



Årsmelding 2005

Innhold

Jernbaneløst leverte	3
Presentasjon av Jernbaneløst	6
Hvem er vi?	6
Hva gjør vi?	6
Hvordan arbeider vi?	7
Jernbaneløsts organisasjon	8
Året 2005 – årskavalkade	10
Konkurranseskraft og samfunnsnytte	12
Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på det statlige jernbaneløstet	13
Jernbaneløstsektorens rammebetingelser	19
Jernbaneløsts betydning for miljøet	20
Jernbaneløsts internasjonale arbeid	22
Jernbaneløsts omdømme	23
Sikkerhet, punktlighet og informasjon	24
Sikkerhet	25
Punktlighet	29
Informasjon	30
Produktivitet og prosesskvalitet	32
En bedret produktivitet	33
En effektiv gjennomføring av investeringsarbeider	36
Mennesker og organisasjon	38
Kompetanse innen jernbaneløstsektoren	39
Lederutvikling	39
Den menneskelige siden av omstilling	40
Styrings- og oppfølgingsystemer	41
Personalet og arbeidsmiljøet	42
Økonomibilag	44
Jernbaneløsts utgivelser i 2005	62
Kontakt oss	63



Jernbaneverket leverte

Året 2005 ble på mer enn én måte et begivenhetsrikt år: Jernbaneverket fullførte prosjektet Askerbanen i tråd med budsjettet på 3,7 milliarder kroner.



Jernbanedirektør Steinar Killi

Norge og Jernbaneverket er ledende i Europa på utbyggingen av togkommunikasjons-systemet GSM-R. I tillegg ble punktligheten i 2005 enda bedre enn i rekordåret 2004, noe som viser at tallene fra 2004 ikke var et blaff, men et resultat av målrettet arbeid fra Jernbaneverkets og togselskapenes side. Dette har resultert i en fortsatt vekst for både gods- og persontransporten. Samtidig har Jernbaneverket lagt bak seg et år med krevende omstillinger både innenfor driftsapparatet og i administrasjonen. Jeg er derfor glad for å kunne konstatere at prosessene ble gjennomført uten at det gikk ut over produktet vi leverte til våre kunder togselskapene og de reisende.

For Jernbaneverket er det viktig å ha et fornuftig dimensjonert driftsapparat i egne rekker, slik at vi har den nødvendige kontrollen med det daglige vedlikeholdet av jernbanen. Da det nye Stortinget i fjor høst besluttet å stanse den aktive nedbemanningen og utsettingen av driftsoppgaver, ga dette oss en mulighet til å se våre egne ressurser og det eksterne leverandørmarkedet i sammenheng for å oppnå mest produktiv og effektiv vedlikeholdsinnsats. Det betyr at vi fortsatt skal konkurranseutsette prosjekter der dette er økonomisk fornuftig, men ta oss av det daglige beredskapsrettede vedlikeholdet selv. Foruroligende var det derfor at storparten av dem som tok imot sluttvederlag og forsvant ut av Jernbaneverket i 2005, ikke gikk over til jernbanerelatert virksomhet – noe stortingsvedtaket om bortsetting av hele driftsapparatet fra 2004 forutsatte. På sikt kunne dette skapt en svært vanskelig situasjon for jernbanen.

Men det at Stortinget har stanset den aktive nedbemanningsprosessen, betyr ikke at Jernbaneverket møter reduserte krav fra vår eier – snarere tvert imot. Vår eier har klare forventninger til hva vi skal levere. Og vi må forplikte oss på og dokumentere at vi utnytter våre egne ressurser på en effektiv måte. Det betyr at vi nå har en modell der eieren stiller krav, men i hovedsak lar Jernbaneverket avgjøre virkemiddelbruken. En vanlig beskrivelse av denne modellen er frihet under ansvar, og Jernbaneverket må demonstrere at vi er tilliten verdig. Det føler jeg meg trygg på at vi er, men det vil kreve evne til nytenkning og endringsvilje også i tiden framover.



I løpet av 2006 vil Jernbaneverkets ledelse også treffe en beslutning når det gjelder framtidig organisering av drifts- og vedlikeholdsapparatet. Den framtidige organisasjonsstrukturen skal bidra til økt produktivitet og god utnyttelse av kompetanse og ressurser. Dette innebærer også tiltak som skal styrke arbeidsmiljøet og den enkelte medarbeiders mulighet til medvirkning. Målet med dette er selvsagt at vi skal levere et enda bedre trafikksystem til togselskapene med hensyn til sikkerhet, punktlighet og publikumsinformasjon.

I 2005 ble det etablert ny jernbanevirksomhet på Hamar gjennom flyttingen av fellesadministrative tjenester til den tradisjonsrike jernbanebyen. Samlokalisering av disse tjenestene gir mer effektiv drift, samtidig som det er skapt nye statlige arbeidsplasser utenfor Oslo, noe som også lokaliseringen av den nye GSM-R sentralen i Trondheim gjør. Det skal likevel ikke legges skjul på at omstillingsprosesser som flyttingen til Hamar også fører med seg belastninger for dem som blir berørt. Mitt inntrykk er likevel at Jernbaneverket kan være bekjent av omstillingsprosessen og de tiltakene som ble iverksatt for å ivareta medarbeidernes interesser.

Det nye flertallet på Stortinget har gitt tydelige signaler om at de ønsker å følge opp stortingsvedtaket fra juni 2004, der et flertall gikk inn for å øke investeringsrammene i Nasjonal transportplan med én milliard kroner årlig fram mot 2015. Med en infrastruktur uten kapasitet til å møte framtidens behov til en person- og godstrafikk i vekst er det avgjørende at dette vedtaket blir fulgt opp. Statsbudsjettet som legges fram til høsten, blir i så måte helt avgjørende.

I mellomtiden gjennomføres flere viktige tiltak: Jernbaneverket er i gang med arbeidene i tilknytning til ny godsterminal på Ganddal og nye Lysaker stasjon. Godsterminalen er første skritt i arbeidet med å få på plass det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger, mens igangsettingen av nye Lysaker stasjon er avgjørende for at utbyggingen i vestkorridoren ikke skal bli forsinket. Samtidig er det avgjørende at nye Lysaker stasjon, som et knutepunkt for næringsvirksomheten i området, får en utforming som møter de krav til brukervennlighet som både togselskapene og publikum forventer. Mye ressurser har vært brukt på utredningen av dette prosjektet, og mange interesser er tatt med på høring. Jeg



Hamar stasjon.
Foto: Sven Goll



Hovedbanen krysser Gardermobanen.
Foto: Øystein Grue



Planovergang ved Stange stasjon.
Foto: Sven Goll

føler meg derfor trygg på at det ferdige anlegget vil tilfredsstillende gjeldende regelverk og de intensjonene som ligger i dette. At det har vært diskusjon omkring dette tiltaket opplever jeg som et positivt uttrykk for engasjement som vi kan bruke konstruktivt i det videre arbeidet med prosjektet.

Sikkerhetsarbeidet i Jernbaneverket er i stadig positiv utvikling. Dessverre unngikk vi heller ikke i 2004 ulykker i tilknytning til planoverganger, noe som minner oss på at vi også i årene framover må iverksette tiltak og drive holdningsskapende arbeid knyttet til kryssing av spor. Samtidig gir bedre analyseverktøy og teknologi oss stadig ny innsikt i hvilke menneskelige og teknologiske faktorer som kan føre til uhell. Jernbaneverket har en nulltoleranse for ulykker. Det innebærer en «kontrakt» med våre reisende med betingelser vi ikke har råd til å bryte.

Uansett går vi 2006 i møte med spenning, og jeg ser fram til å ta fatt på de utfordringene vi står overfor sammen med vår eier, våre medarbeidere og togselskapene. Vi både kan og må bli bedre, ikke minst på hverdagsleveransene med hensyn til kvaliteten på stasjoner, publikumsinformasjon og punktlighet. Men både Jernbaneverket og togselskapene har i de seneste årene demonstrert at vi kan levere resultater. Så vil 2006 vise oss om dette blir belønnet med et budsjettmessig sporskifte til høsten.

Steinar Killi
jernbanedirektør

Presentasjon av Jernbaneverket

Hvem er vi?

Jernbaneverket er en etat underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbaneverkets virksomhet er basert på årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Departementet følger opp Jernbaneverkets virksomhet gjennom faste etatsmøter og via periodisk rapportering fra Jernbaneverket. De økonomiske rammene på lengre sikt gir Stortinget gjennom Nasjonal transportplan.

Det tidligere statlige selskapet NSB ble delt i togselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket 1. desember 1996. Jernbaneverket er organisert med Jernbanedirektørens sentrale staber, en infrastrukturdivisjon og en trafikkdivisjon, de to sistnevnte med regionale enheter.

Hva gjør vi?

Jernbaneverkets oppgave er å bidra til at staten når sine transportpolitiske mål. Vi arbeider for at jernbanetransport skal være en sikker og konkurransedyktig transportform, integrert med det øvrige transportnett.

Jernbaneverket eier og driver et komplett trafikksystem for jernbanetransport bestående av infrastruktur, trafikkstyring og publikumsinformasjon. Trafikksystemet stilles til disposisjon for togselskapene og deres kunder.

Jernbaneverket har ansvar for:

- Utbygging, drift og vedlikehold av det statlige jernbanenettet i Norge for å tilfredsstille samfunnets og markedets krav til sikkerhet og kvalitet (punkt-

lighet, togtetthet, publikumsinformasjon mv.)

- Trafikk- og publikumsarealer med informasjonstjeneste, adkomst, parkeringsplasser og andre offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukerne av togtjenester.
- Inngåelse av sportilgangsavtaler med togselskaper som kjører på det statlige jernbanenettet.
- Fordeling av infrastrukturkapasitet (ruteleier) til togselskapene.
- Trafikkstyring på det statlige jernbanenettet.
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.
- Utdanning av jernbanefaglig personell, herunder lokomotivførere.

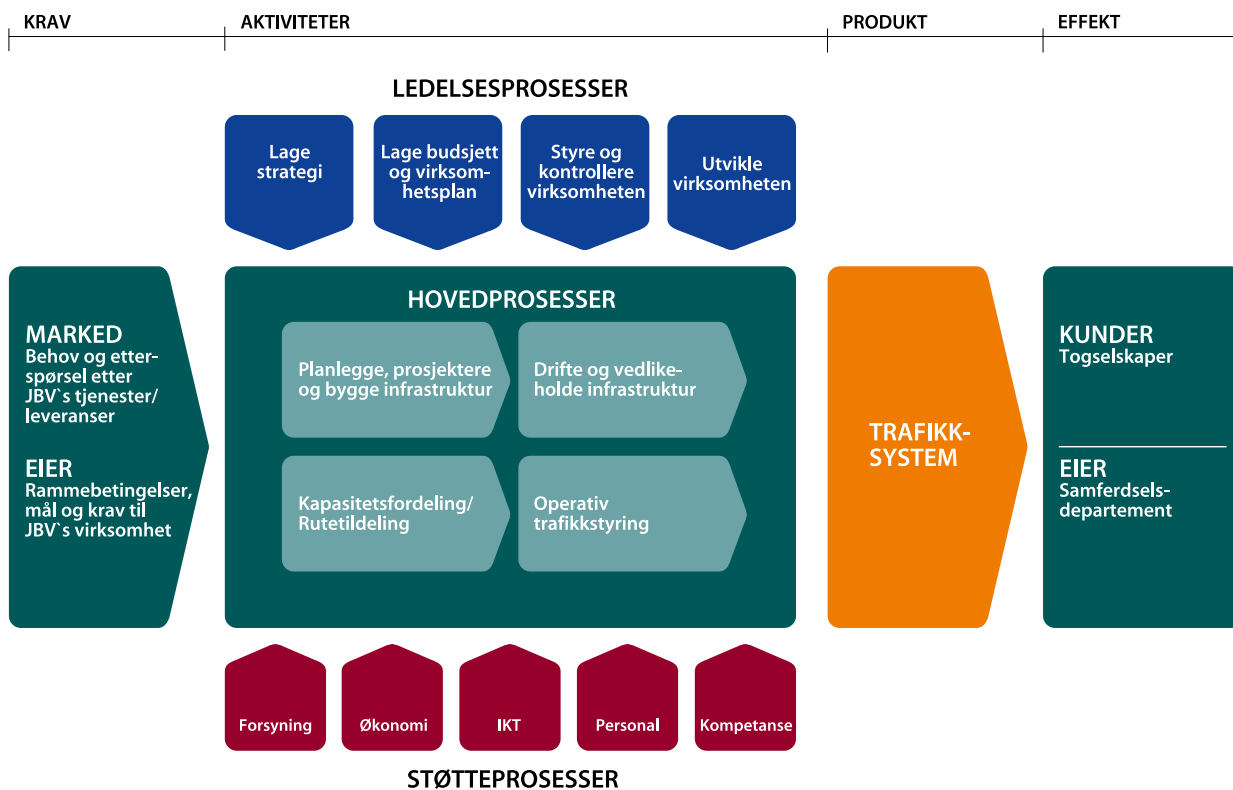
Jernbaneverkets produkt er nærmere beskrevet i Network Statement, som er å finne på Jernbaneverkets hjemmesider på internett:

www.jernbaneverket.no

Tabellen nedenfor gir et overblikk over omfanget av infrastrukturen.

Nøkkeltall for det statlige jernbanenettet 31.12.2005

Sporvidde	1 435 mm
Antall km bane	4 087 km
Elektrifisert bane	2 528 km
Helsveist spor	95 %
Enkeltspor	3 863 km
Dobbeltspor	224 km
Antall tunneler	704
Antall bruer	2 804
Antall planoverganger	4 111
Herav planovergang for off. vei	382
Herav planovergang for privat vei	3 729



Hvordan arbeider vi?

Prosessmodellen viser Jernbaneverkets hovedprosesser og de viktigste ledelses- og støtteprosessene. Modellen illustrerer hvordan alt som gjøres i Jernbaneverket skal virke sammen og bidra til at vi leverer et komplett trafikksystem.

De viktigste krav og forventninger fra vår eier Samferdselsdepartementet og våre kunder togselskapene ble lagt til grunn da Jernbaneverket i 2005 bygget sine hovedmål og strategier rundt fire hovedområder. Se figur side 8. Disse områdene skal sikre balansert vekt på de krav og forventninger som stilles til Jernbaneverkets virksomhet.

Hovedområder og delmål skal danne grunnlaget for alle virksomhetsplaner i Jernbaneverket. Innenfor hovedmålene skal ledelsen fastsette konkrete mål og

ambisjoner for de enkelte år. For hvert hovedmål er det utformet måleparametre som sikrer at Jernbaneverket kan følge opp og måle innsats og resultater. Rapportering og oppfølging vil skje i henhold til fastsatte mål og måleparametere.

I Jernbaneverkets virksomhetsplan for 2006 er nytt resultat- og målstyrings-system i relasjonen Samferdselsdepartementet – Jernbaneverket innarbeidet. Det er satt konkrete mål for utviklingen i sikkerhetsnivå, punktlighet (oppetid) og informasjon på stasjonene med utgangspunkt i de økonomiske rammer som Stortinget vedtok i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006 – 2015.

Videre har Jernbaneverket vurdert mulighetene for produktivetsforbedringer i form av reduserte enhetskostnader.

Hovedområder

Konkurranseskraft og samfunnsnytte

vektlegger eiers og kunders krav og forventninger til Jernbaneverket – og de resultater som skal gi merverdi for samfunnet og kundene.

Sikkerhet, punktlighet og informasjon

vektlegger de tre viktigste egenskapene ved Jernbaneverkets produkt og leveranse til kundene.

Produktivitet og prosesskvalitet

vektlegger riktig anvendelse av ressursene og kvaliteten i de interne arbeidsprosessene.

Mennesker og organisasjon

vektlegger innsatsfaktorene – mennesker, kompetanse, organisasjon og systemer som er nødvendig for å utføre Jernbaneverkets oppgaver.

Årsmelding 2005 er bygget opp rundt de fire hovedområdene med tilhørende delmål.

Jernbaneverkets organisasjon

Ved utgangen av 2005 var det totalt 2931 fast ansatte i Jernbaneverket. Det er 221 færre enn ved utgangen av forrige år. Nedgangen skyldes nedbemanning i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet.

Jernbanedirektøren

har ansvaret for ledelsen av Jernbaneverket.

Jernbanedirektørens staber

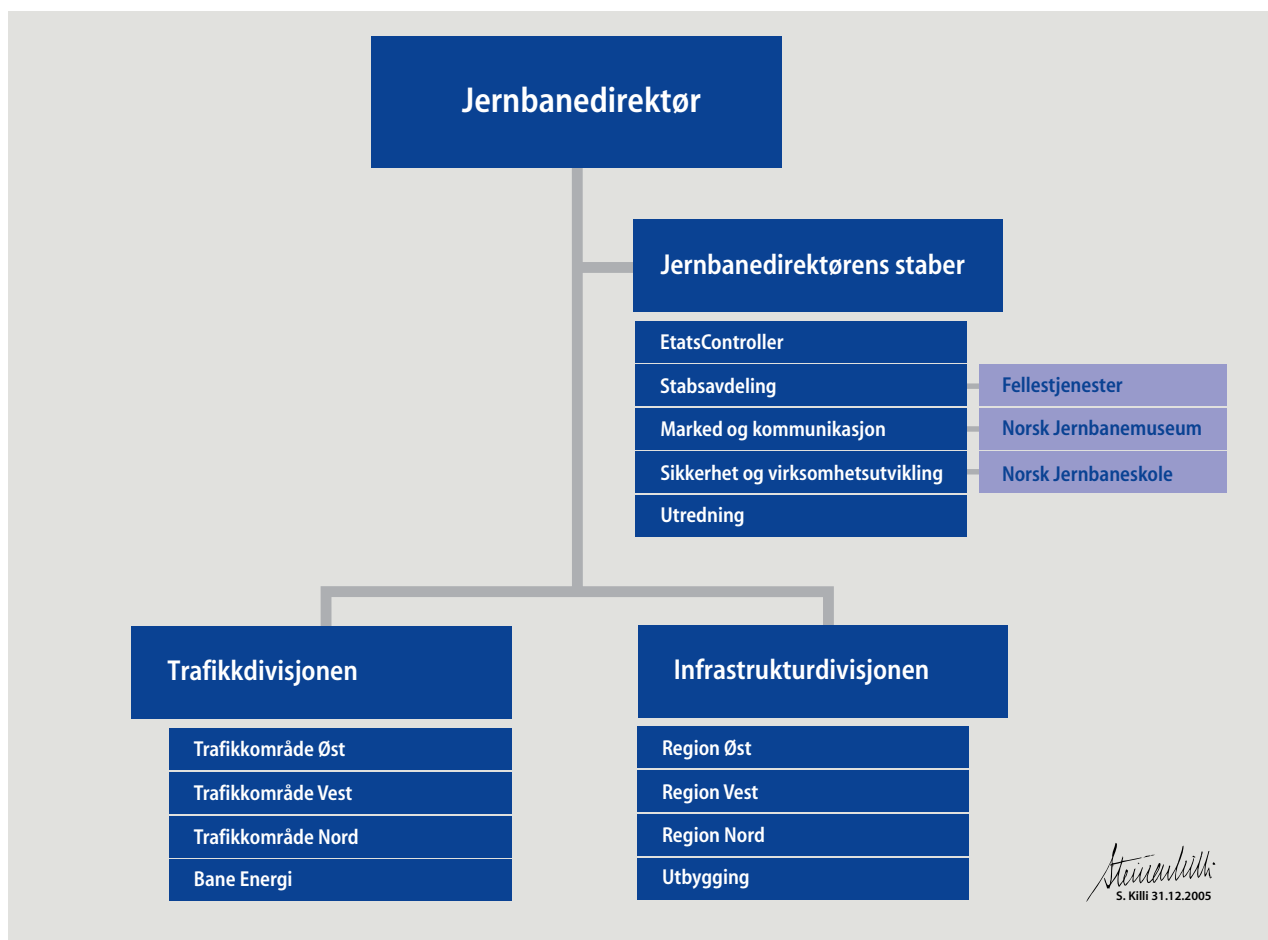
med 111 årsverk, består av følgende avdelinger:

- Marked og kommunikasjon, herunder fordeling av infrastrukturkapasitet til togselskapene

- Sikkerhet og virksomhetsutvikling, inklusive IKT
- Utredning, herunder utredninger vedrørende ny infrastruktur
- Etatscontroller med ansvar for budsjett-, virksomhetsplan, controller- og regnskapsfunksjonen
- Stabsavdeling, herunder juridisk avdeling og internasjonale relasjoner.

Infrastrukturdivisjonen

med 1869 årsverk, har ansvar for drift og vedlikehold av all jernbaneteknisk infrastruktur og utbygging, samt forvaltning av eiendommer, stasjoner og terminaler. Divisjonen består av tre regionale enheter med totalansvar innenfor eget område. Utbygging av ny infrastruktur er samlet i en egen organisatorisk enhet.



Trafikkdivisjonen

med 729 årsverk, har ansvar for den operative trafikkstyringen og informasjonstjenesten mot de reisende. Divisjonen består av tre regionale trafikkområder som til sammen har åtte toglederområder samt enheten BaneEnergi som forvalter omformerstasjonene og kjøper inn og videreselger elektrisk energi til togselskapene.

Fellestjenester

med 120 årsverk, utfører administrative støttefunksjoner for hele Jernbaneverket. 55 årsverk er sentralisert på Hamar - de øvrige 65 årsverk er lokalisert til henholdsvis Oslo/Drammen, Bergen og Trondheim. Fellestjenester rapporterer til Stabsavdelingen.

Norsk jernbaneskole

med 8 årsverk lokalisert på Grorud i Oslo, er et utdanningscenter for jernbanesektoren med ansvar for bl.a. fagskolen for lokomotivførere og jernbanefaglig sikkerhetsutdanning. Norsk jernbaneskole rapporterer til Sikkerhet og virksomhetsutvikling.

Norsk jernbanemuseum

med 19 årsverk lokalisert på Hamar, har ansvaret for dokumentasjon og presentasjon av norsk jernbanehistorie og rapporterer til Marked og kommunikasjon.

Året 2005 – årskavalkade



18. januar
Norsk jernbaneskole
offisielt åpnet.
Foto: Øystein Grue

15. februar
Alle ansatte i JBV
Drift får varsel om
overtallighet i løpet
av perioden 2005-
2009 som følge av
Stortingets vedtak om
konkurransesutsetting
av Jernbaneverkets
produksjons-
virksomhet.



April
Jernbaneverket sparer tid
og penger ved bruk av
helikopter til montasje av
kontaktledningsanlegg
på Ofotbanen.
Foto: Carl Næsje,
Fremover

30. april
NSBs punktlighet i
2004 var på tredje-
plass i Europa. I
løpet av årets fire
første måneder
har punktligheten
økt ytterligere til
92,9% for person-
togene.



12. juni
Nattogene mellom
Oslo og Malmø/
Stockholm er
tilbake etter flere
års fravær.
Foto: Njål Svingheim

Januar

Februar

April

Juni

Mai



19. januar
Samferdselsminister
Torild Skogsholm
åpner jernbanens nye,
digitale kommunika-
sjonsystem GSM-R på
operasjonssenteret
på Marienborg i
Trondheim.
Foto: Ned Alley

Februar
Østlandsområdet:
Punktighetsmålet
90% av togene i
rute til endesta-
sjon ble nådd for
Østfold-, Vestfold-,
Dovre-, Gjøvik- og
Drammenbanen.

23. april
40 ekstratog
transporterte
11.000 deltakere
til Skarverennet
uten problemer.



30. mai
Samferdsels-
departementet
kunnngjør vinner av
anbudskonkurransen
om trafikken på
Gjøvikbanen. Avtalen
med NSB Anbud AS
skal gjelde for 10 år fra
juni 2006.
Foto: Øystein Grue

**1. august**

Det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker tas i bruk.

På bildet: Lokfører Torgeir Døvre på Jernbaneverkets Målevogn låser opp sporveksel foran første prøvetur på den nye Askerbanen.

Foto: Njål Svingheim

24. oktober

Åpent hus i Norsk jernbaneskoles ombygde lokaler

28. oktober

Første spadetak for Strømmen kollektivterminal. Jernbaneverket bidrar med 28 millioner i samarbeidsprosjekt med Statens vegvesen.

**1. november**

Jernbaneverket serviceerklæring utvides til å omfatte både god informasjon og rene og ryddige stasjoner.

August

Oktober

November

Desember

30. juni

Rekordhøy punktlighet i togtrafikken i første halvår. Punktlighetsmålet 90% av togene i rute til endestasjon ble nådd for både fjerntog, mellomdistansetog og lokaltog.

**27. august**

Samferdselsminister Torild Skogsholm foretar den offisielle åpningen av dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker – Norges største utbyggingsprosjekt innenlands. Foto: Olav Nordli

**27. oktober**

Jernbanedirektør Steinar Killi sender brev til 1136 ansatte i JBV Drift der varsel om overtallighet trekkes tilbake. Departementet stiller krav til effektivitet og god ressursutnyttelse i Jernbaneverket. Foto: Njål Svingheim

**1. november**

Jernbanens mobilnett GSM-R tas i bruk på Gjøvikbanen og Østfoldbanens Østre Linje. 45% av jernbanenettet har nå full radiodekning langs spor og i tunneler. Foto: Njål Svingheim

13. desember

Nye "Tøffe" barnehage på Lysaker åpnes. Barnehagen er bygget av Jernbaneverket som erstatning for den gamle som må vike plass for dobbeltsporutbyggingen forbi Lysaker.

Konkurranseskraft og samfunnsnytte

vektlegger eiers og kunders krav og forventninger til Jernbaneverket – og de resultater som skal gi merverdi for samfunnet og kundene.



Konkurranseskraft og samfunnsnytte

Jernbaneløpets mål innen hovedområdet er:

- Legge til rette for mer gods på jernbane
- Bidra til økt markedsandel for lokaltrafikk og mellomdistanse
- Sikre effektiv kapasitetsutnyttelse
- Være en nøytral og effektiv infrastrukturforvalter og kapasitetsfordeler
- Forbedre Jernbaneløpets omdømme

De fire første målene står i direkte sammenheng med Jernbaneløpets hovedprodukt: et trafikksystem som består av infrastrukturkapasitet, dvs. plass på sporet som kan brukes til å kjøre tog, og trafikkstyring.

Mer gods på jernbane og økte markedsandeler for lokal- og mellomdistansetrafikken forutsetter at Jernbaneløpet enten har ledig kapasitet, eller at kapasiteten økes der den er utilstrekkelig eller at den eksisterende kapasiteten utnyttes mer effektivt.

Mengden av og kvaliteten på kapasiteten er styrende ikke bare for jernbanens evne til å ta unna dagens trafikk, men også for evnen til å ta imot økt trafikk.

I løpet av 2005 har Jernbaneløpet blitt kontaktet av flere virksomheter som vurderer å starte trafikkvirksomhet. Jernbaneløpet er også blitt rådspurt av vareeiere og speditører.

Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på det statlige jernbaneløpet

Alle Jernbaneløpets aktiviteter relatert til drift og vedlikehold av, samt investeringer i infrastruktur gjennomføres med sikte på å opprettholde kvaliteten på eller forbedre infrastrukturkapasiteten. En banes infrastrukturkapasitet uttrykker hvor mange tog som kan kjøres på strekningen per kjøretretning per time og per døgn.

Infrastrukturkapasitet er – sammen med god tilgjengelighet til infrastrukturen (høy oppetid på de tekniske anleggene) avgjørende for jernbanens konkurransekraft innen transportsektoren.

Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) gir anbefalinger både for hvordan kapasiteten skal beregnes, og om hvor mye av kapasiteten som bør utnyttes. En for høy utnyttelse kan gi negative konsekvenser både for punktlighet og for kjørehastighet. På deler av det statlige jernbaneløpet er imidlertid etterspørselen etter kapasitet så stor at denne utnyttes langt over UICs anbefalinger.

Godstransport

Jernbaneverket erfarer at konkurranse innen godstransporten har ført til økt innovasjon hos togselskapene: Tildelt infrastrukturkapasitet utnyttes bedre. Jernbaneverket mottar flere forslag til nye - ofte særdeles samfunnsøkonomisk lønnsomme - tiltak som kan øke vår infrastrukturkapasitet og dermed togselskapenes lønnsomhet og jernbanens konkurransevne. Flere av disse tiltakene ble implementert i 2005.

Antall togselskaper er det samme som i 2004. Godstogselskapene har økt sin transportvirksomhet i løpet av 2005. Per 2005 har de nyetablerte togselskapene i hovedsak satset på tradisjonelle systemtog, herunder transport av tømmer og papir.

Persontransport

Innenlands er NSB AS, NSB Anbud AS (fra 2006) og Flytoget AS enerådende innen dette transportsegmentet som ikke er åpnet for konkurranse på sporet.

"Direkte tog" = persontog som betjener de to stasjonene i hver ende av banen, men som enten ikke stopper eller som har få stopp ved mellomliggende stasjoner.

"Stoppende tog" = persontog som betjener både de to stasjonene i hver ende av banen og mellomliggende stasjoner.

"Totalt antall tog innenfor strekningen" = summen av direkte og stoppende persontog tillagt alle andre gods- og persontog som kun trafikkerer deler av strekningen. For strekningen Oslo-Drammen vil for eksempel alle flytogene (som kjøres mellom Oslo og Asker) medregnes i dette tallet. "Teoretisk kjøretid for direkte tog resp. stoppende tog" = Hvor lang tid togene ville ha brukt dersom de kunne kjørt med største tillatte hastighet.

Et eksempel på en utvikling – og på hva høy kapasitetsutnyttelse kan gjøre med kjørehastigheten

Drammenbanen er den norske bane-strekning som har gjennomgått den største utviklingen: Den ble åpnet i 1872 som en smalsporet, enkeltsporet jernbane med dampdrift hvor det gikk fire tog per døgn. I dag er Drammenbanen normalsporet, dobbeltsporet (4-sporsparsellen mellom Asker og Sandvika gir effekt først i 2006), elektrisk drevet og elleve kilometer kortere enn ved åpningen. 133 år etter banens åpning er antall tog som kjøres på strekningen nesten 100-doblet! I 2005 gikk det 359 faste tog per døgn på denne strekningen. Ekstratog, tomtog og løsløk kommer i tillegg. Figuren viser en økning av togenes kjøretider som faller sammen med fordoblingen av antall tog på strekningen mellom 1980 og 1998.

Differansen mellom teoretisk kjøretid og togenes faktiske kjøretid som vist på grafen nedenfor viser tidstap som oppstår pga. høy utnyttelse av infrastrukturkapasiteten.

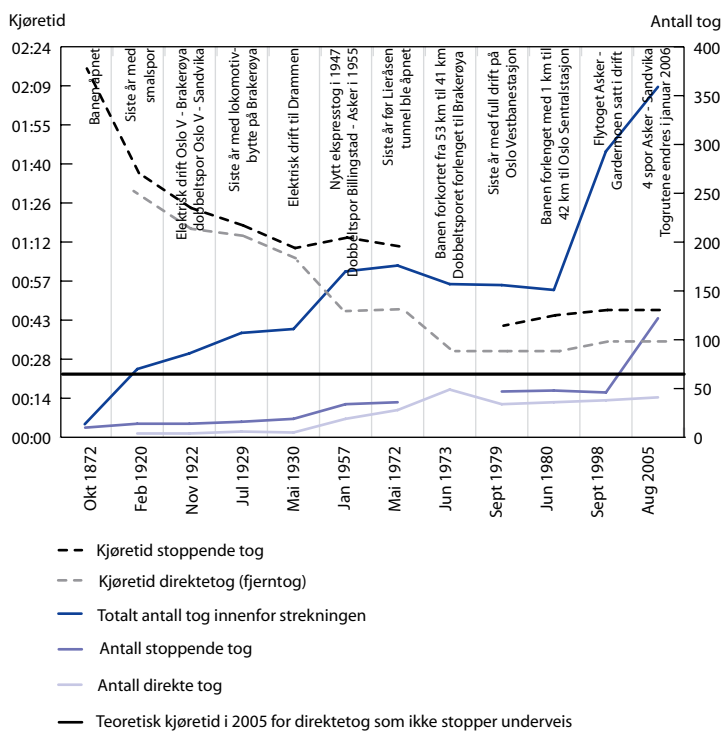
Kan det statlige jernbanenettet ta imot ytterligere trafikk?

De to kartene på side 16 og 17 viser begge hvor mange tog det er kapasitet til å kjøres på ulike deler av det statlige jernbanenettet per døgn. Det første kartet viser hvor mye av denne kapasiteten som faktisk blir utnyttet i løpet av ett døgn. Kartet identifiserer fire strekninger som overbelastet:

– Drammenbanen, strekningen Asker-Lysaker

Her arbeider Jernbaneverket med å øke kapasiteten gjennom å utvide fra to til fire spor på strekningen Asker-Lysaker. Parsellen Asker-Sandvika ble åpnet i 2005.

Drammensbanen (Oslo–Drammen)





Arbeid på Asker stasjon sommeren 2005.
Foto: Olaf Bjerknes



Gammelt og nytt dobbeltspor side om side ved Solstad i Asker. Foto: Øystein Grue



Reisende på Drammen stasjon.
Foto: Rune Fossum

– Bergensbanen, strekningen Bergen-Arna

Her planlegger Jernbaneverket å øke kapasiteten ved å bygge dobbeltspor gjennom fjellet Ulriken.

– Sørlandsbanen, strekningen Stavanger-Nærbø

Her planlegger Jernbaneverket å øke kapasiteten ved å bygge dobbeltspor på strekningen Stavanger-Sandnes. I tillegg bygges godsterminal sør for Ganddal. Når denne står ferdig vil ikke lenger godstogene trafikere strekningen Stavanger-Sandnes og således avlaste denne.

– Dovrebanen, strekningen Trondheim-Heimdal

Her har Jernbaneverket gjennomført flere studier som i sum omfatter hele strekningen fra Marienborg i sør til Leangen i nord for å komme frem til hvilke tiltak som best vil bedre kapasiteten. Arbeidet er ikke konkludert.

Kapasiteten utnyttes ujevnt når man ser døgnet under ett

Trafikkbelastningen på jernbanen er ujevnt fordelt over døgnet. Noe forenklet er det en topp i rushtidene morgen og kveld, ikke ulikt situasjonen på vei. Nattetid er det få persontog, men desto

flere godstog. Her er dog trenden at antall godstog som kjøres på dagtid øker.

Kartet på side 17 viser kapasitetsutnyttelsen i "topptimene", dvs. de av døgnet timer det kjøres flest tog. Forskjellen mellom de to kartene er påtagelig: De fire overbelastede strekningene får selskap av

- Nordlandsbanen, strekningene Bodø-Dunderland og Hell-Trondheim
- Rørosbanen, strekningen Røros-Hamar
- Gjøvikbanen, strekningen Grefsen-Roa og
- Østfoldbanen, Oslo S-Ski.

Av de ovennevnte strekningene er det utført omfattende planarbeider for Østfoldbanen som foreslås utvidet fra to til fire spor mellom Oslo S og Ski. På de øvrige strekningene er det kun foreslått mindre, kapasitetsforbedrende tiltak, herunder enkelte nye eller forlengede kryssingsspor.

De to kartene viser ledig kapasitet på storparten av jernbanenettet – dersom man godtar å kjøre utenom "topptimene". Kvaliteten på den ledige kapasiteten er noe varierende.

Togselskaper på det statlige jernbanenettet

I 2005 hadde følgende togselskaper tillatelse til å trafikere større eller mindre deler av det statlige jernbanenettet i Norge:

G=godstransport

P=persontransport

M=museums- og hobbypreget (person) transportvirksomhet

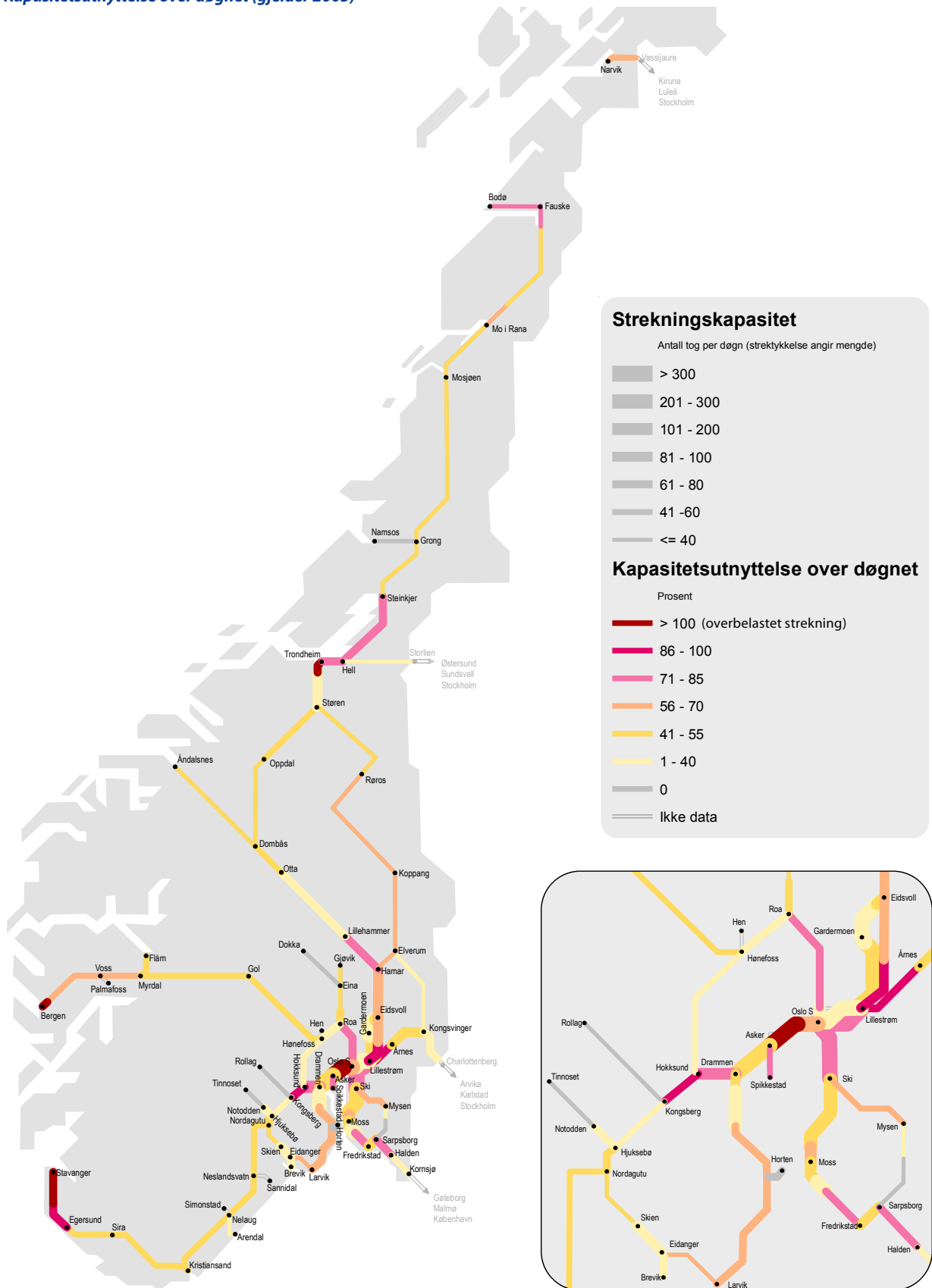
• CargoNet AS	G
• Connex Tog AS	P
• Flytoget AS	P
• GM-gruppen	M
• GreenCargo AB	G
• Hector Rail AB	G
• Malmtrafikk AS	G
• NSB AS	P
• Ofotbanen AS	G/P
• Tågakeriet i Bergslagen	G
• Valdresbanen AS	M

Noen av togselskapene har kun tillatelse til å trafikere begrensede deler av det statlige jernbanenettet.

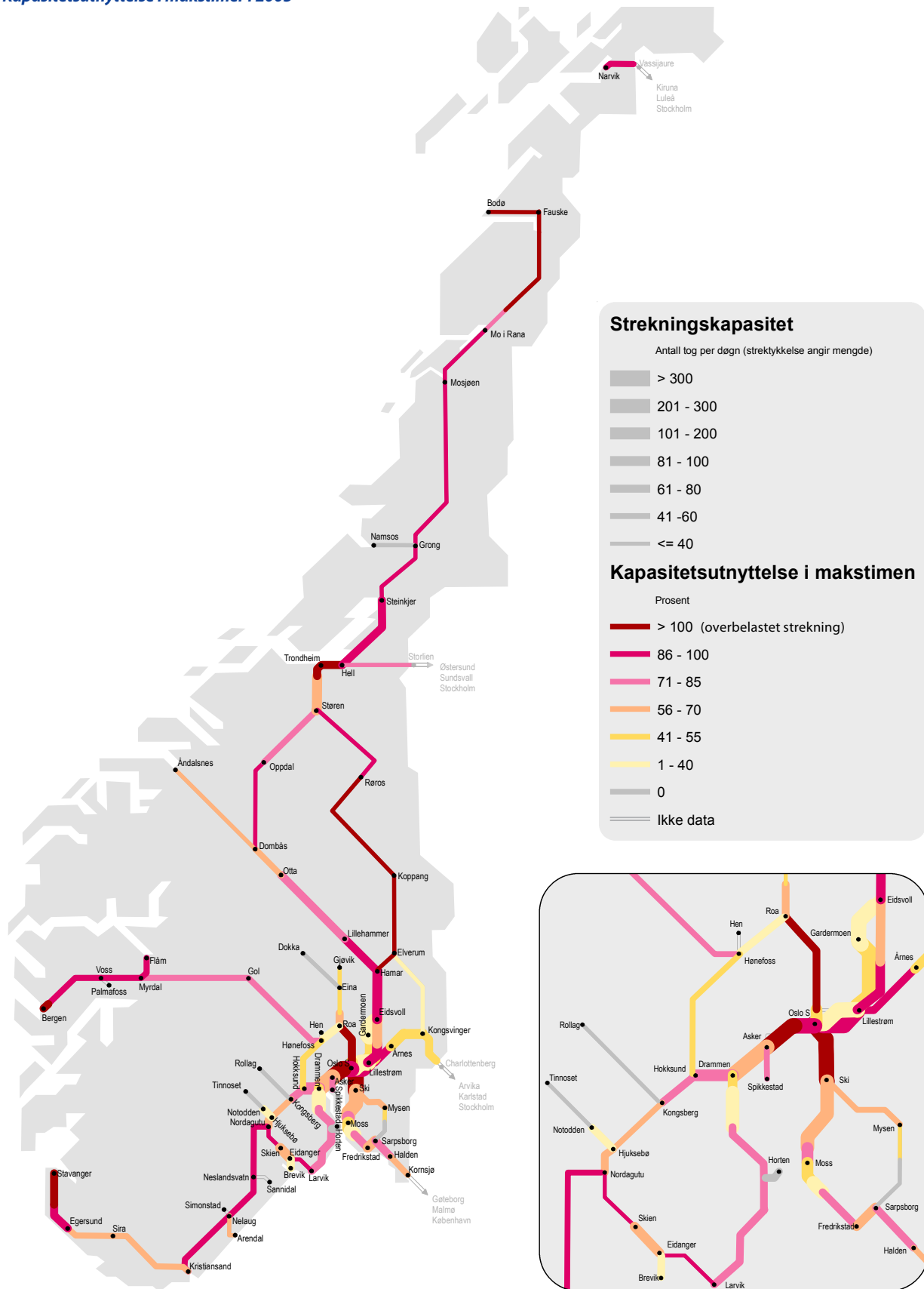
En oversikt finnes på Statens Jernbanetilsyns hjemmesider,

se www.sjt.no

Kapasitetsutnyttelse over døgnet (gjelder 2005)



Kapasitetsutnyttelse i makstimer i 2005



Kryssingssporavstander og -lengder – de viktigste kapasitetsparametrene

Det statlige jernbanenettet består for det meste av enkeltsporede baner der samme spor benyttes i begge kjøretninger. På et enkeltsporet jernbanenett er kjøretiden mellom kryssings-sporene avgjørende for hvor mange tog det er kapasitet til. Kapasitetsberegningene viser imidlertid ikke lengden på kryssingsspor. Lengden på kryssings-sporene er den viktigste parameteren for hvor lange tog som kan kjøres. Dette er viktig for godstogselskapene, som tradisjonelt ønsker å kjøre så lange tog som lokomotivene deres er i stand til å trekke. Det er i dag begrenset med ledig kapasitet til å kjøre lange godstog.

Terminalkapasitet

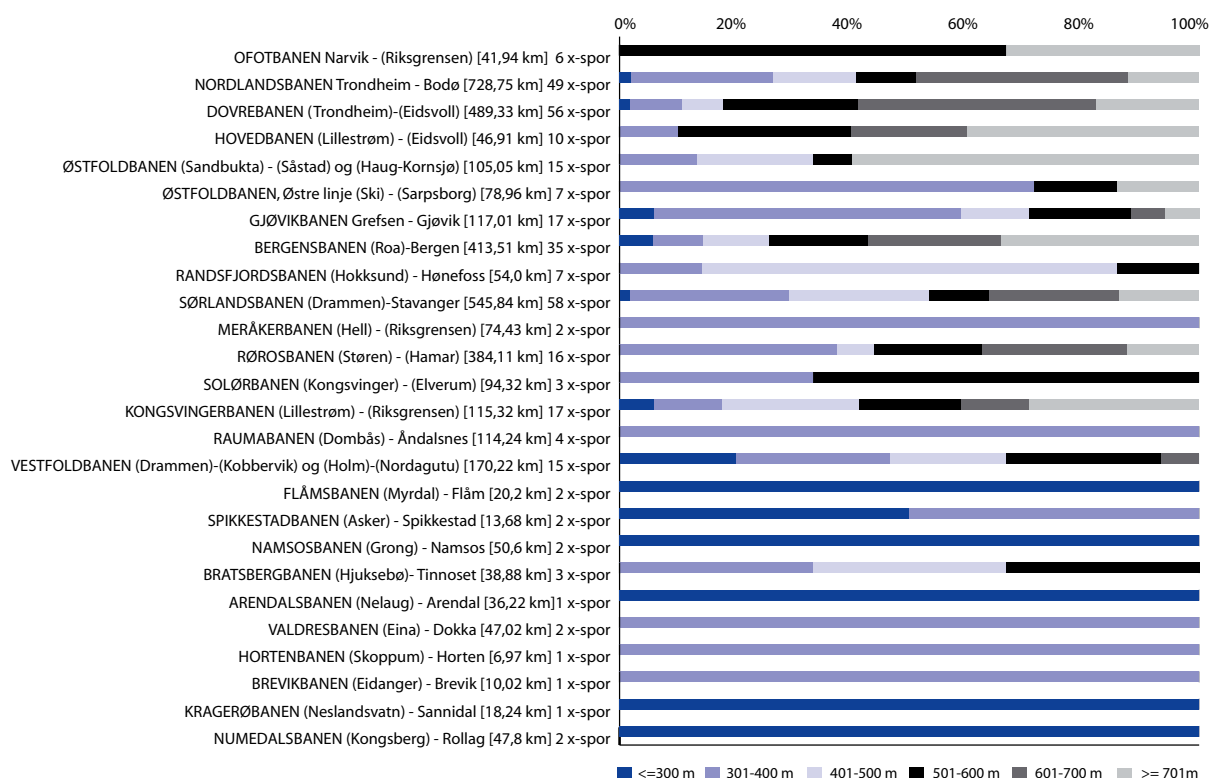
Tog skal ikke bare kjøres, de skal også lastes og losses. Persontrafikkterminaler

kalles i jernbaneterminologi stasjoner og holdeplasser. Godstog lastes og losses i ulike typer godsterminaler.

I likhet med det statlige jernbanenettet har også terminaler en målbar kapasitet. Denne kan – som kapasiteten på det statlige jernbanenettet – strekkes og tøyes. Man får da plass til flere tog, men driften av terminalen blir mindre effektiv.

For godstrafikken er manglende kapasitet i terminaler et større veksthinder enn manglende kapasitet ute på det statlige jernbanenettet. Av den grunn arbeider Jernbaneverket med kapasitet-søkende tiltak på flere godsterminaler, herunder Alnabru (i Oslo) og Ganddal (ved Stavanger).

Fordelingen av kryssingssporenes lengder per bane (Kun enkeltsporede baner)



Jernbanesektorens rammebetingelser

Jernbanesektoren kjennetegnes ved et langt større antall tekniske grensesnitt enn andre transportformer. Jernbanens utvikling har historisk vært styrt av nasjonalstaten. Følgelig har hvert land kunnet innføre sine egne nasjonale standarder. Dette skiller seg fra for eksempel luftfarten, som har hatt en overordnet, internasjonal styring fra starten av. Fraværet av internasjonal styring har gitt jernbanen et utall ulike løsninger som hver for seg og i sum svekker dens konkurransekraft. Den europeiske union (EU) har siden 1991 sittet i førerretet i en lang og kostbar prosess med sikte på å oppnå europeisk samtrafikkvevne (interoperabilitet) innen jernbanesektoren. De første internasjonale, legale kravene ble implementert tidlig på 1990-tallet. Det første tekniske kravet med konsekvens i Norge, er kommunikasjonssystemet GSM-R som er under utbygging langs det statlige jernbanenettet. De tekniske rammebetingelsene er ofte tids- og kostnadskrevenne å endre; ikke minst fordi jernbanens system kan gjøre det vanskelig eller umulig med gradvise endringer. Over tid vil nye, internasjonalt harmoniserte, rammebetingelser gi en mindre kostnadskrevenne jernbane. Avskaffelsen av nasjonale særkrav vil over tid gi et mer internasjonalt leverandørmarked. Det vil bli mer serieproduksjon og større serier av alt fra enkeltkomponenter til lokomotiver og vogner. En liten jernbanenasjon som Norge vil relativt sett tjene mer på å kunne kjøpe "hylleware" fremfor å fortsette med kostbar "skreddersøm" av små serier.

Økonomiske rammebetingelser

Eierskap til godsterminaler, persontrafikkstasjoner og sentrumsnære jernbaneområder kan ha konsekvenser for jernbanens konkurransevne

Nye togselskaper etterspør nå terminalkapasitet på og/eller tilgang til arealer som direkte og indirekte eies og/eller forvaltes av NSB AS med datterselskaper.

Dette skjer for at de nye skal få lastet og losset egne tog. Våren 2005 nedsatte Samferdselsdepartementet en arbeidsgruppe med deltakere fra Jernbaneverket og NSB AS for å se nærmere på disse problemstillingene. Arbeidet var ikke konkludert ved årets utgang. En annen utfordring for jernbanesektorens konkurransekraft i fremtiden er by- og tettstedsutvikling hvor ønsket om å legge beslag på jernbanearealer i pressområder ofte kommer i konflikt med jernbanesektorens egne behov.

Legale rammebetingelser

Norsk jernbanelovgivning består i dag dels av et stadig økende antall bestemmelser fastsatt av EU i den hensikt å øke jernbanens konkurransekraft og dels av nasjonale særkrav. Nasjonalt er høringsuttalelser til ny lovgivning et viktig arbeidsfelt der Jernbaneverket søker å øke jernbanens konkurransekraft.

Lasteprofil og lasttilfeller

Lasteprofilet angir maksimal tillatt høyde og bredde på jernbanemateriell med eller uten last på de forskjellige banestrekninger.

Jernbaneverket får regelmessig spørsmål om å kjøre vogner eller laster som overskrider standardprofilene. Ofte er det kun små og relativt sett billige grep som skal til for å kunne åpne lange strekninger for større vogner og laster. Derfor er profilutvidelser både den billigste og hurtigste metoden for å øke jernbanens transportkapasitet.

Network Statement

– Jernbaneverkets produktbeskrivelse

Jernbaneverkets produktbeskrivelse opplyser om hvilken type infrastruktur som står til rådighet for den som vil drive trafikkvirksomhet på det statlige jernbanenettet; vilkårene som må oppfylles for å få tilgang til å trafikkere nettet; opplysninger om avgiftsprinsipper og takster; planlagte avgiftsendringer, samt prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling.

Network Statement finnes på www.jernbaneverket.no

Alle europeiske jernbaneforvaltninger utgir sine egne Network Statements hvert år. Gyldighetsperiodene er sammenfallende på tvers av nasjonsgrensene, det samme er produktbeskrivelsens oppbygning.

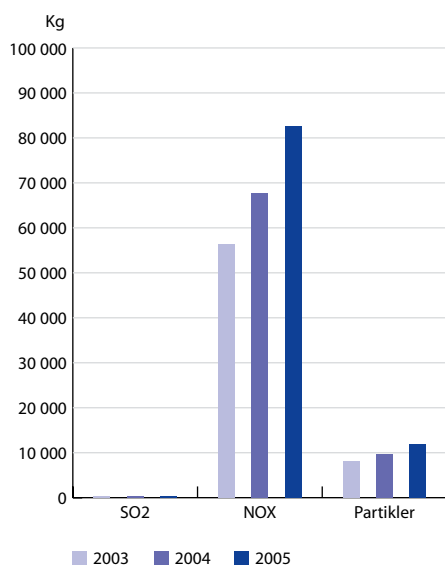
Jernbanens betydning for miljøet

Tog er en miljøvennlig transportform sammenlignet med andre transportformer. Jernbanens viktigste bidrag til miljøet er derfor å øke både sine relative markedsandeler og sitt absolutte transportarbeid. I et avregulert samfunn økes togets markedsandeler dersom kunden opplever togtilbudet som bedre enn alternativene.

Ved siden av å skape et bedre miljø gjennom å øke togtrafikkens markedsandeler, arbeider Jernbaneverket systematisk med å bedre sin egen miljøprofil.

Reduksjon av miljø- og helsefarlige utslipp

Overføring av godstrafikk fra vei til bane gir store sikkerhets- og miljøgevinster. På Bergensbanen bidro profilutvidelsen i 2003 til en positiv utvikling i godstransport som har fortsatt i 2004 og 2005. Figurene viser reduksjon av utslipp av SO₂, NO_x, partikler og CO₂ ved overføring av godstransport fra vei til bane.



Biodiesel

Transportsektoren slipper ut store mengder drivhusgasser og tærer på verdens lager av fossilt brensel. Et bærekraftig transportsystem forutsetter reduksjon i bruk av fossilt brensel. Jernbanetransport er den minst energikrevende av alle transportformer. De fleste norske tog drives med elektrisk energi, enkelte person- og godstog, samt de fleste vedlikeholdsmaskiner har forbrenningsmotor (diesel). I 2005 startet et prosjekt for å utrede potensialet for bruk av biodiesel ved jernbanene i Norge.

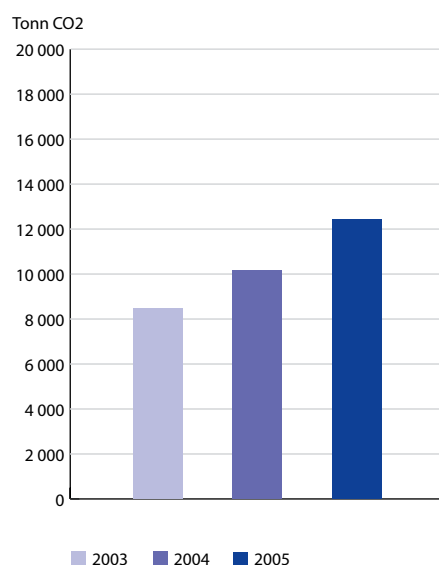
Energiøkonomisering (ENØK)

Jernbaneverket har siden 2003 iverksatt energiøkonomiseringstiltak og har gjennom dette oppnådd en innsparing på 16,5 millioner kroner i året. Jernbaneverket vil satse videre med et energiøkonomiseringsprosjekt for perioden 2006-2008.

Vegetasjonsrydding og dyrepåkjørsler

En kombinasjon av tiltak de siste to år har ført til det laveste antall dyr påkjørt av tog siden 1998. I 2005 ble 1279 dyr

Reduksjon av drivhusgassen CO₂ som følge av overføring av godstrafikk fra vei til bane ¹⁾



¹⁾ Det er tatt utgangspunkt i 22% økning av godstrafikken på Bergensbanen i perioden 2004 til 2005. Dette tilsvarer 6000 lastebiler.



Geiter i arbeid for Jernbanelverket sommeren 2005 – vel så effektivt som bruk av sprøytemidler. illustrasjon: Ola Bersvein Klåpbakken.

påkjørt. Dette er en nedgang på over 30 prosent sammenlignet med toppåret 2003.

Vegetasjon i sideterrang langs jernbanen bør holdes nede. I 2005 testet Jernbaneverket bruk av kasjmirgeiter til å beite ned vegetasjonen langs jernbanesporet. De foreløpige resultatene etter det første året er lovende, men metoden kan ikke anvendes alle steder langs banene.

Visuelt miljø

I november 2005 ble Jernbaneverkets serviceerklæring overfor reisende utvidet slik at disse i tillegg til god informasjon nå også har krav på rene og ryddige stasjoner. Serviceerklæringen er hengt opp på stasjonene. Klager blir fulgt opp gjennom interne rutiner.

Støy

Jernbanens naboer opplever støy som den største miljølempen. Per 2005 har Jernbaneverket oppfylt kravene i støyforskriften vedrørende maksimalgrenser for innendørs støy i boliger langs jernbanen. Jernbaneverket har i 2005 deltatt i direktoratsgruppen for revisjon av nasjonale mål for støy og støyforskriften.

Les mer om Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid i Miljørapport 2005 på:

www.jernbaneverket.no

Jernbaneverkets internasjonale arbeid

Et hovedmål for Jernbaneverkets internasjonale arbeid er å påvirke EUs harmoniseringsarbeid i en for jernbanesektoren tjenlig retning. Selv om harmonisering primært er begrunnet i internasjonal trafikk, vil den få positive effekter også for den nasjonale trafikken, da nasjonal og internasjonal trafikk finner sted på samme spor. Jernbaneverket samarbeider med andre infrastrukturforvaltere for å forenkle og effektivisere den grenseoverskridende

trafikken. Innen Norden pågår et samarbeid med sikte på å utvikle et felles, nordisk leverandørmarked for drift og vedlikehold av infrastruktur.

Jernbaneverket har i 2005 bistått Samferdselsdepartementet i anledning en henvendelse fra ESA i forbindelse med implementeringen av Jernbanepakke 1 i Norge. Resultatet av dette arbeidet har også fått betydning for den pågående implementeringen av Jernbanepakke 2.

Jernbaneverkets internasjonale arbeid finner sted på flere fronter og gjennom flere organisasjoner:

Rail Net Europe (RNE)

har sete i Wien i Østerrike og er et praktisk samarbeidsorgan for alle europeiske infrastrukturforvaltere. RNE har nå ansvaret for fordelingen av infrastrukturkapasitet for alle internasjonale person- og godstog. RNE er representert i alle europeiske jernbaneland gjennom en "OneStopShop-enhet" (OSS) tilknyttet hvert enkelt lands infrastrukturforvalter.

Fra 2005 kan togselskap som vil kjøre grenseoverskridende trafikk, henvende seg til én OSS-enhet med kapasitetsbestilling for hele strekningen. OSS bistår togselskapene med å få utarbeidet gjennomgående rute for hele strekningen.

Se www.railneteuropa.com

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

EIMs viktigste arbeidsoppgaver kan deles inn i to hovedområder:

Lobbyvirksomhet overfor EUs lovgivende organer. For å fremme medlemmenes syn på den transportpolitiske utviklingen i Europa utarbeider EIM posisjonsnotater og pressemeldinger. Organisasjonen arbeider opp mot EU-kommisjonen og Transportkomiteen i Europa-parlamentet. Blant de viktigste sakene i 2005 var Jernbanepakke 3,



Et tømmer tog kan laste like mye som 20 vogntog. Foto: Sven Goll



De nye jernbanebruene over Sandvikselva i sentrum av Sandvika. Foto: Rune Fossum



Utsmykning av den nye gangtunnelen på Asker stasjon laget av Sven Pålsson og Erik Wøllo. Foto: Anne Siri Haugen

Eurovignette-direktivet og den planlagte revisjonen av EUs Hvitbok om transportpolitikk. Arbeidet i EIM er særlig viktig fordi Jernbaneverket her får anledning til å være med på å påvirke EUs lovgivning på et tidlig stadium. EIM er en organisasjon hvor Jernbaneverket har stemmerett på lik linje med de andre medlemmene, og hvor det derfor finnes en reell påvirkningsmulighet.

Deltakelse i EUs arbeid med harmonisering av tekniske standarder. EIM er blant de organisasjonene som har fått rett til å nominere eksperter til ERA (European Railway Agency). Fagfolk fra Jernbaneverket deltar i utstrakt grad i forarbeidet gjennom EIMs "skyggearbeidsgrupper", flere av dem er også valgt ut til å delta i ERAs arbeidsgrupper.

Se www.eimrail.org

Den internasjonale jernbaneunion (UIC)

har hovedsete i Paris. Organisasjonen har i de senere årene hovedsakelig arbeidet med tekniske og forskningsrelaterte spørsmål. Fagpersonell fra Jernbaneverket deltar i ekspert- og prosjektgrupper.

Se www.uic.asso.fr

Nordic Infrastructure Managers (NIM)

består av infrastrukturforvalterne i Norge, Sverige og Finland. På den tekniske siden er det nordiske samarbeidet stadig svært aktivt, og NIM Teknikk har en rekke arbeids- og prosjektgrupper i virksomhet.

Sammen med de øvrige NIM-medlemmene og de nordiske vegdirektoratene deltar Jernbaneverket i prosjektet "Felles nordisk anleggsmarked", initiert av Nordisk Ministerråd. Prosjektet skal bidra til bedre samarbeid og mer langsiktige perspektiver innen anleggssektoren i Norden, både for veg og jernbane.

Jernbaneverkets omdømme

Jernbaneverket har utarbeidet en omdømmestrategi som blir førende for omdømmebyggingen. Strategien blir implementert første halvår 2006. MMIs årlige omdømmeundersøkelse legges til grunn for måling av omdømmet.

A close-up photograph of two young children, a boy and a girl, looking out of a train window. The boy is on the left, and the girl is on the right. They are both looking intently at something outside the window. The window frame is visible in the foreground, and the background is blurred, suggesting motion.

Sikkerhet, punktlighet og informasjon

vektlegger de tre viktigste egenskapene ved Jernbaneverkets produkt og leveranse til kundene.

Sikkerhet, punktlighet og informasjon

Jernbaneløstets mål innenfor hovedområdet er:

- Opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået for jernbanetransport og sikre at alle endringer skjer i positiv retning
- Sørge for at alle tog kan holde ruteplanen
- Sikre godt tilgjengelig og korrekt trafikkinformasjon

Sikkerhet

Året 2005 var et av de sikkerhetsmessig beste for jernbanen i Norge. Sikkerhet er likevel ikke noe vi har. Sikkerhet er noe vi må skape – og gjenskape hver dag.

Transport bidrar til verdiskaping i samfunnet. Transportverdier skapes i en verdikjede bestående av infrastruktur, trafikkstyring og togselskap. Risiko for skade på menneske, miljø og materiell består av summen av risikobidrag fra hvert av disse tre leddene og fra samspillet dem imellom. Det er viktig å holde kontroll med denne summen av alle risikobidrag i jernbanesystemet for å skape og opprettholde et jernbanetilbud med akseptabelt sikkerhetsnivå. Som ansvarlig for kapasitetsfordelingen på jernbanenettet er det Jernbaneløstet som kan overvåke den løpende summen av risikoer.

Jernbaneløstet beskriver risikobildet for det statlige jernbanenettet gjennom strekningsvise risikoanalyser. Disse suppleres med risikoanalyser i forbindelse med enhver endring som kan påvirke sikkerhetsnivået på nettet. Små og store risikoanalyser av teknisk syste-

mer, grensesnitt menneske – maskin og organisatoriske endringer gir sammen med strekningsanalysene kontroll og oversikt over risikobildet.

De gjennomførte analysene og erfarte hendelser gjør at Jernbaneløstet har spesiell oppmerksomhet mot å forhindre storulykker og å redusere mulighetene for påkjørsler på planoverganger og i sporet.

Fra manuell til teknisk trafikkstyring

Jernbaneløstet jobber ut fra enkeltfeilprinsippet, det vil si at ingen feil alene skal kunne føre til en ulykke. Sikringsanlegg og tekniske barrierer som ATC (automatisk togkontroll) er i tråd med dette prinsippet og bidrar til økt sikkerhet på jernbanenettet. ATC er et teknisk system som overfører signalbeskjed fra signal til tog. Ved utilsiktet passering av stopp-signal bremses toget automatisk ned. ATC danner en ekstra barriere og gjør togframføringen mindre avhengig av menneskelige faktorer.

I forbindelse med idriftsettelsen av den nye Askerbanen mellom Sandvika og Asker i 2005 ble Asker stasjon fjernstyrt.

Planlegging og bygging av nye sikringsanlegg og fjernstyring på Nordlandsbanen har pågått i hele 2005, med sikte på at strekningen Grong – Mosjøen fjernstyres ved årsskiftet 2006/2007 og strekningen fram til Bodø i 2008.

GSM-R – kommunikasjon for jernbane

I desember 2004 satte Jernbaneverket i drift GSM for Rail, eller GSM-R, som nødkommunikasjon på 40 prosent av jernbanenettet. GSM-R er en europeisk standard for kommunikasjon på jernbanen, og 11 land i Europa er nå i ferd med å bygge ut systemet.

GSM-R bygger på mobilstandarden GSM. I tillegg tilfredsstiller systemet en rekke krav til sikkerhet og tilgjengelighet som er spesielle for jernbanetrafikk. GSM-R har nødalarmer, prioritetsnivåer på samtaler, rask oppkoblingstid og gruppesamtaler.

Den viktigste funksjonen til GSM-R er sikker kommunikasjon mellom lokfører og togleder. Togleder oppnår alltid rask kontakt med riktig tog. GSM-R effektiviserer også jernbanedriften i Norge. For dem som jobber med jernbane, kan GSM-R erstatte både gamle analoge radiosystemer og vanlig GSM-telefon.

GSM-R gir full radiodekning langs sporet og i samtlige jernbanetunneler. Strekninger som ikke hadde system for nødkommunikasjon ble prioritert først, og ved utgangen av 2005 var GSM-R tatt i bruk som nødkommunikasjon på Ofotbanen, Nordlandsbanen, Meråker-

banen, Rørosbanen, Raumabanen, deler av Dovrebanen (Dombås – Trondheim), Flåmsbana, deler av Gjøvikbanen (Roa – Gjøvik) og Østfoldbanens østre linje. Innføringen av GSM-R i Norge som tog-radio skal etter planen fullføres i 2007, og vil erstatte nåværende Scanet togradio.

Sikkerhet i tunnel

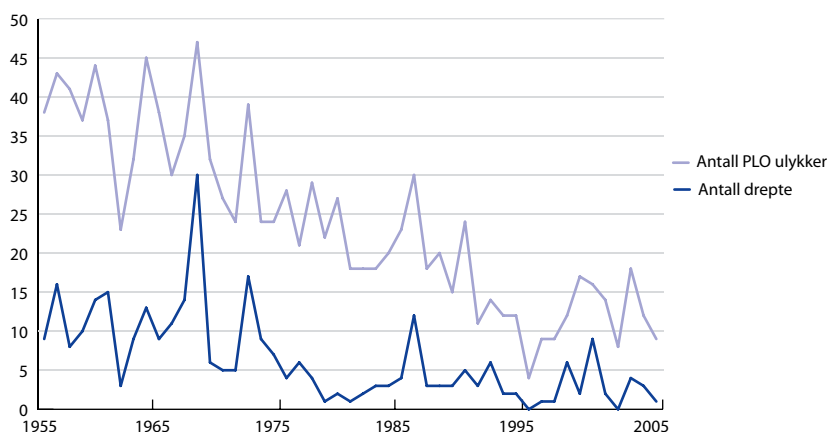
Jernbanenettet har over 700 tunneler, 48 av dem er lengre enn 1000 m. I jernbanens 150-år lange historie har man ikke opplevd større tunnelulykker i Norge. Jernbaneverket forbedrer tunnelsikkerheten ved å gjennomføre tiltak i de lengste tunnelene. Slike tiltak er i hovedsak tiltak som gir bedre mulighet for selvredning. I 2005 har Kvinesheittunnelen på Sørlandsbanen, Gravhalsen og Kvålsåsen på Bergensbanen og Skiens-tunnelen fått nødlis og skilting.

Planoverganger

Planoverganger har historisk sett vært en av de største bidragsyterne til risiko forbundet med jernbane i Norge. Derfor har dette lenge vært et område med spesiell oppmerksomhet.

Jernbaneverket har ut over generell drift og vanlig vedlikehold gjennomført 254 større og mindre tiltak for økt sikkerhet ved planoverganger i 2005. I løpet av

Planovergangsulykker 1957-2005



året er 136 planoverganger fjernet.

I tillegg til sanering av planoverganger med høyest ulykkesrisiko vektlegger Jernbaneverket utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for økt sikkerhet for ferdsel over planoverganger, som for eksempel

- Siktutbedring og utbedring av veggeometri.
- Oppgradering av vegskilting i samarbeid med Vegdirektoratet
- Gjerdning, låsing og midlertidig stengning.
- Ringerutiner for planoverganger med liten trafikk (prøveordning)
- Bygging av enkel varselampe og skilting av disse på landbruksoverganger.
- Tiltak som reduserer den mest risikoutsatte trafikken over planovergangen, eksempelvis nedgradering av planovergang til bruk kun for gående.
- Informasjonsfilm om planoverganger til bruk ved bl.a. bilføreroppfølging.

Kompetanse og kultur

Tredelingen mellom infrastruktur, trafikkstyring og togselskap og flere aktører innenfor jernbanesystemet krever en sikkerhetsstyring basert på forståelse og kompetanse. Den risiko-baserte sikkerhetsstyringen bygger på økt involvering av fagpersonale ved

gjennomføring av analyser. Dette bidrar ikke bare til at sikkerhet i større grad blir en integrert del av en beslutning, men gir også større forståelse og bedre analyser.

I januar 2005 ble Norsk jernbaneskole offisielt åpnet av samferdselsministeren. Skolen er en offentlig godkjent fagskole blant annet for lokomotivførere og utdannet i 2005 det første lokførerkullet (uteksaminert januar 2006). Høsten 2005 startet det første trafikkstyrer/togekspeditørkurset. I tillegg har det vært gjennomført flere kurs innen signal og sikkerhet. Skolen bidrar til felles forståelse, felles begrepsbruk og større tverrfaglig kjennskap til og kunnskap om de mange fagområdene innen jernbanesystemet. Skolen skal sikre at den jernbanefaglige kompetansen opprettholdes og videreutvikles.

Sikkerhet på jernbanen

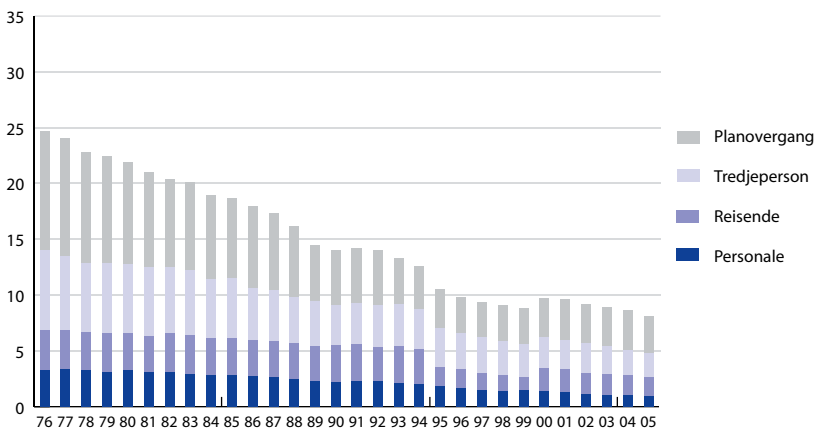
Jernbanen har de siste 20 år hatt en positiv sikkerhetsmessig utvikling og er blant de sikreste transportformene.

I 2005 omkom tre personer ved ulykker på jernbanen i Norge. Dette er det samme antall som for 2004.

Ingen passasjerer omkom i 2005.

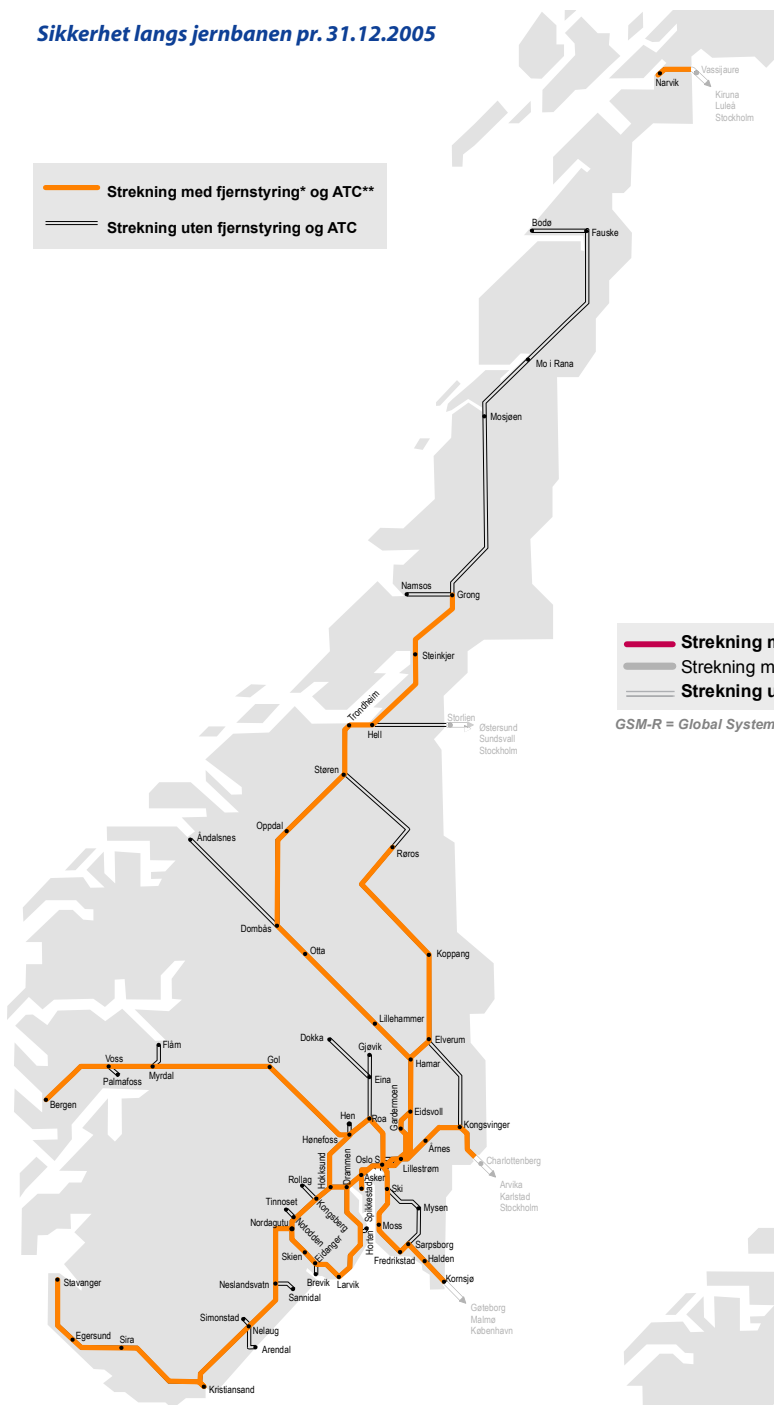
En ansatt i Jernbaneverket ble påkjørt av tog og omkom under arbeid i sporet.

Drepte pr år, snitt siste 20 år



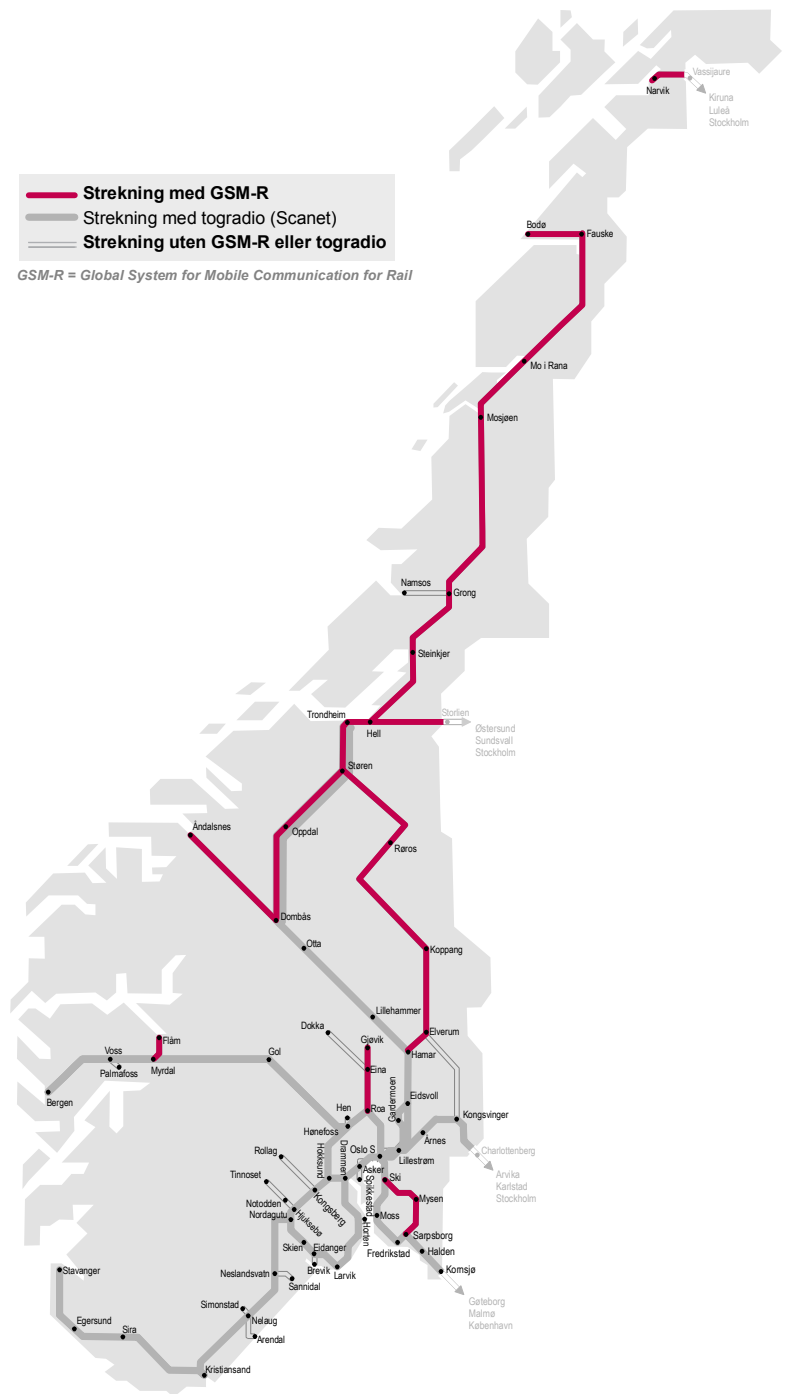
Sikkerhet langs jernbanen pr. 31.12.2005

- Strekning med fjernstyring* og ATC**
- Strekning uten fjernstyring og ATC



- Strekning med GSM-R
- Strekning med togradio (Scanet)
- Strekning uten GSM-R eller togradio

GSM-R = Global System for Mobile Communication for Rail



*Fjernstyring - innebærer at stasjonenes sikringsanlegg kommuniserer med en fjernstyringsentral og fjernstyres fra en slik sentral.

** ATC (automatic train control) – er en fellesbetegnelse for DATC og FATC. På strekninger med delvis utrustet ATC (DATC) bremses toget ned ved utilsiktet passering av stoppsignal og hastigheten for kjøring inn på eller ut fra stasjonen overvåkes, mens strekninger med fullstendig utrustet ATC (FATC) i tillegg har overvåkning av hastigheten mellom stasjonene.

Sammenstilling av driftsulykker 2005 ⁽¹⁾

Type ulykke	Antall	Døde	Alvorlig skadde ⁽²⁾
Sammenstøt	1	0	0
• Togframføring (tog-tog)	0	0	0
• Togframføring (tog-objekt)	1	0	0
• Skifting	0	0	0
Avsporinger	1	0	0
• togframføring	1	0	0
• skifting	0	0	0
Planovergangsulykker ⁽³⁾	1	0	1
• sikret med bom, lyd, lys	0	0	0
• sikret med grunder	1	0	1
Andre planovergangsulykker	1	1	0
Brann i rullende materiell	0	0	0
Andre ulykker ⁽⁴⁾	3	2	1
Totalt	7	3	2

⁽¹⁾: Etter UIC Safety Database definisjon med kostnad pr. hendelse >150.000 euro (tidligere år >10.000 euro), død eller alvorlig skadd.

⁽²⁾: Alvorlig skadd defineres som person som er arbeidsufør i mer enn 14 dager etter ulykken.

⁽³⁾: Gjelder sammenstøt mellom vegkjøretøy og skinnegående materiell.

⁽⁴⁾: Gjelder øvrige ulykker som medførte døde eller alvorlig skadde.

Punktlighet

Framgangen fra 2004 fortsatte for de fleste persontrafikkstrekningene i 2005, men for godstrafikkstrekningene ble det en liten tilbakegang.

Jernbaneverkets hovedmål for punktlighet er at minimum 90 % av alle tog skal være i rute til endestasjonen.

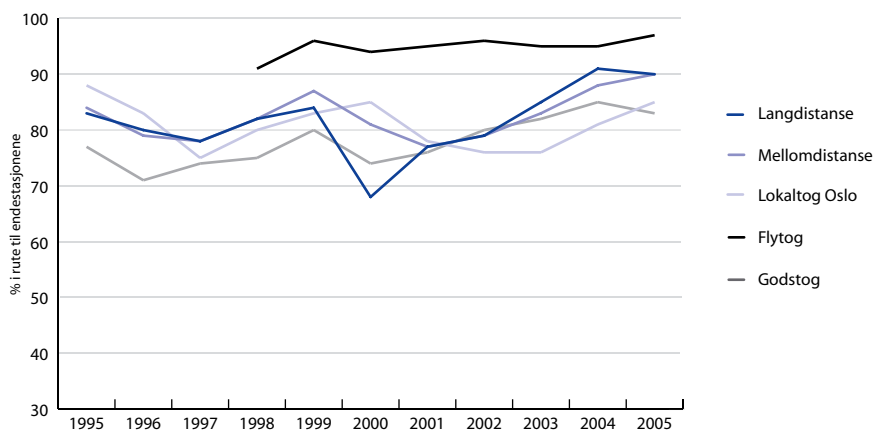
oppnådde også gjennomsnittsmålet på 90 % på døgnbasis. Unntaket var på Kongsvingerbanen med 83 % og i rushtidene på Hoved-, Drammen- og Østfoldbanen som hadde hhv. 87, 81 og 86 %. Med unntak av Flåmsbana nådde lokaltogene i resten av landet målet. Det var også framgang for mellom-distansetogene og med måloppnåelse for Østfoldbanen og Gjøvikbanen.

Persontog

Framgangen fra 2004 fortsatte i 2005. Det ble måloppnåelse for persontogene til og fra Oslo S., og lokaltogene rundt Oslo

Flytoget forbedret sin gode punktlighet fra 95 til 97 %. Langdistansetogene nådde målet på alle strekninger

Punktlighet i togtrafikken 1995–2005



Godstog

Det var en liten tilbakegang på de fleste strekninger og produkter i 2005. Bare på Nordlandsbanen og Randsfjordbanen til Hønefoss ble det måloppnåelse, og Sørlandsbanen kom nær målet med sine 88 %. På de øvrige strekningene lå punktligheten stort sett mellom 80 og 85 %.

Årsaker til punktlighetsforstyrrelser

Lokaltrafikken rundt Oslo har den svakeste punktligheten. Dette skyldes at enkelte strekninger er overbelastet – spesielt i rushtidene – og at forsinkelser forplanter seg til flere tog. I tillegg har det i lengre tid pågått store anleggsarbeider på Drammenbanen, en bane som trafikkeres av tog til byer over hele Østlandet pluss til Sørlandet og Vestlandet. Drammenbanen er derfor nøkkelen til punktlighet på jernbanen i Norge. Også på Kongsvingerbanen har anleggsarbeider for bygging av nytt kryssingsspor medført saktekjøring og punktlighetsbrist.

Store infrastrukturarbeider ble utført ved at man innstilte alle tog på aktuelle strekninger enkelte helger. Passasjerene ble kjørt med buss. Drammenbanen var stengt tre uker sommeren 2005 i forbindelse med arbeidet på det nye dobbeltsporet.

De tekniske anleggene - særlig sikringsanlegg - har på enkelte strekninger vært preget av uforholdsmessig mange feil. Det gjelder spesielt rundt Oslo. Slike feil trekker punktligheten ned. Det samme gjelder feil på togmateriell, noe det også har vært mye av i perioder. I løpet av året har det også vært en del driftsproblemer knyttet til dårlig vær med ødelagte kontaktledninger og strømbrydd, flom og ras med avsporinger til følge. Spesielt har Bergensbanen vært utsatt.

Punktlighetsrapport 2005

Du kan lese mer om punktlighetsutviklingen i Punktlighetsrapport 2005. Rapporten finner du på Jernbaneverkets internettside www.jernbaneverket.no under toppmenyen: Om Jernbaneverket

Informasjon

Jernbaneverket har definert sitt ansvar for publikumsinformasjon i Serviceerklæringen.

Fra 1. november 2005 ble Serviceerklæringen overfor reisende utvidet, slik at de i tillegg til god informasjon om togtrafikken, også har krav på rene og ryddige stasjoner.

Jernbaneverkets mål med Serviceerklæringen er å synliggjøre etatens ytelser overfor kundene og samtidig bidra til en kontinuerlig forbedring av produkter og tjenester.

Dette gjøres ved at kundene kan sende klager/ tilbakemeldinger til en registreringsenhet i Jernbaneverket. Sakene blir så fordelt til saksbehandlere, som utarbeider oversikter over forskjellige kategorier klager, trender osv. Rapportene benyttes som underlag for prioritering av tiltak. Kunder som ønsker det, har krav på tilbakemelding fra Jernbaneverket.

Registreringsrutinene for innrapporterte klager er endret slik at "endring av plattform/spor og passerende tog", "ren og ryddig stasjon" og "tilstrekkelig belysning" nå blir registrert som egne kategorier.

Det totale antall klager har økt i forhold til 2004. Oversiktene viser en økning i antall klager i november måned, men deretter har antallet sunket noe igjen. Dette kan ha sammenheng med at kundene fra 1. november 2005 kan sende tilbakemeldinger til Jernbaneverket via SMS-tjeneste eller e-post direkte til Jernbaneverkets registreringsenhet.

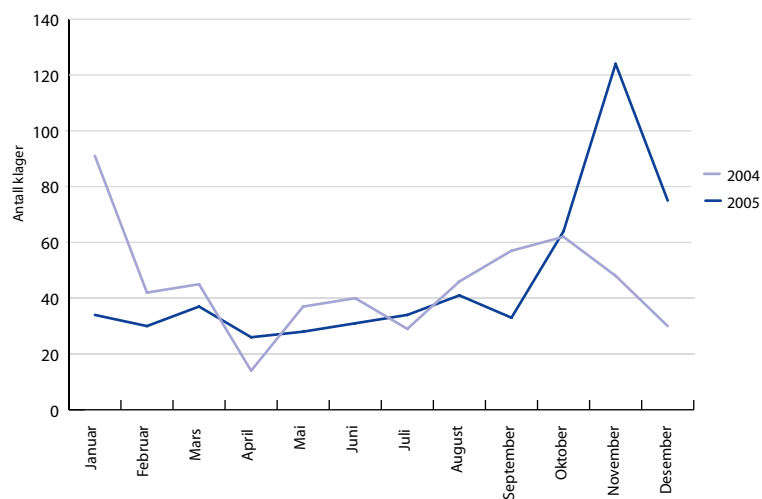
Under "Annet" registreres klager på dårlig skilting, klage på eller ønske om høytalere, monitorer, åpne venterom osv. I tillegg er det klager fra svaksynte og døve som mener at informasjonen ikke er tilrettelagt for dem.

Antall klager pr. år fordelt på kategori

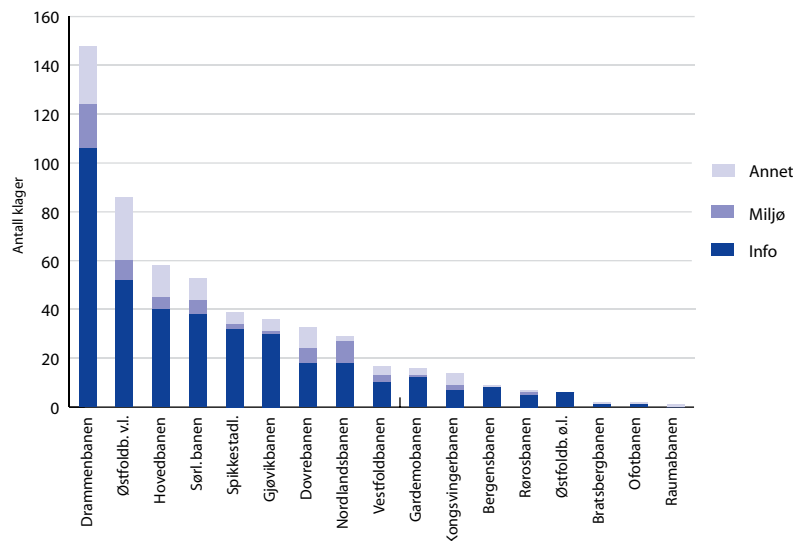
	2005	2004
1. Manglende oppdatert ruteoversikt	44	(71)
2. Manglende informasjon om endring av plattform/ spor	40	(34)
3. Manglende informasjon om passerende tog	9	(*)
4. Manglende informasjon om forsinkelse	290	(344)
5. Annet	109	(89)
Sum	492	538
6. Ren og ryddig stasjon	42	-
7. Tilstrekkelig belysning	23	-
Sum	557	538

* For 2004 var pkt.2 og 3 sammenslått, pkt. 6 og 7 ble registrert under "Annet".

Antall klager pr. måned



Antall klager fordelt på banestrekninger





Produktivitet og prosesskvalitet

vektlegger riktig anvendelse av ressursene og kvaliteten i de interne arbeidsprosessene.



Produktivitet og prosesskvalitet

Jernbaneverket har definert følgende mål innenfor dette hovedområdet:

- Forbedre produktiviteten i alle ledd
- Styrke og effektivisere feilrettingsberedskapen
- Forbedre planleggingsarbeidet

En bedret produktivitet

Jernbaneverket tilbyr et trafikksystem på jernbane som tilfredsstiller samfunnets og markedets krav til kapasitet, sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, lasteprofil, komfort/-opplevelse, miljø og publikumsinformasjon. Dette krever at Jernbaneverket har en økonomistyring og en produktivitet som forvalter de økonomiske ressursene best mulig.

Figuren viser en sammenligning av Jernbaneverkets kostnader til drift og vedlikehold i perioden 1996 til 2005. Før 1997 ble Jernbaneverket belastet en lavere merverdiavgift som en del av den gamle forvaltningsbedriften NSB. Fra og

med 1997 måtte Jernbaneverket betale full inngående merverdiavgift.

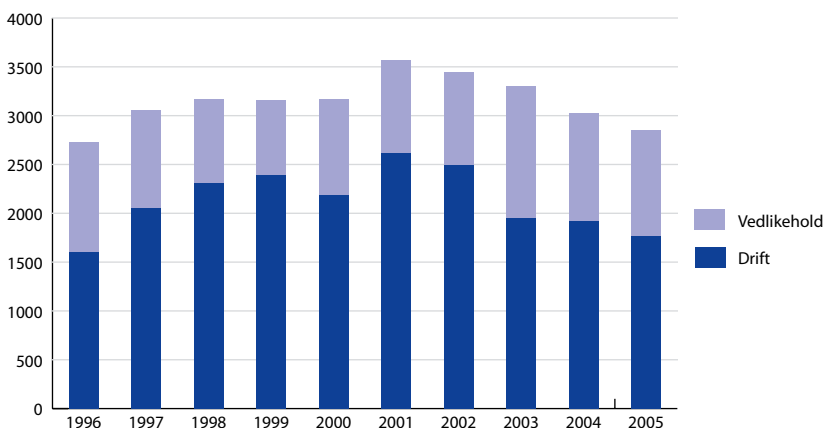
I 1998 overtok Jernbaneverket toglederopp-gaven fra NSB BA (nå NSB AS). Jernbaneverket fornyet fjernstyringsanlegget på Rørosbanen – noe som medførte ekstrabelastninger særlig i 2001.

Trafikkstyring

Kostnader knyttet til trafikkstyring utgjorde i 2005 ca. 335 mill kroner. Trafikkstyringen består av følgende hovedfunksjoner:

- Togledelse og togekspedisjon
- Kapasitetsfordeling og ruteplanlegging
- Service og informasjon til reisende, publikum, trafikk-selskapene og mediene (sporanvisere, monitorer, skilting, oppslagstavler, høyttalere, internett mv.)
- Styring av kontaktledningsbrytere for strømforsyning til tog.

Drift og vedlikehold 1996-2005 (tall i mill 2005-kr)



Skinnerlipetoget i aksjon på Solørbanen om natten. Foto: Øystein Grue.

Drift av infrastruktur

Kostnadene knyttet til drift av infrastruktur utgjorde i 2005 ca. 3.100 mill. kroner.

Driftutgiftene består av:

- Administrasjon
- Snørydding
- Stasjonsdrift (leie, renhold etc av offentlig rom og arealer på stasjoner og godsterminaler)
- Eiendomsdrift
- Energi til lavspenningsanlegg i infrastrukturen (ikke til togfremføring)
- Sambandsleie (til togradsystemer, fjernstyringsanlegg med mer)

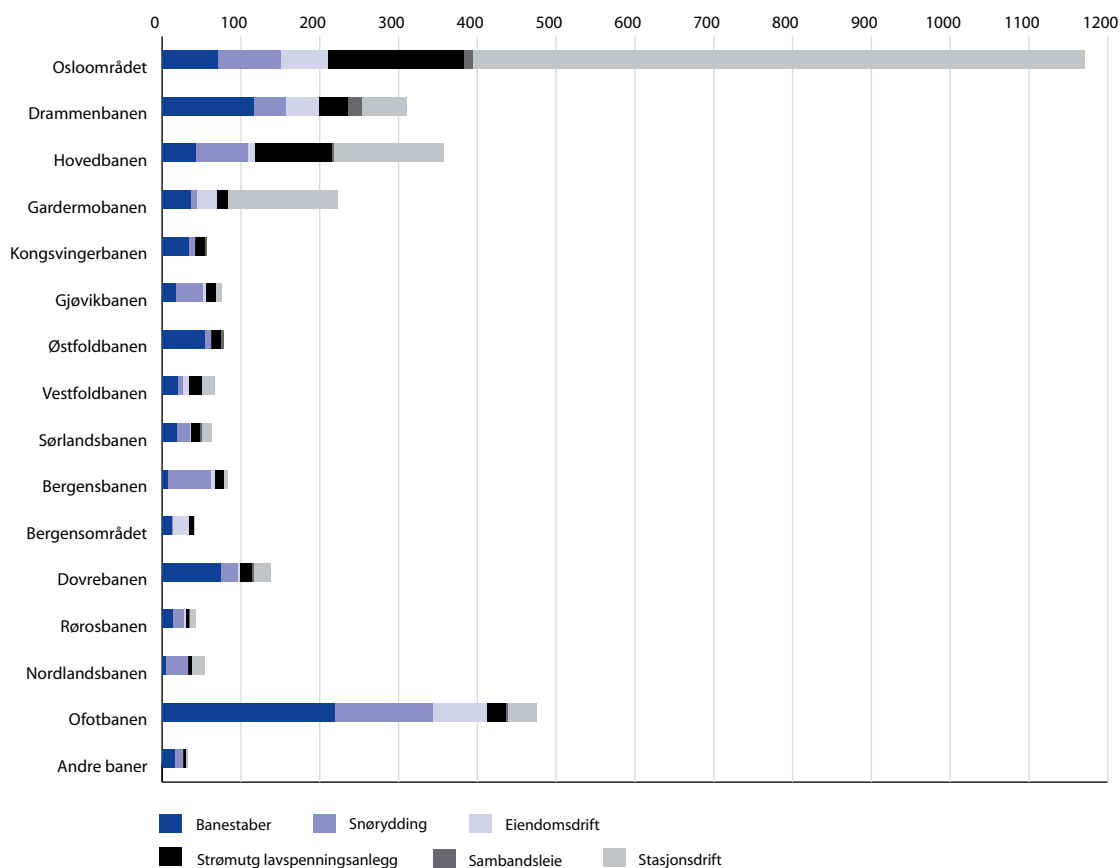
Vedlikehold av infrastrukturen

Vedlikehold defineres som tiltak for å opprettholde det etablerte nivå for sikkerhet og driftsstabilitet og for å bevare verdien av de tekniske installasjoner/anlegg.

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. De vanligste fornyelsesarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av sviller og skinner, samt ballastrensing.

Enhetskostnader for banedrift pr. banestrekning (tall i mill. kr)



Baneprioritering foretas med hensyn til forventet bruk av banenettet, forventet trafikkmengde og samfunnmessig nytte. Kostnadsstrukturen avdekkes ved at man sammenstiller enhetskostnader (produkt nøkkeltall) for de forskjellige anleggsdeler og banestrekninger. Denne type produkt nøkkeltall gir et grunnlag for å sammenligne kostnadene på banestrekninger med likeartet trafikk og dermed identifisere strekninger med «god praksis» for drift og vedlikehold av infrastrukturen.

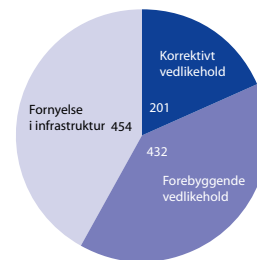
Jernbaneverket har vedtatt "Overordnede vedlikeholdsstrategier" for infrastrukturen. Arbeidet med å utarbeide vedlikeholdsstrategier for de enkelte banestrekninger er i gang. Definisjoner på "God infrastruktur" gir føringer for utvikling av de banevise strategier og bygger på prinsippet om pålitelighetsstyrt

vedlikehold. Håndbokens målsettinger og prinsipper vil gi en vridning fra korrektivt til forebyggende vedlikehold og fornyelse, samt til å forbedre tilstanden i anleggene.

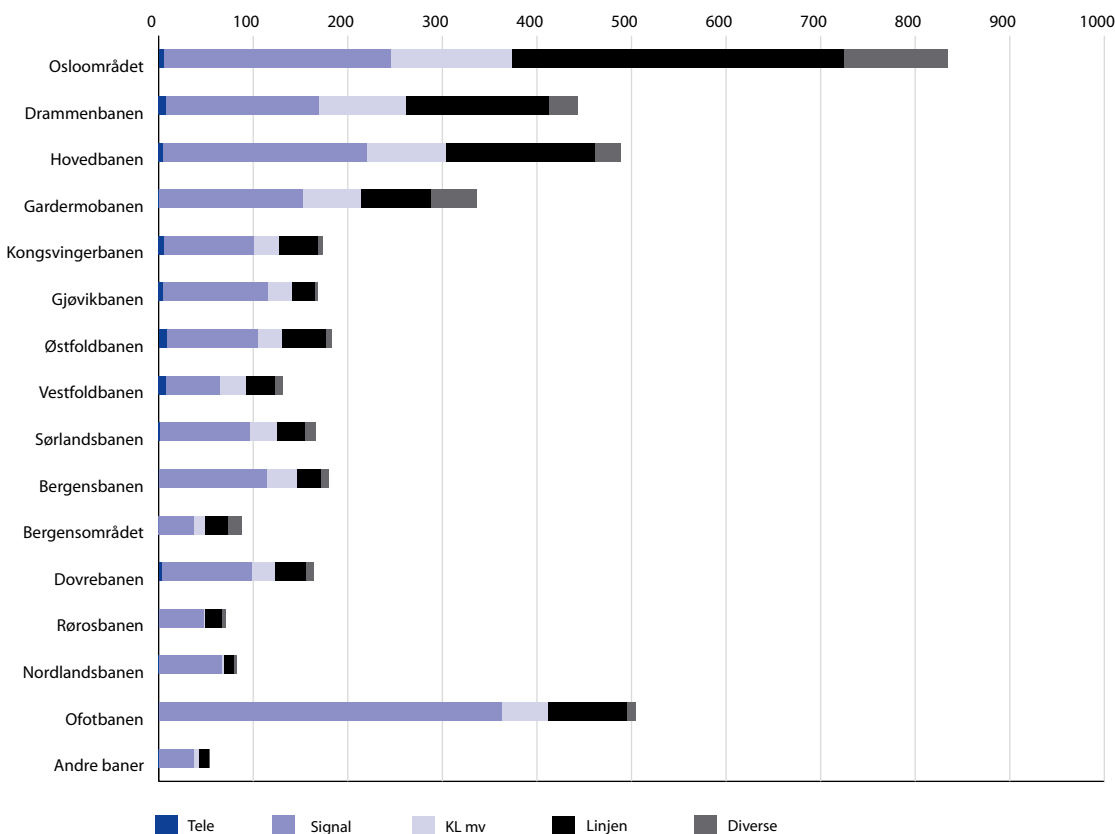
Basert på gjennomsnitt for perioden 2002-2005 er årlig fornyelse av sentrale anleggsdeler beregnet til:

Skinnebytte	30 km/år
Svillebytte	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

Vedlikeholdskostnader 2005 (tall i mill. kr)



Enhetskostnader for vedlikeholdet pr. banestrekning (tall i mill. kr)



En effektiv gjennomføring av investeringsarbeider

Tabellen viser økonomisk status for investeringene som er finansiert over statsbudsjettets kap. 1350 post 30

Investeringer i linjen. Regnskaps-tall er basert på Jernbanelinjeskontantregnskapsavleggelse til Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet.

Jernbanelinjes investeringer i 2005 (tall i 2005-kroner – eks. mva)

(tall i hele mill kr)

	Totalt 2005			Totalt 200		Totalt for prosjektet	
	Budsjett ekskl. avg.	Kontant ekskl. avg	Avvik	Bevilgn. inkl. avg.	Kostn.- overslag	Forv. sluttsum	Avvik
Sandvika - Asker	669,5	670,9	-1,4	760,0	3 708,9	3 708,9	0,0
Ganddal godsterminal	56,8	45,2	11,6	75,0	333,0	333,0	0,0
Lieråsen tunnel	22,3	5,7	16,5	53,0	196,3	176,3	20,0
GSM-R	315,6	313,8	1,8	285,0	1 695,9	1 695,9	0,0
Fjernstyring, Grong - Mosjøen	43,1	46,3	-3,2	63,0	144,7	147,9	-3,2
Fjernstyring, Mosjøen - Bodø	27,4	27,8	-0,4	30,0	347,4	347,4	0,0
Trondheim trafikkstyringssentral	11,5	9,6	1,9	15,0	14,3	12,8	1,6
NYANLEGG	1 146,1	1 119,3	26,9	1 281,0	6 440,5	6 406,6	33,9
Lysaker - Sandvika	47,3	52,5	-5,2	49,0	2 104,4	2 250,0	-145,6
Lysaker stasjon	91,0	126,4	-35,3	92,5	779,0	764,7	14,3
Sandnes - Stavanger	43,3	18,5	24,8	65,0	1 177,7	1 177,7	0,0
Alnabru godsterminal	8,5	3,1	5,4	10,0	194,0	194,0	0,0
Bergen - Fløen	9,8	2,0	7,7	10,0	108,3	108,3	0,0
DETALJPLANL./ GRUNNERV.	199,8	202,5	-2,7	226,5	4 363,3	4 494,6	-131,3
Sikkerhet	103,6	97,5	6,1	70,0			
Kapasitetsøkende tiltak	66,6	61,5	5,1	50,0			
Miljø	8,0	6,2	1,8	2,0			
Stasjoner og knutepunkter	54,2	47,5	6,7	80,0			
Diverse tiltak	22,7	10,7	12,0	0,0			
SUM PROGRAMOMRÅDER	255,0	223,3	31,7	202,0			
INVESTERINGER	1 601,0	1 545,1	55,9	1 709,5			

Merknader:

1) Budsjett totalt 2005 er saldert budsjett, inkludert omdisponeringer innen porteføljen og til fornyelse samt tilleggsbevilgning i RNB

Sandvika – Asker

Strekningen ble åpnet for trafikk 1. august 2005. Strekingen ble bygget for omlag 30 mill. kr under budsjett. Den nye dobbeltsporparsellen har bidratt til økt punktlighet i hele Østlandsområdet, samt kortere kjøretider; særlig for Bergensbanens persontog. Økonomisk gjenstår kun sluttbetalinger til entreprenørene.

Lysaker stasjon

I 2005 er det utbetalt 126,4 mill. kroner, mot et budsjett på 91,0 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak et høyere aktivitetsnivå på prosjektering enn planlagt, samt økt arbeidsomfang av forberedende arbeider. Det er inngått avtale med Siemens etter årsskiftet om anskaffelse av nytt sikringsanlegg til stasjonen.

Lysaker – Sandvika

I 2005 er det utbetalt 52,5 mill. kroner, mot et budsjett på 47,3 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak innløsning av en eiendom tidligere enn planlagt, samt merforbruk på rådgiverkontrakter grunnet økt omfang av utredninger. Prognosen for sluttkostnad er foreløpig om lag 145 mill. kroner høyere enn detaljplanens kostnadsoverslag. Prosjektet vil bli eksternt kvalitetssikret i løpet av 2006.

Lieråsen tunnel

I 2005 er det utbetalt 5,7 mill. kroner, mot et budsjett på 22,3 mill. kroner. Avviket skyldes redusert investeringsbehov som følge av forenklet konsept for rehabilitering av fjellsikringen. Prognosen for sluttkostnad er redusert fra 196 mill. kr til 176 mill. kr.

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

I 2005 er det utbetalt 18,5 mill. kroner, mot et budsjett på 43,3 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak at kontrahering

til byggeplanfasen har tatt lengre tid enn planlagt. Endelig rapport fra ekstern kvalitetssikring av prosjektet er klar. Anbefalt kostnadsramme er 1.750 mill. kroner og forventningsverdien / styringsrammen er 1.500 mill. kroner.

Ganddal godsterminal

I 2005 er det utbetalt 45,2 mill. kroner, mot et budsjett på 56,7 mill. kroner, mens produksjonsverdien i 2005 utgjorde 29,0 mill. kroner, mot et budsjett på 82,6 mill. kroner. Avviket skyldes en tre måneders forsinkelse på prosjektering av byggeplan, samt forsinkelser i avtaleinngåelse på grunnerv og kontrahering av entreprenør for grunnarbeidene.

Alnabru Godsterminal

I 2005 er det utbetalt 3,1 mill. kroner, mot et budsjett på 8,5 mill. kroner. Avviket skyldes manglende konseptavklaring og behov for å revidere overordnet plangrunnlag før videreføring med detaljplan- og byggeplan.

Økonomisk resultat

Resultatet for Jernbaneverket i henhold til det periodiserte regnskapet viser et underskudd på 46 mill.kr og er disponert slik:

	<i>Mill. kr.</i>
Avskrivninger føres mot "bevilgning til investeringer" med tilhørende reduksjon av forpliktelsen overfor staten	525 512
Andel driftsbevilgning benyttet til fornyelse mot "bevilgning til investering" med tilhørende økning i forpliktelsen overfor staten	483 384
Underskudd mot "mellomværende statskassen"	3 963
Sum disponert	46 091

Jernbaneverket hadde også et mindreforbruk i forhold til bevilgningen på 96 mill. kr. Differansen skyldes:

- Mindreforbruk i forhold til investeringsbevilgningen på 56 mill. kr er ikke resultatført, men inngår i balansen.

- Etterbetaling fra BaneTele AS for fiberleie for 2003 og 2004 på 48 mill. kr har ikke resultateffekt i 2005 – kun kontanteffekt.

- Forskjell mellom avskrivninger og fornyelsesarbeider utgjør 42 mill. kr.
- Andre periodiseringer gir en effekt på -4 mill. kr.



 **Jernbaneverket**
Mennesker og organisasjon

vektlegger innsatsfaktorene – mennesker, kompetanse, organisasjon og systemer som er nødvendig for å utføre Jernbaneverkets oppgaver.

Mennesker og organisasjon

Jernbaneverket skal være en attraktiv arbeidsplass. Attraktiv arbeidsplass innebærer godt arbeidsmiljø, gode utviklingsmuligheter, meningsfylte arbeidsoppgaver og ansvarsbevisste og inspirerende medarbeidere og ledere.

Jernbaneverket har følgende mål innenfor hovedområdet mennesker og organisasjon:

- Sikre god og tilstrekkelig kompetanse innen jernbanesektoren
- Forbedre lederskap på alle nivåer
- Ivareta menneskelige behov under omstilling
- Forbedre og forenkle styrings- og oppfølgingssystemer

Kompetanse innen jernbanesektoren

Samferdselsministeren foretok den offisielle åpningen av Norsk jernbaneskole på Grorud 18. januar 2005. Norsk jernbaneskole og fagskoleutdanning for lokomotivførere ble etablert på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2004. Første kull med fagskoleutdannede lokomotivførere ble uteksaminert i januar 2006. Norsk jernbaneskole tilbyr i tillegg grunnutdanning for trafikkstyrere, utdanning som sikkerhetsvakt; fagkurs til hele sektoren, både togselskap, Jernbaneverket og eksterne entreprenører; samt kurs for veildere og instruktører. Skolen vil på sikt kunne tilby kurs for lærlinger i ulike jernbanefag.

Det er en sentral utfordring for Jernbaneverket å få etterfyll av kritisk kompetanse for jernbanedriften, både som følge av nedbemanningen i 2005 og alderssammensetningen i etaten.

Utarbeiding av kompetanseutviklingsplaner for alle tilsatte er påbegynt, samt kartlegging og definering av behov for kompetanseheving på aktuelle områder.

Trafikkdivisjonen gjennomfører årlig medarbeiderkonferanser for sine tilsatte i den operative trafikkstyringen og for medarbeiderne som overvåker kontaktledningsnett. Medarbeiderkonferansen 2005, med fokus på kompetanseutvikling for den enkelte, ble avholdt i årets første kvartal.

Lederutvikling

I 2005 har Jernbaneverket lagt vekt på å utvikle og lære opp ledere i tråd med de til enhver tid gjeldende organisasjonsmessige utfordringer. I 2005 har hovedutfordringen vært knyttet til nedbemanning, og lederutviklingen har hatt fokus på håndtering av dette. Våren 2005 ble det derfor gjennomført seks samlinger for ledere i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet.

Stor avgang av ledere i produksjonsvirksomheten under nedbemanningen har i etterkant gitt nye ledere i nye roller. Det er derfor iverksatt to skreddersydde lederutviklingsprogram hvor målgruppen er operative ledere i produksjonsvirksomheten og i forvaltningen. Første program startet i november 2005 og innbefatter ni samlinger.



Et lederutviklingsprogram for potensielle ledere er også startet og vil avsluttes i 2006. Det er tredje gang et slikt program gjennomføres i Jernbaneverket.

I mai 2005 ble det gjennomført en ledersamling med 120 ledere i Jernbaneverket. Tema for samlingen var Jernbaneverkets hovedmål og strategier, samt virksomhetsplanen for 2006. På systemnivå er det i 2005 arbeidet med å etablere en totalstruktur for lederutvikling som omfatter alle ledernivåer.

Den menneskelige siden av omstilling

Konkurransesetting

Den 7. desember 2004 fattet Stortinget vedtak om at hele Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skulle konkurransesettes i perioden 2005-2009, med unntak av fagområdene signal og tele. Nedbemanningsbehovet ble i Stortingsproposisjon 1, tillegg nr. 2, 2004-2005 anslått til 980 årsverk.

JBV Ressurs og støtteapparatet

For å sikre best mulig behandling av dem som ble rammet av nedbemanningen, opprettet Jernbaneverket enheten JBV Ressurs i november 2004. JBV Ressurs hadde et todelt ansvar:

- Rådgivning, støtte og veiledning i nedbemanningsprosessen

- Overta arbeidsgiveransvaret for overtallige medarbeidere og aktivt hjelpe disse over til nytt arbeid

Våren 2005 gjennomførte Jernbaneverket et treningsopplegg for ledere i håndtering av nedbemanning. Det ble også gjennomført coaching-opplæring for personalfunksjonen i Infrastrukturdivisjonen slik at denne var beredt på å støtte linjelederne.

Nedbemanningsprosessen i 2005

I perioden 1. februar til 1. mai 2005 fikk medarbeidere i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet tilbud om å fratre frivillig med sluttvederlag (inntil to årslønner avhengig av ansiennitet), studiestønad (inntil 2/3 lønn i inntil tre år) eller etableringsstøtte (inntil én årslønn på toppen av sluttvederlaget). JBV Ressurs avholdt fire seminarer om etablering av egen virksomhet for å stimulere etablering av nye leverandører inn mot jernbanen.

I alt 207 medarbeidere fratrådte frivillig med sluttvederlag. Av disse fikk tre studiestønad, 100 sluttvederlag og 104 sluttvederlag kombinert med etableringsstøtte. 23 medarbeidere fikk avslag på søknad om fratreden med virkemidler da deres kompetanse var kritisk. Av de som fikk avslag, valgte tre å slutte uten å motta virkemidler.



Kontaktledningsarbeider om natten.
Foto: Øystein Grue



Tidligere leder i JBV Ressurs, Marie Svensli og bedriftslege Hans Knut Otterstad.
Foto: Tore Holtet



Snøberedskap på Bergensbanen vinteren 2005. Foto: Øystein Grue

Aldersgjennomsnittet i Jernbanelverketets produksjonsvirksomhet var 46 år pr. 31.12.2004 og 47 år pr. 31.12.2005.

Nedbemanningen har allerede ført til negative konsekvenser for Jernbanelverket primært ved at feilretting tar lengre tid.

Stans i videre nedbemanning

På grunn av det store antallet som valgte frivillig fratreden med virkemidler, vedtok jernbanedirektøren i mai 2005 å stanse all videre nedbemanning for 2005. Samferdselsdepartementet sluttet seg til dette for 2005. I oktober 2005 mottok Jernbanelverket brev fra den nye samferdselsministeren om at

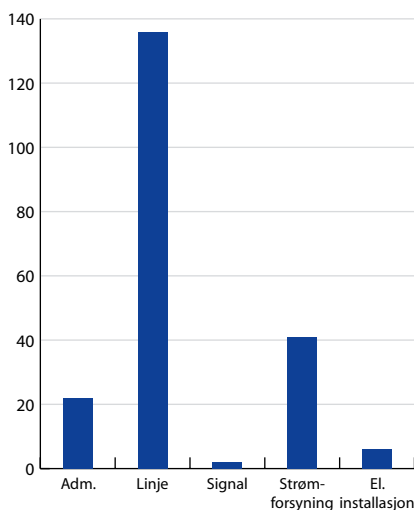
videre nedbemanning skulle stanses, og den planlagte konkurranseutsettingen skulle begrenses. JBV Ressurs ble formelt nedlagt i desember 2005.

Styrings- og oppfølgningssystemer

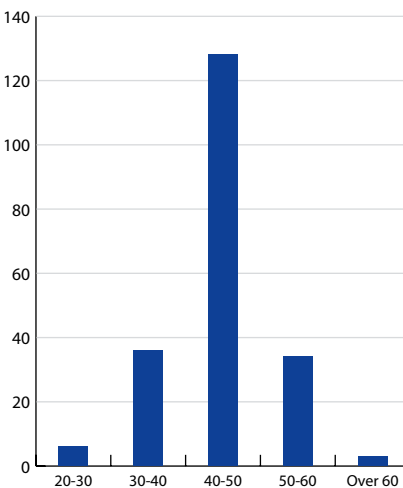
For å forenkle styringssystemet har Jernbanelverket utarbeidet et prosessbasert styringssystem. Tverrfunksjonelle prosesskart er utarbeidet for alle hoved- og støtteprosesser. Dataverktøy er anskaffet, slik at alle tidligere styringshåndbøker i Jernbanelverket kan innarbeides i det prosessbaserte styringssystemet.

Oversikt over personer som fratradte med sluttvederlag:

Fordelt på fag



Fordelt på alder





Togleder Ørn Gaute Fjeld ved trafikstyrings-sentralen Oslo. Foto: Øystein Grue



Foto: Øystein Grue



Foto: Øystein Grue

Personalet og arbeidsmiljøet

Overtid

I 2005 har Jernbaneverket utbetalt 7,2 % overtidsgodtgjørelse av fastlønn. Dette er 0,8 % lavere enn i 2004. Jernbaneverket har hatt en reduksjon i utbetaling av overtidsgodtgjørelse hvert år siden 2002.

Sykefravær

I 2005 har Jernbaneverket registrert et sykefravær på 6,1 %, noe som nesten tilsvarer nivået for 2004 (6,0%). Hvert år siden 2002 har det vært en jevn nedgang i sykefraværet i Jernbaneverket. Dette skyldes flere forhold. Jernbaneverket har siden 2003 vært en del av samarbeidsprosjektet for et mer inkluderende arbeidsliv. Gjennom prosjektet Inkluderende Arbeidsliv har det vært stor oppmerksomhet på sykefraværsoppfølging med årlig opplæring og oppdatering for ledere, samt tett oppfølging av sykefraværsutvikling og bruk av tilgjengelige virkemidler. I 2005 økte sykefraværet i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet i første tertial, trolig som følge av nedbemanningen. I tredje tertial 2005, da endelig stans i videre nedbemanning var avklart, var Jernbaneverkets sykefravær lavere enn for samme periode i tidligere år. Dette bidro til at sykefraværet for 2005 endte på tilnærmet samme nivå som for 2004 til tross for den store belastningen

nedbemanning og konkurranseutsetting påførte medarbeidere i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet i 2005.

Antall skader med fravær

I 2005 er det registrert 29 skader med fravær. Dette er det laveste tallet på svært mange år og en nedgang på 19 i forhold til i 2004. Det kan nevnes at entreprenørenheten Baneservice ble skilt ut som eget aksjeselskap fra 1.1.2005 og dermed ikke lenger er med i Jernbaneverkets statistikk. Det var 1 dødsfall i 2005.

Medarbeidermåling

– HKI Humankapitalindeks

Jernbaneverket har siden 2004 gjennomført halvårlige (vår og høst) medarbeidermålinger som skal avdekke medarbeidernes engasjement i jobben. Hensikten med HKI er at Jernbaneverket gjennom oppfølgingen av målingen skal bidra til å styrke medarbeiderengasjementet og derigjennom prestasjoner og trivsel. Jernbaneverket har ved begge målingene hatt høy svarprosent, over 80 %. Humankapitalindeksen har hatt en positiv utvikling i 2005. Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet er ikke med i HKI-målingene da disse foreløpig gjennomføres online og store deler av produksjonsvirksomheten ikke benytter pc.



Arbeidsmiljøundersøkelse i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

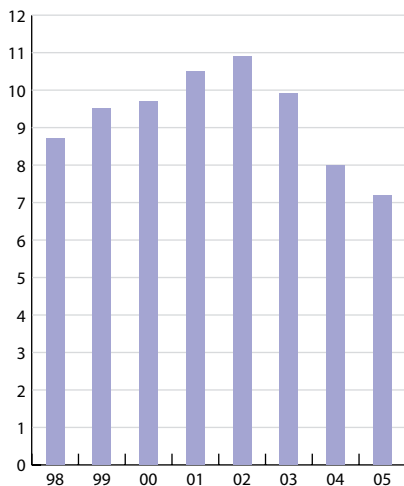
Med bakgrunn i nedbemanningen i produksjonsapparatet ble det gjennomført en arbeidsmiljøundersøkelse i november 2005. Arbeidet ble planlagt og gjennomført i samarbeid med personalorganisasjonene og bedriftshelsetjenesten. Resultat foreligger og det arbeides med lokale forbedringstiltak med sentral bistand.

Likestilling

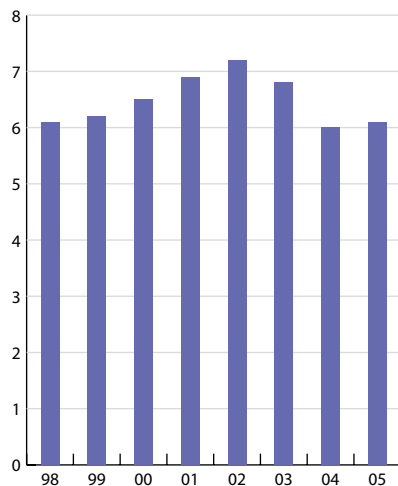
Jernbaneverket har i 2005 videreført arbeidet for å få en bedre oversikt over lønnsvekst og en antallmessig kjønnsfordeling i dette bildet. Videreføringen av dette arbeidet for 2006 vil blant annet dreie seg om å utarbeide en forbedret oversikt som ikke kun viser lønnsvekst alene, men som også sier noe om antallet kvinner/menn representert innenfor grupper og eventuelle forskjeller mellom kvinner og menn relatert til lønn.

31.12.2005 var 13,2% av lederne i Jernbaneverket kvinner. Målet er å ha 20% kvinnelige ledere.

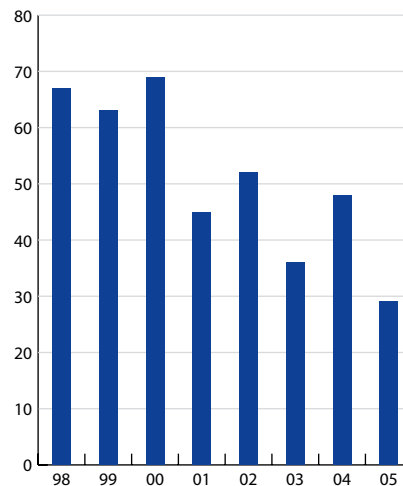
Overtid i % av fastlønn



Sykefravær



Antall skader med fravær



Regnskapsprinsipper

Som oppstilling fra et statlig forvaltningsorgan inngår Jernbaneverkets regnskap som en integrert del av statsregnskapet. Jernbaneverket har heller ikke noe ansvarlig styre som kunne foreslå disponering av resultatet.

Årsregnskapet er satt opp i tråd med Statlige Regnskapsstandarder (SRS) og veiledningsnotater som er utarbeidet i forbindelse med Finansdepartementets utprøving av periodiseringsprinsippet i utvalgte statlige virksomheter. Presentasjonen her avviker allikevel på noen områder. Notene er nummerert i henhold til SRS, men ikke alle er relevante for Jernbaneverket. Disse er tatt ut. Det er følgende "brudd" i notenummereringen.

Dersom intet annet er spesifisert er alle tall i hele tusen kroner.

ÅPNINGSBALANSE 1. JANUAR 2005

Jernbaneverket har, som de øvrige virksomheter som deltar i Periodiseringsprosjektet etablert åpningsbalanse basert på de retningslinjer som er gitt av Finansdepartementet. Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er virkelig eller beregnet anskaffelseskost lagt til grunn. Ved fastsettelse av bokført verdi pr. 01.01.2005 er det tatt hensyn til slit og elde, teknisk funksjonell standard osv. Der det foreligger konkrete opplysninger om anskaffelseskost, mest aktuelt ved hjelp av regnskapssystemet Agresso og prosjektstyringsverktøyet i Utbyggingsavdelingen, er dette lagt til grunn. Der det ikke foreligger slike tall er en utredning fra 1997 "Erfaringskostnader, løpemeterpriser på hovedprosesser for jernbaneprosjekter", benyttet. Indeksregulering er foretatt ved bruk av "Byggekostnadsindekser for riks og fylkesveganlegg" utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå. For de år som ikke direkte er dekket av indeksen er endringene beregnet ut fra gjennomsnitt av de ti første årene som indeksen dekker.

Eiendommer som er dekket av avtaler med NSB, og tomter er ikke tatt med i åpningsbalansen. Dette er utsatt til endelig deling er foretatt. I tillegg er følgende ikke med:

- Oppgradering/fornyelse av infrastrukturen
- Investeringer utført av regionale enheter (skyldes skifte av økonomisystem, og endring av organisatoriske enheter)
- Banestrekninger som ikke trafikkeres, eller som benyttes til museum eller drift av historiske baner.
- Fiberoptisk kabel. (ref. leieavtale med BaneTele)

Verdi knyttet til nasjonaleiendom og kulturminner, samt kunst og bøker er inkludert i åpningsbalansen. Slike eiendeler er kun inkludert i den grad det foreligger en reell bruksverdi for virksomheten.

Finansieringen av anleggsmidler (ekskl. finansielle anleggsmidler), som inkluderes i åpningsbalansen for første gang, er klassifisert som en langsiktig forpliktelse. Denne forpliktelse vil bli redusert i takt med avskrivningen på de anleggsmidler som finansieringen dekker. Enkelte utbygginger er delfinansiert av andre enn staten ved bevilgninger til Jernbaneverket. Andre departementer, fylkeskommuner, kommuner og bedrifter bidrar for eksempel ved finansiering av bygging av nye stasjonsområder, planoverganger og kapasitetsøkninger. I de tilfellene hvor Jernbaneverket eier hele det ferdigstilte prosjektet, er total anskaffelseskost lagt til grunn for balanseføring, men finansieringen splittet mellom forpliktelse til staten og andre. Disse forpliktelsene reduseres i tråd med avskrivningen av anlegget. Der andre eier en del av anlegget, er kun Jernbaneverkets andel bokført.

For omløpsmidler, kortsiktig gjeld, samt øvrige forpliktelser som inkluderes i

åpningsbalansen, benyttes virkelig verdi som grunnlag for verdsettelsen. Det netto finansieringsbehov som teknisk oppstår som følge av etablering av åpningsbalansen, klassifiseres som periodisert mellomværende med statskassen.

Langsiktige forpliktelser

Flytoget AS har i sin balanse ført opp et krav om prioritet på Gardermobanen med en verdi på 343,7 mill. kr med en avskrivningstid på 30 år. Jernbaneverket har således en tilsvarende forpliktelse som er ført i åpningsbalansen, men da redusert til gjenstående beløp på det tidspunkt.

Øvrige langsiktige forpliktelser er ikke tatt med i balansen, enten fordi det er utsikkert om de vil inntreffe eller fordi verdien av forpliktelsen ikke er mulig å beregne (se NSRS 19 usikre forpliktelser og betingede eiendeler). Disse er nevnt i note nr 21.

Kvalitetssikring gjennomarbeidet med utgående balanse pr. 31.12.2005 har avdekket noen feil og uavklarte poster. Derfor vises kun utgående balanse for 2005 og ikke inngående.

KOSTNADER

Kostnader er bokført i den perioden hvor arbeidet er utført. Kostnader ved investering blir i første omgang ført som "anlegg under utførelse" for så å bli ompostert til avskrivbare anlegg i respektive grupper når anlegget tas i bruk.

Pensjoner

Ansatte i statlige virksomheter er som hovedregel tilknyttet pensjonsordning i Statens pensjonskasse (SPK). Ordningen i SPK representerer en ytelsesordning. Ordningen er ikke fondsbasert, men SPK opererer med et fiktivt fond, beregnet ut fra gitte retningslinjer.

Fondets størrelse tilsvarer som utgangspunkt den beregnede pensjonsforpliktelse i henhold til SPKs forutsetninger.

Det er i Periodiseringsprosjektet lagt til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er således ikke foretatt beregning eller avsetning for eventuell over-/underdekning i pensjonsordningen tilsvarende NRS nr 6. Årets pensjonskostnad fremkommer derfor som årlig premiekostnad beregnet som 12 % av pensjonsgivende inntekt. Se også note 2 for mer detaljert beskrivelse av tilnæringsmetoden.

INNETEKTER

Fakturerbare inntekter

Fakturerbare inntekter bokføres i den perioden hvor tilhørende kostnader er ført.

Inntekter fra bevilgning

Bevilgninger til drift og vedlikehold inntektsføres i den periode da aktiviteten som bevilgningen er forutsatt å finansiere utføres, dvs. i den periode kostnadene påløper. Bevilgninger av denne typen er ment å dekke drift og vedlikehold i budsjettåret som tilsvarer regnskapsperioden. Disse forpliktelsene reduseres i tråd med avskrivningen av anlegget. Bevilgningen til drift og vedlikehold er, bortsett fra den delen som er benyttet til fornyelse/oppgradering, inntektsført i regnskapsåret. Denne delen bokføres slik som beskrevet for bevilgning.

Bevilgning til investering føres til "bevilgning til investering" som øker Jernbaneverkets forpliktelser overfor staten. Dette gjøres i samme periode som investeringsprosjektet gjennomføres.

DISPONERING AV RESULTAT

Resultatet for Jernbaneverket er disponert slik:

	<i>Mill. kr.</i>
Avskrivninger føres mot "bevilgning til investeringer" med tilhørende reduksjon av forpliktelsen overfor staten	525 511
Andel driftsbevilgning benyttet til fornyelse mot "bevilgning til investering" med tilhørende økning i forpliktelsen overfor staten	483 384
Underskudd mot "mellomværende statskassen"	3 964
Sum disponert	46 091

Fra 2004 var 14.493 mill. kr overført til investeringer og fra 2005 er ikke benyttede bevilgning til investering overført med 367.286 mill. kr.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV BALANSEPOSTER

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld. Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets forventede levetid. Den delen av resultatet som utgjøres av avskrivninger, disponeres til "bevilgning til investeringer".

Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens fornyelse/oppgraderinger tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmiddelet.

Immaterielle eiendeler

Jernbaneverket har balanseført to IT-systemer under denne posten. Det ene er et spesialutviklet system for drift og vedlikehold av tekniske innretninger i og ved sporet. Kun verdien av varer og tjenester fra eksterne leverandører er tatt med i verdien som er balanseført. Det andre er et IT-system for lagerstyring. Her er avskrivningsteknikken benyttet for å periodisere en lisenskostnad over tre år. Brukerrettighetene til øvrige IT-systemer dekkes av årlige lisenskostnader.

FINANSIERING

Omløpsmidler / kortsiktig gjeld
Det netto finansieringsbehov som oppstår på grunn av omløpsmidler, vil ha motpost i Avregning med statskassen.

Anleggsmidler

Balanseført verdi av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler har motpost i regnskapslinjen Forpliktelser knyttet til anleggsmidler. Dette representerer finansieringen av disse anleggsmidler. Ved tilgang på immaterielle eiendeler og varige driftsmidler balanseføres anskaffelseskostnaden.

Avskrivninger av anleggsmidler kostnadsføres. I takt med gjennomført avskrivning disponeres den delen av resultatet som utgjøres av avskrivning. Dette medfører en gradvis oppløsning av finansieringsposten Forpliktelser knyttet til anleggsmidler. Konsekvensen av dette er at summen av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler alltid vil være fullfinansiert ved posten Forpliktelse knyttet til anleggsmidler.

Ved realisasjon / avgang av driftsmidler resultatføres regnskapsmessig gevinst/tap. Gevinst/tap beregnes som forskjellen mellom salgsvederlaget og balanseført verdi på realisasjonstidspunktet. Resterende bokført verdi av forpliktelse knyttet til anleggsmiddelet på realisasjonstidspunktet vises som Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler i resultatoppstillingen.

Varebeholdning

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Avhengig av lokasjon er to ulike verdivurderinger benyttet. Hovedlageret er vurdert etter inntakskost inklusive frakt og forsikring (CIF) og regionallagere etter gjennomsnittlig varepris pr. artikkel pr. lager. Frakt mellom hovedlageret og regionallagrene er kostnadsført. I løpet av 2006 vil vurderingsprinsippene bli samordnet. Fra 01.01.2006 har Jernbaneverket fradrag for merverdiavgift for all sin virksomhet. Verdien av varelageret i åpningsbalansen 01.01.2005 er således ikke inkludert merverdiavgift. Det er ikke foretatt vurdering av ukurs.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende.

SELVASSURANDØRPRINSIPP

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelser.

STATENS KONSERNKONTOORDNING

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle bankinnskudd / utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Jernbaneverket tilføres ikke likvider gjennom året, men har en trekkretighet på sin konsernkonto som tilsvarer gjennomført netto bevilgning. Forskjellen mellom inntektsført bevilgning og netto trekk på konsernkontoen inngår i "Avregning med statskassen". Ved årets slutt gjelder særskilte regler for oppgjør / overføring av mellomværende. Ved overføring til nytt regnskapsår nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank.

Resultatregnskap

(Hele tusen kroner)

	Note	2005
Driftsinntekter		
Inntekt fra bevilgninger	1	2 635 984
Gebyrer og lisenser	1	1 699
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer	1	7 000
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	1	12 686
Salgs- og leieinntekter	1	483 874
Andre driftsinntekter	1	45 195
Sum driftsinntekter		3 186 438
Driftskostnader		
Lønn og sosiale kostnader	2	1 644 724
Varekostnader		350 648
Andre driftskostnader	3	713 554
Avskrivninger	4,5	525 512
Nedskrivninger	4,5	0
Sum driftskostnader		3 234 439
Ordinært driftsresultat		-48 000
Finansinntekter og finanskostnader		
Finansinntekter	21	3 986
Finanskostnader	6	2 077
Netto finanskostnader		-1 909
Resultat av ordinære aktiviteter		-46 091
Ekstraordinære inntekter og kostnader		
Inntektsføring feilføring i inngående balanse	7	0
Ekstraordinære kostnader	7	0
Sum ekstraordinære inntekter og kostnader		0
Årsresultat		-46 091
Disponeringer		
Til forpliktelse staten		483 384
Fra forpliktelse staten		525 512
Avregning mot statskassen		3 963
Sum disponering		46 091

Balanse – eiendeler

	Note	31.12.2005
EIENDELER		
A. Anleggsmidler		
I Immaterielle eiendeler		
Forskning og utvikling	4	
Rettigheter og lignende immaterielle eiendeler	4	34 684
Sum immaterielle eiendeler		34 684
II Varige driftsmidler		
Infrastruktur	5	16 483 474
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	1 716 789
Maskiner, anleggsutstyr og biler	5	290 054
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	49 540
Anlegg under utførelse	5	2 365 138
Beredskapsanskaffelser	5	
Sum varige driftsmidler		20 904 995
III Finansielle anleggsmidler		
Investeringer i datterselskaper	13	100
Investeringer i tilknyttet selskap	21	
Investeringer i aksjer og andeler	13	
Langsiktige fordringer		
Sum finansielle anleggsmidler		100
Sum anleggsmidler		20 939 779
B. Omløpsmidler		
I Varebeholdninger og forskudd til leverandører		
Varebeholdninger	14	191 849
Forskuddsbetalinger til leverandører	18	39 994
Sum varebeholdninger med mer		231 843
II Fordringer		
Kundefordringer	16	67 483
Andre fordringer	17	17 485
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	18	0
Øvrige opptjente inntekter	18	
Sum fordringer		84 968
III Kasse og bank		
Bankinnskudd	19	18 544
Andre kontanter og kontantekvivalenter	19	127
Sum kasse og bank		18 671
Sum omløpsmidler		335 482
Sum eiendeler		21 275 260

Balanse – gjeld og egenkapital

	Note	31.12.2005
VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD		
C. Virksomhetskapital		
I Innskutt virksomhetskapital		
Innskutt virksomhetskapital	13	0
Sum innskutt virksomhetskapital		0
II Opptjent virksomhetskapital		
Resultatandeler i datterselskap og tilknyttede selskaper		0
Annen opptjent virksomhetskapital		0
Sum opptjent virksomhetskapital		0
Sum virksomhetskapital		0
D. Gjeld		
I Avsetning for langsiktige forpliktelser		
Forpliktelser knyttet til anleggsmidler	4, 5	20 794 707
Forpliktelser knyttet til fremmedfinansiering av anleggsmidler	21	144 972
Forpliktelse Flytoget AS	21	329 923
Sum avsetning for langsiktige forpliktelser		21 269 602
II Annen langsiktig gjeld		
Øvrig langsiktig gjeld	21	0
Sum annen langsiktig gjeld		0
III Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld		109 716
Skyldig skattetrekk		52 353
Skyldige offentlige avgifter		-110 356
Avsatte feriepenger		121 832
Gjeld ansatte		119
Påløpte kostnader og forskuddsbetalt inntekt		-126 251
Avsatte sluttpakker uten egen bevilgning		4 207
Forskudd kunder	18	140
Annen kortsiktig gjeld	20	4 330
Sum kortsiktig gjeld		56 091
IV Avregning med statskassen / Avsetning for forpliktelser		
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8	-50 432
Sum		-50 432
Sum gjeld		21 275 260
Sum virksomhetskapital og gjeld		21 275 260

Kontantstrøm

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen

	2005
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	
Innbetalinger	
Innbetalinger av bevilgning (nettobudsjetterte)	
Innbetalinger av skatter, avgifter og gebyrer til statskassen	
Innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre	
Innbetalinger fra salg av varer og tjenester	512 871
Innbetalinger av avgifter, gebyrer og lisenser	
Innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre statsetater	
Innbetalinger av utbytte	
Innbetalinger av renter	
Innbetaling av refusjoner	41 812
Andre innbetalinger	
Sum innbetalinger	554 683
Utbetalinger	
Utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	-1 426 430
Utbetalinger til investering (post 23)	483 384
Utbetalinger for varer og tjenester for videresalg og eget forbruk	-1 811 414
Utbetalinger av renter	
Utbetalinger av skatter og offentlige avgifter	397 322
Andre utbetalinger (nettobeløp mva, forbr.avg strøm, andre forskudd mv)	-118 713
Sum utbetalinger	-2 475 851
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-1 921 168
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter	
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	-1 545 547
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	-483 384
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	
Utbetalinger ved kjøp av andre investeringsobjekter	
Innbetalinger ved salg av andre investeringsobjekter	
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-2 028 931
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)	
Innbetalinger av virksomhetskapskapital	
Tilbakebetalinger av virksomhetskapskapital	
Utbetalinger av utbytte til statskassen	
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter	0
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-3 950 098
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	0
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	-3 950 098

Statsregnskapsrapportering

for bruttobudsjetterte virksomheter

<i>Kroner</i>	<i>Konto</i>	<i>Budsjett</i>	<i>Regnskap</i>
I Driftsutgifter	135022	105 000 000	101 586 299
	135023	2 808 000 000	2 850 836 483
	135025	74 000 000	68 096 300
II Investeringer	135030	1 570 114 000	1 545 546 539
III Inntekter	435001	-42 800 000	-30 539 880
	435002	-190 500 000	-240 935 177
	435006	-173 500 000	-171 884 779
	435007	-46 500 000	-69 511 305
	4350**		-41 812 749
IV Overføringer			-161 147 468
V Innbetalinger – Norges Bank	60040101		2 925 308 637
VI Utbetalinger – Norges Bank	60040102		-6 875 407 592
VII Bevegelse mellomværende			-99 864 692

		<i>Budsjett</i>	<i>Regnskap</i>
Mellomværende pr 1.1.2005	21		32 418 417
Bevegelse mellomværende			-99 864 692
Mellomværende pr 31.12.2005			-67 446 275



Noter

Note 1 Spesifikasjon av driftsinntekter

	2005
Inntekt fra bevilgninger	
Overført bevilgning fra foregående år (bruttobudsjetterte virksomheter)	
Årets bevilgning fra Fagdepartement (se også note 1B)	
Bevilgning til drift post 23 og 25	2 896 493
Inntektsbevilgning post 01-07	-483 300
Bevilgning til omstilling - post 22	105 000
Bevilgning til investering post 30	1 570 114
Benyttet til investering av post 30	-1 231 100
Regnskapsteknisk regulering investeringsbevilgning	-168 353
Investering anleggsmidler (uspesifisert bevegelse AN-note, ref. tilbakef. Note 1)	-170 661
Årets bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt	299
Inntekt til pensjoner	177 492
Sum inntekt fra bevilgninger	2 695 984
Gebyrer og lisenser	
Provisjon billettsalg	1 689
Andre provisjonsinntekter	10
Gebyrer / lisenser	
Sum gebyrer og lisenser	1 699
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater	
Tilskudd øremerket til spesielle formål	7 000
Sum tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater	7 000
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.	
Salg av ikke aktivert fast eiendom	3 359
Salg av ikke aktiverte maskiner/løsøre	2 761
Salg av andre driftsmidler	6 566
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.	12 686
Salgs- og leieinntekter	
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	5 922
Salgsinntekter materiell og annet	27 596
Salgsinntekter energi og nettleie	218 765
Salgsinntekter kjøreveisavgift	34 240
Salgsinntekter kjøreveisavgift Gardermobanen	74 306
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter,etc	123 045
Sum salgs- og leieinntekter	483 874

	2005
Andre inntekter:	
Annen inntekt	9 615
Erstatninger	21 833
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	13 747
Sum andre inntekter	45 195
Sum driftsinntekter	3 246 438

Note 1B Bevilgninger

Statsoppdrag	Tusen kroner				
	Opprinnelig bevilgning ⁽¹⁾	Overført fra 2004 ⁽²⁾	Endring RNB ⁽³⁾	Endring Nysaldering ⁽⁴⁾	Justert bevilgning
Driftsutgiftsbevilgning					
Post 23 Drift og vedlikehold	2 773 000		35 000		2 808 000
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	74 000	14 493			88 493
Sum bevilgning Drift og vedlikehold - A	2 847 000	14 493	35 000	0	2 896 493
Inntektsbevilgning					
Post 01 Kjørevegsavgifter	42 800				42 800
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	190 500				190 500
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	173 500				173 500
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500				76 500
Sum inntektsbevilgning - B	483 300	0	0	0	483 300
Bevilgning til Statsoppdrag - C = A - B	2 363 700	14 493	35 000	0	2 413 193
Andre bevilgninger					
Post 22 Omstrukturingsmidler	35 000		40 000	30 000	105 000
Post 30 Investeringer i linjen	1 388 000		184 839	-2 725	1 570 114

Merknader:

(1) Gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 23.12.04

(2) Gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 15.03.05

(3) Gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 08.07.05

(4) Gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 11.01.06

Bevilgningen til Statsoppdraget er i utgangspunktet periodisert lineært over året, da Jernbaneverkets leveranse er den samme hele året. Verken utgifts- eller inntektsbevilgningen er regnskapsført kun netto-beløpet. De fakturerbare inntekter og kostnader for øvrig fremgår av regnskapet, se øvrige noter.

Bevilgningen til Investeringer i linjen er helt og holdent balanseført - kreditert «Forpliktelse staten» og debitert «Bank og kontantekvivalenter»

Note 2 Lønn og sosiale kostnader

(Hele tusen kroner)

	2005
Lønninger	1 174 086
Feriepenger	127 666
Arbeidsgiveravgift	213 720
Pensjonskostnader*	117 492
Sykepenger og andre refusjoner	-46 627
Andre ytelser	58 387
Sum lønnskostnader	1 644 724
Antall ansatte pr 15.01.2006	3 030

Jernbaneløst betaler ikke pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes ihht. sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en sjablongmessig sats for beregning av pensjonskostnad. Estimert premiesats for 2005 er 12,0 prosent.

Det er kun lønn etter lønnstabell A og B som medregnes i grunnlaget for beregning av pensjon. Pensjoner er kostadsført basert på denne sats multiplisert med påløpt pensjonsgrunnlag i virksomheten. Det vises for øvrig til prinsippnote om pensjoner, samt til note 1 vedrørende resultatføring av kalkulatoriske inntekter til pensjoner.

Note 3 Andre driftskostnader

	2005
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	45 525
Elektrisk kraft, nettleie	77 103
Leie og vedlikehold lokaler	137 694
Driftsmateriell	137 574
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	94 976
Mindre utstyrsanskaffelser	4 783
Entreprenører og andre kjøp av tjenester fra eksterne	1 116 596
Reiser, diett og forpleining	33 682
Telekommunikasjon	36 704
Administrative kostnader	25 481
Påløpne avsatte kostnader	646 143
Overført til fornyelse/aktivering	-1 642 707
Sum andre driftskostnader	713 554

Note 4 Immaterielle eiendeler

	<i>IT-programvare</i>	<i>SUM</i>
Anskaffelseskost 1.1.2005	52 416	52 416
Tilgang i 2005	0	0
Avgang anskaffelseskost i 2005	0	0
Anskaffelseskost 31.12.2005	52 416	52 416
Akkumulerte nedskrivninger 1.1.2005	0	0
Nedskrivninger i 2005		0
Akkumulerte avskrivninger 1.1.2005	0	0
Ordinære avskrivninger i 2005	17 732	17 732
Akkumulert avskrivning avgang i 2005	0	0
Balanseført verdi 31.12.2005	34 684	34 684

Avskrivningsatser (levetider)

5 år / lineært

Note 5 Varige driftsmidler

<i>Immaterielle Eiendeler</i>	<i>Tomter</i>	<i>Driftsbygninger</i>	<i>Bygninger</i>	<i>Anlegg under utførelse</i>	<i>Infrastruktur-eiendeler</i>	<i>Beredskapsanskaffelser</i>	<i>Maskiner, transportmidler</i>	<i>Annet inventar og utstyr</i>	<i>Sum</i>	
Anskaffelsekost inkl BaneService										
Anskaffelseskost 1.1.2005	52 416	289 393	0	1 533 590	4 570 285	13 102 641	0	1 336 235	93 897	20 978 457
Tilgang i 2005 fra post 23		5 700	0		463 574	0	0	13 694	415	483 383
Tilgang i 2005 fra post 30					1 231 000					1 231 000
Tilgang i 2005 - nto tillegg					170 660		0		2 992	173 652
Fra anlegg under utførelse til annen gruppe	171 316	0	106 606	-4 070 381	3 792 460	0	0	0	0	1
Avgang 2005 anskaffelseskost	0	0	-6 688	0	0	0	-607 989	-11 420		-626 097
Anskaffelseskost 31.12.2005	52 416	466 409	0	1 633 508	2 365 138	16 895 101	0	741 940	85 884	22 240 396
Akkumulerte nedskrivninger pr 1.1.2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivninger i 2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Akk. avskrivninger inkl BaneService 1.1.2005	0	0	343 710	0	0	0	928 373	39 088		1 311 171
Ordinære avskrivninger i 2005	17 732	0	46 032	0	411 627	0	44 259	5 861		525 511
Akk. avskrivninger avgang i 2005	0	0	-6 614	0	0	0	-520 746	-8 605		-535 965
Balanseført verdi 31.12.2005	34 684	466 409	0	1 250 380	2 365 138	16 483 474	0	290 054	49 540	20 939 679

Avskrivningsatser (levetider)

Ingen avskrivning

10-60 år
dekomponert lineært

20-60 år
dekomponert lineært

Ingen avskrivning

Virksomhetsspesifikt

Virksomhetsspesifikt

3-15 år lineært

3-15 år lineært

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

<i>Kroner</i>	<i>2005</i>
Finansinntekter	
Renteinntekter	-3 986 058
Agio gevinst	
Annen finansinntekt	
Sum finansinntekter	-3 986 058
Finanskostnader	
Rentekostnad	2 077 023
Nedskrivning av aksjer	0
Agio tap	0
Annen finanskostnad	0
Sum finanskostnader	2 077 023
Utbytte fra selskaper m.v.	
Mottatt utbytte	0
Sum mottatt utbytte	0

Beregnet rentekostnad på investert kapital kroner: 792 247 842

Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:

	<i>31-12-05</i>	<i>Gjennomsnitt i perioden</i>
Balanseført verdi immaterielle eiendeler	52 416	52 416
Balanseført verdi varige driftsmidler	19 614 870	20 261 631
Sum	19 667 286	20 314 047

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2005:

20 314 047

Fastsatt rente for år 2005:

3,90 %

Note 7 Ekstraordinære poster

	<i>2005</i>
Ekstraordinære inntekter	0
Sum ekstraordinære inntekter	0
Ekstraordinære kostnader	0
Sum ekstraordinære kostnader	0

BaneService ble i 2005 skilt ut fra Jernbaneverket.

Transaksjonen tilhører ikke driften av Jernbaneverket og forholdet til drifts- eller investeringsbevilgning.

Kompensasjon for utskillelsen ble ikke gitt.

Regnskapsmessig er transaksjonen behandlet som et «eieruttak» av netto eiendeler.

Note 8 Netto avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (Bruttobudsjetterte virksomheter)

		31-12-05	01-01-05	Endring
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	18 671	32 560	-13 889
	Kundefordringer og andre fordringer	94 240	170 826	-76 586
	Periodeavgrensingsposter (aksjer)	100	100	0
	Varelager	222 571	194 947	27 624
	Delsum	A1	335 582	398 433
				-62 851
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-109 716	-212 318	102 602
	Avsatte /skyldige feriepenger	-121 832	-127 782	5 950
	Andre lønnsrelaterte avsetninger	53 555	-49 092	102 647
	Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter	126 268	-214 691	340 959
	Annen kortsiktig gjeld	-4 329		-4 329
	Delsum	A2	-56 054	-603 883
				547 829
Langsiktige forpliktelser	Netto ufordelt periodisert avregning mot kontantbasert avregning	-67 483	4 002	-71 485
	Andre poster			0
	Andre forpliktelser	-329 923	-343 670	13 747
	Delsum	A3	-397 406	-339 668
				-57 738
Netto periodiseringsposter		A	-117 878	-545 118
				427 240
Hovedposter som inngår i avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende:				
Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	126	141	-15
	Forskudd ansatte/ lønnslån mv.	0	0	0
	Andre fordringer	144 216	46 757	97 459
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	-53 011	-62 055	9 044
	Deposita mv.	0	0	0
	Annen gjeld	-23 885	-17 261	-6 624
Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport		B	67 446	-32 418
				99 864
Avregning med Statskassen		A+B	-50 432	-577 536
				527 104

Note 9 Tilbakeføring av gjenværende utsatte inntekter ved salg eller nedskrivning av anleggsmidler

	2005
Salg / nedskrivning av eiendom	0
Salg / nedskrivning av maskiner, utstyr mv	
Salg / nedskrivning av andre driftsmidler	584
Tilbakeføring utsatte inntekter ved salg eller nedskrivning av eiendom, anlegg og maskiner mv.	584
Uttak av anleggsmidler ifm. utskillelsen av Baneservice AS	89 548

Note 13 Investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Forretnings- kontor	Ervervs- dato	Antall aksjer	Stemme- andel	Årets resultat	Balanseført egenkapital	Balanseført verdi kapital- regnskap	Balanseført verdi virksomhets- regnskap
Aksjer bokført i statens kapitalregnskap (Aksjer gruppe 1 - UH-sektor)								
BaneserviceProsjekt AS	Oslo			100,0 %	0	0	100	100
Balanseført verdi 31.12.2005					0	0	100	100

Note 14 Beholdninger

	2005
Anskaffelsesverdi	
Beholdninger anskaffet til internt bruk i virksomheten:	191 849
Beholdninger beregnet på videresalg:	0
Sum anskaffelseskost	191 849
Ukurans	
Beholdninger vurdert til anskaffelseskost	0
Beholdninger vurdert til virkelig verdi (nedskrevet verdi)	0
Sum ukurans	0
Sum varebeholdninger	191 849

Det er pr 31.12.2005, ikke foretatt nedskrivning for ukurans eller avvik lagerstyringsystem – virkelig lager. Rutiner tilpasset periodiseringsprinsippet er under utvikling og planlagt iverksatt i løpet av 2006.

Note 16 Kundefordringer

	2005	2004
Kundefordringer til pålydende	26 259	70 829
Avsatt til latent tap (-)	-4 686	0
Sum kundefordringer	21 573	70 829

Kundefordringer er i løpet av 2005 vurdert

Fordringer eldre enn 90 dager hvor 2 purringer er sendt, er vurdert til latent tap.

Saker som er sendt til Samferdselsdepartementet for avgjørelse er ikke tatt med.

Note 18 Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Forskuddsbetalte kostnader

	2005
Forskuddsbetalte kostnader	39 994
Sum fordring	39 994
Opptjente ikke fakturerte inntekter	7 608
Avsetninger Jernbanedirektørens staber	2 038
Avsetninger Bane Energi	24 648
Avsetninger Utbygging*	-212 484
Avsetninger Trafikk	422
Avsetninger Infrastruktur	51 658
Sum gjeld	-126 110

Utbygging har pr 31.12.2005 en netto regnskapsmessig fordring i prosjekter under utførelse.

Dette gjelder prosjekter som er fremskyndet.

Note 19 Bankinnskudd, kontanter og lignende

	2005
Innskudd statens konsernkonto (nettobudsjetterte virksomheter)	0
Øvrige bankkonti	18 544
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	127
Sum bankinnskudd og kontanter	18 671

Note 20 Annen kortsiktig gjeld

	2005
Gjeld ansatte	119
Forskuddsbetalte/periodiserte inntekter	140
Avsetning lønnsrelaterte poster	4 207
Diverse kortsiktige poster	4 190
Mottakregistrerte innbetalinger som ikke er kreditert reskontro	8 656

Note 21 Forpliktelser

	2005	2004	
Flytoget AS rettighet til prioritert trafikk	329 923	343 670	
Ekstern finansiering:			Bidragssyter
Jærbanen	815	815	Kommunen
Ofofbanen	145 286	145 286	LKAB
Lademoen	1 500	1 500	Kommunen
Planovergang region Øst	1 632	1 632	Diverse
Felles endring forpliktelsen	-4 261		
Sum langsiktige forpliktelser	144 972	149 233	

Flytoget AS har en prioritetsavtale med Jernbaneverket for kjøring på Gardermobanen. Denne rettigheten ble etablert på det tidspunkt hvor Gardermobanen ble overført fra Flytoget AS til Jernbaneverket.

Langsiktig forpliktelse knyttet til ekstern finansiering behandles regnskapsmessig parallelt med forpliktelse knyttet til anleggsmidler (se prinsippnoten). Forpliktelsen kommer ikke til utbetaling, men er en forpliktelse som Jernbaneverket har overfor bidragssyterne om å holde denne delen av infrastrukturen i drift.

I tillegg har Jernbaneverket følgende forpliktelser / betingede eiendeler som enten er usikre eller ikke mulig å verdsette:

- Utleie av overkapasitet på nettet av optisk fiberkabel
- Opprydding etter forurensning, spesielt kreosot
- Vedlikehold/sikring av infrastruktur som har historisk verdi

Disse er ikke balanseført.

*Høststemning fra Ofofbanen.
Foto: Tore Holtet*



Jernbaneverkets utgivelser i 2005

Det hender aldri meg: en informasjonsfilm om planoverganger [DVD] / produsert av Banverket, tilrettelagt på norsk av Autoriserte Trafikkskolers landsforbund (ATL) og Jernbaneverket
Filmen er i bruk i landets trafikkskoler gjennom samarbeidet med ATL
Utgitt av Banverket/Jernbaneverket, Borlänge/Oslo

Dobbelspor Arna-Fløen:
konsekvensutredning
Jernbaneverket anbefaler at det bygges dobbelspor mellom Bergen og Arna
Utgitt av Jernbaneverket, Bergen

GSM-R: sikker og effektiv kommunikasjon for jernbanen [DVD]
Finnes på norsk/engelsk.
Utgitt av Jernbaneverket, Trondheim

Fremtidig banestrømforsyning
Jernbaneverket. Bane Energi, Oslo

Handlingsprogram for Jernbaneverket: oppfølging av St.meld. nr. 24 (2003-2004), Nasjonal transportplan 2006-2015
<http://www.jernbaneverket.no>
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Jernbanestatistikk 2004
<http://www.jernbaneverket.no>
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Mer på skinner! : Jernbaneverkets strategi 2005 – 2009
Brosjyre med beskrivelse av Jernbaneverkets hovedområder
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Miljøovervåkning og tiltak i Østmarka
1998 - 2004 / Steinar Myrabø og Asbjørn Færgestad
Utgitt Jernbaneverket, Region Øst, 2005

Miljørapport 2004
<http://www.jernbaneverket.no>
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Network statement 2007: gyldighetsperiode 10. desember 2006 - 8. desember 2007. - 4. utg.
<http://www.jernbaneverket.no>
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Nordic Rail [DVD] Jönköping 2005
Presentasjon av jernbanen i Norge med vekt på de siste år
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Punktlighetsrapport 2004
<http://www.jernbaneverket.no>
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Skinnesmøring og flenssmøring på det statlige jernbanenett / Jernbaneverket, Baneservice, NSB, CargoNet, Flytoget
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Sporvalg: mediehåndbok for Jernbaneverket
Utgitt av Jernbaneverket, Informasjonsavdelingen, Oslo

Utredning av kontaktledningstap / prosjektleder: Steinar Danielsen
Utgitt av Jernbaneverket, Utbygging - Prosjekttjenester, Oslo

Veileder til saksbehandling etter jernbaneloven § 10 og deler av plan- og bygningsloven
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Vurdering av redundans- og dimensjoneringskriteriet for banestrømforsyning: utredning / Frank Martinsen, Steinar Danielsen
Utgitt av Jernbaneverket, Teknisk avdeling, Oslo

Årsmelding 2004
Annual Report 2004
<http://www.jernbaneverket.no>
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Kontakt oss

Jernbaneverkets enheter er lokalisert på flere steder i landet. For nærmere informasjon, besøk hjemmesiden vår www.jernbaneverket.no eller ring vårt landsdekkende og døgnåpne sentralbord:

Telefon (+47) 22 45 50 00

Vår postadresse er:

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Utgitt av: Jernbaneverket, Oslo, mai 2006

Opplag: 1500

Layout og design: Geelmuyden.Kiese

Foto på forsiden fra venstre:

Sven Goll, Rune Fossum/Jernbanefoto.no
og Ole Walter Jacobsen.

Trykk/produksjon: Jonny Fladby AS



