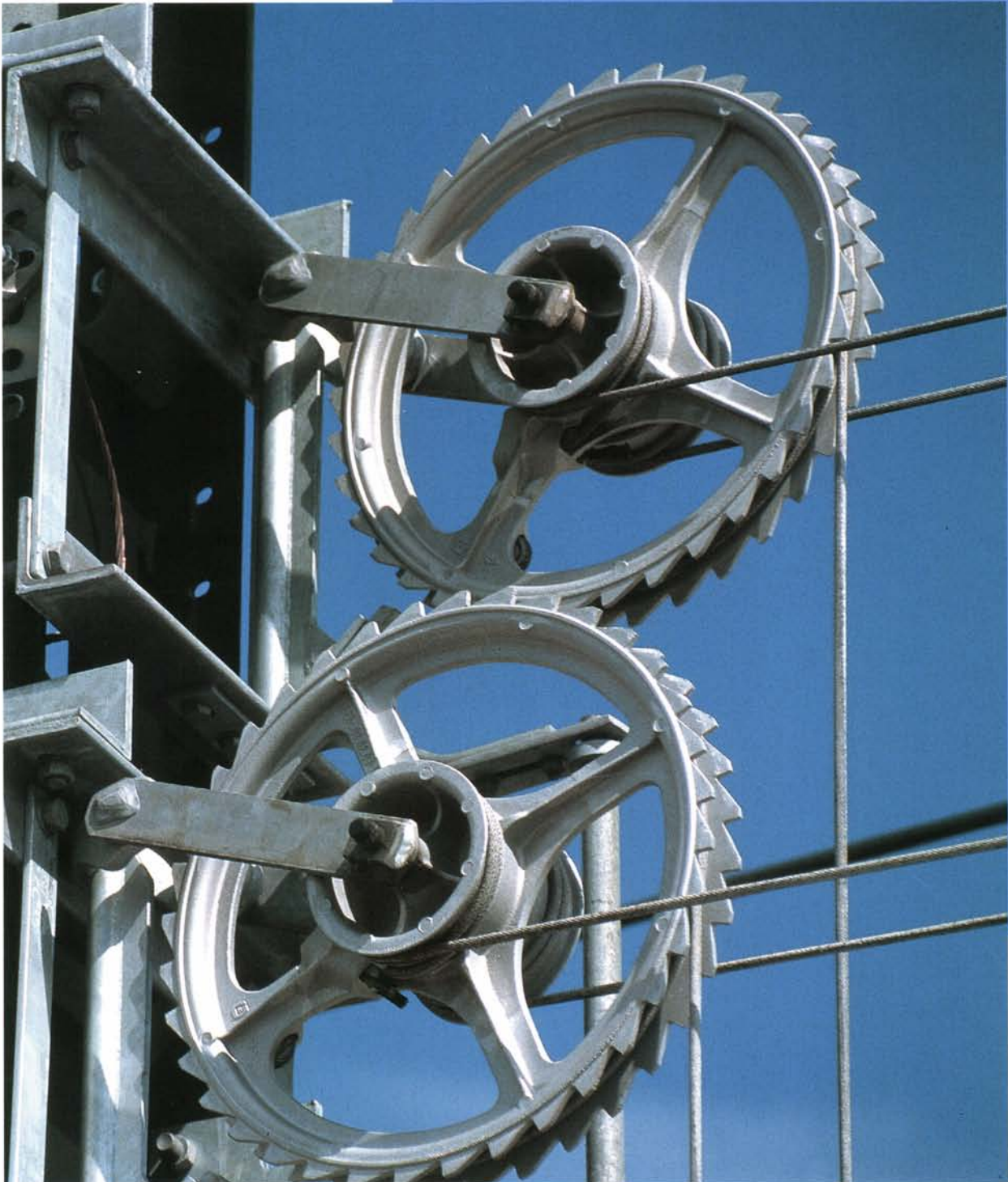


# Årsmelding 2001





## Innhold

Beretning for 2001 .....	1
Dette er Jernbaneverket .....	2
Jernbaneverkets organisasjon .....	3
Jernbanenettet i Norge .....	4
Sikkerhet .....	7
Punktlighet .....	11
Transportmengede på jernbanenettet ....	12
Drift og vedlikehold av infrastruktur.....	15
Utvikling av jernbanenettet .....	16
Jernbanen og miljøet .....	18
Jernbaneverkets internasjonale arbeid ....	21
Personal og arbeidsmiljø .....	22
Statsregnskapet for 2001 .....	23
Publikasjoner utgitt av jernbaneverket ....	25

*Omslag: Loddavspenningshjul - en del av kontaktledningsanlegget  
(Foto: Rune Fossum)*

*Omslagets innside: Kontroll av signaler  
(Foto: Rune Fossum)*

# Beretning for 2001

Året 2001 har vært et nytt erfaringsår. Det skal ikke være tvil om at det er sikkert å kjøre tog. Omfattende midler, tid og krefter er benyttet for å sikre vår infrastruktur og togframføring. Jernbanen fikk et svekket omdømme etter uhellsåret 2000. Vårt omdømme må være tillit. Vi vet det tar år å bygge tillit, men sekunder å rive. Vi er i ferd med å bygge opp igjen, sten for sten, og vi ser lyspunktene.



Jernbanedirektør  
Steinar Killi  
(Foto: Scanpix)

Mot slutten av 2001 viste togtrafikken en oppadgående tendens. Flytrafikken fikk en knekk etter 11. september. De uhyggelige bildene av de kaprede passasjerflyene mot World Trade Center i New York gjorde nok sitt til at mange flyreisende, også i Norge, valgte andre transportformer som blant annet førte til oppgang i persontogtrafikken.

Omleggingen av Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid fra hendelsesbasert til risikobasert sikkerhetsstenking er videreført gjennom 2001. Det ble i første halvdel av året gjennomført en handlingsplan for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter, organisert som et prosjekt for å få en raskere start på forbedringsarbeidet. Omlegging til risikobasert sikkerhetsstenking vil prege Jernbaneverket i årene som kommer.

Regjeringen la i løpet av året fram Nasjonal Transportplan for perioden 2002–2011 (NTP). Planen som senere ble vedtatt av Stortinget vil om den blir gjennomført, opprettholde jernbanens konkurransekraft i de neste ti årene. Dessverre er ikke budsjettevnen like god som budsjettviljen. Allerede i statsbudsjettet for 2002 ble det klart at NTP ikke ville bli fulgt opp med de nødvendige økonomiske midler i det første planåret. Etterslepet for investeringer er på hele 600 millioner, og nivået er 35 prosent lavere enn forutsatt i NTP. Dette får konsekvenser for jernbanen. Med et slikt bevilgningsnivå vil ikke jernbanen styrke sin konkurransekraft i forhold til andre

transportformer i årene som kommer. Det er derfor nødvendig med en rask politisk avklaring om hvilken standard og hvilket omfang jernbanen skal ha. Bevilgningsnivået vil ikke gi et bedre togtilbud. Derimot må vi fortsatt leve med forsinkelser og dårlig frekvens i årene som kommer.

2001 ble også oppstarten for nytt dobbelspor mellom Skøyen og Asker. Togtrafikken på denne strekningen er den trangeste jernbaneflaskehalsen her til lands. Utbyggingen vil skje etappevis og vil prege utbyggingarbeidet i Jernbaneverket i 10-års perioden 2002–2012. I Vestfold ble Sandeparsellen slutført i 2001. Dette medfører en langt større fleksibilitet og kortere kjøretid på Vestfoldbanen. I Trondheim og Stavangerområdet planlegges det nye godsterminaler. Leangen godsterminal i Trondheim er etter vurderinger gjort av NSB Gods og Jernbaneverket ikke nødvendig med dagens godsmengde. Jernbaneverket bestrider derfor nødvendigheten av å benytte 500 millioner til et anlegg ingen foreløpig har bruk for. Dette har vi bedt departementet avklare.

Den 1. juni fikk Jernbaneverket ny organisasjon og nye hovedmål og strategier. De seks hovedmålene er sikkerhet; økonomi og effektivitet; mennesket i organisasjonen; konkurransekraft; punktlighet og miljø. Jernbaneverket skal bidra til at staten når de transportpolitiske mål. Jernbaneverket skal arbeide for at jernbanetransport er en

sikker og konkurransedyktig transportform, integrert med det øvrige transportnettet. Det er derfor viktig at alle i organisasjonen kjenner til hovedmålene, og at de optrukne strategier blir brukt.

Omorganiseringen førte til at jernbanedirektøren har fire etatsdirektører, en sikkerhetsdirektør og en stabsdirektør i sin ledergruppe. Det er i løpet av året også satt i gang omorganisering av trafikkdelen, hvor trafikk skilles ut fra regionene og legges til den sentrale styringsfunksjon. Dette arbeidet ventes slutført sommeren 2002.

Bane Tele ble 1. juli 2001 utskilt som eget AS.

Den økonomiske styringen av Jernbaneverket er under kontroll. Kontantregnskapet viser et merforbruk i 2001 på 54,874 millioner kroner i forhold til bevilgning.

Per 31.12.2001 hadde Jernbaneverket 3 577 fast ansatte. Jernbaneverket er i omstilling, og i likhet med tidligere år har medarbeiderne vist stor lojalitet og fleksibilitet. Jeg takker alle for innsatsen i 2001.

  
Steinar Killi

# Hva er Jernbaneverket?

Jernbaneverket ble opprettet 1. desember 1996 som et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket har forvaltningsansvaret for det offentlige jernbanenettet og skal på en ikke diskriminerende måte stille jernbanenettet tilgjengelig for aktuelle brukere. Jernbanedirektøren har det overordnede ansvar for ledelsen av jernbaneverket. Instruks for Jernbaneverket ble fastsatt ved kongelig resolusjon 18. juni 1999.

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

## Jernbaneverket har ansvar for:

- Utvikling og drift av et jernbanenett som tilfredsstillende samfunnets og markedets krav til sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, togtetthet, lasteprofil, komfort, opplevelse, miljø og publikumsinformasjon.
- Jernbanestasjoner og terminaler, blant annet publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukerne av tog-tjenester.
- Ruteplanlegging i form av å tildele ruteleier for trafikkutøverne (kapasitetsfordeling).
- Trafikkstyring gjennom operativ togledelse av trafikken på jernbanenettet.
- Bestemmelser for det offentlige jernbanenettet.
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.
- Inngåelse av sportilgangsavtaler med trafikkutøvere som kjører på det statlige jernbanenettet

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

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

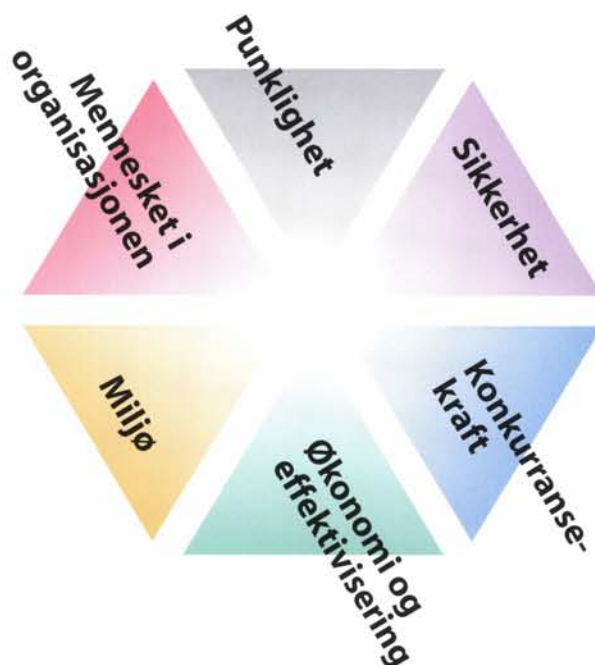
Jernbaneverket har i 2001 utarbeidet strategier og hovedmål innenfor følgende seks hovedområder:

- Sikkerhet**
- Punktlighet**
- Konkurranseskraft**
- Mennesket i organisasjonen**
- Miljø**
- Økonomi og effektivisering**

Målene skal være retningsgivende for den interne styringen av virksomheten.

## Jernbaneverkets hovedmål er:

- Jernbanetransport skal ikke medføre tap av menneskelig eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell. Alle endringer skal sikre utvikling i positiv retning, slik at jernbanetransport forblir det sikreste landbaserte transportmiddel.
- Jernbaneverket skal bedre ressursutnyttelsen i utøvelse og gjennomføring av sitt ansvar og sine oppgaver.
- Jernbaneverket skal være en attraktiv arbeidsplass.
- Jernbaneverket skal arbeide for økte markedsandeler der jernbanen er samfunnsøkonomisk lønnsom.
- Minimum 90 prosent av alle tog skal være i rute.
- Jernbaneverket skal styrke jernbanens miljøfortrinn.



# Jernbaneverkets organisasjon

Jernbaneverket er direkte underlagt Samferdselsdepartementet. Departementet følger opp Jernbaneverkets virksomhet gjennom faste etatsmøter og via tertialrapporter fra Jernbaneverket.

Jernbanedirektøren har ansvaret for ledelsen av jernbaneverket.

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

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

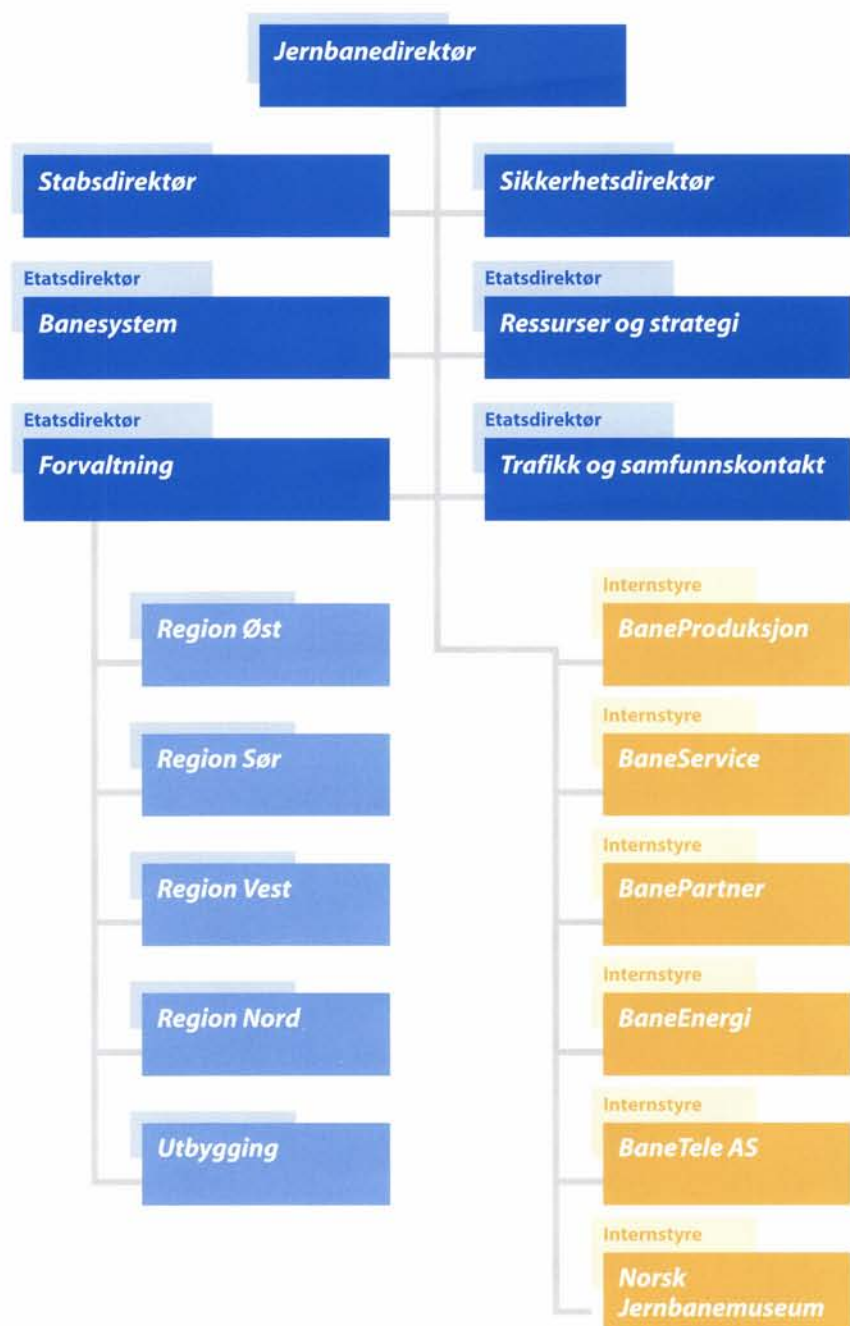
Utbygging ivaretar byggherrerollen for utbygging av jernbanen fra detaljplanlegging til ferdigstilt anlegg.

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

- **BaneProduksjon**, som leverer jernbanerettede entrepriser med basis i lettere maskinelt utstyr
- **BaneService**, som leverer jernbanerettede entrepriser basert på spesialisert og tyngre maskinelt utstyr
- **BanePartner**, som er Jernbaneverkets rådgivende ingeniørenhet
- **BaneEnergi**, som er Jernbaneverkets energiverk
- **BaneTele**, som er Jernbaneverkets «televerk», og som nå disponerer et avansert riksdekkende høyhastighets fibernett.  
Fra 1. juli ble BaneTele AS etablert som aksjeselskap eiet av Jernbaneverket.

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

Jernbaneverkets organisasjon pr. 31.12.01



# Jernbanenettet i Norge



Drivstofftoget frakter drivstoff til Gardermoen.  
(Foto: Rune Fossum)

Jernbanenettet i Norge er første generasjons jernbanenett. Traséene er hovedsakelig lagt som enkeltsporet bane for 100–150 år siden. Det er få strekninger hvor moderne rullende materiell kan utnytte sitt hastighetspotensial.

## Kapasitet

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

Oslo Sentralstasjon samt strekningene Skøyen–Asker og Oslo S–Ski fremstår som de trangeste flaskehalsene på nettet, med full kapasitetsutnyttelse i lange rushtidsperioder. Forøvrig er kapasiteten i deler av døgnet godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim.

I 2001 ble det gjort kapasitetsforbedrende tiltak ved at nytt dobbeltspor på strekningen Skoger–Holm (Vestfoldbanen) ble tatt i bruk 5.oktober. I tillegg til økt sporkapasitet gir tiltaket en kjøretidsgevinst på 2–3 minutter. En senere optimalisering vil gi en kjøretidsgevinst på ytterligere 5–6 minutter for en del tog.

På Bergensbanen ble kryssingsspor på Gulsvik forlenget til 700 meter og tatt i bruk i september. Dette bedrer sporkapasiteten noe og gir vesentlige bedre fleksibilitet i den daglige trafikkavviklingen.

Videre har trafikkavviklingen på Rørosbanen etter utbygging av ATC normalisert seg i 2001.

I tillegg har det som i 2000 vært omfattende midlertidige kapasitetsreduksjoner i form av saktekjøring og toginstillinger, i hovedsak på grunn av forskjellige arbeider på linjen.

Jernbaneverket arbeider for å redusere omfanget av disse midlertidige kapasitetsreduksjonene og bedre tilgjengeligheten på sporet.

## Lasteprofil

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

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

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

Strekninger som er klarert for slik trafikk er Ofofbanen (foreløpig P 403), Nordlandsbanen, Meråkerbanen (ingen konfliktpunkter), Dovrebanen,

Raumabanen, Rørosbanen (ingen konfliktpunkter), Kongsvingerbanen, Østfoldbanen og Sørlandsbanen. Utbygging for P 407 vil bli videreført slik at Bergensbanen og Ofotbanen blir klarert i 2003.

Særlig viktig for internasjonal trafikk er at det også legges til rette for det

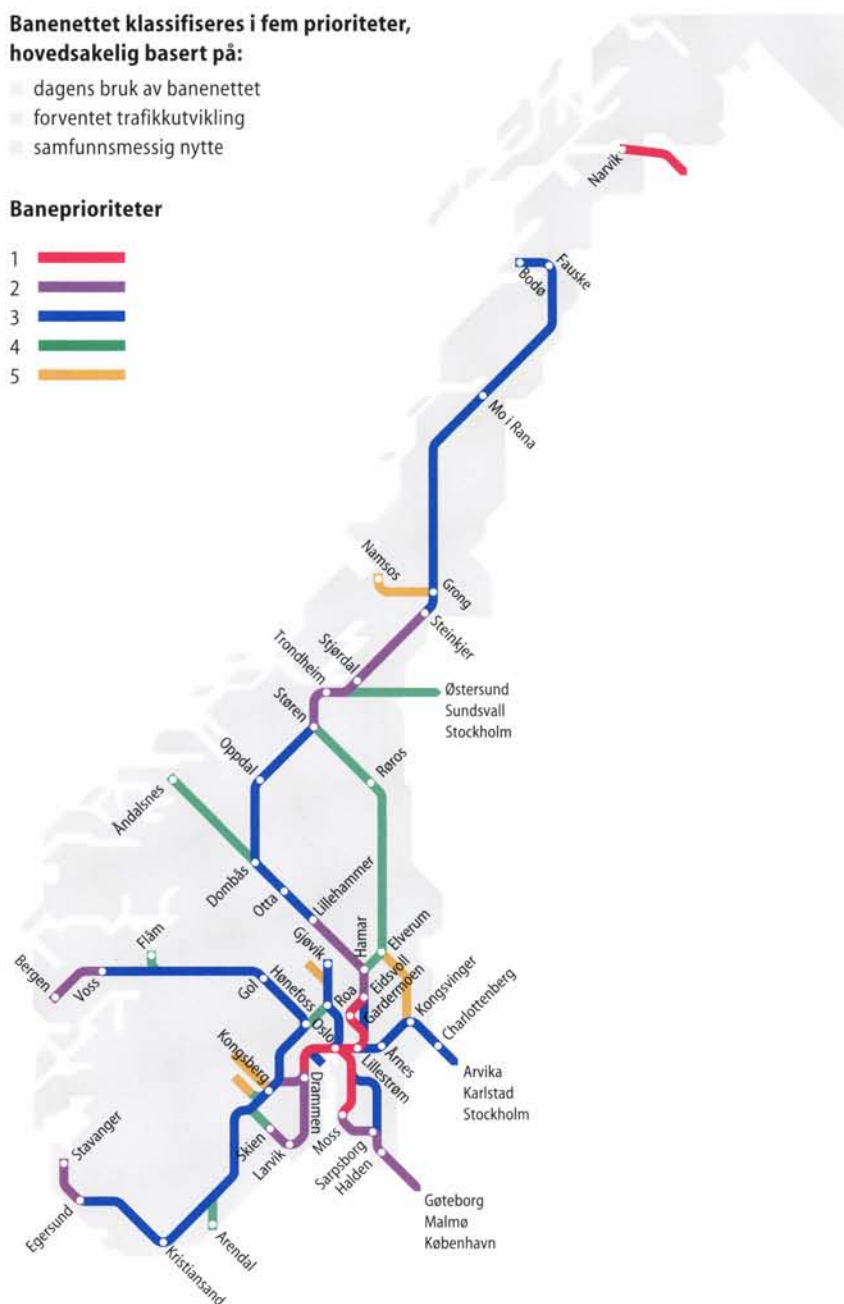
internasjonale lasteprofilet RIV-3.2, som muliggjør bruk av moderne og større godsvogner. RIV-3.2 er i praksis en gjennomgående vognprofilstandard på det europeiske nettet nord for Alpene. Denne lasteprofilen kan i dag kun tillates på Kongsvingerbanen.

**Banenettet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsakelig basert på:**

- dagens bruk av banenettet
- forventet trafikkutvikling
- samfunnmessig nytte

**Baneprioriteter**

- 1 █
- 2 █
- 3 █
- 4 █
- 5 █



Bergensbanen



Gardermobanen



Nordlandsbanen



Østfoldbanen



Rørosbanen



Sørlandsbanen



Kontaktledningsanlegget må være nytt når det skal tilrettelegges for hastigheter på 160 km/time eller mer  
(Foto: Rune Fossum)

### Nøkkeltall for det offentlige jernbanenettet

	Antall km bane hovedspor	Antall km bane dobbeltspor	Kryssningsspor lengre enn 600m	Antall bruere	Antall tunneller	Antall planoverganger <sup>1)</sup>
■ Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)	729	0	24	361	156	906
■ Sørlandsbanen (Drammen – Stavanger)	545	0	17	495	190	164
■ Dovrebanen (Eidsvoll – Trondheim)	485	0	36	384	42	432
■ Rørosbanen (Hamar – Støren)	383	0	7	291	6	517
■ Bergensbanen (Hønefoss – Bergen)	372	0	18	192	155	366
■ Østfoldbanen, vestre linje	170	63	8	190	16	106
■ Vestfoldbanen (Drammen – Skien)	148	18	0	120	16	186
■ Gjøvikbanen (Oslo S – Gjøvik)	124	3	2	102	7	158
■ Kongsvingerbanen	115	0	7	49	0	102
■ Raumabanen	114	0	1	100	6	247
■ Valdresbanen (Eina – Leira)	104	0	0	14	2	126
■ Solørbanen	94	0	0	31	0	231
■ Numedalsbanen (Kongsberg – Rødberg)	92	0	0	22	18	271
■ Østfoldbanen, østre linje	80	0	1	42	2	138
■ Bratsbergbanen (u/Nordagutu – Hjuksebø)	74	0	0	69	29	118
■ Meråkerbanen (Hell – Storlien)	71	0	0	64	1	62
■ Hovedbanen (Oslo S – Eidsvoll)	68	21	6	62	2	12
■ Randsfjordbanen (Hokksund – Hønefoss)	54	0	0	27	0	126
■ Namsoslinjen	51	0	0	22	5	113
■ Gardermobanen (Etterstad – Gardermoen)	49	49	0	25	1	0
■ Drammenbanen (Oslo S – Drammen)	42	42	0	58	11	2
■ Ofotbanen	42	0	1	6	20	44
■ Arendalsbanen	37	0	0	16	3	51
■ Roa – Hønefosslinjen	32	0	0	25	3	47
■ Flåmsbana	20	0	0	2	21	41
■ Gardermobanen (Gardermoen – Eidsvoll)	17	13	0	12	2	0
■ Randsfjordbanen (nordlige del)	16	0	0	5	0	33
■ Spikkestadlinjen	14	0	0	12	0	9
■ Brevikbanen (Eidanger – Brevik)	10	0	0	0	1	13
■ Hortenlinjen (Skoppum – Horten)	7	0	0	0	0	24
■ Alnabru – Loenga	7	0	0	3	0	0
■ Stavne – Leangen	6	0	0	2	1	2
■ Alnabru – Grefsen	5	0	0	5	0	9
■ Dalane – Suldal	1	0	0	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>4178</b>	<b>209</b>	<b>128</b>	<b>2808</b>	<b>716</b>	<b>4 656</b>

- Elektrifisert jernbanestrekning
- Ikke-elektrifisert jernbanestrekning

1) Inkl. planoverganger på sidespor



# Sikkerhet

Jernbaneverket beskriver risikobildet for det offentlige jernbanenettet gjennom strekningsvise risikoanalyser og tilhørende sikkerhetsoppfølgingsplaner. Strekningsanalysene legges til grunn ved alle sikkerhetsrelaterte analyser innenfor infrastruktur, trafikkstyring og rullende materiell.

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

I 2001 omkom seks personer i forbindelse med togfremføring.

Av de omkomne i 2001 var to reisende. Fire personer ble påkjørt i sporet, hvorav to i forbindelse med planoverganger.

I 2001 var det to hendelser som kunne fått alvorlige følger. Den ene hendelsen var sammenstøt mellom to tog på Nittedal stasjon 8. april, hvor det ble lettere personskader. Den andre hendelsen var et sammenstøt mellom et lokaltog og en arbeidsmaskin mellom Skøyen og Lysaker hvor det også ble lettere personskader.

De gjennomførte strekningsanalysene peker på at Jernbaneverket spesielt bør konsentrere innsatsen om å forhindre storulykker og å redusere mulighetene for påkjørsler av kjøretøyer og personer på planoverganger og i sporet. På den bakgrunn er det i 2001 besluttet å bygge et nødstoppsystem på ikkejernstyrte strekninger. Alle Jernbaneverkets skinnegående arbeidsmaskiner vil bli utstyrt med ATC. Det er videre igangsatt viktige aktiviteter i forbindelse med planoverganger og personer som ferdes i sporet.

Jernbaneverket har gjennomført en aksjon, «Tøffere enn toget», med fokus på hvor farlig det er å oppholde seg i sporet. Kampanjen var primært rettet mot barn og unge.

## Sikkerhet langs banenettet:

— Strekninger utstyrt med ATC (per 31.12.01)



## Antall hendelser og omkomne som følge av togfremføring

	Antall hendelser		Antall omkomne	
	1980–2000	2001	1980–2000	2001
Sammenstøt	7	7	1,5	0
Avsporinger	16	3	0,1	0
Planovergangsulykker	17	15	4,3	2
Øvrige uhell/ulykker	18	12	1,9	4 (2 reisende)
<b>Sum</b>	<b>58</b>	<b>37</b>	<b>7,8</b>	<b>6</b>

### Planoverganger

Ved utløpet av 2001 var det fortsatt 4645 usikrede planoverganger i Norge. I 2001 ble det fjernet 187 planoverganger. Dette var på samme nivå som gjennomsnittet for de foregående fem år. Det har vært gjennomført et utstrakt kartleggingsarbeid for å få et stadig bedre grunnlag for prioritering av tiltak. Det er startet arbeid for å utvikle alternative tiltak for størst mulig sikkerhetsmessig forbedring. Det å erstatte en planovergang med planfri kryssing er kostbart og ligger i størrelsesordenen 3–10 millioner kroner inklusive tilhørende veisystem.

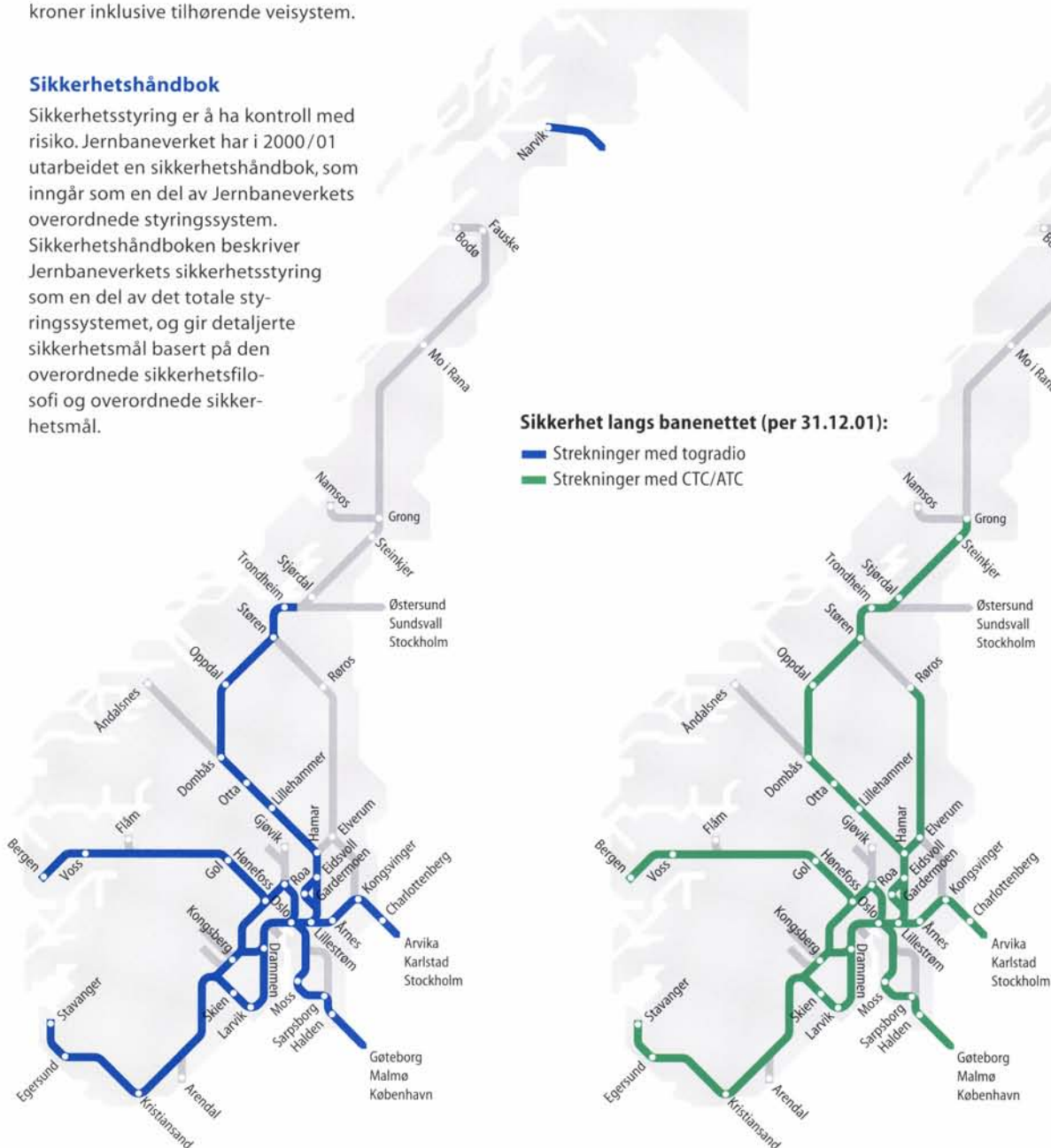
### Sikkerhetshåndbok

Sikkerhetsstyring er å ha kontroll med risiko. Jernbaneverket har i 2000/01 utarbeidet en sikkerhetshåndbok, som inngår som en del av Jernbaneverkets overordnede styringssystem. Sikkerhetshåndboken beskriver Jernbaneverkets sikkerhetsstyring som en del av det totale styringssystemet, og gir detaljerte sikkerhetsmål basert på den overordnede sikkerhetsfilosofi og overordnede sikkerhetsmål.

### Sikkerhetsansvaret for jernbanenettet

Samferdselsdepartementet har tydeliggjort Jernbaneverkets sikkerhetsansvar for jernbanenettet. Sikkerheten er en sum av risiko ved infrastrukturen, togene og trafikkstyringen. Jernbaneverket vil nå sette tydeligere krav, både internt og til aktører på nettet, enten det er trafikkutøvere eller entreprenører.

Slik kan Jernbaneverket ha kontroll på helheten. Konsekvensen av dette er at Jernbaneverket forplikter seg til bestemte sikkerhetsnivåer for infrastruktur og trafikkstyring i forhold til aktører på nettet.

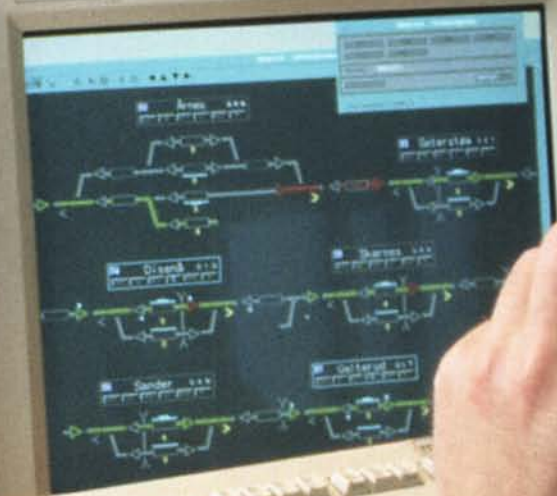
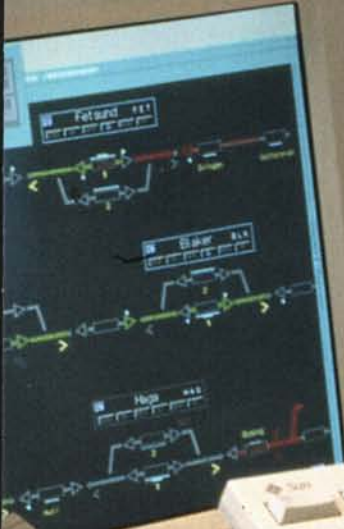




AUROA-GJØVIK, NFK JEYNAKER+ROA-HSNEFOSS

NFK TUEN + LILLESTRØM - KONOSVINGER, NFK KONOSVINGER + KONOSVINGER - OSLO  
NFK MAGNOR - ØRENSØENBYTTET

mm03osio





# Punktlighet

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

Punktligheten for flytog, Intercity Østfold og fjernog (spesielt Signatur Sørlandsbanen) og lokaltog i Stavanger, Bergen og Trondheim er bedret i 2001. For øvrige strekninger og lokaltog rundt Oslo var det ingen framgang og jevnt over dårligere punktlighet enn året før. Nedgangen skyldes en økning i forsinkelser på grunn av signalfeil, saktekjøringer og problemer med NSBs motorvognmateriell.

Antall forsinkede tog med direkte årsak i infrastrukturen viser en økning på 17 % fra 2000 til 2001.

## Punktlighetsfeil

Jernbaneverket måler feil som forstyrrer punktligheten i antall feil på kontaktledningen og signaler som innvirker på toggangen.

I 2001 har det vært en betydelig økning i antall kontaktledningsfeil og feil i signalanlegg i forhold til 2000, og

## Utvikling i punktlighet, % i rute til endestasjon

	Langdistanse	Mellomdistanse	Lokaltog Oslo	Flytoget	Godstog m/tidsgaranti
1991	78	76	82		
1992	80	75	81		67
1993	79	79	85		60
1994	80	85	84		63
1995	83	84	88		77
1996	80	79	83		71
1997	78	78	75		74
1998	82	82	80		75
1999	84	87	87	97	81
2000	68	81	89	94	74
2001	77	77	85	95	76

Tallene for lokaltog Oslo for årene 1991–1998 er basert på rushtidsmålinger. Alle øvrige tall er beregnet på døgnbasis.

resultatet ligger langt under målsettingen for 2001.

## Saktekjøringer

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

Det oppstår imidlertid forsinkelser som følge av ikke-planlagte saktekjøringer som iverksettes ved uforutsette

hendelser som solslyng, skinnebrudd, ras og lignende eller har sammenheng med den generelle sportilstanden.

Hovedårsaker til avvik i punktligheten i togfremføringen har vært:

- mye løvfall og glatte skinner høsten 2001
- mange dyrepåkjørseler gjennom året
- mye dårlig vær høsten 2001
- kuldeperioden på Østlandet i desember
- feil i infrastruktur, samt saktekjøringer
- avsporing på Trønderbanen



Reisende på perrongen ved Dombås stasjon  
(Foto: Rune Fossum)

# Transportmengden på det offentlige jernbanenettet

Trafikkutviklingen viste i 2001 en nedgang i antall togkilometer. NSB BA Persontrafikks nedgang i antall togkilometer skyldtes i hovedsak ressurstilpasning og innkjøring av nytt materiell, samt spissing av produktområdene.

Fjertogtrafikken viste en pen økning på slutten av året. Endringene i innenlands flytrafikk var en viktig årsak. På grunn av endringene i flytrafikken, både innenlands og utenlands, hadde Flytoget AS en nedgang på to prosent i antall reisende for året 2001. NSB BA Gods fortsatte sanering av vognlasttrafikk som en forberedelse til et rendyrket, delprivatisert selskap spesialisert på kombinerte transporter, mens de kombinerte transportene viste en svak økning.

Malmtrafikk AS hadde i tråd med den vedvarende lavkonjunkturen i verdens stålmarked en ny nedgang på 15 prosent og endte på 12 millioner tonn.

GM Gruppen hadde en økning i sin chartervirksomhet på 47 prosent til 1 805 personer.

På slutten av året ble NSB BA Gods omgjort til et delprivatisert aksjeselskap, CargoNet AS, 55 prosent eid av NSB BA og 45 prosent eid av svenske Green Cargo. I bytte for den svenske aksjeposten overtok CargoNet 100 prosent av det svenske kombitransport selskapet Rail

Combi AB, slik at CargoNet nå er Nordens dominerende kombitransport-selskap. CargoNet AS er nå lisensiert og har egen sportilgangsavtale med Jernbaneverket, slik at antall trafikkutøvere på norske spor er oppe i fem. Men fordi trafikeringsretten til både Flytoget AS og CargoNet AS er beroende på status som datterselskap til NSB BA, slik dette er nedfelt i gjeldende Tildelingsforskrift, kan ytterligere privatisering ikke skje uten endringer i forskriftene.

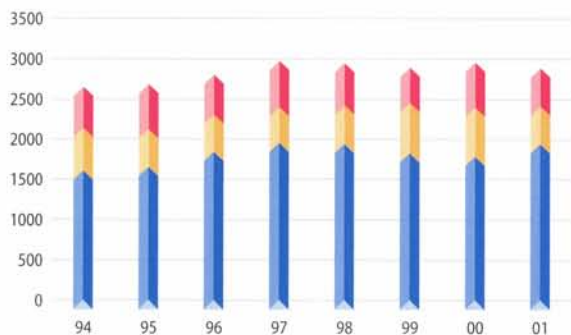
NSB-konsernet med datterselskaper har de siste årene valgt en utstrakt saneringsprofil når det gjelder valg av produktbredde, og konsentrert seg om å lykkes innen visse segmenter. Dette har resultert i at en del behov ikke lenger dekkes på en god måte. I tillegg antas at innføring av reell konkurranse innen jernbanesektoren vil gi skjerping og faktiske bedringer i jernbanens konkurransekraft og brukernytte. Det er derfor å anbefale at det så snart som mulig gis videre åpninger i Tildelingsforskriften for etablering av nye trafikkutøvere på det

nasjonale jernbanenettet. Dette gjelder ikke minst for nasjonale foretak som kan gi større bredde i det innenlandske transporttilbudet, men for øvrig også for tidsnok å komme i posisjon for videre åpning i internasjonal godstrafikk i henhold til EU's vedtatte jernbanepakke 1.

Ovennevnte gjelder i første rekke godstrafikken, hvor alle vesentlige forutsetninger nå er på plass. På dette området har Jernbaneverket også gått inn i et samarbeid med øvrige nordiske infrastrukturforvaltere om stimulering av inter-nordisk godstrafikk.

Konkurransetsetting av den nasjonale persontrafikken krever i større grad en utvikling av regulerende organer og vesentlig mer detaljerte regimer på forvaltning av rullende materiell og billettsystemer.

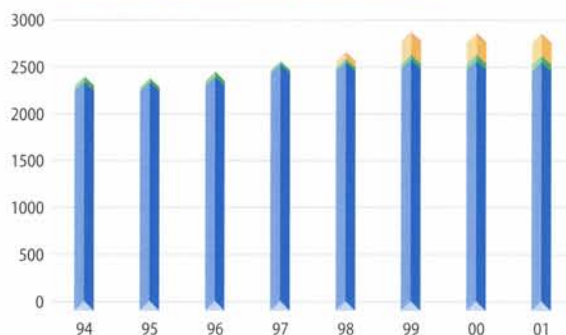
Godstrafikk, millioner tonnkilometer



- ▲ Transitt, Malmtransport AS<sup>1)</sup>
- ▲ Samtrafikk utland<sup>1)</sup>
- ▲ NSB Gods innenlandstrafikk

1) Antall tonnm, bergnet norsk strekning

Persontransport, millioner personkilometer



- ▲ Flåm Utvikling AS
- ▲ Flytoget as
- ▲ Samtrafikk utland
- ▲ NSB BA innenlandstrafikk



13.36 Ski

Landskap - Skaper ved alle stasjoner





# Drift og vedlikehold av infrastruktur

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendige for å oppnå en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Dette vil for eksempel si, banevisitasjoner, personellberedskap, feilretting, snørydding, kontroller og revisjoner.

I tillegg inngår forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan. Drift inkluderer også utgifter knyttet til inntektsservelse i Jernbaneløst forretningsenheter.

Jernbaneløst samlete driftsutgifter utgjorde i 2001 om lag 1.865 millioner kroner. Dette er utgifter som hovedsakelig er knyttet til lønn, samt kjøp av varer og tjenester.

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur omfatter tiltak for å opprettholde anleggenes tiltenkte sikkerhetsnivå, funksjonalitet og tilgjengelighet. Vedlikehold omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av sviller og skinner. Behovet for vedlikehold vurderes på lang sikt ut fra levetidsbetraktninger og på kort sikt ut fra tilstandskontroller. Tilstrekkelig nivå på vedlikehold er en forutsetning for å ivareta sikkerheten og tilgjengeligheten på lang sikt.

Vedlikeholdsprosjektene er mange og varierer både i omfang og kostnad. De er viktige for å kunne opprettholde dagens tekniske standard og bedre sikkerheten.

## Trafikkstyring

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, fastlegging av regler for trafikk og arbeid på sporet samt operativ trafikkstyring (togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon).

Koordinatfesting av spor  
(Foto: Rune Fossum)



# Utvikling av jernbanenettet

Større investeringsprosjekter spesifisert i St. prp.nr.1 (2000-2001). Tabellen viser totalt kostnadsoverslag, årets bevilgning og regnskap for investeringsprosjekter som er spesifisert i St.prp.nr.1 (2000-2001).

Prosjekt	Kostnadsoverslag	Bevilgning 2001	Regnskap 2001
Vestfoldbanen, Sande, Skoger-Åshaugen	443,6	19,7	18,6
Vestfoldbanen, Sande, Åshaugen-Sande-Holm	528,6	40,0	13,9
Vestfoldbanen, Nykirke kryssingsspor	124,7	76,2	40,1
Bergensbanen, Gråskallen	229,5	5,9	2,2
Drammenbanen, Sandvika-Asker	3 285,0	295,3	339,5
Detaljplanlegging, Lysaker stasjon	1 031,8	24,0	23,0
Krengetogtiltak, Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen		121,3	125,1
Krengetogtiltak, Kongsvinger- og Østfoldbanen		206,0	136,8
Investering i eksisterende infrastruktur		596,1	600,1
<b>Sum</b>	<b>5 643,2</b>	<b>1 384,5</b>	<b>1 299,2</b>
Kap. 4350, post 37 *		29,0	34,1
Refusjoner kap. 4350, postene 15-18		0,0	1,2
Kap 1350 post 30	5 643,2	1 413,5	1 334,5

\* 29,0 millioner kroner på post 37 er mottatt anleggsbidrag til finansiering av 30 tonn akseltrykk på Ofotbanen.

## Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen

Prosjektene Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen omfatter utbygging av to dobbeltsporede seksjoner på Vestfoldbanen på henholdsvis 6,9 km og 5,8 km. Prosjektene, som må ses i sammenheng, ble utbygget for å bedre kapasiteten, punktligheten, samt å redusere kjøretiden på en av landets mest trafikkerte strekninger. På lang sikt er målet et sammenhengende dobbeltspor mellom Drammen og Larvik. Parsellene ble tatt i bruk 5. oktober 2001.

## Vestfoldbanen, Nykirke kryssingsspor

Prosjektet består av et 500 m (effektiv lengde) nytt kryssingsspor som inngår som en del av nytt dobbeltspor på søndre del av parsell fem på Vestfoldbanen. Prosjektets utstrekning er i overkant av 1 000 m og dimensjoneres med standard som fremtidig høyhastighetsbane. Traséen går i et sterkt kupert skogsområde med tunnel, dype skjæringer samt store fyllinger over kvikkleire. Plassering er valgt ut ifra mest effektiv togdrift ved å dele opp dagens lengste blokkstrekning på Vestfoldbanen. Arbeider med spor og signal pågår, og anlegget er tidligst ferdig 31. mai 2002.

## Bergensbanen, Gråskallen

Dagens jernbanetrasé mellom Haugastøl og Finse var med sine 27 km den lengste strekningen på Bergensbanen uten kryssingsmuligheter. Investering i nytt kryssingsspor i tunnel ved Gråskallen medfører bedret punktlighet og redusert kjøretid, samtidig som drifts- og vedlikeholdskostnader på linjen vinters- tid reduseres. Anlegget ble åpnet for trafikk, som planlagt, i oktober 1999. Budsjettmidlene i 2001 ble avsatt til sluttoppripping, diverse uavklarte saker, samt garantiarbeider.

## Drammenbanen, Sandvika-Asker

Prosjektet er et delprosjekt i utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker. Hovedmålet her er å legge til rette for økt kapasitet, økt frekvens, bedret punktlighet, og i tillegg nedkorting av reisetiden. Strekingen omfatter parsellene Sandvika-Jong og Jong-Asker.

Tiltaket omfatter 11,6 km nytt dobbeltspor. Dobbeltsporet går gjennom bebygd område i Sandvika sentrum med nye broer over Sandvikselva, Rønne elv og E 16. Traséen går i betongkulerter mellom Jong og Bjørnegård med mulighet for avgrensning av Ringeriksbanen. Traséen går videre i tunnel mellom Bjørnegård og Asker sentrum med en kort dagsone ved Åstaddammen. Inn mot Asker stasjon går traséen i betong-

tunnel. Asker stasjon skal bygges om.

Strekningene Sandvika-Jong og Jong-Asker har hver for seg en begrenset nytte for trafikken. En samlet utbygging av strekningene gir høyest effektivitet både for trafikken og for en anleggsdriften. Nyten av en utbygging som gir samtidig åpning av begge parsellene, er økt kapasitet og bedret regularitet på hele strekingen Skøyen-Asker.

## Sandvika-Jong

Byggearbeidene ble startet opp i 2001 med en bevilgning på 186,7 mill kroner. Videre fremdrift er blant annet bygging av firespors bru over Sandvikselva, utvidelse av eksisterende tospors jernbane til firesporsbane over en strekning på totalt ca. 1 300 m og delvis omlegging av eksisterende spor. Videre bygging av to nye enkeltsporede bruer over E16 og bygging av nedgravde betong-tunneler frem til Bjørnegård skole.

## Jong-Asker

Byggearbeidene starter i 2002 og består av to fjelltunneler på ca. 2 700 meter og 3 600 meter, delt av en kort dagsone ved Åstad/Solstad. Ved innføring av nytt dobbeltspor ved Asker må store deler av plattform og sporarrangement bygges om.



Anleggsarbeid ved Jong  
(Foto: Rune Fossum)

### Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen

Dette er hastighets- og kapasitetsøkende tiltak som gjennomføres for å tilrettelegge de tre fjerntogstrekningene Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen for bruk av krengetogmateriell. Krengetoginvesteringene omfatter bl.a.;

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

Krengetogsrelaterte investeringstiltak er viktige for transporten i distriktene mellom de store byene på strekningene Trondheim–Oslo, Bergen–Oslo og Stavanger–Oslo ved at reisetiden mellom de ulike tettstedene reduseres. Samtidig økes antall togavganger. Tiltakene gir mulighet for forbedring for både gods- og persontransporttilbudet på de aktuelle strekningene.

Krengetogsett ble satt i drift høsten 1999 på Sørlandsbanen til Kristiansand, og deretter i 2000 videre til Stavanger og på Dovrebanen. I 2001 ble det fokusert på ferdigstillelse av igangsatte prosjekter på disse tre banestrekningene.

### Krengetog på Kongsvinger- og Østfoldbanen

Hovedaktivitetene på strekningene er knyttet til nedleggelse av planoverganger, samt linjeoptimaliseringstiltak og flytting av signaler for å kunne øke hastigheten.

Samtidig gjennomfører Jernbaneverket en del vedlikeholdsaktiviteter på de samme strekningene. Disse aktivitetene er knyttet til nytt kontaktledningsanlegg, siktbedrende tiltak og sanering av planoverganger, flytting av signaler der hastigheten øker, utbedring/skifte av vekslere, sporoptimalisering, skifte av korte bruer, ballastrensing, skinnsliping og skifte av slitte skinner og sviller.

### Nasjonal transportplan

Jernbaneverkets endelige handlingsprogram for perioden 2002–2005 forelå i begynnelsen av oktober 2001. Handlingsprogrammet var basert på NTP 2002–2011 og Stortingets behandling av denne med en årlig investeringsramme på 1 890 millioner kroner. Budsjett 2002

har en investeringsramme på 1 288 millioner kroner, en differanse på 602 millioner kroner. Investeringsprosjekter som utsettes som følge av dette er:

- Planlegging av Farriseidet–Porsgrunn og Kolbotn–Ski
- Barkåker–Tønsberg
- Godsterminalen i Ganddal

I tillegg er innsatsen på de definerte programområdene redusert med 386 millioner kroner i 2002.

Forberedelser til rullering av Nasjonal transportplan for perioden 2006–2011 fortsetter i samarbeid mellom transportetatene. Transportetatene leverte et felles strategidokument i april 2002.

Jernbaneverket har gitt innspill om jernbanenettets omfang og standard til stortingsmeldingen om kollektivtransport våren 2002. Analysen innbefatter ulike scenarier for innretning av ressursbruk og satsing på investeringer. Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 30. november 2001. Resultatet av dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for arbeidet med neste rullering av Nasjonal transportplan. I tillegg har Jernbaneverket begynt med konkrete og målrettede analyser som skal være grunnlag for strategiske mål ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

# Jernbanen og miljøet

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

## Hovedmål og strategier for miljø

Jernbaneverkets hovedmål for miljø er å styrke jernbanens miljøfortrinn. For å oppfylle dette hovedmålet skal Jernbaneverket:

- ❑ Utvikle, dokumentere og kommunisere jernbanens miljøfortrinn for å oppnå riktig ressursbruk
- ❑ Kontrollere og redusere jernbanens totale miljøpåvirkning
- ❑ Stille definerte målbare miljøkrav til egen virksomhet, leverandører og trafikkutøvere
- ❑ Forbedre det ytre miljø på stasjoner og langs linjen

## Jernbanens miljøfortrinn

Statistisk sentralbyrå har foretatt en sammenligning av energiforbruk og utslipp til luft for ulike transportmidler. Disse beregningene viser at jernbanetransport er den mest energieffektive måten å transportere gods på. Deretter følger skip og lastebil. Beregningene fra Statistisk sentralbyrå viser også at elektrisk jernbane har lavest energiforbruk per passasjerkilometer, tett fulgt av T-banen i Oslo. Dersom man skal satse på jernbane der den har sine fortrinn, bør for eksempel transport av gods over lengre avstander være et viktig satsingsområde. For samfunnet gir overføring av gods fra vei til bane store sikkerhets- og miljøgevinst.

## Miljøstyring

Miljøstyring inngår som en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem. Jernbaneverkets miljøstyringssystem som er basert på ISO 14001, ble revidert i 2001.

## Miljøeffektive anskaffelser

Jernbaneverkets anskaffeshåndbok har fra 2000 inneholdt retningslinjer for å ivareta miljøhensyn ved anskaffelser. I løpet av 2001 har flere av enhetene innarbeidet slike krav i eget styringssystem.

## Grønn Stat

Prosjektet Grønn stat, som Jernbaneverket har deltatt i, ble avsluttet i sin



Signaturtog



nåværende form ved utgangen av 2001. Det foreligger sluttrapport for prosjektet, utarbeidet av Statens Forurensnings-tilsyn (SFT) med innspill fra de ti del-takende etatene. Generelt sett er erfaringene fra prosjektet gode.

### Samferdselsetatenes miljøhandlingsplan og resultat-rapporteringssystem

Tilgang på miljøinformasjon er en for-utsetning for enkeltmenneskers med-virkning i arbeidet for et bedre miljø, både gjennom egne valg og som del-takere i beslutningsprosesser. Miljøvern-myndighetene ønsker å tilby letttilgjengelig informasjon om miljøtilstanden og utviklingen i de aktiviteter som påvirker miljøet. Jernbaneverket har i 2001 del-tatt i arbeidet med å etablere et resultat-oppfølgningssystem for støy, som skal gi årlig oppdaterte resultater for nasjonale nøkkeltall for tilstand og påvirkning.

### Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket samarbeider med Riks-antikvaren om etablering av en nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbaneverket. Forslaget vil inneholde både streknings- og objek-tvern. Prosjektet ble startet i forbindelse med kulturminneåret 1997 og har invol-vert alle Jernbaneverkets regioner. Foreliggende forslag til verneplan ble sendt på intern høring/kvalitetssikring i Jernbaneverket, samt blant annet til berørte museumsbaner, i februar 2002. Behandling i Jernbaneverkets ledelse samt utsendelse til ekstern høring for-ventes å skje i andre halvår 2002. Planen vil deretter bli sendt Riksantikvaren som foretar videre behandling av de strek-ningene og objektene som skal fredes. I forbindelse med den sentrale behand-lingen av verneplanen vil det også bli etablert et administrativt og økonomisk forvaltningssystem for oppfølging av planen.

### Det visuelle miljøet

De som bygde jernbanen i pionertiden, la stor vekt på utforming av landskap og bygninger, miljøer og arkitektur. I dag vil

vi at hensynet til funksjon og estetikk skal ivaretas både ved bygging av nye anlegg og ved ombygging av gamle. Arbeidet med å utvikle et helhetlig pro-gram for det visuelle miljøet på jern-banestasjoner ble for alvor påbegynt høsten 1999. I løpet av 2001 er det utvik-let et forslag til standard for jernbane-stasjoner, herunder standard for fasiliteter, fysisk utforming, drift og vedlikehold. Jernbaneverket mottok i 2001 en inter-nasjonal pris for kunstnerisk utsmykning av Nationaltheatret nye stasjon.

### Avfall

En stor andel av materialer som fjernes i forbindelse med oppgradering av jern-banenettet, gjenbrukes i andre deler av nettet. Metall- og treavfall som ikke kan gjenbrukes, selges videre til gjenvinning og utgjør dermed en inntektskilde. Mengden produksjonsavfall har gått ned fra 2000 til 2001, noe som trolig skyldes endring i aktivitetsnivå og type prosjek-ter.

### Energiforbruk

Selv om energieffektivitet er et av jern-banens miljøfortrinn, er det potensial for å bli enda bedre. Jernbaneverket har som mål å redusere energiforbruk. Det pågår et prosjekt i BaneEnerg i med inn-stallering av varmluftsoverføring ved omformerstasjoner som vil bidra til redusert energiforbruk. Flere av regio-nene startet arbeid med ENØK-prosjek-ter i 2001. Alle regionene skal lage handlingsplaner for reduksjon av energi-forbruk i 2002.

### Grunnforurensning

Plantevernmidler brukes av sikkerhets-messige grunner. På bakgrunn av nye krav brukes nå midler med redusert virk-ning per sprøyting slik at det må sprøy-tes oftere. Jernbaneverket har startet arbeid med å se på alternative metoder og utstyr for behandling av problemve-getasjon i ballasten/sporområdet. Vurdering av ulike alternativer for opp-rydding av kreosotforurensning ved Råde impregneringsverk (Østfold) fort-satte i 2001.

### Dyrepåkjørsler

Det er rapportert om 1750 dyrepåkjørs-ler på jernbanen i 2001. Dette er en økning på 27 prosent i forhold til 2000 og kan blant annet skyldes store meng-der snø og etterslep når det gjelder vegetasjonsrydding langs sporet. I Nordland og Nord-Trøndelag er det eta-blert samarbeid mellom Jernbaneverket, Vegvesenet, Fylkesmannen, kommuner med flere om forebyggende tiltak. Slike samarbeidsgrupper vurderes etablert også i de andre regionene. Alle regio-nene skal utarbeide handlingsplaner for reduksjon av dyrepåkjørsler i 2002.

### Støy, vibrasjoner og strukturlyd

For naboene langs jernbanenettet opp-levs støy som den største miljøulem-pen. For å rette fokus på dette proble-met ble arbeid med støyreducerende tiltak definert som eget programområde i forbindelse med utarbeidelse av hand-lingsprogram for Jernbaneverket 2002–2005. Hovedformålet for programområ-det er å oppfylle kravet i forskriften om grenseverdier for luftforurensning og støy. Detaljkartlegging/tiltaksutredning av boliger som antas å være utsatt for jernbanestøy over grenseverdien ble igangsatt i 2001, og ventes fullført i løpet av den første delen av 2002. Gjennomføring av tiltak på boliger, som etter detaljkartleggingen viser seg å være utsatt for støy høyere enn for-skriftsgrensen, vil bli påbegynt i 2002.

### Kompetanseutvikling

Jernbaneverket har flere faglige fora for å styrke informasjonsutveksling og kompetanseheving innen miljø. I tillegg foregår det miljørettet opplæring i hovedenhetene.

### Miljørapport 2001

En nærmere beskrivelse av Jernbane-verkets miljøpolitikk og status for miljø-arbeid er omhandlet i Miljørapport 2001 som er tilgjengelig på nettsiden: <http://www.jernbaneverket.no>

# Jernbaneverkets internasjonale arbeid

## Europeisk samarbeid

Medio desember meldte Jernbaneverket seg – sammen med seks andre infrastrukturforvaltere – ut av CER (Community of European Railways) for å danne sin egen interesseorganisasjon EIM (European Rail Infrastructure Managers) i Brussel formelt f.o.m. 1.1.02. Jernbaneverket hadde da vært medlem av CER siden 1993. De andre infrastrukturforvalterne som valgte å melde seg ut, var forvalterne i Sverige (BV), Danmark (BS), Finland (RHK), England (RT), Frankrike (RFF) og Portugal (REFER). Senere har også infrastrukturforvalteren i Nederland (RIM) sluttet seg til slik at den nye organisasjonen per 1.3.02 teller åtte medlemmer.

Etableringen av den nye organisasjonen må sees i lys av den klarere avgrensning av ansvar og oppgaver som nå finner sted i EU mellom infrastrukturforvaltere og trafikkutøvere innen jernbanesektoren. I det øyeblikk den nye organisasjonen er fullt ut funksjonsdyktig, vil det nordiske representasjonskontoret i Brussel inngå i denne.

EUs «Jernbanepakke 1» ble vedtatt 15. mars. Pakken inneholder tre direktiver, hvorav to omfatter endringer i eksisterende direktiver, mens ett er en

fullstendig erstatning av et eksisterende direktiv. Kommissjonen valgte å etablere fire arbeidsgrupper for å koordinere arbeidet med implementeringen av de tre direktivene. Norge, ved Samferdselsdepartementet, har deltatt i alle fire gruppene. Jernbaneverket har bistått departementet i arbeidet i to av gruppene («Network Statement» og «Rail Market Monitoring Scheme»).

## Nordisk samarbeid

Primo 2001 ble det igangsatt en studie i NIMs regi (Nordic Infrastructure Managers) med sikte på å identifisere eventuelle barrierer for å etablere «Et fritt nordisk jernbanemarked for gods», samt å fremme forslag til hvordan disse barrierene skulle overvinnes. Studien – sammen med de nordiske generaldirektørenes anbefalinger – ble framlagt på en konferanse i Jönköping 2. oktober. Som en oppfølging av studien ble det vedtatt å starte 10 prosjekter i NIMs regi for å konkretisere anbefalingene i studien. Dette prosjektarbeidet vil pågå i hele 2001 og forventes avsluttet medio mars 2003.

*Linx-toget skal være ferdig til bruk fra mai 2002.  
(Illustrasjon: West Art, Göteborg, Sverige)*



# Personal og arbeidsmiljø

I Jernbaneverkets dokument for hovedmål og strategier er mennesket i organisasjonen et av seks satsingsområder.

Jernbaneverket skal være en attraktiv arbeidsplass.

## Antall fast ansatte

Ved utgangen av 2001 var det 3 577 fast ansatt i Jernbaneverket (BaneTele AS ikke inkludert). Dette er tolv færre enn ved utgangen av forrige år.

## Overtid

Jernbaneverket utbetalte i 2001 overtidstillegg som utgjorde 9,0 prosent av fastlønn. Dette er 1,0 prosentpoeng høyere enn målsettingen, men representerer likevel en nedgang i antall overtidstimer sammenlignet med tidligere år.

## Sykefravær

Jernbaneverket har også i 2001 arbeidet aktivt med oppfølging og tiltak i forhold til sykefravær. Oppmerksomhet hos lederne, innføring av nye rutiner for oppfølging av langtidssykemeldte, samt en vellykket prøveordning med fleksibel bruk av egenmeldinger har vært blant de viktigste tiltakene. Hver for seg har disse tiltakene vært positive, men den samlede effekt har likevel ikke vært tilstrekkelig til å stabilisere eller redusere sykefraværet totalt sett. Jernbaneverket hadde i 2001 et sykefravær på 6,9 prosent. Dette er en økning fra 6,2 prosent i 1999 og 6,5 prosent i 2000. Utviklingen i Jernbaneverket er således parallell med det man ser i samfunnet for øvrig, og det

er i all hovedsak langtidssykefraværet som øker også i Jernbaneverket. Korttidsfraværet er stabilt og lavt. Videre arbeid vil derfor fortsatt fokusere på oppfølgingen av langtidssykemeldte, ikke minst ved at aktiv sykemelding vil bli tatt i bruk i større grad enn i dag.

## Skader med fravær

Antall skader som gir fravær, har de senere år vist en klar reduksjon. Denne utviklingen fortsatte også i 2001, og antall skader ble redusert med ytterligere 20 prosent sammenlignet med foregående år.

## Oppfølging av medarbeiderundersøkelse

Jernbaneverket gjennomførte høsten 2000 en større medarbeiderundersøkelse hvor samtlige tilsatte fikk anledning til å si sin mening om arbeidstrivsel, arbeidsforhold og ledelse i Jernbaneverket. Hovedresultatet fra undersøkelsen er at det er stor grad av trivsel i Jernbaneverket. Medarbeiderne trives med hverandre og med de utfordrende og meningsfulle oppgaver de fleste opplever at de har. Sammenlignet med tilsvarende måling for fire år siden er det nå flere som sier de er tilfreds med egne ledere. Samtidig etterspørres mer informasjon, involvering og medvirkning i

forhold som angår egen arbeidssituasjon. Hovedstikkordet er bedre kommunikasjon.

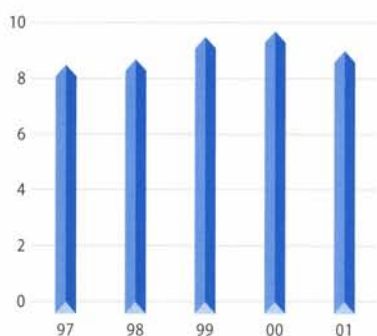
I samtlige enheter har det i 2001 vært arbeidet med oppfølging av resultatene fra denne undersøkelsen. Så langt er det formulert mer enn 400 forbedringsprosjekter. Mange av disse går på informasjon og kommunikasjon. Oppfølging av undersøkelsen vil fortsette også i 2002, og det tas sikte på å gjennomføre ny undersøkelse i løpet av 2003.

## Kompetanseutvikling

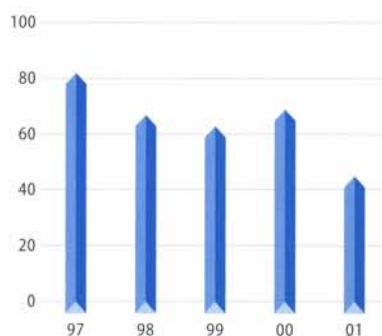
Jernbaneverket har i 2001 videreført arbeidet med å definere kompetansekrav til alle stillinger av sikkerhetsmessig betydning. Kravene vil bli fullt ut integrert i styringssystemet i løpet av 2002. Samtidig er det utviklet nye tilbud for kompetanseutvikling innen sikkerhet for de målgrupper hvor det stilles konkrete kompetansekrav på området.

Jernbaneverket står i egen regi for all opplæring av personell til trafikkstyring som omfatter togekspeditører og togledere. Hele opplæringsprogrammet ble evaluert høsten 2001, og arbeidet med å utforme nye læreplaner vil bli gjennomført i fortsettelsen av dette.

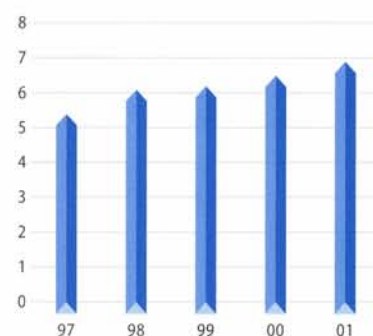
Overtid i prosent av fastlønn



Antall skader med fravær



Sykefravær





# Statsregnskapet 2001

Jernbaneverkets bevilgning over *Kapittel 1350 utbetalinger* og *Kapittel 4350 Innbetalinger* utgjorde henholdsvis 4 761,8 millioner kroner og 692,4 millioner kroner i 2001.

I løpet av 2001 ble det foretatt flere endringer i bevilgningene til Jernbaneverket. Dette skyldes utskillelsen av BaneTele som aksjeselskap, ekstra sikkerhetstiltak etter Åsta-ulykken, endringer i merverdiavgiftsloven, refusjoner av sykepenge, innsparinger hos departementene samt for korrigeringer av regnskapet fra 1999. Endringer i Jernbaneverkets bevilgning i 2001 er omtalt i:

- St.prp.nr. 18 / Innst.S.nr. 50 (2001-2002)
- St.prp.nr. 32 / Innst.S.nr. 325 (2000-2001)
- St.prp.nr. 76 / Innst.S.nr. 327 (2000-2001)
- St.prp.nr. 80 / Innst.S.nr. 274 (2000-2001)
- St.prp.nr. 84 / Innst.S.nr. 325 (2000-2001)

## Bevilgning over kapittel 1350 Utbetalinger og 4350 Innbetalinger

Jernbaneverket ble ifølge «Blå bok» for 2001 tildelt 2 773,0 millioner kroner på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. I tillegg fikk Jernbaneverket overført 34,0 millioner kroner fra 2000 samt tilført 21,7 millioner kroner på post 23 i 2001.

Jernbaneverket ble ifølge «Blå bok» for 2001 tildelt 83,3 millioner kroner på kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av GMB. I tillegg fikk Jernbaneverket overført 18,5 millioner kroner fra 2000 samt en tilleggsbevilgning på 1,8 millioner kroner på post 25 i 2001.

Jernbaneverket ble ifølge «Blå bok» for 2001 tildelt 1 048,4 millioner kroner på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen.

I tillegg fikk Jernbaneverket overført 290,2 millioner kroner fra 2000 samt en tilleggsbevilgning på 74,91 millioner kroner på post 30 i 2001.

Jernbaneverket fikk en tilleggsbevilgning på 420,0 millioner kroner på kap. 1350, postene 90 Kapitalinnskudd i egne aksjeselskap og 91 Lån BaneTele i 2001.



Togekspeditøren overleverer ordre til lokomotivfører  
(Foto: Rune Fossum)

## Jernbaneverket fikk i følge «Blå bok» for 2001 et innbetalingskrav på kap. 4350:

- **post 01** Kjørevegsgjeld på 60,0 millioner kroner
- **post 02** Salg av utstyr mv på 130,0 millioner kroner
- **post 04** Leieinntekter på 30,0 millioner kroner
- **post 06** Videre salg av elektrisitet til togdrift på 151,4 millioner kroner
- **post 07** Betaling for bruk av GMB på 83,3 millioner kroner
- **post 37** Anleggsbidrag på 29,0 millioner kroner
- **post 90** Overdragelse av eiendeler til BaneTele på 224,0 millioner kroner

I juli 2001 ble innbetalingskravet over post 04 Leieinntekter redusert med 15,0 millioner kroner.

## Fullmakter til merutgift mot tilsvarende merinntekter

Jernbaneverket ble i «Blå bok» for 2001 tildelt følgende fullmakter til å disponere merinnbetalinger over kap. 4350 mot kap. 1350 utbetalinger:

«Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene for 2001 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap 4350

Jernbaneverket, postene 02 Salg av utstyr og tjenester m.v., post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift og post 08 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermobanen».

«Jernbaneverket kan i 2001 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt fremtidige inntekter»

«Jernbaneverket kan i 2001, uten fremlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 Jernbaneverket, post 37 Anleggsbidrag».

«Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene på kap. 1350 Jernbaneverket, post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, mot tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap 4350 Jernbaneverket, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen».

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

Fra terminalen  
på Oslo S.  
(Foto: Tomas Bollingmo)



## Jernbanelinjenets resultat i 2001 (MNOK)

### Kap. 1350 Jernbanelinjenet

Post	Betegnelse	«Blå bok» for 2001	Endringer/overført	Godkjent	Regnskap
23	Drift og vedlikehold	2 773,0	55,7	2 828,7	3 118,8
25	Drift og vedlikehold GMB	83,3	20,3	103,6	93,8
30	Investeringer i linjen	1 048,4	365,1	1 413,5	1 334,7
90	Kapitalinnskudd i egne aksjeselskap	0,0	224,0	224,0	224,0
91	Lån BaneTele	0,0	196,0	196,0	209,5
	<b>Sum kap. 1350</b>	<b>3 904,7</b>	<b>861,1</b>	<b>4 765,8</b>	<b>4 980,8</b>

### Kap. 4350 Jernbanelinjenet

Post	Betegnelse	«Blå bok» for 2001	Endringer/overført	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegavgift	60,0	0,0	60,0	34,3
02	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130,0	0,0	130,0	198,0
04	Leieinntekter	30,0	-15,0	15,0	29,7
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	151,4	0,0	151,4	178,0
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	83,3	0,0	83,3	70,9
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0,0	0,0	0,0	0,1
16.11	Refusjon av lønn	0,0	0,0	0,0	5,1
16.12	Refusjon av arbeidsgiveravgift	0,0	0,0	0,0	0,8
17	Refusjon lærlinger	0,0	0,0	0,0	1,6
18.11	Refusjon sykepenger	0,0	0,0	0,0	36,3
18.12	Refusjon AGA sykepenger	0,0	0,0	0,0	5,1
37	Anleggsbidrag	29,0	0,0	29,0	34,1
90	Overføring av eiendeler til BaneTele	0,0	224,0	224,0	254,5
	<b>Sum kap 4350</b>	<b>483,4</b>	<b>209,0</b>	<b>692,4</b>	<b>850,5</b>

Utbetalinger på kap. 1350 4 980,8

- Økt lån til BaneTele AS 13,5

- Kap. 4350 – Innbetalinger post 02, 06, 7-37, jfr. fullmakter 150,6

**Sum utbetalinger over kap. 1350 4 816,7**

Godkjent bevilgning på kap. 1350 4 761,8

**Merutbetaling på kap. 1350 i 2001 54,9**

# Jernbaneverkets utgivelser 2001

## **Banedata**

Jernbaneverkets infrastrukturdatabase  
Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret,  
Banesystem, Oslo

## **Grunneier møter Jernbaneverket**

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

## **Handlingsprogram for Jernbaneverket 2002–2005**

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

## **Hovedplan rassikring Soknedal**

Dovrebanen, strekning  
Bjørset bru–Støren, km 482–500  
Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Hvordan håndtere vilt påkjørt av tog?**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Jernbanestatistikk 2000**

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret,  
Oslo

## **Kollektivbetjening av Fornebu**

Tilleggsutredning miljømessige  
konsekvenser, delrapport mars 2001  
Utarbeidet av Asplan Viak for Statens  
vegvesen Akershus og Jernbaneverket  
Region Øst, Oslo

## **Kollektivbetjening av Fornebu**

Tilleggsutredning samfunnsmessige  
konsekvenser, delrapport mars 2001  
Utarbeidet av Asplan Viak for Statens  
vegvesen Akershus og Jernbaneverket  
Region Øst, Oslo

## **Kollektivbetjening av Fornebu**

Tilleggsutredning til konsekvensut-  
redning av januar 2000 høringsutgave  
Utarbeidet av Asplan Viak for Statens  
vegvesen Akershus og Jernbaneverket  
Region Øst, Oslo

## **Med sporet som nabo**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Mer på skinner!**

Hovedmål og strategier for  
Jernbaneverket  
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

## **Miljørappport 2000**

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

## **Modernisering av Vestfoldbanen**

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging,  
Drammen

## **Modernisering av Vestfoldbanen**

Fremtidens jernbane – rask, sikker og  
miljøvennlig: Farriseidet–Porsgrunn,  
parsell 12  
Utgitt av Jernbaneverket Utbygging,  
Drammen

## **Norsk Jernbanemuseum 2001**

Utgitt av Utgitt av Jernbanemuseets ven-  
ner og Norsk Jernbanemuseum, Hamar

## **Nyttkostnadsanalyser for jernbanen**

Veileder  
Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret,  
Oslo

## **Oversikt over driftsulykker og sikringstiltak 2000**

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret,  
Oslo

## **Punktlighet 2000**

Punktlighetsrapport  
Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret,  
Trafikkavdelingen, Oslo

## **Ringeriksbanen**

«Bergensbanens forkortelse –  
Ringeriksbanen» samlingsrapport  
Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Rutiner for daglig IT-sikkerhet**

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret,  
Oslo

## **Rutiner for innmelding og analyse av inntrufne feil ved infrastruktur**

Teknisk rapport  
Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret

## **Sikkerhetsanalyse for Arendalsbanen**

Analyse av risikonivå og  
sikkerhetskritiske funksjoner  
Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Sikkerhetsanalyse for Bratsbergbanen**

Analyse av risikonivå og  
sikkerhetskritiske funksjoner  
Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Sikkerhetsanalyse for Flåmsbana**

Analyse av risikonivå og sikkerhets-  
kritiske funksjoner  
Utgitt av Jernbaneverket Region Vest,  
Bergen

## **Sikkerhetsanalyse for Namsoslinja**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Sikkerhetsanalyse for Roalinjen**

Analyse av risikonivå og  
sikkerhetskritiske funksjoner  
Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Sikkerhetsanalyse for Vestfoldbanen**

Analyse av risikonivå og  
sikkerhetskritiske funksjoner  
Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Sikkerhetsoppfølgingsplan for Nordlandsbanen**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Sikkerhetsoppfølgingsplan for Rørosbanen**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Statusrapport 2000**

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

## **Tre nye holdeplasser på Trønderbanen**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Tøffare enn toget?**

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Virksomhetsrapport 2000**

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord,  
Trondheim

## **Virksomhetsrapport 2000**

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør,  
Drammen

## **Virksomhetsrapport 2000**

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst, Oslo

## **Årsrapport 2000**

Utgitt av Jernbaneverket,  
Hovedkontoret, Oslo