

Årsmelding 2002

Jernbaneverket
Biblioteket



Jernbaneverket



Jernbaneverket

Innhold

Beretning for 2002	1
Hva er Jernbaneverket?	2
Jernbaneverkets organisasjon.....	3
Sikkerhet	4
Økonomi og effektivitet	8
Drift og vedlikehold	
Investeringer - utvikling av jernbanenettet	
Statsregnskapet	
Mennesket i organisasjonen	14
Personalet og arbeidsmiljøet	
Konkurranseskraft	16
Jernbanenettet i Norge	
Baneprioritetskart	
Nøkkel tall for det statlige jernbanenettet	
Transportmengden på det statlige jernbanenettet	
Punktlighet	20
Miljø	22
Jernbaneverkets internasjonale arbeid.....	24
Jernbaneverkets utgivelser 2002	25

Omslag: Byggeleder Nina Rognved i tunnelen som bygges mellom Jong i Bærum og Asker stasjon. (Foto: Ole Walter Jacobsen)

Øvrige fotografer: Rune Fossum, Helge Sunde, Njål Svingheim, Jofri Lunde.



Jernbanedirektør Steinar Killi

Beretning for 2002

Jernbanen i Norge er i omstilling. I likhet med de fleste land i Europa har Norge sluttet seg til internasjonale avtaler som åpner for bredere konkurranse på sporet. I første omgang gjelder dette godstrafikken med virkning fra 15. mars 2003. Regjeringen har i tillegg bestemt at persontogtrafikken på flere jernbanestrekninger skal konkurranseutsettes. Dette krever effektivitet og planlegging. I løpet av 2002 ble det satt i verk et omfattende omorganiseringsprosjekt for å gjøre Jernbaneverket rustet til å møte en fremtid med strammere økonomiske rammer og større krav til effektivitet. Omorganiseringsarbeidet ventes sluttført i 2003.

Året 2002 kan karakteriseres som det beste året noen sinne for jernbanesikkerheten i Norge. Det skal ikke være tvil om at det er sikkert å kjøre tog i Norge. Mye tyder på at de siste års målrettede arbeid gir resultater. Ingen passasjerer eller ansatte omkom ved ulykker, og ingen personer mistet livet på planoverganger. Det er en gledelig utvikling. Tre personer omkom etter opphold i og ved sporet.

Jernbanenettet i Norge er under modernisering. I 2002 har det vært arbeidet med dobbeltspor mellom Asker og Sandvika, mens andre banestrekninger er modernisert med økt profil og automatisert togstyring.

Vestfoldbanen har fått en kapasitetsøkning med over 16 prosent etter at Nykirke kryssingsspor ble åpnet. I nær-områdene rundt Oslo og på strekningen Bergen – Arna er dessverre jernbanestrekningene overbelastet med full kapasitetsutnyttelse i rushtidsperioder. Det er derfor ikke lenger mulig å imøtekomme trafikkselskapenes ønsker om flere ruteleier.

Debatten om fremtidens jernbane er i full gang. Sammen med et frislipp av busskonsesjoner møter jernbanen større konkurranse. Konkurransen om offentlige midler til infrastruktur er også skjerpet. I stedet for å opprettholde jernbanens konkurransekraft, slik Nasjonal Transportplan 2002 – 2011 la opp til, svekkes jernbanen. Allerede etter to år av planperioden er det akkumulert et etterslep på 1,1 milliarder kroner til jernbaneformål. Som følge av dette har Jernbaneverket sett seg nødt til å omarbeide tidligere vedtatte planer for jernbaneutbyggingen.

Jernbaneverket har i 2002 deltatt i det tverretatlige arbeidet med plangrunnlag for Nasjonal Transportplan 2006 – 2015. Som ledd i dette er det utarbeidet forslag til miljøvisjon for transportetatene hvor det poengteres at transport ikke skal gi alvorlig skade på mennesker eller miljø. Miljøstyring er en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem.

Jernbaneverket gjennomførte sommeren 2002 en omorganisering i forhold til trafikkforvaltningen, hvor trafikkdelen ble skilt ut fra regionene og opprettet som egen enhet. BaneTele AS ble overført i sin helhet til Næringsdepartementet i desember 2002.

Ved utgangen av 2002 hadde Jernbaneverket 3 536 fast ansatte. Det er 41 færre enn året før. Jernbaneverket er i omstilling. I likhet med tidligere år har medarbeiderne vist stor lojalitet og fleksibilitet.

Jeg takker alle for innsatsen i 2002.

Steinar Killi



Hva er Jernbaneverket?

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

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 togtenester.
- Ruteplanlegging i form av å tildele ruteleier for trafikkutøverne.
- Trafikkstyring gjennom operativ togledelse av trafikken på jernbanenettet.
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.

- Inngåelse av sportilgangsavtaler med trafikkutøvere som kjører på det statlige jernbanenettet.

Det statlige 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.

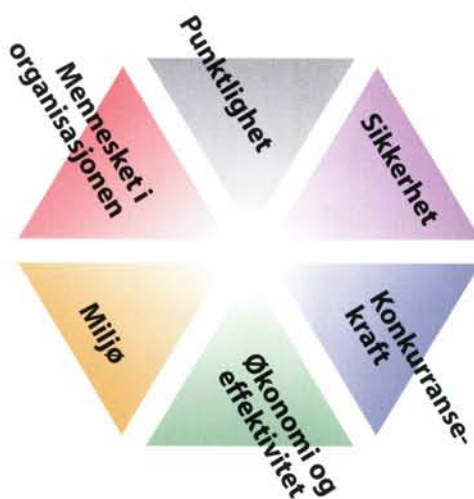
Jernbaneverket skal bidra til at staten når de transportpolitiske mål og skal arbeide for at jernbanetransport er en sikker og konkurransedyktig transportform, integrert med det øvrige transportnettet.

Jernbaneverket har utarbeidet strategier og hovedmål innenfor følgende seks hovedområder:

Målene skal være retningsgivende for den interne styringen av virksomheten.

Jernbaneverkets hovedmål er:

- Jernbanetransport skal ikke medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell (nullvisjonen). 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% av alle tog skal være i rute.
- Jernbaneverket skal styrke jernbanens miljøfortrinn.



Jernbaneverkets organisasjon

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. Dette inkluderer sikkerhetsarbeid som utarbeidelse og vedlikehold av styringssystem og analyser.

De fire regionene står i eiers sted hva angår forvaltning av det statlige jernbanenettet. Trafikkforvaltningen har ansvar for trafikkstyring på nettet, og består av følgende hovedfunksjoner:

- Togledelse og togekspedisjon, samt styring av kontaktledningsbrytere for strømforsyning til tog.

- Publikumsinformasjon (sporanvisere, monitorer, skilting, oppslagstavler, høyttalere, internett. m.v.)
- Kapasitets- og ruteplanlegging. Her inngår analyse av best mulig framkommelighet, punktlighet og hastighet.

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 AS ble etablert som aksjeselskap eiet av Jernbaneverket 1. juli 2001. Selskapet ble fra 20.12.2002 overført Næringsdepartementet.

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

Jernbaneverkets organisasjon er under endring og ny organisasjon blir implementert i løpet av 2003.

Organisasjonskart pr. 31.12.2002



Sikkerhet

Året 2002 kan karakteriseres som det beste året noensinne for jernbanesikkerheten i Norge. Ingen passasjerer eller ansatte mistet livet, og ingen personer omkom på planoverganger. Det var ingen sammenstøt mellom tog og til sammen bare fire avsporinger på linjen. Det er viktig å holde oppmerksomheten på sikkerhet. Sikkerhet er noe vi må skape – og gjenskape hver dag.

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

Transportverdier skapes i en verdikjede bestående av infrastruktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. Risiko for alvorlig skade på mennesker, miljø og materiell i forbindelse med transport består av summen av risikobidrag fra hvert av disse tre elementene og fra samspillet mellom disse. Det er denne summen av risikobidrag i jernbanesystemet (systemsikkerheten) det er viktig å holde kontroll med for å kunne skape og opprettholde et jernbanetilbud med akseptabelt sikkerhetsnivå.

Sikkerhetsstyring består i til enhver tid å være kjent med risikobidragene fra den virksomhet man selv har ansvaret for. Jernbaneverket har ansvaret for infrastruktur og trafikkstyring og trafikk-selskapene for trafikkvirksomhet. Som ansvarlig for kapasitetsfordelingen på jernbanenettet er det Jernbaneverket som overvåker/kontrollerer den løpende systemsikkerheten. Jernbaneverket har selv kontroll over risikobidragene fra infrastruktur og trafikkstyring. Gjennom ruteplanprosessen leverer trafikk-selskapene oversikt over risikobidragene fra trafikkvirksomheten.

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

I 2002 omkom tre personer ved ulykker på jernbanenettet. Dette er en nedgang på tre fra foregående år (6) og vesentlig lavere enn gjennomsnittet for de siste 10–15 årene (10). To av de

Sammenstilling av driftsulykker 2002

Type ulykke	Antall	Døde	Alvorlig skadde ¹⁾
Sammenstøt	9	0	1
• Togframføring ²⁾	8	-	1
• skifting	1	-	-
Avsporinger	6	0	0
• togframføring	4	-	-
• skifting	2	-	-
Planovergangsulykker ³⁾	8	0	0
• sikret med bom, lyd, lys	2	-	-
• sikret med grunder	6	-	-
Brann i rullende materiell	6	0	0
Andre ulykker ⁴⁾	6	3	3
Totalt	35	3	4

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

2) Hvorav 5 er sammenstøt tog – jord/stein/snøras.

3) Gjelder sammenstøt mellom veikjøretøy og skinnegående materiell.

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

omkomne ble påkjørt av tog i sporet, begge utenfor planoverganger. En person ble drept ved kontakt med høyspenningsanlegg.

Jernbaneverket utarbeidet i 1999–2001 strekningsvise risikoanalyser for jernbanenettet. Analysene peker på at innsatsen spesielt bør konsentreres om å forhindre stor-ulykker og å redusere mulighetene for påkjørsler av kjøretøyer og personer på planoverganger og i sporet. På den bakgrunn er det gjort omprioriteringer i planene for fjernstyring og ATC på Nordlandsbanen, og det er etablert ATC på enkelte ikke-fjernstyrte strekninger. Det er videre gjennomført viktige aktiviteter i forbindelse med planoverganger og personer i sporet. Alle Jernbaneverkets skinnegående arbeidsmaskiner er fra 1.3.03 utstyrt med ATC.

Jernbaneverket gjennomfører jevnlig en aksjon «Toffere enn toget» med fokus på hvor farlig det er å oppholde seg i sporet. Kampanjen er primært rettet mot

barn og unge. Det er også etablert et samarbeid med Trygg Trafikk med sikte på holdningsskapende arbeid i skolen.

Planoverganger

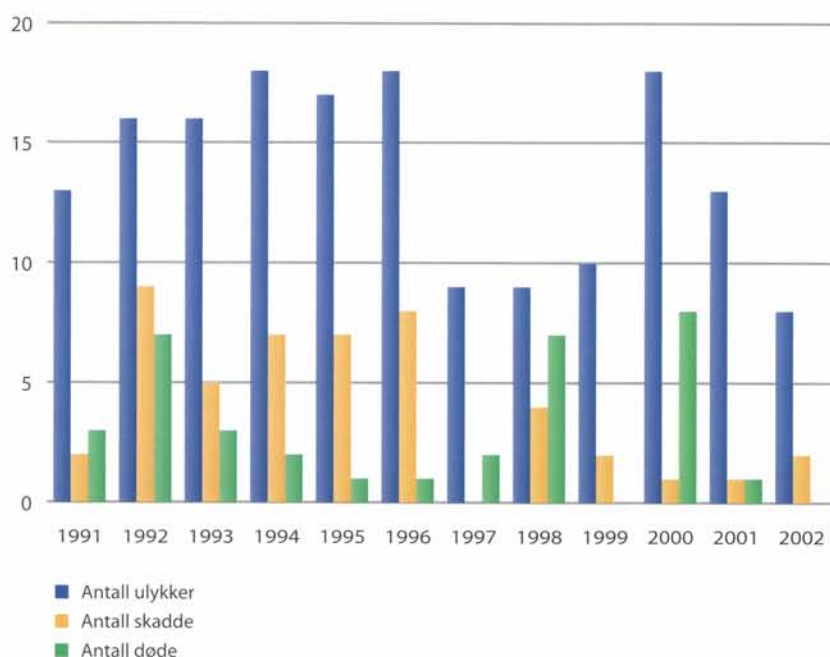
Erfaringer viser at kryssing av planoverganger er forbundet med risiko. Derfor har Jernbaneverket lenge hatt stor oppmerksomhet på dette området.

I løpet av året skjedde åtte sammenstøt mellom kjøretøy og tog på planoverganger. Ingen personer ble drept eller hardt skadd i disse ulykkene. To av ulykkene skjedde på planoverganger med vegsignalanlegg.

Tidligere er det kun ett år, 1999, hvor det ikke var noen person drept ved planovergangsulykke (inkludert fotgjengere), og tallet på sammenstøt er det laveste som er registrert.

Det blir stadig færre planoverganger. I løpet av 2002 ble 118 planoverganger fjernet. Tabellen nederst på side fem viser planoverganger fordelt på bane-prioriteter og sikringsform.

Utvikling planovergangsulykker



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

Tiltak på planoverganger 2002

Type tiltak	Antall tiltak
Sanering (fjernet)	118
Skilting	768
Vegetasjonsrydding	483
Andre tiltak	189
Totalt	1558

Det viktigste tiltaket har vært å sikre at sikt fra kjøretøy til tog er så god som mulig. Skogrydding er derfor gjennom-

ført der vegetasjon har hindret sikt. I tillegg er andre sikthindringer fjernet noen steder.

Av enkle tiltak inngår også skilting på veg, hvor skilt «STOPP, se og lytt etter tog» er satt på alle vegger i daglig bruk. Noen planoverganger er også skiltet med offentlige trafikkskilt. Andre tiltak som er gjennomført, er utbedring av vegger, utsetting av strøsand, montasje av speil, utbedring av grunder eller stengning av planovergang.

På Bergensbanen prøves en ordning hvor bilfører skal ringe togleder før kryssing av sporet. Dette prøves på planoverganger med svært liten trafikk og hvor grindene normalt er låst.

Omtrent halvparten av budsjettet på 92 mill. kr har blitt brukt til «enkle» tiltak.

Resten er brukt til større prosjekter som vegbygging, bruer og underganger. Til sammen seks bruer eller underganger er bygget eller er under bygging.

Trafikkregler for jernbane

Uansett omfang av tekniske sikkerhets-tiltak vil det alltid være behov for trafikkregler som skal overholdes av operativt personale for å opprettholde et akseptabelt sikkerhetsnivå på jernbanenettet. Dagens trafikkregler for jernbane i Norge er utviklet steg for steg gjennom det forrige århundret og er ikke tilpasset verken dagens tekniske standard eller de krav som vår tids medarbeidere stiller til et slikt regelverk.

Utvikling av nye bestemmelser for fremføring av tog og arbeid i sporet (trafikkregler) startet opp i 1999 og har som mål at nye bestemmelser skal tas i bruk fra 2003/04. Trafikkreglene utvikles gjennom et samarbeidsprosjekt med Statens jernbanetilsyn som fra 2001 er ansvarlig for denne typen regelverk (forskrifter) for jernbane i Norge.

Rødllyspasseringer

Det er hvert år et visst antall forbipasseringer av signal i stopp. Årsaken er oftest (75%) tekniske feil i signalanleggene slik at signalene feilaktig skifter til rødt like foran ankommende tog slik at toget ikke klarer å stanse. Noen få skyldes lokførers uoppmerksomhet.

Det er viktig at enkelte alvorlige tilfeller granskes og at det finnes fram til løsninger som kan hindre gjentagelse. Jernbaneverket har ansvar for å legge til rette for at lokfører og ombordansvarlig skal kunne se og oppfatte signalet i tide.

Jernbaneverket samarbeider aktivt med trafikkseksjonene for å redusere antall passeringer av signal i stopp.

Status planoverganger

Denne oversikten viser data i Banedatabanken pr. 31.12.2002.

Baneprioritet ¹⁾	Uten vegsignal-anlegg				Totalt
	Vegsignal-anlegg	Enkel varsellampe	med planovergangslem	uten planovergangslem	
Prioritet 1	11	0	28	23	62
Prioritet 2	113	24	329	218	684
Prioritet 3	132	54	902	785	1873
Prioritet 4	77	1	525	400	1003
Prioritet 5	84	0	614	249	947
Totalt	417	79	2398	1675	4569

1) Se kart side 17



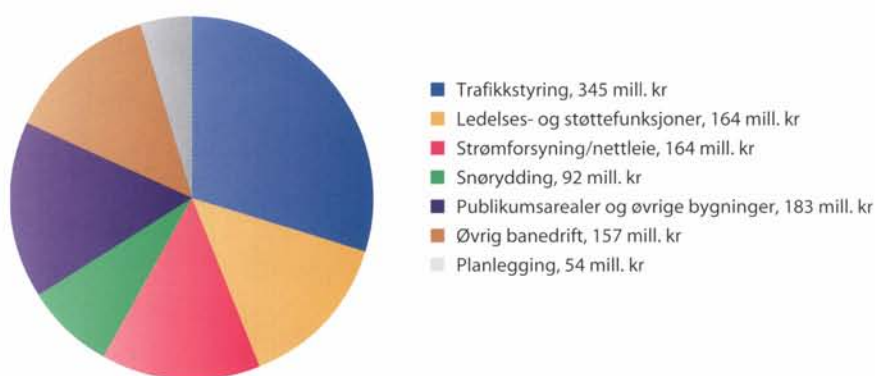
Økonomi og effektivitet

Drift og vedlikehold

Drift

Drift av jernbane omfatter administrasjon, trafikkstyring og drift av infrastruktur. Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring (togledelse, togekspedisjon, og publikums-informasjon). Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendig for å oppnå en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Dette vil for eksempel være banevisitasjoner, personellberedskap, feilretting, snørydding, kontroller og revisjoner. Figur 1 viser Jernbaneverkets fordeling av driftsutbetalinger i 2002 ¹⁾.

Figur 1: Fordeling av driftsutbetalinger i 2002



Trafikkstyring

Trafikkstyringsfunksjonen i Jernbaneverket ble i juni 2002 omorganisert under en samlet ledelse i Trafikkforvaltningen. Utbetalinger knyttet til trafikkstyring utgjorde i 2002 ca. 345 mill. kroner.

Ledelses - og støttefunksjoner

Utbetalinger knyttet til ledelses – og støttefunksjoner utgjorde i 2002 ca. 164 mill. kroner.

Strømforsyning / Nettleie

Dette er utbetalinger knyttet til leie av anlegg for omforming av strøm til tog fra BaneEnergi, og disse utgjorde i 2002 ca. 164 mill. kroner.

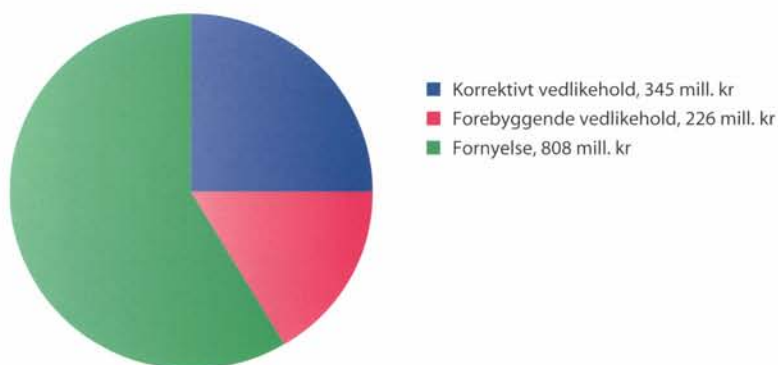
Publikumsarealer og øvrige bygninger

Dette inkluderer leie av offentlige rom på stasjonene og sambandsleie. Utbetalingene utgjorde i 2002 ca. 183 mill. kroner.

Planlegging

Dette gjelder planaktiviteter fram til godkjent hovedplan for investeringstiltak. I tillegg kommer en del planaktiviteter til å følge opp kommunale planer og

Figur 2: Fordeling av vedlikeholdsutbetalinger i 2002



naforhold. Utbetalingene til planlegging utgjorde i 2002 ca. 54 mill. kroner

Snørydding

Dette gjelder snøberedskap og snørydding og utgjorde i 2002 92 mill. kroner.

Øvrig banedrift

Øvrig banedrift inkluderer banestaber og består av aktiviteter som banevisitasjoner, personellberedskap og feilretting.

Utbetalingene utgjorde i 2002 ca. 157 mill. kroner.

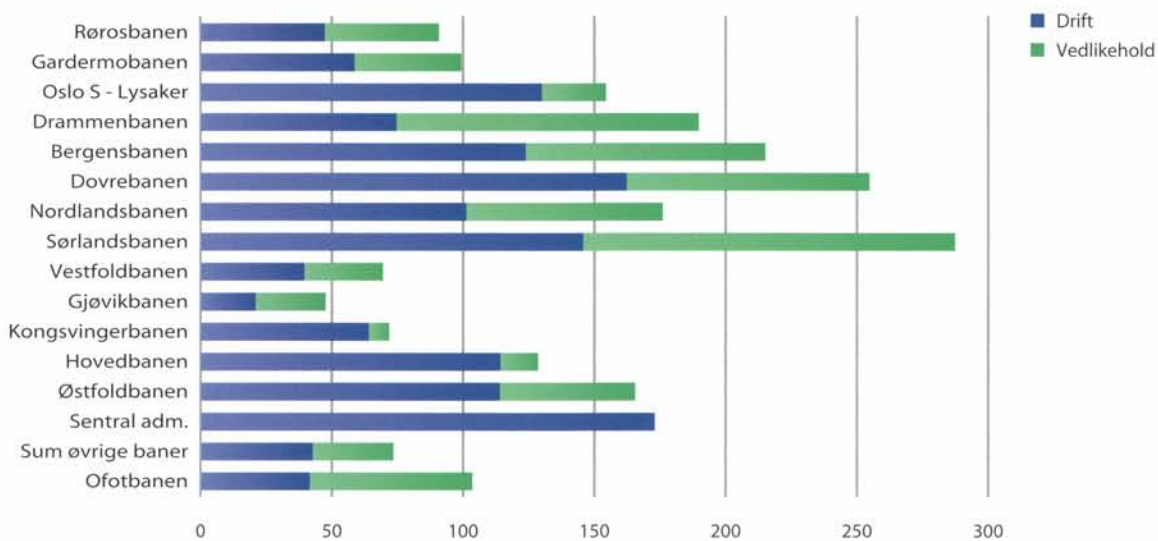
Vedlikehold

Vedlikehold omfatter utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledninger, signalsystemer og sviller og skinner. Tilstrekkelig vedlikehold er en forutsetning for å opprettholde det

¹⁾ Jernbaneverket er underlagt kontantprinsippet, regnskapet reflekterer således periodens kontante utbetalinger og kan avvike fra periodens kostnader. Figuren viser utbetalinger for Infrastrukturforvaltning og Trafikk (i tillegg kommer sentrale administrasjonsutbetalinger).

Figur 3: Drifts- og vedlikeholdskostnader fordelt på banestrekninger i 2002 ¹⁾

(tall mill. kroner)



¹⁾ Figuren er basert på et anslag for kostnadsforbruk etter en kalkulatorisk fordeling av de indirekte kostnadene. Tallene er ikke i henhold til Jernbaneverkets kontantregnskap.

etablerte nivå for sikkerhet og driftsstabilitet og for å bevare verdien av de investeringer som er foretatt.

Vedlikeholdet er inndelt i tre kategorier:

- Korrektivt vedlikehold, som består av feilretting og beredskap
- Forebyggende vedlikehold, som består av inspeksjoner, visitasjoner, kontroller, planlagt forebyggende feilretting, revisjoner og utskifting av enkeltkomponenter
- Fornyelse av anlegg

Jernbaneverket er i gang med å utvikle en helhetlig strategi for vedlikeholdet på alle baner, der målsettingen er en vesentlig reduksjon av kostnader til korrektivt og forebyggende vedlikehold av anleggene. Da sporoverbygningen er det dominerende kostnadselement, vil utfordringene i stor grad kunne knyttes opp mot vedlikeholdet av skinner, sviller, ballast og sporveksler. Strategiarbeidet ventes sluttført våren 2003, og det danner basis for neste rullering av NTP for perioden 2006-2015.

Omfang

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

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

Disse mengdene er i henhold til Jernbaneverkets vedlikeholdsplaner.

Drift og vedlikehold fordelt på banestrekninger

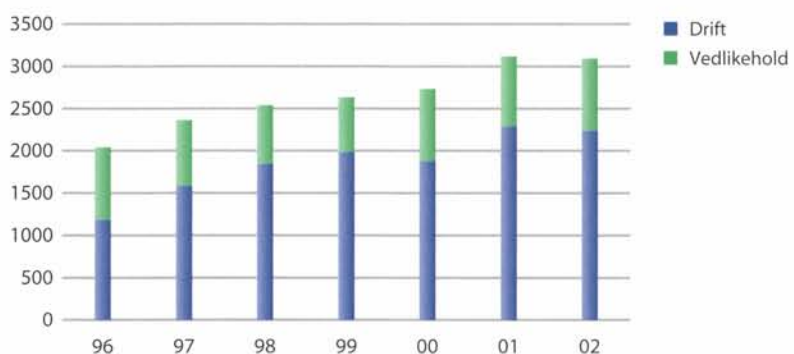
Figur 3 viser fordelingen av drifts- og vedlikeholdsutbetalingene på de enkelte banestrekninger.

Drift og vedlikehold 1996-2002

Figur 4 viser Jernbaneverkets utbetalinger til drift og vedlikehold fra 1996 til 2002 i løpende kroneverdi.

Figur 4: Drifts- og vedlikeholdskostnad i årene 1996 til 2002

(Tall i mill. kroner)

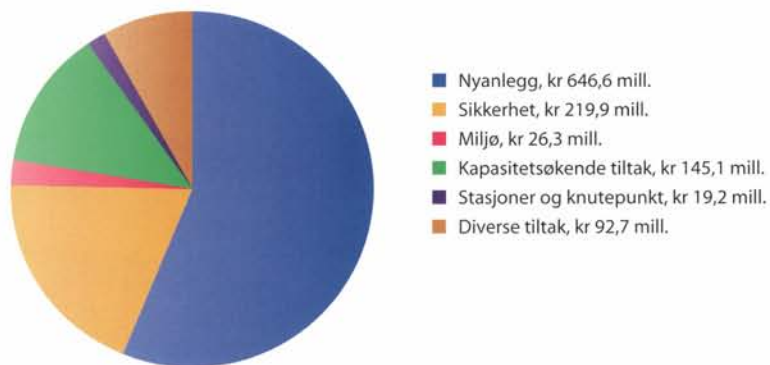


Investeringer – utvikling av jernbanenettet

Tabell 1 viser en spesifisering av Jernbaneverkets regnskap og bevilgning for kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen, samt kostnadsoverslag og forventet sluttsum tilhørende prosjekter som er spesifisert i St.prp.nr.1 (2001-2002). I tillegg beskrives tiltak innenfor programområdene sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkter.

Figur fem viser Jernbaneverkets utbetalinger i 2002 fordelt på programområder.

Figur 5: Investeringer fordelt på programområder i 2002



Nyanlegg

Sandvika-Asker

Prosjektet er et delprosjekt i utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker og omfatter 11,6 km nytt dobbeltspor. Hovedmålet her er å legge til rette for økt kapasitet, økt frekvens, bedret punktligghet og i tillegg redusert reisetid. Strekningen omfatter parsellene Sandvika-Jong og Jong-Asker, samt ombygging av Asker stasjon. Jernbaneverket har gjennomført en kostnadsbesparende fremdriftsforsering ved å slå sammen delentreprisene Sandvika-Jong og Jong-Asker. Fremdriftsforseringen er gjennomført i henhold til Stp.prp.nr. 60 (2001-2002) og oppfølgingspunkt i tildelingsbrev 2002 vedrørende effektiv ressursbruk og rasjonell anleggsdrift. Jernbaneverket har nå inngått kontrakt på prosjektet som innebærer at det kan ferdigstilles i 2005.

Lieråsen tunnel

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

2005. Det utføres også enklere fjellsikringsarbeider hvert år som strakstiltak før igangsetting av full rehabilitering vedrørende fjellsikring. Vedlikeholdsandelen er på 560 mill. kroner.

Andre nyanlegg

I 2002 har det foregått sluttarbeider på Sandeparsellene og Nykirke kryssingsspor. Sandeparsellene ble tatt i bruk 5. oktober 2001. Det gjenstår kun mindre sluttoppgjør/sluttarbeider. Nykirke kryssingsspor er tatt i bruk og i hovedsak ferdigstilt. Det gjenstår kun mindre etterarbeid. Prosjektet er godkjent av Statens jernbanetilsyn.

Tabell 1: Jernbaneverkets investeringer 2002 (mill. kroner) ¹⁾

	Totalt 2002			Regnskap 2002			Totalt for prosjektet		
	Bevilgn.	Budsj.	Avvik	Budsj.	Regnsk.	Avvik	Kost. overslag	Forv. sluttsum	Avvik
Nyanlegg									
Vestfoldb., Sande- Skoger-Åshaugen	20,7	29,1	-8,4	29,1	25,0	4,1	438,4	438,4	0,0
Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm	15,0	34,4	-19,4	34,4	27,1	7,3	522,8	522,8	0,0
Vestfoldbanen, Nykirke X spor	18,0	16,8	1,2	16,8	15,6	1,2	121,5	122,9	-1,4
Drammenbanen, Sandvika-Asker	517,4	443,4	74,0	443,4	533,2	-89,8	3 285,0	3 285,0	0,0
Leangen godsterminal	40,0	5,0	35,0	5,0	2,8	2,2			
Lieråsen tunnel	79,0	47,0	32,0	47,0	42,9	4,1	187,5	187,5	0,0
Andre nyanlegg	0,0	23,0	-23,0	0,0	0,0	0,0			
Sum nyanlegg	690,1	598,8	91,3	575,7	646,6	-70,9	5 039,3	4 556,6	
Sikkerhet	311,2	335,2	-24,0	335,2	219,9	115,3			
Miljø	70,0	41,9	28,1	41,9	26,3	15,5			
Kapasitetsøkende tiltak	118,0	183,3	-65,3	183,3	145,1	38,2			
Stasjoner og knutepunkt	52,0	31,2	20,8	31,2	19,2	11,9			
Diverse tiltak	17,7	106,9	-89,2	106,9	92,7	14,3			
Sum programområder	568,9	698,5	-129,6	698,5	503,2	195,3			
Sum netto post 30	1 259,0	1 297,3	-38,3	1 274,2	1 149,8	124,5			
Kap 4350, post 37	29,3	29,3	0,0	29,3	29,0	0,3			
Kap 4350 poste 02-18	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	-10,9			
Sum brutto post 30	1 288,3	1 326,6	-38,3	1 303,5	1 189,8	113,8			

¹⁾ Jernbaneverket gjennomførte en intern budsjettrevisjon 19. mars 2002 hvor en foretok en omfordeling av bevilgning mellom post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende 38,3 mill. kroner.

Programområder

Sikkerhet

Jernbaneverket har et ansvar i forhold til de reisende, tredjeperson, personalet og omgivelsene for at jernbanevirksomhet ikke medfører alvorlig tap eller skade på mennesker, materiell eller miljø.

På basis av gjennomførte risikoenalysen, i hovedsak knyttet til de ulike banestrekningene, prioriterer Jernbaneverket følgende aktiviteter innenfor dette programområdet:

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

Se side 4

Miljø

Jernbaneverket skal bidra til at jernbanetransport er den mest miljøvennlige transportform gjennom egne miljøkrav til drift og utvikling av jernbanen, slik at brukernes og samfunnets interesser ivaretas. Jernbaneverkets hovedmål innen programområde miljø er å styrke jernbanens miljøfortrinn gjennom riktig ressursbruk, redusert total miljøpåvirkning og definerte målbare miljøkrav til egen virksomhet, leverandører og trafikkelskaper. Jernbanens påvirkning på miljøet kan styres gjennom gode planer, miljøoppfølgingsprogrammer i anleggsfasen og hensiktsmessige drifts- og vedlikeholdsrutiner. Miljøproblemene består hovedsakelig av støy fra jernbanedrift og inngrep i natur- og kulturmiljøer. I tillegg fører jernbanedrift til noe forurensning og enkelte uønskede hendelser, for eksempel dyrepåkørsler og skogbranner. Se side 22

Kapasitetsøkende tiltak

Jernbaneverket har satset på å videreutvikle kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen med hensyn til godstransporter. For å øke togets konkurransevne innen godstransport er det viktig å utvikle kjørevegen slik at det blir kapasitet til flere og større godstog med riktig markedsrettet profil. I tillegg til profilutvidelse er det også nødvendig å bygge ut tilstrekkelig med kryssingsspor kapasitet, strømforsyning og tilstrekkelig kapasitet på terminaler for å effektivisere omlasting mellom veg og jernbane og sjø og jernbane. Jernbaneverkets hovedmål innen programområdet kapasitet er å øke jernbanesektorens markedsandeler der jernbane er samfunnsøkonomisk lønnsom. Jernbaneverket skal utvikle et banenett med en standard og kapasitet som er tilpasset markedets behov. Kapasitetsbehovet må i økende grad være tilpasset konkurranse mellom ulike trafikkelskaper som har trafikeringsrett på baner alene eller i samtrafikk med andre på samme banestrekning. Se side 16

Stasjoner og knutepunkter

En av Jernbaneverkets strategier er å utvikle kundetilpassede stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, tilgjengelighet, informasjon og service.

Stasjonsutvikling skal være ledd i en samlet produktutvikling i samarbeid med trafikkelskaper, servicevirksomheter, veimyndigheter og arealplanmyndigheter. Tiltakene sikrer mot et standardnivå som innfrir kundens forventninger/betalingsvillighet og skal bidra til at flere velger å reise kollektivt. Program for stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak innen stasjonenes kunderettede fasiliteter, som adkomster, parkeringsanlegg, plattformer/ventearealer, reiseinformasjon og annen kundeservice.

Nasjonal transportplan 2002-2015

Handlingsprogrammet for Jernbaneverket ble vedtatt i oktober 2001 for å konkretisere prioriteringen av tiltak i jernbanens infrastruktur som følge av de transportpolitiske målsettingene som ble gitt i Nasjonal transportplan (NTP). Som en følge av et lavere budsjettnivå enn forventet er det foretatt en revisjon av handlingsprogrammet underveis i perioden. Handlingsprogrammet er justert i forhold til faktisk og mest sannsynlig omfang og fremdrift for Jernbaneverkets planlagte tiltak i perioden 2002-2005. Hoveddelen av revisjonen omfatter konsekvensjustering av tiltak i forhold til innværende handlingsprogram.

Statsregnskapet 2002

Jernbaneverkets bevilgning over kapittel 1 350 Utbetalinger og kapittel 4 350 Innbetalinger utgjorde henholdsvis 4 244,9 og 469,4 millioner kroner i 2002.

Jernbaneverkets regnskap omhandler kapittel 1 350 Utbetalinger og kapittel 4 350 Innbetalinger målt mot årets bevilgning. Årets bevilgning er basert på:

- «Blå bok» for 2002 ¹⁾
- Brev av 15. mars 2002 fra

Samferdselsdepartementet vedrørende overføring av 9,8 mill. kroner fra 2001 på kapittel 1 350, post 25 drift og vedlikehold GMB.

- Brev av 12. juli 2002 fra Samferdselsdepartementet vedrørende inndragning av 3,3 mill. kroner over kapittel 1 350, post 23 drift og vedlikehold, som følge av Stortingets vedtak om innsparing av 65,0 mill. kroner på departementenes drifts- og invest-

1) Stortingets endelige vedtak for kommende budsjettår kalles «Blå bok»; Statsbudsjettet iberegnet folketrygden. Denne utgis av Stortinget.

I vedtaket fremkommer økonomiske rammer for statlige virksomheter/departement. Med utgangspunkt i vedtak i «Blå bok» lager det enkelte departement tildelingsbrev for underliggende virksomheter.



ringsutgifter, jfr St.prp.nr. 63 (2001-2002)/

Innst.S.nr 255 (2001-2002).

Brev av 22. januar 2003 fra Samferdselsdepartementet vedrørende inndragning av 3,3 mill. kroner over kapittel 1 350, post 23 drift og vedlikehold, som følge av innsparing av 84,0 mill. kroner på statsbudsjettet, jfr St.prp.nr. 40 (2002-2003)/ Innst.S.nr. 90 (2002-2003).

Fra og med desember 2002 ble statslånet til BaneTele AS overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet, slik at innbetalingskravet til Jernbaneverket på post 91 falt bort. Dette er det tatt hensyn til nedenfor.

Fullmakter til merutgift mot tilsvarende merinntekter

Jernbaneverket ble i «Blå bok» for 2002 tildelt følgende fullmakter til å disponere merinntekter over kapittel 4 350 mot kapittel 1350

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

I tillegg til fullmaktene beskrevet ovenfor har Jernbaneverket fullmakt til å øke utbetalinger over kapittel 1350, postene 23 og 30 mot innbetalinger over

kapittel 4350, postene 15-18, jfr. Veiledning i statlig budsjettarbeid, Del II, pkt. 6.6, vedrørende omlegging til direkte refusjon av sykepengen.

Kapittel 1350 Utbetalinger (MNOK)

Post	Betegnelse	«Blå bok» 2002	Endringer	Godkjent budsjett	Regnskap
23	Drift og vedlikehold	2 864,9	-6,6	2 858,3	3 094,4
25	Drift og vedlikehold GMB	88,5	9,8	98,3	99,4
30	Investeringer i linjen	1 288,3	0,0	1 288,3	1 208,9
	Sum kapittel 1350	4 241,7	3,2	4 244,9	4 402,6

Kapittel 4350 Innbetalinger (MNOK)

Post	Betegnelse	«Blå bok» 2002	Endringer	Godkjent budsjett	Regnskap
01	Kjørevegsavgift	61,8	0,0	61,8	36,5
02	Salg av utstyr og tjenester m.v.	133,9	0,0	133,9	304,3
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155,9	0,0	155,9	169,4
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	88,5	0,0	88,5	72,8
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0,0	0,0	0,0	0,1
16.11	Refusjon av lønn	0,0	0,0	0,0	5,3
16.12	Refusjon av arbeidsgiveravgift	0,0	0,0	0,0	0,7
17	Refusjon lærlinger	0,0	0,0	0,0	1,2
18.11	Refusjon sykepengen	0,0	0,0	0,0	37,0
18.12	Refusjon AGA ¹⁾ sykepengen	0,0	0,0	0,0	5,3
37	Anleggsbidrag	29,3	0,0	29,3	29,1
91	Nedbeting av lån til BaneTele AS	196,0	-196,0	0,0	0,0
	Sum kapittel 4350	665,4	-196,0	469,4	661,5

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





Mennesket i organisasjonen

Personalet og arbeidsmiljøet

Antall fast ansatte

Ved utgangen av 2002 var det 3.536 fast ansatte i Jernbaneverket. Dette er 41 færre enn ved utgangen av forrige år.

Overtid

Jernbaneverket utbetalte i 2002 overtidstillegg som utgjorde 10,9% av fastlønn. For 2001 utgjorde overtidstillegget 10,5% av fastlønn, og overtiden har dermed økt i forhold til tidligere år.

Sykefravær

Jernbaneverket hadde i 2002 et sykefravær på 7,2%. Dette er en økning fra 6,5% i 2000 og 6,9% i 2001. Sykefraværet i Jernbaneverket har samme utvikling som man ser i samfunnet for øvrig. Korttidsfraværet er stabilt og lavt, og det er hovedsakelig langtidsfraværet som øker mest også i Jernbaneverket. En videreføring av prosjektet med utvidet ordning for egenmeldinger vil videreføres, da dette gir positivt utslag for korttidsfraværet. For langtidsfraværet vil en bedre oppfølging fra første sykefraværsdag og tett kommunikasjon mellom leder og den enkelte arbeidstaker bli satt i fokus for kommende år. Jernbane-

verket har tegnet avtale om å bli IA-bedrift (Inkluderende Arbeidsliv) og legger til grunn at dette vil gi positiv effekt både på oppfølging av sykmeldte og på forebyggende arbeid.

Skader med fravær

Utviklingen fra i fjor til i år har vist et økende antall fraværsskader. Fra en klar reduksjon de siste årene, har antall skader i 2002 økt med ca 30% sammenlignet med foregående år. Fokus vil derfor rettes mot å få dette tallet redusert for kommende år.

Oppfølging av medarbeiderundersøkelse

I Jernbaneverket har det gjennom hele året foregått en prosess angående et «effektivt og moderne jernbaneverk». Medarbeiderundersøkelse planlagt til 2003 vil derfor bli utsatt til den nye organisasjonen har kommet på plass.

Kompetanseutvikling

Det er utviklet ny læreplan for opplæring innen trafikkstyring.

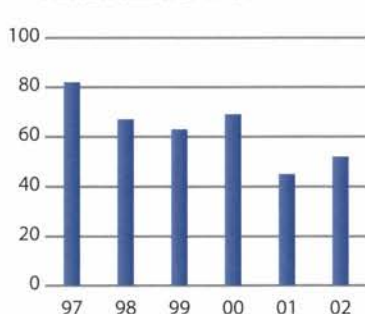
Jernbaneverket har i løpet av året registrert inn all formalkompetanse i

virksomheten. Dette fører igjen til krav om oppfølging og løpende vedlikehold. Kompetanse som til nå er registrert, er utdanning, kurs, sikkerhetstjeneste og sertifikater.

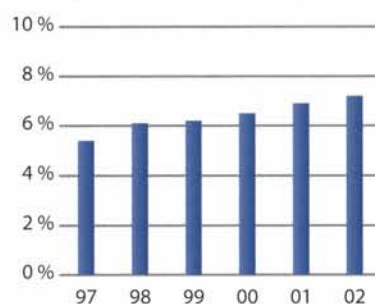
Forslagsvirksomheten i 2002

Forslagsvirksomheten i Jernbaneverket lå i 2002 på tilnærmet samme nivå som oppstartsåret 2001. I forhold til Jernbaneverkets størrelse er ikke aktiviteten i forslagsvirksomheten stor. Det ble besluttet i 2002 at alle forslag skal registreres under området «Forbedringsforslag» i dataverktøyet Synergi. Dette vil bli tilrettelagt i 2003.

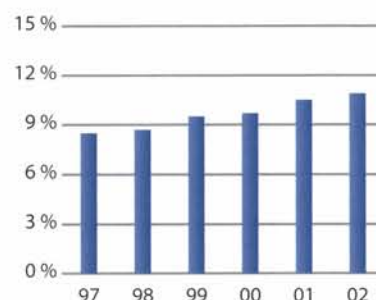
Antall skader med fravær



Sykefraværsutvikling



Overtid i prosent av fastlønn





Konkurranseskraft

Jernbanenettet i Norge

Jernbanenettet i Norge er under modernisering. I 2002 har det vært arbeid med dobbeltspor mellom Asker og Sandvika, mens andre banestrekninger er modernisert med økt profil og automatisert togstyring. Traséene er hovedsakelig lagt som enkeltsporet bane for 100-150 år siden.

Kapasiteten på jernbanenettet

Kapasiteten på jernbanenettet uttrykkes i antall tog som kan fremføres over en strekning pr. time eller pr. døgn og beregnes på grunnlag av metode utviklet av den internasjonale jernbaneunionen (UIC). Mange forhold påvirker kapasiteten, blant annet antall kryssingsspor, lengde og avstand mellom dem, antall kilometer dobbeltspor, kjørehastighet og strømforsyning. Spormengde og kapasitet på stasjoner og godsterminaler i togenes endepunkter, samt laste- og lossekapasitet på terminalene har også betydning.

Kapasitet kan – for persontrafikkens del – også uttrykkes i form av antall «setekilometer», dvs. hvor mange (sittende) reisende som kan fraktes over en strekning pr. tidsenhet. Antall setekilometer – og dermed den faktiske kapasitetsutnyttelsen på strekningen - avgjøres imidlertid av hvilken type og hvor mye rullende materiell trafikksekskapene

velger å sette inn i togene sine.

I 2002 ble kapasiteten på Vestfoldbanen (strekningen Drammen-Sandefjord) økt med 16,2% pr. døgn ved at nytt kryssingsspor på Nykirke ble tatt i bruk. Tiltaket gir også noe kjøretidsbesparelse, foruten at kjøreplanen blir mer robust ved at den 13 kilometer lange enkeltsporede strekningen mellom Holmestrand og Skoppum nå er delt i to av et nytt kryssingsspor. Økt robusthet innebærer at eventuelle forsinkelser i mindre grad vil forplante seg til flere tog.

I tillegg har det som i 2001 vært omfattende midlertidige kapasitetsreduksjoner i form av saktekjøringer, stenging av spor og innstilling av tog, i hovedsak på grunn av infrastrukturarbeider. Jernbaneverket arbeider for å redusere omfanget og varigheten av disse midlertidige kapasitetsreduksjonene og for å bedre tilgjengeligheten på sporet.

Overbelastet infrastruktur

I overensstemmelse med krav i forventede endringer i den norske jernbanelovgivningen (fra 15. mars 2003) har Jernbaneverket erklært Oslo Sentralstasjon samt strekningene Skøyen – Asker, Oslo S – Ski og Bergen-Arna for overbelastet, idet det er full kapasitetsutnyttelse i lange rushtidsperi-

oder og derfor ikke lenger mulig å imøtekomme trafikksekskapenes ønsker om flere ruteleier.

Kapasiteten i deler av døgnet er godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger og Trondheim.

Lasteprofil

Lasteprofilet er et av de viktigste kapasitetsparametrene for godstrafikken.

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

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

Network Statement

På bakgrunn av krav i fremtidig jernbanelovgivning (fra 15. mars 2003), har Jernbaneverket iverksatt arbeid med å utarbeide en samlet beskrivelse av jernbaneinfrastrukturen i Norge. Beskrivelsen skal inneholde opplysninger om hvilken type infrastruktur som står til rådighet for den som vil drive trafikkvirksomhet på jernbanenettet; vilkårene for å få adgang til denne og opplysninger om infrastruktur som er tilknyttet det aktuelle jernbanenettet, og som stilles til

rådighet for den som har tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Dokumentet skal videre inneholde opplysninger om avgiftsprinsipper og takster, herunder planlagte avgiftsendringer og prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling.

Network Statement blir publisert 15. mars 2003 og er også tilgjengelig på Jernbaneverkets hjemmesider på internett. (www.jernbaneverket.no)

P 407 er i dag tillatt på hele det statlige jernbanenettet, unntatt strekningene Bergen–Hønefoss (Bergensbanen), Narvik–Vassijaure (Ofotbanen), Elverum–Kongsvinger (Solørbanen), og Hokksund–Hønefoss (på Randsfjordbanen), Drammen–Eidanger (Vestfoldbanen), Roa–Gjøvik (Gjøvikbanens nordre del) og sidelinjene Grong–Namsos, Kongsberg–Rollag, Asker–Spikkestad, Nordagutu–Notodden, Nelaug–Arendal og Eina–Dokka.

Utbygging for P 407 vil bli videreført slik at Bergensbanen og Ofotbanen blir klarert i 2003. Ofotbanen er foreløpig klarert for P 403.

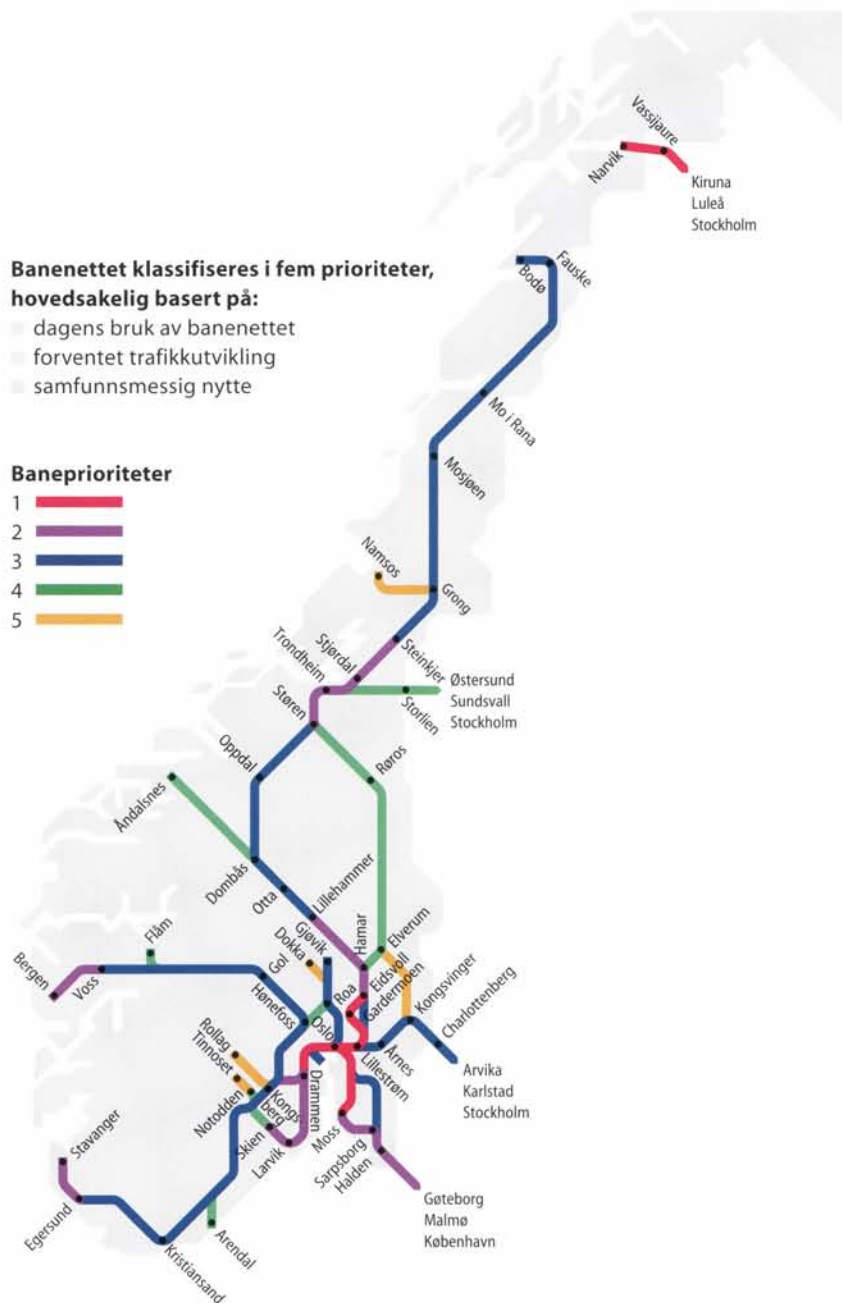
Særlig viktig for internasjonal trafikk er at det også legges til rette for det internasjonale lasteprofilet RIV-3.2, som muliggjør bruk av moderne og større godsvogner. RIV-3.2 er en gjennomgående vognprofilstandard på det europeiske jernbanenettet nord for Alpene. Denne lasteprofilen er i dag kun tillatt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

Banenettet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsakelig basert på:

- dagens bruk av banenettet
- forventet trafikkutvikling
- samfunnsmessig nytte

Baneprioriteter

- 1 █
- 2 █
- 3 █
- 4 █
- 5 █



Lasteprofil: Lasteprofilen angir maksimal tillatt høyde og bredde på jernbanemateriell med last på de forskjellige banestrekninger.

Lasttilfelle: Et spesifisert statisk profil med angivelse av maksimal høyde og bredde for en type last. UIC P403 og UIC P407 er internasjonale betegnelser på to konkrete lasttilfeller. Eks.: UIC P407 tilsvarer en semitrailer med høyde 4,07 meter

og bredde maks. 2,6 meter transportert på åpne vogner med vognulv 0,33 meter over skinnetopp.

RIV 3.2.: RIV forkortelse for «Regolamento Internazionale Veicoli» – internasjonal avtale som gir standarder for bruk og utveksling av vogner mellom jernbaneoperatører. RIV 3.2. er et konkret vognprofil som de fleste større lukkede vogner holder seg innenfor.

Nøkkeltall for det statlige jernbanenet

Strekning	Antall km bane hovedspor	Km dobbelt spor	Kryssingsspor >600m	Antall bruere	Antall tunneler	Planoverganger
● Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø)	729	–	24	361	156	899
■ Sørlandsbanen (Drammen – Stavanger)	545	–	17	495	190	159
■ Dovrebanen (Eidsvoll – Trondheim)	485	–	36	384	42	407
● Rørosbanen (Hamar – Støren)	383	–	7	291	6	517
■ Bergensbanen (Hønefoss – Bergen)	372	–	18	192	155	306
■ Østfoldbanen, v.linje	170	63	8	190	16	96
■ Vestfoldbanen (Drammen – Skien)	148	18	–	120	16	173
■ Gjøvikbanen (Oslo S – Gjøvik)	124	3	2	102	7	158
■ Kongsvingerbanen	115	–	7	49	–	96
● Raumabanen	114	–	1	100	6	246
● Solørbanen	94	–	–	31	–	231
■ Østfoldbanen, ø.linje	80	–	1	42	2	123
● Meråkerbanen (Hell – Storlien)	71	–	–	64	1	62
■ Hovedbanen (Oslo S – Eidsvoll)	68	21	6	62	2	10
■ Gardermobanen (Etterstad – Eidsvoll)	64	60	–	37	3	–
■ Randsfjordbanen (Hokksund – Hønefoss)	54	–	–	27	–	121
■ Bratsbergbanen (Skien – Notodden, uten Nordagutu – Hjuksebø)	44	–	–	57	24	56
■ Drammenbanen (Oslo S – Drammen)	42	42	–	58	11	2
■ Ofotbanen	42	–	1	6	20	44
■ Arendalsbanen	37	–	–	16	3	50
■ Roa – Hønefosslinjen	32	–	–	25	3	47
■ Flåmsbana	20	–	–	2	21	41
■ Spikkestadlinjen	14	–	–	12	–	8
■ Brevikbanen (Eidanger – Brevik)	10	–	–	–	1	13
■ Alnabru – Loenga	7	–	–	3	–	–
● Stavne – Leangen	6	–	–	2	1	–
■ Alnabru – Grefsen	5	–	–	5	–	9
■ Skøyen – Filipstad	2	2	–	4	–	–
■ Dalane – Suldal	1	–	–	–	–	–
Sum, baner med regulær trafikk	3878	209	128	2737	686	3874
Sidebaner uten regulær trafikk	199	–	–	70	16	537
Totalt	4077	209	128	2807	702	4411

- elektrifisert jernbanestrekning
- ikke elektrifisert jernbanestrekning

Bergensbanen



Rørosbanen



Ofotbanen



Gardermobanen



Østfoldbanen



Sørlandsbanen



Transportmengden på det statlige jernbanenettet

Trafikkutviklingen

På bakgrunn av trafikkelskapenes bestilling av infrastrukturkapasitet (ruteleier) har NSB AS' antall persontogkilometer gått ned med 3 % fra 2001 til 2002. Flytoget AS' persontogkilometer er uendret sammenlignet med 2001.

Godstrafikk

Antall togkilometer for Malmtransport AS' malmtransport på Ofotbanen har økt med 3 % fra 2001 til 2002. For CargoNet AS' godstransport er antall togkilometer uendret sammenlignet med 2001. Totalt antall tonn transportert med tog i 2002 er tilnærmet lik transportert mengde i 2001. Totalt antall tonnkilometer har gått ned med ca. 7 %.

Trafikktallene er beheftet med usikkerhet. Dette skyldes i hovedsak at flere trafikkutøvere er blitt mer tilbakeholdne med å levere informasjon om egen virksomhet.

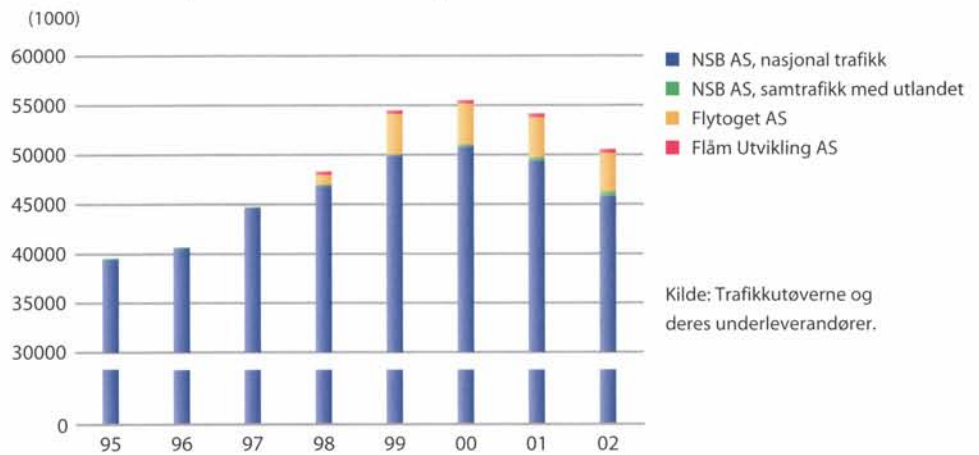
Fremtidig trafikk

Flere potensielle trafikkutøvere har begynt å se på det norske transportmarkedet i påvente av liberaliseringen av godstransporten på jernbane (f.o.m. 15. mars 2003) og regjeringens bebudede konkurranseutsetting av offentlig kjøpt persontrafikk. Jernbaneverket har i noen utstrekning bistått potensielle trafikkutøvere med rådgivning, og forventer vekst i antall trafikkutøvere i Norge i løpet av 2003.

Togkilometer: Uttrykk for hvor mange kilometer tog tilbakelegger sammenlagt.

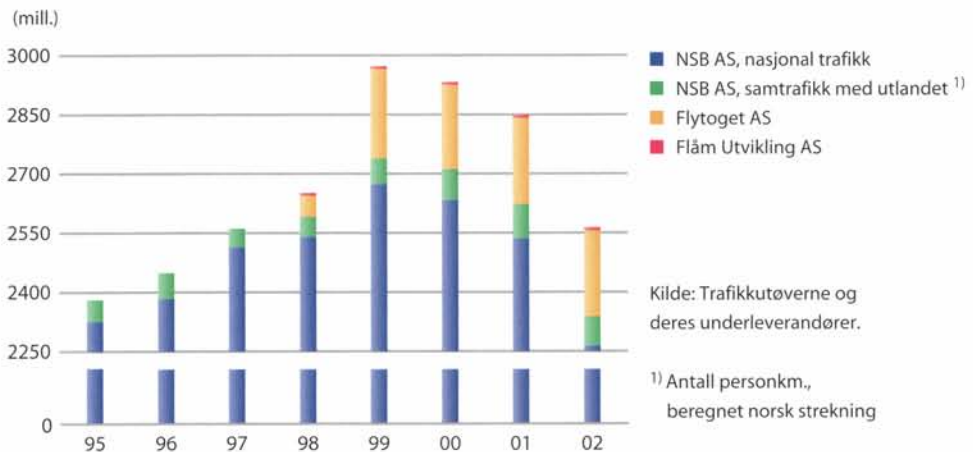
Tonnkilometer: Betegnelse for transport av ett tonn last i én kilometer.

Persontrafikk, antall reiser med tog



Kilde: Trafikkutøverne og deres underleverandører.

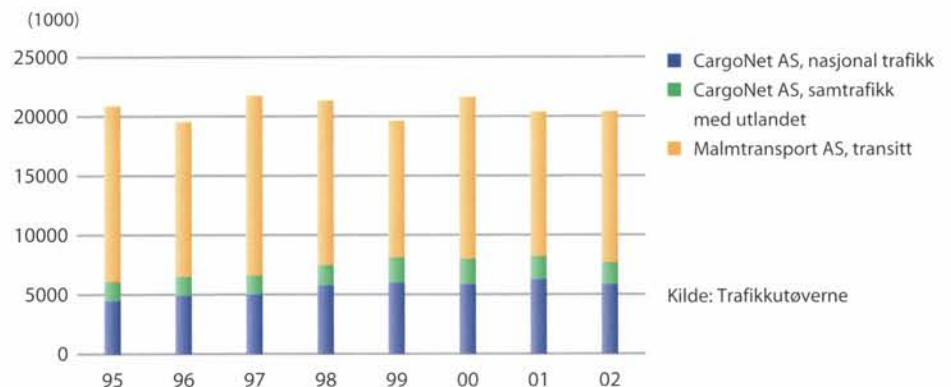
Persontrafikk, antall personkilometer



Kilde: Trafikkutøverne og deres underleverandører.

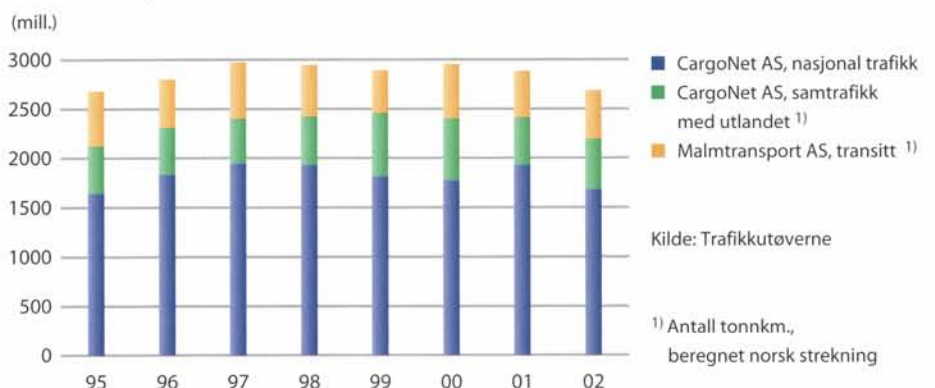
¹⁾ Antall personkm., beregnet norsk strekning

Godstrafikk, antall tonn transportert med tog



Kilde: Trafikkutøverne

Godstrafikk, antall tonnkilometer



Kilde: Trafikkutøverne

¹⁾ Antall tonnk., beregnet norsk strekning

Punktlighet

Etableringen av Trafikkforvaltningen som egen hovedenhet i Jernbaneverket (fra 16.06.02), med felles ledelse for trafikkstyringen i hele landet, gjør det mulig å drive punktighetsarbeidet på en mer enhetlig og samordnet måte enn tidligere.

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 fjerntog (alle produkter), intercity-tog (spesielt Vestfoldbanen), flytog og godstog er bedret i 2002.

Blant lokaltogene var det bare Trønderbanen som viste framgang, og jevnt over har punktligheten gått ned i forhold til året før. Størst nedgang var det for lokaltog rundt Oslo. Forsinkelsene skyldes økt antall signalfeil, saktekjøringer og problemer med NSBs motorvognmateriell.

Punktlighetsfeil

Jernbaneverket registrerer feil ved infrastrukturen som innvirker på punktligheten.

Antall forsinkede tog med direkte årsak i infrastrukturen viser en nedgang på 9 prosent fra 2001 til 2002 på landsbasis.

Saktekjøringer

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

Utvikling i punktlighet % i rute til endestasjon

	Langdistanse	Mellomdistanse	Lokaltog Oslo	Flytoget	Godstog m/tidsgaranti
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
2002	79	79	84	96	80

Tallene for lokaltog Oslo for årene 1992-1998 er basert på rushtidsmålinger.

Alle øvrige tall er beregnet på døgnbasis.

saktekjøringer innarbeides i ruteplanene, og påvirker derfor ikke punktligheten i togtrafikken.

Det oppstår imidlertid forsinkelser som følge av ikke-planlagte saktekjøringer som oppstår ved uforutsette hendelser som solslyng, skinnebrudd, ras og lignende eller har sammenheng med den generelle sportilstanden.

Hovedårsaker til avvik i punktligheten i togfremføringen har vært:

- løvfall og glatte skinner høsten 2002
- mange dyrepåkjørsler gjennom året
- mye dårlig vær med ras og rasfare
- snøfall og kuldeperiode på Østlandet høsten 2002
- feil i infrastruktur
- mye infrastrukturarbeider og saktekjøringer
- feil på NSBs trekraftmateriell





Jernbanen og miljøet

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

Miljøstyring, hovedmål og strategier for miljø

Miljøstyring inngår som en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem.

For miljøområdet har Jernbaneverket fastsatt følgende hovedmål: Jernbaneverket skal 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 målbar miljøkrav til egen virksomhet, leverandører og trafikkutøvere
- Forbedre det ytre miljø på stasjoner og langs linjen

Miljøvisjon for Nasjonal transportplan 2006-2015

Jernbaneverket har i 2002 deltatt i det tverretatlige arbeidet med grunnlagsmaterialet for Nasjonal transportplan 2006-2015. Som ledd i dette er det utarbeidet forslag til miljøvisjon for transportetatene og laget en beskrivelse av hva dette kan bety for transportetatenes virksomhet. Forslaget til miljøvisjon for transportvirksomhet er som følger: Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø.

Miljø i planlegging, prosjektering og anleggsfase

Jernbaneverket har under utarbeidelse en veileder for ivaretagelse av miljøforhold i detaljplan- og prosjekteringsfase. I 2002 har det vært aktivitet ved følgende utbyggingsprosjekter som har miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen: Sandvika-Asker, Fjellhamar stasjon, Sande parsell 3 og 4.

Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbanevirksomheten. Forslaget vil inneholde både streknings- og objektvern. Prosjektet ble startet i forbindelse med kulturminneåret 1997 og har involvert alle Jernbaneverkets

regioner. Den interne kvalitetssikringen ble avsluttet våren 2002. Arbeidet med å utforme Jernbaneverkets endelige forslag til nasjonal verneplan er nå i gang. Behandling i Jernbaneverkets ledelse, samt utsendelse til ekstern høring forventes å skje i andre halvår 2003. Planen vil deretter bli sendt Riksantikvaren som foretar videre behandling av de strekningene og objektene som skal fredes. I forbindelse med den sentrale behandlingen av verneplanen vil det også bli etablert et administrativt og økonomisk forvaltningssystem for oppfølging av planen.

Det visuelle miljøet

Arbeidet med å utvikle et helhetlig program for det visuelle miljøet på jernbanestasjoner ble for alvor påbegynt høsten 1999. Standard for jernbanestasjoner ble videreutviklet og endelig vedtatt i desember 2002 som eget styringsdokument (stasjonshåndbok). I håndboken har man differensiert stasjonene i ulike kategorier i forhold til de togprodukter som stasjonen skal betjene. Håndboken omfatter fasiliteter på stasjoner, samt fysisk utforming, drift og vedlikehold.

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. 97% av stålavfallet (skinner og master) gikk til gjenbruk/gjenvinning i 2002. Av kreosot-impregnert trevirke (sviller og master) gikk 28% til gjenbruk/gjenvinning i 2002.

Energiforbruk

Selv om energieffektivitet er et av jernbanens miljøfortrinn, er det mulig å bli enda bedre. Jernbaneverket har som målsetning å redusere energiforbruket. To av regionene har utarbeidet handlingsplaner for ENØK i 2002. Det ble gjennomført ENØK-tiltak i regionene for til sammen 21 mill. kroner i 2002. Det var særlig mange tiltak knyttet til spørveselvarme. Et ENØK-prosjekt vedrørende kjørestrom startet opp i 2002 som et samarbeid mellom Jernbaneverket og trafikkelskapene.

Biologisk mangfold

Region Sør har et prosjekt vedrørende biologisk mangfold. Formålet er å teste alternative metoder for skjøtsel av vegetasjon i sideterreng og redusere sprøytemiddelbruken. Prosjektet skal foregå over fem år (2001-2005).

Grunnforurensning

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

Ballastmasser

Det er i 2002 utført risikovurdering knyttet til gjenbruk/deponering av «ballastavfall» (masser som produseres ved rensing av ballastpukk). Det er utarbeidet forslag til retningslinjer for bruk av slike masser. Retningslinjene er oversendt SFT for godkjenning.

Dyrepåkjørsler

Det er rapportert om 1659 dyrepåkjørsler på jernbanen i 2002. Dette er en nedgang på 5% i forhold til 2001, men antallet dyrepåkjørsler er både i 2001 og 2002 betydelig høyere enn tidligere år.

Støy, vibrasjoner og strukturelyd

For naboene langs jernbanenettet oppleves støy som den største miljøulempen. Arbeid med støyreducerende tiltak ble definert som eget programområde i forbindelse med utarbeidelse av Handlingsprogram for Jernbaneverket 2002-2005. Hovedformålet er å oppfylle

kravet i forskriften om grenseverdier for luftforurensning og støy. Antall boligheter med gjennomsnittlig støynivå over 42 dB(A) er betydelig redusert i 2002 i forhold til 2001. Reduksjonen skyldes blant annet skinnesliping og tiltak på boliger. En annen årsak er at nye støyberegninger har vist at antallet boliger med støynivå over grenseverdien var lavere enn først antatt.

Kompetanseutvikling

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

Miljørapport 2002

En nærmere beskrivelse av Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid er omhandlet i Miljørapport 2002 som er tilgjengelig på nettsiden:

<http://www.jernbaneverket.no>



Jernbaneverkets internasjonale arbeid

EU stiller krav til mer godstransport på bane i sin «hvite bok»¹⁾. Jernbaneverket ser viktigheten av dette og arbeider for en mer standardisert og optimalisert utnyttelse av jernbanen både for person- og godstransport.

Europeisk samarbeid

I slutten av januar la EU-kommisjonen fram sitt forslag til «Jernbanepakke 2». Denne pakken inneholder forslag til tre direktiver, én forordning og én rådsbeslutning. Medlemmene i EIM (European Infrastructure Managers) arbeidet aktivt i månedene etterpå med å utforme organisasjonens syn på denne pakken («posisjonspapir»). Dette var til stor nytte for Jernbaneverkets arbeid med en mer detaljert høringsuttalelse som ble oversendt Samferdselsdepartementet i juni. For øvrig har arbeidet i EIM i 2002 i hovedsak gått med til etablering og konsolidering av den nydannede organisasjonen. På slutten av året ble det tatt initiativ til å utarbeide et visjonsdokument som skal tilkjennegi organisasjonens målsettinger for – og synspunkter på – utviklingen innen jernbanesektoren. Dokumentet blir ferdig i 2003.

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

Nordisk samarbeid

Arbeidet i NIM (Nordic Infrastructure Managers) har i 2002 i stor grad vært knyttet til det omfattende prosjektarbeidet som ble satt i gang høsten 2001. Målet med dette arbeidet er å identifisere barrierer mot et fritt nordisk jernbanemarked for gods. JBV har hatt formannskapet i NIM i dette året, og har hatt ansvaret for innhold og framdrift i prosjektet. Prosjektarbeidet ventes avsluttet i 2003.

1) «Hvit bok»: Utgitt av EU-kommisjonen, Brussel, 2001: «European transport policy for 2010: time to decide: white paper»



Jernbaneverkets utgivelser 2002

Jernbanestatistikk 2001

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Kabelpåvisning

Teknisk kontor. Seksjon strømforsyning.
Utgitt av Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Kartlegging av tilsattes utdanning i Jernbaneverket

registrering av utdanning i Agresso
Kompetansem modul
Utgitt av Jernbaneverket Ressurser og strategi, Oslo

Miljørapport 2001

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Nasjonal transportplan 2006-2015

strategiske analyser på fylkesnivå og for byområder en oppsummering av de politiske vedtakene arbeidsdokument september 2002
Utgitt av Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket, Statens vegvesen, Oslo

Nasjonal transportplan 2006-2015

strategiske analyser på fylkesnivå og for byområder en oppsummering av de politiske vedtakene arbeidsdokument mai 2002
Utgitt av Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket, Statens vegvesen, Oslo

Nye Spor 1/2002

Tema «Tid for tunnelbygging»
Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Nytt dobbeltspor Sandvika-Asker

ombygging av Asker stasjon
Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

On track for more!

Hovedmål og strategier for Jernbaneverket
Engelsk versjon
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Oversikt over driftsulykker og sikringstiltak 2001

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Oslo

Punktlighet 2001

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Oslo

Risikoanalyse av eierskap til GSM-R-system / BaneTele /

Utarbeidet av Jernbaneverket Hovedkontoret, HolteProsjekt Consulting, Advokatfirmaet Wiersholm, Mellbye og Bech, Oslo

Samfunnsøkonomisk analyse av fjernstyring på Nordlandsbanen

(foreløpig utgave)
Utgitt av Jernbaneverket Region Nord, Trondheim

Sandvika - Asker

Fra to til fire spor
Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Sandvika

Se på Jærbanen

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør

Ser du toget?

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Oslo
Brosjyren finnes i to språkutgaver, bokmål og nynorsk

Serviceerklæring overfor publikum

service, saksgang, ansvar
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Slik bygges jernbanetunnelene

Nytt dobbeltspor Sandvika – Asker
Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Status for Region Sør 1. halvår 2002

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør, Drammen

Uniformsreglement for Jernbaneverket

Utgitt av Jernbaneverket Hovedkontoret, Oslo

Virksomhetsrapport 2001

Utgitt av Jernbaneverket Region Øst, Oslo

Virksomhetsrapport 2001

Utgitt av Jernbaneverket Region Sør, Drammen

Virksomhetsrapport 2001

Utgitt av Jernbaneverket Region Nord, Trondheim

Årsmelding 2001/Annual report 2001

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Jernbaneverket

Sentralbord 22 45 50 00

Hovedkontoret

Tlf 22 45 51 00
Stortorvet 7
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Region Øst

Tlf 22 45 71 00
Stenersgaten 1A (Oslo City)
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Region Sør

Tlf 32 27 57 00
Stømsø Torg 1
Postboks 2540
3003 Drammen

Region Vest

Tlf 55 96 61 02
Strømgaten 4
5015 Bergen

Region Nord

Tlf 72 57 25 00
Pirsenteret
7462 Trondheim

Utbygging

Tlf 22 45 59 00
Stenersgaten 1D (Oslo City)
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

BaneService

Tlf 22 45 66 00
Stenersgaten 1A (Oslo City)
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

BaneProduksjon

Tlf 22 45 74 01
Grensen 4 (inngang Nedre Slottsgate)
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

BanePartner

Tlf 22 45 61 00
Stortorvet 7
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

BaneEnergi

Tlf 22 45 56 00
Stortorvet 7
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Norsk Jernbanemuseum

Tlf 62 51 31 60
Strandveien 163
Postboks 491
2304 Hamar

www.jernbaneverket.no

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000221
71593045



Utgitt av Jernbaneverket, Informasjonsavdelingen, Oslo
Prosjektledelse og design: GCI Monsen as
Trykk: Zoom Grafisk