

Årsmelding 2004



Jernbaneverket



Innhold

Tid for tog	3
Hva er Jernbaneverket?	4
Jernbaneverkets organisasjon	5
Sikkerhet	6
Økonomi og effektivitet	10
Drift	10
Vedlikehold	11
Investeringer – Utvikling av jernbanenettet	12
Statsregnskapet	14
Mennesket i organisasjonen	16
Personalet og arbeidsmiljøet	16
JBV Ressurs	16
Konkurranseskraft	18
Togselskaper på det statlige jernbanenettet	18
Infrastrukturkapasitet – Jernbaneverkets hovedprodukt	18
Rammebetingelser	19
Nøkkeltall for det statlige jernbanenettet	21
Transportmengden på det statlige jernbanenettet	23
Punktlighet	24
Miljø	26
Jernbaneverkets internasjonale arbeid	28
Jernbaneverkets utgivelser 2004	30
Kontakt oss	31

Tid for tog

Vi har lagt bak oss et år som var en 150-årsjubilant verdig. Aldri har punktligheten vært bedre; jernbanen opplever trafikkvekst, og sommeren 2004 kom det historiske stortingsvedtaket om å satse 26,4 milliarder kroner på å utvikle en konkurransedyktig jernbane i tiårsperioden 2006-2015. Jubileet ble med andre ord ikke bare et nostalgisk tilbakeblikk, men en bekreftelse på den sentrale rollen jernbanen har hatt og vil ha i årene som kommer.

Jernbaneverket har i tråd med vedtaket utarbeidet et handlingsprogram som, om det gjennomføres, vil være den største satsingen på norsk jernbane i moderne tid. Ved å konsentrere investeringene i de ti prosent av jernbanenettet der jernbanen har det største markedsgrunnlaget, vil jernbanen bidra til å løse de stadig større transportutfordringene vi står overfor.

En slik målrettet satsing vil også fjerne flaskehalsen som i dag skaper utfordringer for fjerntrafikken.

2004 var også året da Stortinget besluttet å konkurranseutsette alt vedlikehold på jernbanen. Konkurransutsettingen skal gjennomføres i to faser med start i 2005. Vedtaket fra Stortinget omfatter også en nedbemanning av driftsapparatet med rundt 1000 årsverk. Dette var ikke i tråd med Jernbaneverkets anbefalinger, men nå må blikket rettes fremover. Prosessen vil berøre mange medarbeidere i Jernbaneverket og krever at vi tar den enkelte arbeidstakers behov på alvor. Vi har derfor arbeidet med å etablere nødvendige støttefunksjoner og trukket inn ekstern kompetanse der det er nødvendig.

Informasjon er også et stikkord og en utfordring for hele organisasjonen. Vi er

også glad for det samarbeidet vi har med personalorganisasjonene. Jernbanen har en kultur og historisk arv som skal forvaltes på en ansvarsfull måte.

Jernbane er en sikker transportform; 2004 bekrefter statistikken. Det er likevel ingen sovepute. Vi kan bli bedre, og det blir vi - hver eneste dag. Og til å hjelpe oss i det arbeidet har vi de holdningene og den kulturen hver enkelt medarbeider tar med seg inn i jobben. Vi snakker om eierskap, ansvarsfølelse og stolthet. Sammen med ny teknologi og nye prosedyrer er dette bærebjelkene i vårt arbeid med sikkerhet.

Den 1. desember tok Jernbaneverket i bruk togradiosystemet GSM-R på Nordlands-banen, Meråkerbanen, Raumabanen, Rørosbanen og deler av Dovrebanen. I 2005 står strekningene Flåmsbana, Gjøvikbanen og Østfoldbanens Østre linje for tur. Sammen med utbyggingen av ATC (Automatisk togkontroll) vil GSM-R styrke sikkerheten og bidra til større grad av fleksibilitet i trafikkavviklingen. Dette betyr mye både for togselskapene og Jernbaneverket.

Jernbaneverket nærmer seg slutten på det største, landbaserte utbyggingsprosjektet her til lands. Høsten 2005 vil den nye Sandvika-Asker-parsellen bli

åpnet for trafikk. Dermed er vi et skritt nærmere en effektiv og moderne jernbane i Oslo-området. Prosjektet har vært gjennomført på en rasjonell og kostnadsbesparende måte. Det er også helt avgjørende for at jernbanen skal ha tillit hos de bevilgende myndigheter og publikum.

Samfunnet forandrer seg, og det gjør også publikums krav til service og informasjon. I 2004 fortsatte Jernbaneverket arbeidet med å forbedre seg på disse områdene. Særlig stort er behovet for god høytalerinformasjon og informasjonstavler. Det er på stasjonene og holdeplassene Jernbaneverket er i direkte kontakt med publikum, og det er på disse arenaene mye av vårt omdømme skapes. Det må vi aldri glemme.

Ved årsskiftet ble antall medarbeidere i Jernbaneverket redusert med 240 til 3 152 fast tilsatte gjennom omdannelsen av BaneService til AS i januar 2005.

Jeg vil takke alle som gjorde jubileumsåret 2004 til en opptur for jernbanen. Gratulerer, det er tid for tog!



Steinar Killi

Jernbanedirektør Steinar Killi med GSM-R telefon. Foto: Øystein Grue



Hva er Jernbaneverket?

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

Jernbaneverket har ansvar for

- Utvikling og drift av et jernbanenett som tilfredsstillende samfunnets og markedets krav til sikkerhet og kvalitet (punctlighet, togtetthet, publikumsinformasjon mv.)
- Jernbanestasjoner og terminaler, blant annet publikumsarealer med informasjonstjeneste, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukerne av togtjenester.
- Inngåelse av sportilgangsavtaler med togselskaper som kjører på det statlige jernbanenettet.
- Planlegging og tildeling av ruteleier til togselskapene.
- Styring av togtrafikken på jernbanenettet.
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.
- Fra 1.januar 2005 er Jernbaneverket tillagt ansvaret for å utdanne lokomotivførere.

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

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

Foto: Rune Fossum



Jernbaneverkets organisasjon

Jernbanedirektøren har ansvaret for ledelsen av Jernbaneverket.

Infrastrukturdivisjonen

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

Trafikkdivisjonen

har ansvar for den operative trafikkstyringen og informasjonstjenesten mot de reisende. Divisjonen består av tre regionale trafikkområder som igjen

har til sammen åtte toglederområder. BaneEnergi forvalter omformerstasjonene og videreselger elektrisk energi til togselskapene.

Jernbanedirektørens staber består av følgende avdelinger:

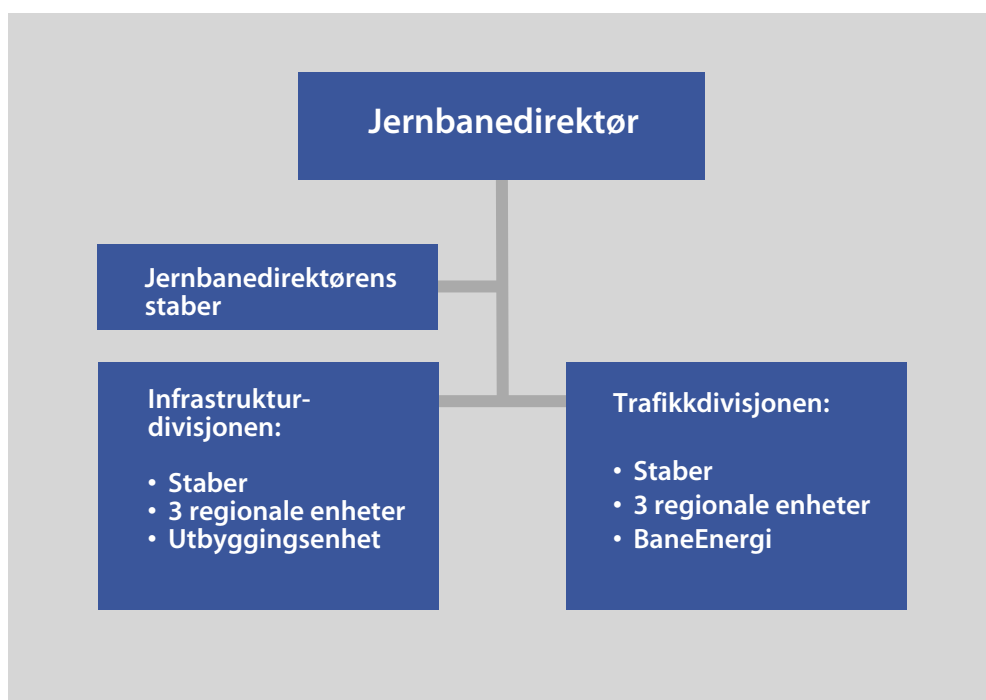
- Sikkerhet og virksomhetsutvikling
- Utredning med ansvar for utredninger vedrørende ny infrastruktur
- Marked og kommunikasjon med ansvar for markedskontakt og informasjon
- EtatsController med ansvar for controller- og regnskapsfunksjonen
- Stabsavdeling med ansvar for internasjonale relasjoner og juridiske problemstillinger

Fellestjenester utfører regnskaps-tjenester, lønns- og personalfunksjoner, arkivtjenester og lokal husdrift for hele Jernbaneverket. Fellestjenester rapporterer til stabsavdelingen. Norsk jernbanemuseum rapporterer til markedsavdelingen, mens Norsk jernbaneskole rapporterer til avdeling for sikkerhets- og virksomhetsutvikling.

I forbindelse med konkurranseutsettingen er det etablert et kompetansesenter, JBV Ressurs som rapporterer direkte til jernbanedirektøren.

Baneservice ble omdannet til AS i januar 2005.

Jernbaneverkets organisasjon 31.01.2005



Steinar Lill
S. Kili 02.03.2005

Sikkerhet

Året 2004 var et av de sikkerhetsmessig beste for jernbanen i Norge. Sikkerhet er likevel ikke noe vi har. Sikkerhet er noe vi må skape – og gjenskape hver dag.

Sikkerhetsstyring

Transport bidrar til verdiskaping i samfunnet. Transportverdier i jernbanesektoren skapes i en verdikjede bestående av infrastruktur, trafikkstyring og togselskaper. Risiko for skade på menneske, miljø og materiell består av summen av risikofaktorer fra hvert av disse tre ledene og fra samspillet dem imellom, samt samspillet mellom transportformene. Det er denne summen av alle risikofaktorer i jernbanesystemet det er viktig å holde kontroll med for å skape og opprettholde et jernbanetilbud med akseptabelt sikkerhetsnivå. Som ansvarlig for kapasitetsfordelingen på jernbanenettet er det Jernbaneverket som kan overvåke den til enhver tid samlede risiko.

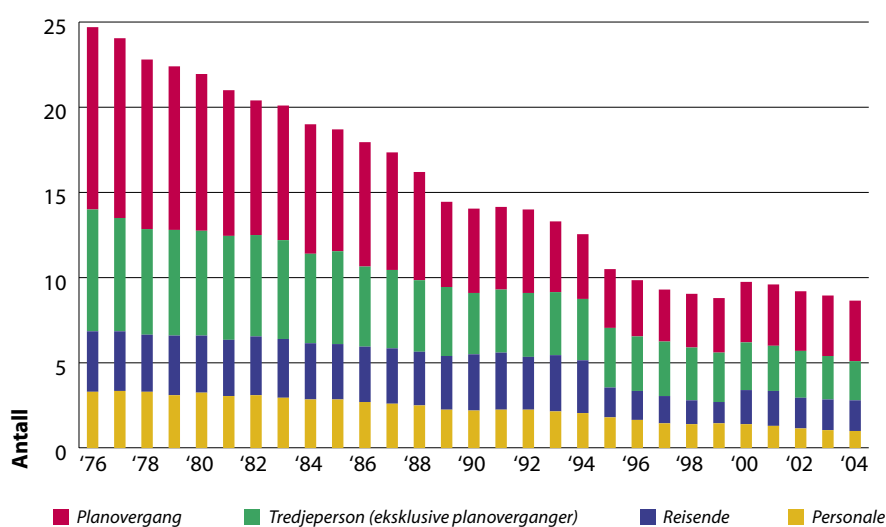
Jernbaneverket beskriver risikobildet for det statlige jernbanenettet gjennom strekningsvise risikoanalyser. Disse suppleres med risikoanalyser i forbindelse med enhver endring som kan påvirke sikkerhetsnivået på nettet. I perioden fra 2000 til 2004 har Jernbaneverket gjennomført over 800 små og store risikoanalyser av tekniske systemer, grensesnitt menneske – maskin og organisatoriske endringer. Sammen med strekningsanalysene gir dette kontroll og oversikt over risikobildet.

De gjennomførte analysene og erfarne hendelser gjør at Jernbaneverket har spesielt fokus på å forhindre storulykker og å redusere mulighetene for påkjørsler på planoverganger og i sporet.

Fra manuell til teknisk trafikkstyring

Jernbaneverket jobber ut fra enkeltfeilprinsippet, det vil si at ingen feil alene skal kunne føre til en ulykke. Sikringsanlegg og tekniske barrierer som ATC (Automatisk togkontroll) er i tråd med dette prinsippet og bidrar til økt sik-

Drepte pr. år, glidende gjennomsnitt siste 20 år¹



kerhet på jernbanenettet. ATC er et teknisk system som overfører signalbeskjed fra signal til tog. Ved utilsiktet passering av stoppsignal bremses toget automatisk ned. ATC danner en ekstra barriere og gjør togframføringen mindre avhengig av menneskelige faktorer. I 2004 ble det bygget sikringsanlegg med ATC og fjernstyring på Spikkestadlinja. Planlegging for bygging av sikringsanlegg på Nordlandsbanen ble også startet.

GSM-R – kommunikasjon for jernbane

I desember 2004 satte Jernbaneverket i drift GSM for Rail, eller GSM-R, på 40 prosent av jernbanenettet. GSM-R er en europeisk standard for kommunikasjon på jernbanen, og Norge er ett av de første av i alt 32 land i Europa som innfører det nye systemet.

GSM-R bygger på mobilstandarden GSM. I tillegg tilfredsstillers systemet en

rekke krav til sikkerhet og tilgjengelighet som er spesielle for jernbanetraffikk. GSM-R har nødalarmer, prioritetsnivåer på samtaler, kort oppkoblingstid og gruppesamtaler.

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

GSM-R gir full radiodekning langs sporet og i samtlige jernbanetunneler. Strekningsnett uten godkjent system for nødkommunikasjon ble prioritert først, og ved utgangen av 2004 var GSM-R tatt i bruk på Ofotbanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Rørosbanen, Raumabanen og deler av Dovrebanen. Innføringen av GSM-R i Norge skal etter planen fullføres innen 2007.

¹ Glidende gjennomsnitt per år fremkommer ved å beregne gjennomsnitt for de 20 siste år.

Sikkerhet i tunnel

Jernbanenettet har over 700 tunneler, 50 av dem er lengre enn 1000 m. I jernbanens 150 år lange historie har man ikke opplevd større tunnelulykker i Norge. Allikevel forbedrer Jernbaneverket tunnelsikkerheten ved å gjennomføre tiltak i de lengste tunnelene som følge av den psykologiske effekten og storulykkespotensial knyttet til lange tunneler. Hensikten med tiltakene er i hovedsak å gi bedre mulighet for selvredning. I 2004 har Ulriken, Arnanipa og Hananipa på Bergensbanen fått nødlys og skilting.

Planoverganger

Planoverganger har historisk sett vært en

av de største risikofaktorene forbundet med jernbane i Norge. Derfor har dette lenge vært et område med spesiell oppmerksomhet.

Jernbaneverket har ut over generell drift og vedlikehold gjennomført 150 større og mindre tiltak for økt sikkerhet ved planoverganger i 2004. I løpet av året er 82 planoverganger fjernet. En stor andel av de gjenværende 4249 planovergangene er ikke i bruk eller svært lite i bruk og betyr derfor lite for det totale risikobildet.

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

som for eksempel:

- Siktutbedring og utbedring av veggeometri.
- Oppgradering av vegskilting i samarbeid med Vegdirektoratet.
- Gjerdning, låsing og midlertidig stengning.
- Ringerutiner for planoverganger med liten trafikk (prøveordning)
- Bygging av enkel varselampe og skilting av disse på landbruksoverganger.

Kompetanse og kultur

Den nevnte tredeling (infrastruktur, trafikkstyring og togselskaper) sammen med en økt grad av konkurranseutsetting (både på trafikk- og driftssiden) gir flere aktører innenfor jernbanesystemet. Sikkerhetsstyring basert på forståelse og kompetanse gir en større robusthet ved en slik utvikling. Den risikobaserte sikkerhetsstyringen bygger på økt involvering av fagpersonale ved gjennomføring av analyser. Dette bidrar ikke bare til at sikkerhet i større grad blir en integrert del av beslutning, men gir også større forståelse og bedre analyser.

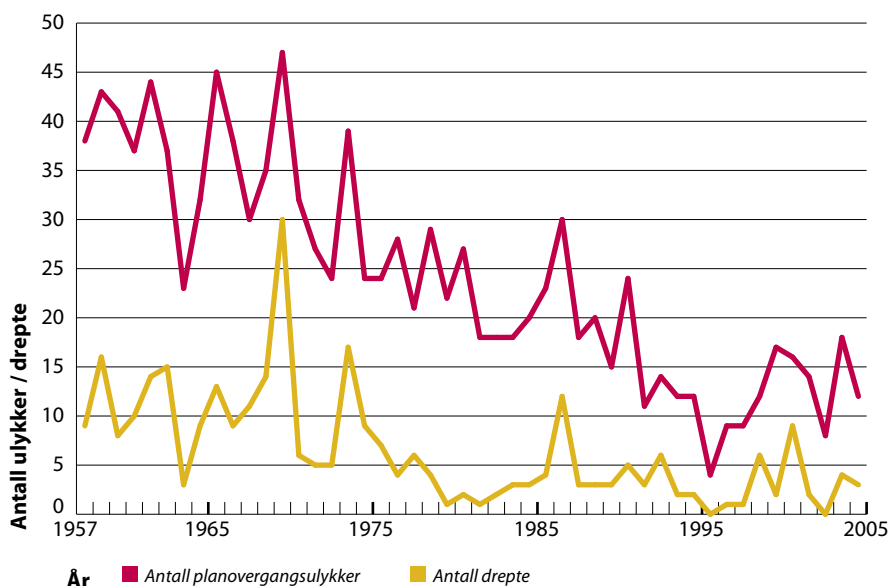
Jernbaneverket kan ikke alene sørge for sikkerhet på jernbanen. En felles forståelse og innsats fra de forskjellige aktørene er nødvendig. I 2004 har det vært jobbet med å etablere Norsk Jernbaneskole (se side 20) som tok i mot sine første studenter i januar 2005. Skolen vil bidra til en felles forståelse, felles begrepsbruk og større kjennskap til de ulike deler av jernbanesystemet. Dette oppnås også gjennom felles fagkurs og seminarer. I 2004 har det vært avholdt kurs innen sikkerhetsledelse med deltakere fra flere aktører.

Sikkerhet på jernbanen

Jernbanen har de siste 20 år hatt en svært positiv sikkerhetsmessig trend og er blant de sikreste transportformene. Til tross for dette omkom tre personer ved ulykker på jernbanen i Norge. Dette er to færre enn foregående år. To fotgjengere omkom ved planoverganger som er sikret med vegbomanlegg (Sandesund, Askim). Én person omkom da en traktor ble påkjørt av et tog på en planovergang med lysanlegg uten bom. Alle de tekniske vegsikringsanleggene fungerte slik de skulle.

Oversikten over driftsulykker i 2004 viser en bedring, men bekrefter hvilke ulykker som dominerer i jernbanens risikobilde.

Planovergangsulykker 1957 - 2004



Sammenstilling av driftsulykker 2004

Type ulykke	Antall	Døde	Alvorlige skadde ¹
Sammenstøt	21	0	0
Togframføring (tog - tog)	0	-	-
Togframføring (tog - objekt)	10	-	-
Skifting	11	-	-
Avsporinger	8	0	0
togframføring	6	-	-
skifting	2	-	-
Planovergangsulykker²	10	1	3
sikret med bom, lyd, lys	5	1	3
sikret med grunder	5	-	-
Andre planovergangsulykker	2	2	0
Brann i rullende materiell	5	0	0
Andre ulykker³	0	0	0
Totalt	46	3	3

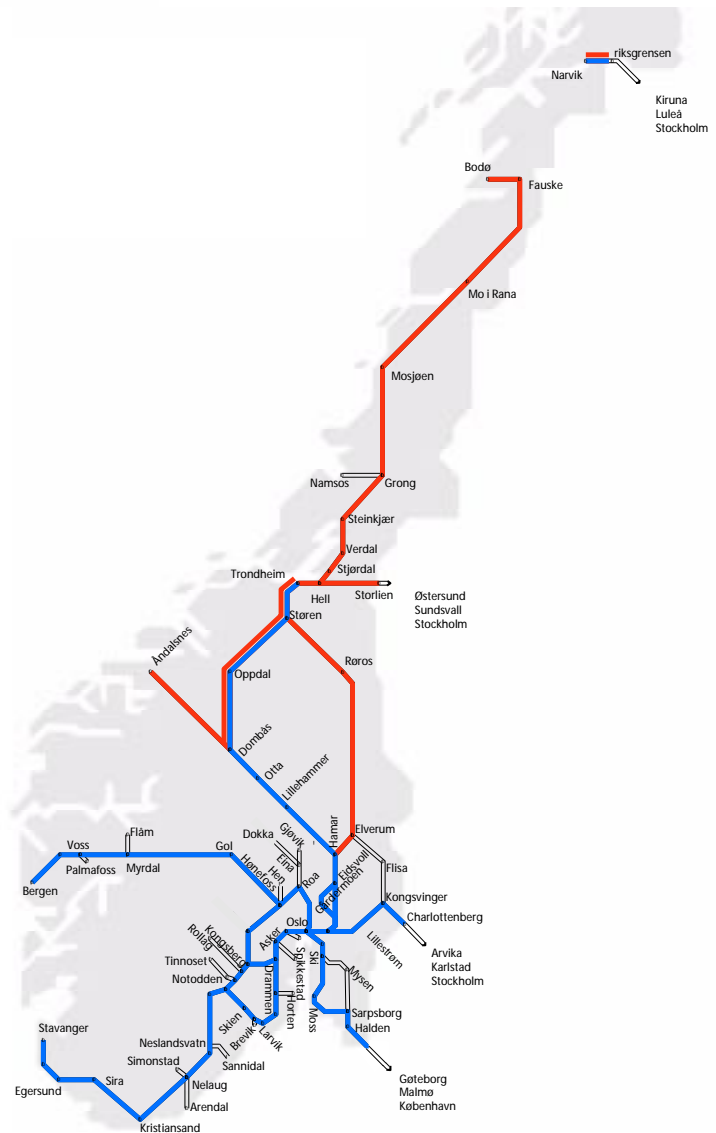
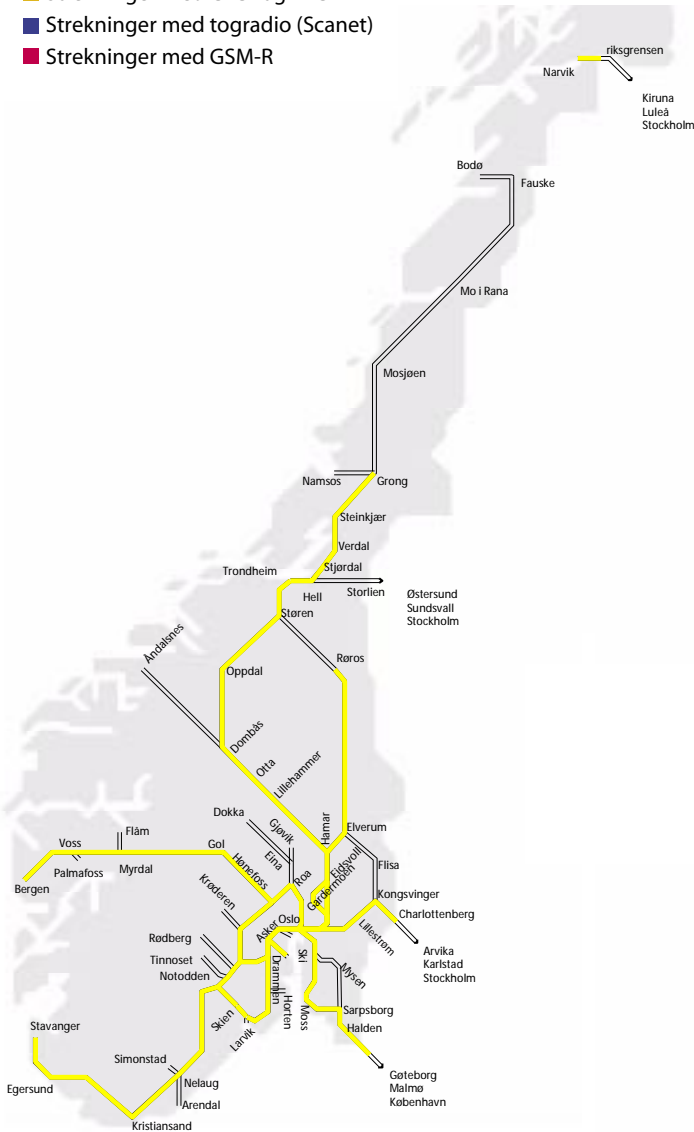
1 Alvorlig skadd defineres som person som er arbeidsufør i mer enn 14 dager etter ulykken

2 Gjelder sammenstøt mellom veikjøretøy og skinnegående materiell.

3 Gjelder øvrige ulykker som medførte drepte eller alvorlig skadde.

Sikkerhet langs jernbanenettet

- Strekninger med CTC* og ATC**
- Strekninger med togradio (Scanet)
- Strekninger med GSM-R



* CTC (Centralized Traffic Control) - innebærer at stasjonenes sikringsanlegg kommuniserer med en fjerntstyringsentral.

** ATC - Automatisk togkontroll er en fellesbetegnelse for DATC og FATC, hvor D betyr delvis og F betyr fullstendig utrustet ATC.

På strekninger med delvis utrustet ATC har man automatisk togstopp som bremses ned toget ved utilsiktet passering av stoppsignal, mens man på strekninger med fullstendig utrustet FATC i tillegg har overvåking av linjehastighet. (se Jernbanestatistikk 2004)



GSM-R mast monteres sør for Alvådal på Rørosbanen. Foto: Øystein Grue

Økonomi og effektivitet

Jernbaneverkets hovedmål for økonomi og effektivitet er å bedre ressursutnyttelsen i utøvelsen og gjennomføringen av sitt ansvar og sine oppgaver.

Drift

Drift av jernbane omfatter både trafikkstyring og driftsoppgaver knyttet til sporområder, stasjoner og terminaler. Figur 1 viser Jernbaneverkets årlige fordeling av driftsutbetalinger.

Trafikkstyring

Utbetalinger knyttet til trafikkstyring utgjorde 347 mill. kroner i 2004.

Trafikkstyringen består av følgende hovedfunksjoner:

- Togledelse og togekspedisjon
- Kapasitets- og ruteplanlegging
- Service og informasjon til reisende, publikum, trafikksekselskapene og mediene (sporanvisere, monitører, skilting, oppslagstavler, høyttalere, internett mv.)
- Styring av kontaktledningsbrytere for strømforsyning til tog

Drift av infrastruktur

Samlede utbetalinger knyttet til drift av infrastruktur utgjorde i 2004 ca. 839 mill. kroner. Herav utgjorde ledelses- og støttefunksjoner 221 mill. kroner.

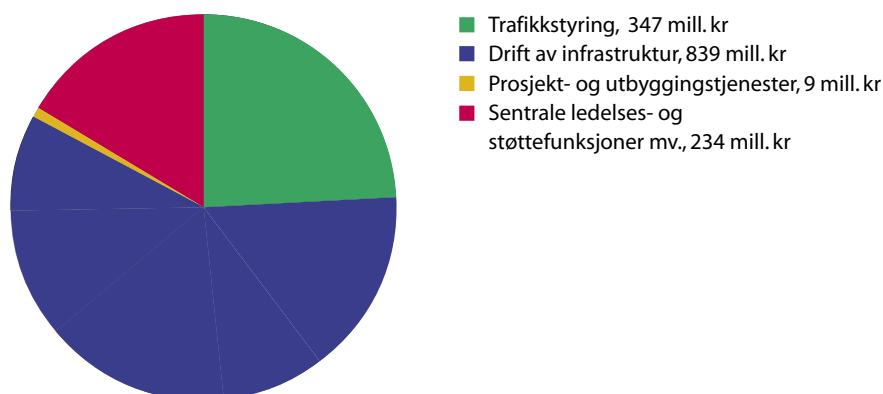
Publikumsområder, sambandsleie, strømutgifter mv.

Utbetalingene utgjør årlig ca. 221 mill. kroner. Dette inkluderer betaling av leie til NSB for offentlige rom på stasjonene, sambandsleie og kjøp av elektrisk energi til lys og oppvarming.

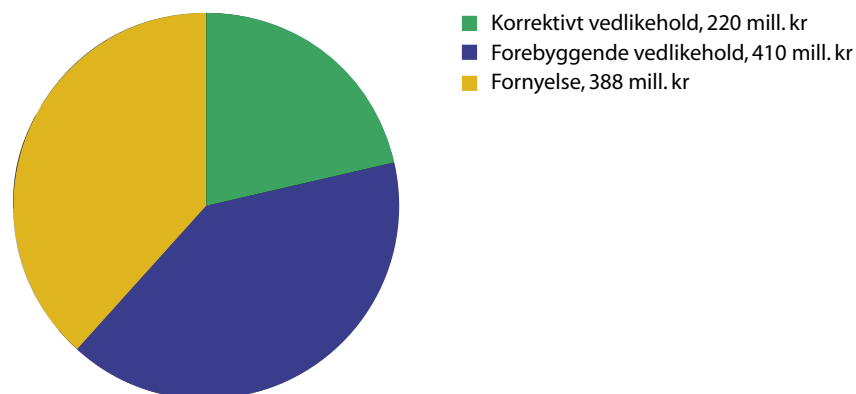
Nettleie

Dette er utbetalinger knyttet til anlegg for omforming av strøm til tog fra BaneEnergi, og dette utgjør årlig ca. 154 mill. kroner.

Figur 1: Fordeling av driftsutbetalinger i 2004 (tall i mill. kr) ^{1,2}



Figur 2: Fordeling av vedlikeholdsutbetalinger i 2004 (tall i mill. kr) ^{1,2}



Snørydding

Dette gjelder snøberedskap og snørydding som årlig utgjør ca. 118 mill. kroner.

Prosjekt- og utbyggingstjenester

Dette gjelder faste driftsaktiviteter knyttet til Jernbaneverkets investeringsprosjekter, og utgjør ca. 9 mill. kroner per år.

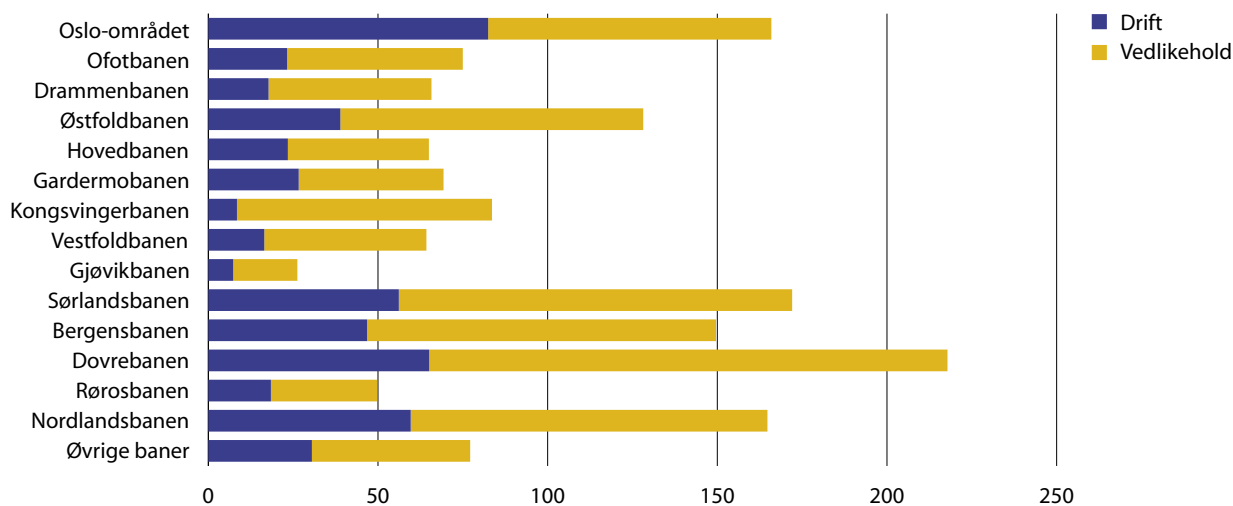
Sentrale ledelses- og støttefunksjoner mv.

I tillegg til jernbanedirektøren med staber og sentralt styrte driftsprosjekter kommer her også drift av Fellestjenester, Norsk jernbanemuseum, Norsk jernbaneskole mv. Samlet utgjør dette årlig ca. 234 mill. kroner.

¹ Figur 1, 2 og 4 er ekskl. drift og vedlikehold av Gardermobanen.

² Tallgrunnlaget til figur 1, 2 og 3 er basert på et anslag for kostnadsforbruk etter en kalkulatorisk fordeling av de indirekte kostnadene. Tallene er ikke iht. Jernbaneverkets kontantregnskap.

Figur 3: Drift og vedlikehold fordelt på banestrekninger (tall mill. kr) ²



Vedlikehold

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

Vedlikeholdet er inndelt i tre kategorier:

- Korrektivt vedlikehold som består av feilretting og beredskap
- Forebyggende vedlikehold som består av inspeksjoner, visitasjoner, kontroller, planlagt forebyggende feilretting, revisjoner og utskifting av enkeltkomponenter
- Fornyelse av anlegg. De vanligste fornyelsesarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer og gjennomgående bytte av sviller og skinner, samt ballastrensing.

Jernbaneverket har vedtatt en overordnet vedlikeholdsstrategi for infrastrukturen. Arbeidet med å utarbeide vedlikeholdsstrategier for de enkelte banestrekninger er i gang. Håndbok for vedlikeholdsstyring av Jernbaneverkets infrastruktur er fullført, og håndboken er tatt i bruk fra 1. juni 2004. Håndboken angir krav til "God infrastruktur" som føringer for utvikling av de banevise strategier, og bygger på prinsippet om pålitelighetsstyrt vedlikehold. Håndbokens målsettinger og prinsipper vil gi en vridning fra korrektivt til forebyggende vedlikehold og fornyelse, samt forbedre tilstanden i anleggene.

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

Skinnebytte	30 km/år
Svillebytte	36 000 stk/år
Sporvekselbytte	20 stk/år
Ballastrens	65 km/år
Fornyelse av kabelanlegg	60 km/år
Fornyelse av kontaktledn.	40 km/år
Fornyelse av signalanlegg	2,5 stasjoner per år

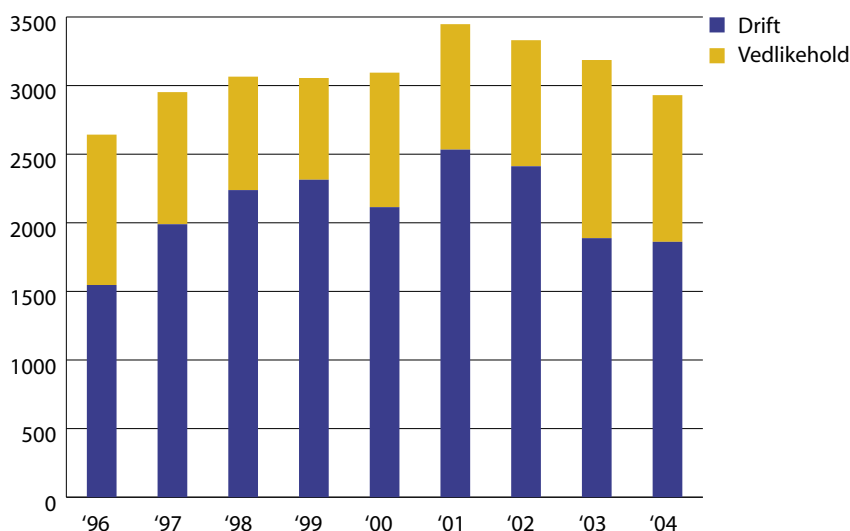
Disse mengdene er i henhold til Jernbaneverkets vedlikeholdsplaner.

Drift og vedlikehold fordelt på banestrekninger

Baneprioritering foretas med hensyn til forventet bruk av banenettet, forventet trafikkmengde og samfunnsmessig nytte. Kostnadsstrukturen avdekkes ved å sammenstille enhetskostnader (produkt-nøkkeltall) for de forskjellige anleggsdeler og banenummer for hovedgrupper av aktiviteter. Slike produkt-nøkkeltall gir et grunnlag for å sammenligne kostnadene på banestrekninger med likeartet trafikk, og dermed identifisere strekninger med "god praksis" for drift og vedlikehold av infrastrukturen.

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

Figur 4: Drift og vedlikehold 1996-2004 (tall i mill. faste 2004-priser) ¹



Figur 4 viser en sammenligning av Jernbanelinjes utbetalinger til drift og vedlikehold i perioden fra 1996 til 2004.

Investeringer – Utvikling av jernbanenettet

I tabell 1 presenteres en spesifisering av Jernbanelinjes regnskap og bevilgning for kapittel 1350 post 30 Investeringer i linjen, samt kostnadsoverslag og forventet sluttsum tilhørende prosjekter som er spesifisert i St.prp.nr. 1 (2003-2004). I tillegg beskrives tiltak innenfor programområdene sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak og stasjoner og knutepunkter.

Figur 5 viser Jernbanelinjes investeringer i 2004 fordelt på programområder.

Nyanlegg

Ny dobbeltsporparsell Sandvika - Asker

Prosjektet Skøyen – Asker har som hovedmål å forbedre både kapasiteten og frekvensen, gi bedre regularitet, samt redusere reisetiden på strekningen. Første etappe på prosjektet er Sandvika – Asker.

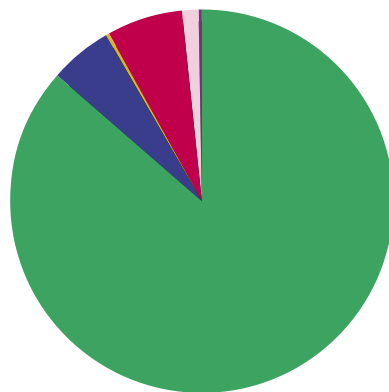
Sandvika – Asker omfatter 11,6 km nytt dobbeltspor, samt ombygging av Asker stasjon.

I 2004 har det foregått produksjon på samtlige delstrekninger på parsellen Sandvika - Asker. Arbeidene med bru over Sandvikselva, bru over E-16, samt store betongkonstruksjoner vest for E-16 med betongtunnel over Jongsjordet ble ferdigstilt sommeren 2004. Store deler av Asker stasjon er ferdigstilt og tatt i bruk. Jernbanetekniske arbeider pågår med ferdigstillelse i 2004 og 2005 for hele strekningen. Tunnelarbeidene er ferdigstilt og Asker stasjon ferdigstilles i 2005.

Lysaker stasjon

Lysaker stasjon omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkludert ny jernbanebru over Lysakerelva. Ny jernbane skal samordnes med ny busstasjon og ha tilknytning til automatbane mot Fornebu. Nødvendige konstruksjoner for Fornebubanens endestasjon planlegges gjennomført av Jernbanelinjen samtidig med bygging av Lysaker stasjon. Lysaker er en flaskehals når det gjelder knutepunktstasjonene på strekningen Oslo S - Asker, og utbygging av Lysaker stasjon vil bedre strekningens kapasitet i betydelig grad.

Figur 5: Investeringer fordelt på programområder i 2004 (tall i mill kr)



- Nyanlegg, kr 1 602,5 mill.
- Sikkerhet, kr 98,8 mill.
- Miljø, kr 7,2 mill.
- Kapasitetsøkende tiltak, kr 118,6 mill.
- Stasjoner og knutepunkter, kr 26,3 mill.
- Diverse tiltak, kr 0,4 mill.

Ny dobbeltsporparsell Lysaker - Sandvika

Det er besluttet å bygge nytt dobbeltspor som skal gå direkte fra Lysaker til Sandvika.

Lysaker - Sandvika omfatter 5,6 km nytt dobbeltspor. Den nye traséen vil gå i tunnel under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet og parallelt med Drammenbanen langs Engervannet inn til Sandvika stasjon.

Tunnelsikring Lieråsen

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

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Jærbanen er i dag enkeltsporet med mange korte kryssningsspor. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjerntog.

Prosjektet omfatter en utvidelse til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes – Stavanger langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg; i alt 14,5 km. Nye holdeplasser for persontrafikk, inkludert adkomst og parkering, inngår i prosjektet. Dobbeltsporet følger i hovedtrekk dagens trasé, og enkelte steder

legges nytt spor. På strekningen mellom Kvaleberg og Stavanger vil dagens to spor bli oppgradert.

Ganddal godsterminal

Jernbanelinjen har siden begynnelsen av 1990-tallet arbeidet med å plassere og utforme en ny godsterminal på Nord-Jæren.

Terminalanlegget vil gjøre det mulig å kjøre med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo innenfor ett døgn. Prosjektet gir reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader. Beregninger viser at økt fleksibilitet kan gi opp mot 20 % vekst i forhold til godsterminalen i Stavanger (1. etappe). En fullt utbygd terminal gir mulighet for ytterligere 50 % vekst.

GSM-R

GSM-R er en kommunikasjonsteknologi utviklet spesielt for tale- og datakommunikasjon i tilknytning til fremføring av tog og jernbanerelatert virksomhet. GSM-R skaper et teknologisk fundament for grenseoverskridende togframføring i Europa. EU har gitt sin støtte til utbygging av GSM-R som en felles europeisk, teknologisk infrastruktur for jernbane. Se kapittel "Sikkerhet" side 6.

Fjernstyring på Nordlandsbanen

Arbeidet med automatisk togkontroll (ATC) i samband med utbygging av fjernstyring (CTC) og nye signalanlegg på strekningen Grong - Mosjøen pågår, og arbeidene på strekningen Mosjøen – Bodø planlegges igangsatt.

Tiltaket gir god virkning for kapasiteten og punktligheten på strekningen. Punktlighet er et vesentlig kriterium for å utvikle Nordlandsbanen videre for gods- og persontransport. Punktligheten

Tabell 1: Investeringer 2004 (tall i mill. kr)

	Bevilgning 2004	Totalt 2004			Totalt prosjekt		
		Budsjett	Regnskap	Avvik	Kostnads- overslag	Forventet sluttsum	Avvik
Nyanlegg							
Sandvika - Asker	1 076,0	1 037,7	1 088,1	-50,3	3 755,0	3 740,0	15,0
Lysaker - Sandvika	0,0	10,0	3,2	6,8	2 450,0	2 450,0	0,0
Lysaker stasjon	10,0	28,3	18,4	9,9	763,0	781,0	-18,0
Sandnes - Stavanger	7,0	5,2	5,2	-0,1	1 330,0	1 330,0	0,0
Ganddal godsterminal	3,0	3,0	2,6	0,4	385,0	385,0	0,0
GSM-R	550,0	447,7	438,1	9,6	1 643,7	1 643,7	0,0
Fjernstyring Grong - Mosjøen	0,0	6,5	3,8	2,7	132,2	132,2	0,0
Lieråsen tunnel	18,0	13,8	41,6	-27,8	197,4	197,4	0,0
Trondheim trafikkstyringssentral	0,0	-1,2	-1,0	-0,2	15,3	15,0	0,3
Andre nyanlegg	0,0	-1,1	2,6	-3,7			
Sum nyanlegg	1 664,0	1 549,9	1 602,5	-52,7			
Programområder							
Sikkerhet	39,4	122,6	98,8	23,8			
Miljø	16,0	15,1	7,2	7,9			
Kapasitetsøkende tiltak	93,0	115,0	118,6	-3,6			
Stasjoner og knutepunkter	16,0	20,6	26,3	-5,7			
Diverse tiltak	1,8	14,5	0,4	14,1			
Sum programområder	166,2	287,8	251,3	36,5			
Investeringer, netto	1 830,2	1 837,7	1 853,8	-16,2			
Kap 4350 post 02-18	0,0	0,0	4,1	-4,1			
Investeringer, post 30	1 830,2	1 837,7	1 857,9	-20,2			

kan forbedres både ved fjernstyring og ved manuell togfremføring, men kostnadskonsekvensene ved avvikssituasjon vil være vesentlig lavere på strekning med fjernstyring enn ved strekning uten linjeblokk. Et vesentlig element er fjernstyringens fleksibilitet eller evne til å ta inn forsinkelser. Flexibiliteten vil også hjelpe driften av banen ved å gjøre den mer effektiv.

Programområder

Sikkerhet

Jernbaneverket har et ansvar i forhold til de reisende, tredjeperson, personalet og omgivelsene for at jernbaneverkshet ikke medfører alvorlig tap eller skade på mennesker, materiell eller miljø. På basis av gjennomførte risikoanalyser, i hovedsak knyttet til de ulike banestrekningene, prioriterer Jernbaneverket følgende aktiviteter innenfor dette programområdet:

- Signalanlegg
- Sanering og sikring av planoverganger
- Sikring mot ras og utglidning av linjen

- Kommunikasjon, lys, rømningsveier og merking i tunneler
- Radiokommunikasjon til tog (GSM-R)
- Tiltak på stasjoner som gir trygg adkomst og trygt opphold

Miljø

Jernbaneverket bidrar til at jernbanetransport er den mest miljøvennlige transportform gjennom egne miljøkrav til drift og utvikling av jernbanen, slik at brukernes og samfunnets interesser ivaretas.

Jernbaneverkets hovedmål innen programområdet miljø er å styrke jernbanens miljøfortrinn, gjennom riktig ressursbruk, redusert total miljøpåvirkning og definerte, målbare miljøkrav til egen virksomhet, leverandører og togselskaper. Jernbanens påvirkning på miljø kan styres gjennom gode planer, miljøoppfølgingsprogrammer i anleggsfasen og hensiktsmessige drifts- og vedlikeholdsrutiner.

Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanelinjet, både for gods- og persontransport.

For å øke togets konkurranseevne i gods-transport er det viktig å utvikle kjørevegen slik at det blir kapasitet til flere og større godstog med riktig markedsrettet profil. I tillegg til profilutvidelse, er det også nødvendig å bygge ut tilstrekkelig med krysningssporkapasitet og strømforsyning.

Stasjoner og knutepunkter

En av Jernbaneverkets strategier er å utvikle kundetilpassede stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, tilgjengelighet, informasjon og service. Stasjonsutvikling skal være ledd i en samlet produktutvikling i samarbeid med togselskaper, servicevirksomheter, veimyndigheter og arealplanmyndigheter. Tiltakene sikter mot et standardnivå som innfrir kundens forventninger, og skal bidra til at flere velger å reise kollektivt. Programområdet omfatter tiltak mot stasjonenes kunderettede fasiliteter som adkomster, parkeringsanlegg, plattformer/ventearealer, reiseinformasjon og annen kundeservice.

Tabell 2: Statsregnskapet 2004 (tall i mill. kr)

Kapittel 1350 Utbetalinger					
Post	Betegnelse	"Blå bok" 2004	Endringer	Godkjent	Regnskap
23	Drift og vedlikehold	2 860,3	-1,1	2 859,2	2 930,4
25	Drift og vedlikehold GMB	72,3	10,3	82,6	68,1
30	Investeringer i linjen	1 867,0	-36,8	1 830,2	1 857,9
Sum kap. 1350		4 799,6	-27,6	4 772,0	4 856,4

Kapittel 4350 Innbetalinger					
Post	Betegnelse	"Blå bok" 2004	Endringer	Godkjent	Regnskap
01	Kjørevegsavgift	41,4	0,0	41,4	24,0
02	Salg av utstyr og tjenester m.v.	184,3	0,0	184,3	227,3
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	167,8	0,0	167,8	163,1
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	72,3	22,1	94,4	87,3
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0,0	0,0	0,0	0,1
16.11	Refusjon av lønn	0,0	0,0	0,0	4,5
16.12	Refusjon av arbeidsgiveravgift	0,0	0,0	0,0	0,6
17	Refusjon lærlinger	0,0	0,0	0,0	1,4
18.11	Refusjon sykepenger	0,0	0,0	0,0	36,4
18.12	Refusjon AGA sykepenger	0,0	0,0	0,0	4,9
Sum kap. 4350		465,8	22,1	487,9	549,8

Statsregnskapet 2004

Jernbaneverkets bevilgning over kap. 1350 Utbetalinger og kap. 4350 Innbetalinger utgjorde henholdsvis 4.772,0 og 487,9 millioner kroner i 2004. Årets bevilgning er basert på:

- Brev av 22. desember 2003 fra Samferdselsdepartementet vedrørende Jernbaneverkets tildelingsbrev for 2004
- Brev av 15. mars 2004 fra Samferdselsdepartementet vedrørende overføring av ubrukte bevilgninger til 2004
- Brev av 6. juli 2004 fra Samferdselsdepartementet vedrørende endringer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2004
- Brev av 28. oktober 2004 fra Samferdselsdepartementet vedrørende utbetaling av styrehonorar i BaneService
- Brev av 11. januar 2005 fra Samferdselsdepartementet vedrørende endringer i bevilgning på Samferdselsdepartementets område.

Flytoget passerer bilkøen på Lysaker. Foto: Magne Hamar





Mennesket i organisasjonen

Jernbaneverkets hovedmål innenfor området mennesket i organisasjonen er at Jernbaneverket skal være en attraktiv arbeidsplass. Med dette forstås: godt arbeidsmiljø, gode utviklingsmuligheter, meningsfulle arbeidsoppgaver, ansvarsbevisste og inspirerende medarbeidere og ledere.

Personalet og arbeidsmiljøet

Antall fast ansatte

Ved utgangen av 2004 var det 3152 fast tilsatte i Jernbaneverket. Dette er 292 færre enn ved utgangen av forrige år.

Overtid

I 2004 har Jernbaneverket utbetalt 8,0 % i overtidsgodtgjørelse av fastlønn. Dette er ca 1,9 prosentpoeng lavere enn i 2003. Jernbaneverket har utbetalt mindre overtidsgodtgjørelse pr. måned i 2004 sammenliknet med 2003.

Sykefravær

I 2004 har Jernbaneverket registrert et sykefravær på 6,0 % mot 6,8 % i 2003. Dette er tredje året med en nedgang i sykefraværet i Jernbaneverket, og det synes som denne trenden fortsetter.

Jernbaneverket har ved iverksetting av et mer Inkluderende arbeidsliv (IA) oppnådd større oppmerksomhet på sykefraværsoppfølging. Alle ledere med personalansvar har fått opplæring i IA-arbeidet, og lokale handlingsplaner for Inkluderende arbeidsliv er etablert med konkrete mål.

Antall skader med fravær

I 2004 er det registrert 48 skader med fravær, det vil si en økning på 12 i forhold til 2003.

Personalpolitikk

Økt vekt på personalpolitikken er viktige elementer i forbindelse med omorganiseringsprosessen i Jernbaneverket. I tillegg er det inngått omstillingsavtale med personalorganisasjonene i forbindelse med konkurranseutsetting av Jernbaneverkets driftsapparat.

Likestilling

Jernbaneverket har foretatt en sammenlikning av lønnsvekst og avansement i virksomheten for kvinner og menn i perioden 1999-2004. Undersøkelsen viser at kvinner gjennomsnittlig har hatt en høyere lønnsøkning som følge av avansement og lønnsendringer enn sine mannlige kolleger. Jernbaneverket vil i 2005 se nærmere på grupper som har underrepresentasjon av menn eller kvinner og søke forklaringer og løsninger for å utjevne dette. I Jernbaneverkets lønns- og personalpolitikk er likestilling inkludert som et viktig element, og Jernbaneverket vil fortsatt søke å rekruttere flere kvinnelige ledere.

JBV Ressurs

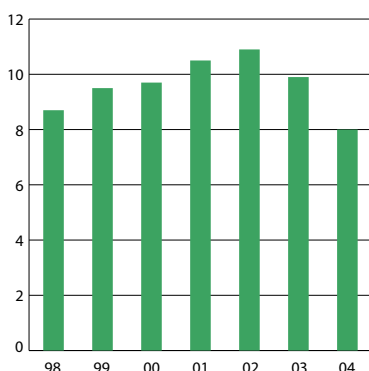
Konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet

Den 7. desember 2004 fattet Stortinget vedtak om at hele Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skal konkurranseutsettes i perioden 2005-2009 med unntak av fagområdene signal og tele. Dette vil medføre et stort nedbemanningsbehov i Jernbaneverkets driftsapparat i perioden 2005-2009 ettersom produksjonsoppgaver gradvis konkurranseutsettes. I Stortingsproposisjon 1, Tillegg nr 2, 2004-2005 er nedbemanningsbehovet anslått til 980 årsverk.

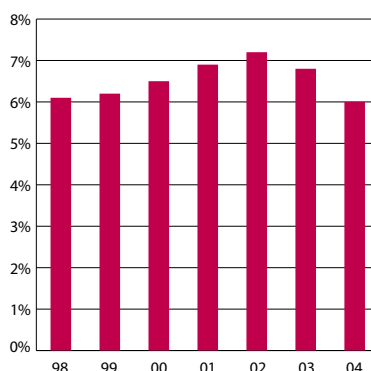
Jernbaneverket ønsker å sikre best mulig behandling av de menneskelige ressursene i forbindelse med den konkurranseutsetting og nedbemanning Jernbaneverket er pålagt etter Stortingsvedtaket. På denne bakgrunn opprettet Jernbaneverket omstillingssenheten JBV Ressurs i november 2004. JBV Ressurs skal ha en todelt rolle i forbindelse med omstillingsprosessen:

- Rådgivning, støtte og veiledning overfor Infrastrukturdivisjonen i omstillingsprosessen
- Overta arbeidsgiveransvaret for over-tallige medarbeidere, aktivt hjelpe disse over til nytt arbeid og arbeide for at den enkelte får en positiv fratreden fra Jernbaneverket

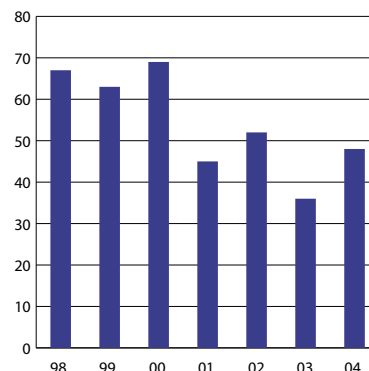
Overtid i % av fastlønn



Sykefravær



Antall skader med fravær





Konkurranseskraft

Jernbaneverket arbeider for økte markedsandeler der jernbanen er samfunnsøkonomisk lønnsom.

Togselskaper på det statlige jernbanenettet

I året 2004 hadde følgende togselskaper tillatelse til å trafikere det statlige jernbanenettet i Norge:

G = godstrafikk
P = persontrafikk
M = museums- og hobbypreget virksomhet

■ CargoNet AS	G
■ Connex Tog AS	P
■ Flytoget AS	P
■ GM-Gruppen	M
■ Green Cargo AB	G
■ Hector Rail AB	G
■ Malmtrafikk AS	G
■ NSB AS	P
■ Ofotbanen AS	G og P
■ Tågakeriet i Bergslagen AB	G
■ Valdresbanen AS	M

I tillegg til de etablerte selskapene har et antall potensielle gods- og persontog-selskaper og eiere av private sidespor i løpet av året vært i kontakt med Jernbaneverket for å innhente beslutningsstøtte i forhold til sine strategiske veivalg.

Infrastrukturkapasitet – Jernbaneverkets hovedprodukt

Jernbaneverkets viktigste ytelse er infrastrukturkapasitet – dvs. "plass på sporet som kan brukes til å kjøre tog". Mengden av og kvaliteten på eksisterende kapasitet er styrende ikke bare for jernbanens evne til å ta unna dagens trafikk, men også for evnen til å ta imot økt trafikk.

Kapasitetens betydning for jernbanetransportens konkurransevne

Kapasitet er – sammen med god tilgjengelighet til infrastrukturen (høy oppetid på de tekniske anleggene) - de viktigste bidragene Jernbaneverket kan levere for å styrke gods- og persontrafikkselskaperes konkurransevne. Jernbanetransport kjennetegnes ved høye faste kostnader. Enhetsprisene vil synke dersom produksjonsmidlene (lokomotiver, vogner og personale) kan utnyttes på en mer kostnadseffektiv måte. Togselskapene tjener ikke penger når togene deres står i ro.

Litt om beregningen av kapasiteten i jernbanenettet

Begrepet kapasitet uttrykker hvor mange enheter av en bestemt type som per tidsenhet kan passere gjennom et definert strekningsavsnitt. For å få en god forståelse av kapasitet på jernbane og hvilke variable faktorer som påvirker denne, skiller vi mellom to former for kapasitet:

- Trafikkapasitet som omhandler antall tog (vi vurderer da kun selve togtrafikken),
- Transportkapasitet som omfatter hvor store mengder (for eksempel i tonn, kubikkmeter og seter) som kan passere i et strekningsavsnitt.

Trafikkapasiteten varierer med følgende faktorer:

På enkeltsporede jernbaner:

- Lengste tidsavstand mellom kryssingsstasjonene (størst viktighet)
- Samtidig innkjør på stasjonene (mindre viktig)
- Variasjon i togenes fremføringshastighet (mindre viktig)
- Variasjon i avstand mellom kryssingsstasjonene (mindre viktig)

På dobbeltsporede jernbaner:

- Variasjon i togenes fremføringshastighet (størst viktighet)
- Faste eller flytende blokkstrekninger (mindre viktig)
- Forbikjøringsspor (viktig på lange strekninger)
- Stasjonsspor for å sette tog inn og ut av trafikk

For transportkapasiteten har vi i tillegg til antall tog følgende variable faktorer i jernbaneinfrastrukturen som påvirker togenes størrelse som begrenses av lengde, bruttovekt og tverrsnitt:

- Kryssingssporlengde
- Tillatt aksellast (knyttes ofte opp mot tillatt hastighet for toget)
- Energitilførsel (for elektrisk drevne tog)
- Stigningsforhold (bestemmende for hvor mange tonn etterhengt togvekt et lokomotiv kan trekke og samtidig opprettholde forutsatt kjørehastighet)
- Lastprofil (som bestemmer hvor høye, hvor brede og hvor lange vognene i toget kan være)

Ovenfor omtales kapasiteten i forhold til et strekningsavsnitt. Utvides dette til hele strekninger, snakker vi om strekningskapasitet eller potensielt transportarbeid uttrykt i et nytt sett med parametere som potensielle tonnkilometer og setekilometer. Her innføres en ny variabel: togenes fremføringshastighet.

Kapasitet på stasjoner, godsterminaler, driftsbanegårder og vedlikeholdsbarer

Kapasitet der togene er i bevegelse er kun en del av bildet. I tillegg kommer anlegg der togene står stille for:

- Lasting / lossing av personer og gods

- Komponering og dekomponering av tog
- Parkering / hensetting av tog, lok og vogner
- Vedlikehold av tog

På slike anlegg er tilstrekkelige sporlengder av avgjørende betydning for kapasiteten. I tillegg må anlegget som sådan være hensiktsmessig designet slik at arbeidet som gjøres der, kan gjøres på en tids- og kostnadseffektiv måte.

Kapasitetssituasjonen på det statlige jernbanenettet i dag

Som i tidligere år har det forekommet midlertidige kapasitetsreduksjoner i form av saktekjøringer, stenging av spor og innstilling av tog, i hovedsak på grunn av planlagte infrastrukturarbeider. Jernbaneverket arbeider kontinuerlig for å redusere omfanget og varigheten av disse midlertidige kapasitetsreduksjonene og for å bedre tilgjengeligheten på sporet.

I dag er det full kapasitetsutnyttelse i lange rushtidsperioder på Oslo Sentralstasjon og strekningene Skøyen - Asker, Oslo S - Ski og Bergen - Arna. Dette gjør det umulig å imøtekomme togselskaperes ønsker om flere ruteleier.

Kapasiteten i deler av døgnet er godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger og Trondheim. Jernbaneverket vurderer om også disse strekningene skal erklæres overbelastet.¹

Rammebetingelser

Konsekvenser av konkurranseutsettingen

I og med den fysiske delingen av det gamle, integrerte selskapet NSB per 1.12.1996 vedtok Stortinget at en rekke eiendommer skulle forbli i NSB AS sitt eie. Bakgrunnen for vedtaket var å sikre NSB AS tilstrekkelig startkapital uten samtidig å måtte tilføre selskapet friske penger.

Mange av de aktuelle eiendommene – bl.a. alle stasjonsbygninger, verksteder, godsterminaler og en del sporområder – var nødvendige for jernbanedriften. I tillegg kom en del sidearealer som kunne vært brukt til jernbaneformål, men som på overføringstidspunktet ble brukt til andre formål. Så lenge NSB AS (med datterselskaper) var alene om både å bruke det statlige jernbanenettet og sidearealene, var dette relativt problemfritt. Nå – med flere togselskaper på sporet – utsettes jernbaneverkets regelmessig for nye utfordringer ved at nye togselskaper etterspør kapasitet på og/eller tilgang til arealer som direkte og indirekte eies og/eller forvaltes av deres hovedkonkurrent NSB AS med datterselskaper.

En annen utfordring er at jernbanens omgivelser – til dels også Jernbaneverket selv – vurderer fremtidens behov for tilleggsarealer til jernbaneformål i lys av dagens bruk. Dette gjelder især sporområder på og nær stasjoner i byer og andre pressområder. CargoNet AS sin omstrukturering av godstrafikken førte til at behovet for slike arealer tilsynelatende

gikk ned – fordi det ikke fantes alternative tilbydere der CargoNet AS trakk seg ut. På bakgrunn av dette utarbeides det planer for alternativ bruk av disse arealene – typisk "by- og tettstedsutvikling" med tilhørende bygging av boliger og kontorlokaler. Heri ligger en rekke latente konflikter mellom lokale kommuner og utbyggingsinteresser på den ene siden og nyoppstartede togselskapers behov for å gjenoppta bruken av de samme arealene til transportformål på den andre.

Lasteprofil og lasttilfeller

Lasteprofilet angir maksimal tillatt høyde og bredde på jernbanemateriell med eller uten last på de forskjellige banestrekningene. Dette er et viktig kapasitetsparameter for godstrafikken.

Med få unntak er "lasttilfelle UIC P 407" nå tillatt brukt på hele det statlige jernbanenettet. Dette lasttilfellet muliggjør økte høyder og større kapasitet for containertrafikken og fremfor alt for transport av semitrailere med jernbane.

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

Særlig viktig for internasjonal trafikk er at det også legges til rette for det internasjonale lasteprofilet RIV-3.2, som

¹ Iht. "Fordelingsforskriften" utløser en erklæring om at en strekning er overbelastet en plikt for Jernbaneverket til innen seks måneder å ha gjennomført en kapasitetsanalyse på strekningen. Etter ytterligere seks måneder skal Jernbaneverket ha utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan.

Foto: Rune Fossum



muliggjør bruk av moderne og større godsvogner. RIV-3.2 er en gjennomgående vognprofilstandard på det europeiske jernbanenettet nord for Alpene. Dette lasteprofilet er i dag kun tillatt på Kongsvingerbanen.

Lasttilfellet "Lett på tråden"¹

I løpet av 2004 er om lag 2000 kilometer av det statlige jernbanenettet åpnet for et nytt lasttilfelle hvis fremste kjennetegn er en største vognhøyde på hele 460 centimeter. Det aktuelle lasttilfellet ble etablert av hensyn til en serie 2-etasjers, innelukede biltransportvogner. En gratis bieffekt er at de samme strekningene nå også kan trafikkeres med visse typer toetasjers passasjertog.

Jernbanesektorens legale rammebetingelser

Mange av jernbanesektorens rammebetingelser er av teknisk art og derfor ofte tids- og kostnadskrevende å endre. Endring av legale rammebetingelser krever sjelden mer enn tilstrekkelig vilje. Jernbaneverket søker fortløpende å identifisere rammebetingelser som motarbeider målsettingen om at jernbanen skal ta større andeler av det totale transportarbeidet. Typisk er krav og bestemmelser som påfører aktørene innen jernbanesektoren byrder man unngår innen andre deler av transportnæringen. Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å endre de rammebetingelser vi selv er herre over. Der vi ikke rår over rammebetingelsene selv, søker vi å påvirke de ansvarlige i en for jernbanen riktig retning.

Network Statement

Jernbaneverkets 3. produktbeskrivelse ble ferdig til trykking ved årsskiftet. Network Statement inneholder opplysninger om hvilken type infrastruktur som står til rådighet for den som vil drive trafikkvirksomhet på det statlige jernbanenettet; vilkårene som må oppfylles for å få tilgang til å trafikere nettet; opplysninger om avgiftsprinsipper og takster, planlagte avgiftsendringer, samt prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling.

2. utgave gjelder perioden desember 2004–desember 2005 og ble publisert medio desember 2003.
3. utgave gjelder perioden desember 2005–desember 2006.

Network Statement finnes på Jernbaneverkets hjemmesider på internett; www.jernbaneverket.no/marked

Sportilgangsavtale

Jernbaneverkets standardavtale for sportilgang til statens jernbaneinfrastruktur finnes på Jernbaneverkets hjemmesider på internett. Sportilgangsavtale inngås med alle togselskaper som er godkjent til å kjøre tog på det statlige jernbanenettet.

Norsk jernbaneskole

Opplæring av lokomotivførere og annet jernbanefaglig personell:

Som et ledd i arbeidet med å legge til rette for konkurranse om og på sporet ble Jernbaneverket i desember 2003 gitt i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å forestå arbeidet med opprettelse av en ny utdanning for lokomotivførere. Mandatet fra Samferdselsdepartementet innehol-

der også et ønske om at Jernbaneverket etablerer en felles utdanningsinstitusjon for hele jernbanesektoren. Dette arbeidet er, til tross for knappe tidsrammer, i rute, og oppstart av første lokomotivfører skjedde 17. januar 2005 – med offisiell åpning av Norsk jernbaneskole den 18. januar 2005.

Opprettelsen av skolen er et viktig element i å skape et enhetlig og samlende kompetansesenter for jernbanesektoren. Videre vil skolen sikre like forutsetninger for alle aktører innen sektoren i forhold til konkurranseutsetting. Dette skjer fordi skolen er, og skal være, operatøruavhengig og nøytral.

Norsk jernbaneskole skal være:

■ Sektorens kompetansesenter

Gjennom faglige og administrative ressurser og eksterne samarbeidspartnere skal skolen kontinuerlig sikre sektorens kompetansebehov – samt videreutvikle fremtidige kompetansefremmende tiltak

■ Sektorens samlingspunkt

Skolen skal fremme samhandling mellom sektorens yrkesgrupper; vektlegge betydningen av felles begrepsapparat og fremme forståelse for sektorens ulike arbeidsområder – samt sikre felles stolthet for sektoren

■ Nøytral

Bidra til å sikre like forutsetninger i forhold til konkurranse innen sektoren

"Skolen vil være en moderne skole hvor virkemidler som simulering, intelligente tavler, trådløse elevnett og e-læringsssystem, samt effektive, pedagogiske tilnærminger benyttes i tillegg til den viktige praksisen. Kort sagt: lære, erfare og praktisere – hvor det er lagt stor vekt på praksis."

Skolesjef Harald Storstrøm

¹ Lasttilfellets navn har sitt utspring i behovet for å heve kontaktledningen enkelte steder.

Togekspeditør Helge Sæther på Jaren stasjon. Foto: Øystein Grue



Nøkkeltall for det statlige jernbanenettet

Strekning	Antall km bane hovedspor	Km dobbelt spor	Kryssnings- spor > 600 m	Antall bruer	Antall tunneler	Antall planoverganger	Antall stasjoner ¹⁾
■ Nordlandsbanen (Trondheim - Bodø)	729	-	24	361	156	882	45
■ Sørlandsbanen (Drammen - Stavanger)	545	-	17	495	190	152	46
■ Dovrebanen (Eidsvoll - Trondheim)	485	-	36	384	42	378	28
■ Rørosbanen (Hamar - Støren)	383	-	7	291	6	509	26
■ Bergensbanen (Hønefoss - Bergen)	372	-	18	192	155	280	38
■ Østfoldbanen, v.linje	170	63	8	190	16	89	23
■ Vestfoldbanen (Drammen - Skien)	148	23	-	117	16	151	11
■ Gjøvikbanen (Oslo S - Gjøvik)	124	3	2	102	7	158	30
■ Kongsvingerbanen	115	-	7	49	-	90	18
■ Raumabanen	114	-	1	100	6	244	4
■ Solørbanen	94	-	-	31	-	232	-
■ Østfoldbanen, ø.linje	80	-	1	42	2	115	15
■ Meråkerbanen (Hell - Storlien)	71	-	-	64	1	59	5
■ Hovedbanen (Oslo S - Eidsvoll)	68	21	6	62	2	11	21
■ Gardermobanen (Etterstad - Eidsvoll)	64	60	-	37	3	-	3
■ Randsfjordbanen (Hokksund - Hønefoss)	54	-	-	27	-	101	2
■ Bratsbergbanen (Skien - Notodden, uten Nordagutu - Hjuksebø)	44	-	-	57	24	56	4
■ Drammenbanen (Oslo S - Drammen)	42	42	-	58	11	2	16
■ Ofotbanen	42	-	1	6	20	43	6
■ Arendalsbanen	37	-	-	16	3	48	7
■ Roa - Hønefosslinjen	32	-	-	25	3	46	-
■ Flåmsbana	20	-	-	2	21	41	9
■ Spikkestadlinjen	14	-	-	12	-	8	7
■ Brevikbanen (Eidanger - Brevik)	10	-	-	-	1	13	-
■ Alnabru - Loenga	7	-	-	3	-	-	-
■ Stavne - Leangen	6	-	-	2	1	-	1
■ Alnabru - Grefsen	5	-	-	5	-	9	-
■ Skøyen - Filipstad	2	2	-	4	-	-	-
■ Dalane - Suldal	1	-	-	-	-	-	-
Sum, baner med regulær trafikk	3878	214	128	2734	686	3717	365
Sidebaner uten regulær trafikk	199	0	0	70	16	532	0
Totalt	4077	214	128	2804	702	4249	365

■ Elektrifisert jernbanestrekning

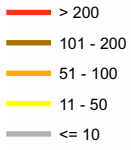
■ Ikke elektrifisert jernbanestrekning

1 Antall stasjoner med persontrafikk pr.09.01.05

Semihenger løftes på jernbanevogn på Alnabru. Foto: Scanpix



Togmengde/togtetthet



Baneprioriteter

Det statlige jernbanenettet klassifiseres i fem prioriteter, hovedsaklig basert på:

- dagens bruk av banenettet
- forventet trafikkutvikling
- samfunnsmessig nytte



Transportmengden på det statlige jernbanenettet

Følgende statistiske data er meldt inn fra togselskapene:

Godstrafikk

Antall tonn transportert med tog (1000 tonn)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lokal norsk trafikk	5 038	5 802	6 024	5 890	6 300	5 894	4 589	6 433
NSB AS	5 038	5 802	6 024	5 890	6 300	.	.	.
CargoNet AS	.	.	.	.	.	5 894	4 589	6 433
Andre ¹	.	.	.	.	.	.	.	..
Samtrafikk med utlandet *	16 709	15 533	13 599	15 745	14 081	14 534	16 556	16 280
NSB AS	1 538	1 656	2 075	2 069	1 891	.	.	.
CargoNet AS	.	.	.	.	.	1 760	2 826	1 048
Malmtrafikk AS	15 171	13 877	11 524	13 676	12 190	12 774	13 730	15 179
Andre ²	.	.	.	.	.	.	.	53
Totalt antall tonn	21 747	21 335	19 623	21 635	20 381	20 428	21 145	22 713

Antall tonnkilometer (millioner)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lokal norsk trafikk	1949	1934	1817	1775	1933	1686	1559	2013
NSB AS	1949	1934	1 817	1 775	1 933	.	.	.
CargoNet AS	.	.	.	.	.	1 686	1 559	2 013
Andre ¹	.	.	.	.	.	.	.	..
Samtrafikk med utlandet *	1026	1014	1077	1180	954	1002	1068	787
NSB AS	450	487	639	623	479	.	.	.
CargoNet AS	.	.	.	.	.	504	533	185
Malmtrafikk AS	576	527	438	557	475	498	535	592
Andre ²	.	.	.	.	.	.	..	10
Totalt antall tonnkilometer	2 975	2 948	2 894	2 955	2 887	2 688	2 627	2 800

Persontrafikk

Antall reiser med tog (1000 passasjerer)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lokal norsk trafikk	44 634	48 207	50 289	51 211	49 690	50 102	49 434	51 043
NSB AS ³	44 634	46 856	45 803	46 670	44 988	45 599	44 980	46 345
Flytoget AS ³	.	1 000	4 116	4 166	4 085	3 956	3 903	4 180
Flåm Utvikling AS	.	351	370	375	398	415	417	459
Linx AB	.	.	.	.	219	132	131	59
Andre ¹	.	.	.	.	.	.	3	..
Samtrafikk med utlandet *	110	116	376	376	519	518	505	312
NSB AS ³	110	116	376	376	295	120	110	62
Linx AB	.	.	.	.	224	398	356	250
Andre ¹	.	.	.	.	.	.	39	..
Totalt antall reiser	44 744	48 323	50 665	51 587	50 209	50 620	49 939	51 355

Antall personkilometer (millioner)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Lokal norsk trafikk	2514	2602	2674	2649	2538	2479	2414	2617
NSB AS ³	2514	2540	2 446	2 418	2 290	2 240	2 178	2 375
Flytoget AS ³	.	55	221	224	220	213	210	225
Flåm Utvikling AS	.	7	7	7	8	8	8	9
Linx AB	.	.	.	.	20	18	18	8
Andre ¹	.	.	.	.	.	.	0	..
Samtrafikk med utlandet *	47	50	59	58	56	64	60	40
NSB AS ³	47	50	59	58	35	9	10	6
Linx AB	.	.	.	.	21	55	48	34
Andre ¹	.	.	.	.	.	.	2	..
Totalt antall personkilometer	2 561	2 652	2 733	2 707	2 594	2 543	2 474	2 657

*) Beregnet norsk strekning

1) Oppgave fra Ofotbanen AS mangler for 2004

2) Oppgave fra GreenCargo AB og Ofotbanen AS mangler for 2004

3) Trafikk tallene for NSB og Flytoget er justert for tidligere år

Kilde: NSB AS og Flytoget AS

Standardtegn i tabeller	Symbol
Tall kan ikke forekomme	.
Oppgave mangler	..
Null	-
Mindre enn 0,5 i den brukte enheten	0

Punktlighet

Jernbanen satte i 2004 punktlighetsrekord. Aldri har norske tog vært så punktlig. Jernbaneanverket har som mål at minimum 90 % av alle tog skal være i rute til endestasjonen.

Persontog

Den gode bedringen fra 2003 fortsatte i 2004. Det er meget nær måloppnåelse for alle persontog til og fra Oslo S.

Nesten alle lokaltogene rundt Oslo ligger nå på over 80 % i rute. Unntaket er Drammenbanen. Målet er oppnådd for Gjøvikbanen. Med unntak av Bratsbergbanen nådde lokaltogene i resten av landet målet.

Det var fremgang også for alle mellomdistansetogene med måloppnåelse for Østfoldbanen og Gjøvikbanen.

Flytoget fortsatte sin gode punktlighet på 95 %.

På langdistanse ble det måloppnåelse på alle strekninger med unntak av Rørosbanen og Sørlandsbanen.

Godstog

Det var god bedring på alle strekninger og produkter med måloppnåelse for CargoNet på Sørlandsbanen og Nordlandsbanen, og Green Cargo på Østfoldbanen.

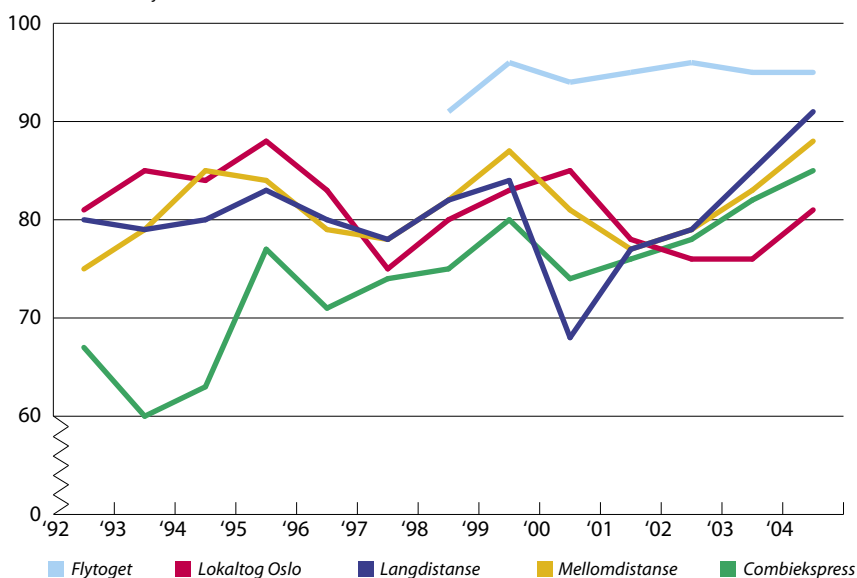
Årsaker til punktlighetsforstyrrelser

Det er lokaltrafikken rundt Oslo som har den svakeste punktligheten, noe som skyldes at enkelte strekninger er overbelastet. I tillegg pågår det store anleggsarbeider på Drammenbanen, en bane som trafikkeres av tog til byer over hele Østlandet, pluss Sørlandet og Vestlandet. Drammenbanen er derfor nøkkelen til punktlighet på jernbanen i Norge.

Store infrastrukturarbeider ble utført ved å innstille alle tog på aktuell strek-

Punktlighet i toggangen (utvikling 1992 - 2004)

% i rute til endestasjon



I rute er 0-3 minutter forsinkelse for lokaltog, mellomdistansetog og flytog, 0-5 minutter for alle andre tog.

ning én helg. Passasjerene ble kjørt med buss. Drammenbanen var stengt to uker på sommeren i forbindelse med arbeidet på det nye dobbeltsporet.

De tekniske anleggene (særlig sikringsanlegg) har på enkelte strekninger vært preget av uforholdsmessig mange feil. Det gjelder spesielt rundt Oslo. Slike feil trekker punktligheten ned. Det samme gjelder feil på togmateriell, noe det også har vært svært mye av i perioder. Motorvognene på Jærbanen har hatt problemer med strømtilførselen. NSBs nye lokaltogsett type 72 led av mange tekniske feil som i en periode resulterte i totalt sammenbrudd i trafikken.

I juli gikk Jernbaneanverket over til en

ny måte å registrere forsinkelser på. Automatisk/elektronisk registrering medfører flere registreringer som gjør det vanskelig å lage en god sammenstilling i forhold til den manuelle metoden som var i bruk tidligere.

Punktlighetsrapport 2004

Du kan lese mer om punktlighetsutviklingen i Punktlighetsrapport 2004. Rapporten finner du på Jernbaneanverkets nettside www.jernbaneanverket.no under toppmenyen Om Jernbaneanverket.

Avgang Departures

Avgang Departure	Tog til Destination	Spor Track	Forventet Expected	Merknader Remarks
13:15	Eidsvoll	3		NSB Lokaltog - Via Gardermoen - Stopper ved Oslo S før Lillestrøm
13:19	Kongsberg	1		NSB Lokaltog - Stopper ved Skøyen, Lysaker og Sandvika før Aker
13:19	Oslo Lufthavn	4		Flytoget - Ingen avstigning før Oslo Lufthavn
13:25	Drammen	1		NSB Lokaltog - Stopper ved alle stasjoner
13:25	Lillehammer	3		NSB Regiontog - Via Oslo Lufthavn Gardermoen
13:27	Skøyen	2		NSB Lokaltog
13:31	Skøyen	1		NSB Lokaltog
13:31	Ski	3		NSB Lokaltog - Stopper ved alle stasjoner
13:37	Lillestrøm	3		NSB Lokaltog - Stopper ved alle stasjoner
13:39	Oslo Lufthavn	4		Flytoget - Ingen avstigning før Oslo Lufthavn
13:43	Moss	3		NSB Lokaltog - Stopper ved Oslo S og Kolbotn før Ski
13:45	Dal	4		NSB Lokaltog - Via Jessheim - Stopper ved Oslo S før Lillestrøm
13:45	Larvik	1		NSB Regiontog - Forbindelse til Ski. Stopper ved Lysaker før Aker
13:55	Drammen	1		NSB Lokaltog - Stopper ved alle stasjoner
13:57	Mysen	4		NSB Lokaltog - Stopper ved Oslo S og Holmlia før Ski



Tavle for toginformasjon på Nationaltheateret stasjon. Foto: Anne Siri Haugen

Jernbaneverket skal styrke jernbanens miljøfortrinn.

Jernbanen og miljøet

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

Miljøstyring

Miljøstyring inngår som en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem. Systemet revideres jevnlig. Ved siste revisjon i 2004 ble det foretatt tilpasninger til den nye organisasjonen, samt endringer i enkelte indikatorer for miljø som inngår i regionenes rapporteringsmal. Utarbeidelse av miljøplan for perioden 2006-2009 startet opp i 2004.

Miljøoppfølging i planlegging, prosjektering og anleggsfasen

I 2004 har det vært aktivitet ved følgende utbyggingsprosjekter som har miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen: Sandvika-Asker og GSM-R.

Kulturminner og kulturmiljøer

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om etablering av en nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbanevirksomheten. I 2004 ble det gjennomført en offentlig høring av forslaget til verneplan. I 2005 vil arbeidet med å starte fredningsprosess for seks museumsbaner få prioritet. I tillegg vil det bli utarbeidet forvaltningsplaner for Raumabanen, Ofofbanen og Kongsvingerbanen.

Det visuelle miljøet

Jernbaneverket arbeider for å forbedre det ytre miljø på stasjoner og langs linjen.

Viktige oppgaver i 2004 har vært å informere og lære opp ansatte i Jernbaneverket. Det har vært avholdt et skiltseminar for skiltansvarlige i enhetene. I løpet av året har man også slått fast at det er behov for skilt- og møbleringsplaner på stasjonene, og at det bør opprettes en database for slike planer.

Mange av banesjefene har i løpet av året arbeidet med opprydding og fjerning av skrot på stasjons- og lagerområder. I tillegg til selve ryddingen har det vært arbeidet med å innføre rutiner for registrering og rapportering av uryddige stasjoner og banestrekninger. Sjekklister som viser hvilke kriterier som må være oppfylt for at en stasjon eller strekning skal defineres som ryddig, ble revidert i 2004.

I 2004 besluttet Jernbaneverket å delta i kampanjen "Hold Norge rent". Dette er en nasjonal dugnad mot forsøpling i det offentlige rom.

Avfall

En stor andel av materialer som fjernes i forbindelse med oppgradering av jernbanenettet, gjenbrukes i andre deler av nettet. Det legges opp til kildesortering av avfall fra utbyggingsprosjektene. Dermed bidrar Jernbaneverket til at mye av avfallet kan gjenvinnes. Kostnadene blir også lavere ved levering av sortert enn usortert avfall.

Energiforbruk

Jernbaneverket startet i 2003 et toårig ENØK-prosjekt der målet er å redusere el-forbruket med 8,5 % i forhold til 2002-nivå innen 2005. Allerede ved utgangen

av 2003 var Jernbaneverkets energiforbruk redusert med 15,3 %, noe som tilsvarer en økonomisk besparelse på 11 mill. kr årlig (gitt en kraftpris på 0,65 kr/KWh). Resultatene har framkommet gjennom systematisk oppgradering av anleggene, sanering, samt kartlegging av Jernbaneverkets strømforbruk. Prosjektet mottar støtte fra det statlige energifondet Enova.

Grunnforurensning

Jernbaneverket fikk i 2003 pålegg fra Statens forurensningstilsyn om å utarbeide tiltaksplan for grunnforurenset område ved Råde impregneringsverk, samt å gjenoppta overvåking av vannkvalitet. Risikovurdering er gjennomført, og tiltaksplan ble oversendt SFT i januar 2004. Det er planlagt gjennomføring av betydelige miljøtiltak ved Råde impregneringsverk i 2005.

Jernbaneverket ble i 2004 pålagt av SFT å rydde opp i kreosotforurenset grunn på Elverum stasjon. Det er høsten 2004 gjennomført undersøkelser og prøvetaking for å avgrense tiltaksområdet. Tiltak vil bli gjennomført i 2005.

Det ble i 2004, etter pålegg fra SFT, gjennomført undersøkelse av forurenset grunn ved Ole Deviks vei ved Alnabru. I undersøkelsen ble det konkludert med at det ikke var behov for tiltak på Jernbaneverkets område.

Vegetasjonskontroll

Vegetasjonskontroll gjennomføres av sikkerhetsmessige grunner og for å redusere dyrepåkjørsler. På bakgrunn av nye krav brukes nå plantevernmidler med redusert virkning per sprøyting slik at det må sprøytes oftere. Jernbaneverket har startet arbeid med å se på alternative metoder og utstyr for behandling av

problemvegetasjon i ballasten/sporområdet. Arbeidet med utvikling av utstyr for mer effektiv sprøyting ble videreført i 2004. Det ble også startet et prosjekt for utprøving av alternativ metode for vegetasjonskontroll der kasjmirgeit beiter vegetasjon langs jernbanen. Utprøvingen skjer ved Flåmsbana og Bergensbanen (Gol).

Dyrepåkjørsler

1661 dyr ble påkjørt av tog i 2004. Dette er en liten nedgang i forhold til det rekordhøye antallet som ble påkjørt i 2003. Det femårige samarbeidsprosjektet Elg-Trafikk i Stor-Elvdal, som Jernbaneverket har deltatt i, ble avsluttet ved utgangen av 2004. Resultatene fra prosjektet viser at rydding av vegetasjon langs jernbanelinja, samt foring i sidedaler, er effektive tiltak for å redusere antall elg som blir påkjørt av tog.

Støy, vibrasjoner og strukturlyd

For naboene langs jernbanenettet oppleves støy som den største miljølempen.

Det ble i 2004 gjennomført støyreduserende tiltak for de resterende tiltaksplichtige boliger for å oppfylle støyforskriftens krav innen fristen 01.01.05. Ved årsskiftet var tiltakene ferdig på alle tiltaksplichtige boliger unntatt 28 boliger langs Bergensbanen. Tiltakene vil bli fullført innen sommeren 2005. Fylkesmannen er informert om forsinkelsen.

Stortinget har vedtatt en nasjonal målsetning om at støyplagene skal reduseres med 25 prosent innen 2010 i forhold til 1999. Beregninger gjennomført av Statistisk sentralbyrå viser en nedgang i støyplage fra jernbane på 15 prosent fra 1999 til 2002. Nedgangen skyldes hovedsakelig reduksjon i støy som følge av skinnesliping og nytt togmateriell.

Nye retningslinjer for arealbruk i støytuetsatte områder ble gjort gjeldende fra og med 01.01.2005. Jernbaneverket har vært aktivt med både i utformingen av retningslinjene og utarbeidelse av veileder til den.

Miljørapport 2004

En nærmere beskrivelse av Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid er omhandlet i Miljørapport 2004 som er tilgjengelig på nettsiden:

<http://www.jernbaneverket.no>

Kjosfossen på Flåmsbana. Foto: Øystein Grue



Jernbaneverkets internasjonale arbeid

EUs arbeid med å liberalisere jernbanesektoren og bedre interoperabiliteten har fortsatt også i 2004.

Europeisk samarbeid

"Jernbanepakke 2", som omfatter endringer i direktivene om interoperabilitet på konvensjonelle jernbaner og høyhastighetsbaner, full liberalisering av det innenlandske godsmarkedet, et sikkerhetsdirektiv og en forordning om opprettelsen av ERA (se nedenfor), ble endelig vedtatt i april 2004. Samferdselsdepartementet har begynt arbeidet med å implementere pakken i norsk lovgivning.

I mars 2004 la EU-kommisjonen fram fire nye utkast til lovforslag, presentert som "Jernbanepakke 3". Denne nye pakken inneholder forslag om felles, europeisk lokførerutdanning, full liberalisering av internasjonal passasjertrafikk, nye regler for passasjerers rettigheter og regler for kvalitetskrav og kompensasjon i forbindelse med godstrafikk. Gjennom medlemskapet i EIM (European Infrastructure Managers) har Jernbaneverket bidratt aktivt til å utforme organisasjonens syn ("posisjonspapirer") på "Jernbanepakke 3", og i juni 2004 leverte Jernbaneverket en høringsuttalelse om pakken til Samferdselsdepartementet. De lovgivende organer i EU er i gang med å behandle den nye jernbanepakken, og dette arbeidet vil fortsette i 2005.

Sammen med de øvrige medlemmene i EIM har Jernbaneverket gjennom 2004 arbeidet for å fremme organisasjonens rolle som talerør for de uavhengige infrastrukturforvalterne, og det har blitt vedtatt å styrke bemanningen i organisasjonens sekretariat. I mars 2004 arrangerte EIM en vellykket konferanse i Brussel, hvor hovedtema var status for liberalisering ett år etter implementeringen av "Jernbanepakke 1".

Fagpersonell i Jernbaneverket deltar i utstrakt grad i ekspert- og prosjektgrup-

per innen UIC (Den internasjonale jernbaneunion). UIC har i 2004 vært gjennom en omfattende reform og omorganisering, og en stor del av Jernbaneverkets engasjement i organisasjonen har vært fokusert på denne prosessen, som ved årsskiftet ennå ikke var avsluttet.

Jernbaneverket deltar også i ekspertgrupper som utarbeider forslag til TS'er (tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet). Dette arbeidet har hittil skjedd i regi av AEIF (Den europeiske organisasjonen for interoperabilitet på jernbane), men det vil i løpet av det kommende året overføres til det nyopprettede ERA (European Railway Agency), underlagt EU-kommisjonen.

Gjennom RNE (RailNet Europe) og deres "One-Stop-Shop"-konsept samarbeider de europeiske infrastrukturforvalterne, integrerte så vel som uavhengige, med å koordinere tildelingen og utnyttelsen av kapasitet på jernbanenettet for internasjonal trafikk. Organisasjonen hadde sin første generalforsamling i 2004, og den vil f.o.m. 2006 overta hovedansvaret for ruteplanlegging, som hittil har ligget hos FTE (Forum Train Europe).

I lov av 10. desember 2004 ratifiserte Norge protokollen om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF), som er utarbeidet av Den mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetraffikk (OTIF). Den nye protokollen vil tre i kraft i 2005.

Nordisk samarbeid

Samarbeidet i NIM (Nordic Infrastructure Managers) ble i 2004 preget av at den danske infrastrukturforvalteren, Banedanmark, meldte seg ut av organisasjonen. De tre gjenværende medlemmene

har fortsatt arbeidet med å reformere og strømlinjeforme organisasjonen, og dette arbeidet fullføres i begynnelsen av 2005.

Prosjektarbeidet om et fritt nordisk jernbanemarked for gods, som ble satt i gang høsten 2001, har fortsatt gjennom 2004. Prosjektet avsluttes i 2005.

Sammen med de øvrige NIM-medlemmene og de nordiske veidirektoratene deltar Jernbaneverket i prosjektet "Felles nordisk anleggsmarked", initiert av Nordisk Ministerråd. Hensikten med prosjektet er å legge til rette for bedre samarbeid og mer langsiktige perspektiver innen den nordiske anleggssektoren, både for vei og jernbane. En statusrapport om prosjektet ble utgitt i juni 2004.



Jernbaneverkets utgivelser 2004

Evaluering av støyeffekt som følge av skinnesliping
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

EVU-kurs i sikkerhetsledelse : semesteroppgaver :
etter- og videreutdanningskurs for sikkerhetsrådgivere
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Geoteknisk erfaringsrapport : 8 artikler til Nordisk
Geoteknikermøte NGM mai 2004
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

GSM-R : sikker og effektiv kommunikasjon for jernbanen
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Holdning til omstilling i Jernbaneverket / Oddgeir Tryti
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Jernbanestatistikk 2003
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

JBVs driftsapparat : oppgaver og bemanning : versjon 1.0
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Klare budskap! : vår plattform for god skilting
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Kontrollmåling av strukturstøy fra grovsprengt tunnel.
Samlerapport km 15,950 - 23,710.
Utgitt av Jernbaneverket Utbygging

Miljørapport 2003
<http://www.jernbaneverket.no/jernbanenettet/Miljo/>
Miljørapport/
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen :
del I: strekningsvern / av Magne Fugelsøy; med bidrag fra Carl
Fredrik Thorsager
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen :
del II: objekter og miljøer / av Magne Fugelsøy; med bidrag fra
Carl Fredrik Thorsager
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Network statement 2005 : gyldighetsperiode 12. desember 2004
til og med 10. desember 2005. - 2. utg.
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Norsk jernbanemuseum 2004 (Årbok)
Utgitt av Norsk jernbanemuseum, Hamar

Punktlighetsrapport 2003
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Skinnelangs : en reise i tid og sted fra Minnesund til Åndalsnes.
- Rev. utg.
Utgitt av Jernbaneverket. Infrastruktur region Øst, Hamar

Utredning av virkningsgrad for matestasjoner og fjernledning :
anbefaling av tapsprosent til bruk i energiavregning
Utgitt av Jernbaneverket. Prosjekttjenester, Oslo

Utviklingen i persontrafikken på jernbanen : en analyse av årsaka-
kene til nedgangen i trafikken i perioden 2000 – 2003
Utgitt av Jernbaneverket Utredning, Oslo

Winterversuche mit einem Guterwagen der Bauart Sgns in
Norwegen ausgerüstet mit K-Bremssohlen.
*Utgitt av Deutsche Bahn Systemtechnik på oppdrag fra
Jernbaneverket*

Årsmelding 2003/ Annual Report 2003
Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Konkurranse på sporet: Ofotbanen AS og CargoNet AS sine tog side om side på Hamar. Foto: Rune Fossum



Kontakt oss

Jernbaneverket

Sentralbord 22 45 50 00

Jernbanedirektørens sentrale staber

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Tel. 22 45 51 00

Besøksadresse

Stortorvet 7, Oslo

Norsk jernbanemuseum

Postboks 491, 2304 Hamar
Besøksadresse: Strandveien 163, Hamar
Tel. 62 51 31 60

Norsk jernbaneskole

Jernbaneverket
Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Østre Akervei 256,
0976 Oslo
Tel. 22 45 51 00

Infrastrukturdivisjonen

Infrastrukturdivisjonen sentrale staber

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Region Øst

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Region Vest

Post- og besøksadresse:
Strømg. 4, 5015 Bergen
Tel. 55 96 61 02

Region Nord

Postboks 6019 Sluppen,
7434 Trondheim
Besøksadresse: Osloveien 105,
Marienborg, 7018 Trondheim
Tel. 72 57 25 00

Utbygging

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Stenersg. 1D (Oslo City)
Tel. 22 45 50 00

Trafikkdivisjonen

Trafikkdivisjonen sentrale staber

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Trafikkområde Øst

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Trafikkområde Vest

Post- og besøksadresse:
Strømg. 4, 5015 Bergen
Tel. 55 96 61 02

Trafikkområde Nord

Postboks 6019 Sluppen,
7434 Trondheim
Besøksadresse: Osloveien 105,
Marienborg, 7018 Trondheim
Tel. 72 57 25 00

Bane Energi

Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 56 00



Utgitt av Jernbaneverket, Oslo, mai 2005
Opplag: 1500 eks.
Prosjektledelse og layout: Aksent Kommunikasjon AS
Trykk: AIT Otta

Saltfjellet. Foto: Njål Svingheim



