



Årsmelding 1998



Innhold

Styrets beretning for 1998	1
Dette er Jernbaneløst	7
Jernbanen som samfunnsdel	10
Jernbanenettet i Norge	12
Slik fungerer jernbanen	14
Mål og resultater	15
Aktiviteter og prosjekter	24
Personal- og organisasjonsutvikling	31
Statsregnskapet	32
Utfordringer i 1999	34

Styrets beretning for 1998

Året 1998 var preget av store endringer og offentlig oppmerksomhet omkring jernbanen i Norge. Jernbaneverket brukte store ressurser i Østlandsområdet i forbindelse med åpningen av Gardermobanen i oktober – det første større, nye jernbaneanlegget som er tatt i bruk på nærmere 20 år her i landet.

Jernbaneverket Biblioteket

De siste månedene av året begynte jernbanen å høste gevinsten av mange års omfattende nybyggings- og vedlikeholdsarbeid. Dette ga seg utslag i en merkbar endring i positiv retning av allmenhetens holdninger til jernbanen som transportform. Året var også preget av Jernbaneverkets fortsatte tilpasning til rollen som selvstendig og overordnet statlig samferdselsetat. I et økonomisk vanskelig år, ble et betydelig budsjettmessig etterslep jevnet ut innen utgangen av året.

1998 var det andre hele året som eget forvaltningsorgan etter delingen av NSB 1. desember 1996. Budsjettet var meget stramt, og avsluttende arbeider knyttet til forbedringer for lokaltrafikken i Oslo-området i sammenheng med åpningen av Gardermobanen og de generelle forberedelsene av tilbringertjenesten til den nye hovedflyplassen, ga seg utslag i lavere innsats på vedlikeholdssiden i andre deler av nettet. Etterslepet innen vedlikehold ble dermed ytterligere forsterket. Styret har konstatert at det på grunn av sporkvaliteten og det omfattende arbeidet på banenettet i Oslo-området har vært nødvendig med mange saktekjøringer i 1998. Dette ga seg utslag i svak punktlighet i årets ni første måneder. Punktligheten fikk imidlertid et løft i årets tre siste måneder. Likevel vil økt vedlikeholdsinnsats og bedret teknisk standard på de viktigste jernbanestrekningene bli en helt sentral utfordring i årene framover.

Jernbaneverkets resultat etter kontantprinsippet for 1998 ble avsluttet innenfor budsjett.



1. januar 1998 overtok Jernbaneverket ansvaret for togledelse og publikumsinformasjon. Bedring av informasjonen til kunder og publikum har derfor hatt høy prioritet i 1998 og vil være et satsingsområde for Jernbaneverket.

1998 var første virkeår for Norsk jernbaneplan 1998-2007. Forutsetningene i planen er bare delvis oppfylt ved at Stortingets bevilgning til krengetoginvesteringer så langt har vært noe lavere enn Stortingets vedtak i juni 1997 skulle tilsi. Av en ramme på 1,6 milliarder kroner over fire år, ble det i statsbudsjettet for 1998 bare bevilget 75,3 millioner kroner. Dette ble økt med 168,1 millioner til 243,4

millioner kroner i revidert nasjonalbudsjett i juni 1998. Sammen med bevilgningen på 310 millioner kroner for 1999 gjenstår det rundt 1,1 milliarder kroner (prisjustert) av krengetoginvesteringene for de to siste årene i fire-års perioden. Styret legger til grunn at investeringsrammen fylles opp gjennom budsjettene for 2000 og 2001 slik at banestrekningene i perioden opprustes og gir den forutsatte økonomiske effekt for NSB BAs krengetogsatsing.

Stortinget har vedtatt at f.o.m neste planperiode, skal de fire transportetatenes sektorplaner erstattes av én felles Nasjonal transportplan (NTP). Denne planen skal også forseres, og det ble derfor i løpet av 1998 brukt store planleggingsressurser for å oppfylle Stortingets vedtak om framleggelse av NTP våren år 2000. Jernbaneverkets samarbeid med



Statens vegvesen, Luftfartsverket og Kystverket har vært meget godt både på sentralt og regionalt plan. De fylkesvise utfordringsdokumentene for NTP ble lagt frem 15. desember og det nasjonale utfordringsdokumentet ble offentliggjort gjennom en felles pressekonferanse av de fire etatsdirektørene 15. februar 1999.

I 1998 ble både Skøyen stasjon, Vestre oppgang fra Nationaltheatret stasjon og Storurdi-parsellen på Bergensbanen offisielt åpnet og tatt i bruk. Alle tre prosjektene ble fullført innenfor budsjett og tidsfrister. Utbyggingsaktivitetene har videre foregått på de tidligere igangsatte anlegg på Nationaltheatret, Vestfold- og Østfoldbanen samt Gråskallen på Bergensbanen. Vedlikeholdsinnsatsen har i hovedsak vært konsentrert om strekningen Eidsvoll - Asker.

Organisatorisk avsluttet Jernbaneverket i løpet av året prosessen med delingen av regionenes forvaltnings- og produksjonsavdelinger. Prosessen har vært lang og krevende, men styret konstaterer med tilfredshet at de nye organisasjonene er etablert og fungerer etter hensikten. Styret har også i løpet av året behandlet spørsmålet om endringer av rammebetingelsene for de to forretningsenhetene Baneservice og Bane Tele. Prosessen for eventuelt å foreta en selskapsdannelse av disse enhetene videreføres.

Til tross for etterslepet i vedlikehold av banenettet, har frekvensen av punktlighetsforstyrrende feil vist en klar nedadgående tendens i 1998.

Styret er bekymret for sykefraværet som økte fra 5,0 prosent i 1997 til 6,1 prosent i 1998. Det gjennomføres et omfattende arbeid for å kartlegge årsakene til den sterke økningen slik at tiltak kan iverksettes for å bringe fraværet ned i 1999.

Jernbanen ble rammet av to større ulykker i 1998. Natt til 19. september omkom fem ungdommer i en kollisjon mellom et godstog og en personbil på planovergangen ved Gol stasjon. Alle ungdommene satt i bilen. Om ettermiddagen 17. desember sporet et persontog på Nordlandsbanen av like sør for Mosjøen. Åtte mennesker ble alvorlig skadet.

Ingen reisende med jernbanen eller ansatte i Jernbaneverket omkom som følge av ulykker i 1998.

Styret

Jernbaneverkets styre er, i henhold til instruksen i Kgl.res. av 29. november 1996, et rådgivende organ – ansvarlig overfor Samferdselsdepartementet. Arent M. Henriksen er styreleder. Styret i 1998 har forøvrig bestått av nestleder Bjørg Simonsen, Tor Espedal, Bjørn Sund, Kristin Bjella, Ove Dalsheim og Roar Aasen. Styremedlemmene Ove Dalsheim og Roar Åsen ble erstattet av Kjell Atle Brunborg og Oddvar Slettemark 17. april 1998. Styremedlem Tor Espedal ble erstattet av Ove Fløtaker 29. juni 1998. Styret har avholdt 11 møter i 1998.

Styret har gjennom hele 1998 blitt løpende orientert om status og

utfordringer for Jernbaneverket gjennom månedrapporter og driftsorienteringer. Av øvrige viktige saker som styret har behandlet kan nevnes: Forberedelsen av Nasjonal transportplan 2002 -2011, budsjett for 1999, opprustning av Ofotbanen til 30 tonns aksellast – avtale med LKAB, overtakelse av nordre del av Gardermobanen, samt årsrapport og spesielle orienteringer om plan-, vedlikeholds- og utbyggingsoppgaver.

Virksomhetens ansvarsområder

Jernbaneverket er statens fagorgan innen jernbane. Jernbaneverkets ansvar omfatter drift og vedlikehold av det eksisterende jernbanenettet samt utvikling av eksisterende nett og bygging av nye anlegg, baner og banestrekninger. Jernbaneverkets ansvarsområde omfatter også å fordele sportilgang på jernbanenettet, samt å ivareta trafikkstyringen.

Jernbaneverket forvalter videre nasjonale normer for jernbane, herunder teknisk regelverk og trafiksikkerhetsreglement.

Styret har fokusert på oppfølgingen av suksesskriteriene som er lagt til grunn i styringen av Jernbaneverket:

- Pålitelighet – gjennom fokus på feilutvikling, bevisstgjøring og holdningskapende arbeid.
- Sikkerhet – gjennom kvalitetssikring og utgivelse av nytt trafiksikkerhetsregelverk.
- Miljøvennlighet – gjennom utarbeidelse av en overordnet miljøplan og fokus på miljø i planlegging og utbygging.
- Styring og kontroll – gjennom rapportering og oppfølging av styringssystemet.
- Samarbeid og engasjement – gjennom spesielt fokus på medarbeiderengasjement.
- Utvikling – gjennom organisasjonsutvikling, FoU-arbeid og utarbeidelse og oppfølging av grunnlag for Norsk jernbaneplan 1998-2007.

Et positivt omdømme for Jernbaneverket er også nært forbundet med at trafikk-selskapenes og markedets behov oppfylles, både i den daglige drift og gjennom en langsiktig utvikling av jernbanenettet.

Styret har videre vært opptatt av at Jernbaneverkets plass i samfunnet tydeliggjøres, og har satt fokus på dette gjennom informasjonsvirksomhet og ved å oppfordre både publikum og interessenter i utbyggingssaker til deltakelse i samfunnsdebatten gjennom seminarer og konferanser. Styret har spesielt fulgt opp økonomistyringen som følge av det budsjettmessige etterslepet og påskyndet saneringen av dette i løpet av året. Gjennom overtakelsen av togledelsen fra 1. januar 1998 har også styret fokusert spesielt på Jernbaneverkets ansvar for kvaliteten på publikumsinformasjonen og det utvidede ansvaret dette også har medført for punktligheten i toggangen. Styret har understreket behovet for tett samarbeid mellom Jernbaneverket og trafikkoperatørene i punktlighetsarbeidet.

Ledelse og organisasjon

Osmund Ueland er administrerende direktør for Jernbaneverket. Den daglige ledelsen av Jernbaneverket ivaretas av jernbanedirektør Magne Paulsen. I forbindelse med statsbudsjettet for 1999, vedtok Stortinget i desember 1998 en fullstendig deling av Jernbaneverket og NSB BA fra 1. juli 1999. Dette innebærer at dagens ordning med personfelleskap i styrene for NSB BA og Jernbaneverket og felles administrerende direktør opp-

hører. Styret for Jernbaneverket avvikles også fra samme dato. Samferdselsdepartementet har startet arbeidet med å ansette direktør for Jernbaneverket fra 1.7.99.

1. november 1998 ble det inngått standard sportilgangsavtaler med NSB BA, NSB Gardermobanen AS, Malmtrafikk AS og GM-gruppen. Avtalene regulerer vilkårene for trafikkutøvernes bruk av det offentlige jernbanenettet.

Jernbaneverket som forvaltningsorgan viderefører modellen med fire regioner, en sentral utbyggingsenhet og flere interne leverandørenheter. Norsk Jernbanemuseum er organisatorisk underlagt Jernbaneverket, og i likhet med leverandørenhetene underlagt eget internstyre.

Jernbaneverket hadde ved utgangen av 1998 3650 fast tilsatte medarbeidere, og vil i løpet av første halvår 1999 foreta en gjennomgang av kompetanse- og bemanningsbehov de nærmeste år.



Budsjett/regnskap

Jernbaneverkets totale regnskap for 1998 etter kontantprinsippet viser et mindreforbruk på 39,9 mill kr, tilsvarende ca. 1,2 prosent av budsjettet på totalt 3 353,8 mill kr.

I henhold til statsregnskapet er Jernbaneverkets budsjett og regnskap for 1998 som vist nedenfor.

Styret vurderer resultatet for 1998 som tilfredsstillende. Jernbaneverket reduserte driftsutgiftene med 2% fra foregående år, og har lite avvik mellom regnskap og budsjett.

I beregning av mer- eller mindreforbruk i forhold til budsjett utelates posten Kjørevegsavgift. Årets mindreforbruk fremkommer på følgende måte:

Kap. 1350 – Godkjent budsjett	5 419,4
Kap. 4350 – Inntekter (491,1-78,7)	436,5
Sum	5 855,9
Regnskap	5 816,0
Avvik	39,9

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post	Betegnelse	Budsjett 1998	Endringer	Godkjent	Regnskap
23	Drift/ vedlikehold	2096,0	9,4	2105,4	2540,2
30	Investeringer	1257,8	168,1	1425,9	1387,8
31	Konsekvensutredning av tunnel gjennom Gamlebyen		0,1	0,1	
32	Betaling til Gardemobanen AS		1680,0	1680,0	1680,0
70	Tilbakebetaling til Telenor AS		208,0	208,0	208,0
Sum kap. 1350		3353,8	2065,6	5419,4	5816,0

Kap. 4350 Jernbaneverket

Post	Betegnelse	Budsjett 1998	Endringer	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegsavgift	55,3	0,0	55,3	47,0
02	Salg av eiendommer mv.	0,0	0,0	0,0	12,0
03	Arbeid for fremmede	0,0	0,0	0,0	248,6
04	Leieinntekter	0,0	27,0	27,0	0,0
05	Salg til NSB Gardemobanen AS	0,0	0,0	0,0	43,3
06	Salg av energi til togdrift	0,0	0,0	0,0	123,4
	Diverse refusjoner	0,0	0,0	0,0	9,2
Sum kap 4350		55,3	27,0	82,3	483,5

Norsk jernbaneplan 1998-2007

Norsk jernbaneplan 1998-2007 ble vedtatt av Stortinget 13. juni 1997 (St.meld. nr 39 (1996-97)). Styret konstaterer at det fortsatt er avvik i tidsaspektet for gjennomføring av tiltak innenfor satsingsområdene, særlig der det er behov for investeringsmidler.

De vedtatte satsingsområdene omfatter:

- Nærtrafikkområdet rundt Oslo og deretter Stavanger, Bergen og Trondheim
- Intercitystrekningene på Østfold- og Vestfoldbanen og mot Lillehammer
- De tre fjernstrekningene Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen
- Godsterminalene i Trondheim og Sandnes (Ganddal)

Styret har fulgt opp handlingsplanen for infrastrukturen 1998-2001 som ble vedtatt i 1997 på basis av NJP 1998-2007. Handlingsplanen ligger til grunn for de årlige virksomhetsplaner og de årlige budsjettforslag, samt danner utgangspunkt for øvrige utredninger, planer og analyser. Investeringsrammen for tilrettelegging for krengetogsdrift ble av Stortinget i juni 1997 vedtatt økt fra 1,0 mrd kr til 1,6 mrd kr for perioden 1998-2001.

Drift og vedlikehold

Det er gjennomført omfattende tilstandsanalyser av jernbanenettet. Styret har konstatert at deler av jernbanenettet er overårig og tildels nedslitt. Jernbaneverket har utarbeidet 10 års vedlikeholdsplaner for å ta igjen etterslepet på vedlikeholdet, men i 1998 konstaterer styret at tildelte vedlikeholdsmidler ikke er tilstrekkelig til å følge opp planene.

Den tyngre vedlikeholdsaktiviteten i 1998 har i hovedsak vært konsentrert om lokaltog-strekningene i Oslo-området – primært knyttet til forberedelsene av tilbringertjenesten til den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Som følge av at Romeriksporten ikke ble åpnet som forutsatt i oktober, har all flytog-trafikk gått på den eksisterende Hovedbanen mellom Oslo Sentralstasjon og Lillestrøm. Dette har kommet på toppen av den ordinære togtrafikken og ført til økt belastning på banenettet i Østlandsområdet. Det ble gjennomført omfattende vedlikeholdstiltak på strekningen Asker-Eidsvoll i perioden forut for flyplassåpningen, noe som betydde uforholdsmessig mange saktekjøringer og forstyrrelser i togtrafikken i månedene før åpningen. Kanalisering av vedlikeholdsmidler til Østlandsområdet har også ført til at færre vedlikeholdstiltak har kunnet gjennomføres på andre deler av nettet, noe som har ført til mange saktekjøringer – først og fremst på Nordlandsbanen, Gjøvikbanen og Bergensbanen. For budsjettåret 1999 har derfor styret vært opptatt av å omfordele vedlikeholdsmidler til de deler av banenettet som har måttet utsette tiltak de senere årene.

I april 1997 ble samarbeidsavtalen mellom Jernbaneverket og Telenor AS om forvaltningen av overskuddskapasiteten i det fiberoptiske telenettet terminert som følge av vedtak i EFTAs overvåkningsorgan ESA. Samferdselsdepartementet ba derfor Jernbaneverket i januar 1998 om på egen hånd å sørge for forretningsmessig utnyttelse av denne overskuddskapasiteten. Gjennom en samarbeidsavtale med Telia Norge AS og EITele AS ble nettet i løpet av året utvidet og opprustet til et landsdekkende SDH-nett. Det ferdige nettet ble offisielt åpnet 1. februar 1999 og salg av kapasitet startet.

De kontraktmessige forpliktelsene mellom Jernbaneverket og Telenor AS er nå avvirket ved at Stortinget i desember 1998 bevilget 210 millioner kroner til dekning av de utgifter Telenor AS har hatt siden inngåelsen av avtalen. Denne bevilgningen skal Jernbaneverket tilbakebetale til Staten gjennom de kommende års inntekter fra utleie av overskuddskapasiteten i telenettet.

Utbygging

Ingen nye utbyggingsprosjekter er satt i gang i 1998. Skøyen stasjon, Vestre oppgang fra Nationaltheatret stasjon og Storurdi-parsellen på Bergensbanen ble offisielt åpnet og tatt i bruk. Arbeidene med utvidelse til fire spor på Nationaltheatret stasjon har pågått for fullt. Studenterlunden ble ferdigstilt i første fase til 17. mai som forutsatt, og arbeidene for øvrig er i rute. 7. juni-plassen skal være reetablert innen 1. juli 1999, og åpningen av nye Nationaltheatret stasjon er planlagt til desember 1999.

Utbyggingstempoet har vært lavere enn optimalt både på Vestfoldbanen (Åshaugen-Sande-Holm) og Østfoldbanen (Såstad-Haug) på grunn av lave bevilgninger til disse prosjektene.

Arbeidene med forbindelsessporene mellom Hovedbanen og Gardermobanen ble avsluttet etter planen i 1998 innen åpningen av Gardermobanen.



Den siste delen av utbyggingen på høyfjellstrekningen på Bergensbanen har gått etter planen i 1998. Satsingen på en sikker høyfjellstrekning viser allerede resultater i form av mer punktlig toggang og mindre vedlikehold (brøyting) på vinterstid. Gråskallen tunnel og kryssingsspor vil bli tatt i bruk høsten 1999, og den offisielle åpningen er planlagt som en del av feiringen av Bergensbanens 90-års jubileum 27. november.

Planlegging

Oppstart av arbeidet med Nasjonal transportplan har vært en omfattende prosess med aktiv deltakelse fra regionene og hovedkontoret. Ny planform med tett tverrsektorielt samarbeid har krevd betydelige ressurser, men setter jernbanetransport tydeligere inn i den samlede transportpolitikken. Arbeidet avsluttes høsten 1999.

Flere store planoppgaver ble videreført i 1998. De viktigste er forberedelser til krengetog, ytterligere planarbeid knyttet til dobbeltsporene i Oslo, Grenlandsbanen og Ringeriksbanen. Oslo-pakke 2 har blitt bearbeidet videre til et proposisjonsforslag som ble oversendt Samferdselsdepartementet i februar 1999.

Jernbaneverket har deltatt aktivt i arbeidsgruppen som Samferdselsdepartementet nedsatte høsten 1998 for å styrke jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske landene. Dette arbeidet fortsetter i 1999. Målsettingen er bl.a. å tilrettelegge for krengetogtrafikk mellom Oslo og Stockholm med en kjøretid på 4 t. 30 min.

Det har i 1998 vært et betydelig engasjement i de store byene utenom Oslo i planlegging for samordnet areal- og transportplan.

Forskning og utvikling

Jernbaneverket har i 1998 gjennomført en rekke utviklingsprosjekter, dels i egen regi, dels som OFO-kontrakter med SND. I 1997 ble det inngått en treårig intensjonsavtale med SND om produkt- og leverandørutvikling, og styret vurderer det som et ytterligere potensiale til utviklingskontrakter. Jernbaneverket deltar på den internasjonale arena i et nordisk samarbeid og gjennom UIC (den internasjonale jernbaneunionen) og CER (Community of European Railways). Jernbaneverket har også inngått avtale med SINTEF/NTNU om forsknings-samarbeid. Utviklingskontraktene har gitt Jernbaneverket ny kunnskap og mulighet for mer kostnadseffektive løsninger. Satsingsområdene for Jernbaneverkets FOU-virksomhet er: Plan og analyse, teknisk utvikling, informasjonsteknologi og miljø.

Helse, miljø og sikkerhet

Styret har konstatert en urovekkende økning i sykefraværet. Fraværet var på 6,1 prosent i 1998, opp fra 5,0 prosent i 1997. Selv om denne økningen faller sammen med en generell økning i sykefraværet i norsk arbeidsliv, har styret bedt om en grundig gjennomgang av årsakene med påfølgende tiltak for å bringe sykefraværet nedover i 1999. Den positive utviklingen av skadetilfeller har imidlertid fortsatt også i 1998. H-verdien (antall fraværsskader pr. million arbeidstimer) har bedret seg hvert år de siste fem årene, og er brakt ned fra 21,4 i 1994 til 11 i 1998.

Jernbaneverkets overordnede miljøpolitikk er å sikre at lovpålagte og egne krav inngår som en naturlig del av driften, fornyelsen og utviklingen av jernbanenettet. Det er i 1998 utarbeidet en miljøhandlingsplan og et miljøstyringssystem i.h.h.t. prinsippene i ISO 14001. Miljøhandlingsplanen og -styringssystemet danner en overbygning for mer detaljerte planer og systemer som skal etableres i alle hovedenheter i 1999.

Styret vil takke de ansatte i Jernbaneverket for innsatsen i 1998.

Oslo, 21. april 1999

Arent M. Henriksen
Styrets leder

Bjørn Simonsen
Nestleder

Bjørn Sund

Ove Fløtaker

Kristin Bjella

Oddvar Slettemark

Kjell Atle Brunborg

Osmund Ueland
adm. dir.

Dette er Jernbaneverket

Jernbaneverket er statens fagorgan for jernbanevirksomhet. Jernbaneverket er underlagt Samferdselsdepartementet, og har forvaltningsansvaret for det offentlige jernbanenettet. Jernbaneverket skal på en ikke-diskriminerende måte stille jernbanenettet tilgjengelig for aktuelle brukere.

Jernbaneverkets fundament

Jernbaneverket skal

- være statens fagorgan for jernbanevirksomhet
- forvalte og utvikle det offentlige jernbanenettet
- utøve trafikkstyring
- være fordelingsorgan for det nasjonale jernbanenettet
- være sportilgangsmyndighet for det offentlige jernbanenettet
- forvalte nasjonalt regelverk for jernbane, herunder teknisk regelverk og trafikksikkerhetsregelverk
- sikre ivaretagelse av samfunnsinteressene knyttet til jernbanevirksomheten

Jernbaneverkets produkt er

- et jernbanenett som tilfredsstiller samfunnets og markedets krav til sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, togtetthet, lasteprofil, komfort/opplevelse, miljø og publikumsinformasjon.
- jernbanestasjoner/terminaler, herunder publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukere av togtenester.
- ruteplaner og enkeltruter, i form av tildelte ruteleier på jernbanenettet.
- trafikkstyring, i form av operativ togledelse av trafikken på jernbanenettet.
- nasjonale normer som setter krav til eiere av jernbanenett og tog med hensyn til:
 - teknisk utforming av jernbanenett og rullende materiell
 - trafikkering og trafikksikkerhet
 - kompetanse for nøkkelpersonell.
- statlige utredninger og planer innen jernbanesektoren, herunder bidrag til samfunnsutvikling innen jernbanesektoren som helhet, og på tvers av jernbanesektoren og øvrige sektorer.

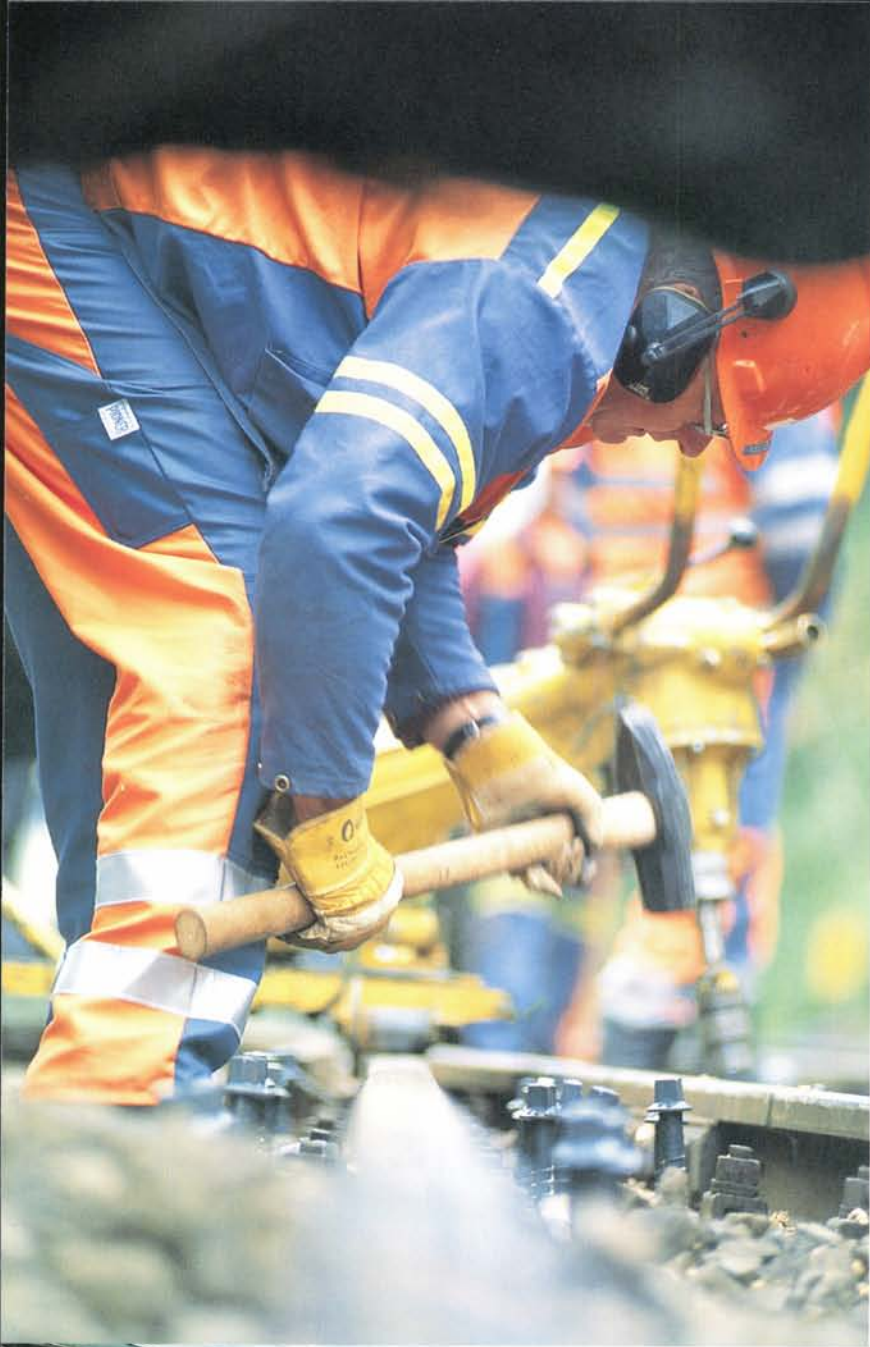
Jernbaneverkets interessenter

- Staten som eier, representert ved Storting, regjering og departement.
- Brukere av jernbanenettet (trafikkutøvere).
- Opinion, herunder trafikkutøvernes kunder og potensielle reisende med jernbane.
- Myndigheter, herunder offentlige tilsynsorganer mv.
- Tilsatte i Jernbaneverket.

Det er lagt til grunn følgende suksesskriterier for å lykkes overfor våre interessenter:

- Pålitelighet
- Sikkerhet
- Miljøvennlighet
- Styring og kontroll
- Samarbeid og engasjement
- Utvikling





Jernbaneverkets organisasjon

Jernbaneverkets styre er et rådgivende organ, ansvarlig overfor Samferdselsdepartementet. Det skal følge opp virksomheten og utøve kontroll med at den daglige ledelse utfører sine oppgaver i overensstemmelse med pålegg og retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet.

Administrerende direktør har overordnet ansvar for ledelsen av Jernbaneverket.

Jernbanedirektøren ivaretar den daglige ledelsen i Jernbaneverket på vegne av administrerende direktør.

Hovedkontoret, som består av en myndighetsdel og en støttedel, ivaretar overordnet koordinering av Jernbaneverkets samlede virksomhet, og legger som myndighetsorgan premissene for det statlige jernbanenettet, samt trafikk og aktivitet knyttet til dette.

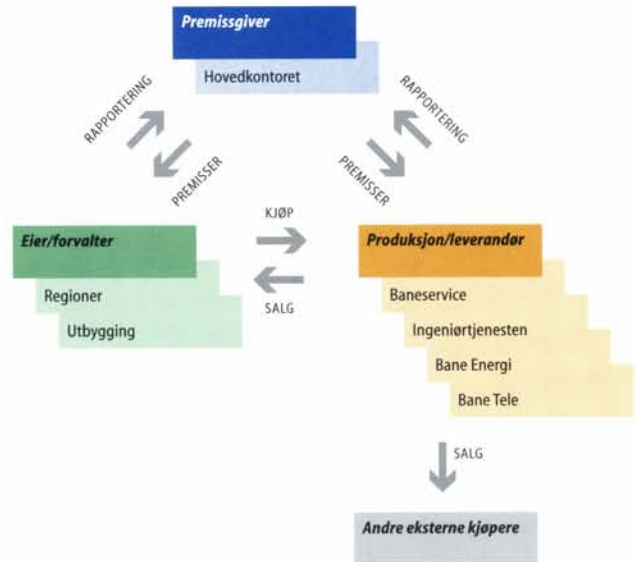
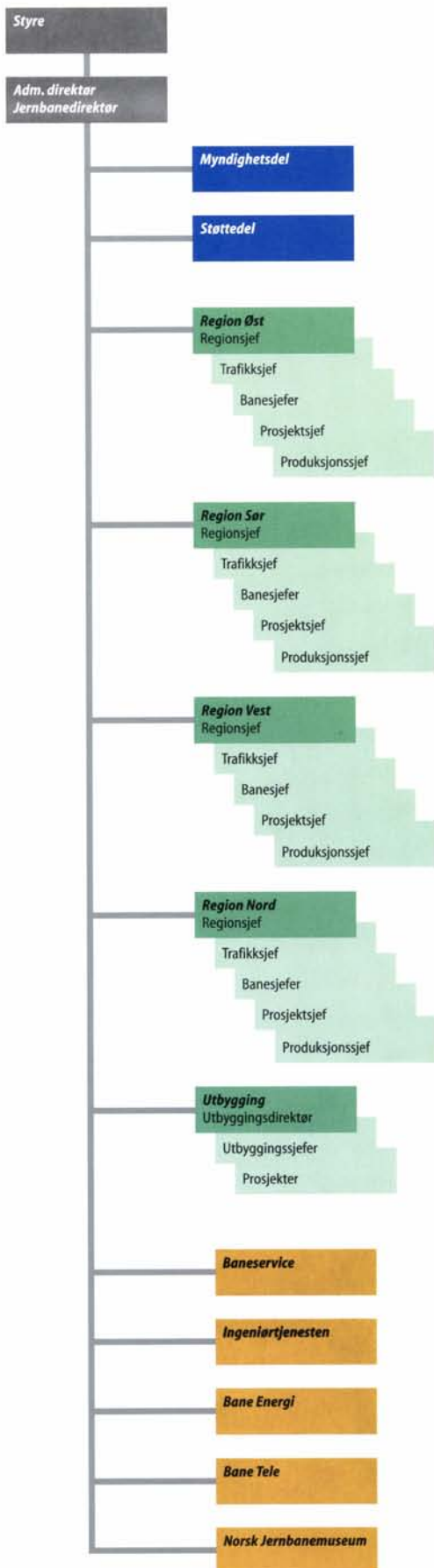
De fire regionene står i eiers sted hva angår forvaltningen av det offentlige jernbanenettet.

Utbygging ivaretar byggherrerollen for jernbaneutbygginger fra detaljplanlegging til ferdigstilt anlegg.

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

- Baneservice, som er Jernbaneverkets entreprenørhet.
- Ingeniørtjenesten, som er Jernbaneverkets rådgivende ingeniørhet.
- Bane Energi, som er Jernbaneverkets energiverk.
- Bane Tele, som er Jernbaneverkets televerk.

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



Samspeillet mellom de ulike enhetene i Jernbaneverkets organisasjon.



Jernbanen som samfunnelement

Det offentlige jernbanenettet er en viktig del av samfunnets infrastruktur for transport og samferdsel. Utvikling og drift av det offentlige jernbanenettet er derfor en samfunnsoppgave som må sees i sammenheng med utvikling og drift av annen samfunnsmessig infrastruktur.

Det må sikres satsing på jernbane der dette er riktig for samfunnet som helhet, dvs. at det ikke satses på jernbane der det for samfunnet er riktig å velge andre transportløsninger. Ny jernbaneinfrastruktur skal i samspill med annen infrastruktur påvirke hvor og hvordan utviklingen i samfunnet skjer.

Det er viktig at politiske beslutningstakere får et objektivt og faglig godt fundert beslutningsgrunnlag for sine prioriteringer og vedtak. På denne bakgrunn blir samfunnsøkonomisk nytteverdi beregnet for alle tiltak i jernbanenettet. Sammenligningen av samfunnsøkonomisk nytte i forhold til kostnad er et faglig viktig grunnlag for beslutninger på tvers av samfunnets ulike sektorer.

For å sikre at samfunnet får mest mulig nytte av midlene benyttet til jernbane, legger Jernbaneverket følgende prioriteringer til grunn:

- Drift av eksisterende anlegg
- Vedlikehold/fornyelse av eksisterende anlegg
- Fullføring av igangværende investeringsprosjekter
- Investeringer for bedre driftsforhold i eksisterende anlegg
- Oppstart av nye utbyggingsprosjekter

Jernbaneverket legger til grunn at de enkelte investeringsprosjektene skal gjennomføres i et optimalt tempo. Svingninger i tempo for igangsatte prosjekter, særlig perioder med stans i gjennomføringen, medfører store ekstrakostnader. Det er viktig at igangsatte tiltak gjennomføres i riktig tempo, og at fullføring av igangværende prosjekter prioriteres før oppstart av nye.





Jernbanenettet i Norge

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

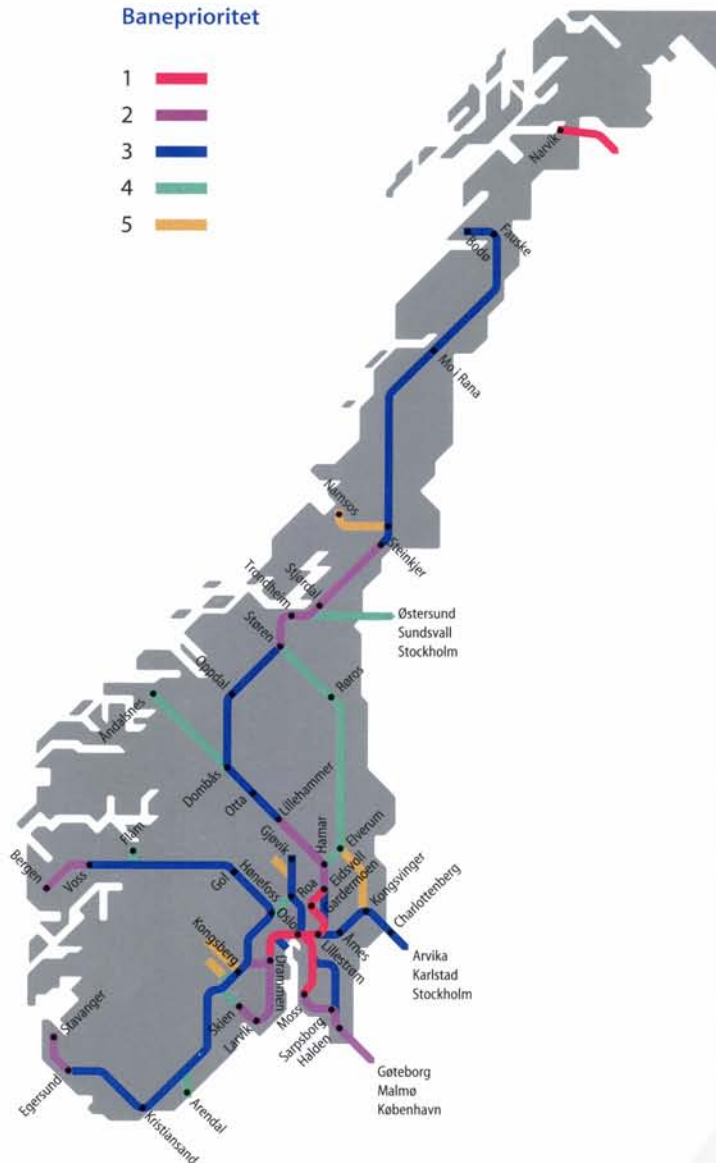
Mange steder har jernbanenettet for liten kapasitet til å produsere det optimale togtilbudet som markedet etterspør. Bortsett fra flaskehalsen rundt Oslo, er det imidlertid fortsatt tilgjengelig kapasitet som kan utnyttes til nyskapt eller overført trafikk.

Banenettet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsaklig basert på:

- dagens bruk av banenettet
- forventet trafikkutvikling
- samfunnsmessig nytte

Baneprioritet

- 1 
- 2 
- 3 
- 4 
- 5 





Bergensbanen



Dovrebanen



Nordlandsbanen



Sørlandsbanen



Raumabanen



Ofotbanen

Nøkkeltall for jernbanenettet

	Antall km bane	Km bane V > 100 km/h	Km bane V > 150 km/h	Km dobb. spor	X-spor > 600m	Antall tunneler	Antall broer
■ Nordlandsbanen	729	203	0	0	24	156	361
■ Sørlandsbanen (Drammen-Stav.)	545	131	13	0	16	190	495
■ Dovrebanen (Eidsvoll-Tr.heim)	485	186	0	21	36	39	384
■ Rørosbanen (Hamar-Støren)	383	113	0	0	7	6	291
■ Bergensbanen (Hønefoss-Bergen)	372	96	9	0	16	154	187
■ Østfoldbanen vestre linje	170	91	22	57	9	16	190
■ Vestfoldbanen	149	40	4	0	0	16	117
■ Gjøvikbanen	124	0	0	3	2	7	102
■ Kongsvingerbanen	115	74	0	0	7	0	49
■ Raumabanen	114	56	0	0	1	6	100
■ Solørbanen	94	0	0	0	0	0	14
■ Østfoldbanen østre linje	80	0	0	0	1	2	42
■ Bratsbergbanen (u/Nordag.-Hj.bø)	74	4	0	0	0	29	69
■ Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss)	54	19	0	0	0	0	27
■ Meråkerbanen (Hell-Storlien)	71	0	0	0	0	1	61
■ Hovedbanen (Oslo S-Eidsvoll)	68	44	0	21	6	2	49
■ Namsoslinjen	51	0	0	0	0	5	6
■ Valdresbanen (Eina-Dokka)	47	0	0	0	0	0	1
■ Numedalsbanen (Kongsberg-Rollag)	46	0	0	0	0	4	1
■ Drammenbanen (Oslo S-Drammen)	42	30	0	41	–	11	58
■ Ofotbanen	42	0	0	0	1	20	6
■ Arendalsbanen	37	0	0	0	0	3	16
■ Roa - Hønefosslinjen	32	0	0	0	0	3	3
■ Flåmsbanen	20	0	0	0	0	21	2
■ Gardermobanen (G.moen-Eidsvoll)	17	17	16	13	–	2	16
■ Spikkestadlinjen	14	4	0	0	0	0	12
■ Gardermobanen (Lillestrøm-G.moen) (eies av NSB Gardermobanen AS)	31	31	31	31	–	0	1
Sum offentlig jernbanenett	4006	1139	95	187	126	693	2660

- elektrifisert jernbane-strekning
- ikke elektrifisert jernbane-strekning

Slik fungerer jernbanen

Framføring av tog er et komplisert samspill mellom jernbanenettet og togmateriellet. Jernbanens hovedelementer er

- underbygning
- overbygning
- strømforsyningsanlegg
- signalanlegg
- teleanlegg

Utbyggingskostnadene fordeler seg erfaringsmessig slik:

- underbygning 50%
- overbygning 25%
- strømforsyning 10%
- signalanlegg 10%
- teleanlegg 5%.

Underbygningen er fundamentet som jernbanen ligger på og består av fyllinger, skjæringer, broer eller tunneler. På mange av de gamle jernbanestrekningene er fyllingene for smale for dagens krav.

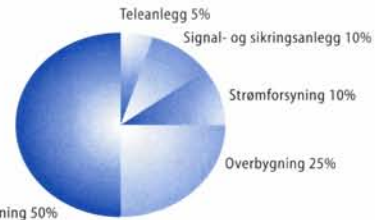
Overbygningen består av ballast/pukk, sviller, skinner og sporveksler. Det gjennomføres jevnlig ballastrensing, justering av skinnenes plassering samt skinnesliping. Sporvidden i Norge er 1435 mm.

Stasjonene er en del av jernbanenettet. På enkeltsporede baner er det som regel kryssingsspor på stasjonene.

Strømforsyningsanleggene overfører energi fra energiverkenes høyspentnett via jernbanens egne matestasjoner til kontaktledningsanlegget. Størrelsen og antallet matestasjoner må harmonisere med togtrafikken på de enkelte jernbanestrekninger. I matestasjonene omformes

spenningen til 16.000 Volt vekselspenning med $16 \frac{2}{3}$ perioder/sek. Kontaktledningene må ha stabil høyde fra skinnene, og går i sikksakk over sporene slik at lokomotivets strømtakere slites jevnt. Returstrøm ledes tilbake til matestasjoner gjennom jernbaneskinnene eller gjennom egne returledninger.

Signalanleggene sikrer trygg togfremføring, medvirker til at togene kommer frem så raskt og punktlig som mulig og gjør at jernbanesporenes kapasitet utnyttes optimalt. Gjennom fjernstyringen kan togledelsen overvåke og styre togtrafikken. Signalanleggene er basert på informasjon om hvilket spor et tog befinner seg på og i hvilken retning toget beveger seg. De fleste jernbanestrekninger i Norge har automatisk togstopp. Et tog bremses automatisk ned dersom det forsøker å passere et hovedsignal som viser stopp. På enkelte strekninger er det full togkontroll. Det innebærer at togene også bremses automatisk dersom de holder for høy hastighet.

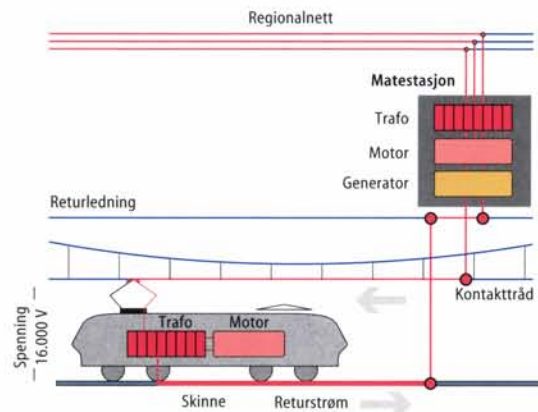
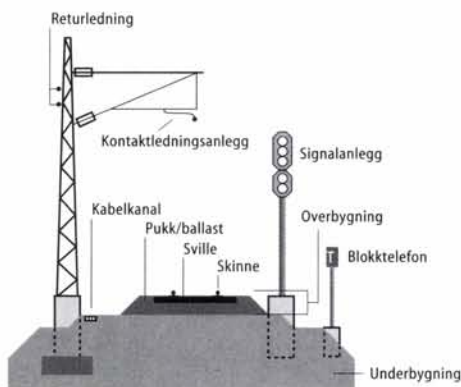


Slik fordeler utbyggingskostnadene seg

Jernbanen har teleanlegg som bl.a omfatter:

- kommunikasjon for fremføring av tog
- informasjonssystemer for de reisende
- interne telefoni- og dataoverføringer

Jernbaneverket har et landsdekkende fiberoptisk transmisjonsnett.



Mål og resultater



Sikkerhet

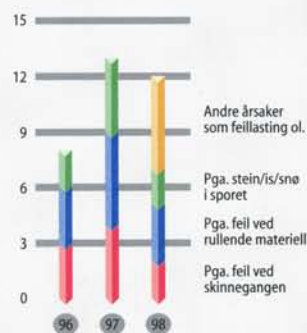
Det er et klart mål for Jernbaneverket at det ikke skal forekomme tap av menneskeliv, skader på mennesker eller større materielle skader på grunn av avsporinger eller sammenstøt som skyldes feil ved infrastrukturaneleggene eller betjening av disse.

Avsporinger og sammenstøt

Det er registrert 12 avsporinger ved togframføring i 1998. Dette er en mindre enn i 1997. Avsporingene skyldes feil ved skinnegangen, feil ved rullende materiell eller at tog har kjørt inn i snø og is i sporet. De største avsporingene forårsaket av feil ved infrastrukturen er omtalt nedenfor.

- 3. april sporet godstog 4550 av med to vogner under innkjøring til Loenga stasjon. Årsaken til avsporingen var feil ved sporgeometri.

Antall avsporinger



- 8. mai sporet godstog 5803 av ved innkjøring til spor 3 i Varhaug stasjon på Sørlandsbanen. Årsaken til avsporingen var at sviller og skinnestifter var i meget dårlig stand.
- 17. desember sporet persontog 472 av mellom Kvalfors og Trofors på Nordlandsbanen. Åtte reisende ble alvorlig skadet og 35 reisende ble lettere skadet. Det ble store skader på materiell og skinnegang. Årsaken til avsporingen var at en fylling raste ut som følge av kraftig nedbør og snøsmelting, i kombinasjon med tele i bakken. Dette hadde ført til stor vannføring i stikkrenna ved foten av fyllingen.





Det er registrert to sammenstøt ved togframføring i 1998. Det er det samme som i året før. Ett av sammenstøtene skjedde ved at et tog kjørte inn i et tre som var falt over kontaktledningen. Det andre var at et lokaltog kjørte inn i en del som var falt av «flytoget». Ingen reisende kom til skade ved disse sammenstøtene.

Det er registrert ett sammenstøt og seks avsporinger under skifting i 1998. Dette er to flere enn året før.

Planoverganger

Det er registrert 12 ulykker på planoverganger. Dette er tre flere enn i 1997.

Ved to av planovergangsulykkene er til sammen seks personer omkommet. Den ene skjedde 13. juni ved Gjermshus planovergang mellom Kongsvinger og Åbøgen. En person omkom. Den andre skjedde ved Gol stasjon 19. september. Fem personer omkom.

Av disse ulykkene skjedde:

- En ved planovergang sikret med helbom
- To ved planovergang sikret med halvbom
- En ved planovergang sikret med veisignal-anlegg
- Åtte ved planovergang sikret med grinder

Jernbaneverket skal fjerne eller sikre utsatte planoverganger for å høyne sikkerheten og for at det skal bli mulig å øke hastigheten på Dovre-, Bergens-, og Sørlandsbanen når disse skal trafikkeres med krengetog. Det ble fjernet 93 planoverganger i 1998 og målet for 1999 er å fjerne ytterligere 89 planoverganger.

Regelverk

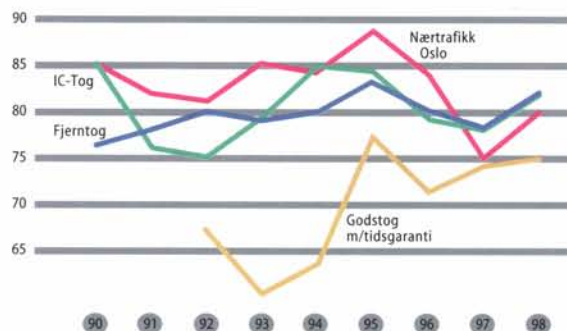
De nåværende trafikksikkerhetsbestemmelsene i JD300-serien ble gjort gyldige fra 1. september 1997, og har nå vært i bruk i vel et år.

Det er også arbeidet med komplettering av regelverket innenfor de områder som til nå har vært dårlig dekket.

Typegodkjenning av rullende materiell.

Jernbaneverkets typegodkjenningsprosess er hjemlet i trafikkutøvernes sportilgangsavtaler, og er rettet mot materiellet som teknisk objekt. Jernbaneverket vurderer materiellets sikkerhet, påvirkning på ytre miljø, kompatibilitet med infrastruktur og interoperabilitet med annet materiell og annen trafikk. I løpet av 1998 er det utført mye arbeid med typegodkjenning av flytoget og typegodkjenningsprosessen for NSBs nye ekspress- og lokaltog er startet opp.

Punktlighet i toggangen



% i rute til endestasjon dvs. 0-3 min. forsinkelse for nærtrafikk, 0-5 min. for øvrig trafikk



Resultatet for 1998 er 14% bedre enn målsettingen. Målet på lang sikt er fortsatt en betydelig reduksjon i antall feil. Ressursene settes inn slik at det i størst mulig grad oppnås feilreduksjon på baner med høy prioritet.

Punktlighet

Punktlighet i toggangen angis som %-andel i rute til endestasjon. For IC-tog og lokal-tog anvendes tre min. margin, for alle andre tog fem min. margin. Sammenlignet med 1997 øker punktligheten for alle togslag og, med få unntak, for alle banestrekninger. Dermed brytes den negative trenden i 1996 og 1997. Jernbaneverket har definert punktlighet som fokusområde for 1999. For Jernbaneverket er det i første rekke feil i infrastrukturen som medfører punktlighetsforstyrrelser.

Punktlighetsforstyrrende feil

Jernbaneverket måler punktlighetsforstyrrende feil i antall kontaktledningsfeil og signalfeil som medfører driftsforstyrrelser. Fra 1997 til 1998 ble punktlighetsforstyrrende feil redusert med 21,5%.

Saktekjøringer

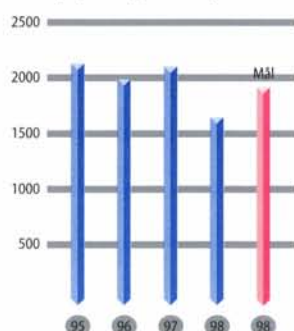
Saktekjøringer er situasjoner der hastigheten er midlertidig nedsatt som følge av jernbanenettets kvalitet eller planlagt arbeid på nettet. Planlagte saktekjøringer innarbeides i ruteplanene, og påvirker ikke punktligheten i togtrafikken. Det oppstår imidlertid forsinkelser som følge av ikke-planlagte saktekjøringer. Disse oppstår ved uforutsette hendelser som solslyng, skinnnebrudd, ras og lignende, eller er relatert til den generelle sportilstanden. Det ble i 1998 iverksatt 198 ikke planlagte saktekjøringer. Dette er en økning på 12% sammenlignet med 1997. Målet for 1999 er å holde antall ikke planlagte saktekjøringer under 130. Dette skal nås gjennom forebyggende vedlikehold på utsatte banestrekninger. Sammenlignet med 1997 er antall solslyng og ras redusert, mens antall skinnnebrudd har holdt seg på samme nivå. Målsettingene er, med unntak av ras, nådd i 1998.

Produktiviteten

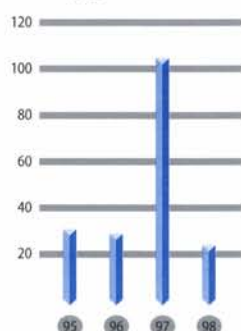
I samarbeid med Samferdselsdepartementet arbeides det med å utvikle hensiktsmessige styringsparametre og effektivitetsmål som kan benyttes til styringen av produktiviteten i Jernbaneverket.

Jernbaneverket har en betydelig maskinpark, vesentlig skinnegående maskiner for arbeider på jernbanenettet. Kostnadseffektiv drift og vedlikehold av maskinparken er tiltak som prioriteres. Videre er konkurranseutsetting av vedlikeholdsoppdrag blant verkstedene og opplæring av eget mannskap til å utføre lettere vedlikehold sentrale elementer i denne sammenhengen.

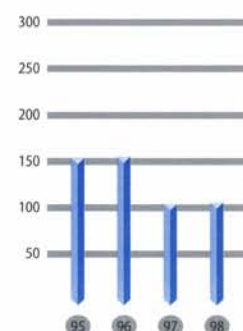
Utvikling i punktlighetsforstyrrende feil



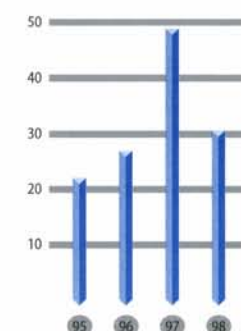
Antall solslyng



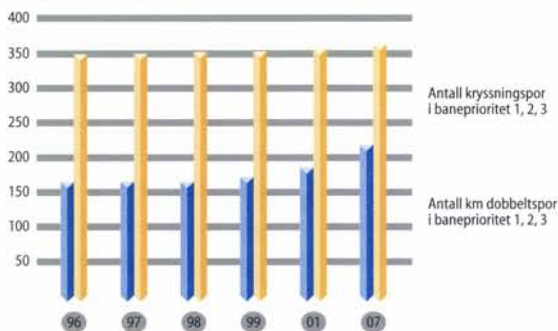
Antall skinnnebrudd



Antall ras



Antall km dobbeltspor og antall kryssingsspor baneprioritet 1, 2, 3



Kapasitet

Mulig togtetthet

Mulig togtetthet har sammenheng med antall kryssingsspor, antall km dobbeltspor og strømforsyning. Mulig togtetthet er ikke vesentlig endret fra 1997 til 1998. Sammen med at Skøyen stasjon sto ferdig med fire spor 17. september 1998, vil mulig togtetthet gjennom Oslostunnelen øke ved at også Nationaltheatret gjøres ferdig med fire spor i november 1999. Også utbygginger på Asker stasjon, Lillestrøm stasjon og forbindelsessporene mellom Hovedbanen og Gardermobanen bidrar i samme retning. I forbindelse med krengetogstiltakene vil det også bli bygd og forlenget en del kryssingsspor på hovedstrekningene frem til 2001. Dette vil bidra til økt mulig togtetthet så vel som bedret punktlighet.

Lasteprofil

Lasteprofilet angir maksimal tillatt høyde og bredde av rullende materiell med last. Jernbaneverket fjerner profilbegrensninger etter prioriteringer gitt av godstrafikkens behov.

Figuren nedenfor viser årstallene for planlagt innføring av ulike lasteprofiler på viktige banestrekninger for fremføring av gods. NSB U er det gamle «utvidede» lasteprofil for to-akslede vogner, godkjent på alle hovedstrekninger. JBV K er en midlertidig standard på veien mot UIC GC, der det er lagt hovedvekt på tilrettelegging for kombinerte (intermodale) godstransporter og økende containerhøyde. På kort sikt vil Jernbaneverket innføre det særskilte internasjonale lasteprofilet UIF P407, som muliggjør like stor lastekapasitet som de største norske vegformater for containertrafikken, og ikke minst mot internasjonale semitrailere (piggy-back). Muligheten for opplasting av semitrailere forventes å gjøre godstransport med jernbane betydelig mer attraktiv, særlig i forlengelse av Ro-Ro trafikken over Skagerak og Nordsjøen.

Økte lasteprofiler bedrer også forholdene for fremtidige dobbeltdekkere i persontrafikken, dvs persontog i to etasjer. Dette øker kapasiteten uten å øke togtettheten.

Ytelse

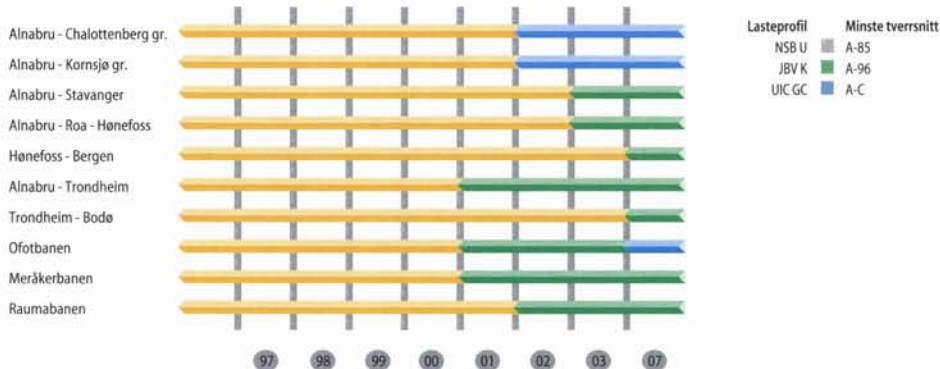
Hastighet og aksellast

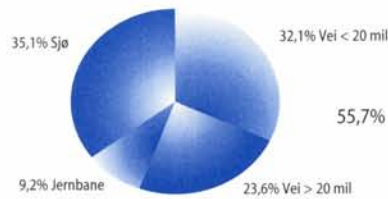
Fra og med 1998 er det tillatt med 22,5 tons aksellast også i 90 km/h for container-ekspresser. Dette har gitt økt nyttelast pr vogn og container, og dermed økt konkurransekraft og kundenytte. For øvrige tog er 22,5 tons aksellast på hovednettet bare tillatt i 80 km/h eller lavere.

De neste viktige skritt blir, avhengig av sporfornyelser og oppgraderingstakt:

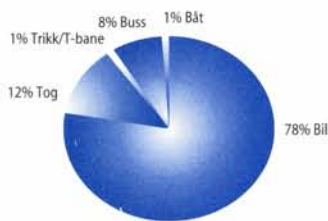
- 22,5 tons aksellast i 90 km/h også for vognlast og systemtog
- 22,5 tons aksellast i 100 km/h for containerekspresser
- 25 tons aksellast i 80 km/h på enkelte banestrekninger

Banestrekning





Innenlands godstransport



Transportmiddelfordeling over Oslo bygrense

Transportmengde på det offentlige jernbanenettet

I løpet av 1990-årene har det vært en økning i den transportmengde som produseres på jernbanenettet. Både persontrafikk, målt i antall personkilometer, og godstrafikk, målt i antall tonnkilometer, viser en stigende tendens. Dels har økningen skjedd ved økt togtetthet, dels ved økt belegg i det enkelte tog.

For Jernbaneverket betyr dette at behovet for drift og vedlikehold stiger, samtidig med at tilgangen til sporet reduseres. Dette innebærer nye utfordringer i forhold til effektiv drift og vedlikehold av nettet.

Transportmengde på det offentlige jernbanenettet

År	Persontrafikk	Godstrafikk
	Sum millioner person-km	Sum millioner tonn-km
1992	2 256	2 161
1993	2 316	2 872
1994	2 398	2 678
1995	2 381	2 715
1996	2 449	2 834
1997	2 561	3 005
1998	2 540	3 010

Persontrafikkarbeidet i form av personkilometer har vist en liten nedgang fra 1997 til 1998. Imidlertid er de gjennomsnittlige reiselengder blitt kortere, slik at antall reiser har økt betydelig. Spesielt gjelder dette lokaltrafikk og Intercitytrafikk.

Med innføring av krengetog fra år 2000 forventes også økninger på de lengre relasjonene. Sammen med ny trafikkmodell hvor de fleste lokal- og Intercitytogene i Osloområdet tar i bruk Romeriksporten forventes derfor betydelig økning av persontrafikkarbeidet.

Godstrafikken holder stillingen fra 1997 til 1998, men i dette ligger en økning av kombitrafikken på bekostning av vognlast og systemtog. Også i godstrafikken arbeides det med en rekke tiltak som kan gi overføring av trafikk fra veg til bane, men fortsatt behøves egne tiltak dersom systemtog på mellomlange avstander skal beholdes (bl.a. tømmertransportene).

Jernbanen og miljøet

Jernbaneverkets miljøpolitikk

Miljøvennlighet er et av Jernbaneverkets suksesskriterier og et viktig samfunnsmessig konkurransefortrinn.

Jernbaneverkets overordnede miljøpolitikk er å sikre at lovpålagte og egne krav inngår som en naturlig del av drift, fornyelse og utvikling av jernbanenettet.

Jernbaneverket har som et ledd i sitt arbeid med oppfølging av vedtatt miljøpolitikk utarbeidet en miljøhandlingsplan og i løpet av 1998 et miljøstyringssystem ihht prinsippene i ISO 14001.

Jernbaneverkets miljømål er konkretisert i miljøstyringssystemet. Miljøhandlingsplanen og miljøstyringssystemet danner en overbygning for mer detaljerte planer og systemer som skal etableres i alle hovedenheter i 1999.

Utfordringer og tiltak

Sektorovergrepene prosjekter

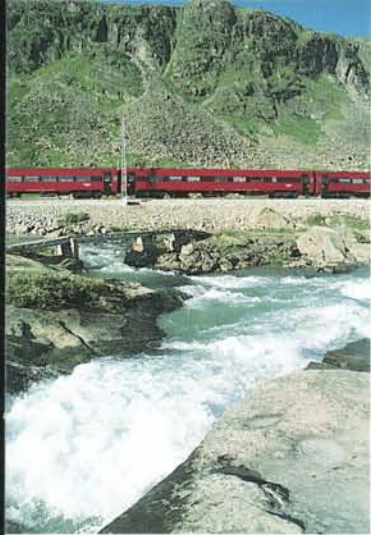
De problemer trafikkveksten på vegene skaper kan ikke løses med ensidig vegutbygging. Det må skje en overføring av trafikk fra privatbil til kollektive transportmidler, ikke minst til jernbane. Dette er hovedkonklusjonene i forarbeidet til Nasjonal transportplan.

For første gang har de statlige etatene innenfor veg, jernbane, luftfart og sjøfart laget et felles planleggingsdokument, det lokale utfordringsdokumentet til Nasjonal transportplan. Hensikten er å få en samordnet planlegging og utbygging av transportnettet i landet.

Arbeidet med Nasjonal transportplan vil også være sentralt i 1999. Regjeringen skal legge frem planen for Stortinget våren 2000 og den skal gjelde for perioden 2002-2011.

Jernbaneverket ser det som en viktig oppgave å kunne dokumentere sektorens samlede miljøvirkninger. Jernbaneverket ønsker blant annet å sammenligne sektorens miljøvirkning med andre transportformer. Dokumentasjonen vil både gi Jernbaneverket og våre beslutningstagere et bedre grunnlag i sitt arbeid med å prioritere ressurser.

I forbindelse med statsbudsjettet for 1999 presenterte Samferdselsdepartementet sammen med Forsvarsdepartementet, som de første departementer, miljøhandlingsplaner for sine ansvarsområder. De sektorvise miljøhandlingsplanene skal bygge på målstyring og kostnadseffektivitet og skal tydeliggjøre



sektormyndighetenes miljøansvar. Jernbaneverket har sammen med Vegdirektoratet og Luftfartsverket deltatt i arbeidet med utarbeidelsen av den sektorvise miljøhandlingsplanen for samferdselssektoren.

De samme tre etater har også vært involvert i arbeidet med nasjonalt resultatdokumentstyringssystem. Arbeidet er iverksatt av regjeringen og formålet er å få til en bedre oppfølging av miljøtilstand, miljøpåvirkning og gjennomførte tiltak. Resultatet av dette arbeidet skal være at det årlig utgis en rapport over «rikets miljøtilstand». Samferdselssektoren er også på dette området først ute.

Regjeringen har i 1998 også iverksatt pilotprosjektet «Grønn stat» hvor Jernbaneverket som en av ti etater deltar. Prosjektet går frem til utgangen av år 2000 og har til hensikt å integrere miljøhensyn i offentlig virksomhet. Jernbaneverket vil i sitt arbeid blant annet fokusere på bruk av byggematerialer og forbruk av energi. Det vil også fokuseres på forbruk av kjemikalier i sporet.

Miljøpåvirkningene fra jernbanedrift er små sett i forhold til belastningene fra andre transportformer. Det er allikevel viktig at hensynet til miljø inkluderes i den totale driften av Jernbaneverket. Det forventes at gjennomføringen av «Grønn stat» vil berøre hverdagen til alle ansatte og starte en holdningsskapende prosess.

Støy

For våre naboer langs jernbanenettet oppleves støy som den største ulempen. De vanligste ulempene ved støy er at lytting og samtaler blir forstyrret og at søvnkvaliteten blir redusert.

Jernbaneverket har i 1998 konsentrert sitt arbeid om to forhold.

1. Kartlegging

Jernbaneverket har startet et omfattende kartleggingsarbeid av støynivået i bebyggelsen langs jernbanenettet. Formålet med kartleggingen er blant annet å identifisere hvor Jernbaneverket skal gjennomføre støyreduserende tiltak.

Støyreduserende tiltak vil bli gjennomført i perioden frem mot år 2005 for å ivareta nye støykrav i forskrifter i forurensningsloven.

Kartleggingsarbeidet ble igangsatt i oktober 1998 og avsluttes i 1999 og vil blant annet gi grunnlag for avsetning av midler i Nasjonal transportplan til støyreduserende tiltak. Kartleggingen vil gi Jernbaneverket en langt bedre og mer nøyaktig oversikt over antall boliger som er utsatt for støy enn det Jernbaneverket har i dag.

2. Støyreduserende tiltak i Gamlebyen i Oslo

Jernbaneverket har i 1998 gjennomført støyreduserende tiltak i Gamlebyen.

Dette omfatter ny støyskjerming av uteområder. Støysisolering av fasader og bygging av balanserte ventilasjonsanlegg for leiligheter. Det gjenstår arbeid med noen leiligheter som vil bli slutført sommeren 1999.

Etter at tiltakene er avsluttet vil innendørs støynivå i gjennomsnitt over døgnet være mindre enn 35 dB(A) Jernbaneverket har som mål at støyforholdene skal være akseptable for beboerne i Gamlebyen når tiltakene er slutført.

Jernbaneverket har også i løpet av 1998 slutført arbeidet med å utrede tunnelloesninger gjennom Gamlebyen. Høringer er gjennomført og saken er oversendt Samferdselsdepartementet for videre behandling. Tiltaket må først og fremst sees på som et miljøtiltak for beboerne i Gamlebyen. Kostnadsoverslaget for de ulike alternativer varierer fra 3,3 til 5,2 mrd.

Forurenset grunn

Planlagt opprydding av kjent kreosotforurensning på Lillestrøm er avsluttet i løpet av 1998. Forurensning i hovedkildene på land er fjernet, og forurensende sedimenter i Nitelva er enten fjernet eller

tildekket. I alt er det tildekket ca. 6 000 m³ forurensende sedimenter i Nitelva. Nesten 21 000 m³ forurenset masse (flis og jord) er gravet opp. Flismasser er brent under kontrollerte forhold. Jordmasser er behandlet ved jordvasking, kompostering og andre metoder slik at innholdet av forurensning er redusert. Restmassene fra jordvasking er levert til godkjent avfallsanlegg.

Visuelt miljø

Et godt visuelt miljø på stasjonsområder er med å gi grunnlaget for en vellykket reise. I løpet av 1998 har Jernbaneverket fått tildelt ansvaret for å legge forholdene til rette for de reisende på stasjonsområdene. Dette innbefatter ansvar for å gi reiseinformasjon i form av bl.a. statiske og dynamiske skilt, samt for møblering av de offentlige arealene både utvendig på perronger og de innvendige stasjonslokaler.

Arbeidet med å utvikle et helhetlig program for det visuelle miljøet på stasjoner og langs linjen ble påbegynt i 1997. Høsten 1998 forelå retningslinjer for faste og dynamiske stasjonskilt. Ved utgangen av 1998 avsluttet man et skisseprosjekt for utforming av elementer i stasjonsmiljøet, bestående av benker, søppelkasser, leskur, sykkelstativ og plattformbelysning. Skisseprosjektet vil danne utgangspunkt for den videre designutviklingen som er beregnet avsluttet høsten 1999.

Kulturminner

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (NVP). Prosjektet omfatter registrering og utvelgelse av strekninger, miljøer og enkeltobjekter som skal være mest mulig representative for jernbanehistorien og som skal tas ut til vern. Gjennom samarbeid med NSB BA skal NVP samordnes med den verneplan for bygninger som allerede foreligger. Frist for levering av ferdig forslag til Nasjonal verneplan er forlenget til 31.12.99.

Opplæring

Jernbaneverket gjennomførte i 1998 kursserien «jernbane og natur» som et ledd i arbeidet med å øke kunnskapen om forhold i natur, biologisk mangfold og hvordan vår virksomhet påvirker dette. Utarbeidelsen av kurset foregikk i nært samarbeid med Direktoratet for Naturforvaltning og miljøvern avdelingene i relevante fylker.

En nærmere beskrivelse av Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid er omhandlet i miljørapport 1998.

Internasjonalt arbeid og internasjonale forpliktelser

Jernbaneverkets internasjonale arbeid har i 1998 foregått i en rekke fora. I Community of European Railways (CER) og European Infrastructure Managers (EIM) har arbeidet vesentlig bestått i å vurdere og fremme forslag til alternative formuleringer av EU-kommisjonens forslag til endringer i/erstatning av de tre direktivene som utgjør EUs «infrastrukturpakke». Denne prosessen forventes også å pågå i 1999.

I Nordic Infrastructure Managers (NIM) har de tre faggruppene trafikk, teknikk og strategi nå trukket opp retningslinjer for det nordiske samarbeidet innen disse fagområdene. Samarbeidet legges i hovedsak opp som prosjekter med en nordisk målsetting og vinkling, men hvor fokus også rettes mot Europa (EU), spesielt med hensyn til de transportpolitiske og tekniske rammebetingelsene.

Jernbaneverket har lang tradisjon for deltakelse i og støtte til det tekniske utviklingsarbeidet i de internasjonale jernbaneorganisasjonene på europeisk- og nordisk nivå. I senere år har arbeidet med etablering av europeiske standarder for jernbanespesifikke systemer og komponenter blitt intensivert vesentlig som følge av fokus på jernbane i internasjonal grenseoverskridende trafikk.

Det meste av Jernbaneverkets tekniske arbeid har vært og er fortsatt knyttet til den internasjonale jernbaneunion UIC og forskningsorganisasjonen ERRI (European Rail Research Institute).

I UIC er den vesentligste delen av Jernbaneverkets arbeid knyttet til Infrastrukturkommissjonen. Denne kommisjonen gjennomfører infrastrukturprosjekter enten ved hjelp av jernbaneforvaltningens egne ressurser eller ved innleie fra ERRI eller andre konsulentfirmaer/forskningsinstitusjoner i Europa.

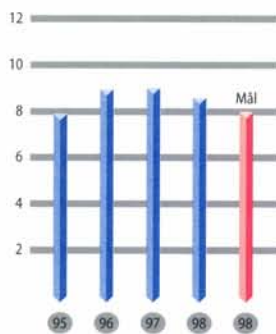
De europeiske standardiseringsorganisasjonene CEN, CENELEC og ETSI arbeider i økende grad innen det jernbanetekniske området. Det er opprettet en rekke arbeidsgrupper for standardisering hvor både industri og jernbaneforvaltninger er representert, herunder også Jernbaneverket.

Det nordiske jernbanetekniske samarbeidet er revitalisert gjennom opprettelsen av NIM og herunder NIM Teknisk. Hensikten med det nordiske samarbeidet er å bidra til nordisk samordning i internasjonale spørsmål, at tekniske systemer fremmer trafikk over landegrensene, medvirker til standardiseringsprosesser, nettverk for erfaringsutveksling og utvikling av faglig kompetanse.

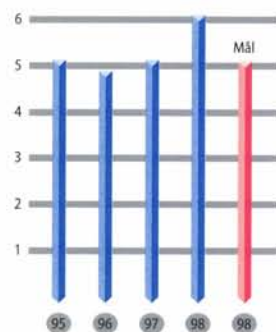
Jernbaneverket har i 1998 også i samarbeid med Samferdselsdepartementet deltatt i arbeidet med å videreutvikle den overnasjonale konvensjonen som regulerer rettsreglene for person- og godstrafikk (COTIF). Disse reglene forventes vedtatt i løpet av 1999.



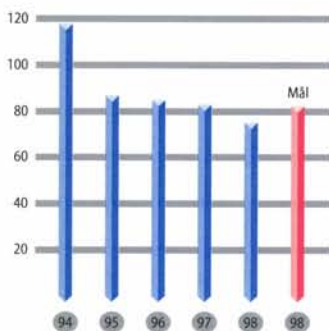
Overtid



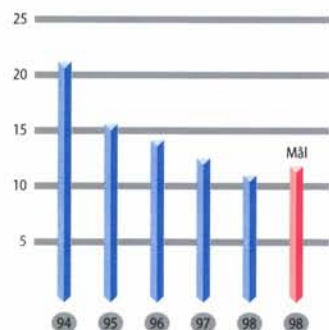
Sykefravær



Antall skader med fravær



H-verdi



Arbeidsmiljø

Overtid

For 1998 ble det utbetalt 8,7% overtid av fastlønn. Dette er nær identisk med foregående år, men noe høyere enn målsettingen på maksimalt akseptert overtid lik 8%. For 1999 opprettholdes målsettingen på 8% av fastlønn.

Sykefravær

Sykefraværet steg fra 5,0% i 1997 til 6,1% i 1998. Selv om nivået på sykefraværet ikke er særlig høyt sammenlignet med tilsvarende virksomheter, er det grunn til å ta økningen alvorlig. Hovedårsaken til økningen er at langtidsfraværet øker. Det er imidlertid store forskjeller på utviklingen innen hovedenhetene, både når det gjelder nivå og økning. På den positive siden kan noteres at Region Vest har hatt en årlig reduksjon av sykefraværet siden 1996. Det er behov for tiltak som kan snu den negative trenden, og dette vil være knyttet opp mot den enkelte leder med personalansvar. Målet for 1999 er satt til 5,0%. Det planlegges både spesifikke og mer generelle tiltak for å få en reduksjon av sykefraværet i løpet av 1999.

Skader med sykefravær

Den positive skadeutviklingen fortsetter også i 1998. Det var 76 skader med sykefravær i 1998. Det gir en H-verdi (antall fraværsskader pr. million arbeidstimer) på 11,0 noe som er en reduksjon på vel 10% i forhold til 1997. Det var ingen dødsulykker i 1998. Jernbaneverkets målsetning er en kontinuerlig reduksjon av antall fraværsskader. Det innebærer at H-verdien for 1999 skal være lavere enn 10.

Ytterligere reduksjon av skader skal blant annet skje gjennom identifisering, kartlegging og vurdering av risikoforhold. Et viktig grunnlag for vurderingen av risikoforhold er analyser av tidligere uønskede hendelser og tilløp til disse. I tillegg må HMS-planlegging integreres i alle prosjektfaser, og det må fokuseres ytterligere på personlig verneutstyr.





Godsterminaler i Ganddal og Trondheim

Det ble i 1998 utarbeidet en stortingsproposisjon (nr 14) om delvis bompengefinansiering av en transport- og handlingsplan for Nord-Jæren. Planen forutsettes behandlet i Stortinget våren 1999. Jernbaneverket har prioritert gjennomføringen av godsterminal på Ganddal i NJP for perioden 1998-2001. Det forutsettes at Sandnes kommune viderefører planprosessen så snart proposisjonen er behandlet i Stortinget. Når det gjelder ny godsterminal i Trondheim, er Melhus kommet til som nytt alternativ som skal innarbeides i hovedplanen. Dette forsinker prosessen og oppstart av forberedende arbeider er satt til ultimo år 2000.

Ringeriksbanen

Hovedplan og konsekvensutredning for fase 2 er bearbeidet i løpet av 1998, og forutsettes lagt ut til offentlig høring i løpet av våren 1999. Planen omfatter to korridorer. Det legges opp til at Stortinget kan behandle saken og velge korridor i løpet av høsten 1999.

Grenlandsbanen

Grenlandsbanen er lansert som den nye banen som kopler sammen Vestfold- og Sørlandsbanen. Det arbeides med en jernbaneutredning for prosjektet, der det også skal gjennomføres en konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven. Jernbaneutredningen skal avklare om Grenlandsbanen bør realiseres og hvilken trasé som bør velges. Utredningen er i slutfasen og vil foreligge våren 1999.

Større investeringsprosjekter spesifisert i St. prp.nr.1 (1997-98)

Tabellen viser totalt kostnadsoverslag, årets bevilgning og regnskap for de investeringsprosjekter som er spesifisert i St.prp.nr. 1 (1997-98).

Prosjekt	Kostnadsoverslag 1998 kr *)	Bevilgning 1998	Regnskap 1998
Spesifiserte prosjekter			
Gardermobanen grunnerverv	181,9	32,8	8,9
Hovedbanen, Forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen	441,7	42,8	7,8
Gardermoutbyggingen, drivstoffspor	32,4	32,4	0,0
Nye Nationaltheatret stasjon	905,8	249,4	292,6
Nationaltheatret stasjon, vestre oppgang	103,9	11,0	39,5
Driftssentral Oslo S	75,9	25,6	10,5
Drammenbanen, Skøyen stasjon	290,0	154,8	72,3
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm	478,0	84,4	120,2
Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen	459,9	108,9	44,0
Bergensbanen, Gråskallen	275,4	91,3	41,9
Bergensbanen, Tunga-Finse	187,4	54,1	22,2
Østfoldbanen, Såstad-Haug	526,3	100,0	96,4
Østfoldbanen, Moss omformer	121,3	8,4	10,5
Støytiltak i Gamlebyen i Oslo	123,1	45,6	53,9
Vestfoldbanen/Bratbergbanen, Skien ny driftsbanegård	106,3	10,6	20,0
Sørlandsbanen, Ganddal godsterminal	265,2	3,2	3,7
Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen	1 631,3	129,0	226,1
Sørlandsbanen, Kjelland omformer	65,8	18,3	15,7
Sum spesifiserte prosjekter	6 271,6	1 202,6	1 086,1
Investeringer i eksisterende infrastruktur		127,2	147,6
Sum Post 30		1 329,8	1 233,7

Tabellen viser faktiske kostnader i 1998, mens statsregnskapet viser faktiske utbetalinger i 1998

* I tillegg til bevilgningen på 129 millioner til krengetogtiltak ble det fra 1997 overført 96,1 millioner til slike tiltak. Dette innebar at Jernbaneverket totalt i 1998 hadde 225,1 mill.kr. disponibelt til krengetogtiltak (eksl. Kjelland omformer).

Gardermoutbyggingen, drivstoffspor

Prosjektet omfatter et lossespør på Gardermoen for å frakte flydrivstoff til hovedflyplassen med tog. Utbyggingen har blitt utført av NSB Gardermobanen AS og finansiert over investeringsbudsjettet til Jernbaneverket.

Nye Nationaltheatret stasjon

Prosjektet omfatter utvidelse av den nåværende stasjonen til 4 spor gjennom bygging av en ny tunnel og nye publikumsarealer parallelt med den eksisterende. Utbyggingen er nødvendig for å møte en forventet økning i togtrafikken i Oslo-området de nærmeste årene. Ved utbygging av ny stasjon økes kapasiteten i Oslostunnelen fra 16 til nærmere 30 tog per time. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i desember 1999.

Nationaltheatret stasjon, vestre oppgang

Prosjektet omfatter en ny vestre oppgang til Nationaltheatret stasjon for å bedre tilgjengeligheten til stasjonen. Utbygging av ny vestre oppgang er en viktig forutsetning for prosjektet Nye Nationaltheatret stasjon, og prosjektene gjennomføres samtidig. Vestre oppgang ble tatt i bruk 20. mars 1998.

Gardermobanen grunnerverv

I forbindelse med utbygging av Gardermobanen er det forutsatt at nødvendig grunnerverv skal dekkes over Jernbaneverkets budsjett. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2000.

Forbindelsesspor mellom Gardermobanen og Hovedbanen

Gardermobanen gir også fordeler for utviklingen av det ordinære jernbanetilbudet i området. Investeringen i forbindelsesspor mellom Hovedbanen og Gardermobanen gir større muligheter for tilbudsending og effektivisering av NSBs togtilbud i området. Dette skjer ved at totalkapasiteten økes og ved at de samlede anlegg kan brukes fleksibelt. Prosjektet var ferdigstilt i april 1998.

Driftssentral Oslo S

Prosjektet omfatter Jernbaneverkets andel av utbygging av ny driftssentral på Oslo S. Driftssentralen skal dekke følgende strekningene:

- Oslo-Roa-Hønefoss
- Oslo-Lillestrøm-Gardermoen-Eidsvoll
- Lillestrøm-Charlottenberg (svenskegrensen)
- Oslo-Ski-Sarpsborg-Kornsjø
- Oslo-Asker.

Sentralen harmoniserer teknologien på det eksisterende jernbanenettet med Gardermobanens nye teknologi. Overnevnte banestrekninger innføres fortløpende fra 1998 og frem mot år 2000.

Drammenbanen, Skøyen stasjon

Prosjektet omfatter utvidelse fra tre til fire spor, betydelig økning av plattformkapasiteten samt bygging av nye broer som muliggjør ny publikumsterminal. Det er lagt til rette for å utvikle hele Skøyenområdet til et effektivt knutepunkt for tog, buss, trikk og taxi. Sammen med utvidelsen av Nye Nationaltheatret stasjon gir utbyggingen en tilnærmet fordobling av kapasiteten i Oslostunnelen. Anleggsarbeidene er ferdigstilt som planlagt i 1998.

Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm

Prosjektet omfatter utbygging av en sju km lang dobbeltsporet høyhastighetsseksjon på Vestfoldbanen. Utbyggingen vil gi vesentlig bedre kapasitet og bidra til å sikre punktlighet på landets mest trafikkerte InterCity-strekning. Ferdigstillelse er planlagt i oktober 2000.

Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen

Prosjektet omfatter utbygging av dobbeltsporseksjon på Vestfoldbanen. Utbyggingen vil bidra til å bedre kapasiteten og sikre punktligheten i intercitytrafikken på Vestfoldbanen. Prosjektet må ses i sammenheng med prosjektet Åshaugen-Sande-Holm. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i oktober 2000.

Bergensbanen, Gråskallen

Dagens jernbanetrasé mellom Haugastøl og Finse er med sine 27 km den lengste strekningen på Bergensbanen uten kryssingsmuligheter. Prosjektet omfatter en linjeomlegging på 5,2 km, hvorav 2,5 km i tunnel, samt et nytt kryssingsspor i tunnel. Investeringen gir økt punktlighet og reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader på linjen. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i oktober 1999.

Bergensbanen, Tunga-Finse

Strekningen Tunga-Finse er det høyestliggende og mest snørike området på Bergensbanen. Prosjektet omfatter linjeutretting og traséheving. Dimensjonerende hastighet er 170 km/t. Utbyggingen vil redusere driftsproblemene, spesielt vinterstid, og bedre punktligheten på denne strekningen. Ca. seks km av det åtte kilometer nye sporet er allerede tatt i bruk.

Østfoldbanen, Såstad-Haug

Prosjektet er en del av det pågående moderniseringsarbeidet på Østfoldbanen. Jernbaneverket har foreløpig valgt å omdefinere prosjektet fra dobbeltspor til langt kryssingsspor. Dette gir en noe rimeligere løsning, samtidig som det er små endringer som skal til for å gjøre kryssingssporet om til dobbeltspor. Utbyggingen vil gi bedre kryssingsmuligheter, samt bedring av punktligheten på Østfoldbanen. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2000.

Moss omformer

Prosjektet omfatter bygging av en ny omformer ved Moss for å bedre strømforsyningen på Østfoldbanen. Dette er et viktig tiltak for å bedre punktligheten og muliggjøre høyere toghastighet.

Støytiltak i Gamlebyen i Oslo

Prosjektet omfatter støyskjermingstiltak og installering av lufteventiler i boliger i Gamlebyen i Oslo. Arbeidene er forankret i krav fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus i forbindelse med reguleringsplanen for Gardermobanen. Tiltakene vil tilfredsstille kravene til innen- og utendørs døgnkvikivalent støynivå på maksimalt hhv. 35 dBA og 60 dBA eller mindre. Planlagt ferdigstillelse er april 1999.

Vestfoldbanen / Bratsbergbanen, Skien ny driftsbanegård

Prosjektet består av nødvendige infrastrukturtiltak knyttet til flyttingen av NSBs 1. linje som vedlikehold av intercitymaterieell (BM 70-materieell) til Skien. Tiltakene omfatter nytt sporarrangement, plattformer, endret sporområde, nytt togvaske-, signal-/sikrings- og strømforsyningsanlegg. Selve vedlikeholdsanlegget finansieres av NSB BA. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i juni 1999.



Sørlandsbanen, Ganddal Godsterminal
Godsterminalen på Ganddal er planlagt å erstatte godsterminalene i sentrum av Stavanger og Sandnes. Utbygging av terminalen vil gi mer kostnadseffektive løsninger og rasjonell drift av gods-transport. Ved investering i terminalen vil tog kunne kjøre fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo i løpet av ett døgn. Terminalen skal inneholde fire lange terminalspor og bygg for eksterne speditører og NSB Gods. Prosjektet er høyt prioritert i NJP 1998-2007. Det er ønsket å se prosjektet i sammenheng med utbygging av ny riksveg 44. Prosjektet er noe forsinket på grunn av at kommunen ikke har tatt reguleringsplanen opp til behandling. Ferdigstillelse er forutsatt i juni 2002.

Sørlandsbanen, Kjelland omformer
Den nye omformeren på Kjelland ved Egersund skal betjene strekningen mellom Kristiansand og Stavanger, og er en forutsetning for å kunne kjøre med nytt og moderne krengetogmateriell på denne strekningen. Prosjektet er ferdigstilt.

Forskning og utvikling (FoU)

Jernbaneverkets virkemidler innen FoU er offentlige forsknings- og utviklingskontrakter, rammeavtaler med forskningsinstitusjoner, samarbeide innen samferdselssektoren og internasjonalt samarbeide. Jernbaneverket har en fire-årig intensjonsavtale med SND om bruk av OFU-kontrakter for leverandør og produktutvikling. Avtalen innebærer at Jernbaneverket, SND og leverandøren hver dekker 1/3 av kostnadene. I tillegg





Krengetog – ny teknologi for framtidens jernbane i Norge

Kravene til bedre og raskere transportløsninger øker. Det betyr at jernbanen må forbedre sitt produkt for å være konkurransedyktig. Bygging av en helt ny infrastruktur for høyhastighetstog i Norge er ikke aktuelt. Den norske geografien og kostnaden ved bygging av ny jernbane tilsier at det er videreutvikling og modernisering av eksisterende infrastruktur som gir størst samfunnsøkonomisk nytte.

Tilrettelegging for bruk av krengetog er et sentralt virkemiddel i Jernbaneverkets satsing for å legge forholdene til rette for en moderne og konkurransedyktig jernbane i Norge. Krengetogteknologi gjør det mulig å holde høyere hastighet i kurver uten at komforten for de reisende reduseres. Ekspressstogene kjøres i dag med maksimalhastighet 130 km/t. Innføringen av krengetog vil øke toppfarten til 160 km/t, samtidig som togene vil kunne holde høyere hastighet over lengre distanser. På enkelte nye strekninger, som for eksempel Gardermobanen og noen parseller på Østfoldbanen, vil maksimalhastigheten være 210 km/t. Økt gjennomsnittshastighet gjør at reisetidene over lengre avstander reduseres betydelig.

For å kunne utnytte krengetogenes hastighetspotensiale, og samtidig ivareta krav til komfort og sikkerhet, er det behov for å gjennomføre en rekke tiltak i banenettet. Jo høyere hastigheten er, jo strengere er kravene til å opprettholde et feilfritt spor. Tiltakene skal både øke kapasiteten og hastigheten i nettet. Krengetoginvesteringene omfatter bl.a.: Generell heving av sporstandarder ved sporjustering, rensing av ballast (pukkstein eller annet underlagsmateriale) og sliping av skinner, fjerning/sikring av planoverganger, flytting av signaler, utskifting av bruer uten ballast, bygging av nye og forlengelse av eksisterende kryssingsspor og forsterkning av strømforsyning og utskifting av kontaktledningsanlegg.

er det inngått utviklingskontrakter med SINTEF/NTNU og Transportøkonomisk institutt.

Det internasjonale arbeidet i UIC og European Rail Research Institute omfatter i hovedsak standardisering av regelverk for de europeiske jernbaneforvaltninger.

I tillegg deltar Jernbaneverket med fagmedarbeidere i UICs forskningsaktiviteter på mange felt. I 1999 vil EUs femte rammeprogram for forskning bli iverksatt med betydelige ressurser til transportforskning, der Norge har samme tilgang som medlemslandene. Det er et mål å bedre utnyttelsen av internasjonal FoU til nytte for norsk jernbane. I kommende planperiode legges det vekt på en klarere målstyring og koordinering av innsatsen, samt best mulig utnyttelse av intern og ekstern kompetanse. Jernbaneverket prioriterer områder hvor det er spesielle problemer og utfordringer knyttet til kjørevei og togframføring.

De viktigste FoU-prosjektene i 1998 har vært knyttet til jernbanebygging på bløt grunn (nordisk samarbeidsprosjekt), togledersystem, støydemping av sporveksler, samt tetting av tunneler, 100 Hz vern og konsekvenser for miljøet. Det er startet opp et forprosjekt for miljøsikre og samfunnstjenlige tunneler.

I forbindelse med behandlingen av Norsk jernbaneplan for perioden 1998-2007, vedtok Stortinget å bruke 1,6 milliarder kroner i en fireårsperiode til krengetoginvesteringer. Dette ble sett i sammenheng med NSB BAs bestilling av nytt krengetogmateriell og ønsket om å få full nytte av de nye togene. De første krengetoginvesteringene til en verdi av 243,4 millioner kronene ble foretatt i 1998. På budsjettet for 1999 er det bevilget 310 millioner og ytterligere investeringer er forutsatt i 2000 og 2001. De første krengetogene skal, ifølge NSB BAs planer, settes i kommersiell drift på Sørlandsbanen mellom Oslo og Kristiansand høsten 1999. I 2000 følger Dovrebanen, Bergensbanen og strekningen Kristiansand-Stavanger. Dieselekrengetog skal etter planen introduseres på Rørosbanen, Nordlandsbanen og Raumabanen i 2000 og 2001.

Tilretteleggingen for krengetogteknologi er, sammen med de prioriterte større nybyggingsprosjektene, Jernbaneverkets offensive satsing på en moderne jernbane i Norge. Dette er et svar på de politiske myndigheters uttalte ønske om en framtidig satsing på jernbane som transportform. Dette er i tråd med den internasjonale utviklingen hvor det de senere årene har vært satset sterkt på jernbane. Dette gjelder ikke minst opprusningen og nyinvesteringene på det europeiske kontinent og jernbanetilknuttingene under den engelske kanal og til Skandinavia.

Samtidig representerer krengetogtilpasningen i Norge en samfunnsøkonomisk nøkternhet tilpasset vår geografi og befolkningsstruktur. Denne ressursbruken søker å ivareta en maksimal utnyttelse og videreutvikling av de store investeringene som er lagt ned i det norske jernbanenettet gjennom nesten 150 år.

Personal- og organisasjonsutvikling

Personale

Pr 31.12.98 hadde Jernbaneverket 3.650 fast tilsatte medarbeidere. I løpet av året er fast bemanning redusert med 78 personer. Nedgangen er størst blant linjepersonalet, men også innen andre grupper har det vært økende avgang.

Denne utviklingen vil fortsette i de kommende år. Jernbaneverkets produksjonsapparat har i dag overkapasitet og for høy bemanning innen fagområdet linjen. Bemanningen vil bli redusert gjennom naturlig avgang og bruk av avgangsstimulerende tiltak, i tillegg til at linjepersonalet gis tilleggskompetanse innen trafikkstyring/togekspedisjon og innen elektrofaglige områder for mer fleksibelt å kunne fylle bemanningsbehov og utføre arbeidsoppgaver i andre deler av organisasjonen.

Produksjon og forvaltning i regionene

1. januar 1997 innførte Jernbaneverket et prinsipielt og organisatorisk skille mellom produksjon og forvaltning i regionene. Banesjefene har som forvaltere totalansvaret for å stille et tilgjengelig og sikkert jernbanenett til disposisjon for trafikkselskapene. Produksjonsenhetene, bestående av de fleste av regionenes medarbeidere, skal etter oppdrag levere drift- og vedlikeholdstjenester til banesjefene. I løpet av 1998 er den nye organisasjonen etablert i samtlige regioner. Til sammen nær 200 leder- og arbeidslederstillinger i den gamle organisasjonen, primært stillinger for områdesjefer og strekningsledere falt bort, samtidig som nye leder- og fagstillinger innenfor forvaltnings- og produksjons-

enhetene ble utlyst og besatt. Svært mange ledere og medarbeidere fikk med dette nye roller og oppgaver. 1999 blir det første budsjettåret hvor den nye organisasjonsmodellen er fullt operativ i samtlige regioner. De regionale produksjonsavdelingene vil i årene framover bli utsatt for økende grad av konkurranse fra eksterne leverandører.

Særavtaler

I 1998 ble det gjennomført et omfattende arbeid med å redusere antall særavtaler om lønns- og arbeidsvilkår i Jernbaneverket. Ved utgangen av 1998 var Jernbaneverket omfattet av 9 avtaler – en reduksjon på ca. 20 i forhold til 1997. Evaluering og oppfølging av avtalene vil foregå kontinuerlig i 1999.

Rammebetingelser for Baneservice og Bane Tele

Som følge av økt konkurranseutsetting av deler av virksomheten, er det i løpet av 1998 foretatt en vurdering av rammebetingelsene for Baneservice og Bane Tele. Arbeidet er gjort i samarbeid med personalorganisasjonene, og man er kommet til at begge enhetene er tjent med en bedring av rammebetingelsene. I 1999 vil det arbeides videre med disse sakene, i dialog med Samferdselsdepartementet.

Hovedkontoret

Hovedkontorets organisasjon er i løpet av 1998 ferdig etablert med de funksjoner som er nødvendige for å ivareta Jernbaneverkets rolle som forvalter av det offentlige jernbanenettet:

- I 1998 er det opprettet egen informasjonsavdeling i Hovedkontoret. Enheten er etablert med fem medarbeidere, og dekker områdene informasjon, samfunnskontakt, interninformasjon og design.
- Det er etablert seksjoner for sportilgangsmyndighet og eiendomsforvaltning.
- Stillingen som bedriftsoverlege er besatt i løpet av 1998.

- Det interne revisjonsarbeidet er styrket ved at det er etablert ny seksjon for virksomhetskontroll.
- Den sentrale opplæringsenheten er etablert for å koordinere og styrke Jernbaneverkets arbeid innen offentlig fagopplæring, faglig etterutdanning og opplæring i trafikksikkerhet.

Informasjonsteknologi

IT er et viktig strategisk hjelpemiddel for at Jernbaneverket skal lykkes med sine oppgaver. De mest betydningsfulle IT-initiativene som ble startet eller pågikk i 1998 var:

- Etablering av arbeidet med å forberede overgangen til år 2000. Dette innebærer gjennomgang av alle mikroprosessorbaserte systemer og gjennomføring av eventuelle tiltak for å sikre drift etter tusenårsskiftet.
- Innføring av nytt økonomi-, lønns- og personaldatasystem. Det er utarbeidet omfattende kravspesifikasjon, gjennomført anbudsforespørsel, forhandlinger og valg av systemer, i tillegg til at arbeidet med implementering av de nye systemene er startet opp. Både innen økonomi, lønn- og personal har Jernbaneverket valgt systemer fra Agresso. Videre arbeid med implementering av systemene vil pågå i hele 1999.
- Oppgradering av administrativ IT-infrastruktur til moderne teknologi for å kunne ta i bruk og utnytte ny programvare effektivt. Dette arbeidet berører over 1400 nettbukere i Jernbaneverket.
- Gjennomføring av forprosjekt for renovering av database med oversikt over infrastrukturen (banedatabank).

Salg av eiendommer, arbeid for fremmede, salg til NSB Gardermobanen, salg av energi og refusjoner er nullbudsjettet i 1998. I St.prp. nr 1 (1997-98) fikk Jernbaneverket følgende fullmakt: «...Jernbaneverket i 1998 kan overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende inntekter regnskapsført på kap. 4350, post 02 Salg av eiendommer m.v., og post 03 Arbeid for fremmede med inntil 6 pst. Av samlede bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket».

Stortinget har likeledes vedtatt egen overskridelsesfullmakt vedrørende inntekter av salg til NSB Gardermobanen AS, hvor Jernbaneverket gis fullmakt til «...overskride bevilgningene på kap. 1350 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS». Den samme fullmakten ble gitt i forbindelse med inntekter vedrørende videresalg av elektrisitet til togdrift; «...Jernbaneverket i 1998 kan overskride bevilgningene på kap. 1350 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap. 4350, post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift».

Kap. 1350 Jernbaneverket					
Post	Betegnelse	Budsjett 1998	Endringer	Godkjent	Regnskap
23	Drift/ vedlikehold	2096,0	9,4	2105,4	2540,2
30	Investeringer	1257,8	168,1	1425,9	1387,8
31	Konsekvensutredning av tunnel gjennom Gamlebyen		0,1	0,1	
32	Betaling til Gardermobanen AS		1680,0	1680,0	1680,0
70	Tilbakebetaling til Telenor AS		208,0	208,0	208,0
Sum kap. 1350		3353,8	2065,6	5419,4	5816,0

Kap. 4350 Jernbaneverket					
Post	Betegnelse	Budsjett 1998	Endringer	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegavgift	55,3	0,0	55,3	47,0
02	Salg av eiendommer mv.	0,0	0,0	0,0	12,0
03	Arbeid for fremmede	0,0	0,0	0,0	248,6
04	Leieinntekter	0,0	27,0	27,0	0,0
05	Salg til NSB Gardermobanen AS	0,0	0,0	0,0	43,3
06	Salg av energi til togdrift	0,0	0,0	0,0	123,4
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0,0	0,0	0,0	0,1
16-1	Refusjon av lønn	0,0	0,0	0,0	5,7
16-2	Refusjon av arbeidsgiveravgift	0,0	0,0	0,0	0,8
17	Refusjon Lærlinger	0,0	0,0	0,0	2,6
Sum kap 4350		55,3	27,0	82,3	483,5

Kap 1350- Tildelt budsjett	5419,4
Kap 4350- Inntekter Post 02-17	436,5
Sum	5855,9
Regnskap	5816,0
Resultat	39,9

I beregningen av mer- eller mindreforbruk i forhold til budsjett tas posten 01 Kjørevegavgift ikke med. Jernbaneverket har ingen overskridelsesfullmakt tilknyttet denne posten.

Kapittel 1350, post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket ble i 1998 tildelt 2 096 mill. kr på kap.1350, post 23 Drift og vedlikehold.

I St.prp. nr. 40 (1997-98) ble en tilleggsbevilgning på ni mill. kr gitt på post 23 i forbindelse med økt beredskap og bemanning av sju stasjoner i tre måneder på Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm.

I januar 1998 søkte Jernbaneverket om å få tildelt midler fra kapittel 1630 Tiltak for å styrke den statlige økonomiforvaltningen. Det ble søkt om to mill.kr. som skulle benyttes i forbindelse med konsulentbistand i LØP'99-prosjektet. Jernbaneverket ble i mars 1998 tildelt kr 400 000,- til disposisjon under kap.1350, post 23.



Kapittel 1350, post 30 Investeringer i linjen

Jernbaneverket ble i 1998 tildelt 1 257,8 mill.kr på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Det ble i tillegg overført 96,1 mill.kr, tilsvarende mindreforbruk i 1997.

I St.prp. nr.64 (1997-98) ble Jernbaneverket tildelt en bevilgning på 72 mill.kr som skulle benyttes ved tilretteleggelse for krengetog på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen. Denne tilleggsbevilgningen innebar at Jernbaneverket totalt i 1998 hadde 243,4 mill.kr disponibelt til krengetogtiltak.

Kapittel 1350, post 31 Konsekvensutredning av tunnel gjennom Gardermobanen

Jernbaneverket fikk ingen bevilgning i budsjettet for 1998, men fikk overført kr.121 000,- fra 1997.

Kapittel 1350, post 32 Betaling til NSB Gardermobanen AS

Jernbaneverket ble i St.prp. nr. 39 (1997-98) tildelt en bevilgning på kr.1 680 000 000,-. Denne bevilgning skulle i sin helhet benyttes som betaling til NSB Gardermobanen AS for overtakelse av banestrekningen Gardermoen-Eidsvoll.

Kapittel 1350, post 70 (ny) Tilbakebetaling til Telenor

I St.prp. 27/Innst. S. nr. 58 (1998-99) ble det lagt fram forslag om og vedtatt en tilleggsbevilgning på kap. 1350, post 70 (ny) Tilbakebetaling til Telenor AS på 208 mill. kr, samt bevilgning på inntektskapittelet 4350, post 04 Leieinntekter på 27 mill.kr. Disse bevilgningene er direkte knyttet til det økonomiske oppgjøret mellom Jernbaneverket og Telenor AS i forbindelse med Jernbaneverkets

fiberkabelnett. Jernbaneverket betalte 208 mill. kr til Telenor AS i desember 1998. Jernbaneverket inngikk i 1998 en avtale med Telia Norge AS, som hovedsakelig går ut på at Telia Norge AS kan knytte noen av sine egne fiberkabelanlegg til Jernbaneverkets fiberkabelanlegg, uten at dette innebærer økonomisk risiko for Jernbaneverket. Det ble i 1998 anslått at Jernbaneverket ville få inntekter på 27 mill.kr for den kapasitet Telia Norge AS har tatt ut av Jernbaneverkets fiberkabelanlegg som skal benyttes til å dekke tilbakebetalingen til Telenor AS på 208 mill.kr.

Kapittel 4350, post 01 Kjørevegavgift

Jernbaneverket fikk i 1998 en inntektsbevilgning på kap. 4350, post 01 Kjørevegavgift på 55,3 mill.kr.

Kapittel 4350, post 04 Leieinntekter

Se ovenfor, Kapittel 1350, post 70 Tilbakebetaling til Telenor AS.

Kapittel 4350, øvrige poster

De øvrige inntektspostene er nullbudsjettet i 1998.

Utfordringene i 1999

Punktlighet i fokus

Fokusområde for Jernbaneverket i 1999 er punktlighet. Nest etter sikkerhet, er derfor innsatsen på vedlikeholdssiden rettet inn mot å bedre punktligheten i toggangen. Hovedsatsingsområdene for vedlikehold i 1999 er en videreføring av arbeidene i det sentrale østlandsområdet, økt vedlikehold på krengetogstrekningen Bergens-, Dovre- og Sørlandsbanen samt opprettholdelse av standarden på de lavere trafikkerte strekningene.

Jernbaneverkets virksomhet

Etter vedtak i Stortinget, gjennomføres det fullstendige skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket pr. 1. juli 1999. Jernbaneverkets utfordring blir å finne sin plass som et selvstendig, moderne og serviceinnstilt statlig forvaltningsorgan. Dette innebærer bl.a. etablering av effektive og tjenlige relasjoner både til Samferdselsdepartementet som overordnet myndighet og til NSB BA og øvrige trafikkutøvere i nettet.

Arbeidet med effektivisering av Jernbaneverkets virksomhet videreføres på flere plan. Forretningsenhetene utvikles videre gjennom økt konkurranseutsetting og en vurdering av endrede tilknytningsformer. Eventuelle selskapsdannelser av Baneservice og Bane Tele avklares i løpet av året. Arbeidet med å etablere gode verktøy for styring og måling av effektiviteten i Jernbaneverket fortsetter.

Arbeidet med å gjennomgå, rette opp og sikre alle datasystemene for potensielle år 2000-feil skal være gjennomført innen 1. september. Eksterne revisjoner av Jernbaneverkets prosjekt på dette området har så langt konkludert med at kontrollen er god. År 2000-prosjektet gjennomføres parallelt med innføring av ny IT-plattform og implementering av nye systemer for lønn, økonomi og personal. Totalt utgjør dette et meget krevende og utfordrende år på IT-siden i Jernbaneverket.

Ruteplanarbeidet blir meget krevende i 1999. I forbindelse med tilretteleggingen for krengetog, vil det bli behov for store arbeider i sporet. Trafikken vil bl.a. bli påvirket en rekke helger på de ulike banestrekningene. I tillegg åpnes Romeriksporten for trafikk 22. august, noe som alene representerer en av de mest omfattende ruteomleggingene i jernbanens historie i Norge. Utfordringen er å planlegge arbeidet, holde de tidsfrister som settes og gi god informasjon til operatørene og de reisende i forkant av omleggingene.

Etter mange år med stabilt lavt sykefravær, økte fraværet urovekkende sterkt i 1998. Et omfattende kartleggingsarbeid gjennomføres for å finne årsakene, og det iverksettes tiltak i løpet av året for å bringe sykefraværet ned igjen.

Planlegging og investeringer

Jernbaneverket vil i 1999 gjennomføre et arbeid for å samle det strategiske grunnlaget for jernbanens utvikling i Norge i ett dokument. Utgangspunktet for revisjonen vil være NSBs rammeplan 1996 og Norsk jernbaneplan 1998-2007. Arbeidet skal samles i et eget strategidokument som oppsummerer mål for fremtidig utvikling, hovedutfordringer, strategier, tiltak og prioriteringer. Hovedmålsettingen er styrket konkurransekraft for jernbanen i Norge. Sluttdokumentet skal fremlegges i løpet av juni 1999 slik at det kan inngå som grunnlag for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011.

Jernbaneverket og de tre øvrige trafikketatene har frist overfor Samferdselsdepartementet til 1. oktober med å legge fram plandokumentet for Nasjonal transportplan. Regjeringen presenterer den ferdige planen for Stortinget våren 2000.

Det overordnede målet på planleggingssiden i 1998 var å skaffe plangrunnlag for de prosjekter som skal startes/gjennomføres i inneværende planperiode fram til 2001. Det gjenstår fortsatt godkjent hovedplan for enkelte prosjekter som vil bli gjennomført i 1999. Et særlig tidskritisk prosjekt er slutføring og godkjenning av hovedplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, inklusiv banebetjening av Fornebu.

På hovedstrekningene fra Oslo til Kristiansand/Stavanger, Bergen og Trondheim er flere krengetogtiltak satt i gang, og planleggingen vil bli fullført i 1999. Tiltakene består i hovedsak av sanering av planoverganger, tilpasninger av signaler til høyere hastigheter, nye kryssingsspor, justering av sporgeometri og tilpasning av plattformhøyder til nytt materiell.



Det iverksettes flere planprosjekter for utvikling/opprustning av stasjoner og knutepunkter.

Nye Nationaltheatret Stasjon og Gråskallen tunnel på Bergensbanen (siste del av opprustningen av høyfjellstrekningen) skal åpnes og tas i bruk i løpet av andre halvår 1999.

Kompetanseutvikling

Plan og analyse:

Jernbanelverket er ansvarlig for den samfunnsøkonomiske analysen av investeringsprosjekter hvor også trafikkprognoser og bedriftsøkonomiske beregninger er vesentlige deler. Skjerpede krav til nøyaktighet i beregninger og resultatene av nyere forsknings- og utviklingsarbeid krever revidering av enkelte elementer i Jernbanelverket nytte/kostnads-håndbok. Sammen med eksterne miljøer gjennomføres følgende prosjekter i 1999: 1) Utvikling av metoder innen planlegging av kollektivtransport. 2) Metodikk for nytte/kostnadsanalyser.

Bygg og elektronlegg:

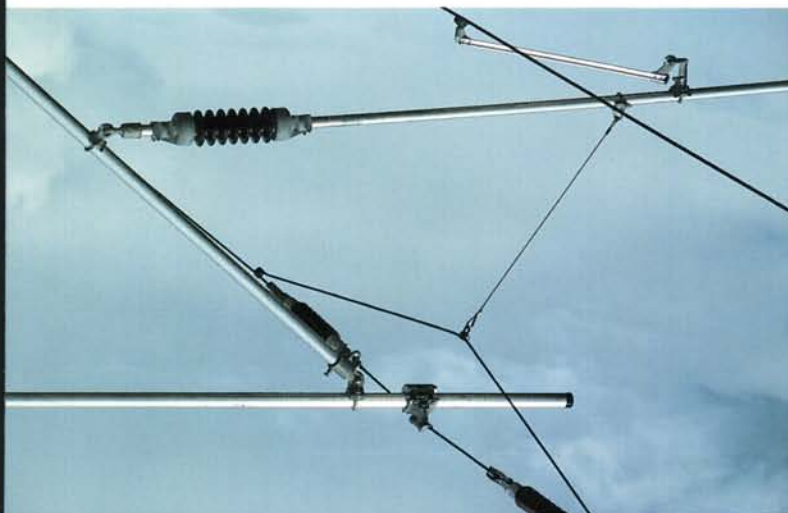
Prosjekter i 1999: 1) Miljøsikre og samfunnstjenlige tunneler, forprosjekt. 2) Jernbanebygging på bløt grunn. Nordisk samarbeidsprosjekt. 3) Tiltak for å redusere/unngå at tog kjører på vilt. 4) Studier/ tester på sporet i forhold til komfort/ togsyke. UIC-prosjekt. 5) Støysvake sporveksler. 6) Stabilitet i strømforsyningen, effektpendlinger. 7) Jording og returkrets på NSB Gardermobanen. 8) Simulering av dynamiske ytelser på eksisterende KL-anlegg.

Signal og teleanlegg:

Prosjekter i 1999: 1) Fiberoptisk linjeblokk. 2) 100 Hz vern (videreføring). 3) ATC-European Rail Traffic Management System (ERTMS), utredning. 4) Optisk transmisjonsnett – prototyp. 5) Implementering av GSM-R i Jernbanelverket. 6) Utvikling av nytt blokktelefonsystem.

Miljø:

FoU-prosjekter for utvikling av støysvake sporveksler, støysisolering av stålbruer og forsøk med støysisolering av skinner skal gjennomføres i 1999. Det er også startet utviklingsprosjekter for behandling av problemvegetasjon langs jernbanen. Kartlegging av miljøbelastninger ved ulike transportformer skal igangsettes i 1999. Formålet er å skaffe data for synliggjøring av hvilke transportformer som gir størst miljøbelastning på ulike strekninger og i ulike regioner. Det skal i tillegg startes et prosjekt som skal måle hvilke konsentrasjoner av luftforurensning de reisende utsettes for når de benytter bil, buss og tog.



Jernbaneverket

Sentralbord 22 45 50 00

Hovedkontoret

Tlf 22 45 51 00

Pilestredet 19

0048 Oslo

Region Øst

Tlf 22 45 71 00

Stenersgata 1A (Oslo City)

0048 Oslo

Region Sør

Tlf 32 27 57 00

Strømsø Torg 1

3006 Drammen

Region Vest

Tlf 55 96 61 02

Strømgaten 1

5015 Bergen

Region Nord

Tlf 72 57 25 00

Pirsenteret

7005 Trondheim

Utbygging

Tlf 22 45 57 00

Stenersgata 1D (Oslo City)

0048 Oslo

Baneservice

Tlf 22 45 66 00

Stenersgata 1A (Oslo City)

0048 Oslo

Ingeniørtjenesten

Tlf 22 45 61 00

Stenersgata 1B/C (Oslo City)

0048 Oslo

Bane Energi

Tlf 22 45 56 00

Storgata 11

0048 Oslo

Bane Tele

Tlf 22 45 55 00

Storgata 11

0048 Oslo

Norsk Jernbanemuseum

Tlf 62 51 31 60

Strandveien 132

Postboks 491

2301 Hamar

Jernbaneverket

Biblioteket

JBV



h11000232

200000166447