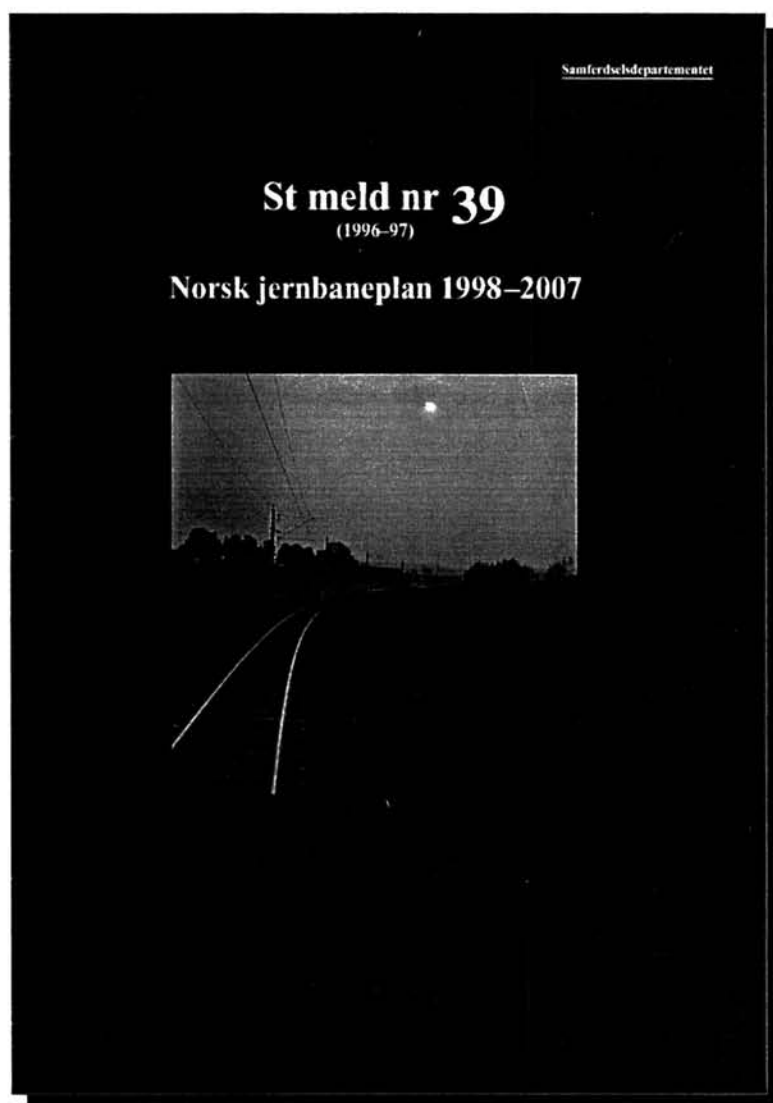


Handlingsprogram for infrastrukturen 1998-2001



Jernbaneverket

Eks. 1

9711.75 NSB Jer

FORORD

Stortinget behandlet den 13. juni 1997 St.meld. nr 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007. Med utgangspunkt i meldingen og Stortingets behandling av denne har JBV utarbeidet et handlingsprogram for infrastrukturen 1998-2001. Handlingsprogrammet er Jernbaneverkets program for oppfølging av NJP.

Handlingsprogrammet inngår som del av Jernbaneverkets styringssystem og er nærmere beskrevet i JBV's planhandbok - del I. Programmet vil være grunnlag for årlige virksomhetsplaner i JBV og årlige budsjettinnspill til Samferdselsdepartementet (SD).

Jernbaneverkets styre behandlet og sluttet seg til programmet i styremøtet den 18.12.97.

Oslo, den 12.02.98

Magne Paulsen
Jernbanedirektør

INNHold

0. SAMMENDRAG	
1. BAKGRUNN	11
2. HOVEDPUNKTER I ST. MELD. 39 (1996-97) OM NJP 1998-2007	11
2.1 Økonomiske rammer	12
2.2 Drift og vedlikehold av kjørevegen	12
2.3 Investeringsprosjekter	13
2.4 Øvrige momenter	15
3. STORTINGETS BEHANDLING AV NJP 1998-2007	16
3.1 Stortingets vedtak	16
3.2 Tilleggsmerknader fra samferdselskomitéen	16
4. MOMENTER FRA ANDRE SAMFERDSELSMELDINGER	18
4.1 St. meld. 36 om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007	18
4.2 St. meld. 37 om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007	18
5. JBVS VURDERING AV ST. MELD 39 OG STORTINGETS BEHANDLING	19
5.1 JBVs vurdering av Stortingets vedtak	19
5.2 JBVs vurdering av samferdselskomitéens merknader	20
5.3 JBVs vurdering av øvrige momenter i st.meld. 39	22
6. TILTAKSPROGRAM	23
6.1 Tiltaksprogram for utrednings- og planoppgaver	23
6.1.1 Utredningsoppgaver i perioden 1998-2001	23
6.1.2 Hovedplanlegging i perioden 1998-2001	25
6.1.3 Detaljplanlegging/ prosjektering	25
6.2 Tiltaksprogram for drift	26
6.3 Tiltaksprogram for vedlikehold	26
6.4 Tiltaksprogram for utbygging (investeringer)	27
6.5 Banevise tiltaksprogram	28
7. PROGRAM FOR FORSKNING OG UTVIKLING	37

Vedlegg:

1. Investeringsprosjekter i st.meld. 39 om NJP for perioden 1998-2001.
2. JBVs forslag til investeringsprosjekter for 1998-2001 med antatt fordeling på år
3. Investeringsprosjekter for perioden 2002 -2005/7 som er særlig omtalt i st.meld. 39 og prosjekter som er prioritert av JBV innenfor NJP-rammen.
4. Tidsplan for utbygging av større prosjekter og fordeling av investeringsmidler på banestrekninger og prosjekter.
5. Konklusjoner og prinsipper for videre utbygging fram mot 2007/2010 for en del tekniske anlegg.

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Stortinget behandlet den 13. juni 1997 St.meld. nr 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007. Med utgangspunkt i meldingen og Stortingets behandling av denne har JBV utarbeidet et handlingsprogram for infrastrukturen 1998-2001. Handlingsprogrammet er Jernbaneverkets program for oppfølging av NJP. Programmet består av følgende deler:

- Tiltaksprogram for utrednings- og planoppgaver
- Tiltaksprogram for drift
- Tiltaksprogram for vedlikehold
- Tiltaksprogram for utbygging (investeringer)
- Program for forskning og utvikling

Handlingsprogrammet inngår som del av Jernbaneverkets styringssystem og er nærmere beskrevet i JBV's planhandbok - del I. Programmet vil være grunnlag for årlige virksomhetsplaner i JBV og årlige budsjettinnspill til Samferdselsdepartementet (SD).

Som bakgrunn for handlingsprogrammet gis det innledningsvis i programmet et kort resymé av de viktigste hovedpunktene i st. meld. nr 39 og Samferdselskomiteens merknader.

Jernbaneverkets vurdering av St.meld. 39 og Stortingets behandling

JBV konstaterer at Stortinget gjennom sin behandling av NJP 1998-2007 har gitt sin tilslutning til de mål og satsingsområder som er lagt grunn i St.meld. 39 av Regjeringen og som er i samsvar med JBV's forslag. Det er imidlertid stort språk i tidsaspektet for gjennomføring av nødvendige tiltak innenfor disse satsingsområdene. Særlig gjelder dette innenfor de områder hvor det forutsettes investeringsmidler. I vedtatt NJP er investeringstakten vesentlig lavere enn det JBV og NSB BA anser som nødvendig for at jernbanen skal kunne opprettholde eller øke sin konkurransekraft i forhold til andre transportmidler. Når det gjelder drift og vedlikehold er det i prinsippet tilslutning til høyere rammer, men også her er rammene noe lavere enn anbefalt av JBV når virkningene av endret moms og endret grensesnitt (gjelder drift) er tatt med.

Gjennom behandlingen av NJP 1998-2007 i Stortinget ble det ikke fastlagt en entydig økonomisk ramme for de neste fire år, ei heller for de neste seks år. Det ligger i planen mulighet for økt tempo i utbyggingen dersom :

- Vedtak om økt investeringsramme for tilrettelegging av krengetog fra 1,0 mrd til 1,6 mrd kr gjennomføres som en utvidelse av totalrammen for NJP. Det er imidlertid usikkert om denne forutsetningen blir fulgt opp gjennom de årlige budsjettbehandlingene, eller om dette skjer ved å redusere tilsvarende på andre poster innenfor drift, vedlikehold eller investeringer.
- Vedtak om forsering av Skøyen-Asker gjennomføres og Oslopakke 2 besluttes (våren 1998), jfr egen styresak i møtet 19.11.97 (sak 44/97).
- Ringeriksbanen kan starte opp etter planavklaring (2001?). Dette forutsetter at prosjektet kan finansieres ekstraordinært, dvs. utenfor ordinære rammer i NJP.
- Regjeringen får til en større dreining fra vei til jernbane, slik det signaliseres i St. meld. nr 36 (1996-97). Det er imidlertid ikke synliggjort i dokumentene på hvilken måte dette skal skje.

Ved at det ikke er vedtatt økonomisk ramme for NJP, blir de årlige budsjettinnspill helt avgjørende. JBV vil intensivere og øke vektleggingen av arbeidet med de årlige budsjettinnspillene, i første omgang mot budsjettet for 1999.

Hovedpunkter i tiltaksprogrammet 1998-2001

Tiltaksprogram for utrednings- og planoppgaver

For **planlegging** er det i første omgang avgjørende å få sluttført hovedplanleggingen og detaljplanlegging/ prosjektering for de prosjekter som skal startes opp og gjennomføres i perioden 1998-2001. Fortsatt mangler en stor del av disse prosjektene godkjent hovedplan. Særlig tidskritisk er framdriften på Skøyen-Asker, for å få dette klart til byggestart i 1999 og mulig ferdigstillelse i løpet av 2004. Her er det for 1998 et uløst problem med å framskaffe 50 mill kr til detaljplanlegging/

prosjektering som er nødvendig for å holde framdriften. Videre skal særlig fokus rettes mot slutføring av planlegging av krengetogtiltak, godsterminalene i Ganddal og Trondheim og Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen.

Dernest skal det prioriteres å få fram tilstrekkelig med godkjente hovedplaner forut for neste NJP-perioden 2002-2005. Dette betyr at prosjektene bør ha godkjent hovedplan innen utgangen av år 2000, eller helst før dette for en del utvalgte prosjekter. Dette slik at utbygging dersom ønskelig kan starte kort tid etter 2002.

I utgangspunktet skal hovedplanleggingen fram mot rullering av neste NJP konsentreres om de prosjekter som er skissert i St.meld. 39 om NJP 1998-2007 og prosjekter som er prioritert av JBV for perioden 2002-2005/7 innenfor den rammen som er lagt til grunn i NJP. I tillegg bør planleggingen ta sikte på at vi skal bygge opp en viss planreserve for å kunne håndtere høyere investeringsrammer enn skissert i NJP, og slik at prosjekter som inngår i Oslopakke 2 kan gjennomføres i henhold til den tidsplan som er skissert. Av handlingsprogrammet framgår det hvilke prosjekter dette gjelder.

Når det gjelder **utredningsoppgaver**, vil utarbeiding av grunnlaget for rullering av neste NJP stå sentralt. Fokus må bl.a. rettes mot alternative/ reviderte strategier for utvikling av jernbanenettet, jfr. signaler i St.meld 39 og fra Stortingets behandling vedrørende behovet for å revidere utbyggingsstrategien for Øst- og Vestfoldbanen. Et annet, sentralt element ved alternative strategier vil være framtidig fordeling mellom drift, vedlikehold og investeringer på banenettet (satsing på investeringer vs drift og vedlikehold). Særlig dersom de økonomiske rammene blir små i tiden framover, er det behov for å se kritisk på hvor kostnader kan reduseres og hvilke konsekvenser dette har.

I sammenheng med dette bør det foretas samfunnsøkonomiske analyser av marginale banestrekninger. Dette som grunnlag for å vurdere hvilket banenett vi bør ha i framtiden, om marginale baner fortsatt bør drives eller om de bør legges ned og togtilbudet erstattes med f.eks. buss/ bil. Først og fremst bør banestrekninger i baneprioritet 4 og 5 vurderes, det vil bl.a. si baner som: Bratsbergbanen, Solørbanen, Arendalslinja, Namsoslinja, Meråkerbanen, Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen (nord for Steinkjer).

Øvrige utrednings- og planoppgaver vil være særlig rettet mot:

- Stasjons- og knutepunktsutvikling. Videre utvikling av stasjonsområdene for å bedre tilgjengeligheten og øke attraktiviteten til toget som transporttilbud, vil være et viktig satsingsområde framover for JBV, i samarbeid med NSB BA, kommuner, fylkeskommuner, statens vegvesen og næringslivet. Mulighetene for å få til samfinansiering/ spleiselag for ulike tiltak vil stå sentralt.
- Oppfølging av nye forskrifter om støy. Det skal foretas nærmere kartlegging av støysituasjonen langs banenettet og lages en tiltaksplan for støy.
- Nasjonal verneplan for kulturminner (gjennomføres i 1998).

Tiltaksprogram for drift

I tiltaksprogrammet gis en oversikt over antatt driftsnivå på de enkelte banestrekninger og fordelt på år. I vedtatt budsjett for 1998 er det lagt opp til et driftsnivå i samsvar med JBV's anbefalinger og i samsvar med NJP.

Det legges opp til et effektiviseringskrav på 1-2 pst pr år i planperioden. Utover dette er behovet for midler til drift er et varig behov, forutsatt at dagens jernbanenett skal opprettholdes. Det skal utvikles bedre metoder for å måle effektivitet i JBV's drift og årlige effektivitetsforbedringer.

Tiltaksprogram for vedlikehold

I vedtatt budsjett for 1998 er det lagt opp til et vesentlig lavere vedlikeholds-nivå enn anbefalt fra JBV og hva som er lagt til grunn i NJP. Det gjenstår å se om dette "gapet" blir rettet opp i budsjettene for de neste år, eller om vi fortsatt må leve med et lavt vedlikeholds-nivå i årene framover som medfører at det store etterslepet, som er i vedlikeholdsarbeidet, blir enda større. I handlingsprogrammet er det

imidlertid lagt til grunn at totalrammen til vedlikehold samlet blir oppfylt for perioden 1998-2001, dvs. at avviket tas igjen de siste 3 år.

Dersom de totale økonomiske rammene for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanenettet blir vesentlig lavere enn lagt til grunn i NJP, bør JBV vurdere mulighetene for å redusere drifts- og vedlikeholds nivået gjennom gradvis nedlegging av banestrekninger. Dette er tidligere signalisert ovenfor departementet i forbindelse med innspill til 1998-budjettet.

Tiltaksprogram for utbygging (investeringer)

I tiltaksprogrammet gis en oversikt over hvilke prosjekter som ut fra NJP skal bygges ut i neste periode samt en vurdering av tidspunkt for oppstart og planlagt ferdigstillelse ut fra de rammer som er meddelt. Det er også, med utgangspunkt i vedtatt budsjett for 1998 og flat fordeling av investeringsrammen i NJP på de øvrige år, gjort anslag på årlig fordeling av investeringsmidlene på ulike prosjekter. Det er forutsatt at Skøyen-Asker forseres som vedtatt av Stortinget.

Etter at NJP ble fremlagt og behandlet i Stortinget har administrasjonen laget en utredning omkring videre utbygging av en del tekniske anlegg (driftssentraler, togradio, fiberkabelanlegg, banestrømforsyning, sikringsanlegg, CTC/ATC og toganvisere) hvor disse ting vurderes i en helhetlig sammenheng. Konklusjonene i denne kan medføre at det for perioden 1999-2001 foretas visse mindre omprioriteringer av investeringsmidlene i forhold til NJP.

Program for forskning og utvikling

Det utarbeides årlig et eget FOU-program for JBV. Satsingen er rettet inn mot JBVs strategiske utfordringer, og det vil bli lagt betydelig vekt på å utnytte tilgjengelig kompetanse optimalt; internasjonalt samarbeid, OFU-kontrakter og samarbeid på tvers av sektorene i samferdselssektoren. Hovedfeltene det vil bli arbeidet innefor er plan og analyse, bygg, elektro, miljø og IT.

1. BAKGRUNN

Stortinget behandlet den 13. juni 1997 St.meld. nr 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007. I dette dokumentet oppsummeres hovedpunktene i st.meldingen og Stortingets behandling av denne. På grunnlag av meldingen og behandlingen i Stortinget har JBV utarbeidet et handlingsprogram for infrastrukturen i årene framover, dette utgjør den andre hoveddelen i dokumentet.

Handlingsprogrammet er Jernbanverkets program for oppfølging av NJP. Programmet består av følgende deler:

- Tiltaksprogram for utrednings- og planoppgaver
- Tiltaksprogram for drift
- Tiltaksprogram for vedlikehold
- Tiltaksprogram for utbygging (investeringer)
- Program for forskning og utvikling

Handlingsprogrammet inngår som del av Jernbanverkets styringssystem. Programmet vil være grunnlag for årlige virksomhetsplaner i JBV og årlige budsjettinnspill til SD.

2. HOVEDPUNKTER I ST. MELD. 39 (1996-97) OM NJP 1998-2007

St. meld. 39 (1996-97) om NJP 1998-2007 er i hovedsak rettet inn mot de hovedprioriteter og satsingsområder slik det ble foreslått av NSB i grunnlagsmaterialet som ble oversendt den 1.10.96. Dette gjelder prioritering av nærtrafikknett i og omkring Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, intercitynettet på Østlandet, Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen, spor- og terminalkapasitet i godstransporten og transportstandarden på det eksisterende jernbanenetnet.

Meldinga trekker opp følgende målsettinger for utvikling av kjørevegen (sitat):

“Med utgangspunkt i driftssituasjonen på dagens jernbanenett og for å få realisert forretningsplanene for NSB BA legges det bl a opp til følgende langsiktige mål for utvikling av kjørevegen:

- Størst mulig **driftssikkerhet** i eksisterende anlegg.
- **Økt kapasitet** (sporkapasitet, strømforsyning, signalanlegg) i Oslo-, Bergens-, Stavanger- og Trondheims-området og på Østfold- og Vestfoldbanen
- **Reisetidsforkortelse og kapasitetsforbedrende tiltak** på de tre prioriterte fjernstrekningene (Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen) gjennom krengetogtilpasning og utbygging av kryssingskapasitet, økt strømforsyningskapasitet og sikring/ fjerning av planoverganger.
- Bedret tilgjengelighet til jernbanen og de lokale kollektivtilbudene ved **stasjons- og terminalutvikling**, bl.a. gjennom å lette omstigningen mellom tog og bil, buss, taxi og t-bane. For persontrafikken prioriteres stasjonsutvikling på de tre satsingsområdene nærtrafikk, intercitytrafikk og fjerntogstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.
- Bygging av nye **godsterminaler** i Trondheims- og Stavanger-området samt fullføring av godsterminalen i Narvik
- Utvidelse av **lasteprofil** og økning av **aksellast** på prioriterte hovedstrekninger for godstrafikken
- Ivaretagelse av **miljøhensyn** bl.a. gjennom opprydningstiltak og støyskjerming
- Tilrettelegging for ytterligere **effektivisering av togdriften** gjennom fortsatt utbygging av automatisk fjernstyring (CTC), togradig og automatisk togstopp (ATC) på strekninger der dette er lønnsomt, samt fullføre program for digitalt samband.
- Gjennomføring av tiltak for å forebygge **rasfare**.”

2.1 Økonomiske rammer

Tabell 1 viser hvilke økonomiske rammer som ligger i NJP for perioden 1998-01 og for hele perioden 1998-2007.

Tabell 2.1 Økonomiske planrammer for kjørevegen (mill.-97 kr) i st. meld. 39

	1998-2001	Pr. år (98-01)	1998-2007
Drift	5.560	1.390	13.900
Vedlikehold	3.450	863	8.625
Investeringer	4.600	1.150	11.935
Totalt	13.610	3.403	34.460

Tallene for hele perioden 1998-2007 er hentet fra st. meld. 36 (1996-97) Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007. I denne signaliserer Regjeringen en noe høyere ramme for investeringer i siste 6-års periode enn i første 4-års periode, en økning fra 1,15 mrd. kr/ år til ca. 1,22 mrd kr/år.

Forøvrig presiseres det i st. meld. 36 (1996-97) at "i den grad det blir rom for å øke aktiviteten innenfor samferdselssektoren, vil det bli lagt opp til en ytterligere opprioritering av investeringer i jernbanens kjøreveg".

2.2 Drift og vedlikehold av kjørevegen

Drift og vedlikehold er viktig for å opprettholde kjørevegens standard og er av vesentlig betydning for å sikre driftsstabiliteten i togtrafikken. Tabellen viser anslått fordeling av midler til drift og vedlikehold. Fordelingen mellom banestrekninger er i henhold til JBV's anbefalinger.

Tabell 2.2 Fordeling av midler til drift- og vedlikehold 1998-2001, (mill. -97 kr) i st. meld. 39

	Drift	Vedlikehold
Oslo-området	402	288
Østfoldbanen, Ski - Halden	222	388
Vestfoldbanen, Drammen - Skien	174	190
Sørlandsbanen, Drammen - Stavanger	436	655
Bergensbanen, Hokksund - Bergen	408	136
Dovrebanen, Eidsvoll - Trondheim	434	758
Hovedbanen	60	67
Kongsvingerbanen	84	168
Gjøvikbanen	40	70
Rørosbanen	136	57
Nordlandsbanen	437	180
Ofofbanen	119	130
Andre baner	238	169
Sentraladm., togledelse, togeksped., stasjonsleie, planlegging	2.370	194
SUM	5.560	3.450

Drift

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendige for å oppnå en sikker og driftsstabil trafikkavvikling, dvs. trafikkstyring, banevisitasjoner, personellberedskap, feilretting, snørydding, kontroller og revisjoner. I tillegg inngår forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan.

Videre siteres følgende fra st. meld 39:

"I forbindelse med etableringen av NSB BA og Jernbaneverket ble det foretatt endringer i grensesnittet som innebærer økte driftsutgifter for Jernbaneverket, jfr St prp nr 2/ Innst S nr 31 (1996-97). Endringene innebærer overføring av kostnadsansvaret for fellesarealer mm på stasjoner og godsterminaler, samt overføring av ansvaret for togekspedisjonstjenesten til Jernbaneverket. For å samle kontrollfunksjonene knyttet til togstyring legger Samferdselsdepartementet opp til at ansvaret for

togledelsen fra 1998 overføres til Jernbaneverket. De samlede grensensittendringene innebærer økte driftsutgifter for Jernbaneverket på ca 257 mill kr pr år i forhold til den gamle organiseringen og omfatter bl a overføring av ca 530 årsverk fra NSB BA til Jernbaneverket.

Departementet legger opp til et effektiviseringskrav på 1-2 pst pr år i planperioden og legger opp til en driftsramme på totalt 5.560 mill kr for den første fireårsperioden. Samferdselsdepartementet tar sikte på å få utarbeidet bedre effektivitetsmål for jernbanevirksomheten."

Vedlikehold

Vedlikehold omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledningsanlegg og signalsystemer, gjennomgående bytte av skinner og sviller mv.

Videre siteres følgende fra st. meld 39:

"Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for driftsstabiliteten og må derfor ha høy prioritet. På bakgrunn av Jernbaneverkets analyse mener Samferdselsdepartementet at en planramme på totalt 3.450 mill kr for fireårsperioden 1998-2001, kombinert med effektivisering av innsatsen, vil være et tilstrekkelig nivå."

2.3 Investeringsprosjekter

Tabellen viser anslått fordeling av investeringsmidler på banestrekninger og til krengetogtiltak (fordelt på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen).

Tabell 2.3 Fordeling av midler til nyanlegg og tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett, 1998-2001 i st. meld 39 (mill. -97 kr)

	Nyanlegg	Tiltak f. bedre drifts forh. på eksist. nett	Sum
Oslo-området	1.320	290	1.610
Østfoldbanen, Ski-Halden	310	16	326
Vestfoldbanen, Drammen - Skien	625	49	674
Sørlandsbanen, Drammen - Stavanger	230	37	267
Bergensbanen, Hokksund - Bergen	200	31	231
Dovrebanen, Eidsvoll - Trondheim	59	40	99
Andre banestrekninger		86	88
Krengetogtilpassinger		1.000	1.000
Prosjektering		50	50
Økt merverdibelastning			257
TOTALT	2.744	1.599	4.600

I oversikten nedenfor er det oppsummert hva som sies i NJP for ulike banestrekninger når det gjelder langsiktig strategi for utvikling av banen og hvilke tiltak som foreslås gjennomført (sluttført) eller startet opp i perioden 1998-2001. For perioden 2002-2007 er meldingen lite konkret, men det nevnes en del større prosjekter som bør gjennomføres eller startes opp i denne perioden.

- **Oslo-området. Strategi for utvikling:** Det trekkes ikke opp noen konkret strategi, men det presiseres at utbygging av dobbeltsporparcellene (Skøyen-Asker og Oslo S-Ski) er svært ressurskrevende og "departementet vil løpende vurdere utbyggingsstrategien i forhold til ressurstillgang, trafikkutvikling og andre forhold av betydning for utviklingen av kollektivtransporten i området. En samlet strategi for den framtidige jernbaneutbyggingen i Oslo-området må dessuten ses i nær sammenheng med det pågående arbeidet med å utarbeide en samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershus-regionen."

Tiltak 1998-2001: Fullføring av pågående prosjekter (Skøyen og Nationaltheatret st., forbindelsspor mot GMB mv), oppstart på nytt dobb.spør Skøyen-Sandvika og utbygging for å bedre strømforsyningen.

Tiltak 2002-2007: Det sies ikke noe om ambisjonsnivået mht videre gjennomføringstempo og slutføring av nye dobbeltspor Skøyen-Asker og Oslo-Ski (hva skal stå ferdig til 2007). Det angis kun at foreløpig vurderes følgende utbyggingsrekkefølge som mest hensiktsmessig: 1. Skøyen-Sandvika, 2. Ski stasjon, 3. Rosenholm-Ski, 4. Sandvika-Asker og 5. Oslo S-Rosenholm. I vises det til arbeidet med (Oslo-pakke II).

- **Østfoldbanen.** Strategi for utvikling: Som langsiktig strategi, modernisering med videre utbygging av dobbeltsporparseller mellom byene. Langsiktig målsetting er sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Halden og modernisert enkeltspor mellom Halden og Kornsjø. Utbygging av sammenhengende dobbeltspor er imidlertid svært ressurskrevende og det må derfor vurderes om en mer nøktern utvikling av banen med bygging av lange kryssingsspor slik at tog kan krysse i fart, vil være en mer kostnadseffektiv løsning på mellomlang sikt. Departementet vil løpende vurdere utbyggingsstrategien i forhold til ressurstilgang, trafikkutvikling, materielltyper etc.

Tiltak 1998-2001: Fullføring av dobbeltsporet Såstad-Haug, profilutvidelse, fiberkabel. Tiltak 2002-2007: Dobbeltspor Haug-Seut og Sarpsborg st.-Hafslund, CTC på Østre linje og forlengelse av kryssingsspor.

- **Vestfoldbanen.** Strategi for utvikling: Som langsiktig strategi, modernisering med videre utbygging av dobbeltsporparseller mellom byene. Langsiktig målsetting er sammenhengende dobbeltspor mellom Drammen og Larvik og modernisert enkeltspor mellom Larvik og Porsgrunn. Forøvrig ønsker departementet å vurdere om en mer nøktern utvikling av banen med bygging av lange kryssingsspor er en mer kostnadseffektiv løsning på mellomlang sikt, jfr. Østfoldbanen.

Tiltak 1998-2001: Fullføring av dobbeltsporparsellene Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen. Oppstart på parsellen Barkåker-Tønsberg, samt mindre beløp til kryssingsspor Nykirke og slutføring av driftsbanegård Skien. Tiltak 2002-2007: Fullføring av Barkåker-Tønsberg og utbygging av Eidangertunnelen. Vedrørende sammenkopling av Vestfold- og Sørlandsbanen, tilrår departementet ikke at prosjektet prioriteres i perioden 1998-2007.

- **Gjøvikbanen.** Tiltak 1998-2001: Ny omformer. Tiltak 2002-2007: Kryssingsspor, fjernstyring mellom Roa og Gjøvik.
- **Kongsvingerbanen.** Tiltak 1998-2001: Profilutvidelse. Tiltak 2002-2007: Gjennomføring av tiltak for krengetog vurderes. Forlengelse av kryssingsspor.
- **Sørlandsbanen.** Strategi for utvikling: Banen moderniseres som enkeltsporet bane tilrettelagt for krengetog med nødvendig kryssingskapasitet. Tiltak 1998-2001: Krengetogtiltak (hastighets- og kapasitetsøkende tiltak) og ny godsterminal i Ganddal. Tiltak 2002-2007: Første etappe på dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, linjeomlegging gjennom Drangsdalen.
- **Bergensbanen.** Strategi for utvikling: Banen moderniseres som enkeltsporet bane tilrettelagt for krengetog med nødvendig kryssingskapasitet. Tiltak 1998-2001: Fullføring av Gråskallen og Tunga-Finse samt krengetogtiltak (hastighets- og kapasitetsøkende tiltak). Tiltak 2002-2007: Linjeomlegging Rastalia, dobbeltspor Bergen st. -Fløen. Vedrørende Ringeriksbanen, vil departementet komme tilbake til spørsmålet om eventuell realisering etter at trasévalget er nærmere avklart.
- **Dovrebanen.** Strategi for utvikling: Banen moderniseres som enkeltsporet bane tilrettelagt for krengetog med nødvendig kryssingskapasitet. Tiltak 1998-2001: Krengetogtiltak (hastighets- og kapasitetsøkende tiltak), oppstart av ny godsterminal i Trondheim. Tiltak 2002-2007: Ikke angitt konkrete nye prosjekter
- **Rørosbanen.** Tiltak 1998-2001: Ingen. Tiltak 2002-2007: På sikt utbygging av automatisk togkontroll.
- **Raumabanen.** Tiltak 1998-2001: Ingen. Tiltak 2002-2007: På lengre sikt kan det være aktuelt å bygge ut til fjernstyring.

- **Nordlandsbanen.** Strategi for utvikling: Modernisering på strekningen Trondheim-Steinkjer gjennom tiltak for kortere kjøretid og økt kapasitet. Nord for Steinkjer legges det opp til økt kryssingskapasitet, profilutvidelse og fjerning av rasutsatte partier. Tiltak 1998-2001: Profilutvidelse. Tiltak 2002-2007: Tiltak for kortere kjøretid og økt kapasitet.
- **Ofofbanen.** Tiltak 1998-2001: Fullføring av godsterminal i Narvik. Tiltak på lengre sikt: utvidelse av lasteprofil, forlengelse av kryssingsspor og etablering av fiberkabelnett. Dersom det av hensyn til malmtrafikken er behov for opprusting til 30 tonn akseltrykk eller en forsering av større investeringer, må det vurderes om LKAB kan bidra til finansieringen.

I vedlegg 1 framgår det detaljert hvilke prosjekter som inngår i NJP for perioden 1998-2001 innenfor den aktuelle rammen. Tilsvarende viser vedlegg 3 hvilke prosjekter meldingen nevner som bør gjennomføres eller startes opp i perioden 2002-2007.

2.4 Øvrige momenter

I det følgende oppsummeres andre momenter som er nevnt særskilt i st.meldingen om NJP, og som har betydning for JBV's virksomhet.

Kjørevegsavgiften

SD vil i løpet av planperioden foreta en gjennomgang av prinsipper og beregningsgrunnlag for fastsetting av kjørevegsavgiften på jernbanen. Flere forhold tilsier en slik gjennomgang: Oppdatering av datagrunnlaget, etablering av NSB BA som eget selskap, framtidig konkurranse på sporet, tilpassing til EU-regelverk.

(For 1997 er km.avgiften 0,935 øre/ tonnkilometer for godstog. For tog med 25 tonn aksellast på Ofofbanen er avgiften 1,462 øre/ tonnkilometer).

Transport for funksjonshemmede

I nye forskrifter om krav til byggverk og produkter til byggverk (av 22.1.97) er det gitt generelle bestemmelser som innebærer at nye bygninger som skal være tilgjengelige for publikum, skal tilrettelegges for funksjonshemmede. Tilrettelegging ivaretas særlig ved nyanskaffelser og ved oppgraderinger av både stasjoner og materiell. Tilretteleggingen inngår som del av det ordinære planarbeidet.

Strategiske styringsparametre og effektivitetsmål for jernbanevirksomheten

Som ledd i styringen av jernbanesektoren og for å sikre mest mulig effektiv virksomhet, har Samferdselsdepartementet behov for å få

- foretatt en grundig gjennomgang av kostnadsstrukturen i Jernbaneverket.
- utviklet hensiktsmessige styringsparametre og effektivitetsmål som kan benyttes i den overordnede styringen av jernbanevirksomheten i Norge og i utøvelsen av statens ulike roller i denne sammenheng.

Departementet vurderer å sette igang et utredningsarbeid for å få etablert et mer helhetlig rammeverk med operasjonelle styrings- og måleparametre.

Analyseverktøy for nytte-/ kostnadsanalyser

Meldingen refererer til at JBV i løpet av 1997 vil starte et arbeid med en fullstendig revisjon av sin beregningshandbok for nytte-/ kostanalyser, basert på Vegdirektoratets metodikk og Kostnadsberegningens utvalgte innstilling. Resultatene skal benyttes i arbeidet med neste planrevisjon. SD vil i denne sammenheng legge vekt på utvikling av et mest mulig konsistent analyseverktøy på tvers av transportsektorene.

Oppfølging av delplanen om transport og biologisk mangfold

Som ledd i oppfølgingen av delplanen om transport og biologisk mangfold, vil det bli lagt vekt på å ivareta hensynet til biologisk mangfold i forbindelse med planlegging, utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen. Der er viktig at JBV i planperioden utvikler tilstrekkelig natur- og miljøfaglig kompetanse slik at dette hensynet kan ivaretas.

Verneplan for tekniske jernbaneanlegg

Meldingen refererer til at SD har bedt JBV i samarbeid med Riksantikvaren utarbeide en verneplan for tekniske jernbaneanlegg.

3. STORTINGETS BEHANDLING AV NJP 1998-2007

3.1 Stortingets vedtak

I tilknytning til behandlingen av st. meld. 39 fattet Stortinget følgende vedtak:

I.

Investeringsrammen for tilrettelegging av krengetog på Sørlandsbanen, Bergens- og Dovrebanen økes med 600 mill. kroner utover Regjeringens forslag i St.meld nr.39 (1996/97).

II.

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 bevilgninger og at disse bevilgningene nyttes til å redusere 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 3 700 mill. kroner, forutsettes stilt til disposisjon i perioden 2002-2004, og finansiert etter tilsvarende modell.*

III.

St.meld. nr 39 (1996/97 - Norsk jernbaneplan 1998-2007 - vedlegges protokollen.

Kjørevegsavgiften på kombitransport fjernes fra 1.januar 1998.

Det ble i tillegg votert over endel forslag som ikke fikk flertall, herunder forslag fra Høyre om å omdanne NSB BA til aksjeselskap og Jernbaneverket til rent forvaltningsorgan uten styre. Det var også separate forslag fra Sosialistisk venstreparti og fra Senterpartiet og Kristelig Folkeparti om å øke rammene, som ikke fikk flertall. Regjeringens og Høyres ulike rammeforslag ble det også votert over, men ingen av forslagene fikk flertall.

Konklusjon: Det er ikke vedtatt noen økonomisk ramme for NJP, hverken for perioden 1998-2001 eller for perioden 1998-2007.

3.2 Tilleggsmerknader fra samferdselskomitéen

I tillegg til vedtakene ovenfor har Samferdselskomitéen i sin innstilling (Innst. S. nr. 253 (1996-97)) kommet med en rekke kommentarer til Regjeringens melding. Nedenfor følger en del hovedpunkter fra disse med relevans for Jernbaneverket. Dette gjelder først og fremst kommentarer hvor komitéen uttaler seg samlet eller hvor det er et flertall i komitéen. Kommentarer og forslag til påplussinger fra mindretallet/ enkeltpartier gjengis ikke utover det som er nevnt ovenfor.

1. Flertallet er enig i at det innenfor planrammen legges opp til vesentlige økninger for drift og vedlikehold for å bedre jernbanens driftsstabilitet. For årene 1998-2001 er det satt av 5,56 mrd kr til drift og 3,45 mrd kr til vedlikehold av kjøreveien for å bedre jernbanens driftsstabilitet.
2. Komitéen ber departementet snarest, og senest i forbindelse med rulleringen av planen, om å komme tilbake med en gjennomarbeidet plan for hvordan etterslepet på vedlikeholdssiden kan bygges ned og en tilfredstillende kvalitet på jernbanenettet sikres.
3. Komitéen forutsetter at Stortinget blir holdt orientert om arbeidet med å lage en samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen, og at det kan være aktuelt, etter at en slik plan er utarbeidet, å fremme forslag om investeringer i jernbanens kjørevei i hovedstadsområdet utover det som blir resultatet ved Stortingets behandling av NJP.
4. Komitéen understreker de positive virkninger i utviklingen av kollektive knutepunkter rundt stasjoner og terminaler, og ber om at vegsystemet blir prioritert for å sikre god flyt i trafikken i tilknytning til disse knutepunktene.
5. Flertallet, Ap og H, slutter seg til at en løpende vurderer utbyggingsstrategien for Østfoldbanen og Vestfoldbanen i forhold til ressurstilgang, trafikkutvikling og materielltyper. En mer nøktern utvikling av banen med bl.a. bygging av lange kryssingsspor slik at tog kan krysse i fart, bør vurderes. Spesielt gjelder dette for de strekninger hvor trasévalg ikke er avklart.
6. Komitéen ber om at det blir planavklaring for traséalternativ 2B gjennom Moss i planperioden. Komitéen forutsetter at lokale myndigheter og lokalt næringsliv bidrar i finansieringen slik at Jernbaneverkets kostnader reduseres. Komitéen forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med konkret forslag til alternativ finansiering og videre oppfølging av saken.
7. Komitéen ber om å få en avklaring for jernbanetrasé gjennom Fredrikstad.
8. Komitéen påpeker at komitéen ved flere anledninger har understreket viktigheten av at Eidangertunnelen blir ferdig prosjektert. Komitéen forutsetter at Jernbaneverket blir tilført de nødvendige midlene til planlegging.
9. Komitéen ser positivt på videreføring av planarbeidet med sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen med sikte på at prosjektet konkret vurderes ved neste rullering av jernbaneplanen.
10. Komitéen viser til tidligere vedtak om forsering av innkorting av Bergensbanen (Ringeriksbanen), med sikte på oppstart i perioden 1994-97. Av planmessige grunner har ikke det latt seg gjøre, men komitéen forutsetter at oppstart skjer raskest mulig når planarbeidet er fullført.
11. Komitéen har merket seg det samarbeid NSB og SJ har innledet på strekningen Oslo-Stockholm, også i samarbeid med Banverket og Jernbaneverket. Komitéen ber om å bli orientert nærmere om de fremtidige planer så snart utredningsarbeidet er avsluttet.
12. Komitéens flertall, Ap, Sp, SV og Kr.F, ber om at departementet ser på en samordning av Gjevingåsen-prosjektet og ny taksebane på Værnes lufthavn, slik at en kan oppnå både miljømessige og økonomiske effekter.
13. Komitéen viser til at jernbanens viktigste samling av kulturminner befinner seg på Norsk jernbanemuseum på Hamar underlagt Jernbaneverket, og at Jernbanemuseet har ønsket seg et nybygg for å kunne ta vare på de store kulturverdier som ellers står og forfaller utendørs. Komitéen oppfordrer departementet til å utvise vilje og kreativitet til å løse et påtregende behov for Norsk Jernbanemuseum i kulturminneårets tegn.
14. Komitéens flertall, H, Sp, SV og Kr.F ser et potensiale i nedlagte jernbanestrekninger og at de i framtiden kan legges til rette for samfunnsmessig verdiskapning, f.eks. som veteranog- og turistbaner. Flertallet vil be departementet se nærmere på hvilket grunnlag disse strekningene skal kunne overdras til andre interessenter.

15. Medlemmene fra Sp, SV og Kr.F (ikke flertall) forutsetter at Statens vegvesen og Jernbaneverket bidrar faglig og økonomisk til planarbeid for realisering av bybane i Bergen og vil komme tilbake til finansiell bistand av bybane fra statens side når nødvendige planer foreligger. Videre mener de at det i planperioden ligger en stor utfordring i å tilrettelegge og planlegge bybaneløsninger i Stavanger/ Sandnes, Trondheim og Grenland som er framtidsrettet og som vil føre til bedre kollektivtrafikk i disse byene. Det foreslås å sette av 50 mill. kr slik at Jernbaneverket på en aktiv måte kan være med å utvikle disse tilbudene i samarbeid med de berørte kommunene.
16. Komitéen mener det er viktig at Jernbaneverket utvikler god natur- og miljøfaglig kompetanse slik at hensynet til biologisk mangfold kan ivaretas.

4. MOMENTER FRA ANDRE SAMFERDSELSMELDINGER

Samtidig med framleggingen og behandlingen av st. meld. om NJP ble også andre meldinger på samferdselsområdet lagt fram og behandlet. Dette gjaldt bl.a. st. meld. 36 (1996-97) om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007 og st. meld. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007.

Fra disse refereres følgende punkter av betydning for JBV's videre virksomhet:

4.1 St. meld. 36 om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007

Kollektivutbygging i byområder

For å bedre kollektivtilbudet vil Samferdselsdepartementet, i samsvar med Stortingets vedtak, prioritere arbeidet med en plan for utbygging av kollektivtrafikken i Oslo-området. For bl.a. å skape et bredere finansielt grunnlag for en økt satsing på jernbanen, ønsker Regjeringen å legge til rette for at ulike alternative finansieringsformer kan inngå som elementer i pakkelsninger for finansiering av en forsert kollektivutbygging. I utgangspunktet vil det være opp til lokale myndigheter i samarbeid med trafikkselskapene og statlige virksomheter, å ta i bruk slike virkemidler i tilfelle hvor det er ønskelig med en forsert utbygging i forhold til hva som ellers kan gjennomføres innenfor disponible ressursrammer over statsbudsjettet.

Samferdselskomitéens merknader

Komitéen mener at det skal legges til rette for at ulike alternative finansieringsformer kan inngå som elementer i pakkelsninger for å finansiere en framskyndet kollektivutbygging. I utgangspunktet må det være opp til lokale myndigheter i samarbeid med trafikkselskapene og statlige virksomheter å ta i bruk slike virkemidler.

Komitéen er positive til brukerfinansiering av utbygging av kollektivtransporten. En vil imidlertid understreke at dette ikke må medføre en slik økning av billettprisene at denne finansieringsformen får motsatt virkning, ved at færre nytter kollektivtransport på grunn av høye billettpriser.

4.2 St. meld. 37 om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007

Øket kollektivansvar hos Statens vegvesen

I st. meld. 37 om NVVP 1998-2007 signaliserer Regjeringen at den ønsker at Statens vegvesen skal ta et større planansvar for kollektivtransport, først og fremst i de større byområdene. Dette gjelder særlig ansvar for utredninger/ planlegging hvor man ser på transportsystemet som en helhet, og hvor ulike kollektivløsninger/ -systemer skal vurderes i forhold til et helhetlig transsportsystem.

I Oslo og Akershus-området medfører denne rolleendringen foreløpig at Statens vegvesen påtar seg rollen som tiltakshaver for videre planlegging av baneløsning til Fornebu. I første omgang skal det foretas utredninger som avklarer hvilken baneløsning (hovedkonsept) som skal velges for Fornebu-

området, om dette skal være jernbane, kombibane eller bybane. JBV vil delta sentralt i dette arbeidet og må avsette ressurser for dette.

5. JBV's VURDERING AV ST. MELD 39 OG STORTINGETS BEHANDLING

JBV konstaterer at Stortinget gjennom sin behandling av NJP 1998-2007 har gitt sin tilslutning til de mål og satsingsområder som er lagt grunn i st.meld. 39 av Regjeringen og som er i samsvar med JBV's forslag. Men det er stor sprik i tidsaspektet for gjennomføring av nødvendige tiltak innenfor disse satsingsområdene. Særlig gjelder dette innenfor de områder hvor det forutsettes investeringsmidler, her legger NJP opp til vesentlig lavere investeringstakt enn det JBV og NSB BA anser som nødvendig for at jernbanen skal kunne opprettholde eller øke sin konkurransekraft i forhold til andre transportmidler. Når det gjelder vedlikehold, har Samferdselskomiteén sluttet seg til at det innenfor den foreslåtte planrammen legges opp til økninger for å fornye anlegg etter hvert som de slites ut for derved å sikre jernbanens driftsstabilitet.

Økonomiske rammer i NJP sammenlignet med JBV's anbefalinger

Økt satsing på drift og vedlikehold er i tråd med NSB/JBV's anbefalinger, men når forslaget i NJP sammenlignes med JBV's anbefalinger er det likevel avvik. JBV har anbefalt at driften, kompensert for endret grensesnitt og endret moms og inkludert 1-2% effektivisering pr. år, holdes på dagens nivå, mens det i NJP er en reduksjon i driftsnivået på ca. 8% sammenlignet med perioden 1994-97.

Også for vedlikeholdet er nivået i NJP lavere enn anbefalt av JBV, selv om det legges opp til en økning av vedlikeholdt i neste periode i forhold til inneværende planperiode (1994-97). For vedlikehold har JBV anbefalt 870 mill kr/ år (-96 kr), dvs ca. 930 mill kr/år i -97 kr og kompensert for endret moms. Til sammenligning er nivået i NJP 863 mill kr/år (-97 kr), dvs. ca. 8% lavere enn JBV's anbefaling.

Likevel er det på investeringssiden at avviket er særlig stort i forhold til NSB/JBV's anbefalinger. NSB/JBV har anbefalt en investeringsramme på 2 mrd kr/ år, mens det i NJP legges opp til et nivå på 1,15 mrd kr/år. Nominelt er dette noe høyere enn for perioden 1994-97, men når en korrigerer for endret moms blir nivået ca. 3% lavere enn i inneværende periode.

Behandlingen av NJP 1998-2007 i Stortinget innebærer imidlertid at det ikke er fastlagt en entydig økonomisk ramme for de neste fire år, ei heller for de neste seks år. Det ligger i planen mulighet for økt tempo i utbyggingen dersom :

- Oslo-pakke II besluttes (våren 1998).
- Ringeriksbanen kan starte opp etter planavklaring (2001?). Dette forutsetter at Ringeriksbanen kan finansieres ekstraordinært, dvs. utenfor ordinære rammer i NJP.
- Regjeringen får til en større dreining fra vei til jernbane. Det er imidlertid ikke synliggjort i dokumentene på hvilken måte dette skal skje.

Ved at det ikke er vedtatt økonomisk ramme for NJP, blir de årlige budsjettinnspill helt avgjørende. JBV vil intensivere og øke vektleggingen av arbeidet med de årlige budsjettinnspillene, i første omgang mot budsjettet for 1999.

5.1 JBV's vurdering av Stortingets vedtak

Økt investeringsramme for tilrettelegging av krengetog

Gjennom Stortingsbehandlingen er det til krengetogsatsingen påplussert 600 mill. kr i tillegg til regjeringens forslag på 1 mrd. kr - noe som er i tråd med NSB BA styrets forutsetning for krengetogsatsingen. Det er imidlertid fortsatt usikkert om den totale budsjettammen for de 4 første år blir økt ved de årlige budsjettbehandlingene, eller om regjeringen får flertall for å skjære ned på andre poster innenfor drift, vedlikehold eller investeringer.

Forsert utbygging av Skøyen-Asker

Vedtaket om forsert utbygging av Skøyen-Asker til 2004 basert på lånefinansiering og selskapsdannelse representerer en betydelig satsning, men også en utfordring for Jernbaneverket. Flere forhold er viktig å avklare, og Regjeringen er bedt om å fremlegge dette som en egen sak høsten 1997. Vedtaket må også vurderes i forhold til det pågående arbeidet med en samlet plan for en forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen (Oslo-pakke II).

Fra JBV's side legges det opp til å få avklart hovedprinsippene for forsering av Skøyen-Asker i løpet av 1997.

5.2 JBV's vurdering av samferdselskomitéens merknader

1. Vesentlige økninger innenfor planrammen til drift og vedlikehold

JBV er tilfreds med at det legges opp til en økning av drift og vedlikehold, men viser samtidig til merknadene ovenfor verdr. økonomiske rammer.

2. Plan for hvordan etterslepet på vedlikeholdssiden kan bygges ned og en tilfredstillende kvalitet på jernbanenettet sikres.

JBV vil i løpet av -98 og -99 utarbeide en plan for dette.

3. Samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen.

Styringsgruppa's rapport om forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen (Oslo-pakke II) vil bli lagt fram i november -97 og sendt ut på lokal høring. Etter framdriftsplanen skal planen oversendes Samferdselsdepartementet i februar/ mars -98, og deretter vil departementet legge fra en st.meld.for Stortinget våren -98.

Forholdet mellom Oslo-pakke II og forseringsvedtaket om Skøyen-Asker er vurdert ovenfor. Forøvrig må JBV legge opp planvirksomheten for de prosjekter som inngår i Oslo-pakke II på en slik måte at de kan bygges ut i det tempo som det legges opp til i pakken.

4. Prioritering av vegsystemet i tilknytning til kollektive knutepunkter

På dette området er det allerede etablert et samarbeid mellom JBV og Statens vegvesen, men JBV vil ta initiativ overfor Statens vegvesen for å vurdere hvordan samarbeidet kan utvikles videre, herunder klarlegge hvilke stasjoner og terminaler som er særlig problematiske og som bør prioriteres for tiltak. Samarbeid om planløsninger og tilpasninger av tiltak er også sentralt. Det praktiske arbeidet med dette vil skje i regionene og i de fylkesvise vegkontorene.

5. Revurdering av utbyggingsstrategien for Øst- og Vestfoldbanen i forhold til ressurstilgang, trafikkutvikling og materielltyper.

JBV vil fram til neste rullering av NJP gjennomføre nødvendige utredninger for å revurdere utbyggingsstrategien for Øst- og Vestfoldbanen. Det er særlig to problemstillinger som må vurderes:

- Skal banene fortsatt bygges ut til 200 km/t-standard for konvensjonelt materiell, eller bør denne reduseres til f.eks. 160 km/t standard? Hvor mye er det å spare på dette kostnadsmessig?
- Hvordan kan/ bør banene bygges ut mer kostnadseffektivt med lange kryssingsspor, avstemt i forhold til hverandre, framfor dobbeltsporsparceller?

Det må også foretas en vurdering av hvordan revurdering av utbyggingsstrategien skal innvirke på pågående arbeid med hovedplaner. For planer hvor realisering ligger en del år fram (etter 2001), bør slutføring og endelig godkjenning av hovedplanene utstå til etter at disse strategivurderingene er foretatt. Deretter bør evt. hovedplanene justeres i samsvar med nye konklusjoner.

6. Planavklaring for traséalternativ 2B gjennom Moss og lokalt bidrag til finansieringen.

JØ har igangsatt arbeid med å slutføre hovedplanen for ny jernbane gjennom Moss. Som del av dette arbeidet inngår utarbeidelse av reguleringsplan for valg av trasé gjennom Moss. Etter innspill fra Rygge kommune vil JØ også vurdere nærmere en løsning med lang tunnel fra Sandbukta (nord for Moss) til Carlberg i Rygge før endelig planavklaring kan skje.

Moss kommune har i brev av 25.8.97 lansert et opplegg for alternativ finansiering av prosjektet, basert på bidrag fra Moss kommune, lokalt næringsliv og brukerfinansiering. JBV vil foreta en egen vurdering

av den finansieringsskisse som er lagt fram og vurdere analysemetode og grunnlag for samfunnmessig nytte.

7. Avklaring for jernbanetrasé gjennom Fredrikstad.

Slik avklaring har allerede funnet sted, idet Fredrikstad bystyre i møte den 18.6.97 vedtok kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Seut-Kjæråsen (parsellen Seut-Rolvsvøysund) gjennom Fredrikstad by.

8. Prosjektering av Eidangertunnelen.

I henhold til JBV's prioriteringer innenfor NJP-rammen, bør utbyggingen av Eidangertunnelen starte opp etter 2002. Dette tilsier at videre planlegging (detaljplanlegging) og delvis prosjektering bør gjennomføres i perioden 1998-2001. JU har anslått kostnadene til detaljplanlegging og prosjektering til ca. 50 mill kr.

9. Videreføring av planarbeidet med sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

JBV tolker samferdselskomitéens merknad slik at til neste rullering av NJP bør den pågående jernbaneutredningen for prosjektet, være gjennomført. Denne vil danne grunnlag for å ta stilling til om Grenlandsbanen bør realiseres og hvilken trasékorridor som bør velges for prosjektet.

I NJP tilrår Regjeringen at prosjektet startes opp etter 2007, mens NSB/JBV har anbefalt at prosjektet gjennomføres i perioden 2005-2010, under forutsetning av høy ramme. For å kunne ha prosjektet som en planreserve i tilfelle høyere rammer etter 2001, bør videre planlegging ta høyde for at utbygging av banen kan startes opp i 2005/ 2006 (noe tidligere er ikke realistisk), dvs. at godkjent hovedplan bør foreligge seinest 2-3 år tidligere, dvs. ca. 2003.

10. Forsering av innkorting av Bergensbanen (Ringeriksbanen).

JBV er i full gang med å videreføre planleggingen av Ringeriksbanen etter de retningslinjer som Stortinget vedtok ved sin behandling av Ringeriksbanen høsten -96, det vil bl.a. si å utarbeide hovedplaner for 2 alternative trasékorridorer. Videre framdriftsplan i JBV er: Hovedplan skal foreligge i mai -98, KU og kommunedelplan til off. ettersyn høsten -98, arealplanfestet trasévalg oversendes SD ved årskiftet 1998/99.

11. Utredningsarbeid på strekningen Oslo-Stockholm.

Nødvendig plangrunnlag for tiltak er utarbeidet. Mindre suppleringer kan være aktuelt. Prosjektansvaret ligger hos NSB BA.

12. Samordning av Gjevingåsen-prosjektet og ny taksebane på Værnes lufthavn.

Ifølge utførte analyser ligger det store økonomiske og miljømessige gevinster (30-35 mill kr) ved samordning av disse to prosjektene. Gjevingåsen-prosjektet er imidlertid ikke prioritert i NJP for perioden 1998-2001, dvs. at oppstart av prosjektet vil komme etter 2001. LV er derimot i startgroppa for bygging av ny taksebane på Værnes lufthavn, og ut fra disse perspektivene synes samordning av prosjektene vanskelig.

Den mest aktuelle løsning for å få til ønsket samordning er at Luftfartsverket (LV) forskutterer kostnadene ved de aktuelle tiltakene for Gjevingåsen. JBV vil vurdere om dette kan være en hensiktsmessig løsning, og deretter ta kontakt med LV for å avklare spørsmålet om forskottering.

13. Norsk jernbanemuseum.

SD har i brev til JBV av 28.10.97, med henvisning til samferdselskomitéens merknad, bedt JBV vurdere evt. alternativ finansiering for nybygg. JBV vil følge opp dette .

14. Overdragelse av nedlagte jernbanestrekninger.

JBV vil i samarbeid med departementet se nærmere på dette temaet. I samarbeid med aktuelle interessenter må det vurderes hvilke banestrekninger som er aktuelle for overdragelse og hvilken bruk av den nedlagte banen/ trasén som er ønskelig. Dernest må det vurderes under hvilke betingelser slik overdragelse kan skje.

15. Planlegging av kollektivtrafikk i større byområder.

I forbindelse med behandlingen av st.meld. 32 "Om grunnlaget for samferdselsepolitikken" i Stortinget og vedtaket om at det skal utarbeides en plan for utbygging av kollektivtrafikken i Oslo-området (Oslo-pakke II), ble det i vedtaket hengt på en hale om at "Liknande er òg aktuelt i andre større byområde der ein lokalt tek slike initiativ". Foreløpig har ingen by-områder bortsett fra Oslo, tatt et slikt initiativ (såvidt vi vet), men dette kan bli aktuelt, særlig dersom Oslo-pakke II blir en realitet. I så fall bør JBV være medspiller i dette arbeidet. De byområdene som er mest aktuelle er trolig Stavanger/Jæren-området, Bergens- og Trondheims-området.

JBV bør også være medspiller dersom det settes igang andre større plan- og utredningsoppgaver ang. kollektivtrafikk i disse byområdene som involverer skinnegående transport og/eller bruk av jernbanens anlegg. Dette kan skje uten at JBV dermed binder seg til å være tiltakshaver for eventuell videre planlegging eller utbygging.

16. Utvikling av natur- og miljøfaglig kompetanse for å ivareta hensynet til biologisk mangfold

Dette vil bli fulgt opp gjennom JBV's rekrutteringspolitikk og ved intern kompetanseoppbygging. Som ledd i å øke bevisstheten om verdien av biologisk mangfold og en bærekraftig utvikling, skal Jernbaneverket våren 1998 holde tre kurs (i Oslo, Drammen og Trondheim) om "Jernbane og natur". Kursene utvikles i samarbeid med Direktoratet for naturforvaltning og miljøvern avdelingene i de relevante fylker. Kurset er beregnet for planleggere, utbyggere, ledere i drift og vedlikehold samt miljøfagansvarlige i bedriften.

5.3 JBV's vurdering av øvrige momenter i st.meld. 39

Gjennomgang av prinsipper for fastsetting av kjørevegavgiften

JBV avventer eventuelle innspill fra departementet om å delta i en gjennomgang av prinsipper og beregningsgrunnlag for fastsetting av kjørevegavgift.

Transport for funksjonshemmede

JBV vil følge opp dette som del av det ordinære planarbeidet og gjennomføring av tiltak for oppgraderinger/ utvikling av stasjonsområder.

Utvikling av strategiske styringsparametre og effektivitetsmål for jernbanevirksomheten

JBV bør ha en sentral rolle i utviklingen innenfor dette feltet og vil sette igang aktiviteter for å svare på disse utfordringene. Det kan være aktuelt å etablere et FoU-prosjekt på feltet.

Revisjon av analyseverktøy for nytte-/ kostnadsanalyser

TØI er engasjert til en gjennomgang av metodikken.

Oppfølging av delplanen om transport og biologisk mangfold

JBV har utarbeidet en miljøplan for perioden 1998-2002. Denne planen, som skal revideres årlig, er overordnet og stiller krav og legger føringer for resten av virksomheten. Aktiviteter som vil bidra til å utvikle natur- og miljøfaglig kompetanse er vektlagt. I planperioden skal JBV utarbeide bl. a.:

- Veiledningsmateriell om miljøtemaer og metoder for å ivareta miljøhensyn ved planlegging.
- Veileder for miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen. Veilederen vil omhandle både metodikk og konkrete erfaringer fra tidligere prosjekter.
- Rutiner for å kontrollere at det lages miljøoppfølgingsprogram for alle utbyggingsprosjekter og større vedlikeholdsprosjekter, og at miljøoppfølgingsprogrammene følges opp.

Utarbeiding av verneplan for tekniske jernbaneanlegg

JBV vil i løpet av 1998 utarbeide et forslag til Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (NVP). Planarbeidet ble igangsatt i 1997. Hensikten er å få etablert en verneplan som dokumenterer og sikrer et antall objekter og miljøer som i størst mulig grad gir et representativt historisk bilde av jernbanens infrastruktur i Norge. Tidligere har det vært utarbeidet et forslag til verneplan for NSB's bygninger.

6. TILTAKSPROGRAM

Nedenfor foretas en gjennomgang av de tiltak som skal gjennomføres i Jernbaneverkets regi for perioden 1998-2001 som følge av behandlingen av NJP. Først foretas en generell gjennomgang av situasjonen innenfor de ulike virksomhetsområder (drift, vedlikehold, utbygging mv), deretter er det laget en banevis oversikt over de tiltak som skal gjennomføres innenfor de samme virksomhetsområder.

6.1 Tiltaksprogram for utrednings- og planoppgaver

Ved vurdering av hvilke utrednings- og planoppgaver som skal gjennomføres i årene framover, er det naturlig å ta utgangspunkt i 3 hovedkategorier av prosjekter:

1. Utrednings- og planoppgaver avledet av st. meld. 39 om NJP 1998-2001 og Innst. S. nr 253 (1996-97) Innstilling fra samferdselskomitéen.
2. JBV's grunnlagsmateriale som ble oversendt Samferdselsdepartementet 1.10.96.
3. Utrednings- og planoppgaver som ikke er med i denne "NJP-runden", men hvor prosjektene muligens/ trolig vil komme med ved neste rullering av NJP eller som vil inngå i en eventuell Oslo-pakke II (f.eks. kombibane, herunder baneløsning til Fornebu).

De fleste utrednings- og planoppgavene vil være begrunnet ut fra behovet for å få til nødvendige planavklaringer som grunnlag for å gjennomføre utbygging. I tillegg vil det være en del utredningsoppgaver som er begrunnet ut fra å framskaffe et bedre analyse- og beslutningsgrunnlag ved rullering av neste NJP, f.eks. analyser av alternative strategier for utvikling av kjørevegen (noe som ble mangelfullt ivaretatt i forbindelse med denne "NJP-runden").

På grunnlag av handlingsprogrammet vil det årlig bli utarbeidet et planprogram som beskriver hvilke utrednings- og planoppgaver som skal gjennomføres i JBV, ved hovedkontoret, i regionene og i utbygging, det påfølgende år. Planprogram for 1998 er under utarbeidelse parallelt med dette handlingsprogrammet.

6.1.1 Utredningsoppgaver i perioden 1998-2001

I tabell 6.1 er det gitt en nærmere oversikt over prioriterte utredningsoppgaver for perioden 1998-2001 som er felles for hele eller store deler av jernbanenettet og hvor materialet vil bli samlet i en felles utredning. Eksempel på dette er nasjonal verneplan for kulturminner. Utredningsoppgaver ut over

Tabell 6.1 Utredningsoppgaver for perioden 1998-2001 felles for hele eller deler av banenettet

Bane	Prosjekt	Tidsrom for gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Alle	Alt. strategier for utvikling av jernbanenettet (innspill neste NJP og årlig budsjett)	1998-99	JDS	JDS
Flere	Samfunnsøkonomiske analyser av marginale banestrekninger - nedlegging vs. fortsatt drift	1998-99	JDS	
Flere	Plan for å redusere etterslepet i vedlikeholdet	1998-99	JDS	
Flere	Utredning av godstogstørrelser	1999	JDS	
Flere	Tiltaksplan for støy	1998-99	JDS	Regionene
Flere	Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen	1997-98	J.museet	Regionene

dette, som gjennomføres for særskilte banestrekninger eller spesielle prosjekter, framgår av de banevise oversiktene.

Alt. strategier for utvikling av jernbanenettet

Utgangspunktet for videre arbeid med strategier for utvikling av jernbanenettet vil være rettet mot rullering av neste NJP. Fokus må bl.a. rettes mot alternative/ reviderte strategier for utvikling av jernbanenettet, jfr. signaler i St.meld 39 og fra Stortingets behandling vedrørende behovet for å revidere utbyggingsstrategien for Øst- og Vestfoldbanen. Et annet element ved alternative strategier vil være framtidig fordeling mellom drift, vedlikehold og investeringer på banenettet (satsing på

investeringer vs drift og vedlikehold). Særlig dersom de økonomiske rammene blir små i tiden framover, er det behov for å se kritisk på hvor drift og vedlikehold kan reduseres og hvilke konsekvenser dette har.

I sammenheng med rulleringen av NJP bør det foretas samfunnsøkonomiske analyser av marginale banestrekninger for å vurdere hvilket banenett vi bør ha i framtiden, om marginale baner fortsatt bør drives eller om de bør legges ned og togtilbudet erstattes med f.eks. buss. Først og fremst bør banestrekninger i baneprioritet 4 og 5 vurderes, det vil bl.a. si baner som: Bratsbergbanen, Solørbanen, Arendalslinja, Namsoslinja, Meråkerbanen, Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen (nord for Steinkjer).

Stasjons- og knutepunktsutvikling

Videre utvikling av stasjonsområdene for å bedre tilgjengeligheten og øke attraktiviteten til toget som transporttilbud, vil være et viktig satsingsområde framover for JBV, i samarbeid med NSB BA, kommuner, fylkeskommuner, statens vegvesen og næringslivet.

Midler til slike tiltak i NJP for perioden 1998-2001 er svært begrenset, men gjennom et godt samarbeid med eksterne samarbeidspartnere ligger det betydelige muligheter i å få til spleiselag hvor eksterne aktører dekker vesentlige deler av kostnadene til tiltak. Disse mulighetene bør JBV utnytte. Deltakelse fra regionenes plankontorer i utrednings- og planprosesser omkring stasjons- og knutepunktsutvikling, areal- og transportplanlegging mv i samarbeid med eksterne aktører, vil være et viktig element i dette.

I første rekke prioriteres tiltak for stasjons- og knutepunktsutvikling innenfor lokaltog-områdene rundt de store byene, på IC-strekningene og de prioriterte fjernstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.

Oppfølging av nye forskrifter om støy

Regjeringen har fastsatt nye forskrifter om grenseverdier for støy, og JBV er av samferdselsdepartementet bedt om å følge opp denne forskriften innenfor sitt ansvarsområde. Regjeringen legger i sitt vedtak til grunn at oppfølgingen av forskriftens grenseverdier skal skje i to etapper:

- i) EUs grenseverdier (minimumsgrenser) for gjennomføring av nødvendige tiltak skal tilfredstilles så snart som mulig etter at forskriften trer i kraft (fra 1.7.97)
- ii) Forskriftens grenseverdier skal være oppfylt innen utgangen av 2003.

Det er ikke satt av større beløp til oppfylging av grenseverdiene i NJP for 1998-2001, kun enkelte mindre tiltak (Gamlebyen etc) inngår. JBV må derfor vurdere nærmere hvordan vi skal møte denne utfordringen innenfor dagens økonomiske rammer og oppfølging etter 2001.

I første omgang er det for JBV behov for å lage en **tiltaksplan for støy**. Det er tidligere foretatt en regionvis vurdering av antall boliger som er berørt av nye grenseverdier og kostnadene ved å skjerme disse, men beregningene er svært grove slik at det er behov for en oppdatering og mer detaljert kartlegging av støysituasjonen. På grunnlag av kartleggingen bør det videre utarbeides en handlingsplan for støyskjerming med prioritering av banestrekninger mht skjerming samt en tidsplan for gjennomføring av tiltakene.

Andre miljøutredninger/ -planer

Omfatter flere prosjekter som dels vil være felles for hele JBV og dels være spesielle for en eller flere regioner. For prosjekter av felles karakter (som omfatter hele JBV) vil det være hensiktsmessig at disse utføres i regionene, men det bør være en sentral oppfølging/ koordinering av disse og det kan være behov for å legge en felles mal for prosjektene. Samtidig bør regionene, hvor de har særskilte behov eller spesiell kompetanse, gis anledning til å gjennomføre spesielle utviklingsprosjekter som seinere kan danne grunnlag for tilsvarende arbeid i øvrige regioner og være grunnlag for JBV's policy på området. Følgende prosjekter er aktuelle:

- Miljøvennlig drift og vedlikehold av jernbanen (gjennomføres som pilotprosjekt i JN, seinere for hele JBV)

- Miljøtilpasset planlegging og utbygging av jernbanen (gjennomføres som pilotprosjekt i JN, så for hele JBV)
- Veileder for visuell utforming av jernbaneanlegg
- Edb-basert miljøinformasjon

Nasjonal verneplan for kulturminner

Er omtalt foran.

6.1.2 Hovedplanlegging i perioden 1998-2001

Behandlingen av NJP i Stortinget sammene med mer eller mindre sikre antydninger om økte midler til krengetogtiltak, økt aktivitet gjennom Oslo-pakke II og en mulig dreining av bevilgninger i årene framover fra vei til jernbane, stiller Jernbaneverket overfor store utfordringer når det gjelder å tilpasse planleggingen til antatt aktivitetsnivå i årene framover. På den ene side er det behov for en viss planreserve idet vi ser at ferdige planer ofte er god begrunnelse for midler til utbygging. På den annen side er det uheldig med bindende arealplanvedtak og godkjente hovedplaner for prosjekter som er lavt prioritert fra JBV's side og hvor sannsynlig realisering ligger veldig langt fram (15-20 år eller lenger).

Kravet fra Samferdselsdepartementet var at alle prosjekter skulle ha ferdig hovedplan for å være med i NJP 1998-2001. Dette var imidlertid ikke mulig. I første omgang er det derfor avgjørende å rette inn hovedplanleggingen mot de prosjekter som skal startes opp og gjennomføres i perioden 1998-2001, fortsatt mangler en stor del av disse prosjektene godkjent hovedplan. I så måte er 1997 og vil 1998 bli meget viktige og krevende år for planlegging. De banevise oversiktene i kap. 6.5 viser hvilke prosjekter som er særlig tidskritiske.

Dernest skal det prioriteres å få fram tilstrekkelig med godkjente hovedplaner forut for for neste NJP-perioden 2002-2005. Dette betyr at prosjektene bør ha godkjent hovedplan innen utgangen av år 2000, eller helst før dette for en del utvalgte prosjekter. Dette slik at utbygging dersom ønskelig kan starte kort tid etter 2002.

I utgangspunktet skal hovedplanleggingen fram mot rullering av neste NJP konsentreres om de prosjekter som er skissert fra SD i st.meld. 39 om NJP 1998-2007 og prosjekter som er prioritert av JBV for perioden 2002-2005/7 innenfor den rammen som er lagt til grunn i NJP. Vedlegg 3 viser hvilke prosjekter dette gjelder. I tillegg bør nivået på planleggingen ta sikte på at vi skal bygge opp en viss planreserve for å kunne handtere høyere investeringsrammer enn skissert i NJP, herunder at prosjekter som inngår i Oslo-pakke II kan gjennomføres i henhold til den tidsplan som er skissert der. Men det er viktig at planleggingen er konsentrert om de riktige/ prioriterte prosjektene, og at en ikke bruker unødige ressurser på prosjekter som ligger langt nede på prioriteringslista. Den banevise oversikten viser hvilke prosjekter som ut fra dette bør prioriteres mht. hovedplanlegging

I HKs regi har det foregått et arbeid med å lage en egen utredning omkring videre utbygging av driftssentraler, togradio, fiberkabelanlegg, banestrømforsyning, sikringsanlegg, CTC/ATC og toganvisere. I utredningen vurderes hvilke banestrekninger som bør bygges ut videre med slike tekniske anlegg (utbyggingsstrategi) og rekkefølge mellom prosjekter. Utredningen vurderer også status for hovedplanlegging og hvilke hovedplaner som bør utarbeides i tiden framover. Konklusjonene her er reflektert i de banevise oversiktene.

Hovedplaner for stasjons- og terminalutvikling skal først og fremst gjelde prosjekter/ tiltak innenfor lokaltog-områdene rundt de store byene, på IC-strekningene og de prioriterte fjernstrekningene Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen. Dette er prosjekter som utvikles i nært samarbeid med berørte kommuner, fylkeskommuner, statens vegvesen, NSB BA mv og hvor felles finansiering/ spleiselag er aktuelt. Behov for hovedplan, arealplan mv må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

6.1.3 Detaljplanlegging/ prosjektering

Av de banevise oversiktene framgår det hvilke prosjekter som er særlig tidskritiske i forhold til detaljplanlegging/ prosjektering fram mot endelig byggestart. I første omgang gjelder dette prosjekter

som skal startes opp og gjennomføres i perioden 1998-2001. Blant større prosjekter gjelder dette i første rekke krengetogtiltak (både hastighets- og kapasitetsøkende tiltak (kryssingsspor mv)), godsterminalene i Ganddal og Trondheim, nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, Nykirke og evt. Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen.

Særlig fokus må rettes mot Skøyen-Asker for å få dette klart til mulig byggestart i 1999 og mulig ferdigstilling i løpet av 2004. Detaljplanlegging og prosjektering av Oslo S-Ski bør også starte opp i perioden, men dette er mindre tidskritisk. Framdrift her vil være avhengig av behandling og vedtak omkring Oslopakke 2.

Detaljplanlegging og prosjektering av Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen) bør startes opp og delvis gjennomføres i neste 4-års periode, selv om utbygging ikke er aktuelt før etter 2001.

For mindre prosjekter, dvs. de enkelte krengetogtiltak og tiltak for å bedre driftsforholdene i eksisterende infrastruktur, forutsettes det at detaljplanlegging og prosjektering skjer fortløpende etterhvert som det gis investeringsmidler på grunnlag av godkjent hovedplan.

6.2 Tiltaksprogram for drift

I kap. 2.3 framgår det hvilke midler som er avsatt til drift for perioden 1998-2001 i NJP og fordelingen av disse på bansetrekninger. I tillegg til drift av de ulike banstrekningene kommer et betydelig beløp til sentraladministrasjon, togledelse togekspedisjon, stasjonsleie, planlegging mv. Denne samleposten utgjør ca. 40% av de årlige driftskostnadene.

I NJP er det ført opp 5.560 mill. kr til drift for perioden 1998-2001. Omregnet til -98 kr blir dette 5.730 mill. kr eller 1.432 mill kr/år. For 1998 har JBV anbefalt at det legges opp til et driftsnivå tilsvarende 1.410 mill kr.

I tabellen er årlige driftskostnader for perioden 1998-2001 fordelt mellom regioner og hovedposter. Totalrammen i NJP gir rom for å øke driftsnivået de siste 3 årene fra 1.410 mill til 1.440 mill kr/år. Denne økningen bør betraktes som en reserve som kan benyttes hvor det er særlig behov, f.eks. til prosjektering av anlegg hvor investeringsmidlene ikke strekker til (jfr. problemet med å finne prosjekteringsmidler til Skøyen-Asker).

Departementet legger opp til et effektiviseringskrav på 1-2 pst pr år i planperioden. Utvikling av metoder for å måle effektivitet i JBV's drift og årlige effektivitetsforbedringer skal utvikles, jfr. kap. om FoU ovenfor. Forøvrig er behovet for midler til drift er et varig behov, forutsatt at dagens jernbanenett skal opprettholdes.

Tabell 6.2 Forslag til driftsbudsjett 1998-2001 (Mill. kr -98 kr)

	1998	1999	2000	2001	Sum 98-01
Region Øst	370	367	365	363	1.465
Region Sør	242	240	238	236	956
Region Vest	106	105	104	103	418
Region Nord	337	335	332	330	1.334
Hovedkontoret	162	160	157	155	634
Planlegging	50	50	50	50	200
Togledelse	80	80	80	80	320
Annet	63	103	114	123	403
TOTALT	1.410	1.440	1.440	1.440	5.730

6.3 Tiltaksprogram for vedlikehold

Av kap. 2.3 framgår det hvilke midler som er avsatt til vedlikehold for perioden 1998-2001 i NJP og fordelingen av disse på bansetrekninger. Omregnet til -98 kr innebærer Regjeringens forslag 890 mill.

kr til vedlikehold pr. år mens JBV's anbefaling er 960 mill. kr/ år (omregnet til -98 kr korrigeret for endret moms).

For 1998-budsjettet har Regjeringen lagt opp til et vesentlig lavere vedlikeholds nivå enn anbefalt fra JBV og hva som er lagt til grunn i NJP, nærmere bestemt 630 mill. kr. Det gjenstår å se om dette "gapet" blir rettet opp i budsjettene for de neste år, eller om vi fortsatt må leve med et lavt vedlikeholds nivå i årene framover som medfører at det store etterslepet, som er i vedlikeholdsarbeidet, blir enda større og at problemene med stadige driftsforstyrrelser i toggangen og dårlig punktlighet gradvis forsterkes.

Det legges til grunn at total rammen til vedlikehold skal bli oppfylt for perioden 1998-2001, dvs. at avviket tas igjen de siste 3 år. Innenfor denne rammen legges det opp til en vesentlig effektivisering av vedlikeholdet. Det er særlig tre forhold som kan bidra til denne effektiviseringen:

- Konsentrert vedlikeholdsinnsett strekningsvis/ banevis for mest mulig effektiv utnyttelse av ressursene
- Sanering/ forenkling av anleggsmengden, særlig forenkling av sporplaner på stasjoner hvor bruken er endret de siste årene
- Generell effektivisering av arbeidsmetoder
- Fortsatt reanvendelse av brukt materiell i baneprioritet 4 og 5.

Disse elementene er allerede hensyntatt i vurderingene og i anbefalingen fra JBV om å øke vedlikeholds nivået. Vedlikeholdsbehovet er basert på at dagens banenett opprettholdes. Dersom vedlikeholdet skal reduseres varig under dette nivået forutsetter det at baner stenges/ legges ned.

Tabell 6.3 Forslag til budsjett for vedlikehold fordelt på år (Mill. kr -98 kr)

	1998	1999	2000	2001	Sum 98-01	Pr. år 2002-07
Region Øst	258	384	384	384	1410	330
Region Sør	175	255	255	255	940	237
Region Vest	36	37	37	37	148	70
Region Nord	163	232	232	232	858	237
Annet	0	67	67	67	200	16
TOTALT	632	975	975	975	3557	890

Regionene skal som del av sin årlige virksomhetsplanlegging ajourføre sine langtidss vedlikeholdsplaner, i første omgang 1998-2001 og 2002-2007.

Som signalisert ovenfor, vil JBV, dersom de totale økonomiske rammene for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanenettet blir vesentlig lavere enn lagt til grunn i NJP, vurdere mulighetene for å redusere drifts- og vedlikeholds nivået gjennom nedlegging av banestrekninger.

Det må også vurderes om det er mulig å effektivisere vedlikeholdet ytterligere ut over det som oppnås gjennom de tre punktene ovenfor og hvilke deler av vedlikeholdet som ytterligere kan forskyves med minst mulig skadevirkninger. Ytterligere reduksjon av hastigheten på de minst trafikkerte banene vurderes løpende i perioden.

6.4 Tiltaksprogram for utbygging (investeringer)

De banevise oversiktene samt vedlegg 2 (med samlet oversikt) viser hvilke prosjekter som ut fra NJP skal bygges ut i neste periode samt en vurdering av tidspunkt for oppstart og planlagt ferdigstillelse ut fra de rammer som er meddelt. Vi har også gjort et anslag på årlig fordeling av investeringsmidlene på prosjekter ("årlige budsjettsskisser"). For 1998 er forslag til budsjett lagt inn i samsvar med Samferdselskomitéens innstilling. Det er forutsatt at Skøyen-Asker forseres som vedtatt av Stortinget, men eventuell forsering av andre prosjekter i Oslo-pakke II (Oslo S-Ski) er ikke lagt inn.

Oversikten er justert opp til -98 kr og i tillegg er økt moms innarbeidet i kostnadstallene. For enkelte prosjekter er også totalkostnaden justert noe opp etter at NJP ble framlagt. Dette betyr at tabellen ikke er direkte sammenlignbar med input i NJP (jfr. vedlegg 1). Høyere kostnader for en del prosjekter vil medføre at ikke alle prosjekter som inngår i NJP kan gjennomføres i perioden, med mindre totalrammen øker eller andre prosjekter justeres ned.

På grunn av sterke bindinger i budsjettet de første årene knyttet til pågående prosjekter, blir investeringsmidlene for både 1998 og 1999 til krengetogtiltak mindre enn ønsket framdriftsplan tilsier, dersom det legges til grunn en flat fordeling av NJP-rammen. For å kunne gjennomføre krengetogtiltakene i henhold til ønsket framdriftsplan er det derfor nødvendig at investeringsrammen for 1999 blir høyere enn en flat fordeling tilsier.

Tabellen gir kun et grovt bilde av situasjonen og er ikke nødvendigvis uttrykk for JBV's holdning når det gjelder endelig forslag til det enkelte årsbudsjett. Dette må vurderes nærmere i arbeidet med det enkelte årsbudsjett.

Stasjons- og knutepunktsutvikling

Midler til tiltak innenfor stasjons- og knutepunktsutvikling er svært begrenset i NJP for perioden 1998-2001. Gjennom et nært samarbeid med eksterne bidragsytere (NSB BA, kommuner, fylkeskommuner, statens vegvesen, næringslivet mv) vil det likevel kunne være mulig å få til tiltak på dette området, ved at ulike aktører går sammen om finansieringen (spleiselag). Dette forutsetter imidlertid som regel at også JBV bidrar med en andel over eget budsjett. I JBV's årlige budsjettinnspill overfor Samferdsesledepartementet søker vi derfor å sette av et mindre beløp (20-30 mill.kr) som kan fungere som JBV's egenandel inn i slike samarbeidsprosjekter. Slike prosjekter er ofte gode prosjekter med høy nytteverdi til en forholdsvis lav kostnad.

Utredning omkring videre utbyggingsbehov for en del tekniske anlegg

Etter at NJP ble framlagt og behandlet i Stortinget har HK laget en utredning omkring videre utbygging av togradio, fiberkabelanlegg, banestrømforsyning, sikringsanlegg, CTC/ATC, driftssentraler og toganvisere. I utredningen foreslås det ut fra sikkerhets- og produktivitetshensyn å øke investeringsmidlene til slike tekniske anlegg i perioden 1998-2001 med ca. 235 mill kr ut over det som ligger inne i NJP. Det er særlig innenfor kategoriene togradio i tunneler, ATC og fiberkabel økningen bør skje.

Det er da foretatt en justering av enkelte prosjekter som er med i NJP til fordel for andre prosjekter innenfor samme kategori. Framdriften av de prosjekter som utredningen lister opp må vurderes i forbindelse med de årlige budsjettinnspill.

Pga at investeringer i nyanlegg skyves ut i tid må nødvendig vedlikehold utføres for å holde eksisterende anlegg eller systemer i drift utover hva man har definert som normal livslengde.

I vedlegg 5 er det redegjort nærmere for konklusjoner og prinsipper for videre utbygging fram mot 2007/2010.

Forøvrig er det også andre prosjekter som mangler finansiering til detaljplanlegging/ prosjektering for å holde ønsket framdrift. Dette gjelder bl.a. Skøyen-Asker hvor det foreløpig er et uløst problem med å framskaffe 50 mill kr til detaljplanlegging/ prosjektering for 1998.

6.5 Banevise tiltaksprogram

På de neste sidene følger en banevis oversikt over drift, vedlikehold og investeringsprosjekter for perioden 1998-2001.

Oslo/Akershus

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Forsert koll.utbygging - Oslo-pakke II	1996-1998	JDS	JDS
Utvikling av kombibane		JDS	JDS/JØ
Baneløsning til Fornebu (bistand SVA)	1997-98	JDS	JDS/JØ
Oslo S - Hauketo - Bryn (inkl. Gamlebyen)	1997-98?	JDS	JDS/JØ
Farlig gods Oslo S-Skøyen	1999-00	JDS	
Strategisk ruteplan - utbygg.rekkefølge i Oslo-omr.	1997-98	JDS	JDS+reg.
Div. miljøutredninger/ -planer	1998-2001	JØ	JØ

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Skøyen-Sandvika - Asker	NY	1999	HP forel. godkj.	4.98	JS/JØ
Strømfors. Oslo-omr.	IE	2000	Er i tidlig planfase	6.99	JØ
Plattformer Oslo-området	IE	2001	HP forel. godkj.	1999	JØ
Fiberkab. Ski-Oslo-Lillestr.	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JØ
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Oslo S-Ski	NY		HP forel. godkj.	97/98	JØ
Div. stasjons-/knutepunkt utvikling - opprusting	IE		Er i tidlig planfase		JØ

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år				Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	
Drift			414	102	104	104	104	
Vedlikehold			608	108	167	167	167	
Investeringer			3440	730	614	867	1229	
Gardermobanen grunnverv	166	120	47	33	14	0	0	
Driftssentral Oslo S	76	50	26	26	0	0	0	
Nationalh. stasjon, vestre oppg.	100	90	11	11	0	0	0	Økt tilgjengelighet til toget
Terminaler/spor Oslo S - Asker	63	0	63	63	0	0	0	Økt tilgjengelighet til toget
Forbind.spor Hovedb.- Gardermob.	461	368	93	43	50	0	0	Tilpass.eksist. banenett til GMB, økt. kapas.
Gardermo-utb., drivstoffspor	32	0	32	32	0	0	0	
Støyskjerming Gamlebyen	74	29	46	46	0	0	0	Red. i ant. støyutsatte for 185 boenheter
Skøyen stasjon, 4 spor	310	155	155	155	0	0	0	Økt tilgjengelighet og økt kapasitet
Nye Nationaltheatret stasjon	889	308	581	249	239	93	0	Økt kap. fra 16-17 til 26 tog/time pr. retn.
Grorud/ Nydalen, effekt 600	26	20	6	0	6	0	0	
CTC/ATC Asker - Spikkestad	38	13	35	22	13	0	0	Bedr. sikkerhet og punktligh, red.personalb.
Strømforsyning i Oslo-området	224	0	154	0	0	74	80	Økt kapasitet og stabilitet i strømforsyn.
Nytt dbsp. Skøyen - Asker	4201	0	2087	50	210	700	1127	Økt kapasitet og redusert kjøretid 3 min.
Plattformer Oslo-området	11	0	11	0	0	0	11	
Fiberkabel Oslo-Lillestrøm	5	0	5	0	0	0	5	Bedre samband, økt punktlighet
Fiberkabel Oslo-Ski	6	0	6	0	0	0	6	Bedre samband, økt punktlighet
Ski-Sandbukta	72	0	72	0	72	0	0	
Støyskjermingstiltak	62	0	10	0	10	0	0	
TOTALT			4462	940	885	1138	1500	

Østfoldbanen

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Rev. strategi for utvikling av Østfoldbanen inkl. strat. ruteplan og strekningsvis utviklingsplan	1998	JDS	JDS/JØ
Div. miljøutredninger/ -planer	1998-2001	JØ	JØ
Alt. finans. av alt.2B gj.Moss - vurdering av metode og grunnlag for samfunnsmessig nytte.	1998-99	JDS	JDS+reg.

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	nsvar region
Tidskritiske prosjekter					
Profil A-96, ØB	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JØ
Fiberkabel Sarpsb-Halden	IE	2001		1999	JØ
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Haug-Seut	NY		HP forel. godkj.	Vår 98	JØ
Sapsborg st-Hafslund	NY		Er i tidlig planfase	Vår 99	JØ
Sandbukta-Moss-Såstad	NY			2000	JØ
Div. stasjons-/knutepunkt utvikling - opprusting					JØ
Krys.spør Østre linje	IE		Er i tidlig planfase	2000	JØ

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år				Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	
Drift			229	56	57	58	58	
Vedlikehold			253	45	69	69	69	
Investeringer			368	108	165	78	17	
Moss omformerstasjon	18	110	8	8	0	0	0	Økt kapasitet og stabilitet i strømforsyningen
Profil A-96, Oslo S - Kornsjø	4	0	4	0	0	0	4	Tilpass. til lasteprofil NSB K
Såstad-Haug	520	176	343	100	165	78	0	Viktig for kryssing P-tog. Red. kj.tid 2 min
Fiberkabel Halden-Prestebak	13	0	13	0	0	0	13	Forbedret kommunikasjon.
TOTALT			850	209	291	205	144	

Gjøvikbanen

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Matestasjon Gjøvik	IE	2001	HP forel. godkj.	1999	JØ
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Jensrud krys.spor	IE		HP forel. godkj.	2000	JØ
Div. stasjonsprosj.-opprust.				2000	JØ

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			41	10	10	10	10	10	
Vedlikehold			33	6	9	9	9	9	
Investeringer			5	0	0	0	0	5	
Matestasjon Gjøvik	31	0	5	0	0	0	0	5	Økt kapasitet og stabilitet i strømforsyningen
TOTALT			79	16	19	19	19	24	

Kongsvingerbanen

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Profil A-96, KB	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JØ
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Asak og Tuen krys.spor	IE		Er i tidlig planfase	2000	JØ
Div. stasjonsprosj.-opprust.				2000	JØ
Fiberkabel	IE			6.99	JØ

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			87	21	22	22	22	22	
Vedlikehold			170	30	47	47	47	47	
Investeringer			1	0	0	0	0	1	
Profil A-96 Lillestr.- Charlottenb.	1	0	1	0	0	0	0	1	Tilpass. til lasteprofil NSB K
TOTALT			258	51	69	69	69	70	

Vestfoldbanen

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Revidert strategi for utvikling av Vestfoldb. (+SB)?, inkl. strat. ruteplan og strekningsvis utviklingsplan	1998	JDS	JDS/JS
Div. miljøutredninger/ -planer	1998-2001	JS	JS

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Barkåker-Tønsberg	NY	2000	HP forel. godkj.	1998	JS
Nykirke kryss.spor	IE	1999	HP forel. godkj.	1998	JS
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Farriseidet-Porsgrunn	NY		HP forel. godkj.	1998	JS
Matestasjon Skoppum	IE		HP sendt inn		JS
Div. stasjons-/knutepunkt utvikling - opprusting					JS
Tønsberg-Larvik 160 km/t	IE		Er i tidlig planfase	2000	JS
Kryss.spor Tønsb.-Larvik	IE		Er i tidlig planfase	2000	JS
Fiberkabel	IE			2000	JS

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år				Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	
Drift			179	44	45	45	45	
Vedlikehold			186	33	51	51	51	
Investeringer			732	206	279	217	30	
Åshaugen-Sande-Holm, dbsp.	459	234	225	84	70	71	0	Viktig for kryssing P-tog. Red. kj.tid 3 min
Nykirke kryss.spor*	119	17	12	2	0	0	10	Viktig for kryssing P-tog. Økt punktlighet
Skoger-Åshaugen, dbsp.	430	60	369	109	150	110	0	Viktig for kryssing P-tog. Red. kj.tid 3 min
Ny driftsbanegård Skien	100	85	15	11	4	0	0	
Matestasjon Skoppum	25	0	25	0	25	0	0	
Barkåker-Tønsberg, dbsp.	587	5	10	0	5	5	0	Viktig for kryssing P-tog. Red. kj.tid 4 min
Farriseidet-Porsgrunn	1284	0	50	0	10	20	20	
Fiberkabel	100	0	10	0	5	5	0	Forbedret kommunikasjon
Driftssentral Drammen	16	0	16	0	10	6	0	Økt driftssikkerhet og fleksibilitet
TOTALT			1097	283	375	313	126	

Sørlandsbanen

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Jernbaneutredning Grenlandsbanen	1997-99	JS	JS
Strategisk ruteplan		JDS	JDS+reg.
Div. miljøutredninger/ -planer	1998-2001	JS	JS
Planlegg. av kollektivtrafikk i større byomr. (Stav/Sandnes)		JDS	JDS+reg.

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Godsterminal Ganddal	NY	1998	HP forel. godkj.	1998	JS
Krengetiltak - hastighet	IE	1998		1997	JS
Krengetiltak - kryssing	IE	1998	Variabel pl.status	97/98	JS
Omformer Leivoll	IE	2000	Er i tidlig planfase	6.99	JS
Matestasjon Tyri	IE		HP sendt inn		JS
Driftscentral Drammen	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JS
Profil, SB+Bratsbergb.	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JS
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Div. kryss. spor	IE		Er i tidlig planfase	2000	JS
Hinna-Mariero-Stavanger	NY		Variabel pl.status	2000	JS
Div. stasjons-/knutepunkt utvikling - opprusting					JS
Rev. HP togradio	IE			6.99	JS
Fiberkabel Nelaug-Kr.sand	IE			6.99	JS

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år				Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	
Drift			449	111	113	113	113	
Vedlikehold			734	130	201	201	201	
Investeringer			899	16	15	80	173	
Ny sporplan Drammen - Gulskogen	25	12	13	13	0	0	0	Økt kapasitet og bedret punktlighet
Profil A-96 Drammen-Stavanger	11	0	11	0	0	0	11	Tilpass. til lasteprofil NSB K
Godsterminal Ganddal	260	6	254	3	10	80	161	Økt konkurransedyktighet for godstrafikken
Fiberkabel	5	0	5	0	5	0	0	Forbedret kommunikasjon
Profil A-96 Bratsbergbanen	1	0	1	0	0	0	1	Tilpass. til lasteprofil NSB K
Krengetogtiltak SB*	615	0	615	0	0	0	0	Kjøretid Oslo-Kr.sand-Stav. reduseres betydelig
TOTALT			2082	257	329	394	487	

* Fordeling på år mangler foreløpig

Bergensbanen

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Jernbaneutredning Bergensbanen, inkl. strategisk ruteplan og strekningsvis utviklingsplan	Ferdig i 1998	JDS	Flere
Div. miljøutredninger/ -planer	1998-2001	JV	JV
Planlegg. av kollektivtrafikk i større byomr. (Bergen)		JDS	JDS+reg.

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Krengetiltak - hastighet	IE	1998	HP sendt inn	1997	JS/JV
Krengetiltak - kryssing	IE	1998	Variabel pl.status	1997	JV
Profil A-96, BB+Hokks-Hø	IE	Etter 2001	Er i tidlig planfase	98/99	JS/JV
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Driftssentral i JV	IE		Er i tidlig planfase	1999	JV
Rev. HP togradio	IE		Er i tidlig planfase	6.99	JV
2 togspor Bergen st-Fløen	NY		HP sendt inn	97/98	JV
Div. stasjons-/knutepunkt utvikling - opprusting					
Ringeriksbanen	NY		Er i tidlig planfase	Høst 99	JV

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			421	103	106	106	106		
Vedlikehold			141	25	39	39	39		
Investeringsprosjekter			603	150	64	27	1		
Profil A-96 Hokks.-Hønefoss	1	0	1	0	0	0	1	Tilpass. til lasteprofil NSB K	
Tunga - Finse	175	121	54	54	0	0	0	Bedre driftsforh. om vinteren. Red. kj.tid 4 min	
Gråskallen	277	104	173	91	60	22	0	Muliggjør høy frekv. for P-tog og dagkj. for G-tog	
Opprydding Finse - Lågheller	29	10	14	5	4	5	0	Fjerning av snøoverbygg, ryddet linje	
Støyred. tiltak Bergensb.	15	0	0	0	0	0	0	Red. i antall støyutsatte	
Profil A-96 Bergensbanen	259	5	0	0	0	0	0	Tilpass. til lasteprofil NSB K	
Krengetogtiltak BB*	361	0	361	0	0	0	0	Kjøretid Oslo-Bergen reduseres betydelig	
TOTALT			1165	278	209	172	146		

* Fordeling på år mangler foreløpig

Dovrebanen**Utredningsoppgaver 1998-2001**

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Jernbaneutredning Dovrebanen, inkl. strategisk ruteplan og strekningsvis utviklingsplan	Ferdig i -99	JDS	Flere
Div. miljøutredninger/ -planer	1998-2001	JØ+JN	JØ+JN
Planlegg. av kollektivtrafikk i større byomr. (Trondheim)		JDS	JDS+reg.
Alternativ finansiering av nybygg på Jernbanemuseet	1998	JDS	JDS+museet

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Trondheim godsterminal	NY	2001	HP sendt inn	3.99	JN
Krengetiltak - hastighet	IE	1998	HP sendt inn	vår 98	JØ/JN
Krengetiltak - kryssing	IE	1999	Variabel pl.status	98/99	JØ/JN
Marienburg	IE	2000		6.99	JN
Sikring s. tilsving Stavne	IE		HP forel. godkj.	Høst 97	JN
Matestasjon 1, DB	IE		HP forel. godkj.		JN
Fiberkabel	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JN
Profil A-96, DB	IE	2001	Er i tidlig planfase	1999	JN
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Jernbanemuseet Hamar	NY		HP forel. godkj.	1998	JN
Div. kryssingsspor	IE		Variabel pl.status		JN
Rev. HP driftssentral i JN				1999	
Div. stasjons utvikling/opprusting					
Fjernst. av omr innenf. CTCsentral, Hamar					

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			447	110	112	112	112		
Vedlikehold			747	133	205	205	205		
Investeringsprosjekter			705	0	10	13	42		
Marienburg	31	0	0	0	0	0	0		
Profil A-96, Fåberg-Trondheim	1	0	1	0	0	0	1	Tilpass. til lasteprofil NSB K	
Trondheim godsterminal	260	0	28	0	0	3	25	Økt konkurransedyktighet godstrafikken	
Jernbanemuseet Hamar	35	0	35	0	10	10	15		
Krengetogtiltak DB*	641	0	641	0	0	0	0	Kjøretid Oslo-Tr.heim reduseres betydelig	
TOTALT			1899	133	327	330	359		

* Fordeling på år mangler foreløpig

Rørosbanen**Utredninger /hovedplanlegging 1998-2001**

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Prosjekter hvor utredninger/ hovedplan har prioritet					
Revisj. HP for telekabel	IE			1999	JN
Div. stasjonsprosj.-opprust.	IE			2000	JN

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			140	34	35	35	35		
Vedlikehold			53	9	14	14	14		
Investeringsprosjekter			13	0	13	0	0		
DATC Hamar-Røros	13	0	13	0	13	0	0		
TOTALT			206	43	62	49	49		

Nordlandsbanen

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Jernbaneutredning Trønderbanen inkl. strat.rutepl. Div. miljøutredninger/ -planer	1997-98 1998-2001	JDS JN	JN JN

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Tidskritiske prosjekter					
Profil A-96, NB	IE		Er i tidlig planfase	1.99	JN
Øvrige prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Gevingåsen tunnel	NY		HP forel. godkj.	4.98	JN
Div. kryssingsspor	IE		Variabel pl.status		JN
Div. stasjons-/knutepunkt utvikling - opprusting	IE				
Rev. HP fiberkabel	IE			2000	
Rev. HP CTC/ATC	IE			2000	
Mosjøen-Bodø	IE				
Rauberget tunnel	IE		HP forel. godkj.	2000	JN

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			451	111	113	113	113		
Vedlikehold			212	38	58	58	58		
Investeringer			10	0	0	0	10		
Midtsandan kryss.spor	33	13	10	0	0	0	10	Bedre kapasitet og punktlighet	
Profil A-96, Trondheim-Bodø	53	0	0	0	0	0	0	Tilpass. til lasteprofil NSB K	
TOTALT			673	149	171	171	181		

Oftobanen

Utredningsoppgaver 1998-2001

Prosjekt	Tidsrom f. gjennomf.	Ansvarlig	Utførende
Utredning spor og driftsanlegg Narvik	1997-98	JN	JN

Hovedplanlegging 1998-2001

Prosjekt	NY /IE	Planlagt byggstart	Planstatus pr. 1.9.97	Mål godkjent. HP	Ansvar region
Prosjekter hvor hovedplan har prioritet					
Revisj. HP CTC og sikr.anl.	IE			2000	
Tøtta tunnel	IE			2000	JN
Div. kryss.spor	IE			2000	JN

Drift, vedlikehold og investeringsprosjekter 1998 - 2001 (-98 kr).

Betegnelse	Kostn.	Før -98	Sum	Fordelt pr. år					Hva som oppnås
				-98-01	-98	-99	-00	-01	
Drift			123	30	31	31	31		
Vedlikehold			132	23	36	36	36		
Investeringer			34	10	5	10	9		
Godsterminal Narvik	34	0	34	10	5	10	9	Økt konkurransedyktighet godstrafikken	
TOTALT			289	63	72	77	76		

7. PROGRAM FOR FORSKNING OG UTVIKLING

Ansvar for FOU-arbeidet er i Jernbaneverket et linjeansvar, men det er tillagt en kordineringsfunksjon til Hovedkontoret Strategi og plan.

FoU arbeidet kan grupperes innenfor 4 grupper: 1) Plan og analyse, 2) Bygg og elektro, 3) IT, 4) Miljø.

Det stilles økte krav til infrastrukturen, fra persontrafikk ; høyere hastigheter, høyere frekvens og bedre punktlighet, fra godstrafikken lengre og tyngre tog og økt gjennomsnittshastighet og lastprofil. Med knappe budsjetter blir det viktig å utnytte ressursene mest mulig rasjonelt. Virkemidlene som JBV tar i bruk er rammeavtaler med forskningsinstitusjoner, samarbeid mellom samferdselsektorene, OFU-kontrakter og internasjonalt samarbeid. Det vil i kommende planperiode bli lagt vekt på en klarere målstyring og koordinering av innsatsen og best mulig utnyttelse av intern og ekstern kompetanse.

JBV har inngått en 4-årig intensjonsavtale med SND om bruk av OFU-kontrakter (Offentlige Forsknings og Utviklingskontrakter) for leverandør- og produktutvikling. Dette gir en kun 1/3 av kostnadene dekkes av JBV, resten dekkes av SND og leverandør. I tillegg har JBV utviklingskontrakter med SINTEF/NTNU og TØI.

Det internasjonale arbeidet i UIC og ERRI omfatter i hovedsak standardisering av regelverk for de europeiske jernbaneforvaltninger. I tillegg deltar vi med lave i UICs forskningsaktivitet på en rekke felt. I 1998/99 vil også EUs 5.rammeprogram for forskning bli iverksatt med betydelig ressurser også til transportforskning der Norge har tilgang på lik linje som medlemskapslandene. Det er et mål å bedre utnyttelsen av internasjonal FOU til nytte for JBV.

1) Plan og analyse

Investerings- og vedlikeholdsplaner skal baseres på samfunnsøkonomiske beregninger. Det vil være nødvendig å revidere dagens metodikk nedfelt i nytte/kostnadshåndboka ut fra nyere forsknings- og utviklingsarbeid og pålegg fra Samferdseldepartementet. TØI er engasjert til å bistå i revisjonen. Jernbaneverket vil stå ansvarlig for hele den samfunnsøkonomiske analysen, også de bedriftsøkonomiske beregningene der trafikkprognosene er et vesentlig element. Det er nødvendig å utvikle et håndterbart simuleringsverktøy av toggangen til planleggingsformål, trafikkprognoseverktøy og bedriftsøkonomiske kalkyler.

2) Bygg og elektro

JBV prioriterer de områder hvor norsk jernbane har helt spesielle problemer og utfordringer knyttet til kjørevei og togframføring. Aktuelle prosjekter i 1998 er:

- jernbanebygging på bløt grunn
- kalksementstabilisering
- reduksjon av vibrasjonsstøy
- brannsikker frostsikring av tunneler

3) IT

IT vil ha betydning for både framføring, togledelse, simulering og planlegging av toggangen og kommunikasjon og signalering. Aktuelle prosjekter i 1998:

- optisk transmisjonsnett
- UIC/GSM togradio
- optisk linjeblokk
- radioblokk

I tillegg vil arbeidet med teknisk dokumentasjon og dataforvaltning være viktige oppgaver.

4) Miljø

Det er utarbeidet en samlet miljøplan for JBV som er ute på høring. Den vil først og fremst kreve at det gjennomføres utviklingsarbeid spesielt innenfor kompetanseoppbygging, veiledningsmaterieill og registreringsystemer/databaser.

VEDLEGG 1

Investeringsprosjekter som inngår i st.meld. 39 om NJP for perioden 1998-2001 (-97 kr).

Bane	Betegnelse	Prosjektkategori	Kostnad	Før -98	Gj.står	NJP 98-01
O/A	Gardermobanen grunnerverv	Øvrige investeringer	132	120	12	12
O/A	Driftssentral Oslo S	Øvrige investeringer	72	50	22	22
O/A	Nationaltheatret stasjon, vestre oppg.	Øvrige investeringer	96	90	6	6
O/A	Terminaler / spor Oslo S - Asker	Øvrige investeringer	64	0	64	64
O/A	Forbind.spor Hovedb.-Gardermob.	Egen	641	368	273	273
O/A	Støyskjerming Gamlebyen	Miljøtiltak	68	29	39	19
O/A	Skøyen stasjon, 4 spor	Egen	288	155	133	133
O/A	Nye Nationaltheatret stasjon	Egen	782	308	474	474
O/A	Grorud/ Nydalen, effekt 600	Effekt 600	26	20	6	6
O/A	CTC/ATC Asker - Spikkestad	Signal/sikringsanl.	35	13	22	13
O/A	Strømforsyning i Oslo-området	Strømforsyning	204	0	204	167
O/A	Nytt dbsp. Skøyen - Sandvika	Egen	1957	0	1957	400
O/A	Plattformer Oslo-området	Stasjonsendringer	10	0	10	10
O/A	Fiberkabel Oslo-Lillestrøm	Telesamband	5	0	5	5
O/A	Fiberkabel Oslo-Ski	Telesamband	6	0	6	6
ØB	Moss omformerstasjon	Strømforsyning	115	110	5	5
ØB	Profil A-96, Oslo S - Kornsjø	Profilutvidelse	3	0	3	3
ØB	Såstad-Haug	Egen	486	176	310	310
ØB	Fiberkabel Sarpsborg-Halden	Telesamband	12	0	12	8
GB	Matestasjon Gjøvik	Strømforsyning	28	0	28	28
KB	Profil A-96 Lillestrøm - Charlottenb.	Profilutvidelse	1	0	1	1
VB	Åshaugen-Sande-Holm, dbsp.	Egen	397	234	163	163
VB	Nykirke kryss.spor*	Kryssingsspor	108	17	91	24
VB	Skoger-Åshaugen, dbsp.	Egen	397	60	337	337
VB	Ny driftsbanegård Skien	Effekt 600	110	85	25	25
VB	Barkåker-Tønsberg, dbsp.	Egen	535	5	530	125
VB	Driftssentral Drammen	Signal/sikringsanl.	108	0	108	20
SB	Ny sporplan Drammen - Gulskogen	Stasjonsendringer	19	12	7	-7
SB	Profil A-96 Drammen-Stavanger	Profilutvidelse	10	0	10	10
SB	Godsterminal Ganddal	Egen	236	6	230	230
	Profil A-96 Bratsbergbanen	Profilutvidelse	1	0	1	1
	Profil A-96 Hokksund-Hønefoss	Profilutvidelse	1	0	1	1
BB	Tunga - Finse	Egen	170	121	49	49
BB	Gråskallen	Egen	257	104	153	153
BB	Opprydding Finse - Lågheller	Miljøtiltak	22	10	12	12
BB	Støyred. tiltak Bergensbanen	Miljøtiltak	13	0	13	3
BB	Profil A-96 Bergensbanen	Profilutvidelse	237	5	231	14
DB	Marienburg	Effekt 600	28	0	28	28
DB	Fiberkabel	Telesamband	11	0	11	11
DB	Profil A-96, Fåberg-Trondheim	Profilutvidelse	1	0	1	1
DB	Godsterminal Trondheim	Egen	237	0	237	59
NB	Profil A-96, Trondheim-Bodø	Profilutvidelse	49	0	49	24
OB	Godsterminal Narvik	Egen	31	0	31	31
	Krengetogtiltak (Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen)					1000
	Prosjektering		0	0	0	50
	Konsekvensjust. av endret mva-ber.		0	0	0	257
	TOTALT		8008	2097	5910	4600

VEDLEGG 2

JBVs forslag til investeringsprosjekter for 1998-2001 med antatt fordeling på år. Bevilgninger over statsbudsjettet (alle tall i -98 kr)

Bane	Prosjekt	Mill -98 kr	Beløp i NJP 98-01	Sannsynl byggstart	Sannsynl ferdig	Antatt fordeling pr. år			
						-98	-99	-00	-01
O/A	Gardermobanen grunnerverv	166	13	Pågår	2000	33	14		
O/A	Driftssentral Oslo S	76	23	Pågår	1998	26			
O/A	Nationaltheatret stasjon, vestre oppg.	100	7	Pågår	1998	11			
O/A	Terminaler / spor Oslo S - Asker	70	70	1998	1999	63			
O/A	Forbind.spor Hovedb.-Gardermob.	461	298	Pågår	1999	43	50		
O/A	Gardermo-utb., drivstoffspor	32	.	1998	1998	32			
O/A	Støyskjerming Gamlebyen	74	21	Pågår	1998	46			
O/A	Skøyen stasjon, 4 spor	310	145	Pågår	1998	155			
O/A	Nye Nationaltheatret stasjon	889	518	Pågår	1999	249	239	93	
O/A	Grorud/ Nydalen, effekt 600	26	6	Pågår	1999		6		
O/A	CTC/ATC Asker - Spikkestad	38	15	Pågår	1999	22	13		
O/A	Strømforsyning i Oslo-området	224	183	2000	2002			74	80
O/A	Nytt dbsp. Skøyen-Sandvika-Asker	4201	437	1999	2005	50	50	120	217
O/A	Plattformer Oslo-området	11	11	2001	2001				11
O/A	Fiberkabel Oslo-Lillestrøm	5	5	2001	2001				5
O/A	Fiberkabel Oslo-Ski	6	6	2001	2001				6
O/A	Ski-Sandbukta	72	.				72		
O/A	Støyskjermingstiltak (innenfor JØ)	62	.				10		
ØB	Moss omformerstasjon	118	5	Pågår	1998	8			
ØB	Profil A-96, Oslo S - Kornsjø	4	4	2001	2001				4
ØB	Såstad-Haug	520	338	Pågår	2002	100	165	78	
ØB	Fiberkabel Halden-Prestebakke	13	13	2001	2001				13
GB	Matestasjon Gjøvik	31	31	2001	2002				
KB	Profil A-96 Lillestr.- Charlottenb.	1	1	2001	2001				1
VB	Åshaugen-Sande-Holm, dbsp.	459	178	Pågår	2000	84	70	71	
VB	Nykirke kryss.spor*	119	26			2			10
VB	Skoger-Åshaugen, dbsp.	430	368	Pågår	2000	109	150	110	
VB	Ny driftsbanegård Skien	118	27	Pågår		11	4		
VB	Matestasjon Skoppum	133	.				25		
VB	Barkåker-Tønsberg, dbsp.	587	137	Etter 2001			5	5	
VB	Farriseidet-Porsgrunn	1284	.	Etter 2001			10	20	20
VB	Fiberkabel	10	.				5	5	
VB	Driftssentral Drammen	16	22	2001			10	6	
SB	Ny sporplan Drammen - Gulsbogen	20	8	Pågår	1998	13			
SB	Profil A-96 Drammen-Stavanger	11	11	2001	2001				11
SB	Godsterminal Ganddal	260	251	1999	2001	3	10	80	161
SB	Fiberkabel	5	5				5		
Andr	Profil A-96 Bratsbergbanen	1	1	2001	2001				1
Andr	Profil A-96 Hokksund-Hønefoss	1	1	2001	2001				1
BB	Tunga - Finse	175	53	Pågår	1998	54			
BB	Gråskallen	277	167	Pågår	2000	91	60	22	
BB	Opprydding Finse - Lågheller	29	14	Pågår	2001	5	4	5	
BB	Støyred. tiltak Bergensb.	15	3						
BB	Profil A-96 Bergensbanen	259	15	Etter 2001					
DB	Marienburg	31	31	2000	2000				
DB	Jernbanemuséet Hamar	35	.	2001	2001		10	10	15
DB	Profil A-96, Fåberg-Trondheim	1	1	2001	2001				1
DB	Godsterminal Trondheim	260	65	2001	2004			3	25
RB	DATC Hamar-Røros	13	.				13		
NB	Midtsandan kryss.spor	33	.	Er startet, men stoppet					10
NB	Profil A-96, Trondheim-Bodø	53	26	Etter 2001					
OB	Godsterminal Narvik	34	34	Pågår		10	5	10	9
	Div. mindre tiltak					13	63	20	20
	Krengetogtiltak (SB, BB og DB)		1000	1998	2001	75	134	400	391
	Knutepunktsutvikling						20	20	20
	Prosjektering		52				10	10	10
	Totalt	12181	4743			1308	1231	1162	1042
	Ekstra til krengetogtiltak		618				618	0	0
	Ekstra til Skøyen-Asker		1650				160	580	910
	Totalramme		7011			1308	2009	1742	1952
	Herav krengetogtiltak					75	752	400	391

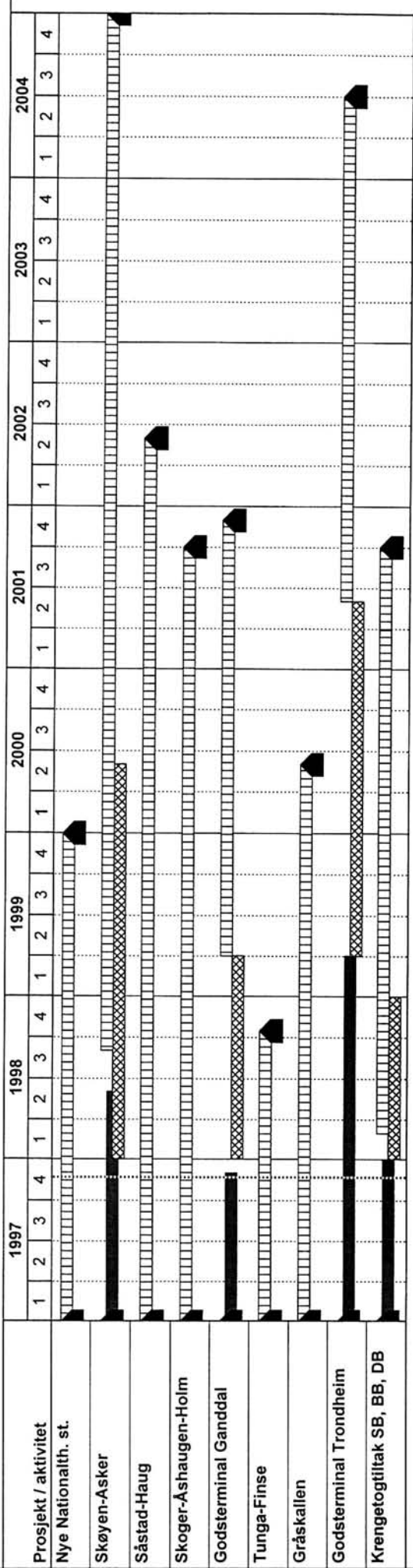
VEDLEGG 3

Investeringsprosjekter for perioden 2002 -2007 som er særlig omtalt i st.meld. 39 og prosjekter som er prioritert av JBV innenfor NJP-rammen. (-97 kr).

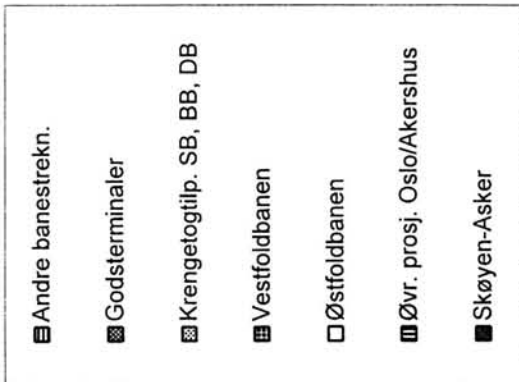
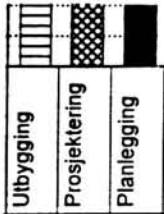
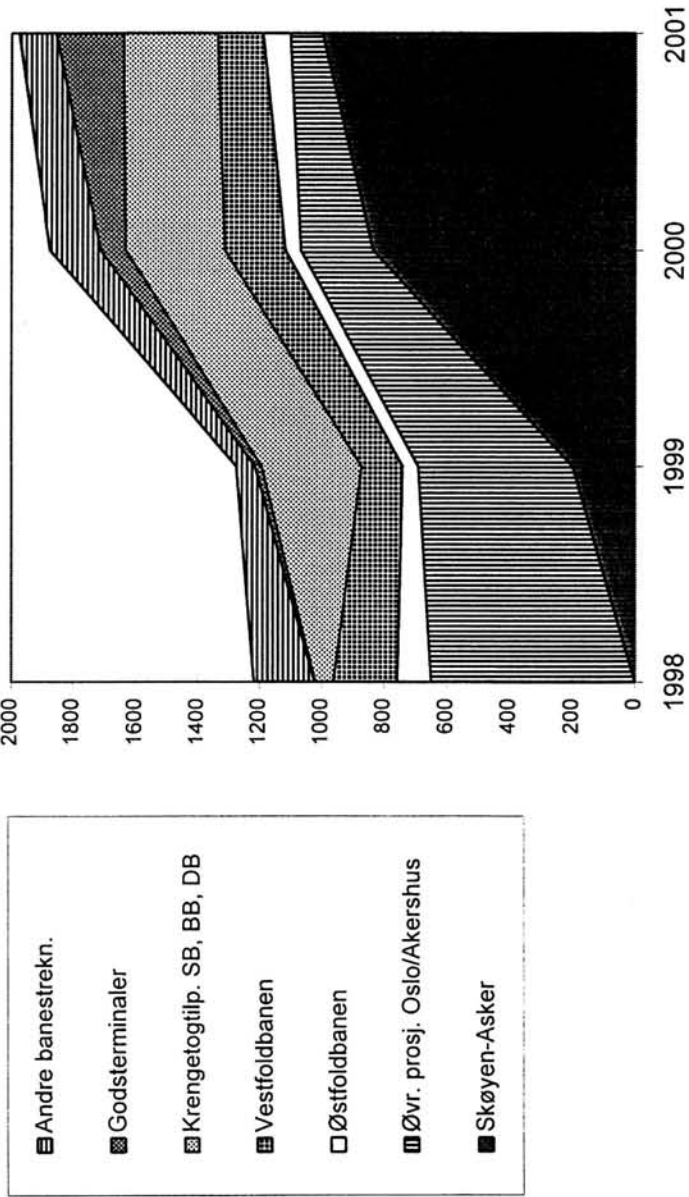
Bane	Betegnelse	NY/IE	Kostnad (-97 kr)	Før 2002	NJP 02-07 (1,15 mrd/år)	Omtalt i st.meld.39
O/Ak	Strømforsyning i Oslo-området	IE	204	167	35	X
O/Ak	Nytt dbsp. Skøyen - Sandvika	NY	1957	400	1557	X
O/Ak	Støyskjermingstiltak (innenfor hele BrØ)	IE	57		57	
O/Ak	Mobiltelefondekning / togradio Oslo - Eidsvoll	IE	6		6	
O/Ak	HB: Frogner stasjon, stasjonsendr.	IE	14		14	
O/Ak	Plattformer Oslo - Lillestrøm	IE	51		51	
O/Ak	ØB: Ski stasjon	NY	170		170	
O/Ak	Koblingshus Oslo S	IE	23		23	
O/Ak	HB: Grorud stasjon, stasjonsendr.	IE	23		23	
O/Ak	Nytt dbsp. Rosenholm - Ski	NY	1530		976	X
ØB	Krys.spor Østre linje 1 (Kråkstad og Tomter)	IE	51		51	
ØB	CTC/ATC Østre linje	IE	69		69	
ØB	Togradio / Mobiltelefon Ski - Halden	IE	23		23	
ØB	Haug-Seut 1 (Haug - Ørmen), dbsp.	NY	510		300	X
ØB	Strømforsyning Halden - Kornsjø	IE	23		23	
ØB	Østre linje, plattformer	IE	23		23	
GB	Jensrud krys.spor	IE	34		34	X
KB	Tuen krys.spor	IE	34		34	X
KB	Fiberkabel Skarnes - Kongsvinger	IE	9		9	
KB	Asak krys.spor	IE	34		34	
KB	Lillestrøm - Årnes, stasjonsutvikling	IE	23		23	
VB	Matestasjon Skoppum	IE	122		60	
VB	Barkåker-Tønsberg, dbsp.	NY	535	130	405	X
VB	Farriseidet-Porsgrunn	NY	1169		700	X
VB	Mobiltelefon Asker - Skien	IE	42		42	
VB	Knutepunkt Drammen	IE	26		26	
VB	Knutepunkt Tønsberg	IE	26		26	
VB	Knutepunkt Sandefjord	IE	26		26	
VB	Kryssingsspor (Tønsberg-Larvik)	IE	52		52	
VB	Asker-Drammen 160 km/t	IE	56		56	
VB	Knutepunkt Porsgrunn	IE	10		10	
VB	Knutepunkt Larvik	IE	26		26	
VB	Knutepunkt Skien	IE	26		26	
SB	Leivoll krys.spor	IE	41		41	
SB	Knutepunkt Kongsberg	IE	15		15	
SB	Driftsbanegård Krossen	IE	29		29	
SB	Matestasjon Neslandsvatn	IE	127		127	
SB	Varhaug krys.spor	IE	19		19	
SB	Helleland krys.spor	IE	32		32	
SB	Nordagutu krys.spor	IE	26		26	
SB	Egersund krys.spor	IE	19		19	
SB	Togradio i tunneler Drammen-Stavanger	IE	56	7	49	
SB	Utbedring Drangsdalen, rassikring	NY	324		25	
SB	Dobb.spor Sandnes-Stavanger (Mariero-Stavanger).	NY	95		95	X
SB	Kristiansand stasjon, stasjonsendringer	IE	31		31	
SB	Dobb.sp. Sandnes-Stavanger (Hinna-Mariero)	NY	77		20	
SB	Vomstølen krys.spor	IE	43		43	
SB	Kvarehei krys.spor	IE	12		12	
BB	Rastalia, rassikring	NY	184		184	X
BB	2 togspor Bergen st.- Fløen	IE	248		25	
BB	Turistbane over Taugevann	IE	4		4	
BB	Stasjonsutvikling Geilo	IE	48		25	
BB	Stasjonsutvikling Voss	IE	45		25	
DB	Jernbanemuséet Hamar	IE	32		32	
DB	Mobiltelefon Eidsvoll - Lillehammer	IE	9		9	
DB	Togradio i tunneler Fåberg - Trondheim	IE	5		5	

DB	Godsterminal Trondheim	NY	237	59	178	X
DB	Elektrifisering Nidelv bru-Leangen	IE	8		8	
DB	Kvam krysspor	IE	48		48	
DB	Ringebu krysspor	IE	48		48	
DB	Miljøprosjekter Heimdal, Oppdal, Støren	IE	9		9	
DB	Stasjonsutvikling Fåberg-Dombås	IE	23		23	
RøB	Kabelanlegg Glåmos-Støren	IE	10		10	
RøB	CTC/ATC Røros-Støren	IE	15		15	X
RøB	DATC Hamar-Røros	IE	12		13	X
NB	Eiterstraum krysspor	IE	17		17	
NB	Profil A-96, Trondheim-Bodø	IE	49	24	25	
NB	Gevingåsen tunnel	NY	283		283	
NB	Miljøprosjekter Hommelvik Steinkjer	IE	17		17	
NB	Værnes krysspor	IE	24		24	
NB	Knutepunktterminaler Melhus-Værnes	IE	45		45	
NB	Stasjonsutvikling Stjørdal-Steinkjer	IE	36		20	
OB	Tøtta tunnel, rassikring	IE	62		62	
	Div. støyskjermingstiltak		0		100	
	Prosjektering		0		80	
	TOTALT		9440	787	6900	

Tidsplan for utbygging av større prosjekter



Fordeling av investeringsmidler på banestrekninger og prosjekter



Konklusjoner og prinsipper for videre utbygging fram mot 2007/2010 for en del tekniske anlegg.

Nedenfor følger en kort omtale av hver prosjektkategori medtatt i foretatt utredning omkring videre utbyggingbehov for en del tekniske anlegg:

Togradio

Idag er det togradio på linjen på de elektrifiserte hovedstrekninger, mens utbygging gjenstår i de aller fleste tunneler. Ut fra sikkerhetshensyn bør videre utbygging først skje i de tunneler som er over 1000 m på strekninger hvor det er togradio på linjen. Systemmessig foreslås utbyggingen foretatt slik at påbygging av GSM-mobiltelefon kan foretas senere. Tunneler over 1000 m som har vedlikeholdsradio idag utsettes inntil videre. Planer for strekningene Bergen - Geilo og Kristiansand - Stavanger bør prioriteres fordi det her kjøres med to lokførere i godstog. Foruten økt sikkerhet i togframføringen forutsettes lokførernes og passasjerenes personlige sikkerhet ivaretatt ved en slik utbygging.

Fiberkabel

Utvikling av jernbanen for det 21 århundre krever tidsmessig samband. Et fiberkabelnett langs banen danner grunnstammen i et slikt nett for driftsrelaterte samband. Telenoravtalen ga føringer for prioritering av utbyggingen, for etter hvert å oppnå et tidsmessig fibernet for et minimum av investeringsmidler.

I første omgang er det foreslått å "fullføre" tidligere utførte anlegg fram til et naturlig knutepunkt, slik at full utnyttelse av den totale investering kan foretas. Det er viktig å ha et maskenett, slik at reruting av samband kan etableres for å opprettholde punktlighet i togframføringen også under avviksforhold.

Banestrømforsyning

Regionene har tidligere utarbeidet hovedplaner for utbygging av banestrømforsyningen. Bane Energi har nå ansvaret for å revurdere disse planene, bl a i lys av de behov som nye ruteplaner med innføring av krengetog vil kreve. Oslo-området må vurderes spesielt nøye, fordi utfall på grunn av overbelastning her, vil få store konsekvenser.

Utredningen angir hvilke utvidelser av eksisterende banestrømforsyning som bør planlegges for å tilfredsstill NSB-BA / Gods' s ønsker om færrest mulig framtidige restriksjoner på togvekt, tidsluker, loktyper mm. Strategien for videre utbygging av banestrømsanlegg er nær knyttet til ruteopplegget når krengetogene settes i drift. Region Sør har i brev av 29.10.97 redegjort for simuleringer som viser at ruteopplegg R 98.2 under visse forutsetninger krever styrking av strømforsyningen i Skoppum / Tønsberg området. Tilsvarende vurderinger foretas i Skærli / Garliområdet på Dovrebanen. Sistnevnte forhold vurderes sammen med øvrige krengetogtiltak og behandles ikke her.

Sikringsanlegg, CTC, ATC

Foruten bedring av sikkerhet, kapasitet og punktlighet betyr utbyggingen av CTC en effektivisering av togdriften og en rasjonalisering av driftsopplegget ved at lokal bemanning av stasjonene reduseres sterkt.

Alle elektrifiserte hovedstrekninger, samt Trondheim - Grong og Hamar - Røros er utstyrt med systemer for fjernstyring av sikringsanleggene. De samme strekninger, - unntatt Rørosbanen, - er utstyrt med automatisk hastighetsovervåking. Det nye trafikksikkerhets-regelverket som gjelder fra 01.09.97 forutsetter automatisk hastighetsovervåking på fjernstyrte baner. Dette prosjektet er derfor foreslått forsert på Rørosbanen.

Da de eldste sikringsanlegg og CTC snart er 40 år (Ofofbanen og Jærbanen), må planlegging av en systematisk utskifting eller fornyelse av de eldste systemene foretas som vedlikeholdsprosjekter. Utskifting av sikringsanlegg er også aktuelt i forbindelse med krengetogsatsingen; ved forlengelse av kryssingsspor og innføring av samtidig innkjør. Planlegging av vedlikeholdsprosjekter og investeringsprosjekter må søkes samordnet.

Fra 01.12.97 er togekspeditørene overført til Jernbaneverket. Det er ca 400 togekspeditører. En vurdering av det framtidige behov for togekspeditører må utarbeides samtidig med at ombygging av

sikringsanleggene på endel stasjoner for fjernstyring vurderes.

Forenklede anleggstyper kan komme på tale. Et forsøksanlegg - f eks på Raumabanen, - med radioblokk bør planlegges. Denne typen anlegg kan være et alternativ på strekningen Mo i Rana-Bodø.

GMB har installert fullt utrustet automatisk hastighetsovervåking (FATC) Lillestrøm - Jessheim på eksisterende linje. Region Øst er i ferd med å planlegge FATC Jessheim - Eidsvoll som GMB-relatert prosjekt. Dette er nødvendig for å få enhetlige forhold for togleder / lokfører. FATC Jessheim - Eidsvoll må installeres før FATC på Eidsvoll st tas i bruk. Oslo S - Lillestrøm / Asker / Ski må vurderes av samme grunn.

På deler av strekningen Haugastøl - Hallingskeid kan 160 km/h tillates hvis FATC installeres. Det samme gjelder Audnedal - Gyland på Sørlandsbanen.

Togdriftssentraler

På sikt forutsettes driftssentraler opprettet i hver av regionene, med samlokalisering av el-kraft og CTC. Toglederfunksjonen organiseres i Jernbaneverket fra 01.01.98.

De eldste CTC- og elkraft-systemene som er i drift ble bygget i 1960-årene. Nødvendig vedlikehold av eksisterende utstyr må innarbeides i planene til utskifting kan foretas.

Hovedplanen for driftssentral Drammen revurderes for å greie ut hvordan sikringsanleggene på Vestfoldbanen kan innpasses i systemet, når bygging av dobbeltsporsparsellene og utskifting av eksisterende utstyr, skyves noe ut i tid i forhold til tidligere antagelser. Opprettelse av egen sentral for styring av alle JBV's matestasjoner blir vurdert.

Toganviseralegg

Toganviseralegget på Oslo S må fullføres etter gjeldende planer innen Gardermobanen settes i drift. Framtidige stasjonsutviklingsprosjekter som omfatter større stasjoner / knutepunkter må ha med planer for toganvisere. Den sentrale utredningen foreslår avsatt investeringsmidler til dette i hver region.

Tabell 1. Foreslåtte investeringer for perioden 1998-2001 og perioden 2002-2007

Kategori	1998-2001	1998-2001					2002-2007
	Mill kr NJP St meld 39	Total Mill kr Forslag	Sørlands- banen Mill kr	Bergens banen Mill kr	Dovre banen Mill kr	Øvrig Mill kr	Mill kr
Togradio i tunneler	0	62	2	60			154
Toganviser anlegg	31	45				45 ¹⁾	35
Fiberkabel anlegg	41	95	5		5	85 ²⁾	155
Banestrøm anlegg 6)	200	225				225 ³⁾	80
Sikrings anlegg CTC, ATC	13	83	2	10	13	58 ⁴⁾	125
Togdrifts sentraler	42	52	10			42 ⁵⁾	45
Sum	327	562	19	70	18	455	594

1)Osloomr = 31	2) Osloomr =12	3) Osloomr =167	4) Osloomr = 33	5) Osloomr = 22
Bergen = 4	Østfoldb. =14	Gjøvikb. = 28	Østfoldb. = 10	Drammen = 10
Regionene = 10	Kongsvb. =20	Vestfb = 25	Rørosb. = 13	Trondheim = 10
	Vestf b. =10		Raumab. = 5	
	Nordlandsb. =33		Nordlandsb. = 10	

6) Krengetogrelaterte prosjekter kommer i tillegg

AN ORIGINAL BINDOMATIC DFS COVER
Classic 3 mm for 16-30 sheets

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



200000164811