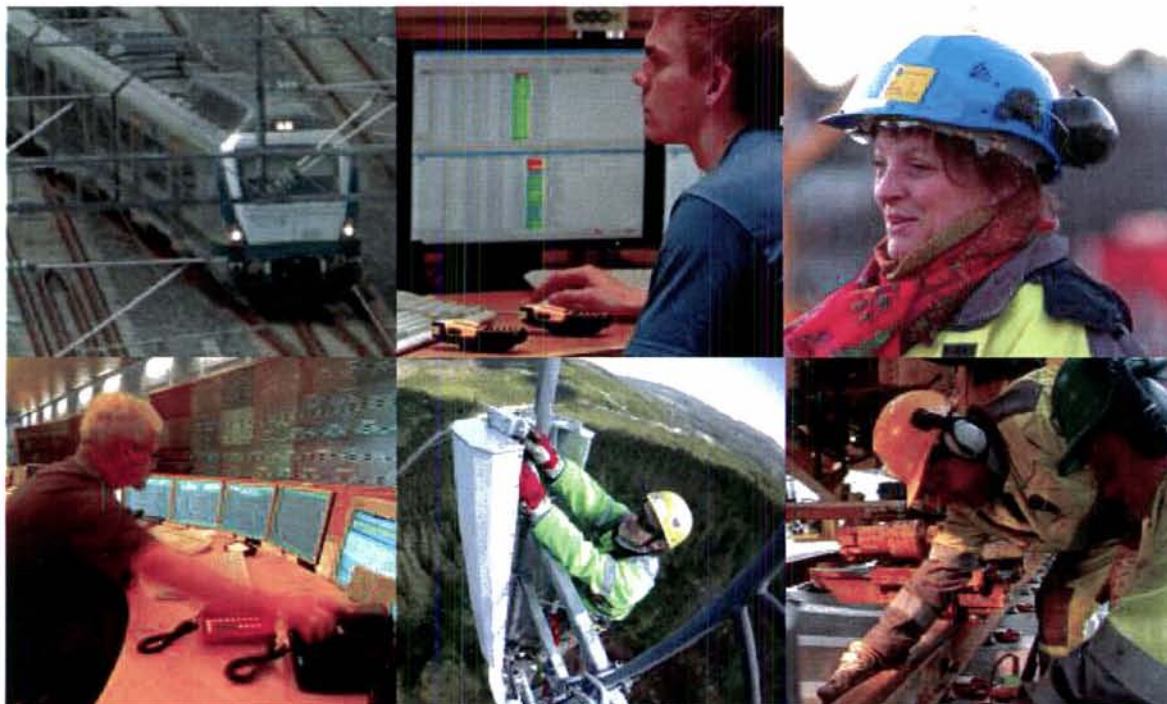


Overordnet plan for virksomheten - 2007-2010



Oslo: 07.02.2007 /

Steinvald



0 Innholdsfortegnelse

Kapittel	Side
1 Innledning	4
2 Mål for virksomheten	5
2.1 Fokusområder og hovedmål.....	5
2.2 Mål for virksomheten.....	6
3 Utfordringer og risikovurderinger	10
3.1 Konkurranseskraft og samfunnsnytte.....	10
3.2 Leveransen av trafikksystemet.....	10
4 Aktivitetsplaner	13
4.1 Bedring av konkurransekraften.....	13
4.2 Bedring av sikkerheten.....	14
4.3 Bedring av oppetiden.....	16
4.4 Bedring av kundetilfredsheten.....	20
4.5 Økt økonomisk effektivitet.....	21
4.6 Andre aktiviteter som understøtter Jernbaneverkets mål.....	22
5 Budsjettmessig oppsummering og framskrivning	27
5.1 Bevilgningsplan.....	27
5.2 Resultatbudsjett.....	27
5.3 Sammendrag.....	29
5.4 Investeringsbudsjett.....	29
5.5 Balansebudsjett.....	30
6 Oppfølging av planen	31



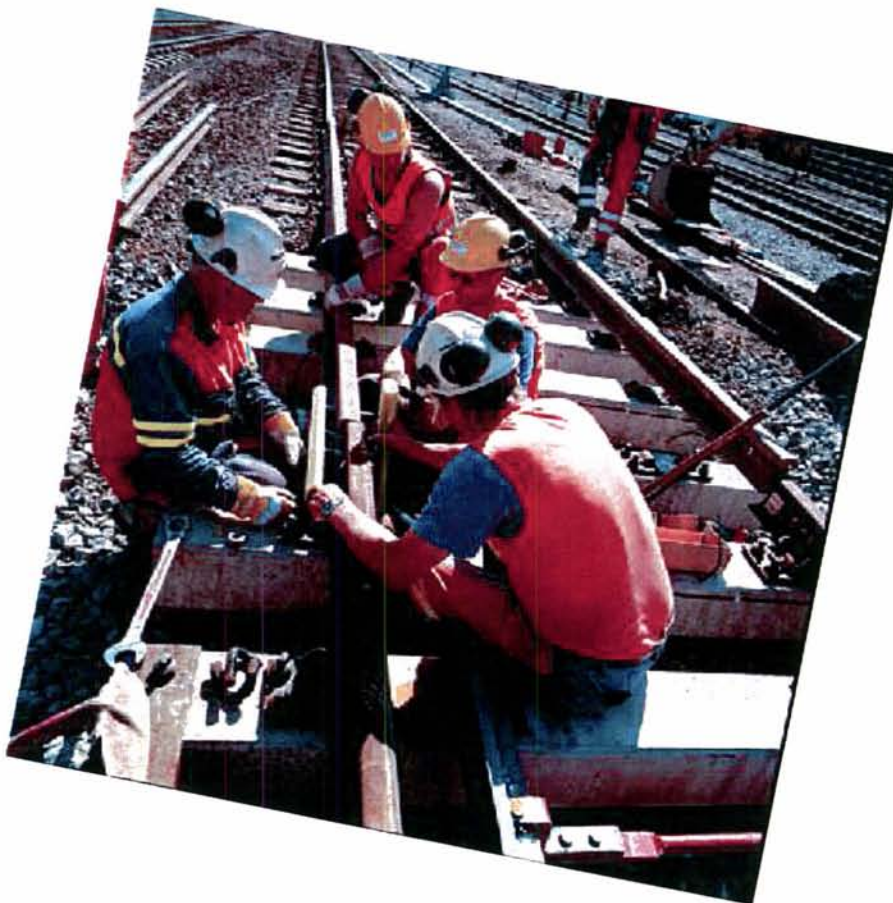
1 Innledning

I dette dokumentet presenteres Jernbaneverkets mål og tiltak for virksomheten, hvor det også er redegjort for risiko, knyttet til budsjettåret 2007. Statens økonomireglement og Jernbaneverkets interne styringssystem krav om virksomhetsplanlegging er det formelle grunnlaget for dette dokumentet. Økonomireglementet legger stor vekt på mål- og resultatstyring i statlig sektor. Dette er også klart uttrykt i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2007.

Dette dokumentet bygger således bro mellom de krav og rammer som settes i tildelingsbrevet og Jernbaneverkets interne virksomhetsplanlegging. Dokumentets kapittel 4 og vedlegg 2 kan benyttes som ”oppslagsverk” for hvilke tiltak Jernbaneverket gjennomfører i 2007. Det vil kunne oppstå behov for endringer i planlagte tiltak som følge av uforutsette forhold.

Jernbaneverkets målstruktur balanserer mellom kravene fra togselskapene og samfunnet generelt, samt Samferdselsdepartementets krav til økonomisk effektivitet; se kapittel 2. Også i statlig sektor er det økt bevissthet om risikoer knyttet til måloppnåelsen. Jernbaneverket vil i stadig større grad bygge risikovurderinger inn i virksomhetsplanleggingen. Risikoene som er identifisert er oppsummert i kapittel 3 sammen med de utfordringer Jernbaneverket står ovenfor.

Kapittel 4 oppsummerer de tiltak som Jernbaneverket vil gjennomføre i 2007 for å nå de mål som er satt, og under de risikoer som er identifisert. Aktivitetene er knyttet til målområdene – dette gir en noe annerledes sortering av tiltak enn hva som er vanlig i NTP og budsjettproposisjoner.



2 Mål for virksomheten

2.1 Fokusområder og hovedmål

2.1.1 Jernbaneverkets grunnlag

Staten eier og har ansvaret for omfanget og kvaliteten på det offentlige jernbanenettet, stasjoner og terminaler, samt regulerer og styrer trafikken på nettet. I utøvelsen av dette ansvaret ønsker Samferdselsdepartementet å ha sitt eget nasjonale fagorgan (Jernbaneverket) som ivaretar behovet for selvstendig norsk styring, kontroll og beredskap.

2.1.2 Jernbaneverkets hensikt – transportpolitiske målsettinger

Jernbaneverket skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett med et effektivt og sikkert trafikksystem og med god tilgjengelighet for togselskaper, reisende og transportbrukere..

2.1.3 Fokusområder

Jernbaneverket har i sin strategi for 2005 – 2009 definert fire fokusområder.

Figur 1: Sammenhengen mellom fokusområdene



De fire områdene skal sikre et balansert fokus – de to øverste representerer eier og kunders forventninger til produktet/effekten av Jernbaneverkets aktiviteter – de to nederste er ”interne” – dvs. de beskriver hhv. innsatsfaktorer og hovedprosesser Jernbaneverket tar i bruk for å i møtekomme kundenes og eiers forventninger.

Tabell 1: Kunde- og eierkrav

Kundekrav	Eiers krav ¹
<ul style="list-style-type: none"> • Sikkerhet • Oppetid • Effektive stasjoner og terminaler • Informasjon • Opplæring og vedlikehold av kompetanse innen Jernbanesektoren • Holde det man lover 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikkert transportsystem • Miljøvennlig transport • Bedre framkommelighet i og mellom regioner • Effektivt transportsystem • Tilgjengelighet for alle

¹ Hentet fra Samferdselsdepartementets hovedmål; Kilde: Tildelingsbrev for 2007



På like vilkår tilbyr / leverer Jernbaneverket en tilgjengelig og sikker infrastruktur med tilhørende trafikkstyring til togselskapene. Videre tilbyr Jernbaneverket de reisende og godskunder offentlig tilgjengelige arealer på stasjoner og terminaler. Med bakgrunn i krav fra togselskapene og Samferdselsdepartementet (eier) vil Jernbaneverket styres etter hvorvidt produktet er kjennetegnet ved sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet.

2.2 Mål for virksomheten

Samferdselsdepartementet har gitt nye politiske rammer for egenproduksjonen og konkurranseutsetting av Jernbaneverkets drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Departementet vil i større grad styre Jernbaneverket på mål og følge opp på resultater. I dette ligger det en større frihet på valg av virkemidler for etaten. Mål og resultatstyring vil gi både Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket nye utfordringer:

- Etablere gode sammenhenger mellom ressursinnsats og kvalitetsnivå for å synliggjøre kostnader knyttet til ulike kvalitetsnivå
- Utvikle nye rutiner i forbindelse med fastsetting av hvilket kvalitetsnivå Jernbaneverkets tjenester skal ha og ressursinnsats på kort og lang sikt.
- Oppfølging av resultater

Nedenfor vises Jernbaneverkets målmatrise for perioden 2006-2009. Jernbaneverket vil i forbindelse med arbeidet med NTP 2010 – 2019 etablere nye etappemål (2013) for måleparametrene.

Tabell 2: Jernbaneverkets målmatrise

Parameter	Status	Mål mot	Rapporteringsterminer
	2006	2009	
Forhold det skal målsettes			
<i>Økonomi</i>			
Bevilgning	Iht. bevilgning		Tertialvis
Periodisert resultat	Kun rapportering		Tertialvis
<i>Sikkerhet</i>			
Gjennomsnitt antall drepte gj.sn siste 20 år	7,8	3,5% p.a	Tertialvis
Antall personskader gj.sn siste 3 år	156	3,5% p.a	Tertialvis
Antall skader gj.sn siste 3 år	527	3,5% p.a	Tertialvis
<i>Punktlighet</i>			
Punktlighet i toggangen	Se egen tabell		Tertialvis
Oppetid i prosent (basert på 600.000 togkm)	98,7	99,4	Tertialvis
Regularitet	Utvikles i 2007		Tertialvis
<i>Kundetilfredshet</i>			
NSBs kundeundersøkelse	Se egen tabell		Ved nærmeste tertial
Brukerundersøkelse blant togselskapene	Se tekstlig merknad		Ved nærmeste tertial
Tilgjengelighet	Utvikles i 2007		Årlig
Antall klager	Kun rapportering		Tertialvis

Det foregår nå et arbeid knyttet til målstyring også i NTP-arbeidet. Gjennom dette arbeidet bør det "fremforhandles" en enighet om hvilken kvalitet og kapasitet jernbanenettet skal ha ved NTP-periodens slutt, samt en milepæl etter 4 år og de ressurser som må stilles til rådighet for å nå målene. For perioden 2005 – 2009 foreslår Jernbaneverket basert på de økonomiske rammer som Stortinget vedtok i forbindelse med NTP 2006 – 2015 følgende mål.

Sikkerhet

Jernbaneverket har en nullvisjon for sikkerheten på jernbane. Vårt overordnede sikkerhetsmål er en kontinuerlig forbedring av sikkerhetsnivået. En langsiktig indikator for dette nivået kan uttrykkes ved antall døde ved ulykker på jernbann pr år, som gjennomsnitt for siste 20-års periode. Pr 2006 var dette tallet 7,8 (mot 8,7 for 2004 og 8,2 for 2005).



I forbindelse med arbeidet med rullering av NTP vil Jernbaneverket vurdere om utgangspunktet for målingen kan justeres ned med bakgrunn i sikkerhetsgodkjenning og tilhørende arbeid for blant annet å sikre planovergangene.

Punktlighet

Samferdselsdepartementet har satt mål for den punktlighet og regularitet som de reisende skal oppleve. Departementets mål for punktlighet for 2007 er:

Tabell 3: Mål for punktlighet i persontrafikken - Prosentandel i rute til endestasjon

	Resultat 2006	Mål 2007
Flytoget (innenfor 3 min til Gardermoen)	96	95
Lokaltog Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim (innenfor 3 min)	86	90
Regiontog Østlandet (innenfor 3 min)	87	90
Andre persontog (innenfor 5 min)	89	90

Jernbaneverkets bidrag til god punktlighet er at infrastrukturen er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Samferdselsdepartementet ønsker derfor at oppetiden som i 2006 var 98,7 %, forbedres over tid. Departementet har også bedt om at det legges særlig vekt at rush-tidstrafikken skal forløpe som planlagt.

Samferdselsdepartementet er også opptatt av regulariteten, dvs. at innstilte tog i forhold til ruteplanen reduseres. Måltall for Jernbaneverkets andel skal utarbeides i løpet av 2007. Jernbaneverkets andel av ikke planlagte innstillinger skal reduseres.

Kundetilfredshet

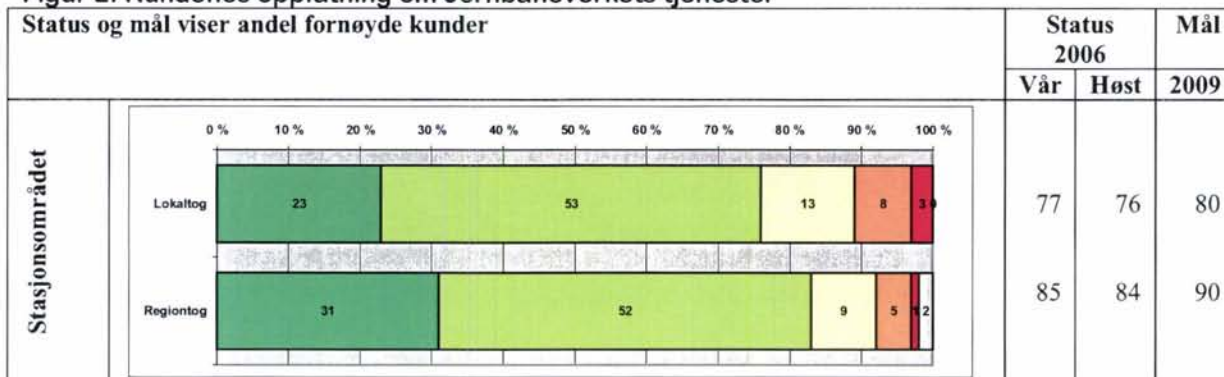
Jernbaneverket vil i nærmeste framtid gjennomføre en egen undersøkelse blant togselskapene om hvordan disse oppfatter Jernbaneverkets leveranse. Basert på undersøkelsen vil det bli satt mål for forbedring.

Jernbaneverket ønsker å ha mål knyttet til de områder hvor Jernbaneverket har ansvaret for leveransen ovenfor togselskapenes kunder. Undersøkelsen viser kundenes oppfatning av:

- Stasjonsområdet
- Informasjon på stasjonen
- Informasjon ved avvik

Resultatene vises som i nedenstående figur. Måltallene for 2009 er foreløpige. Jernbaneverket mangler tilstrekkelig empiri til å sette velbegrunnede mål.

Figur 2: Kundenes oppfatning om Jernbaneverkets tjenester





Status og mål viser andel fornøyde kunder		Status 2006		Mål
		Vår	Høst	2009
Informasjon på stasjonen	Lokaltog	61	61	65
	Regiontog	78	75	80
Informasjon ved avvik	Lokaltog	38	42	50
	Regiontog	54	52	60

Note: Resultatene er hentet fra NSBs brukerundersøkelse høsten 2006

Når det gjelder mål for tilgjengelighet vises det til Samferdselsdepartementets brev av 21.11.2006 vedlagt "Supplerende retningslinjer om målstruktur for transportetatenes og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019". For "Tilgjengelighet" er etatene og Avinor i det videre arbeidet bedt om å ta utgangspunkt i to indikatorer for jernbane:

- Andel jernbanestasjoner og holdeplasser der plattformene er tilgjengelig for alle
- Andel jernbanestasjoner der informasjon gis parallelt verbalt og visuelt

Jernbaneverket vil innarbeide disse mål, samt legge en plan for hvordan måloppnåelsen kan forbedres for de ovenfor nevnte områder.

2.2.1 Målstyringsprosessen

Det ville vært ønskelig at Jernbaneverket kunne ha definert kostnadsendringer knyttet til enkelt endringer i sikkerhetsnivå, oppetider, hastigheter osv, slik at når politiske myndigheter vil øke kvalitet og kapasitet i jernbanenettet, så kjente en "prisen". I praksis er dette ikke mulig.

Målstyringsprosessen må baseres på en dialog mellom Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket. Dialogen bør knyttes opp mot NTP- og budsjettprosessen. Figur 3 viser Jernbaneverkets forslag til målstyringsdialog knyttet til budsjettprosessen.

Figur 3: Tidsplan for målstyringsprosessen

Måned	Budsjett år t	Budsjett år t+1
Desember år t-1	<ul style="list-style-type: none"> • Stortinget vedtar JBV's budsjett • SD sender tildelingsbrev 	<ul style="list-style-type: none"> • JBV oversender til SD utkast til budsjett for år t+1
Januar år t	<ul style="list-style-type: none"> • JBV utarbeider overordnet plan for år t basert på tildelingsbrev • Etats møte 1 – Behandler både JBV's overordnede plan for år t og utkast til budsjett år t+1 	



Overordnet plan for virksomheten 2007-2010

Måned	Budsjett år t	Budsjett år t+1
Februar	<ul style="list-style-type: none">• JBV oversender årsrapport for år t-1	<ul style="list-style-type: none">• JBV starter virksomhetsplanprosessen for år t+1
Mars	<ul style="list-style-type: none">• Budsjettkonferanse	
April		
Mai		<ul style="list-style-type: none">• Utarbeid av interne virksomhetsplaner for år t+1• SD oversender rammeforslag for år t+1• JBV utarbeider forslag til rammefordeling for år t+1
Juni	<ul style="list-style-type: none">• JBV oversender rapport for 1. tertial• Etatsmøte 2 – Behandler resultatoppnåelse 1. tertial	<ul style="list-style-type: none">• SD / JBV diskuterer mål og budsjett basert på JBV's forslag til rammefordeling• JBV's førsteutkast til interne virksomhetsplaner for år t+1• JBV utarbeide utkast til budsjettproposisjon for år t+1
Juli		<ul style="list-style-type: none">• SD bearbeider JBV's utkast til budsjettproposisjon
August		<ul style="list-style-type: none">• Dialog om budsjettproposisjonen
September		<ul style="list-style-type: none">• SD ferdigstiller budsjettproposisjonen
Oktober	<ul style="list-style-type: none">• JBV oversender rapport for 2. tertial• Etatsmøte 2 – Behandler resultatoppnåelse 2. tertial•	<ul style="list-style-type: none">• Budsjettproposisjonen legges fram for Stortinget
November		<ul style="list-style-type: none">• Finansinnstillingen vedtas
Desember		<ul style="list-style-type: none">• Stortinget vedtar JBV's budsjett• SD sender tildelingsbrev

Fastsettelse av målene og milepæler må knyttes opp mot NTP-prosessen. Det er igjennom denne at Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket blir enige om framtidig kvalitet basert på angitt ressurstilgang. I budsjettprosessen vil det måtte skje en justering enten i målkrav eller i milepæler. Jernbaneverket legger vekt på at målstyringsprosessen skal innebære en reell dialog.



3 utfordringer og risikovurderinger

Jernbaneverkets ledelse arbeider kontinuerlig med å etablere og forbedre systemer og rutiner for å sikre at ledere og tilsatte har nødvendig kompetanse og de rette holdninger til resultatoppfølging og kontroll i forhold til de mål som er satt for virksomheten.

I dette arbeidet er det vesentlig at forhold eller hendelser som kan inntreffe og påvirke måloppnåelsen negativt, identifiseres. Risikostyring er en integrert del i Jernbaneverkets virksomhetsplanprosesser. Risikostyring er derved et linjeansvar.

3.1 Konkurranseskraft og samfunnsnytte

En vesentlig målsetting for Jernbaneverket i kommende periode er å bidra aktivt til å styrke jernbanetransportens konkurranseskraft. Utbygging av jernbanenettet og terminaler, slik at det blir mulig å forbedre tilbudet i form av økt frekvens og hastighet, er også sentralt for å bedre jernbanens konkurranseskraft.

Manglende terminal- og sporkapasitet vil i framtiden innebære en betydelig risiko for at den ønskede overføringen av gods til bane ikke blir så stor som ønsket.

3.2 Leveransen av trafikksystemet

3.2.1 Sikkerhet

Sikkerhetsgodkjenning for Jernbaneverket (sikkerhetsforskriften)

Gjennom Lisensforskriften (av 16.12.05) er Jernbaneverket pålagt å innhente sikkerhetsgodkjenning fra Statens jernbanetilsyn. Kravene for slik godkjenning er gitt i Sikkerhetsforskriften (19.12.05). Fristen for sikkerhetsgodkjenning av Jernbaneverket var opprinnelig 01.01.07, men er i brev fra Samferdselsdepartementet av 22.12.06 endret til 01.01.08.

Jernbaneverket har utarbeidet en plan som beskriver de gjenstående aktiviteter fram mot Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning og som er oversendt Samferdselsdepartementet i brev av 21.12.06. Planen er utviklet av Jernbaneverket med veiledning av Statens jernbanetilsyn.

Planen bygger på den forutsetning at Jernbaneverket har tilstrekkelige faglige ressurser til å utføre dette løftet i tillegg til den løpende drift.

Løpende oversikt over sikkerhetsrisiko

Gjennom Driftsoppfølgingsplaner for utestående tiltak i infrastrukturen holder Jernbaneverket til enhver tid kontroll over hvilke risikoforhold som kan påvirke sikkerhetsnivået. For å kunne ha slik kontroll, gjennomføres jevnlig risikoanalyser.

Risiko for avvik fra sikkerhetsmål kan knyttes til vedlikeholdet av tekniske komponenter, design av ny infrastruktur og/eller ved menneskelig feilhandlinger, operativt og i planleggingsfasen. Dette søkes forebygget ved tydelige og tilgjengelige styrende dokumenter og ved riktig kompetanse og holdninger hos medarbeidere som utfører oppgaver av sikkerhetskritisk betydning.

Risiko for avvik fra sikkerhetsmål kan også knyttes til ondsinnede viljeshandlinger (sabotasje/terror). Ulykker som følge av slike handlinger søkes forebygget gjennom et aktivt samarbeid og øvelser med relevante myndigheter og årvåkenhet hos alle medarbeidere innenfor jernbanesektoren.



3.2.2 Punktlighet / Oppetid

Det er flere forhold innenfor Jernbaneverkets ansvarsområde som påvirker tilgjengeligheten. :

- Beredskap
- Vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen
- Ras, flom etc.
- Tredjepersons handlinger

Både togselskapene og Jernbaneverket har i de siste årene arbeidet strukturert for å redusere forsinkelsene i toggangen. Jernbaneverkets bidrag er å holde infrastrukturen tilgjengelig i henhold til ruteplanforutsetningene.

Hvis fornyelsesgraden for skinner, sviller, sporveksler og kontakt- og sikringsanlegg blir for lav, vil dette innebære en økende risiko for svikt i punktligheten. Vedlikehold av infrastrukturen planlegges og gjennomføres i henhold til vedtatte mål for sikkerhet og oppetid. Risiko for avvik fra punktlighetsmålene kan også knyttes til svikt i rutiner og kompetanse. En slik risiko reduseres ved at man har styrende dokumenter som er tilgjengelige og ved riktig kompetanse og holdninger hos medarbeidere som utfører oppgaver av betydning for jernbanenettets oppetid. Sikkerhetsgodkjenningen binder personalressurser som ellers ville bli brukt til bedringer i øvrige styrende dokumenter og rutiner.

3.2.3 Kundetilfredshet

På samme måte som det er viktig å vedlikeholde kjørevegen er det også viktig å vedlikeholde / fornye informasjonsanleggene for god og korrekt informasjon til de reisende. Kundetilfredsheten er knyttet til publikums oppfatning av stasjonsområdet, informasjon på stasjonen og informasjon ved avvik i toggangen. Risikoen for svikt i dette målområdet er knyttet til i hvilken grad Jernbaneverket får utnyttet beredskapstiden til disse formål. Tiltakene som det er funnet plass til innen rammen for 2007 vil ikke gi noen vesentlig forbedring av måltallene. Forbedringen fram til 2009 vil være avhengig av at Jernbaneverket kan prioritere tilstrekkelig personell og utstyr i informasjonstjenesten innen de gitte rammer.

Jernbaneverket har separate kundemøter med alle togselskapene hvor man blir enige om standardkrav og beredskap for å rette eventuelle feil. Det finner også sted et samarbeid på linjeledernivå i ulike fora. Som nevnt vil Jernbaneverket utvikle en egen spørreundersøkelse rettet mot ledere i togselskapene.

3.2.4 Økonomi

Jernbaneverket hadde i størrelsesorden 2.960 årsverk ved utgangen av 2006 og kjøper inn varer og tjenester til drift, vedlikehold og investeringer for 3-3,5 milliarder kroner i året. I en stor virksomhet som Jernbaneverket må det være en god bedriftskultur, oversiktlig organisasjon og enkle styrings- og oppfølgingssystemer.

Økt press på driftskostnader

Risikoen knyttet til overskridelser av budsjetttrammene er bl.a. avhengig av de tiltak som må settes inn for å redusere sikkerhets- og punktlighetsrisikoen. Videre er det risiko knyttet til feilkalkuleringer av prosjekter og aktiviteter.

Jernbaneverket opplever nå et press for økte driftskostnader. Dette har sin bakgrunn i bl.a.:

- Økte forventninger fra brukerne og politiske myndigheter til kvaliteten i den daglige leveransen "her og nå"
- Økt anleggsmengde – Askerbanen, GSM-R, nye godsterminaler osv.



- Eksempelvis utgjør den årlige kostnaden til drift og vedlikehold av Gardermobanen (Etterstad – Gardermoen) 2 % av anleggskostnaden
- Eksterne krav til prosesser
- Oppgaveomfang
 - Norsk jernbaneskole
- Lønnspress – Strammere arbeidsmarked
- Prispress – SSBs statistikk for drift og vedlikehold av veganlegg viser større økninger enn de prisomregningsfaktorer som Finans- og Samferdselsdepartementet har lagt til grunn
 - Samferdselsdepartementet la i brev av 12.05.2005 til grunn en prisstigning innen drift og vedlikehold fra 2005 til 2006 på 3,2 %. SSBs tall viser 4,3 %. SSBs statistikk tar ikke hensyn til konjunkturbetinget prissetting

Konkurransesetting

Jernbaneverket legger til grunn Samferdselsdepartementets brev av 26.10.2005 og tildelingsbrevet for 2007 når det gjelder hvilke typer aktiviteter som kan være gjenstand for konkurranseutsetting. Dette innebærer at Jernbaneverket ut fra økonomisk effektivitet kan tilpasse egenproduksjonen ut fra den kapasitet som beredskapen krever. Dette er en grunnleggende forutsetning for å nå de mål om produktivitet som er satt.

Fornyelsen skadelidende

Som følge av presset på driftskostnadene vil det for 2007 være en utfordring for Jernbaneverket å nå det nivå for fornyelse som er omtalt i budsjettproposisjonen. Prispresset i markedet vil også medføre en risiko for en reelt sett lavere fornyelse innenfor samme pengemessige ramme.

Økte kostnadsoverslag

Dagens høykonjunktur i anleggsmarkedet har presset entreprenørenes anbudspriser opp inntil 30 – 50 pst. i forhold til det tidligere kalkyler skulle tilsi. Videre er forutsetningene som ligger til grunn for å drifte og vedlikeholde et moderne jernbanenett endret. Nye oppgaver, nye EU-bestemmelser, nye og skjerpede krav i jernbanelovgivningen, fra togselskapene og fra publikum, samt økt intern kvalitetssikring har i de senere år medført økt ressursbehov. For drift og vedlikehold har klimaendringene blitt en utfordring. I tillegg har fornyelsestakten av jernbanenes infrastruktur i lengre tid vært for lav, noe som nå krever en betydelig økt satsning for å opprettholde krav til kvalitet, funksjonalitet og stabilitet.

Nye krav

Da Jernbaneverket på nåværende tidspunkt ikke har oversikt over de administrative og økonomiske konsekvensene av innføring av sikkerhetsforskriften (19.12.05), samt målsettingen om universell tilgjengelighet / tilgjengelighet for alle, er det betydelig økonomisk usikkerhet knyttet til dette.

Framtidig fornyelsesbehov

Jernbaneverket har lenge arbeidet med en ajourføring av framtidig fornyelsesbehov. Disse arbeidene er kvalitetssikret av ekstern konsulent og bekrefter at det er et stort behov for økte bevilgninger til fornyelse i årene framover. Jernbaneverket ønsker en dialog med Samferdselsdepartementet i løpet av 2007 for å drøfte hvordan denne økningen skal innføres.



4 Aktivitetsplaner

4.1 Bedring av konkurransekraften

4.1.1 Nyinvesteringer i infrastrukturen

I tabellen nedenfor vises de investeringer som vil bli gjennomført i infrastrukturen i 2007.

Tabell 4: Investeringer i infrastrukturen (tall i mill kr)

	Byggestart	Prosjekt- slutt	Kostnads- overslag	Påløpt t.o.m. 2006	Budsjett		Plan	
					2007	2008	2009	2010
Lysaker stasjon	2006	2009	1 084,0	481,1	325,0	275,0	110,0	10,0
Lysaker - Sandvika	2007	2011	2 705,0	197,7	490,0	690,0	700,0	450,0
Ski stasjon	2007	2009	300,0	10,0	40,0	150,0	90,0	-
GSM-R	2003	2007	1 792,0	1 646,8	213,0	95,8	-	-
Ganddal godsterminal	2005	2007	451,0	279,0	225,0	23,0	-	-
Sandnes - Stavanger	2006	2010	1 164,6	113,5	270,0	595,0	550,0	226,0
Fjernstyring Grong - Mosjøen	2001	2007	177,3	154,8	15,0	20,0	-	-
Fjernstyring Mosjøen - Bodø	2005	2008	386,0	64,8	100,0	160,0	54,0	-
Alnabru godsterminal	2006	2008	219,0	15,9	70,0	110,0	80,0	60,0
Bergen - Fløen	2007	2009	114,7	7,8	20,0	64,0	100,0	55,0
Nordre avlastningsvei	2006	2007	79,5	34,8	44,0	3,0	-	-
Planlegging, prosjektering og grunnerverv / Nye prosjekter				78,5	91,6	283,0	994,0	1 811,0
Sum nyanlegg				3 084,7	1 903,6	2 468,8	2 678,0	2 612,0
Sikkerhet					167,1	100,0	110,0	110,0
Kapasitetsøkende tiltak					61,1	72,0	120,0	120,0
Stasjoner og knutepunkter					84,3	121,0	130,0	130,0
Kundeinformasjon					4,0	10,0	25,0	25,0
Sum programområder					316,5	303,0	385,0	385,0
Investeringer totalt (post 30)					2 220,1	2 771,8	3 063,0	2 997,0

En del prosjekter blir ferdigstilt i 2007. Dette er:

- GSM-R
- Ganddal godsterminal
- Fjernstyring Grong – Mosjøen
- Jernbaneverkets bidrag til Nordre avlastningsvei i Trondheim (Brattøra)

GSM-R

Mobiltelefonsystemet ble tatt i bruk som nødtelefon innen de frister som var fastlagt. I 2007 vil Jernbaneverket teste ut GSM-R som ordinær togradio. Blir Jernbaneverkets tiltak godkjent, vil Jernbaneverket kunne legge ned Scannet-systemet og blokktelefonsystemet i løpet av 2008.

Jernbaneverket utreder for tiden også bruk av GSM-R til administrativ bruk. Dette vil kunne gi besparelser på øvrige telefonikostnader. I samråd med togselskapene undersøkes også om GSM-R kan være en av flere transmisjonskanaler for internettildgang og GSM-telefoni om bord i tog.

Ganddal godsterminal

Den nye godsterminalen på Ganddal skal være ferdig i løpet av 2007, slik at godstrafikken kan flyttes fra Paradis i Stavanger sentrum fra og med 2008. Terminalen vil ha en økt kapasitet og vil muliggjøre en langt bedre turnering av materiellet for togselskapene.

Utlysning av driftskonsesjonen til terminalen vil bli lyst ut våren 2007. Det legges til grunn at Jernbaneverket f.eks. kan leie terminalen til driftskonsesjonæren til selvkost i henhold til fordelingsforskriften.

Fjernstyring Grong – Mosjøen

Prosjektet vil muliggjøre en lavere bemanning innen togekspedisjonen på strekningen. Den frigjorte bemanningen søkes overført til andre områder, slik at nyrekrutteringen kan reduseres.



Videre vil tiltaket sammen med økt kryssingskapasitet gjøre driftsmodellen mer fleksibel og kostnadseffektiv både for togselskapene og Jernbaneverket.

Nordre avlastingsvei

Jernbaneverkets ombygging av Brattøra godsterminal for å gi plass til Nordre avlastingsveg i Trondheim slutføres i 2007.

4.1.2 Programområde kapasitetsøkende tiltak

For å øke kapasiteten for fremføring av tog og konkurransevnen i godstransport, er det viktig å utvikle kjørevegen slik at det blir mulig å framføre flere og større godstog med riktig markedsrettet profil. I tillegg til profilutvidelse, er det nødvendig å bygge ut tilstrekkelig med kryssings-sporkapasitet, strømforsyning og tilstrekkelig kapasitet på terminaler for å effektivisere om-lasting mellom veg og jernbane og sjø og jernbane.

Tabell 5: Kapasitetsøkende tiltak i 2007 (Mill.kr.)

Prosjekter	Forventet kostnad (2007-kr)	Utbetalt t.o.m. 2005	Saldert Budsjettt 2006	Rest å bevilge	Budsjettt 2007 Forslag	Framdrift ferdig år
Kapasitetsøkende tiltak : SUM					61,1	
Berg Forlengelse av kryssingsspor	40,3	1,0	0,6	38,7	24,0	2008
Halden driftsbanegård og sporombygging	54,6	0,0	0,0	54,6	20,0	2008
Roven kryssingsspor	55,4	43,7	7,3	4,4	6,8	2006
Bergen st. , mindre ombygging av godsterminal	4,0	0,0	0,0	4,0	4,0	2007
Heimdal st. forleng spor 3	3,0	0,0	0,0	3,0	3,0	2007
Trondheim - Marienborg, sporombygging - dobbelspor		0,0	0,0	0,0	1,0	2007
Trondheim - Steinkjer, Hastighetsøkning	43,9	0,0	0,0	43,9	1,0	
30 tonn aksellast Ofofbanen - Etterarbeider	1,3	0,0		1,3	1,3	2007

4.2 Bedring av sikkerheten

Under dette programområdet beskrives kun særskilte investeringstiltak for økt sikkerhet. Andre investeringstiltak og systematisk vedlikeholdsarbeid, samt systematisk arbeid med kultur og kompetanse i organisasjonen er også av stor betydning for at Jernbaneverket kan nå sikkerhetsmålene for perioden, uten at slike tiltak nødvendigvis er synliggjort i budsjettssammenheng. I 2007 vil Jernbaneverket prioritere følgende aktiviteter innenfor dette programområdet:

Tabell 6: Sikkerhetstiltak (mill.kr.)

Prosjekter	Forventet kostnad (2007-kr)	Utbetalt t.o.m. 2005	Saldert Budsjettt 2006	Rest å bevilge	Budsjettt 2007 Forslag	Framdrift ferdig år
Sikkerhet: SUM					167,1	
Sentrale sikkerhetstiltak					10,0	
Planoverganger IRØ		17,7	15,1		17,0	
Drammenbanen, fjernstyring Oslo og Drammen togst. sentr	42,0	0,0	2,0	40,0	40,0	2007
Trafikkstyringssentral Hamar		0,0	0,0		1,0	
Dovrebanen, rassikring Losna	2,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2007
Planoverganger IRV		12,4	9,8		31,5	
Bergensbanen, Rassikring Reinunga	6,0	0,0	1,0	5,0	2,0	2008
Sørlandsbanen, Tunnelsikkerhet Hegebostad	6,9	0,0	0,0	6,9	6,0	2008
Bergensbanen, Tunnelsikkerhet Trollkona	7,0	0,0	0,0	7,0	0,0	2008
Flåmsbana 2 , rassikringstiltak	7,2	0,0	0,0	7,2	4,4	2008/2009
Flåmsbana, teknisk sikkerhetstiltak Berekvam	10,0	0,0	2,0	8,0	1,0	2007/2008
Sørlandsbanen, Rassikring/rasvarsling Drangsdalen	5,0	0,0	2,0	3,0	3,0	
Planoverganger IRN		16,1	11,9		41,5	
Nordlandsbanen, Rassikring Elsfjord	11,7	2,2	3,8	5,7	5,7	2007
Nordlandsbanen, Rassikring Rognan - Fauske	10,5	3,8	6,0	0,6	3,0	

4.2.1 Tunnelsikkerhet og rassikring

Rassikring langs jernbanen er omfattende i omfang. Med norsk topografi går jernbanen i mange tilfeller gjennom områder med bratte fjellskjæringer, trange daler og urer. Rassikring av disse strekningene byr etter hvert også på nye utfordringer. I tillegg til at fjell i skjæringer og



daleurer brytes ned over tid, opplever man også større svingninger i værforholdene, i mange tilfeller tilnærmet ekstremværsituasjoner.

Når det gjelder det første forholdet, sikring av fjell og skjæringer som brytes ned over tid, foretar Jernbaneverket årlig løpende visitasjon, samt fjellrensk og fjellsikring på de mest utsatte områder. Dette er imidlertid omfattende og tidkrevende arbeider med mange områder i ulent terreng og vanskelig tilgjengelighet. I tillegg er disse arbeidene sesongavhengig, da det er begrenset med mulighet for visitasjon og sikring under snøforhold / vinterstid.

I forhold til ekstremvær har Jernbaneverket i en periode arbeidet med ny prosedyre for håndtering av ekstremværsituasjoner, såkalt trinnvis beredskap. Prosedyren går ut på å varsle nedbørsforhold, forventet utvikling og fareområder ved ekstreme nedbørsmengder, med tilhørende vurderinger av nødvendig hastighetsreduksjoner eller stegning av banestrekninger. Utbygging av værstasjoner og varslingsrutiner er sentralt i utviklingen av varslingsstjenesten. Her er det startet et tett samarbeid med bla. Meteorologisk Inst., NVE, Planteforsk og Statens Vegvesen (SVV). For øvrig er det startet samarbeid med SVV vedrørende andre sider av forhold knyttet til ekstremvær og klimaendringer generelt.

Med blant annet bakgrunn i de siste års værsvingninger, foretar Jernbaneverket for tiden en ny omfattende kartlegging av de mest rasutsatte områdene og strekningene. Man startet med Nordlandsbanen, fortsatte med Bergensbanen høsten 2006 og tenker seg videre en kartlegging av øvrige strekninger.

Nedenfor er de mest rasutsatte strekningene på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen omtalt nærmere.

Sørlandsbanen:

Fra tidligere kartlegginger på Sørlandsbanen er det spesielt behov for rassikring i Drangsdalen (Moi – Heskestad). Her er det utarbeidet en hovedplan som omfatter rasvarslingsgjerde (alternativt fanggrøft) med foreløpig overslag 4,0 mill.kr. På Sørlandsbanen har Jernbaneverket for øvrig i lengre tid hatt et eget renskelag arbeidende med visitasjon, samt fjellrensk / fjellsikring av de mest utsatte strekningene. Som nevnt over er imidlertid arbeidene tidkrevende og omfattende. Behovet for ”permanente” rassikringstiltak er derfor både ønskelig og nødvendig, og vil ved nevnte kartlegging kunne avdekke ytterligere behov for rassikringstiltak.

Alternativ til videre rassikringstiltak i Drangsdalen er å bygge tunnel, overslagsmessig om lag 300 mill.kr. Jernbaneverket har foreløpig ikke valgt å prioritere dette tiltaket.

Bergensbanen:

Fra tidligere kartlegginger har Bergensbanen behov for rassikring på utsatte delstrekninger. Det pågår for øvrig i disse dager et omfattende kartleggingsarbeid av rasutsatte områder på strekningen Voss – Arna. Arbeidene er anslått å koste om lag 1 mill, med inntil 6 geologer arbeidende ute i felten, som vil gi viktig bidrag til konkretisering av de enkelte tiltak på denne strekningen.

Dovrebanen:

Arbeidene i Sokndalen gjennomføres i samarbeid med Statens Vegvesen, men noe utbedringsarbeider gjenstår.



4.2.2 Planoverganger

Sikring og sanering av planoverganger (36,0 mill kr) Jernbaneverket fortsetter arbeidet i 2007 med nedlegging av planoverganger og andre differensierte tiltak for å øke sikkerheten på planoverganger basert på:

- Siktutbedringer.
- Utbedring av veggeometri.
- Oppgradering av vegskilting i henhold til nye retningslinjer.
- Gjerding, låsing og midlertidig stenging.
- Etablering av rutiner for bruk av planoverganger.
- Bygging av enkle varsellamper på landbruksoverganger

4.2.3 Andre sikkerhetstiltak

Både securityhendelser og safetyhendelser kartlegges gjennom risikoanalyser og er med på å danne grunnlag for Jernbaneverkets beredskapsplaner. Beredskap i Jernbaneverket vil være:

- Nasjonal beredskap ved sikkerhetspolitiske kriser, krig og alvorlige fredskriser, som håndteres av de sentrale og regionale beredskapsutvalgene.
- Beredskap ved ulykker og uhell / alvorlige avvikssituasjoner ifm. togframføring

Beredskapsplaner oppdateres kontinuerlig og tilpasses endringer i aktivitetsomfang og endringer i infrastrukturen. Dimensjoneringen av beredskapstiltak utarbeides lokalt for de enkelte områder av virksomheten.

Prinsipper og metodikk for sikkerhetsstyring vil i 2007 bli videreutviklet, tilpasset brukerne, på en slik måte at det oppleves som nyttig og at det naturlig inngår i det daglige arbeid og beslutninger.

4.3 Bedring av oppetiden

4.3.1 Vedlikehold av infrastruktur

Vedlikehold av jernbanens infrastruktur omfatter tiltak for å opprettholde anleggenes funksjonalitet og tilgjengelighet, samt utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje.

Korrektivt vedlikehold

Korrektivt vedlikehold utføres etter at feil er oppdaget og har til hensikt å bringe en enhet tilbake i en tilstand som gjør det mulig å utføre en krevd funksjon. Følgende hovedaktiviteter er knyttet til korrektivt vedlikehold:

- Beredskap
- Feilretting

Beredskapsordningene for feilretting har direkte betydning for hvor raskt Jernbaneverket kan utbedre feil som oppstår i den løpende drift, og påvirker dermed togenes punktlighet. Jernbaneverket har for 2007 budsjettert med 180 mill.kr. til korrektivt vedlikehold.

Forebyggende vedlikehold

Forebyggende vedlikehold utføres etter forutbestemte intervaller eller i følge forutbestemte kriterier, og har til hensikt å forlenge levetider, redusere sannsynligheten for svikt eller funksjonsnedsetting. Hovedregelen er at forebyggende vedlikehold utføres på komponenter som har



betydning for sikkerhet, punktlighet, verdisikring, komfort og miljø. Følgende hovedaktiviteter er knyttet til forebyggende vedlikehold:

- Inspeksjoner, kontroller og visitasjoner
- Tidsbasert forebyggende vedlikehold (revisjoner)
- Tilstandsbasert forebyggende vedlikehold (prosjekter for opprettholdelse av standarden / optimal levealder)
- Målevognkjøring
- Skinnesliping
- Sporjustering

Jernbaneverket har for 2007 budsjettert med 449 mill.kr. til forebyggende vedlikehold.

4.3.2 Fornyelse av infrastrukturen

Jernbaneverket kan nå fastslå at fornyelse – over tid – har vært betydelig lavere enn det som er nødvendig for å opprettholde krav til kvalitet, funksjonalitet og stabilitet. Jernbaneverket har i 2006 fått gjennomført en analyse av vedlikeholdsbehovet i perioden 2006 – 2040. Analysen² konkluderer med at dagens fornyelsesnivå er for lavt til å opprettholde krav til kvalitet fram mot 2040.

Analysen konkluderer med et gjennomsnittlig årlig behov i perioden 2006-2040 på ca 1.440 mill kroner til fornyelse³ og ca 670 mill kroner til korrektivt og forebyggende vedlikehold. I tillegg er det påvist et fornyelsesetterslep per 2006 på om lag 4.6 mrd kroner. For å eliminere dette fornyelsesetterslepet er gjennomsnittlig behov i perioden 2006-2040 på 1.575 mill kroner til fornyelse, dette sammenliknet med dagens nivå som er på om lag 700 mill kroner. Av det samlede fornyelsesetterslepet er behovet i størrelsesorden 700 mill kroner på baneprioritet 4 og 900 mill kroner på baneprioritet 5.

Jernbaneverket vil derfor måtte oppprioritere fornyelse i årene framover. I så måte er Jernbaneverkets prioriteringer sammenfallende med styret i NSB AS. I NSBs virksomhetsplan for 2007 – 2011, gjengitt i St.meld. nr. 18 (2006-2007), heter det:

”NSB understreker sterkt behovet for en kraftig oppjustering og modernisering av jernbanens infrastruktur. Dette er nødvendig dels for å ta igjen tidligere års etterslep som har gjort at jernbanen på flere strekninger relativt sett har fått svekket konkurransekraft mot andre transportmidler og dels for å kunne oppnå politiske målsettinger om økt trafiksikkerhet, økt kollektivandel, reduserte miljøutslipp og avlastning av vegnettet slik at næringslivets nyttetransporter får bedre framkommelighet.

NSBs hovedprioritering i forhold til infrastrukturen er:

1. Trafiksikkerhet.
2. Vedlikehold av eksisterende kjørevei.
3. Kundeinformasjon.
4. Modernisering / økt kapasitet der toget kan spille en vesentlig rolle.”

Etterkrigstidens (1950-70) satsing på elektrifisering og fjernstyring (”Vekk med dampen” og andre planer) står nå for tur å fornyes. Dette innebærer at fornyelsesbehovet vil øke fra i under-

² Analysen er utført med bistand fra BSL Management Consultants (Hamburg)

³ Analysen baserer seg på en full overgang til ERTMS over en 15 års periode. Utgjør om lag 300 mill.kr. pr. år.

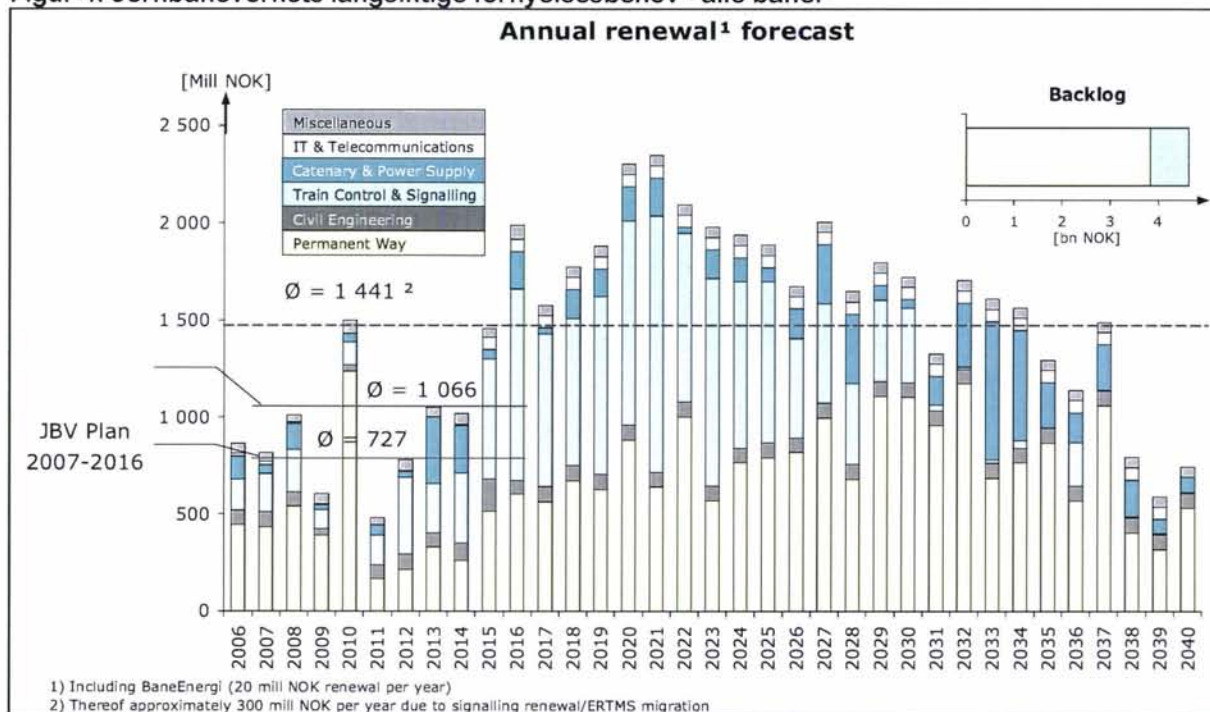


kant av 1.000 mill. kr. opp til når 2.500 mill. kr. i 2020; jfr. Figur 4. Hovedpostene vil være linjen og signal- og styringssystemene. I de siste årene har mange europeiske jernbaneselskap innsett behovet for å legge fram faktabaserte langsiktige økonomiske planer for å finansiere fornyelsen av jernbanenettet. Forsømmelser over tid av nødvendige tiltak for å sikre kvaliteten i den eksisterende infrastrukturen, vil kunne medføre at myndighetene på et gitt tidspunkt får en "overraskelse" med et økende antall forsinkelser og store driftsavbrudd i togtrafikken.

BSL har utviklet en "Integrert modell" for å muliggjøre en økonomisk prognose for vedlikehold og fornyelse av hele jernbanens infrastruktur. All nødvendig anleggsinformasjon, data om utnyttelsesgrad og kostnadstall ble samlet inn og lagt inn i "Integrert modell". Modellen ble overlevert til Jernbaneverket for fremtidig intern bruk. Dette kapittelet gir en kort beskrivelse av metoden og verktøyet som ble brukt.

Undersøkelsen dekker alle anleggstyper for perioden 2007 til 2040 og tar hensyn til Jernbaneverkets strategier og forskjellige baneprioriteter. Prognosene for fornyelse er basert på dagens anlegg, deres tilstand og utnyttelse, samt på Jernbaneverkets nåværende rutiner (hver anleggsgruppe for seg og nåværende prisnivå). I denne sammenhengen betyr fornyelse det samme som utskifting av de viktigste komponentene (gruppevis) som har nådd sin forventede levetid, eller som er gjenstand for større nettoppgraderinger (f.eks. nye signal-systemer/ERTMS). Årlige utgifter til vedlikeholdsarbeid ble også integrert i modellen for å gjenspeile livssyklus kostnader (LCC) og ta hensyn til innsparinger i vedlikeholdskostnader som skyldes teknologiske endringer

Figur 4: Jernbaneverkets langsiktige fornyelsesbehov - alle baner



Basert på BSL-rapporten vil Jernbaneverket i 2007 ajourføre den interne 10-års fornyelsesplan, samt fremme forslag i forbindelse med NTP 2010-2019. Jernbaneverket ber om en dialog med Samferdselsdepartementet i forbindelse med utarbeidelsen av disse planene.

Av større anlegg vil Jernbaneverket i 2007 fornye:

- Ballastrensing på flere baner



- Rolvsøysunds bro
- Geita bro
- Nationaltheatret stasjon (spor 1 og 2)
- Kontaktledningsanlegg på Jærbanen

Jernbaneverket har budsjettet for 620 mill.kr. til fornyelser i 2007. Regionale tiltakslistene finnes i vedlegg 2.

4.3.3 Organisasjonsutvikling

Basert på gjennomgang av tidligere erfaringer utført i samarbeid med personalorganisasjonene, har Jernbaneverket valgt å fortsette med en hovedmodell hvor en todelt organisasjon opprettholdes:

- De 10 banesjefene har ansvar for å stille kjøreveg med akseptabel sikkerhetsnivå og oppetid til rådighet for togselskapene, samt gode service- og informasjonsanlegg på stasjonene
- De 3 regionale driftssjefene har ansvar for å levere produktive drifts- og vedlikeholdstjenester
- Både banesjefer og driftsjef rapporterer til regiondirektør og samarbeider regionalt om planlegging og gjennomføring av prioriterte tiltak

Innenfor denne modellen er mulighetene for samarbeid og ressursforflytting gode, og vises i praksis ved at det er etablert felles beredskapsordninger og ved at ressursene fleksibelt kan flyttes ved naturlige svingninger i behov på de ulike strekningene. Behovet for raskt å etablere stabilitet innenfor nye rammebetingelser var et klart argument mot å gå inn i ytterligere omfattende en omorganiseringsprosess med skifte av ledere og stasjoneringsssted for de ansatte.

Den valgte organisasjonsmodellen gir også bedre grunnlag for å måle og sammenlikne produktiviteten i utøvelsen av drifts- og vedlikeholdskostnadene. Innenfor rammen av hovedmodellen er det foretatt en del tilpasninger for å møte kravene om økt produktivitet og hverdagskvalitet i det Jernbaneverket leverer til togselskapene:

- I Oslo-området er det etablert et nytt banesjefområde med ansvar for de sentrale nærtrafikkstrekningene i trianglet Asker – Ski – Eidsvoll. Tidligere var disse strekningene fordelt på tre ulike banesjefer. Endringen vil muliggjøre et felles fokus på dette sentrale området, og skal sammen med forsterket innsats bidra til økt hverdagskvalitet og færre driftsforstyrrelser.
- I det nye banesjefområdet skilles samtidig ansvaret for stasjoner/holdeplasser og eiendommer ut som et eget ansvarsområde med leder som rapporterer direkte til regiondirektør.
- På Ofotbanen vil det som en forsøksordning etableres én felles organisasjon hvor samtlige medarbeidere tilsettes hos banesjefen fra 01.01.07. Bakgrunnen for dette er at det ved Ofotbanen, grunnet geografisk avstand fra resten av banenettet, uansett ikke er mulig å oppnå effekter av fleksibilitet og samarbeid med andre enheter. I stedet vil man forsøke å ta ut effekt ved enkle og tette interne samarbeidsrutiner under felles ledelse. Ordningen skal evalueres etter to år.
- Det er startet en prosess med å overføre oppgaver med tilhørende personalressurser fra banesjefene til Drift. Bakgrunnen er at banesjefenes organisasjon i 2005 ble styrket for, i henhold til outsourcingmodellen, å kunne gjennomføre alle kontroller og inspeksjoner i egen regi samt håndtere og følge opp økte eksterne kjøp. Under dagens



rammebetingelser vurderes det som ressursene utnyttes bedre ved en hel eller delvis tilbakeføring til Drift. Dette vil samtidig gjøre Jernbaneverkets kapasitet på operative oppgaver "ute i sporet" mer fleksibel og tilføre Drift viktig kompetanse.

- En egen prosess er igangsatt for å se nærmere på selve driftsorganiseringen. Dette arbeidet vil videreføres i 2007 i nært samarbeid med personalorganisasjonene.
- Det arbeides videre med utvikling av systemer for planlegging, oppfølging og styring av drifts- og vedlikeholdsaktiviteter som utføres i egenregi. Dette arbeidet vil være avgjørende for Jernbaneverkets evne til å følge opp og dokumentere produktivitetstilvekning i egen virksomhet.

I tillegg til organisasjonsmessige tiltak arbeides det aktivt med en rekke tiltak av teknisk karakter, både for å øke driftsstabiliteten og redusere kostnader til feilretting. Flere av disse tiltakene innebærer at det tas i bruk ny og forbedret teknologi.

4.4 Bedring av kundetilfredsheten

Kvaliteten på publikumsinformasjonen er noe varierende på grunn av mangel på kapasitet og tilstand på tekniske anlegg. Målet er at det skal gis god informasjon til rett tid i samsvar med Serviceerklæringen. Jernbaneverket vil legge vekt på samarbeid med togselskapene om systematisk testing av høyttalere for å sikre at de fungerer. Det er også behov for å evaluere og forbedre rutine for informasjonsutveksling ved avvikshåndtering.

Holdningsskapende arbeid for å fokusere på viktigheten av informasjon til rett tid vil bli gjort for eksempel på medarbeiderkonferansene. Viktige tiltak vil være å:

- utarbeide ensartede retningslinjer og oppfølging av publikumsinformasjon
- anskaffelse av nye informasjonsanlegg

Tabell 7: Stasjoner, knutepunkter og kundeinformasjon (mill.kr.)

Prosjekter	Forventet kostnad (2007-kr)	Utbetalt t.o.m. 2005	Saldert Budsjett 2006	Rest å bevilge	Budsjett 2007 Forslag	Framdrift ferdig år
Stasjoner og knutepunkter : SUM					84,3	
Haugenstua , ny atkomst og plattform	22,7	3,0	10,5	9,3	9,3	2007
Nationaltheateret stasjon, brannsikringstiltak.(Se også fornyelse - vedlegg 1)	27,3	1,4	12,6	13,3	10,0	2007
Strømmen st. Plattform, fullføring. JBV's del av Oslopakke 2	40,7	4,0	13,6	23,1	18,0	2007
Drammen 1, Hovedplattform og stasjonsplass	10,3	0,0	0,0	10,3	3,0	2007
Voss st. 1, Plattform/forlengelse, mellomplattform/undergang	21,5	0,3	2,4	18,8	4,0	2008
Heimdal st., mellomplattform og adkomst via eks underg.	30,8	4,3	10,9	15,7	10,0	2007/2008
Trondheim 1, Universell utforming av adkomster plattformer etc	28,8	0,1	1,3	27,4	2,0	2009?
Mo i Rana st., ny sporplan/ mellomplattform	31,4	0,0	10,0	21,4	15,0	2007
Verdal stasjon	9,9	5,1	0,3	4,5	2,5	2007
Lademoen holdeplass	3,0	1,7	0,2	1,0	1,0	2006/2007
Stakstiltak stasjoner, fordeles på regioner		3,3	4,2		9,5	
Kundeinformasjon; SUM					4,0	
Kundeinformasjon, del av programomr stasjoner dynamisk info, høyttalere mv		0,0	5,0		4,0	

4.4.1 Stasjoner og knutepunkter

Målet med stasjons- og knutepunkttiltak er å forbedre kunderettede fasiliteter som atkomst til toget, plattformer, tilpassing for funksjonshemmede, parkeringsanlegg (bil/sykkel) og stasjonsmøblering.

4.4.2 Kundeinformasjon

Jernbaneverket vil bruke 4 mill kr i 2007 til utstyr på stasjonene for å bedre publikumsinformasjonen. Tiltakene for dette området har tidligere vært inkorporert under programområdet for Stasjoner og knutepunkter.



4.5 Økt økonomisk effektivitet

4.5.1 Effektivitets- og produktivitetmåling

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbaneverkets samlede virksomhet skal være så effektiv og produktiv som mulig innenfor de politisk fastsatte rammene. Målet om effektiv ressursutnyttelse i Jernbaneverket må vurderes opp mot de øvrige målene om sikkerhet og kvalitet og politiske vurderinger av verdien av leveransen.

For å følge opp målet om økonomisk effektivitet og produktivitet vil Jernbaneverket videreutvikle målstyringssystemet. Systemet skal beskrive hvilke størrelser som det er satt konkrete mål til, hvordan selve målsettingen finner sted, samt hvordan oppfølgings-/ rapporteringsrutinene skal være. Jernbaneverket utvikler produktivitetsanalyser innen ulike aktiviteter innen vedlikeholdet av infrastrukturen. Med bakgrunn i departementets brev av 26.10.2005 er det viktig å få dokumentert at de arbeider som utføres i Jernbaneverkets egen regi, har minst den samme kostnadseffektivitet som eksterne leverandører.

Status for arbeidet er pr. januar 2007:

- Prinsipper som produktivitetmålinger av prosjekter og aktiviteter i driftsorganisasjonen er på plass
 - Foreløpige områder er valgt ut. Flere vil komme til etter hvert
 - Produksjonsmengder skal rapporteres løpende
- Prinsipper for resultatmåling i driftsorganisasjonen er på plass
 - Er implementert i Region Nord
 - Implementeres i de øvrige regioner i løpet av 2007
- Benchmarking internasjonalt vil fortsette
- Benchmarking av Fellestjenester fortsetter
 - Sammenliknes med flere større foretak – flere selskap eiet av Samferdselsdepartementet
- Andre virksomhetsområder vil bli vurdert for benchmarking enten eksternt eller internt
- Kartlegging av hva de administrative ressursene brukes til

4.5.2 Tiltak for mer effektive arbeids- og driftsformer

Tekniske prosjekter

- Diodematrise
 - Testes ut på Bergensbanen. Gir vesentlig reduksjon i antall signalfeil og feilrettingskostnader.
- Akseltellere
 - Vil sannsynligvis bli tatt i bruk først på strekningen Grong-Mosjøen. Reduserer antall feil i isolerte skjøter og færre PASS-hendelser.
 - Automatisk feildeteksjon av lokomotivers strømvtagere.
 - Samarbeidsprosjekt med NSB for å avdekke feil som kan føre til neddriving av strømledning.
- Alternative togdeteksjonssystemer på planoverganger.
 - Økt sikkerhet og færre feil på lavtrafikkoverganger som i dag har enkle sikringssystemer.
- Svillemonterte drivmaskiner.
 - Nylig montert på Ofotbanen. Reduserte driftskostnader.
- GSM-R-applikasjoner
 - GSM-R som signalbærer.
 - GPS-posisjonering lokomotiver og vogner.



- Fjernstyrte værstasjoner.
- Smelting av snø og is vha varmekabler utenfor plattformer og veksler.

Administrative prosjekter

- PDA
 - for formidling / kommunikasjon av arbeidsordre (generiske arbeidsrutiner) til fagarbeidere
 - timeføring og direkte innlasting i Agresso (utredes)
- Elektronisk reiseregnskap
- Videokonferanseutstyr
- Lagerkoordinering og -telling
- eHandel / eFaktura i tråd med eNorge-planen
- Datavarehus for mer effektiv rapportering
- System for nordisk strømavregning – Kan også betjene resten av Europa

4.6 Andre aktiviteter som understøtter Jernbaneverkets mål

4.6.1 Drift av infrastruktur

Drift av infrastruktur utgjør aktiviteter knyttet til stasjoner (inkludert husleie), publikumsarealer (inkludert snørydding), snørydding av linjen, samt samband, herunder også GSM-R. I 2007 skal Jernbaneverket gjennomføre følgende hoveddriftsaktiviteter i infrastrukturen:

- Snørydding
- Strakstiltak på stasjoner (sikkerhet, funksjonalitet og mindre utbedringer)
- Kontroll/styring av planoverganger
- Organisasjonsutvikling drift og vedlikehold
- Omforming av energi

4.6.2 Planlegge ny infrastruktur

Hvilke planleggings- og utredningsaktiviteter som skal prioriteres og gjennomføres i 2007 er nedfelt i Jernbaneverkets plan- og utredningsprogrammet. Her er det lagt særlig vekt på prosjekter som skal sikre nødvendige planavklaringer på investeringsprosjekter/tiltak som står oppført i Jernbaneverkets handlingsprogram de nærmeste årene og øvrige prosjekter med høy nytteverdi. De viktigste hovedelementene i plan- og utredningsprogrammet er vist i tabellen nedenfor.

Tabell 8: Plan- og utredningsprogrammet i 2007 (tusen kr.)

	Budsjett 2007
Nasjonale systemanalyser og utredninger for hele banenettet	29 260
Utredninger og hovedplaner for å følge opp NTP	16 550
FoU-prosjekter	5 450
Andre tiltak	6 040
Sum plan- og utredningsprogrammet	57 300

Viktige oppgaver i plan- og utredningsprogrammet for 2007 er:

- Forberede grunnlag for neste rullering av Nasjonal Transportplan, herunder utvikling og bruk av transportmodeller og tverretattlig FoU
- Oppfølging av handlingsprogram stasjoner innenfor strakstiltak, tilgjengelighet, sikkerhet og tiltak rettet mot funksjonshemmede (universell utforming)
- Utvikling av teknologisk strategi for jernbanesektoren, inkl. signalstrategi



- Utvikling av STM, som er en enhet som kan monteres i togene og som kan lese informasjon fra eksisterende ATC-system og oversette dette til nytt og fremtidig europeisk system for trafikkstyring, ERTMS
- Utrede høyhastighetsbaner i Norge

4.6.3 Rekruttering av kompetanse for jernbanesektoren

For å kunne produsere de tjenester Jernbaneverket skal levere trengs det personer og kapital. Behovet for arbeidskraft totalt sett er i utgangspunktet uavhengig av om produksjonen foregår i privat eller offentlig sektor, forutsatt at arbeidskraften utnyttes best mulig.

Ved regjeringens politikk for konkurranseutsetting slik den framgår av Samferdselsdepartementets brev av 26.10.2005 avklarer samtidig usikkerheten om ansvaret for å sikre nødvendig kompetansepåfyll i jernbanesektoren framover. Det er Jernbaneverket som må ta et overordnet ansvar for å ivareta og utvikle kompetansen innen jernbanefagene. Arbeidskraftsbehovet framover må vurderes på bakgrunn av:

- Alderssammensetningen til den arbeidstyrken som er i dag
- Kompetansesammensetningen til denne arbeidstyrken
- Nødvendig kompetanse og ressursene for å dekke framtidens behov

Når bemanningsbehovet i Jernbaneverket skal vurderes kan ikke Jernbaneverket, særlig på grunn av alderssammensetningen, videreføre dagens bemanning og samtidig sikre nødvendig framtidig kapasitet og kompetanse. Økt bemanning i 2007 og 2008 indikerer derfor ikke lavere produktivitet, men primært en helt nødvendig investering i framtidig kapasitet og kompetanse for å håndtere kommende aldersavgang.

Rekruttering

Nedbemanningsprosessen i 2005 medførte at Jernbaneverket mistet mange kvalifiserte anleggsledere og fagarbeidere. Samtidig gjør norsk høykonjunktur det vanskelig å holde på og rekruttere etterspurt kritisk kompetanse, både innen ordinære jernbanefag og innen ingeniørfagene. Som alle andre aktører innen anleggsbransjen må også Jernbaneverket i kommende periode regne med økt innsats og økte kostnader knyttet til konkurransen om arbeidskraft og kompetanse.

Fremover vil det spesielt være behov for rekruttering til:

- Jernbanefag (linjen, signal, tele og kontaktledning)
- Trafikkfag
- Ingeniørkompetanse

Jernbaneverket oppretter våren 2007, i samarbeid med annen jernbanerelatert virksomhet, et opplæringskontor (i henhold til forskrift til Opplæringsloven) med formål å koordinere lærlingvirksomhet i jernbanesektoren i årene fremover.

Jernbanefag

Fram til 2015 vil 35 % (350 personer) av de ansatte i Jernbaneverket Drift gå av ved naturlig avgang. Dette krever en bevist nyrekruttering. Fram til 2009 er det behov for 175 nye lærlinger. I tillegg vil det kreves ressurser til å lære opp nye medarbeidere.



Tabell 9: Inntak av lærlinger 2006- 2009

	2006	2007	2 008	2009	Brutto rekruttering
Banemontør	10	34	17	26	87
Energimontør	2	2	2	2	8
Elektriker	2			1	3
Svakstrømfag	1	2		5	8
Telekom	1			1	2
Signalmonter	19	16	18	14	67
Sum	35	54	37	49	175

Trafikkfag

Innen Trafikkfagene er rekrutteringsbehovet fram til 2020 estimert til 170 årsverk, noe som tilsvarer ca. 20 nye årsverk per år.

Ingeniørkompetanse

Takten i plan- og utbyggingsaktivitetene påvirker i stor grad behovet for ingeniørkompetanse ut over dagens nivå. Behov er estimert til 50 – 60 nye ingeniører i 2007, inkludert behov for umiddelbart å styrke ingeniørkapasiteten innen signalfaget.

4.6.4 Norsk Jernbaneskole

Norsk jernbaneskole har i 2006 etablert seg som et kompetansesenter for jernbanesektoren i Norge. Skolen er offentlig fagskole for lokførerutdanningen i Norge og driver en rekke andre undervisningstilbud (oppdragsundervisning) for togselskapene, for leverandører til jernbaneindustrien og for Jernbaneverkets egne enheter.

Til sammen 2260 kursdeltagere/ elever har deltatt ved kurs og opplæring i 2006. Av disse er 76 lokførerstudenter. Norsk jernbaneskole opplever en stadig økende etterspørsel etter opplæringsvirksomhet fra hele sektoren. Dette stiller store krav til utstyr, personell og lokaler, bl.a. når det gjelder utvidelse av skolen, samt investering i simulatorsenter. Norsk Jernbaneskole ivaretar opplæringstiltak innen sikkerhet, trafikkstyring, signal og elkraft, samt koordinering av andre fag.

Budsjettet for Norsk Jernbaneskole i 2007 er 21 mill.kr. I tillegg er det budsjettet med 6,5 mill.kr. til ny simulator og utvidelse av skolens lokaler, noe som også går over Jernbaneverkets driftsbudsjett.

4.6.5 Kapasitetstildeling / Rutetildeling

Hovedaktivitetene i kapasitets- og rutetildelingsprosessen i 2007 er:

- Planlegging og implementering av hovedruteendringer. Dette innebærer bl.a. å behandle togselskapenes forslag til ruter og infrastrukturens behov for sportilgang, forestå kapasitetsfordelingen på det statlige jernbanenettet i forbindelse med de terminbaserte ruteendringene, samt å utarbeide endelige samlede ruteplaner for det statlige jernbanenettet
- Bistå togselskapene i nødvendig utstrekning i planprosessen
- Ajourføre og utgi Network Statement - Jernbaneverkets produktbeskrivelse, herunder "samråd" med togselskaper og andre interessenter (fast årlig aktivitet).
- Markedsføre jernbanen, samt etablere og vedlikeholde kundeforhold, overfor aktuelle og potensielle togselskaper
- Ha kundekontakt med togselskapene
- Koordinere bestillinger av restkapasitet fra togselskapene



4.6.6 Operativ trafikkstyring

Trafikkstyring omfatter togledelse og togekspedisjon, samt service og informasjon til reisende, publikum, togselskapene og mediene.

Effektiv og sikker trafikkavvikling

- Kvalitetsoppfølging av ruteplanen
- Tilpasse bemanningsbehovet etter innføring av fjernstyring på Nordlandsbanen.
- Etterstrebe en felles teknisk plattform for elkraftscentralene
- Evaluering og styrking av barrierer som forhindrer overkjøring av strøm
- Samlokalisering av togekspedisjon og toglederfunksjonen på Hamar

Samhandling med togselskapene

Det avholdes årlig fire møter med togselskapene i "sentralt driftsmøte". Møtene avholdes for å utveksle informasjon og avklare spørsmål av prinsipiell karakter på overordnet nivå.

4.6.7 Administrativ ledelse og støtte

Administrativ ledelse og støtte kan spesifiseres todelt. Først delen er administrativ ledelse som har fokus på overordnet strategi, styring og kontroll samt utvikling av virksomheten. Aktivitetene som er knyttet direkte opp mot dette:

- Videreutvikle og styrke jernbanedirektørens oppfølgingsmøter med de enkelte divisjoner og jernbanedirektørens stabsenheter
- Etablere resultatoppfølgingssystemer og rutiner tilpasset ny strategi og nye måleparametere, jfr. målstyringssystem beskrevet under avsnitt 4.4
- Etablere løsninger for datavarehus
- Utvikle det faglige grunnlaget for å gjennomføre virkningsanalyser og synliggjøre effekter av tiltak på jernbanenettet
- Legge grunnlag for rullering av Nasjonal Transportplan 2010-2019
- Holde seg à jour med den transportpolitiske utvikling internasjonalt
- Overvåke og delta i utforming av lov- og avtalearbeidet innenfor jernbanesektoren.
- Ivareta kundeforhold til eksisterende og potensielle togselskaper
- Initiere ruteplanprosessen
- Levere premisser for utvikling og drift av de publikumsrettede delene av persontrafikkstasjoner og knutepunkt.
- Bidra til å sikre ett Jernbaneverk gjennom tydelig styringssystem, ensartet personalpolitikk og tjenelige IKT-løsninger
- Bistå prosesseiere i å tydeliggjøre og forbedre Jernbaneverkets ulike hoved- og støtteprosesser

Administrativ støtte omfatter støttefunksjoner som forsyning, kommunikasjon, IKT, regnskap, personal og kompetanse. Disse støttefunksjonene bidrar med nødvendig ressurser og støtte til Jernbaneverkets hovedprosesser.

I 2007 vil følgende være Jernbaneverkets hovedaktiviteter innenfor forsyning, kommunikasjon, IKT, regnskap, personal og kompetanse:

- Ferdigstille prosessorientering av forsynings- og maskinstyringsprosessene
- Hente ut gevinster av anskaffelsesplaner
- Ferdigstille prosessorienteringen av personal- og kompetansefunksjonene
- Sikre ett Jernbaneverk gjennom tydelig styringssystem, ensartet personalpolitikk og tjenelige IKT-løsninger



- Jernbaneverket skal i 2007 legge til rette for at hver enkelt innbygger senest i 2007 selv skal kunne ha den informasjon en trenger elektronisk (eNorge)

4.6.8 Miljøledelse

Jernbaneverket vil foreta en årlig revisjon av miljøledelsesarbeidet, der det legges til rette for kontinuerlige forbedringer.

4.6.9 Fellesprosjekter

Jernbaneverket har definert en del administrative prosjekter (i hovedsak IKT-prosjekter) som angår hele virksomheten, samt en del felles kontingenter og avtaler (f.eks kontingent til UIC) for særskilt oppfølging. Disse er betegnet som "Fellesprosjekter".

Tabell 10: Budsjett 2007 for Fellesprosjekter (tall i tusen kr)

	Budsjett
	2007
Security	250
Mål- og resultatstyring	400
Tilknytningsform og finansiering for Norsk Jernbaneskole	600
Datavarehus	2 000
E-handel	4 000
Oppgradering til Agresso 5.5 - større endring av økonomisystem	1 000
Større IKT-prosjekter	3 450
Andre mindre prosjekter	4 330
Kontingenter og avtaler	11 970
Sum Fellesprosjekter	28 000



5 Budsjettmessig oppsummering og framskrivning⁴

Nedenstående tabeller gir en budsjettmessig oppsummering i henhold til vedtatte budsjetter for 2007 og Jernbaneverkets forslag til 2008-budsjett. Jernbaneverket budsjetterer internt basert på periodiseringsprinsippet. I tildelingsbrevet for 2007 er Jernbaneverket bedt om også å rapportere økonomisk utvikling basert på periodiseringsprinsippet.

5.1 Bevilgningsplan

Nedenstående plantall for kap. 1350 postene 23 og 30 er i henhold til vedtatte bevilgninger og Jernbaneverkets brev av 05.01.2007 vedrørende 2008-budsjettet.

Tabell 11: Bevilgningsplan (Mill. kr.)

	Bevilgning	Bevilgning	Bevilgning	Jernbaneverkets forslag		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kap 1350						
Post 22 Omstillingskostnader	105	55	-	-	-	-
Post 23 Drift og vedlikehold	2 808	3 054	3 176	3 640	3 915	4 015
Post 25 Drift og vedlikehold GMB	88	76	72	72	72	72
Post 30 Investeringer i linjen	1 570	1 489	2 220	2 772	3 063	2 997
Sum kap 1350	4 572	4 674	5 467	6 484	7 049	7 083
Kap 4350						
Post 01 Kjørevegavgift	43	20	21	21	21	21
Post 02 Salg av utstyr og tjenester	191	100	104	150	150	150
Post 06 Videre salg av el. til togdrift	174	179	186	260	260	260
Post 07 Betaling for bruk av GMB	77	79	74	74	74	74
Sum kap 4350	483	378	385	505	505	505

Note: Under kap. 1350, post 23, er det ikke tatt høyde for behovet for økte bevilgninger til fornyelse (vedlikehold) i årene fremover

5.2 Resultatbudsjett

5.2.1 Inntektsbudsjett

Kjørevegavgiftene

Stortinget har bestemt at det skal betales kjørevegavgift for bruk av Jernbaneverkets infrastruktur. Avgiftene er i prinsippet todelte:

Ordinær avgift: Avgiftssatsen for persontrafikk er NOK 0,- pr. bruttotonnm. Fra og med 2006 er kjørevegavgiften for ordinær vognlast under 22,5 tonn aksellast fjernet. Dette vil likestille ordinær vognlast og kombitransporter. For godstrafikk med høyere aksellast enn 22,5 tonn utgjør avgiftssatsen NOK 0,0197 pr. bruttotonnm for årene 2007 – 2010.

Bruk av Gardermobanen: I forbindelse med 2005-budsjettet vedtok Stortinget en endring i avgiftsregimet. Avgiften er nå delt mellom bruken av sporet mellom Etterstad og Gardermoen og bruk av stasjonene Oslo S – Flytogterminalen, Lillestrøm og Gardermoen.

Jernbaneverket vil i løpet av januar 2007 gjennomføre en kvalitetssikring av kostnadsgrunnlaget og beregningsmetodikken for brukeravgiftene på Gardermobanen, jfr. tildelingsbrev av 23. desember 2005 fra Samferdselsdepartementet.

⁴ Orange skravur i tabellene indikerer at regnskapstall for 2006 ikke er endelige



Driftstilskudd

Tabell 12: Fra brutto til netto bevilgning (Mill.kr.)

	Bevilgning	Bevilgning	Bevilgning	Plan		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bevilgning 1350/23-25	2 896	3 130	3 247	3 712	3 986	4 086
Inntekter 4350/01-18	483	378	385	505	505	505
Netto bevilgning	2 413	2 753	2 863	3 207	3 481	3 581

Driftstilskuddet (netto bevilgning) inntektsføres i Jernbaneverkets internregnskap.

Andre inntekter

Jernbaneverket utfører en rekke arbeider for Statens Vegvesen, kommuner og havne-/side-sporsseiere når disse organene skal endre sin infrastruktur i nærheten av eller i tilknytning til jernbanen. Jernbaneverket har også inntekter knyttet til utleie av fiberkabel til BaneTele AS.

Videre står Jernbaneverket i dag for all kjøp av elektrisk energi til togframføringen og videre-selger den til togselskapene til selvkost. Det er ikke lagt til grunn noen endring av dette regimet.

5.2.2 Kostnadsbudsjett

Det er beregningsteknisk for årene 2008 og utover lagt til grunn en reallønnsvekst på 1,5 % pr. år.

Varekostnad

Den vesentligste delen av varekostnaden er knyttet til Jernbaneverkets videresalg av elektrisk energi til togselskapene. Det er antatt at varekjøpet vil fortsette på samme nivå i planperioden.

Personalkostnader⁵

I tillegg vil fjernstyring av Nordlandsbanen og en del stasjoner på det øvrige nett gi et lavere behov for lokale trafikkstyrere (togekspeditører) i årene fremover. Bemanningsøkningen i Infrastrukturdivisjonen har bl.a. sammenheng med økte investeringer og inntak av nye lærlinger.

Tabell 13: Antall årsverk inkl. midlertidige ansatte og lærlinger

	Regnskap	Regnskap	Budsjett	Plan		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Jernbanedirektørens staber	113	108	100	100	100	100
Fellestjenester	114	108	119	119	119	119
Norsk Jernbanemuseum	20	17	23	24	24	24
Norsk Jernbaneskole	9	14	15	17	19	19
JBV IKT	-	-	39	38	38	38
Infrastrukturdivisjonen	1 985	1 864	2 021	2 026	2 048	2 056
Trafikkdivisjonen	682	690	710	705	690	690
BaneEnergi	48	45	51	51	51	51
Sum antall årsverk	2 971	2 846	3 078	3 080	3 089	3 097

Note: JBV IKT er en ny organisasjonsenhet som er satt sammen av medarbeidere som tidligere tilhørt JD staber og Infrastruktur staber - Ingen reell økning.

Andre produksjonskostnader

Andre produksjonskostnader er innkjøpte varer og tjenester som inngår i produksjonen av Jernbaneverkets tjenester.

⁵ Det er her i planen sett bort fra den kalkulatoriske pensjonskostnaden for arbeidsgiver – både på inntekts- og utgiftsiden.



Avskrivninger og nedskrivninger

Avskrivninger i Jernbaneverkets framskrivninger baserer seg på en gjennomsnittlig avskrivningssats tilsvarende den for 2006 (dvs. 3,2 % eller avskrivningstid på om lag 31 år). Det pågår stadig et arbeid for å få verdisatt åpningsbalansen til Jernbaneverket. Det må derfor påregnes at det vil skje endringer på enkelte av balansepostene også etter 2006. Dette vil medføre endringer i avskrivningene.

5.3 Sammendrag

Tabell 14: Jernbaneverkets resultatutvikling (Mill. kr.)

	Regnskap	Regnskap	Budsjett	Plan		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Driftsinntekter						
<i>Kjørevegsavgifter</i>	109	99	100	100	100	100
<i>Driftstilskudd</i>	2 413	2 753	2 863	3 207	3 481	3 581
<i>Tilskudd til omstilling</i>	105	55	-	-	-	-
<i>Andre inntekter</i>	441	496	523	431	431	431
Sum inntekter	3 068	3 402	3 485	3 738	4 012	4 112
Driftskostnader						
<i>Varekostnader</i>	351	401	359	411	421	432
<i>Personalkostnader</i>	1 525	1 585	1 706	1 745	1 777	1 809
<i>Andre produksjonskostnader</i>	714	725	844	850	850	850
Sum driftskostnader	2 590	2 710	2 909	3 006	3 048	3 091
EBITDA 1)	478	692	576	731	964	1 022
Avskrivninger og nedskrivninger	526	601	674	719	765	842
Netto finanskostnader	(2)	1	1	1	1	1
Ekstraordinære kostnader	-	118	-	-	-	-
Årsresultat	(45)	(28)	(98)	12	198	180
Disponering av årsresultat						
Til statens kapital (forpliktelse)	483	573	767	1 081	1 184	1 269
Fra statens kapital (forpliktelse)	(526)	(601)	(674)	(719)	(765)	(842)
Til avregning med statskassen	(2)	1	(191)	(351)	(220)	(248)
Sum disponert	(45)	(28)	(98)	12	198	180

I Tabell 14 er det gjort en redigeringsmessig endring i forhold til standarden i periodiseringsprinsippet. Transaksjoner mellom resultat og "Avsetting for langsiktig forpliktelse" gjøres her som en resultatdisponering istedenfor justering av "Driftstilskuddet". Økningen i EBITDA og årsresultat fra 2008 henger sammen med Jernbaneverkets forslag om økte bevilgninger til drift og vedlikehold herunder fornyelsestiltak.

5.4 Investeringsbudsjett

Tabell 15: Investeringsoversikt (Mill. kr.)

	Regnskap	Regnskap	Budsjett	Plan		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investeringer finansiert over kap 1350 post 23						
<i>Driftsanskaffelser</i>	-	42	94	81	64	50
<i>Fornyelser i infrastruktur</i>	454	491	523	795	895	995
<i>Fornyelser i omformere</i>	29	40	86	106	125	125
<i>Avsatt reserve - Fornyelse</i>	-	-	64	100	100	100
Sum finansiert over driften (post 23)	483	573	767	1 081	1 184	1 269
Investeringer finansiert over kap 1350 post 30						
<i>Nyanlegg m.m.</i>	1 322	1 529	1 904	2 469	2 678	2 612
<i>Programområder</i>	215	175	317	303	385	385
Sum finansiert ved ny forpliktelse (post 30)	1 536	1 704	2 221	2 772	3 063	2 997
Sum investeringer	2 019	2 276	2 988	3 853	4 247	4 266



Jernbaneverket må ved årets begynnelse holde noe av bevilgningen tilbake for å ta hensyn til uforutsette forhold. Dersom intet uforutsett hender vil midlene bli benyttet til fornyelsestiltak.

En investering vil ikke bli avskrevet før den er ferdigstilt. Før det føres den som ”Anlegg under utførelse” i balansen.

Tabell 16: Vedlikehold - budsjett 2007

	Regnskap	Regnskap	Budsjett	Plantall		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Korrektivt vedlikehold	201	221	180	190	185	180
Forebyggende vedlikehold	432	442	449	460	460	460
Fornyelse av infrastruktur	454	491	523	795	895	995
Fornyelse av omformere	29	51	86	106	125	125
Sum	1 116	1 204	1 238	1 551	1 665	1 760

5.5 Balansebudsjett

Tabell 17: Anslått balanseutvikling pr. 31 desember - (Mill. kr.)

	Regnskap	Regnskap	Budsjett	Plan		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Eiendeler						
<i>Anleggsmidler</i>						
Immaterielle eiendeler	35	17	-	-	-	-
Varige driftsmidler	18 540	18 235	20 437	21 811	23 219	25 530
Finansielle anleggsmidler	0	0	0	0	0	-
Anlegg under utførelse	2 365	4 358	4 470	6 231	8 304	9 417
Sum anleggsmidler	20 940	22 610	24 907	28 041	31 523	34 947
<i>Omløpsmidler</i>						
Lagerbeholdning	192	197	204	204	204	204
Fordringer	85	78	154	131	131	131
Forskuddsbetalt kostnad m.m.	40	20	199	251	275	276
Likviditetsbeholdning	19	13	15	15	15	15
Sum omløpsmidler	335	308	572	601	625	626
Sum eiendeler	21 275	22 919	25 479	28 643	32 147	35 573
Egenkapital og gjeld						
<i>Statens kapital</i>						
Avsetning langsiktig forpliktelse	20 795	22 470	24 767	27 901	31 382	34 807
Avregning med statskassen utenom årets resultat	(48)	(334)	28	183	74	115
Årets resultat	(2)	1	(191)	(351)	(220)	(248)
Sum statens kapital	20 744	22 136	24 604	27 734	31 236	34 674
<i>Langsiktig gjeld</i>						
Pensjonsforpliktelse	-	-	-	-	-	-
Langsiktige lån	-	-	-	-	-	-
Annen langsiktig gjeld / forpliktelse	475	457	440	422	405	387
Sum Langsiktig gjeld	475	457	440	422	405	387
<i>Kortsiktig gjeld</i>						
Leverandørgjeld	110	139	344	420	454	456
Annen kortsiktig gjeld	(54)	58	91	66	53	56
Sum kortsiktig gjeld	56	197	436	487	506	512
Sum egenkapital og gjeld	21 275	22 790	25 479	28 643	32 147	35 573

Balansen er basert på standardene knyttet til periodiseringsprinsippet. Sum anleggsmidler skal tilsvare ”Avsetninger langsiktig forpliktelse”. Som en konsekvens av dette vil infrastruktur finansiert av andre (Annen langsiktig gjeld)⁶ måtte få en motpost i ”Avregning mot statskassen”.

⁶ LKABs anleggsbidrag til oppgradering av Ofotbanen er et eksempel på annen finansiering enn statlig.



6 Oppfølging av planen

Jernbaneverket har både en ekstern og intern oppfølging av budsjetter og planer. For 2007 er det lagt følgende oppfølgingsplan.

Tabell 18: Rapporteringsplan

Oppfølging mot	Form	Termin
Samferdselsdepartementet	Tertialrapport / Årsrapport	Tertialvis (feb. / juni / okt.)
Sentral ledelse	Månedrapport (bevilgningsregnskap, internregnskap og andre måleparametere)	Månedvis
Sentral ledelse	Eget oppfølgingsmøte med hver enhet	Kvartalsvis
Internt i enhetene	Månedrapport	Månedvis

I tillegg kommer revisjoner fra Statens jernbanetilsyn, Riksrevisjonen og andre tilsynsorgan. Jernbaneverket har også en intern revisjonsplan.

I tertialrapporten skal det rapporteres i henhold til Tabell 2 og Tabell 19 i henhold til rapporteringstermin.

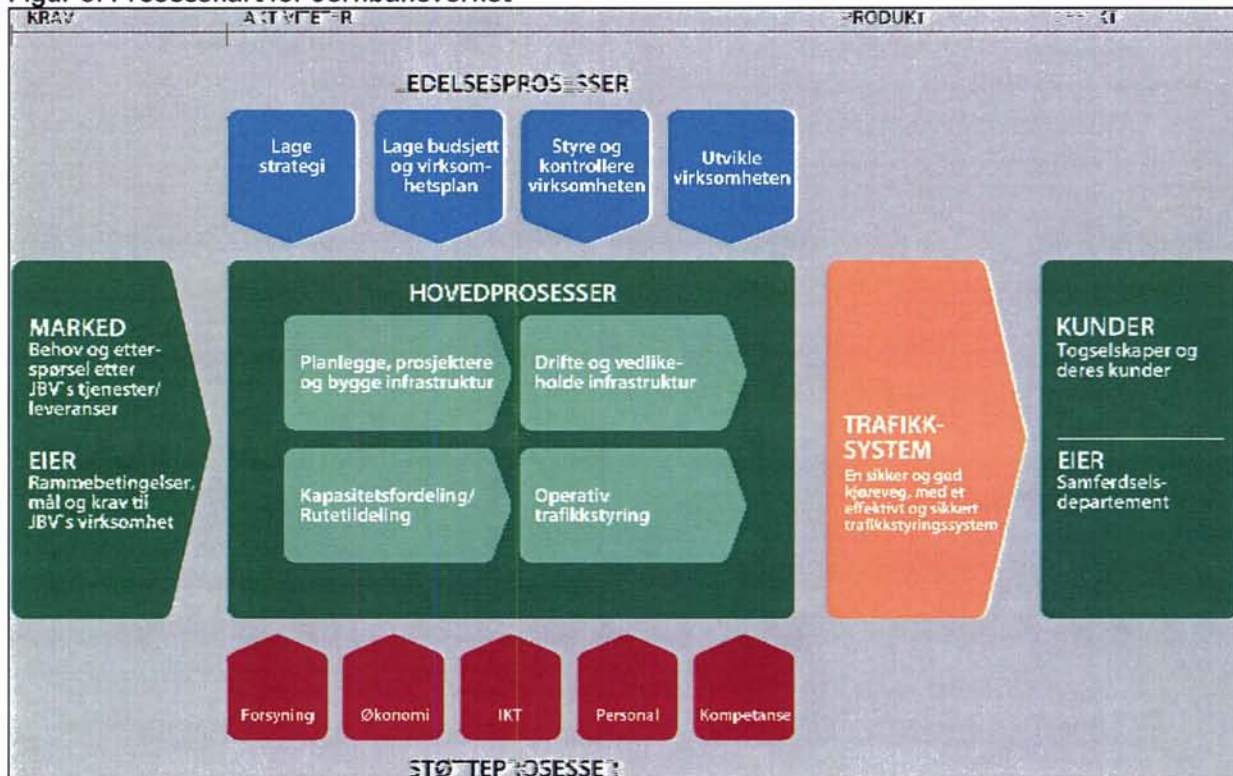
Tabell 19: Annen rapportering av nøkkeltall mm

Parameter	Status	Mål mot	Rapporteringsterminer
	2006	2009	
<i>Kapitalforvaltning</i>			
t/t_0 i prosent; Utnyttelse av hastighetspotensialet	Utarbeides	strekningsvis	Nærmeste tertial etter ruteendring
k/k_0 i prosent; Utnyttelse av frekvenspotensialet	Utarbeides	strekningsvis	Nærmeste tertial etter ruteendring
<i>Produktivitetsanalyser</i>			
Kostnader pr produserte enheter	Utarbeides	aktivitetsvis	Måles en gang i året i egne analyser
<i>Kvalitetsutvikling</i>			
Spørkvalitet (K-tall - Maks = 100)	81,0		
KL: Antall feil med driftforstyrrelser pr. mil	0,55		Måles strekningsvis en gang i året i egne analyser
Signal: Antall feil med driftsforstyrrelser pr. mil	2,79		



Vedlegg 1 - Prosesser og organisasjon

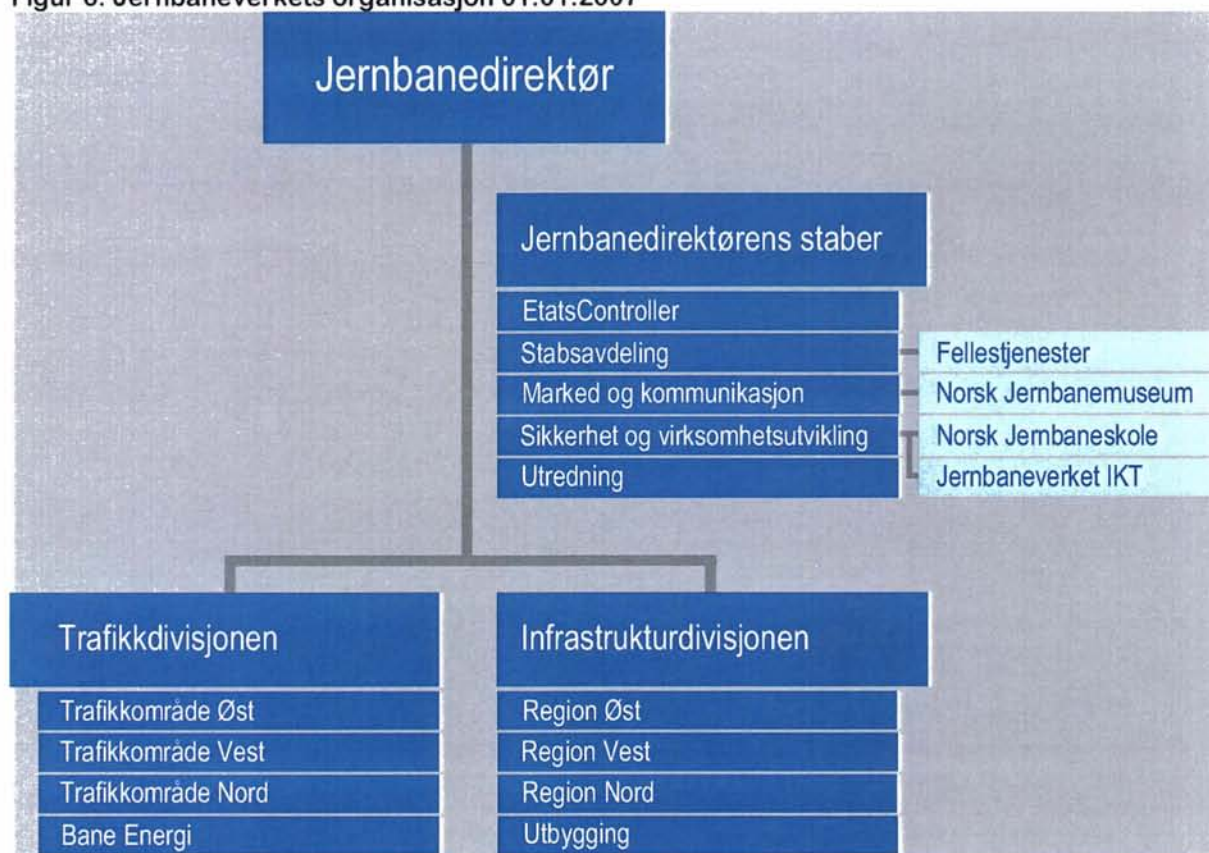
Figur 5: Prosesskart for Jernbaneverket



Jernbaneverket skal levere et trafikksystem til bruk for togselskapene. For å produsere trafikksystemet har Jernbaneverket inndelt sin virksomhet i fire hovedprosesser, nemlig Planlegge, prosjektere og bygge infrastruktur, Drifte og vedlikeholde infrastrukturen, Kapasitetsfordeling/Rutetildeling, samt Operativ trafikkstyring. Videre er det definert støtte- og ledelsesprosesser. Jernbaneverkets styringssystem er bygd opp rundt prosessene basert på en definert systematikk.



Figur 6: Jernbaneverkets organisasjon 01.01.2007



Jernbanedirektørens staber har ansvaret for å fastsette de overordnede premisser for virksomheten og for sentrale støttefunksjoner innenfor følgende arbeidsområder:

- Sikkerhetsstyring (safety og security), styringssystem, revisjoner, prosessforbedring, organisasjonsutvikling, personal og IKT
- Langtidsplanlegging, samfunnsøkonomisk analyse, utredninger og FoU
- Markedskontakt mot togselskaper og andre interessenter, samt eksternt/intern informasjon
- Budsjett- og regnskapsprosesser, internrevisjon i forhold til disse, samt virksomhetsplanlegging og resultatoppfølging
- Internasjonale relasjoner og juridisk bistand

Fellestjenester utfører regnskapstjenester, lønn- og personalfunksjoner, arkivtjenester, sekretærtjeneste, sentralbord og lokal husdrift for hele Jernbaneverket. Fellestjenester er lokalisert til Hamar, samt lokalt til Oslo/Drammen, Bergen og Trondheim, og rapporterer til Jernbanedirektørens stabsenhet "Stab".

Norsk Jernbanemuseum ivaretar på statens vegne museumsfunksjoner for jernbane. Det er et eget museum på Hamar med oppgave å dokumentere jernbanens historie i Norge og dens rolle for utvikling av det norske samfunnet. Norsk Jernbanemuseum rapporterer til Jernbanedirektørens stabsenhet "Marked". Norsk Jernbanemuseum har et eget styre.

Norsk Jernbaneskole ivaretar kravene til fagskole innen de jernbanefaglige studieretninger hvor fagskolemodellen velges og legger til rette for øvrige jernbanefaglige studietilbud. Norsk Jernbaneskole samlokaliserer jernbanefaglige utdanninger og sikrer at utdanningstilbudet er konkurransenøytralt og uavhengig i forhold til togselskapene. Norsk Jernbaneskole rapporterer



til Jernbanedirektørens stabsenhet "Sikkerhets- og virksomhetsutvikling". Norsk Jernbaneskole har et eget styre.

Infrastrukturdivisjonen har ansvar for drift, vedlikehold og utbygging av all jernbaneteknisk infrastruktur, forvaltning av eiendommer, stasjoner og terminaler. Divisjonen består av tre desentrale regionale enheter med et totalansvar innenfor eget område. Innen regionene er organisasjonen delt i banesjefs- og driftssjefsområder. I divisjonen er utbygging av ny infrastruktur samlet i en egen organisatorisk enhet. Divisjonen har også fellesansvaret for teknisk regelverk, trafikkutøverfunksjonen, forsyningsfunksjonen i Jernbaneverket og JBV Nett, med driftssentral i Trondheim.

Trafikkdivisjonen har ansvar for den operative trafikkstyringen og informasjonstjenesten ovenfor de reisende. Divisjonen består av tre regionale trafikkområder som igjen har til sammen åtte toglederområder.

Jernbaneverket forvalter omformerstasjoner, kjøper og videreselger elektrisk energi til togselskapene. Denne funksjonen er samlet i enheten BaneEnergi, som rapporterer til Trafikkdiriktøren.



Vedlegg 2 – Fornyelser av infrastrukturen i 2007

Beløpene i parentes er foreløpig tilbakeholdt i påvente av at de evt må frigis fra JD's reserve.

Fornytelse IRØ	Bane	Budsjett 2007 (1000)
Systematisk fornyelse av gjerder	ØKB	400
Utvendig sikringsanlegg Signalanlegg	ØKB	850
Gjennomgående Ballastrensing -Systematisk utbedring av "plaskepartier"	ØKB	831
Utskifting av komplette sporveksler	ØKB	1 700
Rehabilitering av sporveksel	ØKB	481
Strekningsvis utskifting isol.skjøter,	ØKB	700
Toginformasjonsanlegg	ØKB	850
Utskifting av bruer - Rolvsøysund bru	ØKB	23 000+(25 000)
Velferdbygg Ski	ØKB	14 000
Økt hverdagskvalitet p-plasser Oslo-Ski	ØKB	500
Økt hverdagskvalitet Oslo -Ski	ØKB	700
Toginformasjonsanlegg Oslo S	HGB	2 550
Utvendig sikringsanlegg Driftssentralen Oslo S	HGB	2 425
Innvendig sikringsanlegg Vicos Oslo S	HGB	5 000
Innvendig sikringsanlegg Ebicos	HGB	12 520
Utskifting av bruer, Geita bru	HGB	12 200+(5 000)
Gjennomgående utskifting /gruppebytte av sviller Gjøvikbanen	HGB	2 550
Haugenstua	HGB	3 200
Forberedelse til ballastrensing	HGB	500
Innvendig sikringsanlegg Revisjon av sporfeltreleer Skøyen/Oslo	HGB	6 000
Innvendig sikringsanlegg Oslo S Storskjerm TSS	HGB	8 500
Strakstiltak Osloområdet	HGB	1 000
Utskifting av komplette sporveksler Oslo S	HGB	5 000
Plattformfornyelse Rullebånd Oslo S	HGB	5 000
Gjennomgående, strekningsvis komponent bytte Hovedfordeling Alnabru skiftestasjon	HGB	1 000
Asfaltering av p-plasser	HGB	1 500
Utskifting av komplette sporveksler, Oslo S	HGB	10 000
Økt hverdagskvalitet/komponentbytte spv	HGB	4 810
Økt hverdagskvalitet/tilgjengelighetstiltak	HGB	1 000
Økt hverdagskvalitet p-plasser	HGB	500
Plattformfornyelse Nationalteatret st spor 1-2	HGB	14 500
Mindre fornyelse Osloområdet.	HGB	5 000
Rehabilitering av utstøpinger tunneler Lieråsen tunnel	DVB	2 000
Innvendig/Utvendig Sikringsanlegg, Kongsberg	DVB	500
Systematisk fornyelse av gjerder , Drammen- og Vestfoldbanen	DVB	425
Utskifting av skinner Lysaker - Asker	DVB	3 500
Utskifting av komplett sporveksel Sporvekselbytte Lysaker - Asker	DVB	2 000
Svillebytte Brastbergbanen/Vestfoldbanen	DVB	4 000
Hverdagskvalitet stasjoner/p-plasser	DVB	400
Hverdagskvalitet. Returkrets Spikkestad	DVB	500
Hverdagskvalitet. Belysning stasjoner	DVB	500
Utskifting av skinner RDB	RDB	850
Utskifting av komplett sporveksler RDB	RDB	850
Gjennomgående utskifting/gruppebytte av sviller	RDB	3 250
Gjennomgående ballastrensing Systematisk utbedring av plaskepartier	RDB	425
Sanering spv hovedspor	RDB	850
Nøytralisering av spor Gjøvik- og Dovrebanen		5 000
Ballastrens Hamar - Dombås	RDB	13 000
KB Ballastrensing	ØKB	16 058



Fornyelse	Bane	Budsjett 2007
IRØ		(1000)
ØB Ballastrensing	ØKB	17 000
VB Ballastrensing (Tønsberg-Larvik)	DVB	10 625
KB Forberedende ballastrens	ØKB	31 025
ØB Forberedende ballastrens	ØKB	9 775
VB Forberedende ballastrensing (Tønsberg-Larvik)	DVB	18 700
Sum Fornyelser IRØ		290 000+(30 000)

Fornyelse	Bane	Budsjett 2007
Region Vest (Bergens- og Sørlandsbanen)		(1000)
Kantrens Jærbanen	SB	10 000
Forb Ballastrensing (Myrdal) - Voss	BB	10 000
Skinner	BB	5 000
Gjerstad-Skorstøl, Skinnebytte	SB	3 500
Egersund-Stavanger Isolerte skjøter	SB	3 000
Sporveksler	BB	2 500
Nordagutu-Nelaug, Svillebytte	SB	2 000
Kristiansand-Egersund, Svillebytte tnl	SB	500
Sviller	BB	2 000
Isolering av tunneler	SB	2 000
Nelaug-Kristiansand, Svillebytte	SB	1 000
Lavprio baner, Overbygning sikkerhetsfeil	SB	1 000
Snøoverbygg	BB	3 500
Sporrenovering Roalinjen.	BB	1 000
Egersund-Stavanger, Gjerder	SB	500
Redesign, Signal ytre anlegg	SB	1 000
CTC Hønefoss - Bergen	BB	500
Voss stasjon	BB	7 100
Egersund-Sandnes, KL-anlegg 60 km	SB	2 400+(20 000)
Sandnes-Stavanger, Dobbelspor	SB	0+(30 000)
*) Foreløpig udisponert	SB	1 500
*) Foreløpig udisponert	BB	2 600
*) Mindre fornyelse stasjoner	BB	1 500
*) Mindre fornyelse stasjoner	SB	1 500
Sum Fornyelser IRV		65 600+(50 000)

Fornyelse	Bane	Budsjett 2007
Region Nord		(1000)
Vedlikeholds- og investeringsplanlegging	IRN	2 500
Sporbytte 25 t. Aksellast	RB	4 000
Forberedelse ballastrens	DB	14 200+(4 000)
Forberedelse ballastrens	OB	10 400+(5000)
Kl - nye åk marienborg	DB	1 100
Snøoverbygg	OB	5 600
Bruer - sandblåsing/maling/småbruer	DB	2 000+(4 000)
Skinnebytte	OB	5 500
Svillebytte	OB	5 500
Sporvekselbytte 30 t	OB	13 000
Fjellsikring / rassikring	NB	4 000
Fjellsikring / rassikring	DB	2 300
Fjellsikring / rassikring	RB	400
Underbygningstiltak	NB	4 500



Overordnet plan for virksomheten 2007-2010

Fornyelse Region Nord	Bane	Budsjett 2007 <i>(1000)</i>
Underbygningstiltak	DB	2 300
Underbygningstiltak	RB	400
Svillebytte- og rehabilitering	RB	3 200
Profilutvidelse	RB	800
Kl - anlegg stasjoner	OB	8 800+(3 000)
Ctc ob	OB	9 400
Rehab. Snøoverbygg	OB	800
Sikringsanlegg narvik st.	OB	2 400
Signal- / sikringsanlegg	OB	600
Driftsbanegården narvik	OB	800
Signal- / sikringsanlegg	DB	2 000
Signal- / sikringsanlegg	RB	300
Signal -/ sikringsanlegg	NB	200
Bruer - sandblåsing / maling / bytte	RB	500
Sporvekselrehab. Og bytter	RB	400
Sporvekselrehab. Og bytter	DB	600
Sporbytte mb	DB	16 000+(4 000)
Skinne- og svillebytte	DB	5500
Strakstiltak stasjoner	IRN	3000
Sum Fornyelser IRN		133 000+(20 000)

Fornyelse Staber	Bane	Budsjett 2007 <i>(1000)</i>
ENØK	IV	6 000
Ufordelt SPA	IV	4 000
Tilbakebetaling GSM-R	Dir	24 000
Sum staber		34 000







Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 Hamar

Tlf: 05280
www.jernbaneverket.no

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU10049