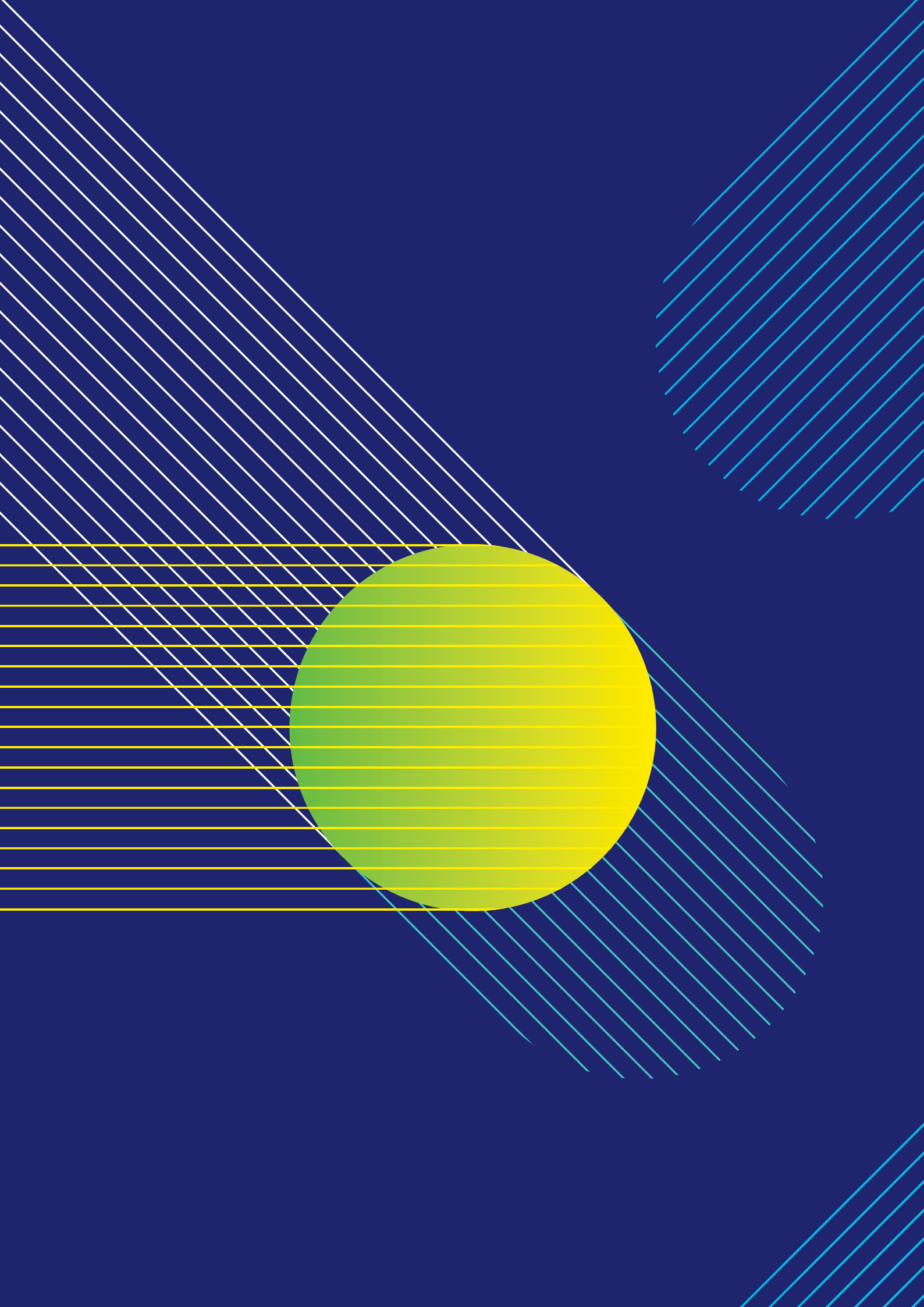




BANE NOR

Vi skaper
fremtidens
jernbane



Norge på skinner	4
Dette er Bane NOR	6
Kort om Jernbanereformen	8
Stadig flere velger tog	10
Jernbanens fremtid er databasert	16
Drift, vedlikehold og fornyelser i 2017	20
Slik bygger vi fremtidens jernbane	22
Sikkerhet og miljø	26



Norge på skinner

Bane NORs jobb er å sørge for at den nasjonale jernbaneinfrastrukturen er tilgjengelig for togtrafikk. Vi skal levere effektive og brukervennlige tjenester, inkludert knutepunkts- og godsterminalutvikling.

I Bane NOR skal vi gjøre det vi kan for å oppfylle de samfunnsmålene som blir fastsatt for jernbanesektoren, og det er med ydmykhet vi påtar oss disse store oppgavene.

Vi leverer en jernbane som allerede er blant de sikreste og mest punktlig i Europa, og vårt mål er å bli den beste. Organisasjonen har fokus på å få mest mulig jernbane for pengene. Visjonen er å få Norge på skinner, og verdien åpen, engasjert og profesjonell er rettesnor i arbeidet vårt.

Bane NOR gjennomfører flere av landets største samferdselsprosjekter, som utbygging av InterCity, Follobanen og fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. Vi eier og forvalter arealer fem ganger større enn Drammen, noe som gjør oss til en av landets største eiendomsforvaltere og -utviklere.

// Jeg er stolt av å lede 4 400 dedikerte medarbeidere inn i fremtiden.



Våre medarbeidere forvalter, drifter og vedlikeholder 4 200 km med jernbane. Vi har ansvaret for innføringen av ERTMS som er landets største digitaliseringsprosjekt. Langs jernbanen bygges det nå et fibernettsnett på 5 000 kilometer som skal bli ryggraden i den digitale jernbanen. Våre medarbeidere ivaretar all trafikkstyringen, kapasitetsfordelingen til togoperatørene og informasjonen til de reisende på jernbanen.

Jeg er stolt av å lede 4 400 dedikerte medarbeidere inn i fremtiden. Vi skal i fellesskap sørge for at Bane NOR ivaretar samfunnsoppdraget som regjeringen og Stortinget har gitt oss. Vi skal skape en forutsigbar jernbane hvor både togpassasjerer og gods kommer frem til avtalt tid.

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Dette er Bane NOR

Bane NORs ambisjon er å være en fremtidsrettet samfunnsaktør som leverer et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem og som legger grunnlaget for trafikkvekst på jernbanen gjennom utvikling av eiendom, knutepunkter og godsterminaler.

Dobbeltsporet Farriseidet–Porsgrunn er klart høsten 2018.

Bane NORs ansvarsområder

- planlegge og bygge ny jernbaneinfrastruktur
- forvalte, drifte og vedlikeholde, samt fornye det nasjonale jernbanenettet
- drifte jernbanen operativt, inkludert trafikkstyring og -informasjon på stasjonene
- forvalte og utvikle både jernbane-eiendom og driftsuavhengig eiendom
- koordinere operativt sikkerhetsarbeid, operativ beredskap og operativ krisehåndtering

Kort om jernbanereformen

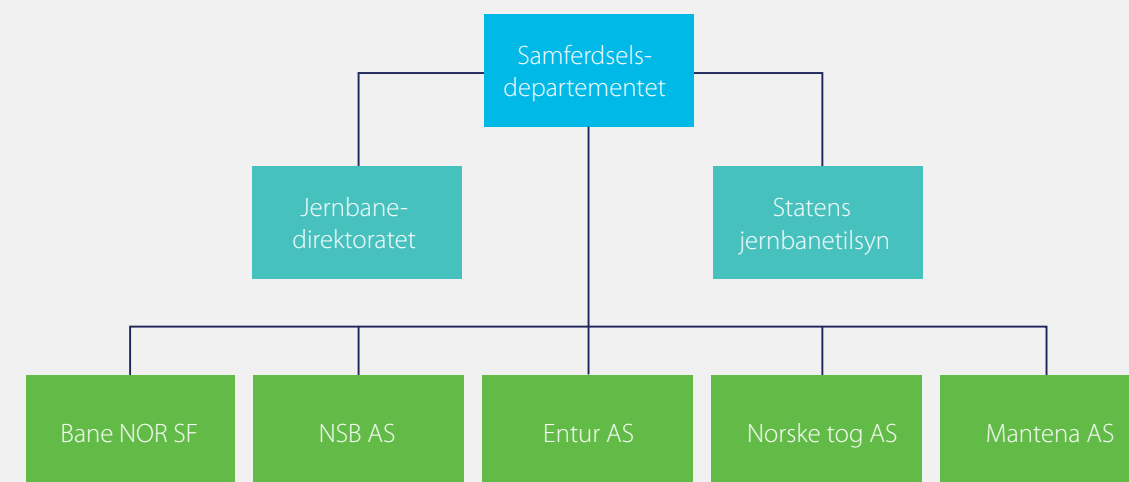
Hensikten med jernbanereformen er å gi folk og næringsliv en mer effektiv transport hverdag. Ambisjonen er å skape større forutsigbarhet og tydeligere ansvarsfordeling i jernbanesektoren. Forholdene skal også legges til rette for økt konkurranse om persontransport med tog.

Etter at Stortinget sluttet seg til reformforslaget fra regjeringen ble et nytt statlig foretak stiftet i februar 2016, som en etterfølger etter etaten Jernbaneverket. Foretaket fikk navnet Bane NOR SF, og var i full drift fra 1. januar 2017. Samtidig ble et nytt Jernbanedirektorat opprettet under Samferdselsdepartementet. Direktoratet har ansvar for statlig kjøp av persontransport samt planlegging og utvikling av togtilbud og ny jernbane i Norge. Direktoratet inngår avtaler med aktørene i jernbanesektoren om hvilke tjenester de skal levere.

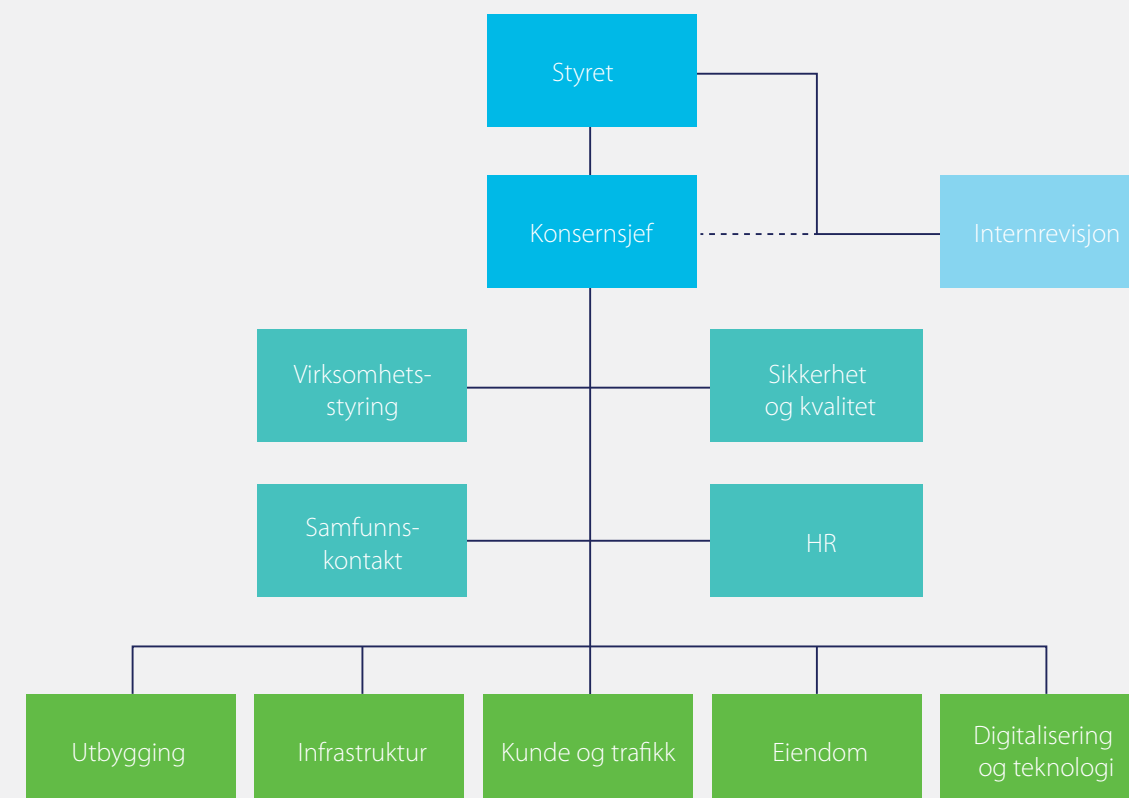
¹Bane NOR SF, transportselskapet NSB AS, Entur AS (nasjonal salgskanal for togbilletter), Norske tog AS (selskap som skal sikre tilgang til togmateriell for persontogoperatørene) og Mantena AS (selskap som skal tilby vedlikeholds- og verkstedstjenester for skinnegående materiell) eies alle 100 prosent av Samferdselsdepartementet.

²Bane NOR SF består av fem divisjoner og fire staver. Styret ledes av Siri Hatlen, og Gorm Frimannslund er konsernsjef. Enheten Internrevisjon er styrets virkemiddel for å utføre kontroll med hvordan virksomheten styres. Dette er i tråd med retningslinjer for god eierstyring.

Eierskap og styring av jernbanesektoren¹

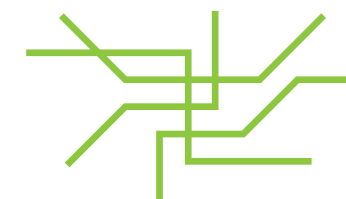


Bane NOR SF²





Målet om at 9 av 10 persontog skal kjøre i henhold til ruteplanen ble nådd for femte år på rad i 2016.



Visste du at togtrafikken fordeler seg på 1 900 daglige togruter?



... og at i snitt tar 200 000 mennesker toget hver dag?

Stadig flere velger tog

Det skal være attraktivt å velge tog fremfor andre transportformer både for mennesker og gods. Bane NOR setter derfor kunden i sentrum når vi utvikler jernbanen og de tjenestene vi har ansvar for.

Det er et puslespill med mange brikker som må på plass for at både personer og gods kan ta toget. Visste du for eksempel at planleggingen av når toget ditt skal gå, begynte for mange år siden?

Norske jernbanespor er populære og kapasiteten må planlegges slik at vi kan utnytte hvert eneste sekund og hver eneste meter. Dette er det flere som jobber med, og planleggingen begynner flere år i forveien. Jernbanedirektoratet utreder behovene og lager de langsiktige strategiene for jernbanetilbudet mer enn ti år i forveien, og når Bane NOR tar over planene, starter vi en prosess vi kaller kapasitetsfordeling. Tilgangen til sporet skal fordeles mellom persontog og godstog. I tillegg må det settes av tid til å utføre nødvendig vedlikehold og fornyelser.

Planlegging av sportilgang krever mye samarbeid for å få brikkene på plass. Dette arbeidet involverer

både togoperatører og egne prosjektledere. Vi har utviklet mange digitale verktøy til hjelp i dette arbeidet. Rutene bestilles i ett (BEST), planlegges i et annet (TPS) og distribueres til lokførere og andre som jobber på jernbanen i et tredje (FIDO).

Trafikkstyring

Akkurat som en flyplass har kontrolltårn, har vi i jernbanen trafikkstyringssentraler rundt om i landet. Alle tog kjøres av lokførere, men ferden til samtlige tog planlegges, godkjennes, overvåkes og styres av togledere i Bane NOR. Toglederne jobber døgnskift på trafikkstyringssentralene.

I trafikkstyringssentralene jobber det også elkraftoperatører og toginformatører. Elkraftoperatørene overvåker og fjernstyrer strømforsyningsanleggene om blant annet leverer strøm til togene via kontaktledningene.

Toginformatørene har ansvaret for å gi informasjon om togtrafikken til de reisende. Informasjonen gis via høyttalere og skjermer på stasjonene og sendes til nettsider og apper.

Enkelte strekninger på jernbanen er ikke bygget ut for fjernstyring ennå. På disse strekningene er det togekspeditører som styrer trafikken og gir togene klarsignal og kjøretillatelse. Tokekspeditørene, også kalt «txp», holder til i stasjonsbygningene langs ikke-fjernstyrte linjer.

Transport av gods på jernbane avlaster veiene

I tillegg til passasjerer ble det fraktet 31,6 millioner tonn gods på jernbanen i Norge i 2015, og andelen gods på bane forventes å øke i årene fremover. Ambisjonen er 40 millioner tonn i 2030. Godset som fraktes er containere med blant annet forbruksvarer innenfor landegrensene (kombitransport), malm mellom Kiruna i Sverige og Narvik i Norge, og tømmer fra det indre Østlandet til Sverige. Det jobbes for å gjøre grenseoverskridende gods-transport enklere, og nylig ble det opprettet en direkterute mellom Italia og Norge.

God punktlighet

Det viktigste for de som reiser med tog og de som frakter varene sine på tog, er punktligheten. «Er toget mitt i rute?» Bane NOR jobber systematisk og målrettet for å finne tiltak som kan gjøre punktligheten på norsk jernbane enda bedre, blant annet gjennom overvåking av viktige komponenter i sporet, slik at de kan skiftes ut før de fører til feil og forsinkelser. I dag er vi blant de beste på punktlighet i Europa.

Moderne jernbanestasjoner

I Norge i dag har vi 336 operative jernbanestasjoner. Mange av disse er utstyrt med moderne informasjons-

skjermer og høyttalere, venterom og parkeringsplasser. Stadig flere stasjoner oppgraderes for å øke tilgjengeligheten for de reisende. Etter at Værnes, Skotbu, Moelv og Stange ble oppgradert tidlig i 2017 har 27 av stasjonene våre fått status som universelt utformet – eller tilgjengelige for alle.

Enkelte sentrale stasjoner har også fått sykkelhotell for trygg oppbevaring av sykler. Bane NOR har også nærmere 19 000 parkeringsplasser for togreisende og et eget tilbud til togpendlere på 36 stasjoner.

Assistansetjeneste

Bane NOR tilbyr gratis assistansetjeneste på noen av de travleste jernbanestasjonene i Norge. Tjenesten innebærer at reisende med redusert fremkommelighet hjelpes til og fra plattformene og inn og ut av stasjonen. Les mer på banenor.no/assistanse.

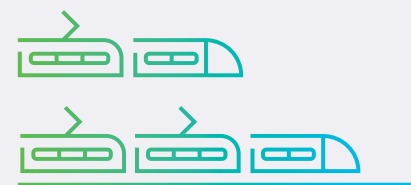
Kundene stadig mer fornøyd med jernbanen

Vi er opptatt av hva de som bruker jernbanen synes om oss. Derfor måler vi jevnlig hvor tilfredse kundene er med stasjonsområdene og hvor godt informasjonsflyten på stasjonene fungerer. I 2016 ble disse områdene vurdert av de reisende til en score på 74 av 100 poeng. Det er et godt resultat, men vi ønsker å bli stadig bedre. Vi jobber spesielt med å bli flinkere på informasjon ved avvik i togtrafikken.

Kundeinformasjon

Bane NOR har ansvar for å gi god informasjon til de reisende via høyttalere og skjermer på stasjonen, på nettsider og i apper. Vi informerer om hvordan togene ser ut, hvor de skal og hvor de stopper.

Denne informasjonen er også tilgjengelig for blinde og svaksynte. Ved å ringe 02009 får du informasjon om alle rutetider og stasjoner i Norge.



Tog i tide

Punktlighet er definert som antall tog i rute til endestasjon (i prosent). "I rute" er definert som ankomst til endestasjon innenfor en margin på tre minutter og 59 sekunder. For langdistansetog og godstog er marginene fem minutter og 59 sekunder. Målsettingen for persontog er at 90 prosent av togene skal nå endestasjonen i rute, mens målet for Flytoget er 95 prosent.



Sykel på hotell

På noen stasjoner kan du sjekke inn sykkel din på hotell mens du reiser med tog. Les mer på banenor.no/sykel.



Årlig lansering av togtider

Visste du at togrutene for kommende år alltid lanseres andre søndag i desember kl. 03:00? Dette er likt i alle europeiske land, fordi det er viktig for transporten som krysser landegrensene at vi er godt koordinert.



Fjernstyrt fremtid

Alle jernbanestrekninger i Norge skal være fjernstyrt innen 2030, når ERTMS-prosjektet, Norges største digitaliseringsprosjekt ferdigstilles.



Flere velger tog

Populariteten til tog som transportform øker. I 2016 ble det registrert 74,2 millioner reiser med tog. I 2011 var tallet 59,4 millioner, så økningen er markant.

I 2012 ble togtrafikken på det sentrale Østlandet lagt om, og tilbudet ble kraftig forbedret. Antallet tog økte med 20 prosent. Det ble kjøpt inn nye togsett og avgangene ble flere og mer forutsigbare, med flere stopp og redusert kjøretid. Fra da av har oppslutningen om tog som transportform økt markant, og folk strømmer til toget.



Snakk med oss

Visste du at Bane NOR har sitt eget kundesenter? Du kan ringe, chatte, sende SMS eller e-post til oss. Vi ønsker dine tilbakemeldinger for å kunne bli bedre. Banenor.no/kundesenter

Det nasjonale jernbanenettet i tall



4 200

Kilometer med jernbanespor



336

Togstasjoner og holdeplasser for persontrafikk



700

Tunneler



3 500

Planoverganger



2 500

Bruer



12

Godsterminaler

Antall tog som besøker våre største byer i løpet av et døgn



1 000⁺

Oslo



157

Stavanger



96

Bergen



105

Trondheim



74^{mill}

Antall togreiser registrert i Norge i 2016



31,6^{mill}

Antall tonn med malm, tømmer og containere med gods på norsk jernbane i 2015

Jernbanens fremtid er databasert

Fremtidens jernbane vil bli preget av moderne datateknologi. Innføring av en rekke databaserte systemer vil endre måten Bane NOR drifter, vedlikeholder og utvikler jernbanen på.

Hensikten med denne digitale storsatsingen er at jernbaneinfrastrukturen alltid skal være tilgjengelig og i god stand.

For de reisende og godsneringen betyr det flere og mer punktligge tog, bedre og tilpasset trafikkinformasjon samt en bedre opplevelse av å reise på skinner.

Innføring av det databaserte signalsystemet ERTMS er Norges største digitaliseringsprosjekt. ERTMS vil modernisere måten togtrafikken styres på. Økt automasjon, overvåking av alle tog via mobilnett og intelligente systemer for håndtering av avvik er noen av for-delene med ERTMS. I tillegg blir signalinfrastrukturen enklere å vedlikeholde og utvikle. ERTMS har vært i bruk på Østfoldbanen mellom Ski og Sarpsborg siden august 2015.

Fakta

ERTMS står for European Rail Traffic Management System og er et felles signalsystem for jernbaner i Europa. Hvert land i EU har en bindende plan for utrulling av ERTMS som myndighetene står bak.

Bane NOR har som mål å fornye signalanleggene på alle jernbanestrekninger innen 2030.



Det nye signalsystemet ERTMS vil modernisere måten togtrafikken planlegges og styres på. Det vil gi flere og mer punktligge tog samt en bedre opplevelse av å reise på skinner.



Med ERTMS blir signallysene erstattet med en datamaskin inne på togene. Kommunikasjon til og fra togene skjer via jernbanens eget mobilnett GSM-R.



Mange databaserte løsninger er allerede i bruk på jernbanen. Mange oppgaver knyttet til rutetildeling, vedlikehold og kundeinformasjon utføres i dag via PC eller nettbrett.



Sensorer langs togveiene varsler når jernbaneinfrastrukturen trenger tilsyn.

Ved hjelp av sensorer og overvåking av strømforbruk til komponenter i sporet, kan Bane NOR til enhver tid følge med på jernbanens tilstand. På den måten kan vi rette tekniske feil før de påvirker togtrafikken. Slike systemer brukes allerede på flere jernbanestrekninger, for eksempel mellom Oslo og Drammen. Om noen år blir det standarden på hele jernbanenettet i Norge. Vi kaller det for "Smart vedlikehold", for det er som regel smart å være i forkant.

Bane NORs digitale satsing muliggjør en bedre utnyttelse av eksisterende ressurser og kompetanse på flere fagområder, noe som gir mer og bedre jernbane per investert krone. Den digitale jernbanen blir enda mer synlig på tre områder:

Signalfornyelsen

Fornyelsen innebærer innføring av både ERTMS og Thales-anlegg (også databasert). Bane NORs mål er å fornye signalanleggene på alle jernbanestrekninger innen 2030.

Tilstandsovervåking

Overvåking av jernbanens tilstand gir oss anledning til å rette tekniske feil som kan føre til forsinkelser i togtrafikken. Strømforbruk og sensorer varsler når jernbanen trenger tilsyn.

IKT-sikkerhet

En digital jernbane er også en utsatt jernbane. Bane NOR følger nøye med på potensielle trusler i en stadig mer databasert verden. Vi skal beskytte jernbaneinfrastrukturen mot tilsiktede handlinger som kan ramme togtrafikken, mennesker eller materielle verdier.



Drift, vedlikehold og fornyelser i 2017

Hver dag hele året er Bane NORs ansatte ute i sporet for å drifte, vedlikeholde og fornye jernbanen i Norge. I 2017 skal vi bruke 2,4 milliarder kroner på små og store fornyelsesprosjekter rundt om i landet. I tillegg skal vi vedlikeholde for 6,3 milliarder kroner.

Den aller viktigste grunnen til å vedlikeholde jernbaneanleggene våre er å ivareta sikkerheten. Godt vedlikehold er dessuten en forutsetning for en punktlig trafikkavvikling. Når feil og mangler oppdages tidlig, kan de rettes før de fører til stopp i togtrafikken. Dette er også grunnen til at Bane NOR tar i bruk nye, digitale løsninger for å overvåke viktige komponenter i sporet, slik som sporveksler.

I år skal vi blant annet skifte ut gamle sviller, skinner og sporveksler og gjennomføre omfattende dreneringstiltak.

Godt vedlikehold forlenger levetiden på anleggsdelene, slik at vi får mer igjen for investeringene, men før eller senere må det fornyes til for å opprettholde ønsket funksjonalitet. I år blir det gjennomført mest fornyelsesarbeid på Sørlandsbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen.

På strekningen mellom Egersund og Kristiansand på Sørlandsbanen skal vi fornye strømforsyningsanlegget. Vi skal montere ny kontaktledning og et nytt system med automatiske transformatorstasjoner. Mellom Moi og Egersund skal vi også erstatte gamle tremaster med stålmaster. Dette vil gi større driftssikkerhet og mulighet for å kjøre flere og lengre tog. Vi skal i tillegg fornye skinner, tunneler, bruer, terminaler, publikumsarealer og teleanlegg. Alle disse arbeidene vil være med på å bedre standarden og punktligheten på jernbanen i Norge.

Bane NOR er også i gang med nødvendig fornyelse av gammel signalteknologi. Når ERTMS fullføres rundt 2030 kan vi tilby de reisende en enda sikrere og mer pålitelig jernbane med større kapasitet.

Tall for 2017



6,3^{mrd}

Drift

Vi kommer til å bruke 6,3 milliarder kroner på drift og vedlikehold.



2^{mrd}

Fornyelsesprosjekter

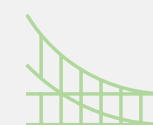
Vi skal gjennomføre fornyelsesprosjekter for i overkant av 2 mrd.



460^{mill}

ERTMS

460 millioner kroner vil gå med til innføringen av ERTMS.



500^{stk}

Drift

Bane NOR har som mål å ta i bruk digital overvåking av 500 sporveksler med 1 200 drivmaskiner.

Slik bygger vi fremtidens jernbane

Det er bred enighet om at jernbanen skal være sentral for å løse fremtidens transportutfordringer. Som ansvarlig byggherre for en rekke store utbyggingsprosjekter, er Bane NOR nøkkelen til å nå dette målet.

Knutepunktutvikling

Jernbanen binder Norge sammen og bidrar til å forme landet. Når Bane NOR utvikler attraktive og vel-fungerende knutepunkter i tilknytning til jernbanen, påvirker vi hvor folk bosetter seg og hvor de arbeider.

Bane NOR eier, utvikler og forvalter all jernbane-eiendom i Norge. Vår eiendomsdivisjon, Bane NOR Eiendom, er landets ledende knutepunktutvikler og en viktig steds- og byutviklingsaktør.

Bane NOR Eiendom har mer enn 200 pågående eiendomsutviklingsprosjekter ved knutepunkter i norske byer og tettsteder, og utvikler både nærings-eiendom og boliger. Bane NOR Eiendom forvalter også alle norske jernbanestasjoner, og sammen med våre leietakere jobber vi for å utvikle stasjonene til attraktive destinasjoner med hyggelige serveringssteder og butikker. Bane NOR Eiendoms ambisjon er å få flere til å bruke jernbanen. Eiendomsvirksomheten er en viktig inntektskilde for Bane NOR.

→
Østbanehallen ved Oslo S har blitt et populært møtested.



// Når Bane NOR bygger ut og forbedrer togtilbudet påvirker vi hvor folk bosetter seg og hvor de arbeider.

Konsernsjef **Gorm Frimannslund**

InterCity-utbyggingen på Østlandet¹

Prognoser for Oslo og det sentrale Østlandsområdet viser sterk vekst i folketallene de kommende tiårene. En kraftig forbedring av togtilbudet i InterCity-nettet vil spille en viktig rolle både for avlastning av hovedstadsområdet og for utvikling av bo- og arbeidsområdene langs InterCity-strekningene.

InterCity-satsingen omfatter planlegging og bygging av 270 kilometer med nytt dobbeltspor og 25 nye stasjoner.

Utbyggingen legger til rette for et tilbud som møter etterspørselen etter transport i takt med befolkningsveksten. Det blir kortere reisetider, hyppige avganger og god regularitet. InterCity skal bidra til en bærekraftig utvikling der flere velger å reise kollektivt, sykle og gå. Bane NOR skal være en pådriver for å utvikle velfungerende knutepunkter og fortetting rundt de nye stasjonene, og invitere til samarbeid og dialog med andre aktører om dette.

Andre store prosjekter

Byggingen av nytt dobbeltspor på den svært trafikkerte strekningen mellom Arna og Bergen vil bedre situasjonen både for gods- og persontrafikken.

En ny tunnel på 7,8 km gjennom Ulriken utgjør størstedelen av traséen. Prosjektet står ferdig i 2022.

I Trøndelag skal strekningene Trondheim–Stjørdal–Steinkjer og Hell–Storlien elektrifiseres innen 2023. Totalt gjelder dette ca. 200 km med bane.

Andre store prosjekter hvor planlegging og oppstart er aktuelt i løpet av perioden fram mot 2030, er blant annet nytt dobbeltspor mellom Arna og Stanghelle på Bergensbanen, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) og nytt dobbeltspor Sandnes–Egersund. Nasjonal transportplan legger også opp til en pakke med ulike tiltak som skal stimulere godstrafikken, til en samlet verdi av 18 milliarder kroner.

Utbyggingsdivisjonen i Bane NOR har ansvaret for gjennomføringen av de største prosjektene, mens fornyelse og mindre prosjekter styres av Infrastrukturdivisjonen.

Du kan lese mer om utbyggingsprosjektene på www.banenor.no/Prosjekter/

¹Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for 2018–29 er lagt til grunn for omtalen av utbyggingsprosjektene i dette kapitlet.

- Strekning som er ferdigstilt
 - Strekning som er under utbygging
 - Strekning som er under planlegging
- Kartet viser status per mai 2017

InterCity-satsingen

Vestfoldbanen

I henhold til Nasjonal transportplan 2018-29 skal sammenhengende dobbeltspor stå ferdig til Tønsberg i 2024 og til Skien i 2032. Flere parseller er allerede ferdige, sist Holm–Nykirke som med nye Holmestrand stasjon åpnet for trafikk i november 2016. Fra Farrisleidet til Porsgrunn pågår bygging av 22,5 km med dobbeltspor, fordelt på syv tunneler og ti bruer, som tas i bruk høsten 2018. To nye parseller, Drammen–Kobervikdalen og Nykirke–Barkåker har planlagt byggestart i 2018/19.

Follobanen

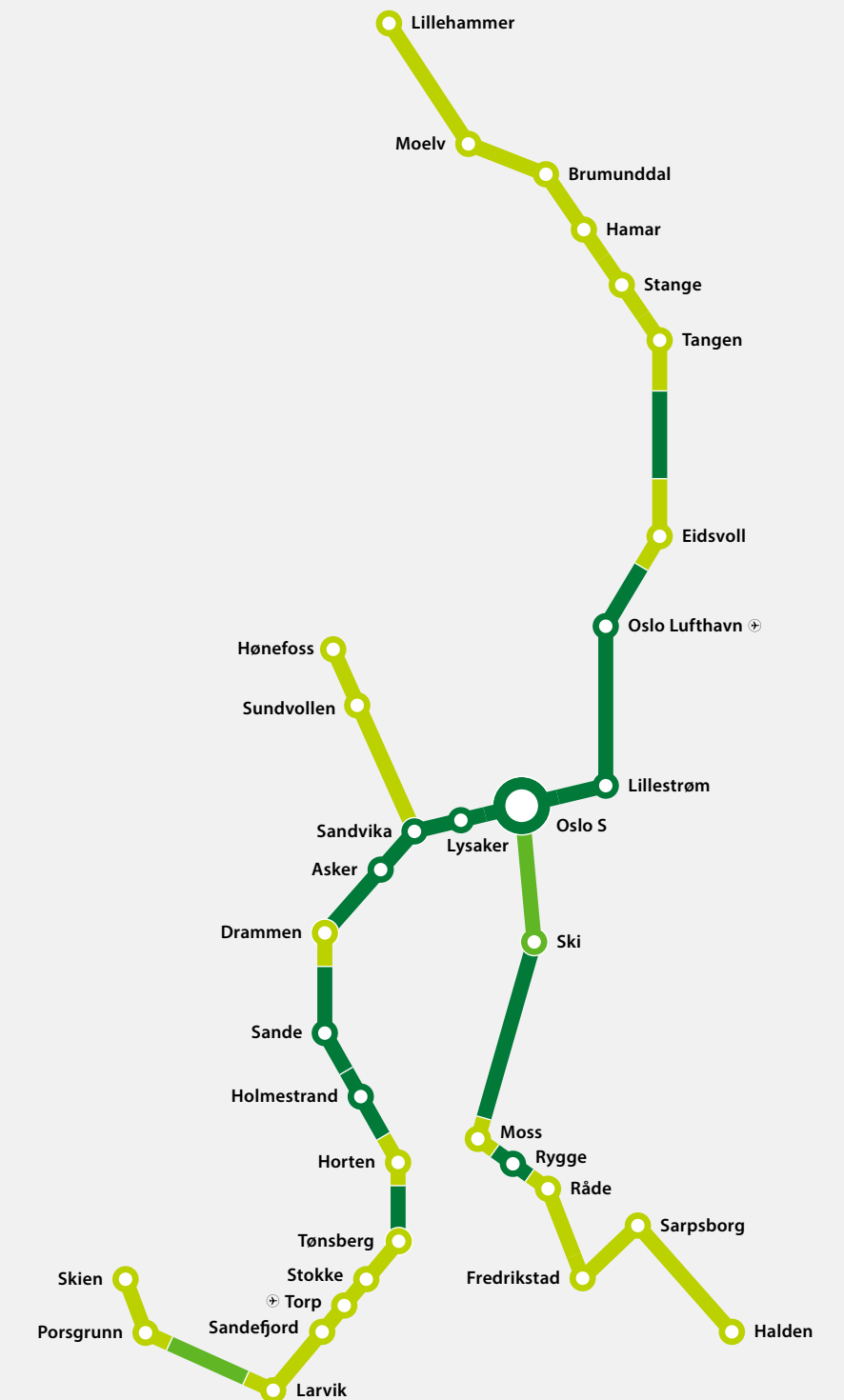
(22 km) er et foregangsprosjekt for norsk jernbaneutbygging og blir innerste del av InterCity-utbyggingen sørøst for Oslo. I desember 2021 skal nytt dobbeltspor mellom Oslo S og kollektivknutepunktet Ski stasjon stå ferdig. Prosjektet omfatter en 20 km lang jernbanetunnel med to atskilte løp, omfattende arbeid ved Oslo S, en ny jernbanestasjon i Ski og nødvendig omlegging av spor til Østfoldbanen. Totalt utgjør prosjektet 64 km med jernbanespor.

Dovrebanen

Her skal sammenhengende dobbeltspor føres fram til Hamar innen 2024 og Lillehammer innen 2034. Det skal bygges nye stasjoner blant annet på Tangen, Hamar og Brumunddal. I 2015 åpnet 17 km med dobbeltspor langs sørenden av Mjøsa (Langset–Kleverud), og i 2018/19 starter Bane NOR arbeidet med parsellene sør og nord for denne strekningen (Venjar–Eidsvoll–Langset og Kleverud–Sørli).

Ny jernbanetunnel

En ny jernbanetunnel gjennom Oslo er nødvendig for en videre utvikling av kapasitet og togtilbud på Østlandet. Nasjonal transportplan legger opp til at en ny tunnel skal kunne stå ferdig rundt 2032.



Ringeriksbanen

er en ny dobbeltsporstrekning på ca. 40 km mellom Sandvika og Hønefoss, som vil korte ned reisetiden mellom Oslo og Hønefoss/Bergen med nærmere én time. På deler av strekningen skal det også bygges ny motorveg, og utbyggingen er et fellesprosjekt med Statens vegvesen. Byggestart blir trolig i 2021/22.

Østfoldbanen

får sammenhengende dobbeltspor fram til Seut i Fredrikstad i 2024 og videre til Sarpsborg innen 2026. Dobbeltsporet skal føres fram til Halden innen 2034. Banen skal gå innom alle byene, og det skal bygges seks nye stasjoner. Parsellene Haug–Seut og Sandbukta–Moss–Såstad blir store oppgaver for Bane NOR fram mot 2024.



Nytt, databasert signalanlegg (Thales) ble tatt i bruk på strekningen Langset-Kleverud på Dovrebanen i 2015.

Sikkerhet og miljø

Å ivareta sikkerhet og miljø er viktige sider ved Bane NORs samfunnsansvar. Gjennom den daglige driften og utviklingen av det nasjonale jernbanenettet bidrar vi samtidig til en positiv utvikling på begge disse viktige områdene.

Blant de sikreste i Europa

Sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge er blant Europas høyeste. Systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid kombinert med tett oppfølging fra myndighetene er viktige bidragsyttere til dette, og Bane NOR har som mål å bli stadig bedre.

Vår visjon er at ingen liv skal gå tapt på jernbanen. Sikkerhet har derfor førsteprioritet i alle deler av organisasjonen, og våre dyktige medarbeidere bidrar på mange forskjellige måter til å opprettholde og heve sikkerhetsnivået ytterligere.

“Vår visjon er at ingen liv skal gå tapt.” **Konsernsjef Gorm Frimannslund**

I de følgende avsnittene finner du eksempler på noen av de mange oppgavene vi utfører som har betydning for sikkerhet og miljø.

Risikoanalyser

Gjennom risikoanalyser setter vi inn målrettede tiltak der gevinsten anses å være størst.

Drift og vedlikehold

Godt vedlikehold er viktig for både sikkerhet og driftsstabilitet i togtrafikken og prioriteres derfor høyt. Kartlegging av potensielt flom- og rasutsatte områder og tiltak for å redusere farene for slike hendelser er en del av dette arbeidet.

Når vi holder plattformer og andre publikumsområder frie for snø og is vinterstid, er vi med på å sikre trygg ferdsel for kundene våre.

Planoverganger og holdningsskapende arbeid

Bane NOR tar sitt samfunnsansvar på alvor. Gjennom informasjon og holdningsskapende arbeid bidrar vi til økt kunnskap og forståelse blant store og små om viktigheten av å vise aktsomhet når de krysser jernbanelinjen.

Vi jobber også for å få lagt ned planoverganger. I 2016 ble antall planoverganger redusert med 60, og den største bidragsyteren var den nye

InterCity-strekningen som ble åpnet rundt Holmestrand.

I tillegg gjennomføres det årlig både små og store tiltak for å øke sikkerheten på de rundt 3 500 planovergangene vi fortsatt har. Det ble gjennomført om lag 170 slike tiltak i 2016.

Helse, miljø og sikkerhet

Bane NOR jobber for en sikrere og grønnere anleggssektor og en sikker og miljøeffektiv drift av jernbanen.

Som profesjonell og ansvarlig byggherre har Bane NOR stor oppmerksomhet på sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) på våre bygge- og anleggsområder og har undertegnet «Charter for en skadefri bygge- og anleggsnæring».

Styring og overvåking av togtrafikken

Fra våre trafikkstyringssentraler fjernstyres og overvåkes togtrafikken kontinuerlig. Dette kan du lese mer om på side 11.

Ny teknologi

Innføring av moderne teknologi som nye signalanlegg og overvåking av tekniske komponenter i sporet gjør jernbanen stadig sikrere. Les mer om den digitale storsatsingen som er i gang på side 16-19.

Bane NOR prioriterer miljøarbeidet høyt

Arbeidet omfatter blant annet oppfølging av lovpålagte krav innen drift og vedlikehold, samt å stille miljøkrav til planlegging og utbygging av jernbane.

Utbygging

Bane NOR jobber kontinuerlig med å kontrollere og redusere uønsket påvirkning på naturmangfold i alle faser av sine utbyggingsprosjekter. Vi kartlegger naturmangfold, overvåker vannkvaliteter i bekker og elver og restaurerer sideterreng. Inngrep i dyrket jord kompenseres så langt det lar seg gjøre gjennom etablering av nytt jordbruksland f.eks. på permanente massedeponier.

Planlagte forbedringer

Miljøforbedringer foretas i henhold til spesifikke handlings- og vedlikeholdsplaner for blant annet å redusere klimagassutslipp gjennom ulike former for energieffektiviseringstiltak.

Skinnesliping er et effektivt tiltak som forebygger og reduserer både slitasje og trafikkstøy.

Vegetasjonsrydding og fjerning av ettervekst langs sporet, samt bygging og vedlikehold av gjerder er eksempler på tiltak for å redusere dyrepåkjørsler.

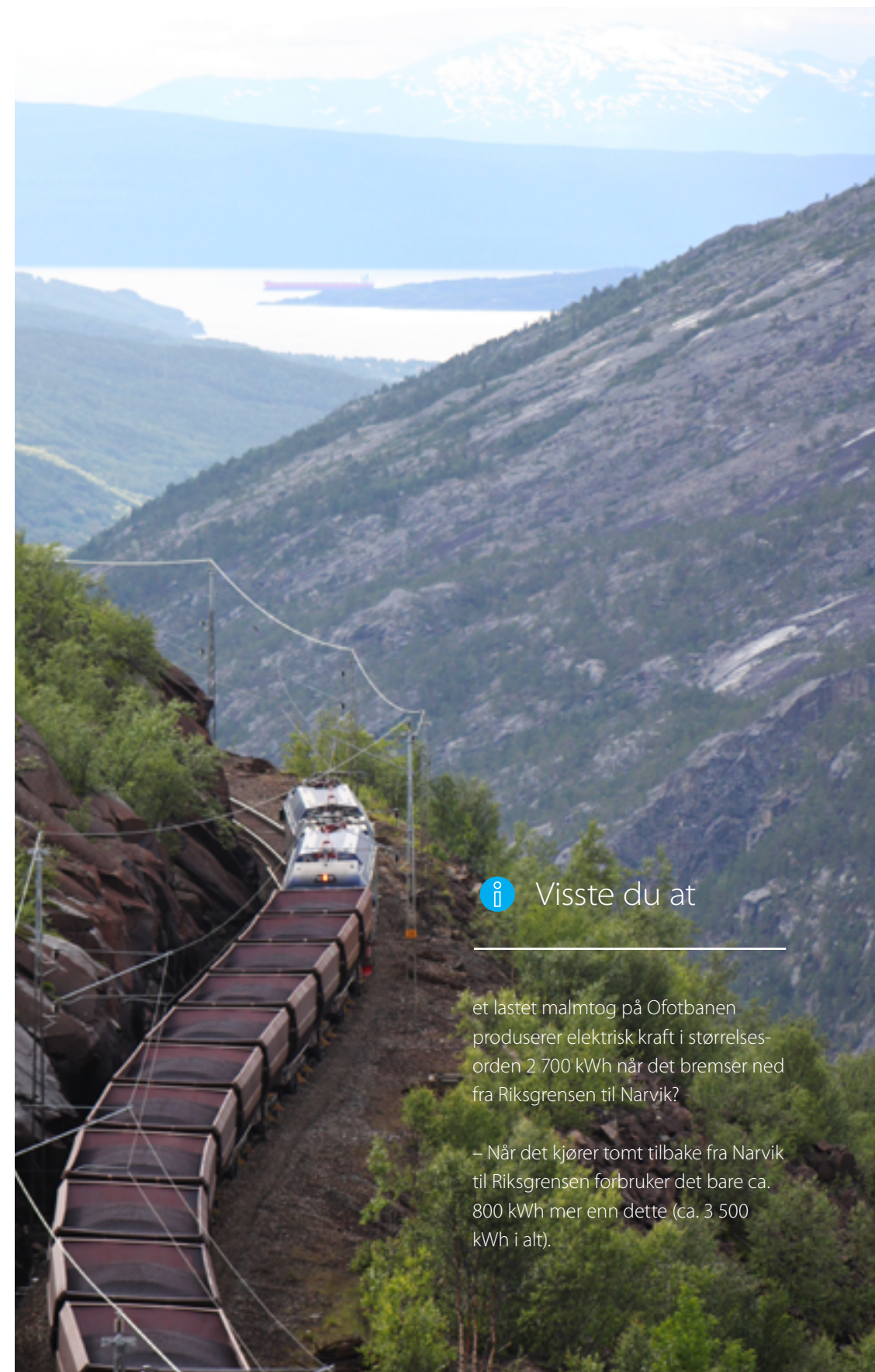
Tog er klimavennlig og energieffektivt – en miljøløsning!

Det er en politisk målsetting i Norge å overføre gods fra vei til bane der dette er hensiktsmessig. Tog kan frakte mange passasjerer og mye gods på en gang, og er derfor en viktig bidragsyter til den nasjonale satsingen på miljøvennlig transport. Dersom en større andel av både person- og godstrafikken her i landet går med jernbanen vil det avlaste veiene våre. Det, betyr mindre kø, tryggere trafikk og effektiv bruk av areal.

Ofotbanen

Ca. 60 prosent av antall tonn gods på jernbanen i Norge transporteres på Ofotbanen, selv om banen bare utgjør én prosent av jernbanenettet.

- Det transporteres ca. 20 millioner tonn jernmalm per år mellom Kiruna og Narvik.
- Det går i dag 16 godstog i uken hver vei mellom Oslo og Narvik.
- Sørover transporteres ca. 200 000 tonn fisk per år som utgjør ca. halvparten av all fisk som fraktes på tog i Norge.



Visste du at

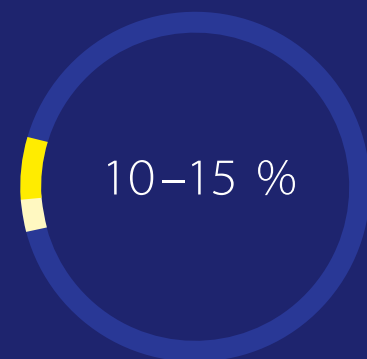
et lastet malmtog på Ofotbanen produserer elektrisk kraft i størrelsesorden 2 700 kWh når det bremser ned fra Riksgrensen til Narvik?

– Når det kjører tomt tilbake fra Narvik til Riksgrensen forbruker det bare ca. 800 kWh mer enn dette (ca. 3 500 kWh i alt).

Visste du at Bane NOR er et statsforetak med ansatte innenfor en lang rekke fagområder?


30-40 prosent av Bane NORs årlige ansettelse er innenfor de tradisjonelle kjerneområdene:

- Bygg, anlegg og konstruksjon
- Elkraft og energi
- Elektro, automasjon og kybernetikk
- Kommunikasjonsteknologi og tele



For 10-15 prosent av alle Bane NORs ansettelse står prosjekt- og byggeledelse sentralt, og med økt prosjektaktivitet øker også kompetansebehovet.

Bane NOR satser på sikkerhet, kvalitet og prosessforbedring og vil ha behov for kompetanse knyttet til både klimatilpassing, samfunnsikkerhet og informasjonsteknologi i tiden fremover. I forbindelse med innføring av nytt signalsystem og nye vedlikeholdsstyringssystemer vil Bane NOR også ha behov for deg som kan innovere, utvikle og drifte ny teknologi.



Kontakt oss

05280

Landsdekkende sentralbord

+47 22 45 50 00

Fra utlandet

Bane NORs hovedkontor ligger

i Biskop Gunnerus' gate 14, sentralt i Oslo

Postadresse: Bane NOR SF, Postboks 4350, 2308 Hamar

E-post: postmottak@banenor.no

Kundesenter

477 70 098

Åpent kl. 8–19 mandag-fredag (kl. 9–15 lørdag-søndag/helligdager)

[Banenor.no/kundesenter](https://www.banenor.no/kundesenter)

02009 (talestyrt informasjon om stasjoner og rutetider)

E-post: kundesenter@banenor.no

www [banenor.no](https://www.banenor.no)