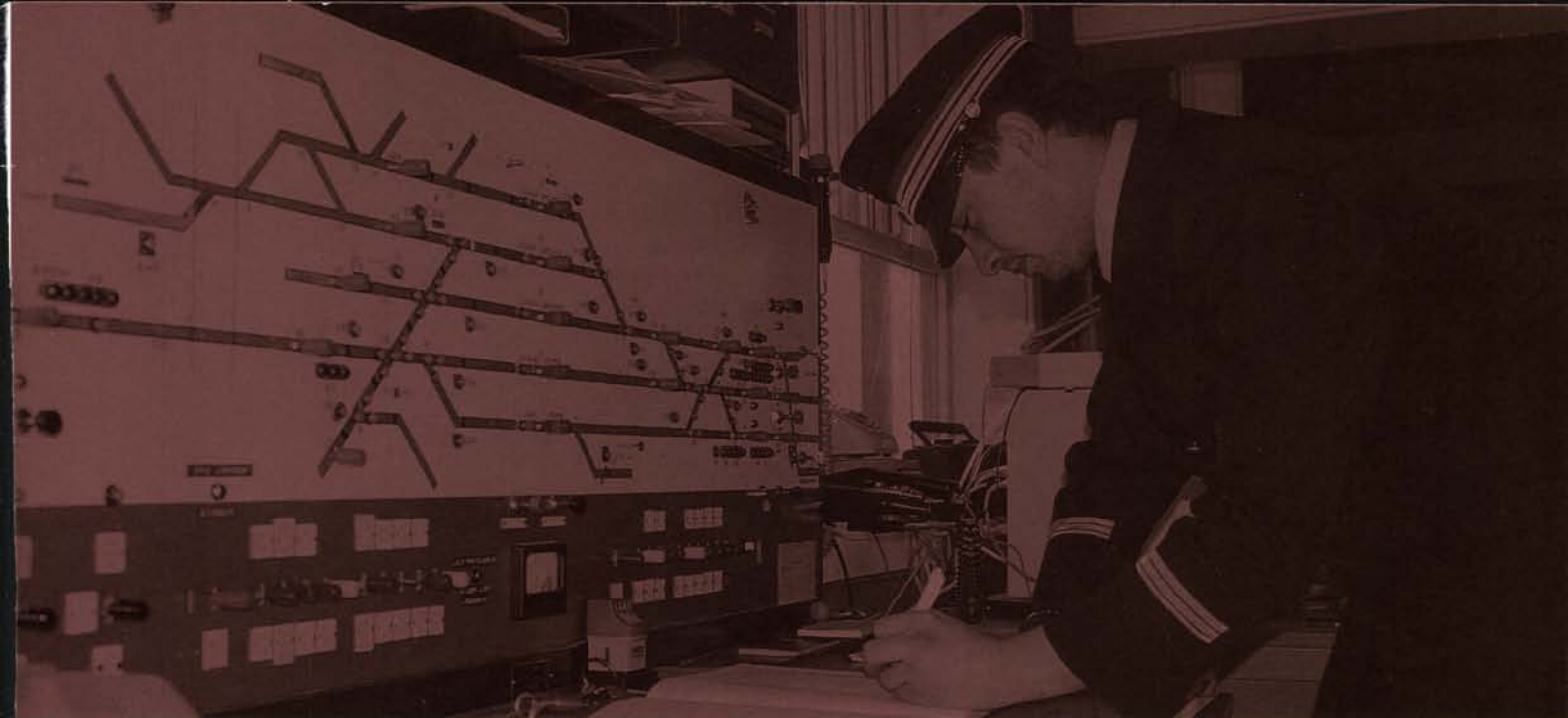
Det er et klart mål for Jernbaneverket å unngå tap av menneskeliv, skader på mennesker og materielle skader på grunn av avsporinger og sammenstøt mellom tog som skyldes feil ved jernbanenettet eller betjening av dette.

I 1996 ble det registrert én driftsulykke med personskader. Dette inntraff da ti passasjerer og to ansatte ble lettere skadet ved et

Maksimalt tillatt hastighet på ulike banestrekninger



Underbygging:
Grunnarbeid: Skal sikre at skinnene ligger stabilt. Står for om lag 50 % av utbyggingskostnadene.



sammenstøt mellom et persontog og en av Jernbanelverkets arbeidsmaskiner. For øvrig ble det registrert fire sammenstøt ved at tog kjørte inn i steinsprang, og åtte avsporinger ved togframføring.

Det ble registrert ni ulykker på planoverganger i 1996. Én person omkom, én ble alvorlig skadet og én lettere skadet i disse ulykkene. I 1996 ble det fjernet 123 private planoverganger i tråd med Jernbanelverkets mål om å fjerne eller sikre utsatte overganger for å høyne sikkerheten. Målet er å øke dette antallet i kommende år, noe som samtidig er et viktig bidrag til hastighetsøkning på strekninger som skal trafikkeres av krengetog. Totalt viser antall driftsulykker, ulykker på planoverganger m.v. en stabil eller synkende tendens sammenlignet med foregående år.

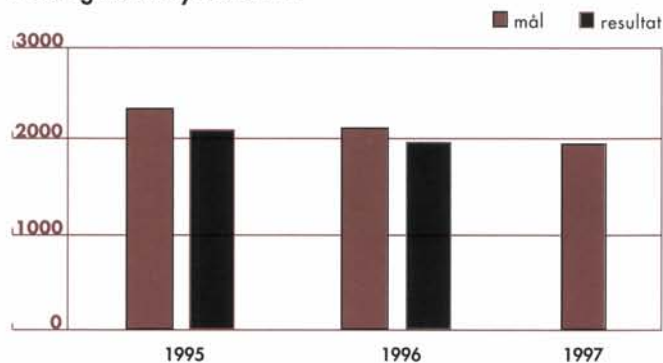
Tilgjengelighet

Jernbanenettets tilgjengelighet måles i antall signalfeil og kontaktledningsfeil som medfører punktlighetsforstyrrelser for togene. Det var 1987 punktlighetsfeil i 1996 mot 2125 i 1995, noe som er en reduksjon på 6%. Det har vært en positiv utvikling

i antall punktlighetsforstyrrende feil de siste årene. Dette kan tilskrives målrettet innsats for å fjerne årsakene til gjentatte feil. Det er også gitt opplæring til ca. 2000 tilsatte i kvalitet og kvalitetsforbedringsteknikker.

Jernbanelverket arbeider kontinuerlig for å redusere antall punktlighetsforstyrrende feil ytterligere.

Punktighetsforstyrrende feil



JERNBANEVERKETS PRODUKT

Jernbanelverket har som målsetting å tilby et komplett jernbanenett som tilfredsstillende samfunnets og markedets krav til:

- sikkerhet
- tilgjengelighet som grunnlag for punktlighet i toggangen
- hastighet
- aksellast
- togtetthet
- profil for tillatte utforminger av vognlaster
- komfort/opplevelse og miljø
- informasjon



Drift og vedlikehold

Drift

Drift av jernbanenettet omfatter primært de oppgaver som er nødvendige for å oppnå en sikker og tilfredsstillende trafikk-avvikling. Dette omfatter bl.a. trafikkstyring, visitasjon, beredskap, feilretting, snørydding, skogrydding, inspeksjon, revisjon og punktvis preventivt vedlikehold. Planlegging av nye jernbaneprosjekter utføres også innenfor driftsbudsjettene. Netto driftskostnader inkl. lønnskostnader var 1 133 millioner kroner i 1996.

Siden 1991 er det stilt krav om en gjennomsnittlig årlig reduksjon av driftsutgiftene på to prosent. Dette målet har Jernbaneverket nådd.

Vedlikehold

Vedlikehold (reinvesteringer) består i å skifte ut komplette anlegg eller komponenter med tilsvarende nye. Dette skal kompensere for slitasje forårsaket av trafikk- og klimabelastninger og kan bestå av mange ulike tiltak, som f.eks. skinnebytte, svillebytte, utskifting av kontaktledningsanlegg og sikringsanlegg. Behovet vurderes på lang sikt ut fra levetidsbetraktninger og på kort sikt ut fra tilstandskontroll. Kostnadene tilknyttet vedlikeholdsprosjekter var 856 millioner kroner i 1996.

Tilstrekkelig nivå på vedlikehold er en forutsetning for å ivareta sikkerhet og driftsstabil togframføring. Gjennomsnittlig økonomisk levetid for anleggene er om lag 50 år, og med et jernbanenett på ca. 4000 kilometer, tilsier dette et behov for komplett utskiftning av 80 kilometer med jernbane hvert år. Pr. i dag har mange anlegg overskredet økonomisk levetid, slik at Jernbaneverket har et stort etterslep av nødvendig vedlikehold.

Anleggene bør fornyes oftere og med mer konsentrert innsats over kortere tidsrom enn tilfellet er i dag. Slike tiltak gir stor effekt for punktlighet og kjøretid. Utilstrekkelig vedlikeholdsnivå kan føre til f.eks. hastighetsreduksjoner for å ivareta nødvendig sikkerhet.

Gjennomføring

Tilstandsregistrering av jernbanenettet foretas bl.a. gjennom kjøring av målevogn. Dette er en spesiell vogn med utstyr som måler tilstanden på de ulike komponentene i kjøreveien. På denne bakgrunn utarbeides det bl.a. kvalitetstall som er ett av flere parametre som styrer vedlikeholdstiltakene. Dette gir samtidig grunnlag for å bedømme effekten av nylig gjennomførte tiltak.

I 1996 var dette de største vedlikeholdsprosjektene som ble utført:



Prosjekt	Produksjonsvolum 1996
Sporbytte Dovrebanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen	73,2 millioner kroner
Skinnebytte Dovrebanen i Gudbrandsdalen*	27,5 millioner kroner
Sporombygging på Filipstad i Oslo*	32,3 millioner kroner
Utbygging av sikringsanlegg, telematikk og kontaktledningsanlegg i samarbeid med NSB Gardermobanen A/S*	78,3 millioner kroner
Fornyelse av Drammenbanen*	84,2 millioner kroner

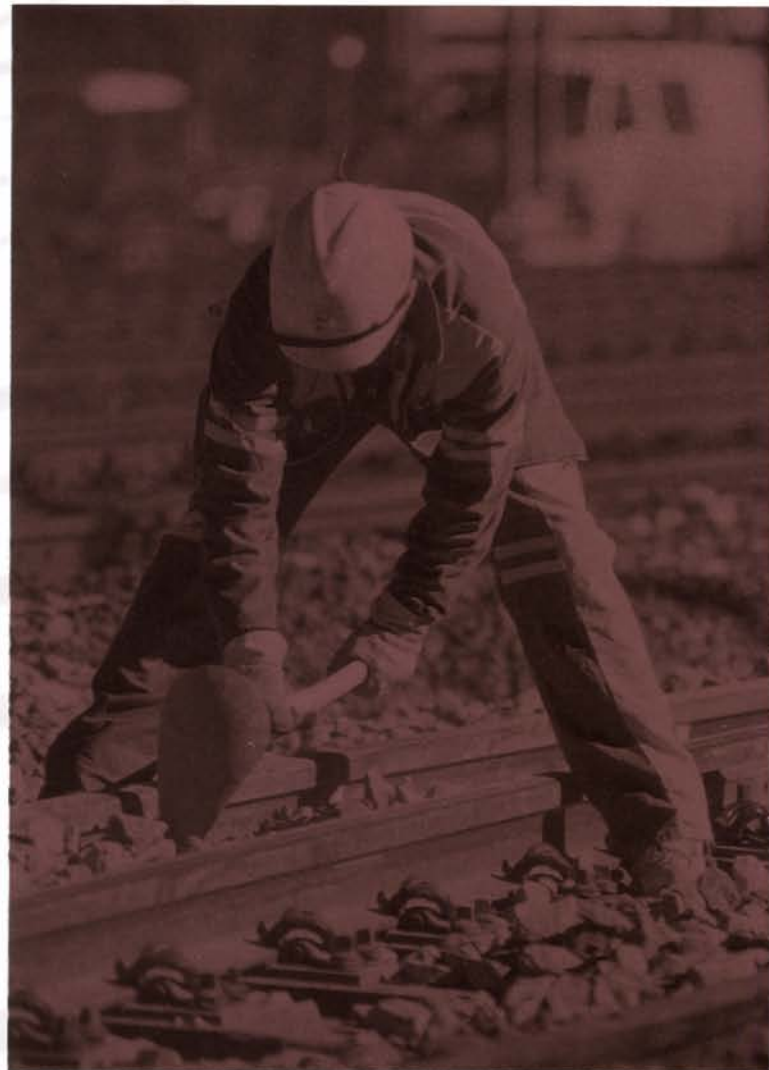
*J fortsetter i 1997



vedlikehold

Blant vedlikeholdstiltak som er særlig viktige for at Jernbaneverket skal kunne tilby trafikkelskapene og de reisende sikkerhet, komfort og punktlighet i toggangen, kan nevnes:

- Skinnesliping, slik at vibrasjoner, slag og støy mellom toghjul og skinne fjernes. (Utført i 1996: 396 km.)
- Pakking og justering av sporet, som fjerner sleng, vindskjevheter og andre forhold som kan virke negativt på sikkerhet og komfort. (Utført i 1996: 1006 km, bl.a. store deler av Sørlandsbanen.)
- Pakking og justering av sporveksler (utført i 1996: 682 stk.).
- Ballastrensing, som bl.a. hindrer dårlig drenering og setninger i underbygningen. (Utført i 1996: 109 km.)
- Utskifting av skinner (utført i 1996: 72 km) og sviller (71 168 stk.).
- Utskifting av signalanlegg (utført i 1996: 5 stk.).
- Hovedrevisjon eller utskifting av kontaktledningsanlegg (utført i 1996: 58 km).





Utvikling

Utvikling av jernbanenettet sikres gjennom planlegging og investering for bedre driftsforhold i eksisterende jernbanenett eller investering i form av nyutbygginger. I 1996 ble det investert for 1478 millioner kroner, hvorav 377 millioner gikk til investeringer i eksisterende jernbanenett. De følgende sidene gir en oversikt over utbyggingsprosjekter som var under bygging i 1996, samt et sammendrag av aktuelle prosjekter på planstadiet. Jernbaneverket har de senere år øket produksjonen av planer for å sikre et tilstrekkelig plangrunnlag for videre utvikling av jernbanenettet.

Bedre driftsforhold i eksisterende jernbanenett

Av prosjektene som er nærmere beskrevet på de neste sidene, regnes ny driftsbanegård ved Skien stasjon, samt Kjelland omformer som investeringer for bedre driftsforhold i eksisterende jernbanenett. Til høyre gis en oversikt over de viktigste øvrige tiltakene innenfor denne kategorien. I tillegg er det også gjennomført utbygging av fiberkabelnettet og togradio på flere ulike strekninger.

	Forbruk 1996	Total kostnadsramme
Region Øst:		
Profilutvidelse Alnabru-Grindvoll	12,5 mill. kr.	13,5 mill. kr.
Region Sør:		
Nytt kryssingsspor ved Bjørkevoll	19,8 mill. kr.	25,5 mill. kr.
Nytt kryssingsspor ved Garli	18,8 mill. kr.	28,8 mill. kr.
Region Vest:		
Opprydding høvfjellsstrekningen	9,1 mill. kr.	26,4 mill. kr.
Ny godsterminal i Bergen	15,6 mill. kr.	28,0 mill. kr.
Region Nord:		
Nytt kryssingsspor ved Fåvang	21,3 mill. kr.	30,0 mill. kr.
Narvik godsstasjon	19,1 mill. kr.	32,3 mill. kr.



Nærtrafikkområdet Oslo/Akershus

NYE NATIONALTHEATRET STASJON

Prosjektet omfatter om lag én kilometer tunnel med to nye spor, ny plattform og stasjonshall, samt opprusting av eksisterende stasjon. Om lag 850 meter er fjelltunnel og 140 meter tunnel gjennom løsmasser (i Studentertunden). Videre utvides og opprustes publikumsarealene, bl.a. med en ny vestibyle under 7. juni-plassen. Grunnarbeidsentreprisene for fjelltunnel og tunnel i løsmasser utføres begge av Selmer ASA, mens andre entrepriser vil tilkomme fortløpende.

Utvidelsen av Nationaltheatret stasjon gjør at kapasiteten gjennom Oslo-tunnelen økes fra 16 til nærmere 30 tog pr. time. Utbyggingen er dermed en viktig forutsetning for å kunne utnytte andre planlagte og igangsatte utvidelser av banenettet i Østlandsområdet. Samtidig åpnes muligheten for en enda bedre togforbindelse til denne delen av Oslo sentrum, hvor det er kort avstand til et stort antall arbeidsplasser, forretninger og andre tilbud.

Byggestart:	oktober 1996 (forb. arbeider i mai 1996)
Planlagt avsluttet:	desember 1999
Kostnadsramme:	765 millioner kroner (1996)
Forbruk i 1996:	92 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	206 millioner kroner

NATIONALTHEATRET: OPPGANG VEST

Ny adkomst til eksisterende og framtidig plattform ved Nationaltheatret stasjon fra hjørnet Drammensveien/Parkveien. Prosjektet var forutsatt allerede ved byggingen av Oslotunnelen, og gjennomføringen var i utgangspunktet uavhengig av den øvrige

stasjonsutvidelsen. Den totale kostnadsrammen er 90 millioner kroner, og anlegget er planlagt åpnet for publikum i januar 1998.

SKØYEN STASJON

Skøyen stasjon er et viktig kollektiv-knutepunkt i hovedstadsområdet, er snustasjon for lokaltoget og har sporavgreining til driftsbanegården på Filipstad. Trafikkøkning kombinert med behovet for en mer robust, smidig og raskere trafikkavvikling er hovedårsaken til at Skøyen bygges ut og moderniseres. Skøyen stasjon er også en betydelig flaskehals med dagens tre spor, og en firespors løsning er nødvendig. Utvidelse av kapasiteten på Skøyen er også nødvendig for å oppnå tilsiktet kapasitet ved Nye Nationaltheatret stasjon. Utbyggingen av Skøyen omfatter bygging av et nytt spor 4 og tre nye bruer over Drammensveien. Eksisterende spor og plattformer bygges om, samtidig som billettsalg og publikumsarealer utvides og moderniseres. Grunnarbeidene utføres av Eeg-Henriksen Anlegg AS.

Byggestart:	august 1996
Planlagt avsluttet:	september 1998
Kostnadsramme:	281 millioner (1996)
Forbruk i 1996:	66 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	112 millioner kroner

GARBERMOBANEN/HOVEDBANEN

I forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen fra Etterstad til Gardermoen og videre til Eidsvoll, bygger Jernbaneverket ut forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen samt andre tilstøtende anlegg som vil nyttegjøre mulighetene for bruk av Gardermobanen til annen trafikk enn flytogene. I denne sammenheng gjennomfører NSB Gardermobanen A/S omfattende arbeider på oppdrag fra Jernbaneverket. Omfanget av disse anlegg var ved avtaleinngåelsen mellom Jernbaneverket/NSB Bane og NSB Gardermobanen A/S 420 millioner kroner



Fra Nye Nationaltheatret stasjon



Østfoldbanen

(1994). Omfanget av arbeidene har i ettertid økt til 854 millioner kroner (1997). Det pågår for tiden en avklaring av hvem som skal bære hvilke kostnadsøkninger (Jernbaneverket eller NSB Gardermobanen A/S).

Jernbaneverket oppgraderer strekningen Etterstad–Oslo S–Asker for på en hensiktsmessig måte å betjene flytogtrafikken sammen med den øvrige trafikk. I tillegg til investeringene ved Nationaltheatret og Skøyen stasjoner, foregår en generell revidering og oppgradering av anleggene på hele strekningen.

Aktuelle planer

På jernbanestrekningene inn mot Oslo er kapasitetutnyttelsen i dag på grensen av det mulige. Den høye togtettheten og samkjøringen av forskjellige togtyper med ulike stoppmønstre og hastighetskrav, gjør det vanskelig å tilby den frekvens og punktlighet som er ønskelig. Det er derfor nødvendig å bygge nye dobbeltspor, i tillegg til de eksisterende, på strekningene Skøyen–Asker og Oslo–Ski. Dette gjør det mulig å skille nær- og fjerntrafikk, samtidig som kapasiteten blir mer enn fordoblet. Fordi Oslo er knutepunktet for store deler av jernbanetrafikken i Norge, vil en slik utbygging også komme det øvrige jernbanenettet til gode.

For deler av strekningen Oslo–Ski er arbeidet med hovedplan/kommunedelplaner og konsekvensutredninger i ferd med å avsluttes. Dette betyr at planarbeidet legger til rette for at størstedelen av strekningen kan gjennomføres i løpet av den kommende tiårsperioden. Kostnadsoverslaget for Oslo–Ski er på ca. 3,9 milliarder kroner. For Skøyen–Asker vedtok Stortinget å be Regjeringen legge fram en plan for gjennomføring av prosjektet som egen sak for Stortinget høsten 1997. Siktemålet er ferdigstillelse av prosjektet innen utgangen av år 2004, og hvor det gis anledning til låneopptak for å finansiere prosjektet utover de rammer som ble foreslått av Regjeringen. Parsellen Skøyen–

Sandvika er høyest prioritert blant prosjektene i Oslo-regionen, og er kostnadsberegnet til 1,9 milliarder kroner. Parsellen Sandvika–Asker er kostnadsberegnet til 1,8 milliarder kroner.

Østfoldbanen

SKI-SANDBUKTA

Utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Ski og Sandbukta like nord for Moss har vært et pionerprosjekt i moderne, norsk jernbanebygging. Den etappevise utbyggingen startet i 1987, og i 1996 ble siste del av den 33 km lange strekningen tatt i bruk. Dermed har Norge fått sin første strekning som fortjener betegnelsen høyhastighetsbane, der kjøreveien er dimensjonert for 160–200 km/t.

Prosjektet har vært delt opp i sju parseller, og byggingen har foregått gjennom fire kommuner i to fylker. Prosjektet omfatter bl.a. fem tunneler med en total lengde på 3,6 km, samt sju bruer som til sammen er 1,2 km lange – blant disse Hølendalen jernbanebru, som med sine spenn på 128 meter og høyde over terrenget på opptil 50 meter, er Norges største jernbanebru. Denne brua ble tildelt NSBs byggeskikkpris for 1996.

Det nye dobbeltsporet ble offisielt åpnet av samferdselsminister Sissel Rønbeck 3. desember 1996. I forbindelse med åpningen ble det satt ny hastighetsrekord for jernbane i Norge med et svensk X2-sett. Rekorden lyder på 201 km/t.

Byggestart:	desember 1987
Offisielt åpnet:	3. desember 1996
Kostnadsramme:	1,6 milliarder kroner
Forbruk i 1996:	104 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	30 millioner kroner (diverse restarbeider)



SÅSTAD-HAUG

Byggingen av nytt dobbeltspor mellom Såstad i Rygge og Haug i Råde ble satt i gang i året som gikk. Den 7 km lange strekningen bygges stort sett tett inntil dagens trasé og dimensjoneres for 200 km/t. Grunnarbeidene utføres av Veidekke ASA, og spor- og kontaktledningsarbeider av Jernbaneverket Baneservice.

I forbindelse med utbyggingen blir 21 planoverganger på strekningen fjernet, og erstattet av 9 planfrie kryssinger i form av kulverter og bruer. Utbyggingen omfatter også flere vei-omlegginger, samt ombygginger ved Rygge stasjon, hvor det bl.a. bygges ny innfartsparkering.

Byggestart:	juni 1996
Planlagt avsluttet:	november 1999
Kostnadsramme:	475 millioner (1996)
Forbruk i 1996:	81 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	100 millioner kroner

Aktuelle planer

Som det fremgår av Norsk Jernbaneplan, vil strategien for videre utbygging være parsellvis utbygging av dobbeltspor som på kort sikt bedrer kapasitet, reisetid og punktlighet, og som bidrar til et langsiktig mål om dobbeltspor mellom Oslo S og Halden. Planarbeidet legger opp til at bygging av den 15 km lange strekningen videre fra Haug i Råde til Seut i Fredrikstad kan påbegynnes når Såstad-Haug står ferdig. Parsellen er kostnadsberegnet til 675 millioner kroner.

På strekningen Sarpsborg-Hafslund pågår planarbeid i samarbeid med Statens vegvesen med tanke på en felles utbygging av dobbeltspor og riksveg over Glomma ved Sarpefossen. Planarbeidet er startet opp også for de fleste øvrige parsellene

mellom Moss og Halden, bl.a. fordi det er ønskelig å avklare trasévalgene. Utbygging av dobbeltspor gjennom byene blir imidlertid ikke prioritert i løpet av kommende tiårsperiode, dersom ikke særskilte hensyn skulle tilsi dette. Norsk Jernbaneplan 1998-2007 gir en samlet investeringsramme på 326 millioner kroner til Østfoldbanen i neste fireårsperiode.

Drammen- og Vestfoldbanen

DRAMMENSBRUENE

Strekninga mellom Brakerøya og Drammen var den siste flaskehalsen med enkeltspor mellom Drammen og Oslo. Prosjektet gikk ut på bygge dobbeltspor på strekningen og omfattet to nye bruer, riving av gamle Brakerøya bru, rehabilitering av gamle Strømsøbru, fyllinger og underganger på land. Prosjektet strakk seg fra Brakerøya til Drammen stasjon, en lengde på 1850 meter.

Byggestart:	4. oktober 1993
Åpnet:	7. juni 1996
Kostnadsramme:	300 millioner kroner
Forbruk i 1996:	45 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	4 millioner kroner (restarbeider)

SANDEPARSELLENE

Disse to parsellene på Vestfoldbanen, kalt parsell 3 og 4, strekker seg fra Bergsenga i nord til Skjervik i sør i Sande kommune. Til sammen vil parsellene gi 12,8 kilometer dobbeltsporet høyhastighetsbane i forlengelsen av den 4,6 km lange Skoger-parsellen som ble åpnet i oktober 1995.



Drammensbruene

Prosjektet omfatter blant annet Bremsa bru, ei 380 meter lang samvirkebru av stål og betong. I tillegg kommer også ny kollektivterminal i Sande sentrum. Sandeparsellene vil få en helt ny generasjon signal/sikringsanlegg. Grunnarbeidene for parsellene 3 og 4 utføres av henholdsvis PEAB og Selmer ASA.

Aktuelle planer

Som det fremgår av Norsk Jernbaneplan, vil strategien for videre modernisering av Vestfoldbanen være parsellvis utbygging av dobbeltsporstrekninger som kombinerer hensynet til forbedret banekapasitet og punktlighet på kort sikt med en langsiktig målsetting om dobbeltspor mellom Drammen og Larvik. Mellom Larvik og Porsgrunn planlegges banen modernisert som enkeltsporet bane med muligheter for kryssing.

Strekningen mellom Holmestrand og Skoppum er Vestfoldbanens lengste blokkstrekning, og byggingen av et 1,5 km langt kryssingsspor fra Tangen til Bollerud vil øke kryssingskapasiteten og åpne for faste minutt- og timesavganger i begge retninger. Kryssingssporet bygges som fullverdig dobbeltsporet høyhastighetsbane med tanke på senere realisering av parsell 5 og 6 på Vestfoldbanen. I 1996 ble arbeidene med anleggsvei satt i gang, men prosjektet mangler bevilgninger for 1997.

Reguleringsplan for den ca. 7 km lange strekningen mellom Barkåker og Tønsberg er inne i avsluttende fase, og det videre planarbeidet legger opp til at utbyggingsstart kan være mulig før årtusenskiftet. Denne utbyggingen, som er kostnadsberegnet til mellom 500 og 600 millioner kroner, er prioritert foran de resterende strekningene lenger nord med utgangspunkt i forutsetninger om materiell, driftsmønster og reisetidsberegninger. Utbygging av dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik vil ligge langt fram i tid, og det legges derfor opp til oppgradering av dagens enkeltspor til hastigheter på 160 km/t.

Eidangerforbindelsen (Larvik-Porsgrunn) har høy prioritet blant nye prosjekter på Vestfoldbanen. Utbyggingen, som er kostnadsberegnet til mellom 1,1 og 1,2 milliarder, vil forkorte reisetiden mellom Oslo og Skien/Porsgrunn med ca. 18 minutter. Trasékorridor for den 23 km lange enkeltsporede strekningen ble fastlagt i 1996, og i 1997 blir det arbeidet med detalj- og reguleringsplaner. Dagens bane har svært dårlig kvalitet, og omfattende vedlikeholdsarbeider må iverksettes dersom utbyggingen skyves vesentlig ut i tid.

Norsk Jernbaneplan 1998–2007 gir en samlet investeringsramme på 674 millioner kroner til Vestfoldbanen i neste fireårsperiode.

Byggestart:	parsell 3 – juli 1996	parsell 4 – november 1995
Planlagt åpnet:	parsell 3 – 2000	parsell 4 – 2000
Kostnadsramme:	parsell 3 – 387 millioner kroner	parsell 4 – 389 millioner kroner
Forbruk i 1996:	parsell 3 – 80 millioner kroner	parsell 4 – 164 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	parsell 3 – 65 millioner kroner	parsell 4 – 66 millioner kroner

prosjekt

Øvrige prosjekter

GRÅSKALLEN-FYLKESGRENSEN (BERGENSBANEN)

Prosjektet omfatter en linjeomlegging på totalt 5,2 km, hvorav 2,5 km med tunnel. Det er i dag ingen kryssingsmuligheter på den 26 km lange strekningen mellom Haugastøl og Finse, slik at prosjektet også omfatter et nytt kryssingsspor som bygges inne i tunnelen. Grunnarbeidene utføres av Eeg Henriksen Anlegg ASA.

Utbyggingen inngår som ett av en serie tiltak i form av linjeomlegginger og traséforbedringer på den såkalte høyfjellsstrekningen øst for Finse.

Byggestart:	august 1995
Planlagt avsluttet:	1998/99
Kostnadsramme:	250 millioner kroner
Forbruk i 1996:	59 millioner kroner
Antatt forbruk i 1997:	68 millioner kroner

SKIEN STASJON

Ved Skien stasjon bygges nytt vedlikeholdsanlegg og ny driftsbanegård som omfatter 13 spor med tilhørende elektrotekniske anlegg og opprusting av publikumsarealer. Anlegget skal betjene InterCity-togsettene, slik at rengjøring og førstelinje vedlikehold utføres i togenes naturlige driftspauser.

Byggestart:	oktober 1996
Planlagt åpnet (første trinn):	1997
Total kostnadsramme:	driftsbanegård 110 millioner kroner

ELEKTRIFISERING ARENDALSBANEN

Elektrifisering og tilknyttede tiltak på den 36 kilometer lange

strekningen mellom Nelaug og Arendal ble utført i tidsrommet fra november 1993 fram til offisiell åpning 9. februar 1996. Den totale kostnad for arbeidet var 55,5 millioner kroner.

STRØMFORSYNINGSANLEGG

Fire nye strømforsyningsanlegg er under bygging. Lillestrøm omformer er et samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB Gardermobanen A/S. Jernbaneverket bekoster to tredjedeler av en byggesum på om lag 180 millioner kroner. Omformerer settes i drift første halvår i 1998.

Smørbekk omformerstasjon, som er beregnet å koste ca. 105 millioner kroner, ligger ved fylkesgrensen mellom Akershus og Østfold og skal sikre strømforsyningen på Østfoldbanen. Kjelland omformerstasjon ved Egersund skal betjene strekningen Kristiansand-Stavanger, mens Stavne omformer i Trondheim skal betjene Dovrebanen på strekningen Trondheim-Garli. Disse prosjektene er kostnadsberegnet til henholdsvis ca. 62 og 59 millioner kroner. Disse tre omformerstasjonene planlegges satt i prøvedrift i 1997.

Aktuelle planer

Det pågår arbeid med hovedplan for krengetogstiltak på Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen med sikte på gjennomføring før årtusenskiftet. Dette er en serie med tiltak som omfatter bl.a. opprusting av kjøreveien og sanering av planoverganger. Med innføring av nytt krengetogsmateriell vil reisetiden kunne reduseres med inntil én time på strekningene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, 50 minutter for Oslo-Kristiansand og 30 minutter for Kristiansand-Stavanger.

En sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er aktuell som en naturlig videreføring etter avsluttet modernisering



Åshaugen kulvert, Vestfoldbanen

på Vestfoldbanen og bygging av Larvik-Porsgrunn. Det er to aktuelle traséalternativer – fra Porsgrunn til Neslandsvatn, eller fra Porsgrunn til Skorstøl via Sannidal. Med krenetogsmateriell vil prosjektet gi en reisetid mellom Oslo og Kristiansand på 3 timer og 15 minutter, noe som utløser et betydelig potensial for trafikkøkning. Prosjektet er ikke prioritert i Norsk Jernbaneplan 1998–2007.

Arbeid med hovedplaner for Ringeriksbanen i to korridoralternativer blir startet opp i 1997. Tiltaket gir en vesentlig forkortelse av Bergensbanen, og vil være viktig som lokal/regionalbane mellom Oslo og Ringerike. Prosjektet er kostnadsberegnet til 2,4 milliarder kroner.

Det pågår planlegging av nye godsterminaler ved Ganddal sør for Stavanger og ved Leangen i Trondheim. I Norsk Jernbaneplan 1998-2007 er det planlagt brukt 230 millioner kroner til bygging av terminalen ved Ganddal. For Leangen vil Samferdselsdepartementet vurdere muligheten for at NSB BA kan forskuttere Jernbaneverkets andel dersom NSB BA vurderer det som økonomisk lønnsomt at terminalen står ferdig i løpet av

den første fireårsperioden. Innenfor en planlagt opprusting av nærtrafikkområdene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim, er bygging av nytt dobbeltspor mellom Mariero og Stavanger et høyt prioritert tiltak.

Norsk Jernbaneplan 1998–2007 gir en samlet investeringsramme for fjerntogstrekkene som vist i tabellen:

Sørlandsbanen	267 millioner kroner
Bergensbanen	231 millioner kroner
Dovrebanen	99 millioner kroner

Jernbaneverkets totale kjøp til drift, vedlikehold og investeringer 1996:

Rådgivere:	134 millioner kroner
Entreprenører:	1.178 millioner kroner
Varer/materiell:	1.404 millioner kroner

Store entrepriser (grunnarbeid) inngått i 1996:

Anlegg	Entreprenør	Kontraktssum eks. mva.
Nye Nationaltheatret stasjon: Fjelltunnel	Selmer ASA	290 millioner
Nye Nationaltheatret stasjon: Løsmassetunnel	Selmer ASA	82 millioner
Skøyen stasjon	Eeg Henriksen Anlegg AS	103 millioner
Østfoldbanen: Såstad-Haug	Veidekke ASA	145 millioner
Vestfoldbanen: Åshaugen-Skogly	Selmer ASA	100 millioner
Vestfoldbanen: Bremsa bru	PEAB	52 millioner
Bergensbanen: Gråskallen-Fylkesgrensen	Eeg Henriksen Anlegg AS	110 millioner



Utviklingen videre

Arbeidet med forslaget til Norsk Jernbaneplan 1998-2007 har pågått i hele 1996. Det er tatt utgangspunkt i retningslinjer fra Samferdselsdepartementet, NJP 1994-97, St.meld.32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, forretningsplaner for NSB persontrafikk og NSB Gods, samt gjennomførte planer, utredninger og forstudier.

Regionene i Jernbaneverket har levert vesentlige deler av grunnlagsmaterialet, og utarbeidet regionvise planforslag som var på høring i perioden 1. mai - 1. juli 1996. Det ble avgitt uttalelse fra fylkeskommunene, i tillegg til de fleste vegkontorer og fylkesmenn, noen direktorater, mange kommuner, jernbanefora, interesseorganisasjoner og bedrifter, totalt 112 høringsuttalelser.

I samsvar med NSB/Jernbaneverkets forslag vurderte høringspartene såkalt «høy ramme» (med et investeringsnivå på 2 milliarder kroner pr. år) som nødvendig for å fornye og utvikle jernbanenettet i neste planperiode.

Styret i tidligere NSB behandlet endelig planforslag 23.09 96, og forslaget ble oversendt Samferdselsdepartementet 01.10 96.

Planen som ble lagt fram er etter Jernbaneverkets mening en offensiv og samtidig nøktern plan for å gjøre jernbanen fremtidsrettet, effektiv og konkurransedyktig. Planen understøtter politiske mål om bærekraftig transport og næringsutvikling, og tilrettelegger for økt kollektivtrafikk og en gradvis vridning av person- og godstransport fra vei til bane.

1998-

Hovedsatsingsområdene er:

- Nærtrafikkområdet omkring Oslo, deretter Stavanger, Bergen og Trondheim
- Intercystrekningene på Østfold- og Vestfoldbanen, samt mot Lillehammer
- De tre fjernstrekningene Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen
- Godsterminaler i Sandnes og Trondheim

Regjeringen la i april 1997 fram for Stortinget St. meld 39 (1996-97) Norsk Jernbaneplan 1998-2007. Stortingsmeldingen støtter opp om Jernbaneverkets strategi for utviklingen av jernbanenettet, men foreslår betydelig mindre investeringsrammer (1,15 milliarder pr år) enn foreslått fra Jernbaneverket.

Stortinget behandlet 13. juni 1997 Norsk Jernbaneplan 1998-2007. Stortinget gav sin tilslutning til de langsiktige målene for utviklingen av jernbanenettet slik som lagt fram i Stortingsmeldingen. Dette innebærer prioritering av nærtrafikkstrekningene rundt Oslo, Østfold- og Vestfoldbanen, i tillegg til de tre fjernstrekningene. For å oppnå full effekt av nye krengetog, vedtok Stortinget å utvide investeringsrammen i forhold til regjeringens forslag til 1.600 millioner kroner for tilrettelegging av krengetog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

Stortinget viste ellers til vedtaket om en samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen, og påpekte at det på bakgrunn av et planforslag kan bli aktuelt å øke investeringene til jernbanenettet i regionen utover den rammen som vedtas nå.

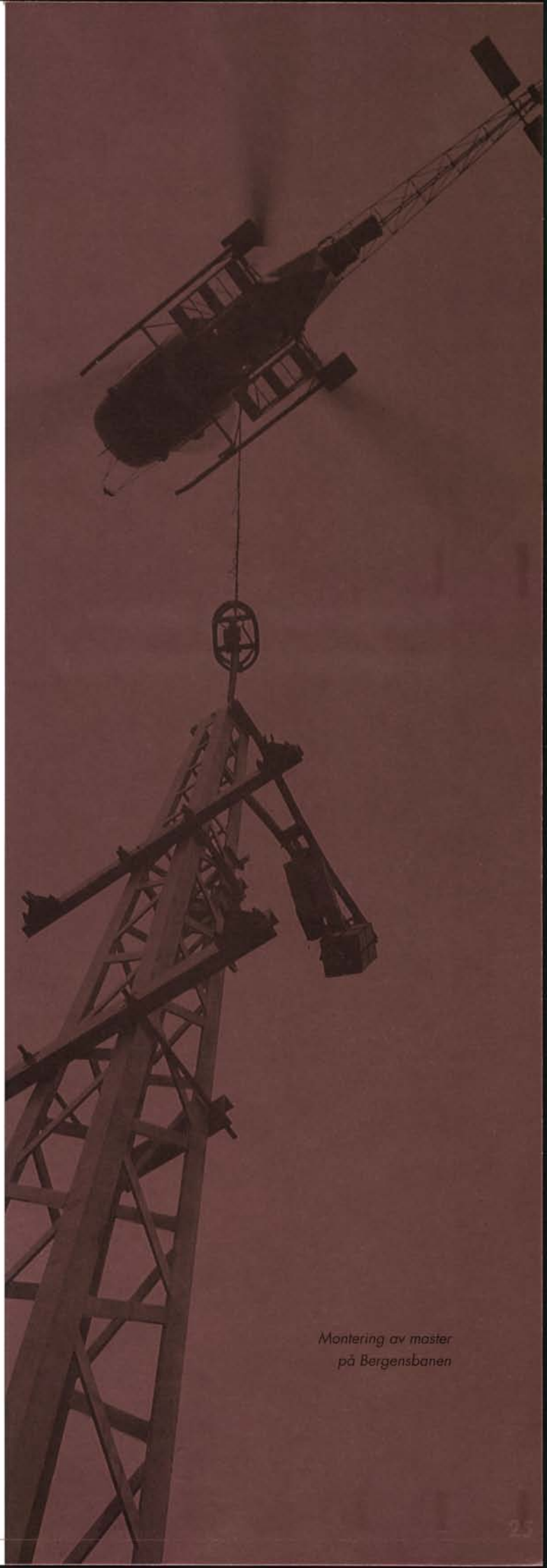
-2007

For dobbeltsporet Skøyen-Asker gjorde Stortinget følgende vedtak:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en plan for gjennomføring av prosjektet nytt dobbeltspor Skøyen-Asker som en egen sak høsten 1997, og der følgende elementer kan inngå:

1. Utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker organiseres som eget selskap. Prosjektet ferdigstilles innen utgangen av år 2004.
2. Samferdselsdepartementet gir selskapet anledning til å oppta lån på inntil 1 600 mill. kroner i perioden 1998-2001. Dette kommer i tillegg til de 400 mill. kroner som er foreslått av Regjeringen i planperioden.
3. Lånebeløpet tilbakebetales ved at selskapet mottar de planlagte fremtidige statlige og at disse bevilgninger nyttes til å reduseres gjelden tilsvarende.
4. Rentekostnadene med lånet forutsettes dekket ved kommunal, fylkeskommunal og statlig medvirkning og ved brukerfinansiering fra de togreisende. Regjeringen bes bidra til at nødvendige avtaler blir utarbeidet og inngått.
5. Restbeløpet til fullføring av prosjektet, 1 700 mill. kroner av en samlet kostnad på 6 mill. kroner, forutsettes stilt til disposisjon i perioden 2002-2004, og finansiert etter tilsvarende modell.»

Jernbaneverket vil høsten 1997 legge fram for styret et handlingsprogram for infrastrukturen basert på Stortingets vedtak.



Montering av master
på Bergensbanen

Nasjonalt og internasjonalt samarbeid

Jernbaneverket og NTNU/SINTEF opprettet i 1993 en intensjonsavtale som omfatter undervisning, teknisk utvikling og rådgivning innen jernbaneteknikk. Den økonomiske rammen er 2,5 millioner kroner. Avtalen forutsetter at Jernbaneverket i tillegg setter bort oppdrag til NTNU/SINTEF-miljøet i form av utredninger, hovedfag- og prosjektoppgaver. Jernbaneverket har fått innpasset jernbanetekniske emner i NTNUs studentkurs på banesiden.

Jernbaneverkets internasjonale samarbeid foregår i hovedsak på tre områder:

- 1)** Samarbeid om prosjekter og tekniske standarder innen UIC (Den internasjonale jernbaneunionen) og ERRI (Det europeiske forskningsinstituttet for jernbane). I 1996 ble det sluttført et prosjekt som sammenlignet kostnadene ved bygging av nye banestrekninger i en del UIC-land. Resultatene viste at Norge hevdet seg godt i sammenligningen. Fokus har dessuten vært rettet mot prosjekter om ny togradio og styringssystem for togframføring.
- 2)** Samarbeid innen CER (Community of European Railways, som er EU/EØS-jernbanenes egen organisasjon). I 1996 har det blitt fokusert på infrastrukturforvaltners rolle i den framtidige transportpolitiske utvikling. Jernbaneverket ble selvstendig medlem av CER 1. januar 1997.
- 3)** Nordisk banedirektørmøte, hvor det i 1996 har vært fokusert på spørsmål om effektivisering og klargjøring av det nordiske samarbeidet generelt, og den nordiske representasjonen i UIC og CER spesielt.

Forskning og utvikling (FOU)

Jernbaneverket har definert «Utvikling og omstilling» som ett av områdene hvor det er viktig å lykkes. I denne sammenheng framstår koordinert FOU-virksomhet og ikke minst utnyttelse av OFU-ordningen (Offentlig Forskning og Utvikling) som en unik mulighet til å utvikle og implementere ny teknologi i samarbeid med den profesjonelle bransje på områder hvor dette vil bidra til å løfte kvaliteten på totalløsningene.

I 1996 har Jernbaneverket gjennomført utviklingsoppgaver med et samlet forbruk på ca. 15 millioner kroner. Dette dekker kostnader til forskningsinstitusjoner, konsulenter, leverandører og internasjonalt standardiseringsarbeid gjennom UIC/ERRI. Flere av FOU-prosjektene gjennomføres i samarbeid med NSB BA og NSB Gardermobanen A/S. NSB BA har ansatt egen koordinator for FoU-arbeidet. Etter avtale fungerer koordinatoren også som pådriver for FoU-arbeidet i Jernbaneverket.

Utviklingsoppgavene retter seg mot to hovedområder, produktutvikling/utprøving og utprøving av tekniske metoder/løsninger. Blant de viktigste oppgavene som har pågått i 1996, kan nevnes utvikling av støyisolierende skinnebekledning i samarbeid med NSB Gardermobanen A/S, et prosjekt omkring trykk- og sugekrefter i tunneler, samt arbeid med felleseuropeiske signal- og togradiosystemer. Noen av oppgavene er langsiktige, bl.a. et samarbeidsprosjekt med det svenske Banverket om jernbanebygging på bløt grunn. Dette arbeidet strekker seg over fire år med forventet avslutning rundt år 2000. Videre er arbeidet med et alleuropeisk togstyringssystem (ETCS), hvor det pågår samarbeid mellom UIC og større leverandører, et langsiktig arbeid hvor prototyper for ulike deler av systemet forventes klart før århundreskiftet.



Miljø

Jernbaneverkets overordnede miljømål er å sikre at miljøfokusering inngår som en naturlig del av drift, vedlikehold og utvikling av kjøreveien.

I 1996 utga NSB sitt miljøprogram «Reisen til framtida» som også gjelder for Jernbaneverket. Miljøprogrammet inneholder en oversikt over visjon og miljømål, miljøpolitikk samt konkrete miljøoppgaver på overordnet nivå.

Miljøstyring

I Jernbaneverket inngår miljøstyring som en viktig del av total-kvalitet, og dette er integrert i virksomhetens styringssystem. Målet er at miljøkrav skal innarbeides i alle styrende dokumenter på alle nivåer. For å lykkes kreves det miljøbevissthet blant ledere, samt miljøkompetanse i alle deler av virksomheten. Dette er en utfordring som det arbeides videre med i 1997.

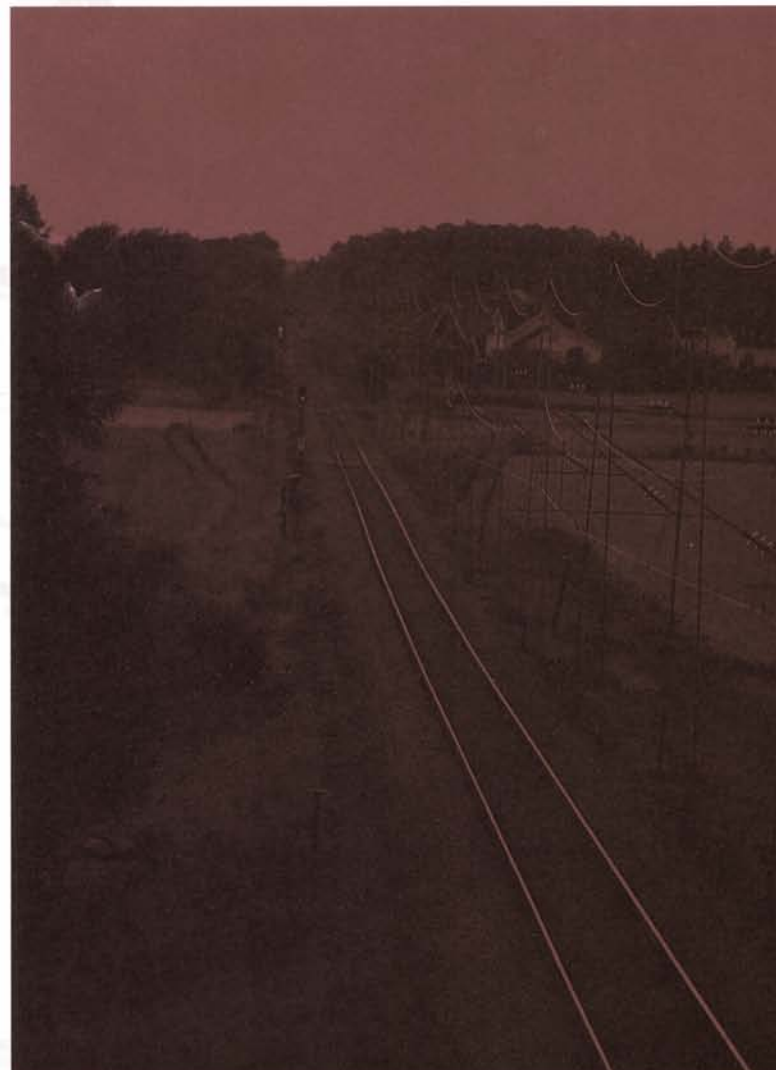
Miljøpåvirkninger

Jernbaneverkets påvirkning av det ytre miljøet er hovedsakelig av lokal betydning. Følgende er en oppsummering av de viktigste miljøpåvirkninger:

Planlegging

Utbygging av jernbaner med tilhørende anlegg er årsak til at arealer tas ut av biologisk produksjon. I tillegg kommer de negative konsekvensene som følger av naturinngrep som f. eks. fragmentering av arealer, barrierevirkning, økt fare for påkjørsel av vilt osv.

Jernbaneverkets interne planprosess i forbindelse med nye anlegg har rutiner som sikrer at planene kontrolleres i alle faser fram til endelig godkjenning. Skader på naturtyper som vi har lite av, og som trues av andre aktiviteter, skal unngås. Natur- og kulturvern samt god landskapstilpasning er gitt høy





prioritet. Lokale miljøvernmyndigheter skal trekkes inn i en tidlig fase av planleggingsprosessen.

Anleggsfasen

Ved større utbygginger ivaretas miljøaspektet gjennom miljøoppfølgingsprogram som beskriver hvordan konklusjonene i konsekvensutredningen skal følges opp i anleggs- og driftsfasen. Programmet skal beskrive mål og tiltak for å ivareta sikkerhet, grunnvannsproblemer, støy, vibrasjoner og strukturlyd, utslipp til luft, grunn og vann, avfallshåndtering, visuelle hensyn, kulturmiljø, massedeponier, materialvalg og livsløp osv.

Miljøoppfølgingsprogram utarbeides i samråd med kommunale og fylkeskommunale myndigheter og omhandler både helse- og miljøaspekter. Det er utarbeidet miljøoppfølgingsprogram for blant annet Nye Nationalteatret stasjon, Skøyen stasjon og modernisering av Vesfoldbanen. Erfaringer høstet med miljøoppfølgingsprogrammene i 1996 vil i løpet av 1997 danne grunnlag for utarbeidelse av en mal.

Drift og vedlikehold

I driftsfasen forårsaker jernbanen få negative miljøpåvirkninger. Miljømålene tilknyttet drift og vedlikehold innarbeides i virksomhetsplanene til Jernbaneverkets hovedenheter. Enkelte hovedenheter har også utarbeidet miljøplaner i 1996. Disse planene er en gjennomgang av de ulike miljøutfordringene i enheten, og kan brukes av hovedenhetens ledelse i forbindelse med prioritering av tiltak i budsjettssammenheng. Det er et mål at alle hovedenhetene etter hvert skal utarbeide slike miljøplaner.

Miljøkrav ved kontraktsinngåelse

Miljøhensyn er premissgivende ved alle kontraktsinngåelser for leveranser av varer og tjenester til Jernbaneverket, og miljøkrav

skal framgå av anbudsdokumenter. Ved valg av leverandør foretrekkes løsninger som medfører reduserte avfallsmengder og redusert bruk av helse- og miljøfarlige stoffer.

Støy

Luftbåren støy er et betydelig miljøproblem innen samferdselssektoren, også for jernbanen. Støy genereres både i forbindelse med anleggsarbeid og under ordinær drift.

Jernbaneverket har utført en omfattende kartlegging av støynivået i bolignære områder. Regioner som har strekninger med mye togtrafikk, særlig øst og sør i landet, har utført detaljert kartlegging som legges til grunn ved utarbeidning av prioriteringsplaner, i henhold til myndighetenes krav.

For å øke vår støyfaglige kompetanse arrangerte Jernbaneverket et seminar i 1996 om luftlyd, strukturlyd og vibrasjon. I tillegg har man i samarbeid med NSB BA begynt å arbeide med retningslinjer for prioritering av støyreducerende tiltak ved eksisterende baner og godsterminaler, driftsbanegårder/ persontrafikkstasjoner og verksteder.

I bygging av nye anlegg legges det stor vekt på støydemping, og kostnadene til dette er lagt inn i de totale kostnadsrammene for prosjektene. I tillegg er det i 1996 utført støydempende tiltak for 4 millioner kroner på det eksisterende nettet. Planleggingen av omfattende støyreducerende tiltak i Gamlebyen er gjennomført i 1996, og det vil i løpet av 1997-98 bli iverksatt støydempingstiltak på strekningen Oslo S-Etterstad innenfor en total kostnadsramme på 74 millioner kroner.

Kreosot

Tidligere praksis med kreosotimpregnering av tresviller og stolper har ført til grunnforurensning i større eller mindre grad. De fire



impregneringsverkstedene i Råde, Lillestrøm, Hommelvik og Brakerøya er i dag nedlagt.

Jernbaneverket har gjennomført en omfattende kartlegging av forurensningsomfang på disse fire stedene. I tillegg har bedriften støttet en del forskningsprosjekter for å utvikle miljøvennlige metoder for nedbrytning av forurensningen, samt for å undersøke effekten av kreosot på plante- og dyreliv.

I januar 1996 ble det igangsatt et prosjekt for å oppsummere arbeidet med kreosotforurensning, og foreslå tiltak for opprydding basert på tilgjengelig teknologi samt bruksplaner for de forurensede områdene. Prosjektet skal slutføres i 1997.

Hoveddelen av forurensningen på Lillestrøm er nå gravd opp. Deler av de oppgravde massene er ferdig behandlet, mens noe fortsatt er under behandling. Erfaringene herfra vil være viktige for det videre oppryddingsarbeidet. I 1996 ble det utført kreosotopprydding for drøyt 12 millioner kroner.

Det visuelle miljøet

Jernbaneverket ønsker at de reisende skal oppleve landskapet langs jernbanenettet og stasjonsområdene som positivt, og Jernbaneverket som en miljøvennlig bedrift. Som et ledd i dette har alle regionene prioritert opprydding etter arbeider langs sporet og på stasjonsområder, fjerning av grafitti, uheldige reklamemontere osv.

Langs høyfjellsstrekningen på Bergensbanen trengtes en særlig innsats. Her har gamle konstruksjoner blitt liggende igjen i terrenget ved fornyelse av snøoverbygg og -skjermer, noe som etter hvert utgjorde store avfallsmengder. I tillegg var det nødvendig å fjerne bestående konstruksjoner på den strekningen som nylig ble nedlagt.

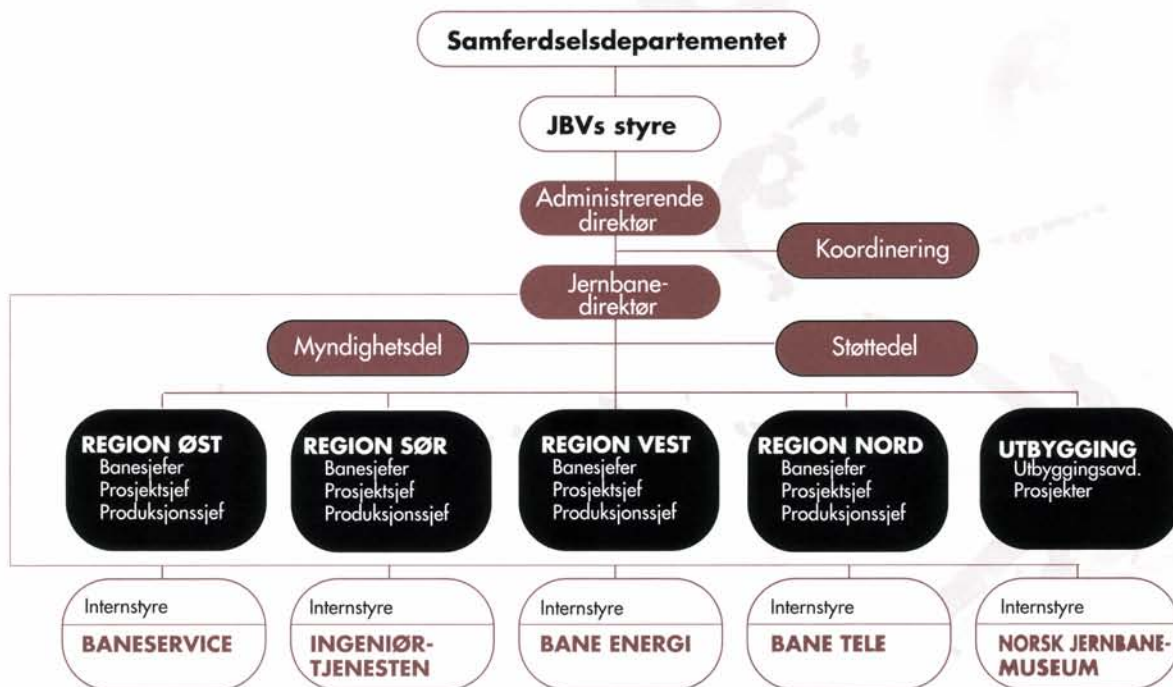
Dette arbeidet ble startet i 1995, og arbeidet ligger godt an i forhold til planlagt ferdigstilling innen utgangen av 1998. Budsjettrammen for arbeidene er på drøyt 24 millioner kroner.

Kulturminner

Jernbaneverket vurderer kulturminner og -verdier på lik linje med tekniske og økonomiske forhold i arbeidet med bl.a. konsekvensutredninger. Jernbaneverket forvalter ett av de aller viktigste nett med kulturminner i Norge som inkluderer bruer, støttemurer, steinsatte renner osv., og har en stor samling av kulturhistoriske gjenstander som forvaltes av Norsk Jernbanemuseum på Hamar.

1997 er utpekt som kulturminneåret, og Jernbaneverket vil i den forbindelse gjennomføre flere tiltak som setter fokus på norske jernbanekulturminner. Arbeidet med å lage en landsverneplan for de kulturminnene som Jernbaneverket forvalter, er startet opp i 1997.

Organisasjonen





Rollefordeling

Hovedkontoret

Hovedkontoret ivaretar overordnet koordinering av Jernbaneverkets samlede virksomhet, og legger som myndighetsorgan premissene for statens jernbanenett, samt trafikk og aktivitet knyttet til dette.

Forvaltning

De fire regionene, med sete i Oslo, Drammen, Bergen og Trondheim, står i eiers sted hva angår forvaltningen av det nasjonale jernbanenettet. Regionenes ansvar omfatter drift, vedlikehold og utvikling av deres geografisk avgrensede del av jernbanenettet.

Utbygging

Utbygging ivaretar byggherrerollen for jernbaneutbygginger fra detaljplanlegging til utført anlegg.

Leverandøreneheter

Baneservice er Jernbaneverkets egen entreprenørforretning.

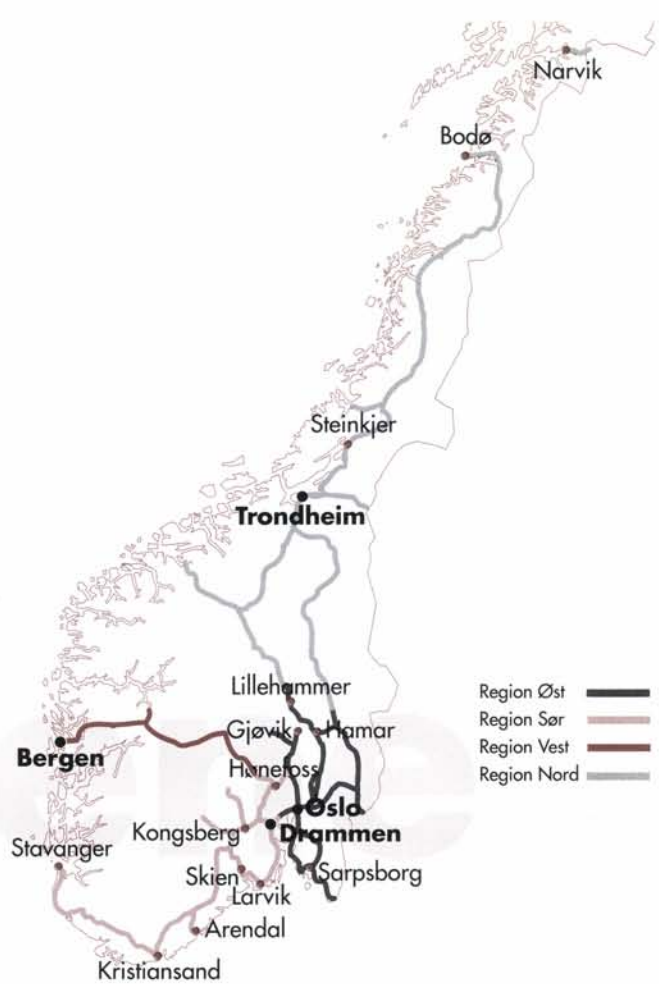
Ingeniørtjenesten er Jernbaneverkets egen rådgivende ingeniørforretning.

Bane Energi er Jernbaneverkets eget energiverk.

Bane Tele er Jernbaneverkets eget televerk.

Museumsvirksomhet

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



Enhetene

HOVEDKONTORET

I Jernbaneverkets hovedkontor er det samlet en myndighetsfunksjon som omfatter planmyndighet, teknisk myndighet, trafiksikkerhetsmyndighet og tildeling av sportilgang. Planmyndigheten har delegert myndighet fra Samferdselsdepartementet til å godkjenne hovedplaner og konsekvensutredninger for jernbanetiltak (ivaretagelse av fagdepartementets rolle). Beslutninger angående konsekvensutredninger fattes i samråd med Miljøverndepartementet.

Hovedkontoret ivaretar også overordnet koordinering av Jernbaneverkets samlede virksomhet, ved siden av andre sentrale støttefunksjoner. Det er egne avdelinger for økonomi, administrasjon, organisasjon og strategi og samfunnskontakt.

Hovedkontoret hadde ved årsskiftet 127 ansatte og flyttet i februar 1997 inn i nye lokaler i Pilestredet 19 i Oslo.

De viktigste oppgavene for hovedkontoret i 1996 har vært utarbeidelsen av forslag til Norsk jernbaneplan 1998–2007, planlegging og koordinering av delingen av NSB, utvikling av

nytt styringssystem for Jernbaneverket og utarbeidelse av nytt reglement for jernbanenettet.

REGIONENE

Forvaltningen av jernbanens infrastruktur er forankret i fire jernbaneregioner. Disse har sete i Oslo, Drammen, Bergen og Trondheim og har ansvar for den samlede forvaltningen av jernbanenettet innenfor geografisk avgrensede deler.

Fra 1. januar 1997 er det innført et tydeligere organisatorisk skille mellom produksjons- og forvaltningsoppgaver i regionene. Produksjonsapparatet underlegges en produksjonssjef. Drifts- og vedlikeholdsbudsjettene blir som tidligere forvaltet av banesjefene, men alle arbeidere skal legges ut på anbud hvor den regionale produksjonsheten skal kunne konkurrere med eksterne tilbydere. På denne måten ønsker Jernbaneverket å oppnå mer effektiv drift

	Banelengde	Ansatte 1.1.97	Drift	Vedlikehold	Investeringer
Region Øst	1231 km	930	268 mill.	391 mill.	297 mill.
Region Sør	1327 km	680	227 mill.	184 mill.	88 mill.
Region Vest	390 km	270	108 mill.	57 mill.	95 mill.
Region Nord	1687 km	780	299 mill.	174 mill.	141 mill.

Nøkkeltall for jernbanenettet i 1997

	Antall km	Km dobb. spor >100 km/h	Km bane >160km/h	Km bane <160km/h	Profil <A85	X-spor >600m	Planoverganger (1995)
Region Øst							
Østfoldbanen vestre linje	170	57,2	54	25	6	9	162
Østfoldbanen østre linje	80	0	0	0	1	1	137
Hoved/Dovrebanen (Oslo S–Fåberg)	193	21	199	0	6	21	122
Gjøvikbanen	124	6,3	40	0	10	2	147
Drammenbanen (Oslo S–Asker)	25	24	21	0	6	—	0
Kongsvingerbanen	136	0	79	0	0	7	153
Spikkestadlinjen	15	0	4	0	—	0	18
Roa–Hønefosslinjen	32	0	0	0	0	0	17
Salerbanen	94	0	41	0	18	0	215
Rørosbanen (Hamar–Rustad)	52	0	44	0	1	1	86
Region Sør							
Sørlandsbanen (Dramm.–Stavanger)	545	0	147	17	139	16	469
Vestfoldbanen (Drammen–Skien)	153	0	64	0	43	0	218
Drammenbanen (Asker–Drammen)	17	17	14	0	8	—	0
Bergensbanen (Hønefoss–Høversving)	35	0	—	0	—	—	—
Randsfjorden (Hokks.–Hønef.–Randsfj.)	72	0	18	0	26	0	154
Bratsbergbanen (Hjukseba–Tinnoset)	39	0	0	0	—	0	77
Bratsbergbanen (Nordagutu–Skien)	35	0	9	0	—	0	55
Region Vest							
Bergensbanen (Hønefoss–Bergen)	372	0	114	32	225	16	375
Flåmsbana	20	0	0	0	0	0	20
Region Nord							
Dovrebanen (Fåberg–Trondheim)	360	0	164	0	5	15	568
Raumbanen	114	—	—	—	—	—	—
Rørosbanen (Rustad–Støren)	331	0	87	0	40	6	469
Meråkerbanen (Hell–Storlien)	71	0	0	0	27	0	62
Nordlandsbanen	729	0	160	0	270	24	903
Ofoibanen	42	0	0	0	0	1	44
Andre sidebaner	200	0	0	0	—	—	—
Totalt	4012	126	1259	75	831	119	5100

ved å gjøre ressursene mer mobile og utsette egne ressurser for konkurranse.

Organisatorisk tilpasning som følge av dette skillet blir en viktig utfordring i 1997. Prosessen vil bli fulgt tett opp for å konkretisere hvilke gevinster som oppnås.

Planlegging

Region Øst har i 1996 utført et omfattende planarbeid for utbygginger på strekningen Oslo – Korsnæs. Dette inkluderer delprosjektene Oslo – Ski, innføring til Oslo S, Råde, Fredrikstad og Sarpsborg. I tillegg har planavdelingen i henhold til Stortingsvedtak arbeidet med tunnellutredning i Gamlebyen i Oslo, samt at transportplanlegging for Oslo-området er under oppstart.

I Region Sør ble hovedplanlegging for Ringeriksbanen startet opp i 1996, samtidig som hovedplan for parsellen Larvik-Porsgrunn på Vestfoldbanen ble ferdigstilt.

Region Nord har avsluttet et utredningsarbeid vedrørende Trønderbanen (Trondheim-Steinkjer) som omhandler moderne dieseldrift på Nordlandsbanen. Det er også utarbeidet hovedplan vedrørende krengetogstilpasninger på Dovrebanen. Planleggingen av en ny godsterminal har vært sterkt fokusert i 1996 og vil også bli prioritert i 1997. En utredning av 30 tons aksellast på Ofoibanen ble også avsluttet i 1996.





enhetene

Viktige hendelser

Store vedlikeholdsprosjekter i Region Øst i 1996 var bl.a. sporombygging ved Filipstad i Oslo, opprusting av Drammenbanen, store investerings- og vedlikeholdsprosjekter på Hovedbanen og Dovrebanen i forbindelse med flyplassutbyggingen på Gardermoen, ombygging av kontaktledningsanlegg på Sarpsborg stasjon, samt ballastrensing etter flom på Kongsvingerbanen. Det er også investert 28 mill. kr. i utstyr til ny driftsentral på Oslo S som tas i bruk i april 1997.

Blant viktige hendelser i Region Sør i 1996 var den offisielle åpningen av Drammensbruene, gjenåpning av Lier stasjon og prøvedrift med krengetog på strekningen Oslo-Kristiansand. Som følge av Gardermobane-relaterte tiltak fikk regionen økte tilskudd til drift og vedlikehold i 1996. Dette ga høy produksjon og gode resultater på viktige aktiviteter som ballastrensing, skinnesliping og kabelfornyelse. Kvaliteten på hovedsporene i regionen har derfor aldri vært bedre enn høsten 1996.

Viktige hendelser i Region Vest var bl.a. åpningen av Uksabotr-parsellen på høyfjellet, legging av fiberkabel langs hele Bergensbanen, bygging av Bergen godsterminal, nytt kontaktledningsanlegg på Flåmsbanen, samt opprydding av gammelt skrot langs høyfjellsstrekningen.

I Region Nord overtok fra 1. juli 1996 Malmtrafikk AS (MTAS) transporten av malm på Ofofbanen. Selskapets eiere er LKAB med 51 prosent, mens resterende er fordelt mellom NSB og SJ med 24,5 prosent på hver. De største vedlikeholdsprosjektene i 1996 var ferdigstillelse av sporbyttearbeider på Rørosbanen og Nordlandsbanen, samt skinnebytte på Dovrebanen. Arbeidet på Dovrebanen vil pågå også i 1997 og 1998.

Det er i 1996 investert 40 millioner kroner til byggingen av to kryssingsspor – på Garli og på Fåvang. En ny omformerstasjon er oppført på Stavne i Trondheim. Det er medgått 30 millioner kroner til Stavne omformer i 1996, og arbeidet med fullføring og idriftsettelse vil være en sentral utbyggingsoppgave for Region Nord i 1997.

Trafikkstyringen

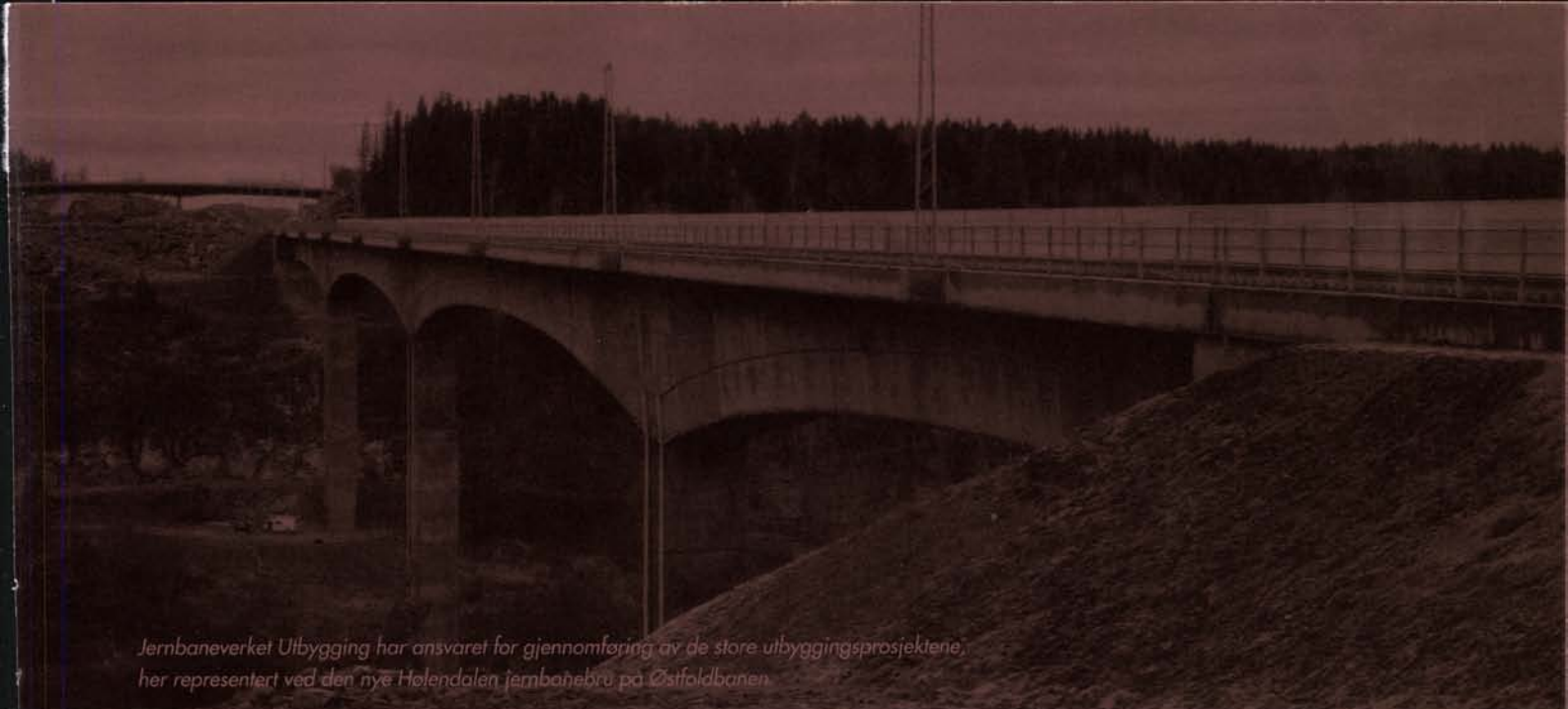
Ved årsskiftet ble 418 tilsatte innenfor togekspeditør-tjenesten overført fra NSB Persontrafikk til Jernbaneverket.

Togekspeditørene ivaretar togframføringen til/fra eller gjennom de enkelte stasjonene, og har et spesielt ansvar for sikkerheten. På stasjoner der det ikke er annet personale, kan det i tillegg være aktuelt å utføre billettsalg og andre tjenester etter avtale mellom Jernbaneverket og NSB BA.

Overføringen skjedde fordi det er naturlig å knytte togekspeditørfunksjonen opp mot Jernbaneverkets forvaltningsrolle for jernbaneløst, jfr. Jernbaneloven og EØS-regelverkets intensjoner. En tilsvarende overflytting av togleder-personalet, som overvåker og fjernstyrer togdriften fra sentrale kontrollrom, gjennomføres fra 1. januar 1998. Organisatorisk er togekspeditørene plassert i regionene knyttet opp mot egen områdesjef for de ulike banestrekningene.

UTBYGGING

Utbygging er Jernbaneverkets byggherreorganisasjon for større investeringsprosjekter. Utbygging ivaretar byggherrollen fra reguleringsplanfasen fram til ferdig utført anlegg. Dette innebærer ansvar for detaljplanlegging, prosjektering og grunnerv, samt administrasjon og styring av produksjonen. Ferdigbygde anlegg overleveres til de respektive regioner.



Jernbaneverket Utbygging har ansvaret for gjennomføring av de store utbyggingsprosjektene, her representert ved den nye Holendalen jernbanebru på Østfoldbanen.

Etter at alle investeringsprosjekter tidligere var direkte styrt av baneregionene, ble det 1. juli 1995 etablert en egen utbyggingsenhet som har vært gjennom en periode med oppbygging og utvikling av organisasjonen. Dette gjenspeiles bl.a. ved at antall personer knyttet til organisasjonen ved utgangen av 1996 var 171, sammenlignet med 80 personer ett år tidligere. Utbygging har sete i Oslo og avdelinger i Oslo, Drammen og Bergen.

Utbyggingsproduksjonsvolum var i 1996 1.090 millioner kroner, hvorav 851 millioner som byggherre og 239 millioner som byggherreombud. For 1997 vil omsetningen bli ca. 1 milliard. Hovedaktivitetene ligger på Drammenbanen, Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

Tre større prosjekter ble ferdigstilt og åpnet i 1996. Dette var Dobbeltsporet Ski-Moss, Drammensbruene og elektrifiseringen av Arendalslinja. Samtidig var det byggestart på en rekke nye utbygginger. Dette var bl.a. Nye Nationaltheatret stasjon, Skøyen stasjon, Såstad-Haug på Østfoldbanen og Sande 3-parsellen på Vestfoldbanen.

BANESERVICE

Baneservice skal i første rekke tilby regionene og Utbygging entreprenørtjenester innen bane- og elektrorelaterte fagområder, samt drive utleie av skinnegående arbeidsmaskiner og tilhørende utstyr. Det gis anledning til å betjene det eksterne markedet i begrenset omfang.

Baneservice har i 1996 hatt en omsetning på 524,4 millioner kroner. På det meste har Baneservice sysselsatt 593 personer i 1996.

De viktigste hendelser og oppgaver i 1996 var relatert til arbeid rundt bygging av Gardermobanen og ferdigstilling av resten av flytogstrekningen.

I framtiden kommer vedlikehold av jernbanenettet til å bli organisert mer som strekningsvise oppgraderinger der både spor, kontaktledning og eventuelt signalanlegg fornyes samtidig. På nyanlegg foregår også arbeidet på alle fagområdene samtidig. I tiden framover vil det være en stor utfordring for Baneservice å tilpasse seg dette, bl.a. gjennom å tilstrebe effektivitetsgevinster av samarbeid mellom fagområdene i Baneservice.

INGENIØRTJENESTEN

Ingeniørtjenesten er Jernbaneverkets rådgivende ingeniørvirksomhet med hele landet som arbeidsfelt. Enheten skal på forretningsmessig grunnlag levere rådgivning, planlegging, prosjektering og kontroll/oppfølging på alle plannivåer innenfor jernbanerelatert infrastruktur. Virksomheten leverer konsulent-tjenester innenfor fagområdene bygg/bane, elkraft, signal og tele. Ved årsskiftet var det totalt 125 ansatte. Total omsetning i 1996 var på kr 64,1 millioner kroner, hvorav salg av egne tjenester utgjorde 57,2 millioner kroner.

Enheten utfører i første rekke oppdrag for Jernbaneverket, samt i seinere år oppgaver knyttet til utbyggingen av Gardermobanen. Virksomheten deltar også som leverandør av rådgivende ingeniørtjenester på markeder utenfor Jernbaneverket – i første rekke NSB BA – og som samarbeidspartner til eksterne firmaer innenfor rådgivning og leveranser av teknisk utstyr til jernbanens infrastruktur.



enhetene

De største oppdragene i 1996 var knyttet til Gardermobanen enten direkte eller indirekte – bl.a. for Jernbaneverket og leverandører som Siemens og ABB – og til prosjektering på Nationalteateret og Skøyen stasjoner. En viktig milepæl i 1996 var opprettelse av avdelingskontor i Trondheim hvor det i løpet av våren 1997 vil være fire fast tilsatte.

BANE TELE

Forretningsenheten Bane Tele skal sikre en forretningsmessig utnyttelse av overskuddskapasiteten i Jernbaneverkets fiberoptiske nett. Bane Tele skal være hovedleverandør av tele- og datakommunikasjonstjenester til Jernbaneverket, NSB BA med datterselskaper samt annen jernbanerelatert virksomhet i Norge.

Antall ansatte i Bane Tele økte i 1996 fra 3 til totalt 21 ved årsskiftet, hvorav 15 ved sentralbord. Omsetningen i 1996 var på 26,1 millioner kroner.

Blant viktige hendelser i 1996 var overtagelsen av ansvaret for NSBs sentralbord, levering av en topp moderne telefonsentral til NSBs kundetelefon og igangsettelse av prosjektet «Nytt nett-konsept NSB Bane» som skal kunne ut i forslag til konsept og planer for videreutvikling av nettet.

BANE ENERGI

Bane Energi er Jernbaneverkets energiverk. Bane Energi kjøper energi fra eksterne leverandører, omformer til frekvens for kontaktledningsnettet og leverer denne strømmen til regionene. Bane Energi driver 29 omformere og ett kraftverk. Antall ansatte var ved årsskiftet 36. Omsetningen var på 38 millioner kroner.

Bane Energi ble opprettet som egen enhet 1. januar 1996, etter at eierskapet til energiforsyningsanleggene tidligere hadde vært lagt til baneregionene. Det første året har vært preget av å eta-

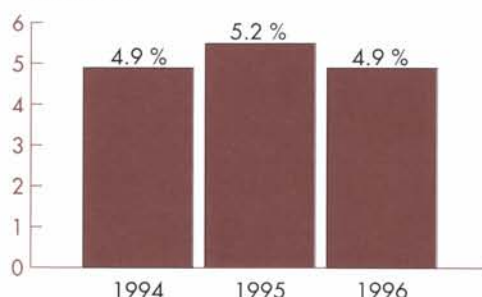
blere enheten etter forretningsmessige prinsipper. Dette arbeidet vil fortsette i 1997. Våren 1997 overtok Bane Energi oppgaven med å forhandle fram energiavtaler mot eksterne leverandører.

NORSK JERNBANEMUSEUM

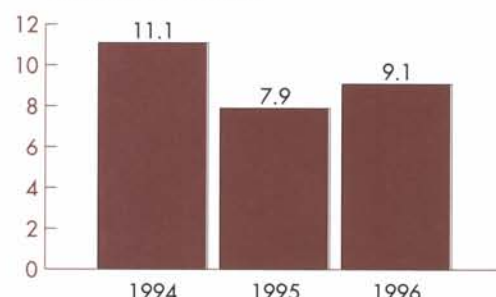
Norsk Jernbanemuseum er en egen enhet innenfor Jernbaneverket. Museet har nasjonalt ansvar for dokumentasjon og formidling av norsk jernbanehistorie. Det er anlagt som et friluftsmuseum på Hamar og har i tillegg til inn- og utendørs utstillinger et eget fagbibliotek og en stor fotosamling.

Museet hadde 12 faste ansatte i 1996 og et publikumsbesøk på 18 381. Nettobudsjettet var 10 mill. kr. Museet fylte 100 år i 1996. Dette ble bl.a. markert med en jubileumsutstilling og presentasjon av landets eldste kjørbare togsett. Det består av materiell fra 1861-1882 og er resultatet av seks års restaurering. Prosjektet ble støttet av Norsk Kulturfond og foreningen Jernbanemuseets Venner. I anledning 100-års markeringen innviet samferdselsministeren også museets nye sidespor fra Dovrebanen til museumsområdet.

Sykefravær



Overtid (% av fastlønn)



Personalet

Arbeidsmiljø/Trivsel

I 1996 ble det gjennomført en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse, kalt «Målevogn P», for å kartlegge arbeidsverdier og medarbeidernes mening om arbeidsmiljø, samarbeidsforhold og ledelse. I tillegg til resultatene for Jernbaneverket totalt og for hver hovedenhet, foreligger det resultater for ca. 130 organisatoriske enheter, samt at 130 ledere har fått direkte tilbakemelding fra egne medarbeidere på den ledelse de utøver.

En av hovedkonklusjonene er at de tilsatte trives gjennomgående svært bra i Jernbaneverket. De aller fleste synes de har interessante jobber og utfordrende arbeidsoppgaver. Samtidig er det kartlagt en rekke områder hvor forholdene kan bedres, og ikke minst kommer det tydelig fram at medarbeiderne ønsker større grad av medvirkning i viktige beslutningsprosesser, både når det gjelder overordnede og lokale forhold.

Undersøkelsen følges opp ved at samtlige enheter vurderer egne resultater. Lokalt har hver enkelt leder ansvar for, i samarbeid med egne medarbeidere, å iverksette tiltak på områder som kan bedres.

Fast bemanning

Jernbaneverket hadde pr. 01.01.97 en bemanning på 3543 fast ansatte medarbeidere mot 3001 pr. 01.01.96. Økningen fra 1996 skyldes hovedsakelig overtagelsen av togekspedisjonstjenesten med 418 årsverk fra 01.12.96. I tillegg ble en del administrative fellestjenester overtatt av Jernbaneverket ved delingen av NSB.

Lærlinger

Pr. 01.01.97 har Jernbaneverket 86 lærlinger på lærekontrakt i tillegg til 27 aspiranter innen de tidligere interne bane- og kontaktledningsopplæringene. En del av disse avlegger fagprøve i løpet av 1997.

Den sterke økningen i antall lærlinger har sammenheng med Jernbaneverkets satsning på fagopplæring og Reform '94. Interne fagopplæring i bane- og kontaktledningsfag er faset ut, og nye offentlige fagopplæring er tatt i bruk. I den forbindelse ble banemontørfaget godkjent som offentlig fag i løpet av 1996.

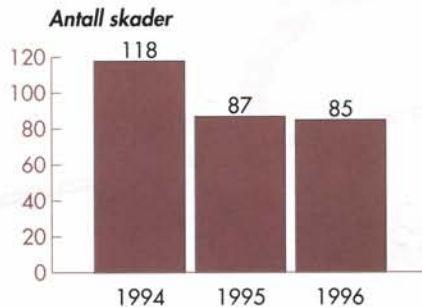
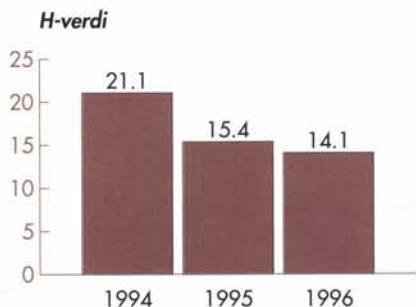
Likestilling

Kvinneandelen i Jernbaneverket er 8%. I lederstillinger er kvinneandelen 14%.

Helse, miljø og sikkerhet

Sykefravær

I 1996 var sykefraværet 4,9%, noe som er identisk med målsetningen. Fra ca. 1990 fram mot 1994 ble sykefraværet i Jernbaneverket betydelig redusert, og etter 1994 har målet vært å opprettholde dette lave nivået. Dette er oppnådd gjennom langsiktig, systematisk arbeid med blant annet tilrettelegging av arbeidet, individuelle løsninger og god oppfølging av langtids-sykemeldte. Sammenlignet med utviklingen ellers i samfunnet er dette et svært godt resultat. Ca. 2500 av de tilsatte har fysisk arbeid eller skiftarbeid.



Antall skader med sykefravær

Det var 85 skader med sykefravær i 1996, noe som utgjør en H-verdi på 14,1. Dette er en liten reduksjon i forhold til 1995, men betydelig i forhold til 1994. Det var ingen dødsulykker i 1996.

H-verdi er antall skader med fravær pr. million arbeidstimer.

Ytterligere reduksjon skal blant annet skje gjennom økt registrering av nestenuhell som grunnlag for forebyggende tiltak, HMS som fast del av arbeidsplanleggingen og hyppig gjennomføring av vernerunder.

Overtid

Overtidsbruken ble på 9,1% i 1996. Dette er under det maksimale aksepterte på 10%. Store utbyggings- og vedlikeholdsarbeider knyttet til Gardermobanen og relaterte prosjekter har gitt press på bruk av overtid. Målsettingen har imidlertid blitt nådd gjennom god arbeidsplanlegging, økt bruk av turnus og omlegging av turnuser og arbeidsplaner med sikte på mer effektiv arbeidstid.

Helse, miljø og sikkerhet

Jernbaneløstets overordnede HMS-håndbok ble utgitt 01.10.96. Den hadde tidligere eksistert i en foreløpig utgave. På lavere nivå har det vært arbeidet med å samle all internkontrolldokumentasjon. Dette arbeidet vil bli fullført i løpet av første halvår 1997.

Arbeidstilsynets 11. distrikt i Bodø gjennomførte en systemrevisjon i Region Nord i november 1996. Det ble ikke avdekket alvorlige avvik. Det er også gjennomført interne revisjoner både på sentralt og lokalt nivå der HMS har vært ett av flere tema.

Uønskede hendelser

Jernbaneløstet og NSB tok i 1996 i bruk et databasert HMS-verktøy (SYNERGI) for registrering, årsaks- og tiltaksanalyse og risikovurdering av tilløp til og faktiske forekomster av uønskede hendelser. Dette vil bli et viktig verktøy både til oppfølging og forebyggende tiltak.

Sikkerhetsledelse

Den øverste ledelsen i Jernbaneløstet har deltatt på kurs i sikkerhetsledelse. Kursinnholdet ble utarbeidet i samarbeid mellom NSB og Veritas og tar utgangspunkt i en tapsårsaksmodell. Dette vil være et godt grunnlag bl.a. for å kunne benytte verktøyet SYNERGI i forebyggende HMS arbeid.

Opplæring i håndtering og sanering av asbest har vært og er høyt prioritert i alle regioner.

Et nytt og forbedret sortiment med arbeids- og verneklær er tatt i bruk i løpet av 1996.

Regnskap

Jernbaneverket rapporterer til Samferdselsdepartementet etter kontantprinsippet, d.v.s. et regnskap basert på inn- og utbetalinger i løpet av perioden. Statsregnskapet, slik det er presentert nedenfor, følger dette prinsippet. Den løpende regnskapsføring skjer etter et vanlig regnskapsprinsipp.

Statsregnskapet

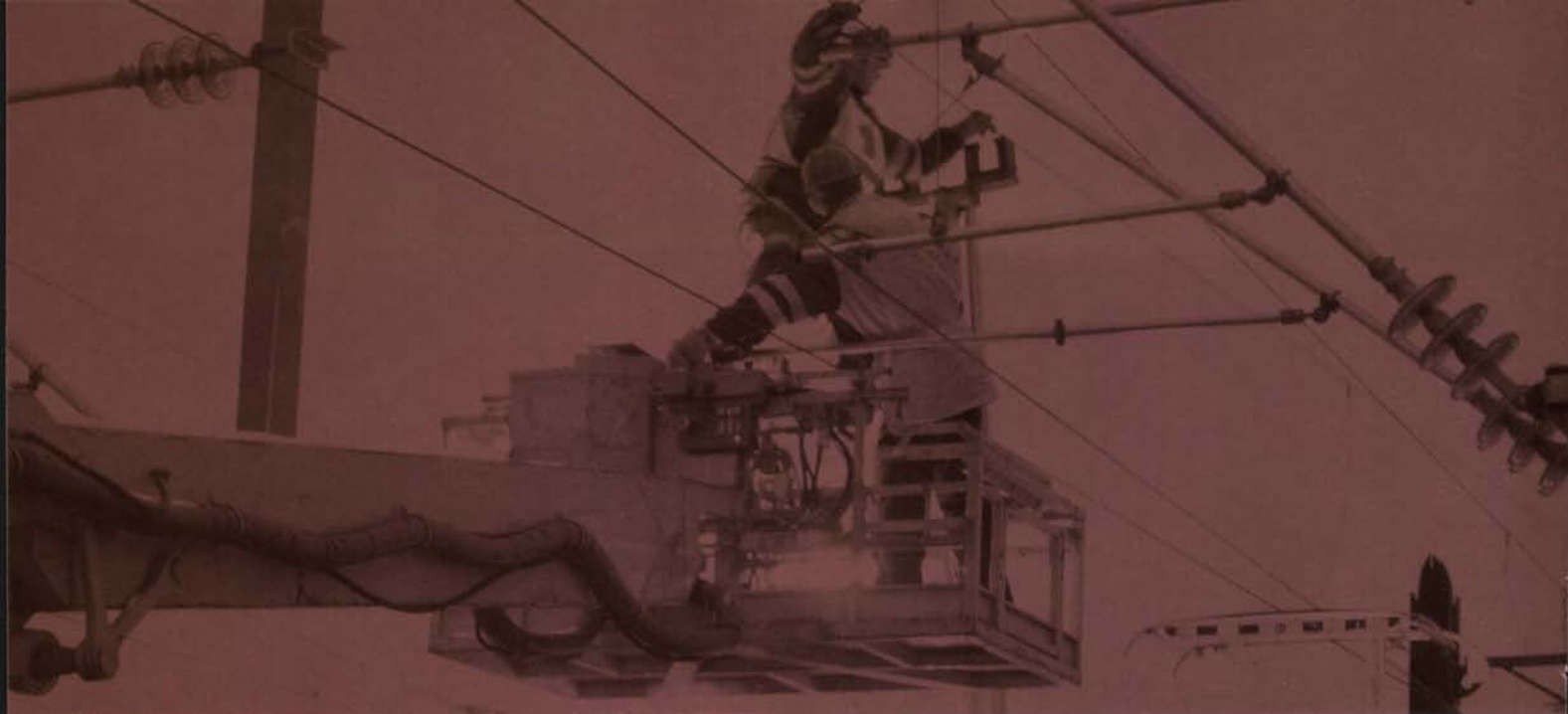
Jernbaneverkets totale resultat etter kontantprinsippet i 1996 ble et merforbruk sammenlignet med budsjett på 12,1 mill kr. Dette utgjør 0,4% av budsjettet, som var på 3219,2 mill kr.

Kap.1350 Jernbaneverket

Post	Betegnelse	Sill 1996	Endringer	Godkjent	Regnskap
23	Drift/vedlikehold	1756,2	144,3	1900,5	2041,8
30	Investeringer	1257,6	49,4	1307,0	1356,2
31	Konsekvensutredning av tunnel gjennom Gamlebyen	9,6	2,1	11,7	11,5
Sum kap. 1350		3023,4	195,8	3219,2	3409,5

Kap.40 Jernbaneverket

Post	Betegnelse	Sill 1996	Endringer	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegsavgift	69,3	0,0	69,3	65,0
02	Salg av eiendommer mv.	0,0	0,0	0,0	8,5
03	Arbeid for fremmede	0,0	0,0	0,0	34,4
04	Leieinntekter	110,0	0,0	110,0	220
05	Salg til NSB Gardemobanen AS	0,0	0,0	0,0	135,3
Sum kap 4350		179,3	0,0	179,3	463,3



regnskap

I beregningen av mer- eller mindreforbruk i forhold til budsjett tas postene 01 Kjørevegsavgift og 04 Leieinntekter ikke med. Årets merforbruk fremkommer på følgende måte:

Kap. 1350 – Tildelt budsjett	3219,2
Kap. 4350 – Inntekter Post 02/03/05	178,2
Sum	3397,4
Regnskap	3409,5
Resultat	-12,1

Salg av eiendommer, arbeid for fremmede og salg til NSB Gardermobanen AS er nullbudsjettert. I St.prp. nr. 1 (1995–96) fikk daværende NSB bl.a. følgende fullmakt:

«Statsbanene kan overskride bevilgningene for 1996 på kap.1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 02 Salg av eiendommer m.v. og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 3 pst. av de samlede bevilgninger på kap. 1350 Statsbanenes Kjøreveg.» Stortinget har likeledes vedtatt egen overskridelsesfullmakt vedrørende inntekter av salg til NSB Gardermobanen AS. «Statsbanene kan overskride bevilgningene for 1996 på kap.1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS.»

Innbetalinger på disse postene utgjorde i løpet av året 178,2 mill kr. Hensyntatt denne merinntekt viser Jernbaneverkets kontantregnskap et merforbruk på 12,1 mill kr. for 1996.

Postene 01 og 04 under kapittel 4350 Jernbaneverket inngår kun i det budsjett som vedtas av Stortinget, og ikke i det regnskap som Jernbaneverket rapporterer etter.

Mindreinntekten på post 01 skyldes i hovedsak at kjørevegsavgiften for Malmtrafikk AS først ble innbetalt i 1997. Merinntekten på post 04 skyldes at leiebeløpet for 1995 fra Telenor først ble innbetalt i januar 1996.

I årsrapport av 27.06.97 konkluderer Riksrevisjonen at «det fremlagte resultat og balanseregnskap kan fastsettes som NSB Kjørevegen/Jernbaneverkets regnskap for 1996».



Investeringer

Investeringer					
Prosjekt	Sill 1996	Endring	Godkjent	Regnskap	Awik
Ski-Sandbukta	113	-6	107	104	3
Brakerøya-Drammen	18	22	40	45	-5
Åshaugen-Sande-Holm	5	82	87	164	-77
Kobbervikdalen-Skoger	22	-13	9	24	-15
Tunga-Finse	4	12	16	38	-22
Gråskallen	14	0	14	59	-45
Skøyen stasjon	38	12	50	66	-16
Gardermobanen, grunnverv	13	7	20	22	-2
Forbindelse Hovedbanen-Gardermobanen	159	-57	102	218	-116
Moss omformer	40	-1	39	25	14
Stavne omformer	35	0	35	30	5
Nationaltheateret st.: sporutvidelse	102	-12	90	92	-2
Nationaltheateret st.: vestre oppgang	40	-1	39	25	14
Dilling-Haug	100	12	112	81	31
Skoger-Åshaugen	50	-1	49	80	-31
Oslo S, Driftssentral	20	0	20	28	-8
Investeringer i eksisterende infrastruktur	485	-7	478	377	101
Sum post 30	1258	49	1307	1478	-171

Investeringene økte med 400 mill kr fra 1995 til 1996. To store prosjekter i Oslo, Nationaltheateret og Skøyen stasjoner, startet opp i 1996, mens det fortsatt var stor utbyggingsaktivitet på Vestfold-, Østfold- og Bergensbanen. (For nærmere omtale av investeringsprosjektene, se kapitlet «Utvikling».)

I tabellen over er investeringsregnskapet vist pr. prosjekt etter regnskapsprinsippet, d.v.s. i form av de faktiske kostnader som er påløpt på de ulike prosjekterne i 1996. Totalsummen avviker fra summen for investeringer (kap. 1350 post 30) i tabellen på side 39, fordi den sistnevnte er ført etter Statsregnskapets kontantprinsipp. Statsregnskapet viser derfor faktiske *utbetalinger* i perioden, men tabellen over viser faktiske *kostnader* i perioden.

Summary in English

Jernbaneverket

On December 1 1996, NSB (the Norwegian State Railways) was divided into two independent units: the administrative body Jernbaneverket (the Norwegian National Rail Administration), placed under the Ministry of Transport and Communications, and the limited liability state-owned company NSB. Jernbaneverket is the public body for railway operations responsible for the national railway infrastructure. Jernbaneverket is a continuation of the previous NSB Infrastructure division.

Construction projects

Jernbaneverket reached an important milestone on December 3 1996 when the new double-tracked section Ski-Moss (33km), on the Oslo-Gothenburg line, was officially opened. This project has been a pioneer project for modern Norwegian railway construction. On the opening day a Norwegian railway speed record of 201 km/h was set on this section made for speeds in the area of 160-200 km/h. Important experiences and extensive skills have emanated from this project, and this expertise is now gathered in Jernbaneverket, enabling the organisation to draw on this knowhow in a variety of contexts.

On June 7 1996, a new double-tracked section was opened between Brakerøya and Drammen (the Drammen bridges). Oslo – Drammen is now completely double-tracked. On February 9 1996, the electrification of the Arendal line was officially opened, and on October 10 the re-routed stretch of the Bergen line at Uksabotn.

Several major construction projects started in 1996, including expansion of the Skøyen and the Nationaltheateret stations in Oslo, the new double tracked sections Sâstad-Haug (Oslo-Gothenburg line) and Sande (Oslo-Skien line), and the

re-routing of the Grâskallen section (Bergen line). Jernbaneverket faces major challenges, particularly within the areas of operational planning and cost management, in a challenging construction market.

The Norwegian Rail Plan

An important task in 1996 has been the development of the Norwegian rail plan for the period 1998-2007. The rail plan forms the basis of the Norwegian Government's annual budget proposals for the duration of the plan.

Following an extensive deliberation process and hearings during the summer of 1996, the principal strategy for the railway infrastructure development and the railway line priorities was determined. On October 1 1996, Jernbaneverket submitted its proposals to the Ministry of Transport and Communications for further consideration.

The Government's report to the Storting (parliament) on the Norwegian rail plan was presented in April 1997, and the Storting gave its assent to the plan June 13.

Emphasis on planning

In recent years, Jernbaneverket has focused on project planning and development in order to establish a basis for future development and construction of the rail network. The major challenges in 1996 have been the planning of the double tracked sections Oslo-Ski and Skøyen-Asker, and continued development on the Oslo-Gothenburg and the Oslo-Skien lines.

Cooperation with Gardermobanen

In 1996 Jernbaneverket carried out major work involving temporary and permanent changes to the Oslo-Hamar line in connection with the construction of the new Gardermoen line



between Oslo and the new Oslo Airport. In regard to technical railway resources this represented a major effort characterised by cooperation across internal organisational boundaries and team effort. The expertise developed throughout this project has from January 1 1997 been collected in a separate project organisation responsible for a variety of measures which will be implemented on the sections of Jernbaneverket's network plied by airport trains.

Tilting train trials

In the second half of 1996, under the management of NSB Infrastruktur, a successful pilot project was carried out on the Oslo-Kristiansand line involving the operation of a tilting train. This project yielded valuable experiences in the preparation of future long-distance tilting train operations.

The environment

A principal objective of Jernbaneverket is that environmental focus should form a natural part of operation, maintenance and development of the railway. In 1996, special importance has been attached to surveying and cleaning up creosote pollution, clearing up the mountain sections of the Bergen line, and implementing noise-reducing measures throughout residential areas.

Organisational changes

On January 1 1996, the business units Bane Tele (telecommunications) and Bane Energi (electric power supply) were established within Jernbaneverket. As of the same date the Norwegian Railway Museum was placed under the auspices of Jernbaneverket. The museum celebrated its centenary in 1996.

As of January 1 1997, 418 station inspectors were transferred from NSB's traffic division to Jernbaneverket. This represents a

natural way of linking this function with Jernbaneverket's administrative role for the national railway network.

Early 1997, a clearer organisational division between production/operation and administration was introduced in the railway regions. The goal is to improve the efficiency by increasing mobility of resources through the introduction of competition between Jernbaneverket's own resources and those of other companies.

Working environment

Absence due to sickness dropped significantly during the first half of this decade. The low level (4,9 per cent) has been maintained in 1996 which is considered very good compared to the development elsewhere. During 1996 Jernbaneverket carried out a comprehensive study of the working environment. The study showed that a great number of the employees are satisfied and feel they have interesting and challenging jobs. At the same time, the study identified several areas of potential improvements.

Reduction in faults

In 1996, Jernbaneverket experienced a six per cent drop in the number of faults affecting train punctuality (e.g. faults in signalling systems and electric supply). During the last few years the development has been positive. Since 1991, Jernbaneverket has also achieved its objective of reducing operating expenses by an average of two per cent each year.

Jernbaneverket, 0048 OSLO. Sentralbord: 22 45 50 00.

	Sentralbord:	Besøksadr.	Postadr.	Leder
Hovedkontoret:	22 45 51 00	Pilestredet 19	0048 OSLO	Adm. direktør Osmund Ueland Jernbanedir. Magne Paulsen Ass. jernbanedir. Åge Lien
Region Øst	22 45 71 00	Stenersgt. 1A (Oslo City)	0048 OSLO	Regionsjef Jens Melsom
Region Sør	32 27 57 00	Strømsø Torg 1	3006 DRAMMEN	Regionsjef John Ole Grinde
Region Vest	55 96 61 02	Strømg. 1	Størgt. 1, 5015 BERGEN	Regionsjef Truls Hegrenæs
Region Nord	72 57 25 00	Pirsenteret	Pirsenteret, 7005 TRONDHEIM	Regionsjef Eirik Einum
Utbygging	22 45 59 00	Stenersgt. 1D (Oslo City)	0048 OSLO	Utbyggingsdir. Jon Frøisland
Baneservice	22 45 66 00	Stenersgt. 1A (Oslo City)	0048 OSLO	Baneservicesjef Øyvind Solvang
Ingeniørtjenesten	22 45 61 00	Stenersgt. 1B/C (Oslo City)	0048 OSLO	Sjef for Ingeniørtjenesten Lars Mørk
Bane Tele	22 45 55 00	Storgt. 11	0048 OSLO	Telesjef Håkon E. Grimstad
Bane Energi	22 45 56 00	Storgt. 11	0048 OSLO	Energisjef Erik Krogseth
Norsk Jernbanemuseum	62 51 31 60	Strandveien 132	Postboks 491, 2301 HAMAR	Museumsbest. Andreas Dreyer

Utgitt av Jernbaneverket, august 1997

Redigering: Olav Nordli, Erik Halland

Design: Gazette

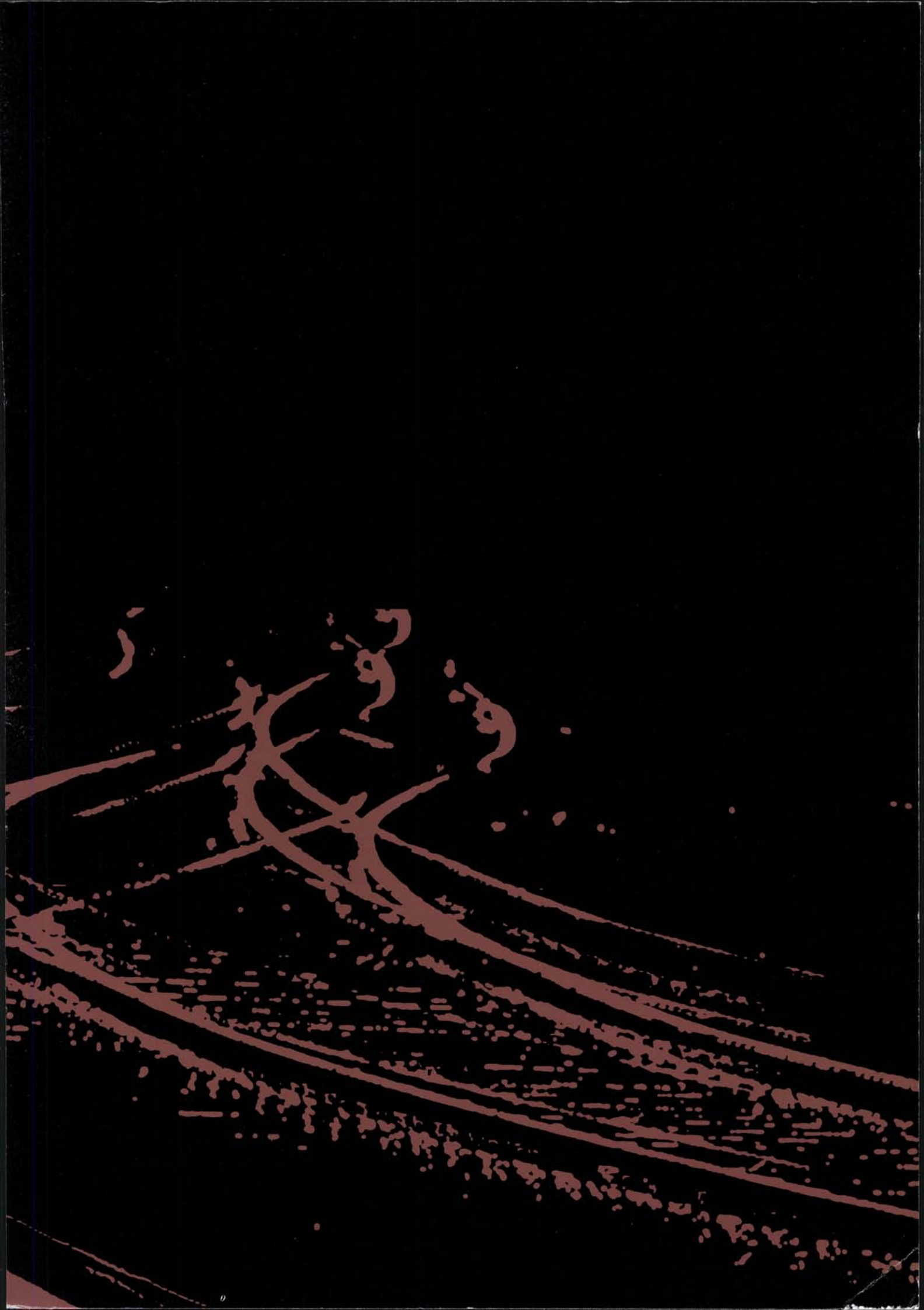
Foto: Rune Fossum, Anders Haakonsen, Bjørn Fuhre

Opplag: 3.000

Trykk: Optimal

23. 07. 1998





årsrapport
1996



Jernbaneverket

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000230
200000165145