



Jernbaneverket

Årsrapport 2008



Oslo, 10. mars 2009

Målmatrise mellom Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket

Målmatrise	Status 2005 = Utgangspunkt	Status 2006	Status 2007	Status 2008	(1)	Mål mot 2009
<i>Økonomi</i>						
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Ja	Ja	è	Ja
Periodisert resultat (mill.kr.)	-46	-27	-287	-200	æ	>0
<i>Sikkerhet</i>						
Antall drepte gj.sn siste 20 år	8,1	7,2	7,0	6,7	è	-3,5% p.a
Antall personskader gj.sn siste 3 år	189	149,3	176,0	215,6	æ	-3,5% p.a
Antall skader og tilløp gj.sn siste 3 år	499	609,3	694,0	787,0	æ	-3,5% p.a
<i>Punktlighet</i>						
Oppetid i prosent	99,3	98,7	98,8	98,5	è	99,4
Regularitet i prosent	Ikke målt	Ikke målt	98,2	98,1	è	Ikke satt
<i>Kundetilfredshet</i>						
NSBs kundeundersøkelse (gjennomsnitt) (2)	66	65	60	64	æ	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	Ikke målt	Ikke målt	3,4	3,2	è	Ikke satt
Tilgjengelighet	Ikke målt	Ikke målt	Ikke målt	Ikke målt		Ikke satt

Noter:

- (1) Trend fra forrige år
- (2) Tall fra høstmålingen

Nøkkeltall 2005 - 2008

Nøkkeltall	Status 2005	Status 2006	Status 2007	Status 2008
Antall sporkm	4087	4087	4114	4114
Herav dobbeltspor (prosent)	5,5	5,5	5,5	5,5
Herav elektrifisert (prosent)	60,9	60,9	62,0	62,0
Antall togkm (tusen kilometer)	40853,0	41828,0	42904,0	it
Punktlighet Flytoget (prosent)	97,0	96,0	96,0	95,7
Punktlighet Lokaltog Oslo (prosent)	85,0	86,0	87,0	85,3
<i>Økonomi</i>				
Mindreforbruk drift og vedlikehold inklusiv merinntekter (mill. kr.)	46,8	79,7	77,2	66,7
Mindreforbruk drift og vedlikehold Gardermobanen inklusiv merinntekter (mill. kr.)	20,4	20,5	31,4	34,3
Mindreforbruk investering inklusiv merinntekter (mill.kr)	26,0	73,1	36,7	36,7
Resultat før disponeringer - periodisert regnskap (mill.kr)	-46,1	-27,0	2,0	2,2
Driftskostnader pr. togkm (2005-priser) (1)	68,3	67,2	64,4	it

Noter:

- (1) Periodiserte driftskostnader inkl. avskrivninger justert for aktiviteter utenfor jernbanedriften delt på antall togkilometer
- it (ikke tilgjengelig ved rapporteringstidpunkt)

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	JERNBANEDIREKTØRENS BERETNING	4
1.1	OMSETNING	4
1.2	POLITISKE RAMMEBETINGELSER.....	4
1.3	MARKED	4
1.4	SIKKERHETSUTVIKLING	4
1.5	PUNKTLIGHETSUTVIKLING	5
1.6	KUNDETILFREDSHET.....	5
1.7	MILJØ	5
1.8	STRATEGI OG UTVIKLINGSARBEID	6
1.9	RESULTATDISPONERING.....	6
2	ØKONOMI	8
2.1	BEVILGNINGSREGNSKAP 2008.....	8
2.2	KOMMENTARER TIL DRIFT OG VEDLIKEHOLD.....	8
2.3	KOMMENTARER TIL INVESTERING I LINJEN	9
2.4	PERIODISERT REGNSKAP	12
3	SIKKERHET	15
3.1	ANTALL INNRAPPORTERTE HENDELSER	15
3.2	ANTALL OMKOMNE DRIFTSATT JERNBANE	16
3.3	ALVORLIGE PERSONSKADER DRIFTSATT JERNBANE	16
3.4	ANTALL PERSONSKADER.....	16
3.5	TOTALT ANTALL SKADER.....	17
3.6	ANTALL SKADER OG TILLØP TIL UØNSKEDE HENDELSER VED PLANOVERGANG	18
4	PUNKTLIGHET	20
4.1	PUNKTLIGHET – FORDELT PÅ STREKNINGER	20
4.2	REGULARITET	22
4.3	OPPETID.....	23
4.3.1	<i>Tidstap på grunn av saktekjøring.....</i>	<i>24</i>
4.3.2	<i>Punktlighetsforstyrrende feil.....</i>	<i>25</i>
5	KUNDETILFREDSHET	26
5.1	SERVICEERKLÆRING – ANTALL KLAGER	26
5.2	KUNDETILFREDSHET BLANT TOGSELSKAPENE	27
6	ØVRIG RAPPORTERING	28
6.1	PRODUKTIVITETSMÅLING.....	28
6.1.1	<i>Produktivitetstall</i>	<i>28</i>
6.1.2	<i>Enhetskostnader.....</i>	<i>30</i>
6.1.3	<i>Produksjonsnøkkeltall</i>	<i>30</i>
6.2	ADMINISTRATIVE OG TEKNISKE STØTTEFUNKSJONER	31
6.3	ANTALL ANSATTE.....	32
6.4	SYKEFRAVÆR.....	33
6.5	LIKESTILLING.....	33
7	VEDLEGG	34

1 Jernbanedirektørens beretning

1.1 Omsetning

Jernbaneverket hadde en driftsmessig omsetning¹ på 4,1 mrd. kroner i 2008. Dette er en økning på 16,8 % fra 2007. Jernbaneverket investerte i 2008 for om lag 3 mrd kroner i nyanlegg og i fornyelse av infrastrukturen. Dette er en økning på 200 millioner kroner fra 2007. Stortingets bevilgning til nyanlegg økte i 2008 med om lag 130 mill kroner til 2,4 mrd kroner

1.2 Politiske rammebetingelser

De statlige bevilgningene særlig til fornyelse av jernbaneinfrastrukturen økte i 2008. Man fikk politisk gjennomslag for at fornyelse av anleggene i Oslo-området var avgjørende for en forbedring av punktlighet og oppetid i dette området. I revidert nasjonalbudsjett ble det gitt en tilleggsbevilgning på 100 mill kroner til oppgradering av Osilotunnelen.

Departementet har gitt Jernbaneverket et utvidet ansvar for tilrettelegging av parkering ved stasjonene. Samferdselsdepartementet har besluttet at eiendomsforholdene til stasjoner og godsterminaler ikke skulle endres. Imidlertid er det satt i gang et arbeid på en forskriftsmessig avgrensning av Jernbaneverkets ansvar og plikter knyttet til offentlig rom.

1.3 Marked

Jernbanen har i 2008 hatt en solid vekst i persontrafikken mens godstrafikken totalt er på ca. samme nivå som i 2007. Foreløpige tall for 2008 viser en økning på i overkant av 4 % for antall reiser og en økning på snau 6,5% for antall personkilometer i forhold til 2007. Den totale godstransporten målt i antall tonn viser en nedgang på om lag 8 %, mens godstransporten målt i antall tonnkilometer viser en liten økning på om lag en 0,5 % i forhold til 2007. Årsaken til utviklingen i antall tonn og tonnkilometer skyldes at malmtrafikken på Ofotbanen, som utgjør ca. 65 % av totalt antall transporterte tonn, men bare snau 20 % av det totale transportarbeidet (antall tonnkilometer), har gått ned med 12 % sammenlignet med 2007. CargoNets transportarbeid viser en vekst på i overkant av 3 % fra 2007 til 2008.

Ny godsterminal på Ganddal ble slutført i 2007, og trafikken startet opp ved ruteendringen 6. januar 2008. Terminalanlegget vil bidra til å gjøre det mulig å kjøre med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo innenfor ett døgn. Videre vil terminalen bidra til en mer effektiv drift med reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader for godsoperatør og driftsselskap. Sikringsanlegget ved godsterminalen på Ganddal er imidlertid ennå ikke i drift og trafikken styres derfor inntil videre manuelt. Ved utbygging av nye kryssingsspor og bedret strømforsyning, vil Jernbaneverket legge til rette for en dobling av godstrafikken på Sørlandsbanen. Jernbaneverket laget i 2007 en egen godsstrategi som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

I Oslo-området går byggingen av nye Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika etter planen. Det samme gjelder for nytt dobbeltspor i Sandnes/Stavanger-området. Dette er viktige prosjekter i arbeidet med å styrke jernbanens konkurransekraft både regionalt og nasjonalt. Samtidig er det i 2008 utført planarbeid på Oslo – Ski, Barkåker – Tønsberg, Farriseidet – Porsgrunn, Holm - Holmestrand – Nykirke, Sandbukta – Moss, Eidsvoll - Hamar parsell Minnesund – Kleverud, Gevingåsen tunnel og Alnabru Containerterminal.

1.4 Sikkerhetsutvikling

Arbeidet gjennom 2000-tallet med forbedret sikkerhetsstyring gir resultater. Jernbaneverket er i ferd med å nå "nullvisjonen". To mennesker mistet livet som følge av togtrafikken i 2007. Tallet for 2008 var en drept. Dette gir et gjennomsnitt på 2,0 omkomne de siste 5 årene. På vegen mot nullvisjonen har Samferdselsdepartementet satt som krav at gjennomsnittlig antall drepte de siste tjue år skal reduseres med 3,5 % p.a. De senere år:

¶ Ingen reisende er drept siden 2003

¹ Med driftsmessig omsetning menes totale driftsinntekter i henhold til periodisert regnskap

- ¶ Ingen planovergangsbrukere er drept siden 2005
- ¶ Ingen ansatte er drept siden 2005

1.5 Punktlighetsutvikling

Punktligheten ble svakere i 2008 enn i 2007. For alle togtyper med unntak av flytoget er punktligheten under de mål Samferdselsdepartementet har satt for togtrafikken.

	Resultat 2006	Resultat 2007	Resultat 2008	Mål fra SD	Avvik, %-poeng
Flytoget (innenfor 3:59 min til Gardermoen)	96	96	96	95	1
Nærtrafikk Oslo (innenfor 3:59 min)	86	87	85	90	-5
Nærtrafikk Stavanger, Bergen og Trondheim (innenfor 3:59 min)	92	91	86	90	-4
Regiontog Østlandet (innenfor 3:59 min)	87	88	84	90	-6
Andre persontog (innenfor 5:59 min)	87	84	83	90	-7

Note: Flytog og nærtrafikk Oslo står for 2/3 av antall tog.

Jernbaneverkets bidrag til høy punktlighet er at infrastrukturen er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Samferdselsdepartementet ønsker derfor at oppetiden forbedres over tid særlig i de trafikksterke områdene. Oppetiden i infrastrukturen var 98,7 % i 2006, 98,8 %, i 2007 og 98,5 % i 2008. Jernbaneverkets mål for oppetid i infrastrukturen på 99,4 % for 2009 ble fastlagt tidlig i inneværende NTP-periode (2006-2009) og basert på resultatene i 2005 som var de beste på lang tid, jf. side. 21 - 22. Målet forutsatte et høyere fornyelsesnivå enn hva som har vært mulig å realisere på bakgrunn av behovet for ressurser til driftsaktiviteter og korrektivt og forebyggende vedlikehold.

Jernbaneverket har i innspill til NTP 2010–2019 foreslått økt satsing på fornyelse, noe som vil gjøre det mulig å nå målet for oppetid i siste del av neste NTP-periode (2010-2019). Fra og med 2009 vil fornyelsen økes vesentlig. En videre økning i fornyelsen vil gi en positiv trend for oppetiden. Et realistisk mål for 2009 er 98,8 % og 99,2 % i 2013.

Videre var regulariteten i toggangen 98,1 % i 2008, noe som er en nedgang på 0,1 prosentpoeng fra 2007.

1.6 Kundetilfredshet

Gjennom NSBs kundetilfredshetsmålinger får Jernbaneverket tilbakemelding på hvor fornøyde trafikantene er med Jernbaneverkets leveranser knyttet til følgende:

- ¶ Stasjonsområder (tilgjengelighet og orden)
- ¶ Informasjon på stasjoner
- ¶ Informasjon ved avvik

Resultater fra kundetilfredshetsmålingene viser en markant forbedring fra høsten 2007 til høsten 2008. Det er fortsatt et forbedringspotensial på alle de nevnte punktene, spesielt på formidling av trafikkinformasjon. Jernbaneverket legger vekt på stadig å forbedre kvalitet og standard på publikumsområdene og –fasilitetene.

1.7 Miljø

Miljøledelse er en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem, og "Grønn stat" inngår i Jernbaneverkets miljøledelsessystem. Jernbaneverket avgir egen miljørapport for 2008.

I 2007 ble det igangsatt en fullstendig revisjon av Jernbaneverkets "miljøstyringssystem" med henblikk på å kartlegge og vurdere hvordan miljøkravene operasjonaliseres og etterleves i Jernbaneverket. Revisjonen ble ferdigstilt høsten 2008. Oppfølgingen av revisjonsfunnene er igangsatt og vil bli fullført i 2009. Tilbakemeldingen fra revisjonen er at miljødelen av Jernbaneverkets styringssystem forsøkes etterlevd, og at miljøplan for Jernbaneverket blir gjennomført. Det er imidlertid forbedringsområder, f.eks å sikre miljøeffektive anskaffelser.

Innendørs støy fra jernbaneanlegg er kartlagt i henhold til forurensningsforskriften § 5. Ingen boliger langs jernbanen har et innendørs støy nivå over 42 dBA i gjennomsnitt over døgnet.

1.8 Strategi og utviklingsarbeid

Jernbaneverket startet høsten 2008 med en omfattende strategi- og utviklingsprosess hvor Jernbaneverkets linjeledere på en forpliktende måte involveres i utvikling av felles mål og strategier. Arbeidet ledes av jernbanedirektøren, og målet er å:

- ¶ Forankre felles mål og strategier i hele Jernbaneverket
- ¶ Etablere felles plattform for utøvelse av ledelse
- ¶ Tydeliggjøre roller, ansvar og myndighet i organisasjonen
- ¶ Styrke organisasjonens sikkerhetskultur og etterlevelse av mål, regler og felles normer
- ¶ Styrke samarbeid og dialog internt og eksternt

De konkrete mål for første fase av utviklingsarbeidet er at Jernbaneverket innen 1. juli 2009 har på plass overordnede styrende dokumenter i form av:

- ¶ Jernbaneverkets strategi for 2009 – 2013
- ¶ Prinsipper for ledelse i Jernbaneverket
- ¶ Felles verdier og etiske retningslinjer
- ¶ Overordnet beskrivelse av roller, ansvar og myndighet på ulike nivåer i organisasjonen
- ¶ Beskrivelse av belønnings- og konsekvenssystemer

Produktivitetsmåling

Produktivitet og prosesskvalitet fokuserer på riktig anvendelse av ressurser og effektivitet i de interne arbeidsprosessene. Det utarbeides nøkkeltall per fag for drift og vedlikehold av infrastrukturen, nøkkeltall for de respektive baner, og enhetskostnader for en del av de mest omfattende vedlikeholdsoppgavene. Det vises til oversikten i kap. 6. Sammenlignet med 2007 har enhetskostnadene for banedrift, samt korrektivt og vedlikehold av signal- og teleanlegg økt, mens kostnadene til korrektivt og forebyggende vedlikehold av linjen og kontaktledningsanleggene er redusert. Samtidig er sporkvaliteten gått noe ned, mens antall kontaktledningsfeil og signalfeil er omtrent uforandret i forhold til 2007.

1.9 Resultatdisponering

Jernbaneverket har utbetalt 143,9 mill kroner mindre enn bevilget på kapittel 1350 Utbetalinger og har mottatt innbetalinger tilsvarende 57,2 mill kroner mer enn bevilget på kapittel 4350 Innbetalinger. Samlet sett utgjør dette et mindreforbruk på 201,1 mill kroner i forhold til Stortingets bevilgning.

1350 Utbetalinger	Mindre	Mer	4350 Innbetalinger	Mindre	Mer
22 Omstrukturering	0,6		01 Kjørevegsavgift	1,3	
23 Drift og vedlikehold	34		02 Salg av utstyr og tjenester		31,0
25 Drift og vedlikehold GMB	28,5		06 Viderealg av El. til togdrift	31,0	
30 Investering i linjen	80,8		07 Betaling for bruk av GMB		5,8
			15-18 Refusjoner		34,1
			37 Anleggsbidrag		18,6
Samlet	143,9		Samlet		57,2

Det periodiserte regnskapet for 2008 er gjort opp med et underskudd på 200 mill kroner. Som følge av ajourføring av åpningsbalanse og den regnskapsmessige ferdigstillelsen av prosjektet GSM-R økte avskrivningene med om lag 220 mill kroner.

	Mill. kr.
Resultat før disponeringer	-200,0
Til statens kapital - økning av forpliktelsen finansiert over driftsbevillingen	631,0
Fra statens kapital - reduksjon av forpliktelsen tilsvarende avskrivningene	-846,0
Til avregning med statskassen	15,0
Sum disponert	-200,0

Oslo: 10.03.2009

E Enger
 Elisabeth Enger
 Jernbanedirektør

2 ØKONOMI

2.1 Bevilgningsregnskap 2008

Årets bevilgning er gitt ved:

- r Tildelingsbrev for 2008 fra Samferdselsdepartementet av 21. desember 2007.
- r Brev av 27. mars 2008 fra Samferdselsdepartementet vedrørende overføring av ubrukte midler fra 2007.
- r Brev av 16. juni 2008 fra Samferdselsdepartementet om tilleggsbevilgning og omprioriteringer våren 2008 (RNB).
- r Brev av 20. desember 2008 fra Samferdselsdepartementet om endringer i statsbudsjettet 2008.

Tabell 1 Jernbaneverkets bevilgningsregnskap for 2008

	Status 3. tertial			Totalt 2008		
	Budsjett	Regnskap	Avvik	Bevilgning	Regnskap	Avvik
Kap. 1350						
Post 22 Omstruktureringsmidler	0,6	0,0	0,6	1,0	0,4	0,6
Post 23 Drift og vedlikehold	1 283,5	1 378,3	-94,9	3 650,5	3 616,4	34,0
Post 25 Drift og vedlikehold GMB	60,0	29,6	30,4	104,8	76,3	28,5
Post 30 Investeringer i linjen	1 107,1	1 183,2	-76,1	2 445,7	2 364,9	80,8
Sum kap. 1350	2 451,2	2 591,2	-140,0	6 202,0	6 058,1	143,9
Kap. 4350						
Post 01 Kjørevegsavgift	0,9	-4,5	-5,4	13,6	12,3	1,3
Post 02 Salg av utstyr og tjenester	-64,6	-173,0	-108,4	178,3	209,3	-31,0
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	-90,4	-95,2	-4,8	271,2	240,3	30,9
Post 07 Betaling for bruk av GMB	-26,3	-30,2	-3,9	76,0	81,8	-5,8
Post 15-18 Refusjoner	0,0	-11,3	-11,3	0,0	34,1	-34,1
Post 37 Anleggsbidrag	-12,9	-40,8	-27,9	23,8	42,4	-18,6
Sum kap. 4350	-193,2	-354,9	-161,7	562,9	620,1	-57,2

Note 1: Bevilgning inkluderer overførte ubrukte midler fra 2007

2.2 Kommentarer til Drift og vedlikehold

Nedenfor gis en overordnet beskrivelse over bruk av bevilgning for vedlikehold i 2008. I tillegg vises det til vedlegg 2 Statsregnskap med ytterligere forklaringer, herunder omtale av drift.

Omfanget av forsinkelser knyttet til infrastrukturen var ikke tilfredsstillende. Det er lagt vekt på å redusere punktlighetsproblemene, samtidig som sikkerheten skal ivaretas gjennom systematiske kontroller, komponentrettet vedlikehold og mindre punktvis fornyelse som eksempelvis stikkbytte av skinner og sviller. Prioritering av de trafikksterke strekningene har medført at man måtte akseptere at overårigheten² økte innenfor enkelte anleggsdeler og på mindre trafikkerte deler av nettet.

Jernbaneverket har igangsatt prosjekt Oslo for å forsere arbeidene med å redusere forsinkelsene i Oslo-området. Det er gjennomført en rekke akutte tiltak, parallelt med at det utarbeides en hovedplan for mer langsiktige tiltak. Hovedplanen vil foreligge våren 2009. De viktigste akutte tiltakene omfatter Oslo S - Skøyen og omfatter bl.a. spor- og sporvekselveidlikehold, utskifting av ballastens topplag i Oslo-tunnelen, informasjonsanlegg, ventilasjonsanlegg og tiltak på Skøyen relehus. Videre omfatter prosjektet utbedring av kontaktledningsanlegget Etterstad-Skøyen

Sett under ett over årene 2007-2008 har det vært en økende trend når det gjelder forsinkelsestimer som skyldes feil i infrastrukturen, og mye av problemene har vært knyttet til Oslo-området. En mer kortsiktig oversikt basert på glidende 12 mnd oversikter for å jevne ut sesongvariasjoner indikerer imidlertid at tiltakene i Oslo-området nå begynner å gi resultater.

I 2008 er det foretatt ballastrensing av ca 25 km spor, hovedsakelig på Østfoldbanen, Kongsvingerbanen og Ofofbanen. I tillegg er det gjort forberedelser til senere ballastrensing på ca 35 km fordelt på Østfold-,

² Anleggsdeler over teknisk / økonomisk levetid

Kongsvinger-, Dovre-, Sørlands- og Bergensbanen. God ballast er av fundamental betydning for sporstabiliteten, og påvirker dermed hele sporkvaliteten.

Det er foretatt utskifting av ca 25.000 sviller, noe som tilsvarer om lag 15 km spor. Videre er det skiftet om lag 14 sporkilometer skinner, samt 23 sporveksler, bl.a. i forbindelse med Prosjekt Oslo og for å tilrettelegge for 30 tonn aksellast på Ofofbanen.

Av underbygningstiltak er ca 440 meter snøoverbygg fornyet, fordelt på Dovrebanen, Ofofbanen og Bergensbanen. I tillegg er det skiftet ut ca 6 km gjerder, i hovedsak på Sørlandsbanen og Gjøvikbanen.

Videre er det i 2008 igangsatt systematisk arbeid med skogrydding for å hindre trenedfall på spor og kontaktledning. Det er gjennomført en omfattende kartlegging av skogens tetthet og bonitet, og det er lagt vekt på et godt samarbeid med grunneierne langs linjen. Det er ryddet til sammen ca 80 km langs spor, hovedsakelig på Gjøvikbanen, Spikkestadbanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Rørosbanen.

Det er også foretatt større arbeider på Rolvsøysund bru på Østfoldbanen for å utsette en fullstendig ombygging, samt arbeider på Geita bru i Oslo.

Videre er det foretatt nødvendige utbedringer av kontaktledningsanlegg på Rombak, Bjørnfjell og Katterat stasjoner på Ofofbanen. I tillegg er det foretatt forbedringer på signal-/sikringsanleggene i Oslo-området.

Av tiltak på stasjonsområdene kan særlig nevnes ombygginger på Nationaltheatret stasjon, fornyelser av rullebånd på Oslo S, samt forbedringstiltak for synshemmede, bl.a på Oslo S og Lillestrøm.

2.3 Kommentarer til investering i linjen

Nedenfor presenteres økonomisk status for kapittel 1350 post 30 Investeringer i linjen.

Tabell 2 Jernbaneverkets investeringer (tall i mill 2008-kroner)

	Status 2008					Totalt for prosjektet		
	Bevilgning	Budsjett	Avvik bevilgn.	Utbetalt	Avvik budsjett	Styring sramm	Forv. slutsum	Avvik
Lysaker stasjon	230,0	158,8	71,2	194,9	-36,2	1 125,3	1 195,0	-69,7
Lysaker - Sandvika	660,0	621,6	38,4	647,2	-25,6	2 959,3	2 959,3	0,0
Sandvika - Asker	0,0	5,0	-5,0	-4,7	9,7	3 795,1	3 715,0	80,1
GSM-R	134,0	117,8	16,2	23,0	94,8	1 782,1	1 740,0	42,1
Sandnes-Stavanger	570,0	542,8	27,2	664,0	-121,3	2 167,0	2 167,0	0,0
Ganddal godsterminal	69,1	112,4	-43,3	161,9	-49,5	466,1	550,0	-83,9
Bergen-Fløen	20,0	30,3	-10,3	3,6	26,7	284,0	284,0	0,0
CTC-ATC Grong-Mosjøen	42,0	13,0	29,0	7,7	5,3	249,0	250,8	-1,8
Trondheim trafikkstyringssentral	0,0	1,8	-1,8	0,2	1,6	16,6	12,4	4,1
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	243,0	178,0	65,0	106,1	71,9	611,0	630,0	-19,0
Nordre A vlastningsvei, tiltak på Brattøra	4,0	29,5	-25,5	22,6	6,9	82,8	88,6	-5,8
GSM-R Komplettering	0,0	7,8	-7,8	7,6	0,1	31,0	18,5	12,5
RBS (GPRS) pilotprosjekt	0,0	8,7	-8,7	1,5	7,1	9,4	5,0	4,4
GPRS prosjektet	0,0	15,2	-15,2	7,6	7,6	33,8	25,4	8,4
NYANLEGG	1 972,1	1 842,6	129,5	1 843,4	-0,8	13 612,3	13 641,0	-28,7
Oslo - Ski	9,0	19,6	-10,6	21,2	-1,7			
Alnabru containerterminal sør	23,0	70,0	-47,0	41,2	28,8			
Eidsvoll-Hamar pars. Minnesund-Kleverud	15,0	15,0	0,0	16,0	-1,0			
Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	13,0	10,0	3,0	11,4	-1,4			
Farris eidet-Pors grunn	6,0	5,8	0,3	8,8	-3,1			
Holm-Holmestrand-Nykirke	12,0	15,2	-3,2	15,8	-0,6			
Sandbukta-Moss	5,0	5,0	0,0	0,1	4,9			
Gevingsåsen tunnel	15,0	19,4	-4,4	23,9	-4,4			
DETALJPLANL/ GRUNNERV.	98,0	159,9	-61,9	138,4	21,5			
Sikkerhet	107,0	132,1	-25,1	121,0	11,1			
Kapasitetsøkende tiltak	126,1	171,2	-45,1	130,1	41,1			
Miljø	0,0	0,4	-0,4	0,6	-0,2			
Stasjoner og knutepunkter	84,5	110,1	-25,6	67,1	42,9			
Diverse tiltak	0,0	34,8	-34,8	21,8	13,0			
SUMPROGRAMOMRÅDER	317,6	448,5	-130,9	340,6	107,9			
Overføring av ubrukte midler	34,2							
INVESTERINGER Netto	2 421,9	2 451,1	29,1	2 322,4	128,7			
Anleggsbidrag	23,8	23,8	0,0	42,4				
Refusjoner	0,0	0,0	0,0	0,2				
INVESTERINGER Brutto	2 445,7	2 474,9	-29,1	2 364,9	109,9			

Det vises til vedlegg 1 for en mer omfattende beskrivelse av økonomi, framdrift og risiko vedrørende Jernbaneverkets investeringsprosjekter.

Jernbaneverket har i 2008 hatt høy produksjon på de store prosjektene Lysaker stasjon og Lysaker Sandvika i vestkorridoren og prosjektet Sandnes – Stavanger på Jærbanen i Rogaland. Videre er arbeidet med fjernstyring av Nordlandsbanen videreført.

Lysaker stasjon

Utbygging av Lysaker stasjon vil bedre strekningens kapasitet, gi bedre tilgjengelighet og sikkerhet, noe som er viktig for betjening av Lysaker-området. Nye Lysaker stasjon vil bedre tilgjengeligheten for alle brukergrupper. Atkomst til plattform kan skje via trapp, rampe, rulletrapp eller heis. Arbeidene med den nye Lysaker stasjon er i rute. Sommeren 2007 ble ny plattform med to nye spor tatt i bruk på nordsiden av den gamle plattformen. Nå er alle store betongkonstruksjoner ferdige, og den nye stasjonen begynner å ta form. Støttemurene og bruene som bærer den nye plattformen er på plass. I tillegg arbeides det med å klargjøre sporområdene for sporlegging. I tillegg til ny jernbanestasjon bygger Jernbaneverket også ny og utvidet bussterminal, slik at stasjonen utvikles til et moderne kollektivknutepunkt med høy standard. Utvidelsen av Lysaker stasjon tas i bruk i august 2009.

Lysaker - Sandvika

Strekningen Lysaker-Sandvika er inndelt i fire store grunnarbeidsentrepriser. Anleggsstart på den første var i mars 2007. Den 6,7 km lange strekningen, som hovedsaklig bygges i tunnel, skal etter planen åpnes for trafikk i 2011. Entreprisen ”Sandvika Øst” består av uttak av fjellskjæringen og bygging av støttemurer for utvidelse fra to til fire spor langs Engervannet øst for Sandvika stasjon. I arbeidene inngår også driving av ca 400 meter enkeltsporet tunnel, ca 800 meter med dobbeltsporet jernbanetunnel, samt etablering av et ca 60 meter langt tverrslag. Entreprisen ”Tunnel fra tverrslag ved Fossveien” består av driving av et ca 250 meter langt tverrslag og ca 1.800 meter dobbeltsporet jernbanetunnel. Entreprisen ”Tunnel fra tverrslag ved Skallum” består av driving av et ca 420 meter langt tverrslag og ca 1.800 meter dobbeltsporet jernbanetunnel. Entreprisen ”Lysaker Vest” består av bygging av en ca 150 meter lang betongkulvert for nytt dobbeltspor, samt driving av ca 700 meter dobbeltsporet jernbanetunnel. Det forventes at hovedgjennomslaget i tunnelen skjer like før sommerferien. De to enkeltsporede av- og påkjøringstunnelene som skal forbinde Bærumstunnelen med sporene i dagen langs Engervannet, ble ferdig sprengt ut sommeren 2008.

Sandnes - Stavanger

Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det i dag lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjerntog. Jernbanenettet på denne enkeltsporede strekningen har høy alder og de tekniske anleggene har passert den tekniske og økonomiske levetid for slike anlegg. Utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger gir en teoretisk kapasitet som blir om lag fem ganger høyere enn i dag. I prosjektet inngår det tre nye holdeplasser, Gausel, Jåttåvågen og Paradis, samt oppgradering av en eksisterende holdeplass, Mariero, inkl. atkomst og parkering. Prosjektet er planlagt med fire utbyggingsparseller.

I oktober 2007 var det byggestart på parsell 3, Sandnes - Lurahammaren. Kontrakter for spor og kontaktledning ble inngått i mars 2008, med oppstart samme måned. I april 2008 ble entreprenør innstilt for parsell 4, Hinna-Stavanger, med byggestart i mai 2008. Arbeidene på parsell 1, Jåttåvågen holdeplass, er ferdigstilt og ble åpnet 7. januar 2008. Arbeidene på parsell 2, Lurahammaren - Jåttåvågen, ble ferdigstilt som planlagt i oktober 2008. I slutten av april 2008 overholdt prosjektet en sentral milepæl, hvor ca. 5 km nytt spor ble koblet inn. I perioden 27.09.08 – 12.10.08 gjennomførte prosjektet en 16 dager togfri periode for å utføre grunnarbeider og noe jernbanetekniske arbeider.

Ad. Merkur

Statens jernbanetilsyn har vedtatt at det nye signalanlegget Merkur ikke vil bli tillatt tatt i bruk slik dokumentasjonen nå foreligger. Jernbaneverket har som følge av dette pålagt ABB å stanse videre arbeider med Merkur på Sandnes – Stavanger inntil videre.

Jernbaneverket har etter dette vedtaket arbeidet med å finne alternative løsninger knyttet til trafikkstyringen på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger, slik at sporet kan tas i bruk som forutsatt høsten 2009. For dobbeltsporet Sandnes-Stavanger er det besluttet å satse på manuelle rutiner kombinert med bruk av det eksisterende sikringsanlegget NSI – 63. Arbeidet med å bygge et midlertidig signalanlegg av typen NSI-63 pågår. Alt arbeid for øvrig er i henhold til plan, med ferdigstillelse i 2009.

Fjernstyring på Nordlandsbanen

Arbeidet med automatisk togkontroll (ATC) i forbindelse med utbygging av fjernstyring (CTC), og nye signalanlegg på strekningen Grong - Mosjøen pågår. Første delstrekning (Grong - Majavatn) er ferdigstilt. Videre er arbeidene på strekningen Mosjøen - Bodø igangsatt. Tiltaket vil gi god virkning for kapasiteten og punktligheten på strekningen. Punktlighet er en vesentlig faktor for å utvikle Nordlandsbanen for både gods- og persontransport. Punktligheten kan forbedres både ved fjernstyring og ved manuell togframføring, men kostnadskonsekvensen ved avvikssituasjon er vesentlig lavere på strekninger med fjernstyring. Et vesentlig element er fjernstyringens fleksibilitet til å ta inn forsinkelser. Fleksibiliteten vil også øke kapasiteten på strekningen ved at flere krysningsspor kan benyttes hele døgnet. Røklund krysningsspor inngår i prosjektet Mosjøen - Bodø.

Grong – Mosjøen

Prosjektet ferdigstilles fram til og med Eiterstraum krysningsspor sommeren 2009 (grensestasjon for fjernstyringen før Mosjøen stasjon) og det arbeides med å inkludere innkjørssignal på Mosjøen stasjon. Selve Mosjøen stasjon ferdigstilles i 2011.

Mosjøen – Bodø

Fjernstyring til Oteråga (mellom Fauske og Bodø) var forventet satt i drift innen utgangen av 2010. Dette forutsatte imidlertid tilbakeføring av signalressurser fra prosjektene Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal innen 1. september 2008. Det har vært behov for å disponere signalressursene på disse prosjektene lengre enn planlagt og dette forsinker prosjektet ytterligere. Videre forutsatte framdriftsplanen en godkjenning av Merkur sikringsanlegget i løpet av 2008. Som følge av at Merkur ikke er godkjent må ny framdriftsplan utarbeides. Jernbaneverket vil komme tilbake til dette i egen rapportering.

Ad. Merkur

På strekningen Grong til (men ikke med) Mosjøen stasjon, bygger Jernbaneverket selv et NSB 94-anlegg. På strekningen (fra og med) Mosjøen stasjon til (men ikke med) Bodø stasjon har Jernbaneverket kontrakt med ABB om levering av Merkuranlegg. Kontrakten omfatter imidlertid bare innvendige anlegg, dvs. datautstyr og applikasjon. Utvendige anlegg, dvs. fysisk utstyr langs sporet, som kabelgrøfter, kabler, signalstolper med mer, bygges av andre leverandører. Byggingen av utvendige anlegg pågår, mens de innvendige er utsatt i påvente av ytterligere avklaringer vedrørende Merkur signalanlegg.

Planlegging, prosjektering og grunnerverv.

Det har pågått planarbeid på prosjektene Oslo – Ski, Barkåker – Tønsberg, Farriseidet – Porsgrunn, Holm - Holmestrand – Nykirke, Sandbukta – Moss, Eidsvoll - Hamar parsell Minnesund – Kleverud, Gevingåsen tunnel og Alnabru Containerterminal.

Planleggingsarbeidet for Barkåker – Tønsberg og Gevingåsen tunnel er intensivert for å legge til rette for byggestart så tidlig som mulig i 2009.

Ved prosjektet Farriseidet - Porsgrunn er detaljplan og reguleringsplan for Farriseidet-”Telemark grense” ferdig. Reguleringsplanen er lagt fram for offentlig behandling. Reguleringsplanen er som forutsatt, basert på enkeltsporet bane, og en eventuell endring til dobbeltspor, som er brakt opp til diskusjon, vil påvirke videre framdrift vesentlig.

Videre startet detaljplanarbeidet for prosjektet Holm-Holmestrand-Nykirke i august 2007 og ferdig reguleringsplan er oversendt kommunene til behandling. Førstegangs behandling er gjennomført i kommunene. Både Farriseidet -”Telemark grense” og Holm-Nykirke forventes ferdigbehandlet i løpet av 1. tertial 2009.

I prosjektet Eidsvoll-Hamar, parsell Minnesund-Kleverud, foreligger det en samarbeidsavtale med Statens vegvesen for utarbeidelse av detalj- og reguleringsplan for ny E6 og nytt dobbeltspor på Dovrebanen. Regjeringen har konkludert om valg av trasé for firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa i Eidsvoll og Stange kommuner. Anlegg av veg og bane skal skje samtidig, slik at trafikkmessige og miljømessige ulemper blir minst mulig og at kostnadene begrenses.

Programområder

Jernbaneverkets mindre prosjekter og tiltak er samlet under programområdene Kapasitetsøkende tiltak, Sikkerhet, Stasjoner og knutepunkter (herunder kundeinformasjon)

Programområdet Kapasitetsøkende tiltak omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet for gods- og persontransport. Av tiltak i 2008 framheves forberedelse og byggestart for utbygging av Berg krysningsspor, Fauske stasjon (fase1), Halden driftsbanegård, Heimdal stasjon (spor 3), Bergen godsterminal og Drammen stasjon, samt sportilpasning for Flytog. Videre er planlegging av Jensrud krysningsspor, Ualand krysningsspor og Nodeland krysningsspor startet.

Programområdet Sikkerhet omfatter tiltak innenfor områdene rassikring og skredvarsling, sikring og sanering av planoverganger, teknisk sikkerhet, og tunnelsikkerhet. Av større tiltak i 2008 framheves sikring og sanering av planoverganger på de fleste banestrekninger, rassikring og skredvarslingssystemer på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Flåmsbana og Nordlandsbanen, samt sikring av tunneler på Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Totalt i 2008 er det gjennomført 388 av 470 planlagte tiltak. De utførte tiltakene fordeler seg på 91 saneringer, 50 veg- og siktutbedringer og 10 utbedringer ved hjelp av teknisk innretning (enkel varsellampe). Videre er det gjennomført 237 øvrige tiltak, herunder skilting, gjerdning, oppsetting av grunder, avtalte bruksendringer eller ringerutiner osv.

Under programområdet Stasjoner og knutepunkter er det Jernbaneverkets målsetting 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 togselskapene, servicevirksomheter, vegmyndigheter og arealplanmyndigheter. Tiltakene sikter mot et standardnivå som innfrir kundens forventninger og skal bidra til at flere velger å reise kollektivt. Programområde for stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak på stasjonenes kunderettede fasiliteter, som atkomster, parkeringsanlegg, plattformer/ventearealer, reiseinformasjon, tiltak for bedre tilgjengelighet og annen kundeservice. Av tiltak i 2008 framheves ferdigstilling av Nationaltheatret stasjon, Drammen stasjon hovedplattform, Heimdal stasjon og Mo i Rana stasjon, samt oppstart av planleggingen på Trondheim stasjon og Verdal stasjon.

Under programområdet Kundeinformasjon er det lagt vekt på utskifting av høyttalersystemer som har utrop via blokktelefonanlegg, som følge av at disse anleggene fases ut da GSM-R er tatt i bruk som togradio. Kundeinformasjonstiltak på Bergensbanen med nye høyttalere på Bergen og Voss stasjoner ble i hovedsak ferdigstilt i 2008. I tillegg er det utført fornyelsestiltak rettet mot kundeinformasjonen.

2.4 Periodisert regnskap

Tabell 3 viser resultatoppstillingen basert på Jernbaneverkets tilpasning av de statlige standardene³. Regnskapet er gjort opp med et underskudd på 200 mill kroner. Avskrivningene økte med 220 mill kroner som følge av ferdigstillingen av åpningsbalansen og den regnskapsmessige ferdigstillingen av GSM-R prosjektet. Resultat for avskrivninger og finanskostnader er forbedret med 320 mill kroner, som henger sammen med de økte bevilgningene på 235 mill kroner og økningen i andre inntekter på nær 170 mill kroner.

³ Endringen er av redigeringsmessig art, ved at Til/Fra statens kapital i henhold til standarden defineres som en del av inntektene knyttet til driftstilskuddet og ikke som en disponering.

Tabell 3 Periodisert regnskap for 2008 – (mill. kr.)

	Regnskap 2006	Regnskap 2007	Regnskap 2008
Driftsinntekter			
<i>Kjørevegavgifter</i>	99	103	92
<i>Driftstilskudd</i>	2 932	2 999	3 235
<i>Andre inntekter</i>	491	424	591
Sum inntekter	3 522	3 526	3 917
Driftskostnader			
<i>Varekostnader</i>	401	316	380
<i>Personalkostnader</i>	1 740	1 661	1 789
<i>Andre produksjonskostnader</i>	688	1 217	1 097
Sum driftskostnader	2 829	3 194	3 267
Resultat før avskrivninger, renter med mer	693	332	651
Avskrivninger og nedskrivninger	601	620	846
Netto finanskostnader	1	(1)	4
Ekstraordinære kostnader	118	-	-
Årsresultat før disponeringer	(27)	(287)	(200)
Disponering av årsresultat			
Til statens kapital (forpliktelse)	573	659	631
Fra statens kapital (forpliktelse)	(601)	(620)	(846)
Til avregning med statskassen	1	(326)	15
Sum disponert	(27)	(287)	(200)

Tabell 4 Balanseregnskap pr 31. 12 2008 – (mill. kr.)

	Regnskap 2006	Regnskap 2007	Regnskap 2008
Eiendeler			
<i>Anleggsmidler</i>			
Immaterielle eiendeler	17	1	4
Varige driftsmidler	18 235	18 410	21 604
Finansielle anleggsmidler	0	0	0
Anlegg under utførelse	4 358	6 427	7 231
<i>Sum anleggsmidler</i>	<i>22 610</i>	<i>24 839</i>	<i>28 838</i>
<i>Omløpsmidler</i>			
Lagerbeholdning	197	229	263
Fordringer	257	364	400
Forskuddsbetalt kostnad m.m.	5	28	62
Likviditetsbeholdning	13	22	36
<i>Sum omløpsmidler</i>	<i>472</i>	<i>643</i>	<i>761</i>
Sum eiendeler	23 082	25 482	29 599
Egenkapital og gjeld			
<i>Statens kapital</i>			
Avsetning langsiktig forpliktelse	22 470	24 839	28 838
Avregning med statskassen utenom årets resultat	(334)	(140)	(587)
Årets resultat	1	(326)	15
<i>Sum statens kapital</i>	<i>22 137</i>	<i>24 373</i>	<i>28 266</i>
<i>Langsiktig gjeld</i>			
Pensjonsforpliktelse	-	-	-
Annen langsiktig gjeld	457	302	289
<i>Sum Langsiktig gjeld</i>	<i>457</i>	<i>302</i>	<i>289</i>
<i>Kortsiktig gjeld</i>			
Leverandørgjeld	139	204	329
Annen kortsiktig gjeld	350	603	716
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>	<i>488</i>	<i>807</i>	<i>1 044</i>
Sum egenkapital og gjeld	23 082	25 482	29 599

Balansen er satt etter Jernbaneverkets tilpasning av den statlige standarden. Tilpasningen er kun av redigeringsmessig art ved at alle poster knyttet mot staten er definert under statens kapital.

I vedlegg 8 er det periodiserte regnskap i henhold til den statlige standarden med kontantstrøm, noter og nøkkeltall presentert.

3 SIKKERHET

Jernbaneverkets mål er å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået for jernbanetransport, og sikre at endringer gir en utvikling i positiv retning. På vegen mot nullvisjonen har Samferdselsdepartementet satt som krav at gjennomsnittlig antall drepte de siste tjue år skal reduseres med 3,5 % pr år med utgangspunkt i 2005-nivået.

Jernbaneverket har spesielt fokus på tre sentrale områder for risiko. Disse er:

1. Risiko knyttet til ras, utglidninger, flom og andre lignende farer
2. Risiko knyttet til planoverganger
3. Risiko knyttet til sammenstøt mellom tog

I Jernbaneverkets sikkerhetsrapportering skilles det mellom hendelser tilknyttet ordinær jernbanedrift (driftsatt jernbane) og hendelser tilknyttet utbygging av infrastruktur (utbygging)⁴. Videre kategoriseres hendelsene etter skade, tilløp og tilstand.^{5 6}

3.1 Antall innrapporterte hendelser

Tabellene nedenfor viser utviklingen av innrapporteringen hendelser fra 2002 til 2008, fordelt på driftsatt jernbane og utbygging av jernbaneanlegg.

Tabell 5 Totalt antall innrapporterte hendelser fra 2002 til og med 2008

Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Driftsatt jernbane	2 715	3 298	3 391	3 440	4 848	5 664	5 897
Utbygging	7	21	154	69	271	727	1 236
totalt	2 722	3 319	3 545	3 509	5 119	6 391	7 133

Tabell 6 Antall hendelser driftsatt jernbane fra 2002 til og med 2008

Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Skade	472	557	474	494	739	993	783
Herav alvorlig	4	0	1	2	2	3	5
Tilløp/tilstand	2 243	2 741	2 917	2 946	4 109	4 671	5 114
Totalt	2 715	3 298	3 391	3 440	4 848	5 664	5 897

I de senere år har det vært en økning i antall innrapporterte uønskede hendelser. En stor del av økningen antas å skyldes bedre tilrettelagte rapporteringsrutiner knyttet til både utbygging av jernbaneanlegg og driftsatt jernbane. Rapporteringsrutinene for dette området er fremdeles under forbedring og innrapporteringen forventes å øke ytterligere i tiden som kommer. I kontraktene med entreprenørene er det nå innført krav om rapportering av skade og tilløp/tilstand til Jernbaneverket. Jernbaneverket har hatt krav til HMS rapportering siden 90-tallet. I 2001 ble det stilt krav om rapportering på fastsatt skjema for skader, uønskede hendelser og andre miljøforhold. Dette ble iverksatt på de større kontraktene i forbindelse med prosjektet Sandvika- Asker. Fra og med 2004 er dette også innført som krav for små kontrakter. I praksis har innrapporteringen først blitt bedre etter at

⁴ Driftsatt jernbane er strekninger som er godkjent for togframføring, og utbygging er jernbaneanlegg som ennå ikke er godkjent for togframføring.

⁵ En skade er en uønsket hendelse, uavhengig av skadeomfang, som har påført skade på menneske, miljø eller materiell. En skade differensieres i personskade og skade. Personskader kategoriseres etter ansatte og innleide hos togselskaper, egne ansatte, entreprenører, innleide hos Jernbaneverket, reisende og tredjepart. Et tilløp er en uønsket hendelse som under litt andre forhold kunne resulter i en skade. En tilstand er et forhold som kan utvikle seg til tilløp eller skade, men som ble avdekket før noe skjedde.

⁶ Tallene i tabellene for 2008 er per 23.01.2009. Tall gitt i denne rapporten for saker fra 2002 til 2008 er tall som tidligere er rapportert. Synergi, hvor hendelsene registreres er en database der det kontinuerlig foretas oppdateringer av saker, også for saker registrert flere år tilbake i tid. Det betyr at et nytt søk i databasen foretatt nå på antall saker fra 2003 til 2008, vil kunne gi et noe avvikende antall enn det som er gitt her.

Jernbaneverket har skjerpet fokuset mot entreprenørenes rapportering. I tillegg har Jernbaneverket de senere år iverksatt interne kampanjer for å øke innrapporteringen av uønskede hendelser for driftsatt jernbane.

Tabellen nedenfor viser hendelser for utbygging av nye jernbaneanlegg fordelt på type hendelse.

Tabell 7 Antall hendelser utbygging av jernbane fra 2002 til og med 2008

Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Skade	1	2	59	14	90	148	247
Tilløp/tilstand	6	19	95	55	181	579	989
Totalt	7	21	154	69	271	727	1236

3.2 Antall omkomne driftsatt jernbane

I løpet av 2008 har en person omkommet i forbindelse med sammenstøt mellom tog og person i sporet.

Tabell 8 Totalt antall omkomne for 2008 og gjennomsnitt siste 5 år og 20 år

Kategori	Gj. snitt siste 20 år	Gj. snitt siste 5 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Omkomne	6,7	2,0	3	5	3	3	1	2	1

Gjennomsnittlig antall omkomne de siste 5 år, fra 2004 – 2008 er 2,0. Dette er 0,8 prosentpoeng bedre enn 2003 - 2007. Gjennomsnittlig antall omkomne de siste 20 år er 6,7. Dette er en reduksjon fra 2007 på 0,3 prosentpoeng.

3.3 Alvorlige personskader driftsatt jernbane

Tabell 9 Totalt antall alvorlig skadde for 2008 og gjennomsnitt siste 3 år og 20 år (driftsatt jernbane)⁷

Kategori	Gj. snitt siste 20 år	Gj. snitt siste 3 år siste 3 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alvorlig skadde	7,1	3,3	4	0	1	2	2	3	5

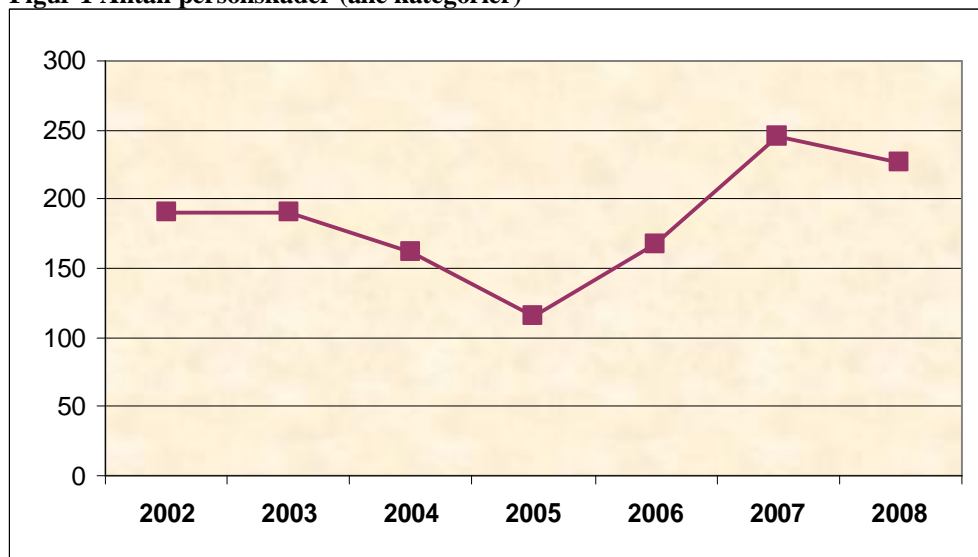
Gjennomsnittlig antall alvorlig skadde pr år de siste 3 år, fra 2006 – 2008, er 3,3. Dette er en økning fra 2005 - 2007 på 42,8 %. Gjennomsnittlig antall alvorlig skadde pr år siste 20 år er 7,1. Dette er en reduksjon fra 2007 på 4,7 %.

3.4 Antall personskader

Antall personskader dekker alle typer personskader (også alvorlig skadde) relatert til aktiviteter på og ved jernbanen, og er ikke begrenset til driftsatt jernbane. Antallet inkluderer for eksempel skader på stasjonsområdet og arbeidsuhell på anlegg. Dødsfall er ikke inkludert.

⁷ Tabellen gir en oversikt over de som ble alvorlig skadd i forbindelse med driftsatt jernbane. Alvorlig skadd er definert som opphold på sykehus i mer enn 24 timer.

Figur 1 Antall personskader (alle kategorier)



Tabell 10 Antall personskader pr kategori for perioden 2002-2008 og gjennomsnitt siste 3 år (eksklusiv dødsfall)

Personkategori	Gj. snitt siste 3 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ansatte/ innleide hos togselskaper*	36,0	14	10	17	21	27	38	43
Egne ansatte*	74,0	106	103	100	56	71	81	70
Entr. / innleide hos JBV*	56,0	19	36	16	15	30	57	81
Reisende	38,7	40	27	22	19	31	52	33
Tredjepart	11,0	15	14	7	6	10	14	9
Totalt	215,7	194	190	162	117	169	242	236

* Personer som skades på jobb

Tabell 11 Totalt antall personskader fordelt på skadeklasse (driftsatt og utbygging)

Skadeklasse	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
B. Alvorlig personskade m/mulig varig mèn	6	2	2	2	2	3	5
C. Alvorlig pers.skade (>24h sykehusinnleggelse)	24	26	17	15	21	15	8
D. Medisinsk behandlingsskade (<24h sykehusinnleggelse)	68	58	53	45	56	82	64
E. Førstehjelpsskade (Uten fravær)	96	104	90	55	90	142	159
Sum	194	190	162	117	169	242	236

Gjennomsnittlig antall personskader de siste 3 år er 215,7. Dette er en økning fra 2005 - 2007 på 22,5 %. Økningen antas å ha sammenheng med bedre innrapporteringsrutiner.

3.5 Totalt antall skader

Denne kategorien inkluderer hendelser som er registrert som personskade, skade på materiell og skade på infrastruktur.

Tabell 12 Totalt antall skader for perioden 2002-2008 og gjennomsnitt siste 3 år

Kategori	Gj. snitt siste 3 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Skader	787,0	472	559	517	504	807	771	783

Gjennomsnittlig antall skader de siste 3 år er 787. Dette er en økning fra 2005 - 2007 på 13,4 %. Økningen antas å ha sammenheng med bedre innrapporteringsrutiner.

3.6 Antall skader og tilløp til uønskede hendelser ved planovergang

Antall skader på planovergang omfatter både personskader og materielle skader større 10.000 Euro som følge av uønskede hendelser på planovergang.

Tabell 13 Antall skader og tilløp på planovergang for perioden 2002-2008 og gjennomsnitt siste 5 år

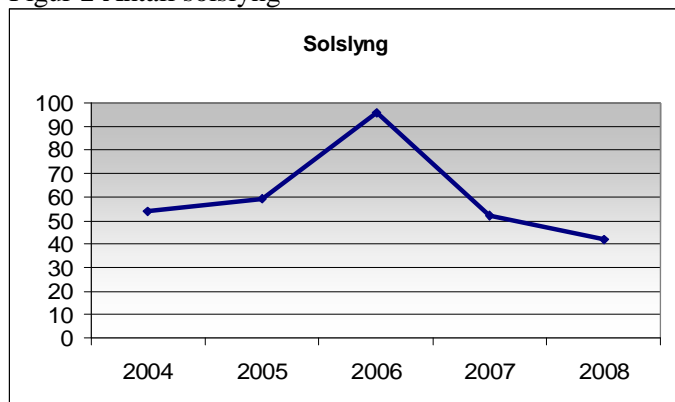
Kategori	Gj. snitt siste 5 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tilløp	300,6	106	110	179	234	269	378	443
Skader	43,8	35	64	45	39	42	63	30

Gjennomsnittlig antall tilløp de siste 5 år er 300,6. Dette er en økning fra 2007 på 28,5 %. Gjennomsnittlig antall skader de siste 5 år er 43,8. Dette er en reduksjon fra 2007 på 13,4 %. De 30 registrerte skadene i 2008 var alle mindre hendelser som ikke kom inn under Statens jernbanetilsyns definisjon av jernbaneulykke på planovergang.

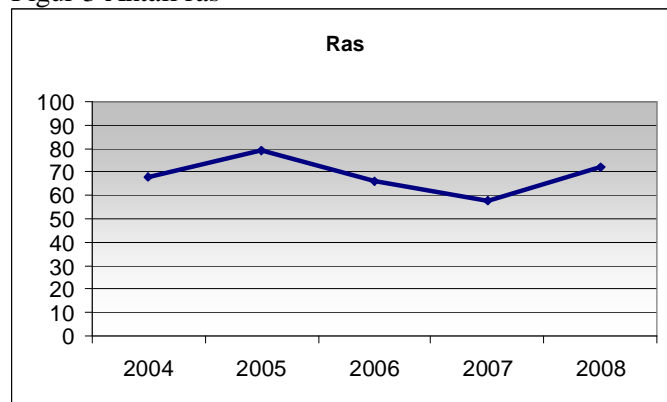
Antall sikkerhetsfeil i infrastrukturen

Her rapporteres utviklingen i sikkerhetsrelaterte feil i infrastrukturen fra 2004 til 2008.

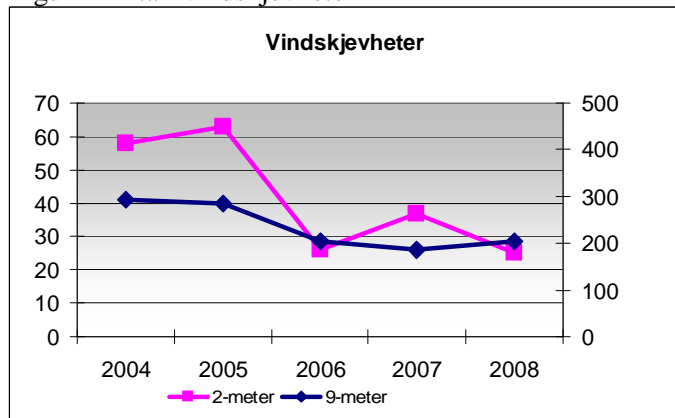
Figur 2 Antall solsllyng



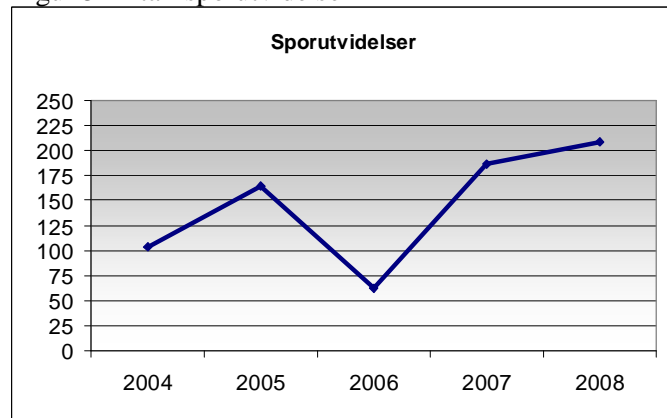
Figur 3 Antall ras



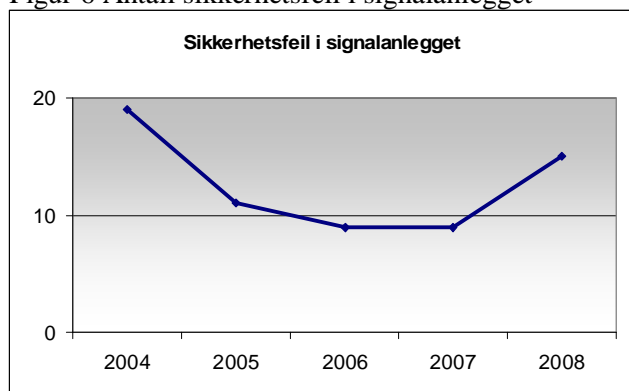
Figur 4 Antall vindskjevheter



Figur 5 Antall sporutvidelser



Figur 6 Antall sikkerhetsfeil i signalanlegget



Kommentarer til sikkerhetsfeil i infrastrukturen

Antall tilfeller med solslyng er redusert i forhold til tidligere år. Den største reduksjonen i forhold til 2006 har kommet i region øst.

Antall ras har hatt en positiv trend i perioden 2005 – 2007, men denne ble brutt i 2008. Den største økningen i antall ras i forhold til 2007 har kommet i region vest.

Vindskjevheter i sporet måles mht. 2-meters målebasis mht. boggier (skala til venstre) og 9-meters målebasis mht. 2-akslede vogner (skala til høyre). Vindskjevheter innebærer risiko for avsporinger. Utviklingen viser at det har vært en positiv trend de siste årene, imidlertid har det vært en svak økning i antall vindskjevheter med 9-meters målebasis i 2008, den største økningen fra 2007 har kommet i region vest.

Siden 2006 har det vært en negativ utvikling i forhold til sporutvidelser. Den største økningen i antall sporutvidelser fra 2007 til 2008 har kommet i region nord.

Antall sikkerhetsfeil i signalanleggene har vært på et stabilt nivå i perioden 2005 – 2007. I 2008 har det vært en økning i antall sikkerhetsfeil. En sikkerhetsfeil i infrastrukturens signalanlegg er en feil som kan føre til en tophendelse, som sammenstøt tog – tog, sammenstøt tog – objekt (planoverganger), eller avsporing.

I både 2007 og 2008 utgjør feil i forbindelse med planoverganger 50 % av sikkerhetsfeil. Feil i togdeteksjon utgjør 20 – 30 % av sikkerhetsfeil i både 2007 og 2008.

Det arbeides med å forbedre feilregistreringene og å utarbeide et nytt og mer presist feilkodesett og det tas sikte på å bruke dataverktøy som hindrer feil eller mangelfull registrering.

Umiddelbare tiltak i forbindelse med feil på planoverganger innebærer blant annet å vaske skinnegangen. På sikt vurderes andre deteksjonssystemer, som eksempelvis akseltellere istedenfor konvensjonelle inn-/utkoblingsfelt.

4 PUNKTLIGHET

I tildelingsbrev for 2008 fra Samferdselsdepartementet er det lagt opp til at Jernbaneverket sammen med togselskapene skal oppnå en punktlighet for persontrafikk på minimum 90 % (95 % for Flytoget) i rute til endestasjonen.

4.1 Punktlighet – fordelt på strekninger

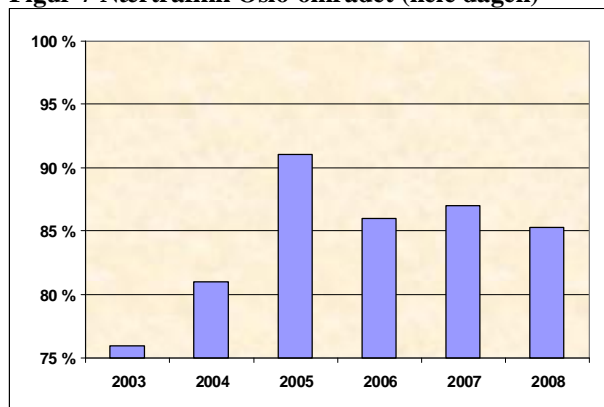
Med tog i rute menes ankomst til endestasjonen innenfor 3:59 minutter fra oppgitt rutetid for intercitytog, nærtrafikk og flytog og innenfor 5:59 minutter for fjerntog og godstog.

De hyppigste forsinkelsesårsakene har vært infrastrukturfeil (sikringsanlegg, sporfeil/saktekjøringer, kontaktledning), klimaforhold (snø, ras, flom mv.), anleggsarbeider og vedlikeholdsarbeider/saktekjøringer og feil på lokomotiv og motorvognsett.

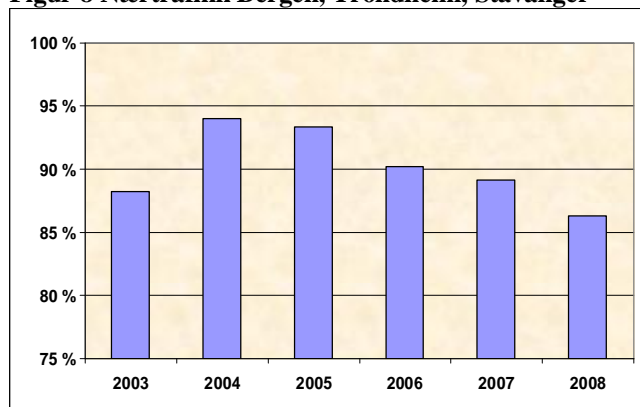
Av årsaker til forsinkelse på landsbasis i 2008, skyldes 34,7 % forhold i infrastruktur (herunder saktekjøring), 33,8 % skyldes togselskap og 20,7 % var følgeforsinkelser av trafikkavviklingen. 10,7 % av forsinkelsestimen var forårsaket av utenforliggende forhold som er; forsinkelse fra utlandet, ytre forhold, uhell og uønskede hendelser

Nedenfor presenteres måloppnåelsen for 2008, samt utviklingen fra 2003.

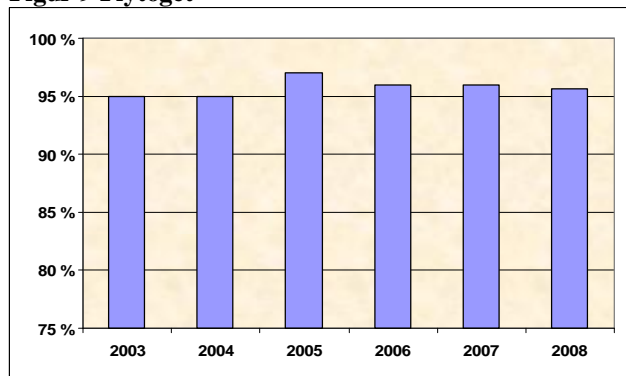
Figur 7 Nærtrafikk Oslo-området (hele dagen)



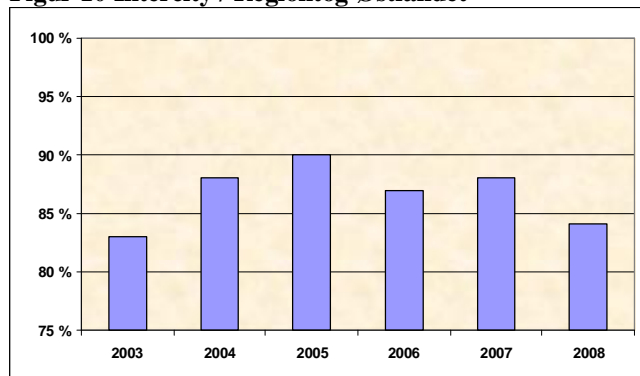
Figur 8 Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger

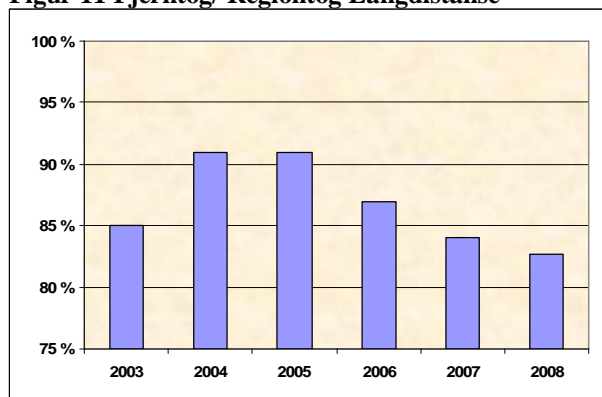
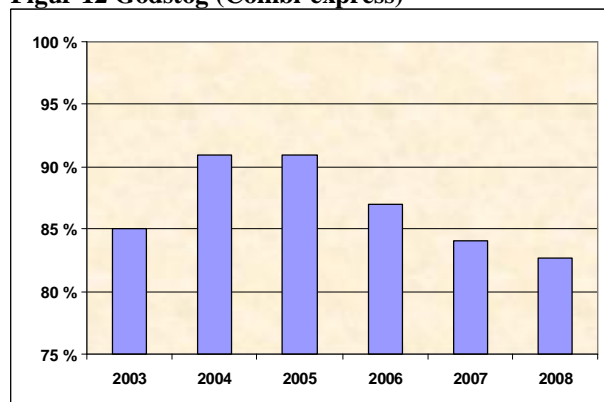


Figur 9 Flytoget



Figur 10 Intercity / Regiontog Østlandet



Figur 11 Fjerntog/ Regiontog Langdistanse**Figur 12 Godstog (Combi-express)****Nærtrafikk rundt Oslo hele døgnet**

Gjennomsnittlig punktlighet i 2008 var 85 %, noe som er 2 prosentpoeng svakere enn i 2007. Beste banestrekning var Hovedbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 87 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Drammenbanen, med et gjennomsnittlig punktlighet på 82 %. Lokalstrekningene rundt Oslo (spesielt Oslotunnelen / Skøyen) er belastet i rushtidene, og forsinkelser her gir store ringvirkninger. Årsaken til det svake resultatet har vært mange og omfattende feil på infrastrukturen, spesielt i Oslotunnelen og Skøyen-området, samt tekniske feil på motorvognsett, som også sperrer for andre tog. I rushtiden er det så mange passasjerer at stasjonsoppholdene blir lengre enn planlagt, noe som resulterer i forsinkelse, køkjøring og spredning av forsinkelser til andre tog og andre baner. Materiellmangel hos NSB har også bidratt negativt til lange stasjonsopphold da mange tog kjøres med for få vogner.

Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger

Gjennomsnittlig punktlighet i 2008 var 84 % noe som er 5 prosentpoeng svakere enn 2007. Beste banestrekning var Bergen-Arna og Trønderbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 97 og 90 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Egersund-Stavanger (Jærbanen) og Vossebanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 75 % i rute til endestasjonen. For lokaltrafikken rundt Bergen har det vært saktekjøringer på grunn av dårlig skinnegang ved Vossebanen. Anleggsarbeid har påvirket punktligheten på Jærbanen. Bygging av nytt dobbeltspor og ny godsterminal har ført til mange signalfeil.

Flytoget

Gjennomsnittlig punktlighet for Flytoget til Gardermoen i 2008 var 96 %, noe som er samme resultat som i 2007. Samferdselsdepartementets har satt et punktlighetsmål for Flytoget på 95 %.

InterCity/ Regiontog Østlandet

Gjennomsnittlig punktlighet i 2008 var 84 %, noe som er 2 prosentpoeng svakere enn resultat i 2007. Beste banestrekning var Østfoldbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 90 % til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Oslo-Lillehammer med en gjennomsnittlig punktlighet på 77 % i rute til endestasjonen. På strekningen Eidsvoll - Lillehammer er kapasiteten utnyttet fullt ut, og strekningen er sårbar for forsinkelser. InterCity-togene ble rammet av de samme problemene som i nærtrafikken rundt Oslo, da togene Lillehammer-Skien kjører gjennom Oslo. I tillegg var det også mange feil på infrastrukturen mellom Eidsvoll og Lillehammer med saktekjøringer pga. dårlig, ujevnt og ustabil spor.

Fjerntog, regiontog og langdistanse

Gjennomsnittlig punktlighet i 2008 var 83 %, noe som er 1 prosentpoeng svakere enn resultatet i 2007. Beste banestrekning var Raumabanen og Nordlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 89 og 87 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Bergensbanen og Dovrebanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 74 % og 80 % i rute til endestasjonen. Årsaken til den lave punktligheten for fjerntog skyldes at det har vært mange saktekjøringer i 2008. Saktekjøringene skyldtes feil på skinnegangen, spesielt på Bergensbanen og Dovrebanen, og planlagte og ikke planlagte vedlikeholdsarbeider og anleggsarbeider (Sørlandsbanen).

Godstog

Gjennomsnittlig punktlighet i 2008 var 77 %, noe som er det samme resultat som ble oppnådd i 2007. Beste banestrekning var Nordlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 90 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekninger var Dovrebanen og Bergensbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 70 og 71 % i rute til endestasjonen.

Årsaken til den lave punktligheten for godstog er den samme som for fjerntog.

4.2 Regularitet

Regularitet viser prosentvis antall tog, som har blitt kjørt, i forhold til antall tog som skulle ha kjørt i henhold til ruteplan. Tog kan bli innstilt av flere årsaker, hvorav de mest vanlige er:

- Togselskap: Feil på materiell, personalmangel eller materiellmangel
- Jernbaneverket: Feil på infrastruktur, strømbrudd, ras, flom
- Ytre forhold: Uhell og ulykker, brann, m.m.

Tabell 14 Regularitet⁸

Tog-produkt-gruppe	Togprodukt	Togprodukt på strekning	Gj.sn. reg.			Gj.sn. 2008	Årsaksfordeling, 1. tertial			Årsaksfordeling, 2. tertial			Årsaksfordeling, 3. tertial			
			1. tertial	2. tertial	3. tertial		Tog-selskap	Ytre forhold	JBV	selskap	forhold	JBV	selskap	forhold	JBV	selskap
Langdistanse	Dovrebanen	Oslo	Trondheim	99,3	96,2	99,0	98,2		100	32,1	3,6	64,3	77,8	11,1	11,1	
	Nordlandsbanen	Trondheim	Bodø	99,3	98,1	96,7	98,0	12,5	87,5					11,4	88,6	
	Raumabanen	Dombås	Åndalsnes	97,6	99,5	97,1	98,1	95,2	4,8				83,3	16,7		
	Rørosbanen	Hamar	Røros/Tr.heim	98,6	99,0	98,8	98,8	58,8	41,2	100			60,0	40,0		
	Bergensbanen	Oslo	Bergen	94,5	96,3	96,8	95,9	42,9	57,1	66,6	16,7	16,7	44,1	5,9	50,0	
	Sørlandsbanen	Oslo	Kr.sand/Stavanger	98,4	98,7	99,0	98,7	69,4	19,5	11,1	100		96,3	3,7		
Mellomdistanse	Østfoldbanen	Oslo	Halden	98,9	98,7	99,2	98,9	64,1	2,6	33,3	100		71,0	25,8	3,2	
	Vestfoldbanen	Oslo	Larvik/Skien	97,6	96,3	98,1	97,3	41,5	42,5	16,0	53,6	46,4	45,9	49,4	4,7	
	Dovrebanen	Oslo	Lillehammer	99,6	95,9	99,1	98,2	23,1	30,7	46,2	84,0	8,0	8,0	71,4	25,7	2,9
Gjøvikbanen AS	Oslo	Hakadal/Jaren/Gjøvik		95,9	97,7	97,6	97,1	29,4	17,3	53,3	76,0	24,0		63,8	34,8	1,4
Utenlandstog	Østfoldbanen	Oslo	Kornsjø	98,3	99,7	99,4	99,1	27,3	18,2	54,5			75,0		25,0	
	Kongsvingerbanen	Oslo	Magnor	99,1	96,9	98,3	98,1	66,6	16,7	16,7	100		50,0		50,0	
	Meråkerbanen	Trondheim	Storlien	99,4	96,8	99,7	98,6		100				80,0		20,0	
	Ofofbanen	Narvik	Bjørnfjell	99,4	99,4	100	99,6		100							
	Flytoget AS	Flytog	Asker/Oslo	Gardermoen	98,4	98,9	98,9	98,7	83,6	7,1	9,3	78,9	15,5	5,6	85,5	5,5
Lokaltog	Lokaltog Oslo	Oslo	HB, DB, KB, ØB	97,4	97,6	97,8	97,6	69,6	22,7	7,7	67,4	31,1	1,5	60,7	29,0	10,3
	Lokaltog Stavanger	Stavanger	Nærbøl/Egersund	98,6	98,2	98,3	98,4	50,9	26,8	22,3	95,8	4,2		78,6	19,9	1,5
	Arendalsbanen	Nelau	Arendal	97,8	99,8	99,4	99,0		60,0	40,0	100			100		
	Bratsbergbanen	Porsgrunn/Skien	Notodden	98,6	97,9	97,6	98,0	18,2	81,8		100		16,7	83,3		
	Lokaltog Bergen	Bergen	Arna	99,6	99,2	99,8	99,5	88,9	11,1		20,0	20,0	60,0	47,6	52,4	
	Vossebanen	Voss	Bergen	99,1	98,5	99,3	99,0	44,0	4,0	52,0	71,4	28,6	40,0	60,0		
	Flåmsbanen	Myrdal	Flåm	99,3	99,5	96,2	98,3		28,6	71,4	100			16,2	83,8	
	Lokaltog Trondheim	Trondheim	Steinkjer	99,3	98,0	92,9	96,7	7,7	30,8	61,5	100		5,2	3,2	91,6	
	Lokaltog Salten	Rognan/Fauske	Bodø	99,9	99,7	99,4	99,7		100					100		
	Alle tog - gjennomsnitt				98,0	98,1	98,2	98,1								

Regulariteten i toggangen i 2008 var 98,1 %, noe som er en nedgang på 0,1 prosentpoeng fra 2007. Innstillinger som er planlagt i forbindelse med infrastrukturarbeid, og som er meldt inn i ruteplanprosessen er ikke med i tabellen. Oversikten skiller heller ikke mellom tog som er innstilt på hele eller deler av strekningen.

I januar og februar var det spesielt mange innstillinger pga. flere "større" hendelser som vinterproblemer med snø og ras, kontaktledningsfall og utfall av sikringsanlegg i Oslo-området. I april var det mange innstillinger på Gjøvikbanen pga. at banen var stengt mellom Eina og Gjøvik i ca. 1 uke pga. ras / utglidning av skinnegang. Mange innstillinger i lokaltrafikken i Trondheim i april skyldes avsporing av et godstog på Skogn og store skader på sporet. I juni var det mange innstillinger på Gjøvikbanen pga. kontaktledningsfall og strømbrudd. I juli var det mange innstillinger på Vestfoldbanen pga. ras mellom Larvik og Skien. I august var det mange innstilte langdistansetog på Dovrebanen pga. ras og avsporing av godstog ved Losna og kontaktledningsfeil og strømbrudd på Hedmarken. Samme måned var det også mange innstillinger i lokaltrafikk Stavanger pga. kabelbrudd ved Sandnes.

I oktober var det mange innstillinger på Bergensbanen pga. brann i et snøoverbygg på fjellet og mange innstillinger av flytog og lokaltog i Oslo-området bl.a. pga. strømbrudd på Lysaker og et havarert godstog som sperret Drammenbanen ved Høvik. I november var det mange innstillinger på Raumabanen pga. stort snøfall

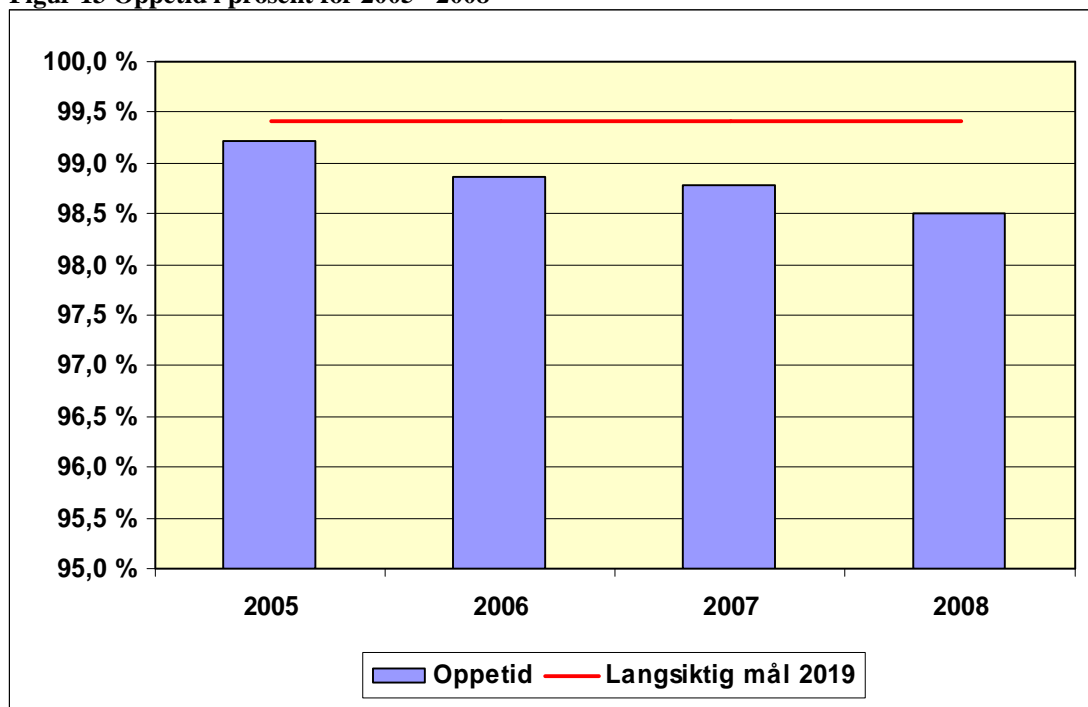
⁸ Tabellen er satt opp i henhold til Samferdselsdepartementets ønske. Det er persontog utenfor tabellens definisjoner

som gjorde at banen ble stengt i en periode og mange innstillinger av lokaltog Trondheim-området pga. ras i forbindelse med veianlegg ved Steinkjer. I desember var det mange innstillinger på Gjøvikbanen pga. flere tilfeller av kontaktledningsfall og strømbrudd.

4.3 Oppetid

Oppetid defineres ut fra antall forsinkelsestimer, på grunn av infrastrukturen, i forhold til sum planlagte togtimer pr år. Togproduksjonen i 2008 viser en økning på ca 18.200 togtimer, en økning på 2,6 % i forhold til 2007.

Figur 13 Oppetid i prosent for 2005 - 2008



Oppetid i 2008 var på 98,5 %, noe som er 0,5 prosentpoeng under målet for 2008. I 2007 var oppetiden 98,8 %, og i 2005 98,9%.

I 2008 er det registrert ca 10.600 forsinkelsestimer, dette er om lag 2.170 flere timer enn i 2007. Forsinkelsestimer som skyldes forhold knyttet til skinnegangen har økt med ca 600 timer, til sikringsanlegg med 496 timer, til kontaktledning med ca 380 timer, til ytre forhold 417 timer og til planlagte arbeider med 282 timer i forhold til 2007.

Årsaken til økningen i forsinkelsestimer i 2008 kan henføres til flere årsaker, blant annet følgende:

- Økning i forsinkelsestimer på strekningen Oslo S – Skøyen skyldes intensivt arbeidet i Oslotunnelen, samt noen enkeltstående større signalfeil, som belegg og jordfeil i januar, mai, august og september.
- Økning i forsinkelsestimer på Dovrebanen skyldes saktekjøringer i Dombåsbyggene pga. dårlig spor, samt kontaktledningsfall og strømbrudd i august.
- Økning i forsinkelsestimer på strekningen Haugastøl – Bergen skyldes saktekjøring på grunn av fare for ras /snøras og avsporing på strekningen.
- Økning i forsinkelsestimer på strekningen Trondheim – Steinkjer skyldes saktekjøringer pga. dårlig spor i perioden mai – november. Vedlikeholdsarbeider er igangsatt.

Et økende etterslep på vedlikehold har medført et større behov for å bruke saktekjøringer for å ivareta sikkerheten.

I Oslo-området var det en positiv utvikling, med en reduksjon på ca 450 timer i 2007. I 2008 er denne trenden endret. Noe av økningen på strekningen er knyttet til planlagte arbeider i Oslostunnelen. Dette arbeidet kan tilskrives 268 timer. Banene i Osloområdet har fortsatt de største utfordringene med hensyn til å oppfylle kravene til oppetid.

Flere tiltak ble gjennomført i løpet av 2008. Arbeid med å kartlegge tiltak som raskt kan gi forbedring av situasjonen i Oslo-området, spesielt Oslostunnelen og Skøyen er godt i gang. Prosjekt Oslo vil medføre forsinkelser i hele prosjektperioden.

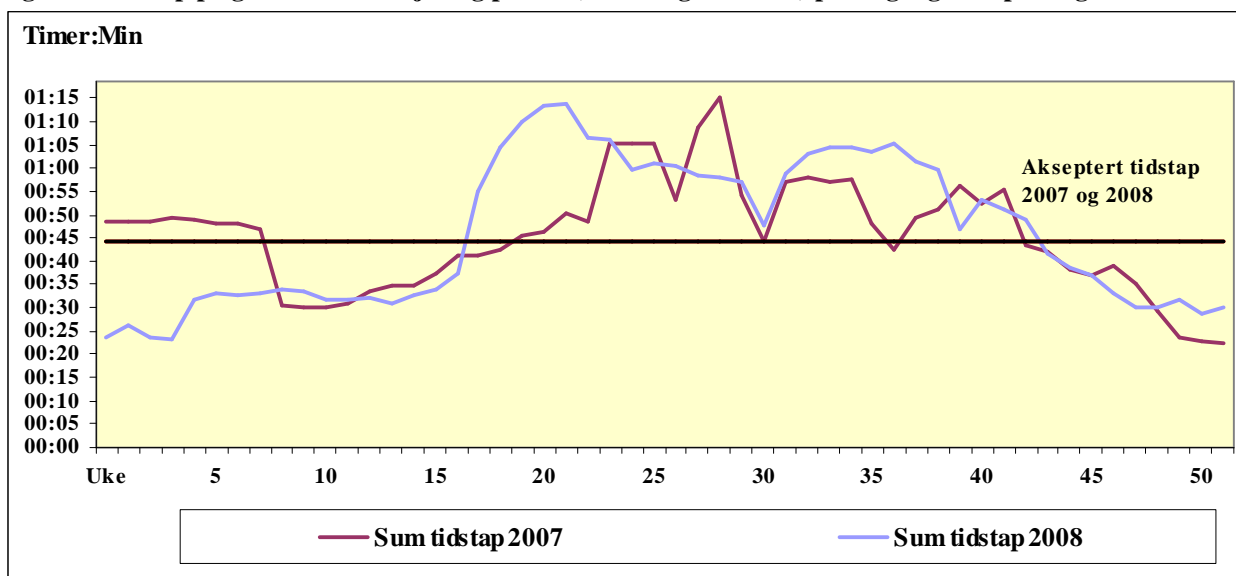
På strekningen Eidsvoll - Dombås har Jernbaneverket fokus på en kontrollert reduksjon av partier med midlertidig nedsatt kjørehastighet ved påføring av masser, stabilisering og justering av sporet. På Bergensbanen har arbeidene med fjerning av saktekjøringer også høy prioritet.

På Bergensbanen pågår skinne- og svillebytte, samt pakking på deler av strekningen, som er mest utsatt. For å redusere konsekvenser av saktekjøringer på strekningen Trondheim – Steinkjer pågår arbeider med å bytte sviller og pakke og nøytralisere sporet.

4.3.1 Tidstap på grunn av saktekjøring

Tidstap registreres som sum av tidstap på grunn av planlagte arbeider og tidstap på grunn av ikke planlagte saktekjøringer per uke.

Figur 14 Tidstap på grunn av saktekjøring pr uke (i timer og minutter) planlagt og ikke planlagt



Gjennomsnittlig tidstap pr. uke i 2008 ligger på ca 46 min, noe som er på samme nivå som i fjor, men ca 2 min svakere enn målet for 2008. Gjennomsnittlig tidstap, pga ikke planlagte saktekjøringer pr uke, har økt fra 33 minutter i 2007 til 36 minutter i 2008. Gjennomsnittlig tidstap pga. planlagte arbeider pr uke er redusert fra 12 min i 2007 til 9 min i 2008.

Region Øst hadde 28 ikke planlagte saktekjøringer ved utgangen av desember 2008. Dette er 3 mer enn ved utgangen av desember 2007. Hovedtyngden av disse er i området Rauma- og Dovrebanen (19). De fleste skyldes dårlig sikt ved planoverganger, samt dårlig spor med akutte feil og hendelser (Dovrebanen), som fører til flere partier med midlertidig nedsatt kjørehastighet.

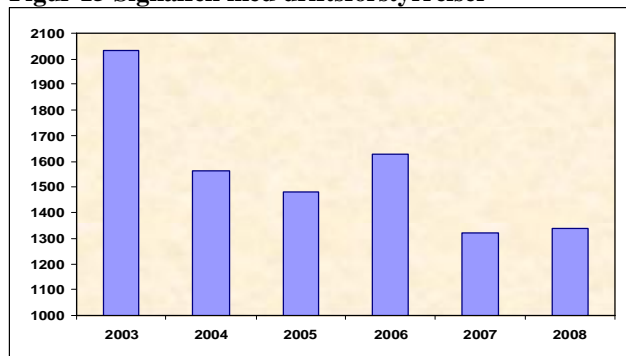
Region Vest hadde ved utgangen av desember 8 saktekjøringer, som ikke var planlagt på Bergensbanen. Dette tilsvarer antall ikke planlagte saktekjøringer ved utgangen av desember 2007. Disse var knyttet til dårlig spor og rasfare. Jernbaneverket har fokus på å redusere tidstapet på de stående saktekjøringene. Det har vært et høyt antall saktekjøringer (41) i kortere perioder gjennom året som er opphevet.

Region Nord har totalt 18 ikke planlagte saktekjøringer ved utgangen av desember 2008 – av dette er 10 på Nordlandsbanen, 4 på Meråkerbanen og 2 på Dovrebanen. Dette tilsvarer antall ikke planlagte saktekjøringer ved utgangen av desember 2007. Arbeidene med svillebytte, pakking av pukke og nøytralisering av spor pågår for å redusere konsekvensene av disse saktekjøringer.

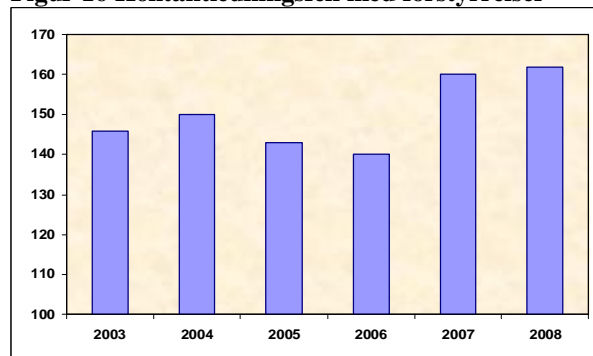
4.3.2 Punktlighetsforstyrrende feil

Med punktlighetsforstyrrende feil menes alle registrerte feil som medfører forsinkelser i togframføringen.

Figur 15 Signalfeil med driftsforstyrrelser



Figur 16 Kontaktledningsfeil med forstyrrelser



Det er registrert 1.340 signalfeil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken i 2008. Dette er 19 flere feil enn i 2007. Ved alle baneområder arbeides det aktivt videre med å foreta systematiske kontroller og korreksjoner på signalanleggene for å få ned antall signalfeil. Forsinkelsestimer på grunn av signalfeil har økt med 496 timer. Konsekvensen pr. feil er økt fra 2,6 forsinkelsestimer i 2007 til 2,9 i 2008.

Det er registrert 162 kontaktledningsfeil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken i 2008. Dette er 2 flere feil enn i 2007. Antall registrerte forsinkelsestimer på grunn av kontaktlednings er økt med 43 % og ligger på ca 1.294 forsinkelsestimer. Konsekvensen pr. feil er økt fra 5,5 forsinkelsestimer i 2007 til 7,9 i 2008.

5 KUNDETILFREDSHET

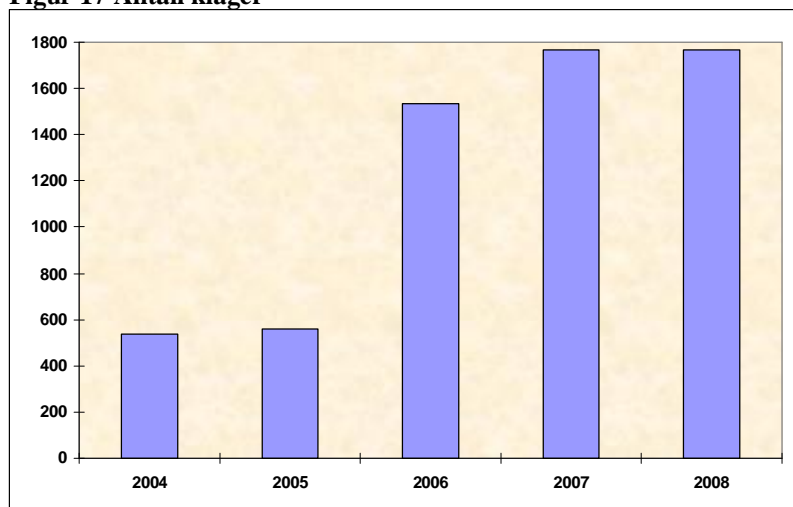
De reisende forventer at det er lett å orientere seg om reisetilbudene og at det gis rask og tilgjengelig informasjon om avvik i togtrafikken. Mangelfull informasjon, særlig i forbindelse med punktlighets- og regularitetsforstyrrelser har derfor vært en hyppig årsak til klager både mot Jernbaneverket og togselskapene. Jernbaneverket har flere pågående prosjekter som skal bidra til å øke kvaliteten på trafikkinformasjonen til de reisende. Nytt høytalersystem for Oslo-området, Jærbanen, Ofofbanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen vil være viktige kriterier for å tilfredsstille de krav som stilles.

5.1 Serviceerklæring – antall klager

Serviceerklæringen gir kundene anledning til å gi tilbakemelding på følgende forhold:

- r Manglende oppdatert ruteoversikt
- r Manglende informasjon om endringer plattform/ spor
- r Manglende informasjon om passerende tog
- r Manglende informasjon om forsinkelse
- r Ren og ryddig stasjon
- r Tilstrekkelig belysning
- r Annet

Figur 17 Antall klager



Jernbaneverket har mottatt 1.743 klager i 2008, mot 1.776 i 2007, noe som er en nedgang på 33⁹ klager. Klagenes fordeling på følgende hovedområder:

Informasjon:

Jernbaneverket har mottatt 861 klager på informasjon i 2008, mot 732 i 2007. Dette er en økning på 17 %, som i hovedsak skyldes økning i antall klager på manglende ruteoppslag og manglende info ved forsinkelse. Dette gjelder spesielt på Hovedbanen, som fikk en økning i klageantallet fra 29 i 2007 til 52 klager i 2008.

Jernbaneverket har registrert en økning i antall klager på manglende informasjon ved forsinkelse på 22 %. Den største økningen i antall klager var på banestrekninger med dårlig teknisk utstyr, som Hovedbanen og Østfoldbanen vestre linje. Her var økningen på hhv. 32 % og 93 %.

⁹ Hvis en korrigerer for at klagealternativ vedrørende "manglende snørydding / sandstrøing" ble fjernet fra serviceerklæringen 1. februar 2008, så blir resultatet motsatt, nemlig 1.691 klager i 2008 mot 1.615 i 2007 - altså en økning i klageantallet på 4 %.

Stasjonsmiljø:

Jernbaneverket har registrert en nedgang i klageantallet på stasjonsmiljø på 27 %, dersom en trekker ut klagen vedrørende manglende snørydding/sandstrøing. Nedgang i antall klager på tagging, kan skyldes Stor-Oslos ”dugnad” for å fjerne slikt i 2008.

Annet:

539 klager under Annet og det er en økning på ca 1 %. Dvs. stabilt, men dog med endringer på underpunktene hvis man sammenligner med 2007.

5.2 Kundetilfredshet blant togselskapene

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å forbedre leveransene til sine direktekunder – togselskapene. Det er derfor etablert en rutine hvor Jernbaneverket sender ut en årlig kundeundersøkelse for å få en tilbakemelding på hvordan Jernbaneverkets arbeid blir vurdert av nettopp togselskapene. Undersøkelsen ble første gang gjennomført i uke 2 i 2008, andre gang i uke 3 i 2009. Undersøkelsen er basert på 20 påstander, som er stilt til representanter fra togselskapene, som har mye kontakt med Jernbaneverket. Påstandene er positivt formulert og svaralternativene er:

- 1 – helt uenig
- 2 – litt uenig
- 3 – verken enig eller uenig
- 4 – litt enig
- 5 – helt enig.

Tabell 15 Kundeundersøkelse blant togselskapene

Kategori	2007	2008	Endring
Generell holdning	3,33	3,24	-0,09
Kundeorientering	3,31	3,21	-0,10
Infrastruktur	2,67	2,64	-0,03
Trafikkstyring	3,48	3,40	-0,08
Kapasitetsfordeling	3,94	3,85	-0,09
Planlegging	3,67	3,54	-0,13
Sum gjennomsnitt hele utvalget	3,40	3,20	-0,20

Note: Sum gjennomsnitt hele utvalget refereres ikke til summeringen av kategoriene, men er en gjennomsnittsmåling av hele utvalget.

I tillegg er respondentene gitt mulighet til å svare vet ikke / ikke relevant og dette svaret er ekskludert fra gjennomsnittsberegningen. Det er også et eget kommentarfelt hvor en kunne gi generelle tilbakemeldinger.

Påstandene i undersøkelsen er delt inn i fem kategorier. Fordelt på kategori ser en at det er kategorien ”infrastruktur”, som kommer svakest ut. Det er også innenfor denne kategorien at den største forbedringsinnsatsen er allokert.

Jernbaneverket har nå dannet seg et bilde av kundetilfredsheten og forbedringspotensialet. Jernbaneverket har en målsetning om at kundene skal være godt fornøyde med den service og produktleveranse de mottar. Resultatene fra disse grunnlagsundersøkelsene vil bli analysert nærmere og Jernbaneverket vil evaluere hvilket fokus man skal ha i 2009 med tanke på å oppnå en årlig forbedring i kundetilfredshet på 3,5 %.

6 ØVRIG RAPPORTERING

Jernbaneverket presenterer her status for produkt nøkkeltall og enhetskostnader. I tillegg presenteres kostnadsutvikling innen administrative og tekniske støttestrukturer, samt utviklingen i antall ansatte og sykefravær.

Tabell 16 Parameter som kun skal rapporteres

Parameter	Status 2005	Status 2007	Status 2008	Mål mot 2009
<i>Produktivitetsanalyser</i>				
Kostnader pr produserte enheter	Se egen omtale			
<i>Kvalitetsutvikling</i>				
Sporkvalitet (K-tall - Maks = 100) (1 og 3)	83	82	81	84
KL: Antall feil med driftsforstyrrelser pr. mil	0,49	0,54	0,55	0,47
Signal: Antall feil med driftsforstyrrelser pr. mil	3,70	3,30	3,35	3,04
<i>Menneske i organisasjon</i>				
Sykefravær i prosent	6,0	5,2	5,4	< 5,0
Antall ansatte	2 892	2 930	2 957	
Antall årsverk	2 841	2 874	2 856	

Note 1: Måles i juni

Note 2: Måltallet for antall feil med driftsforstyrrelser var tidligere oppgitt i feil per 2-spors ekvivalent.

Note 3: Sporkvalitet: andel spor innenfor definert norm.

Sporkvalitet viser en svak nedgående trend, noe som har sin årsak i økende etterslep på vedlikehold av overbygning. Økt innsats på vedlikehold i 2009 vil medføre at trenden snus. Signal- og KL-feil har vært noe mer varierende.

6.1 Produktivetsmåling

6.1.1 Produkt nøkkeltall

Siden 2003 har Jernbaneverket utarbeidet strekningsvise oversikter over produkt nøkkeltall i form av kostnader per hovedsporkilometer for de enkelte hovedaktivitetene drift, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold, fordelt på fagområder og delstrekninger. Hensikten med å presentere produkt nøkkeltallene er å vise prioriteringen av budsjettmidler til de ulike anleggsdelene, og gir ikke nødvendigvis et reelt bilde av behovene. De respektive anleggsdelene kan ha varierende grader av etterslep i vedlikeholdet som ikke kommer til syne i tallene. Produkt nøkkeltallene bør studeres over tid og sees i sammenheng med kvalitetsutviklingen.

I tabellen nedenfor fordeles kostnadene til drift og vedlikehold av infrastrukturen mellom banestrekningene. I denne tabellen er kostnader til sentrale og regionale staver holdt utenom, og tabellen viser dermed bare kostnader hos banesjefenes organisasjon. Tallene er basert på periodiseringsprinsippet. Tabellen nedenfor som viser produkt nøkkeltall er kalkulatorisk fordelt, mens produksjonstall pr fag (figur 17) ikke er kalkulatorisk fordelt.

Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold varierer mellom de enkelte årene. Dette skyldes flere forhold, blant annet at snørydding og sporjustering kan ha variasjon fra år til år. Noen strekninger har få hovedspormeter, noe som medfører at små endringer i fordelingen av fornyelsesarbeid kan ha store utslag.

Tabell 17 Produktnøkkeltall, kroner pr hovedspormeter fordelt på banestrekning – eksklusive avskrivninger

Banestrekning	Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold				Fornyelse (2005-priser)			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Osloområdet (Oslo S-Lysaker / Grefsen / Alna / Ski)	1 993	2 442	2 368	2 232	222	106	1 678	1 956
Drammenbanen (Lysaker-Drammen)	753	632	597	339	723	498	156	104
Hovedbanen (Alna-Eidsvoll)	847	812	905	580	56	18	29	163
Gardermobanen (Etterstad-Eidsvoll)	560	606	545	501	0	0	0	0
Kongsvingerbanen (Lillestrøm-Charlottenberg)	146	263	270	254	425	181	336	307
Gjøvikbanen (Grefsen-Gjøvik)	245	263	299	276	34	95	35	69
Østfoldbanen	261	280	278	245	153	243	218	101
Vestfoldbanen (Drammen-Skien)	198	207	199	176	219	265	175	46
Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger)	229	226	215	183	95	73	86	172
Bergensbanen/Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss-Bergen)	260	247	231	209	90	98	94	49
Dovrebanen (Eidsvoll-Trondheim)	323	287	265	249	166	131	62	74
Rørosbanen (Hamar-Støren)	140	108	85	115	9	32	15	16
Nordlandsbanen (Trondheim-Bødø)	134	139	157	147	46	35	60	17
Ofofbanen	1 066	995	778	1 015	960	984	1 282	1 106
Andre baner	79	82	92	90	26	50	30	12
Uspesifisert og infrastrukturs staber	36	41	49	67	0	0	2	5
Alle banestrekninger	289	296	298	301	103	107	117	111

Nedenfor framstilles kostnader fordelt på fag. Avskrivninger og lagerendringer er holdt utenfor. Kostnader til sentrale og regionale staber og til drift av stasjoner er også holdt utenom Tallene er korrigert i henhold til endringer i Statistisk sentralbyrå (SSB) sin kostnadsindeks for drift og vedlikehold av vegger fra 2. kvartal 2005 til 2. kvartal 2008.

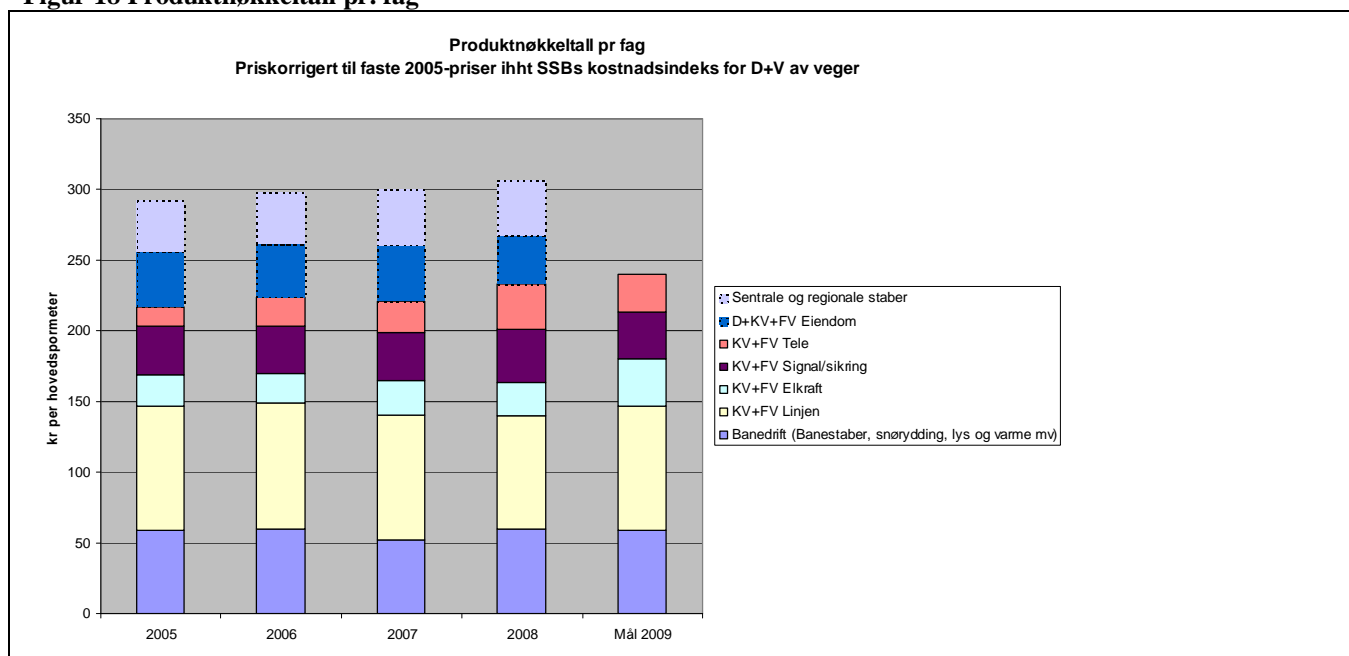
Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold

Banene i baneprioritet 1 (Drammenbanen, Hovedbanen, Gardermobanen og Oslo-området, samt Ofofbanen) har et vesentlig høyere vedlikeholdsbehov enn de øvrige baner. Dette skyldes den høye trafikkbelastningen, økt beredskap og feilretting pga kravene til oppetid, samt dårligere sportilgang. Det er en sammenheng mellom høy kvalitet og lave produktnøkkeltall. Alle baner har varierende grad av vedlikeholdsbehov. Dette må også tas i betraktning ved en sammenligning mellom banene.

Fornyelse

Fornyelsen har relativt størst variasjon mellom banene. Dette skyldes at en del av de største arbeidene foregår konsentrert og flyttes fra år til år mellom banene, og vil dermed kunne gi høye tall i enkelte år. Dessuten kan det være enkelte lokale tiltak som kan slå kraftig ut.

Figur 18 Produktnøkkeltall pr. fag



6.1.2 Enhetskostnader

De fleste større oppgaver innen fornyelse og til dels forebyggende vedlikehold utføres av eksterne entreprenører. Det er en begrenset konkurranseflate mellom eksterne leverandører og det interne produksjonsapparatet, og dermed begrensede muligheter til å sammenligne produksjonsnøkkeltall mellom eksterne og interne leveranser.

Jernbaneverket har hatt fokus på utviklingsarbeid innenfor tre områder.

- ¶ organisasjonsutvikling
- ¶ prosessutvikling
- ¶ metoder for resultatmåling (verktøyutvikling)

Organisasjonsutvikling har vært konsentrert om avklaring av roller og oppgaver mellom banesjefene og driftsorganisasjonen. Videre er produksjonsledelsen i driftsorganisasjonen profesjonalisert, bl.a. gjennom kompetanseutvikling. Prosessutviklingen har sikret en større forutsigbarhet gjennom tidligere planlegging. På denne måten kan man få en jevnere utnyttelse av bemanningen over året. Gjennom standardiserte aktivitetsbegreper og mengdebegreper måles enhetskostnader i driftsorganisasjonen. Dette styrker en kultur for produktivitet og effektivitet i hele organisasjonen. Basisår for den interne benchmarkingen er satt til 2007, på tvers av organisasjonen og over tid.

6.1.3 Produksjonsnøkkeltall

Det er definert en rekke produksjonsnøkkeltall som skal være gjenstand for benchmarking internt og eksternt. Disse produksjonsprosessene omfatter aktiviteter knyttet til vedlikehold av jernbanetekniske anlegg, og inkluderer det meste av det forebyggende vedlikehold og fornyelse.

Tabell 18 Oversikt over hvilke aktiviteter som utføres internt og eksternt

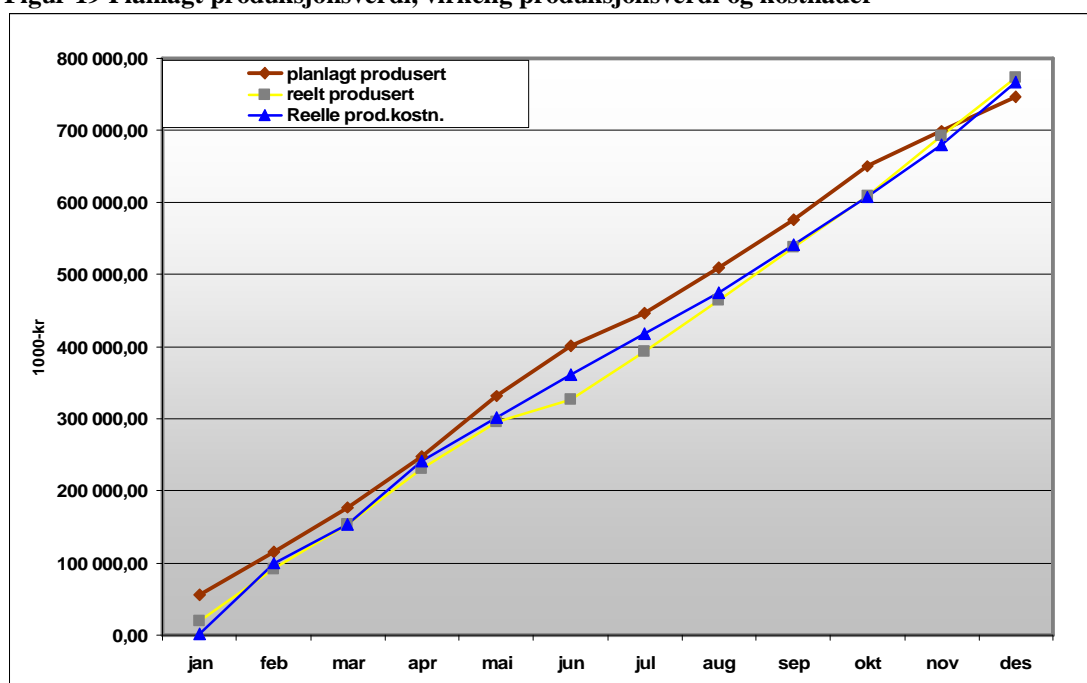
	Utføres av Eksterne (E) Interne (I)
Forebyggende vedlikehold	
Kontroller ihht generiske arbeidsrutiner – alle fag	I / E
Gjennomgående sporjustering	E
Sporvekseljustering	E
Ballastsupplering	E
Skinnesliping	E
Sporvekselsliping	E
Isolerte skjøter utskifting / vedlikehold	I / E
Nøytralisering	E / I
Stikkbytte skinner	I / E
Stikkbytte sviller	I / E
Bytte mellomlegg / flesk	I / E
Skogrydding	E
Vegetasjonstiltak / sprøyting linje	I / E
Fornyse	
Ballastrens	E
Forb ballastrens inkl nytt kabelanlegg	E
Svillebytte	E / I
Skinnebytte	E / I
Sporvekselbytte	E / I
Strekningsvis utskifting av isolerte skjøter	E / I
Strekningsvis nøytralisering	E / I
Fornyse av KL	E
Fornyse av sikringsanlegg	E

Det utarbeides hvert år en produksjonsrapport som angir produksjonsnøkkeltallene i hvert baneområde for foregående år. Det er store variasjoner pga utilstrekkelig standardisering i målemetodikken og detaljering av produksjonskostnadene. Benchmarking vil ikke ha tilstrekkelig verdi som sammenligningsgrunnlag mellom de interne deler av produksjonsapparatet og eksterne entreprenører. Arbeidet med forbedring av målemetodikk vil pågå utover i 2009.

Produksjonsplanlegging drift og vedlikehold

I budsjett- og virksomhetsplanprosessen fastsetter banesjefene hva som skal gjøres hvor og hvor mye. Driftsorganisasjonen planlegger hvordan oppgavene skal løses, og når de skal løses. Alle planlagte aktiviteter legges inn i en database som danner grunnlag for drift- og vedlikeholdsavtalen mellom banesjef og driftsjef, jf. årsrapport 2007. Databasen danner også grunnlag for planlegging av hvordan de interne innsatsfaktorene skal benyttes. Metodikken er i 2008 tatt aktivt i bruk for oppfølging av arbeidene. Det beregnes to indekser som viser forholdet mellom hhv virkelig produksjonsverdi ifht planlagt og faktisk kostnadsnivå i forhold til planlagte enhetspriser.

Figur 19 Planlagt produksjonsverdi, virkelig produksjonsverdi og kostnader



Produktivitetsfaktoren på 1,01 viser at kostnadene for å produsere denne verdien er ca 1 % lavere enn estimert på budsjetteringstidspunktet.

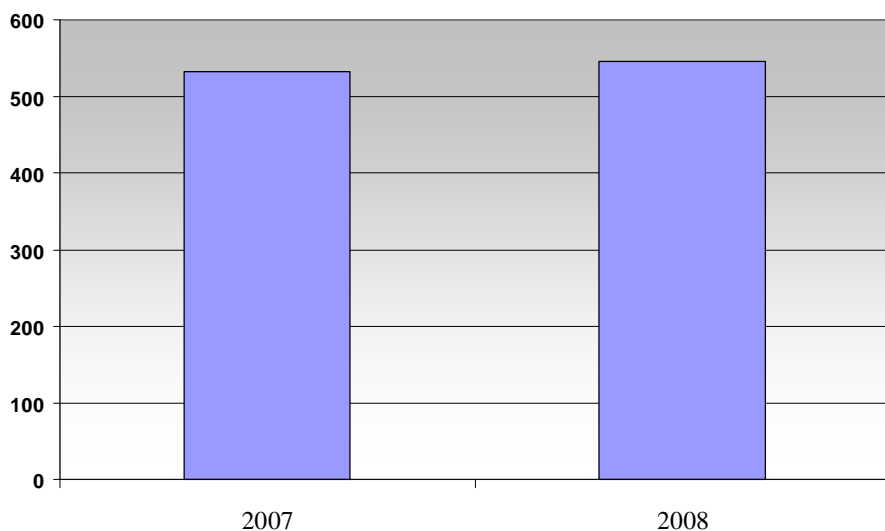
Nevnte database vil etter hvert danne grunnlag for sammenligninger av produktivitet mellom regionene, samt å sammenligne mot priser som innhentes gjennom konkurranseutsatte oppdrag. Metodikk for dette er under utvikling.

6.2 Administrative og tekniske støttefunksjoner

Som administrative og faglige / tekniske støttefunksjoner regnes samtlige av de sentrale staber, Fellestjenester, stabene i Bane og Trafikk samt de regionale planstabene.

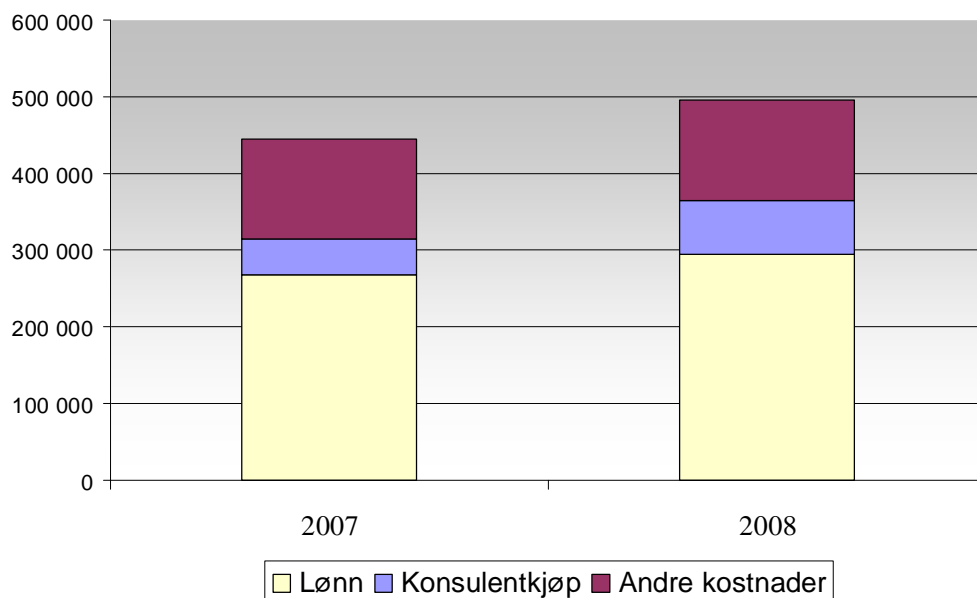
Figuren nedenfor viser at antall fast ansatte i administrative og tekniske støttefunksjoner økte med 20 ansatte i løpet av 2008. Bemanningen innen disse funksjonene er dermed tilbake til nivået i begynnelsen av 2007. Hovedårsaken er at antall vakante stillinger er redusert, særlig siste tertial.

Figur 20 Antall ansatte innen administrative og faglige støttefunksjoner



Kostnadsutviklingen innen administrative og tekniske støttefunksjoner er vist i figur 16. Det er en økning i kostnadene fra 2007 til 2008, blant annet som et direkte resultat av høyere bemanning. Økningen skyldes også et forholdsvis høyt lokalt lønnsoppgjør. Økningen i konsulentkostnadene skyldes blant annet ekstra kostnader i forbindelse med samarbeidet med Banverket om utvikling av ERTMS.

Figur 21 Administrativ og faglig støtte, kostnadsutvikling 2007 - 2008 (tall i tusen kr.)

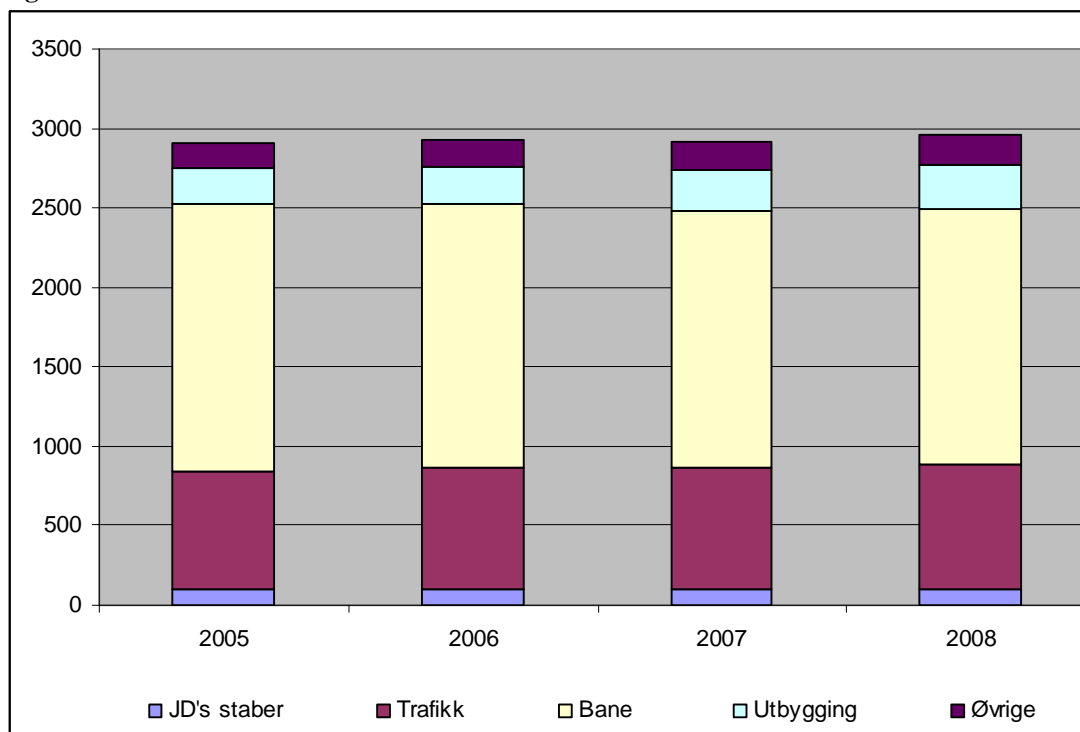


6.3 Antall ansatte

Ved utgangen av 2008 hadde Jernbaneverket 2.957 faste ansatte, noe som utgjorde 2.896 årsverk. I samme periode i 2007 hadde Jernbaneverket 2.921 faste ansatte og 2.856 årsverk. Det har vært en svak økning både innen administrative funksjoner og i Trafikk og Utbygging, mens det har vært en nedgang på om lag 20 årsverk innen drifts- og vedlikeholdsapparatet.

Fra 2005 og fram til i dag har bemanningen i Jernbaneloverket vært relativt stabil.

Figur 22 Antall ansatte i Jernbaneloverket



Under " vrige" ligger Fellestjenester, IKT, Jernbanemuseum, Norsk Jernbaneskole m.m.

6.4 Sykefravær

Jernbaneloverket har de 3 siste årene hatt en positiv utvikling i sykefraværet, og i 2007 ble sykefraværet historisk lavt med totalt 4,9 %. Nedgangen var hovedsakelig innenfor langtidsfraværet. Jernbaneloverket er en IA-bedrift og har jobbet målrettet og systematisk med IA-arbeidet i form av utvikling av robuste og effektive rutiner, samt kompetanseheving for ledere, verneombud m.m. Sammenlignet med 2007 stiger sykefraværet noe i 2008, til totalt 5,4 %. Dette er likevel et meget lavt sykefravær. Figuren nedenfor viser antall sykefraværsdager i prosent av totalt antall arbeidsdager.

Tabell 19 Sykefravær i Jernbaneloverket 2005-2008 fordelt etter fravrslengde (dager i prosent)

År	Korttidsfravær	Langtidsfravær	Totalt
2005	2,4	4,1	6,6
2006	2,1	3,2	5,3
2007	2,2	2,7	4,9
2008	2,4	3,0	5,4

6.5 Likestilling

Ved utgangen av 2008 hadde Jernbaneloverket 2.957 fast ansatte, hvorav 508 eller 17,2 % var kvinner. Dette er en svak økning i andelen kvinner sammenlignet med 2007. I stillingstyper/fagområder med underrepresentasjon søker Jernbaneloverket løsninger for å øke representasjonen av det kjønn som er i mindretall. Målet er fortsatt å ha gjennomgående 20 % kvinnelige ledere, mens resultatet for 2007 bare er 13,2 %. For å bedre lønnsutviklingen for kvinner har et prosentvis større antall kvinner enn menn fått lønnsopprykk i de lokale lønnsforhandlingene i de seneste årene. For å komme nærmere målet om likestilling, oppfordres kvinner til å søke på stillingskategorier med lav kvinnelig representasjon og menn oppfordres til å søke stillinger med lav mannlig representasjon. Jernbaneloverket hadde pr desember 2008 totalt 60 medarbeidere med innvandrerbakgrunn. Dette tilsvarer en økning fra 1,6 % i 2007 til 2,0 % av arbeidsstryken i 2008, hvilket er i tråd med den målsetting som ble satt. I 2008 hadde 5,3 % av alle nytilsatte innvandrerbakgrunn.

7 VEDLEGG

Vedlegg 1 – Status investeringsprosjekter

Vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer

Vedlegg 3 – Kostnadsoverslag, oppfølging

Vedlegg 4 – Oppfølgingspunkter iht. tildelingsbrev

Vedlegg 5 – Kapasitetsutnyttelse

Vedlegg 6 – Bestillingsfullmakt

Vedlegg 7 – Innrapportering til kapitalregnskapet og statens aksjeinteresse

Vedlegg 8 – Periodisert regnskap

Vedlegg 1 Status for investeringsprosjekter

Budsjett og bevilgning over post 30 Investeringer i linjen

Jernbaneverkets bevilgning over post 30 Investeringer i linjen var 2.445,7 mill kroner. I tillegg har Jernbaneverket overført 29,1 mill kroner fra post 23 Drift og vedlikehold i det interne budsjettet. Jernbaneverkets interne budsjett utgjør således 2.474,9 mill kroner. Brutto utbetalinger over post 30 Investeringer linjen i 2008 utgjør 2.364,9 mill kroner, noe som tilsvarer et mindreforbruk på 109,9 mill kroner.

Avviket skyldes i hovedsak lavere framdrift på flere større prosjekter og reduserte kostnader for prosjektet GSM- R. Prosjektene produksjonsverdi utgjorde i 2008 2.484 mill kroner, mot et budsjett på 2.665,2 mill kroner. Avviket på 180,7 mill kroner skyldes også i hovedsak framdriftsforsinkelser.

Det er forsinkelser på prosjektene Grong – Mosjøen, Mosjøen – Bodø og Bergen stasjon – Fløen. Fjernstyringsprosjektene på Nordlandsbanen er forsinket som følge av forhold rundt godkjenningen av sikringsanlegget Merkur og manglete tilgang på signalressurser. Jernbaneverket har i forbindelse med arbeidet med den generiske godkjenningen av Merkur prioritert nødvendige signalressurser til Ganddal godsterminal og Sandnes-Stavanger. For å begrense forsinkelsen på prosjektet Mosjøen – Bodø gjennomføres arbeidet som ikke er avhengig av signaltekniske ressurser. Prosjektet er betydelig forsinket og kan ikke ferdigstilles innen utløpet av 2009, som tidligere forespeilet. Det arbeides med å fjernstyre strekningen Grong - Eiterstraum (stasjon sør for Mosjøen) før 1. juli 2009.

Videre er det forsinkelser tilknyttet de signaltekniske arbeidene på Brattøra I tillegg er det forsinkelser på flere av prosjektene under programområdene. Framdriften innenfor planlegging av de nye store prosjektene har imidlertid vært høyere enn planlagt.

For Alnabu containerterminal planlegges en ny revidert hovedplan, som vil ferdigstilles til høring sommeren 2009. Videre er det gjennomført kortsiktige tiltak i 2008 for å håndtere flaskehalsen på dagens terminal. Strakstiltakene på terminal sør er planlagt startet i løpet av høsten 2009. For å nå den politiske målsettingen om mer gods på bane er det en forutsetning at framtidige utbyggingstiltak ikke medfører en midlertidig reduksjon i godsproduksjonen på eksisterende terminal. Jernbaneverket vil derfor analysere mulige driftsmodeller og arealutnyttelse med eksisterende infrastruktur. Resultatene av analysene skal sikre et helhetlig konsept for utbygging av Alnabu, hvor kapasitetsreduksjon i anleggsfasen unngås.

Særskilt om prognoser og kostnadsutvikling

GSM-R

Sluttdokumentasjonen for GSM-R nærmer seg ferdigstillelse, men er noe forsinket. Det økonomiske sluttoppgjøret skyves av den grunn til 2009. Dette gir et tilsvarende mindreforbruk i 2008. Prognostisert sluttkostnad for prosjektet GSM-R er redusert fra opprinnelig kostnadsoverslaget på 1.782 mill kroner til 1.740 mill kroner, dvs. en reduksjon på 42 mill kroner.

Lysaker stasjon

Prognostisert sluttkostnad for Lysaker stasjon er 70 mill kroner høyere enn styringsrammen på 1.125 mill kroner, men innenfor kostnadsrammen på 1.215 mill kroner. Tiltak for å gjøre stasjonen mer tilgjengelig og tiltak for redusere avstanden mellom tog og plattform har blitt dyrere enn forutsatt. I tillegg har det påløpt betydelige forseringskostnader, som følge av tidligere forsinkelser. PEAB har stevnet Jernbaneverket for inndekning av forseringskostnadene. Etter Jernbaneverkets oppfatning har Jernbaneverket kun ansvaret for en liten andel av de påståtte forseringskostnadene på 115 mill kroner. Videre har Jernbaneverket nå kommet til enighet med Akershus Fylkeskommune om det økonomiske oppgjøret for ekstra kostnader for frafall av tilknytningen til Fornebubanen. Dette er kostnadsberegnet til 37 mill kroner.

Ganddal godsterminal

Prognostisert sluttkostnad for Ganddal godsterminal er endret til 550 mill kroner, noe som er 85 mill kroner høyere enn kostnadsoverslaget. Økningen skyldes dom om økt erstatning for grunnverv. Gjenværende risiko og usikkerhet er i hovedsak knyttet til utfallet av godkjenningsprosessen av Merkur sikringsanlegg.

Sandenæs – Stavanger

Prognostisert sluttkostnad for prosjektet er i henhold til styringsrammen på 2.167 mill kroner, noe som er i henhold til den særskilte kvalitetssikringen, jf. St. prp. 45 (2007-2008) datert 14. mars 2008.

Mosjøen - Bodø

Styringsrammen, som inntil videre er lagt til grunn, er beregnet til 611 mill 2008-kroner. Ny kostnadsberegning gjennomføres når det foreligger ytterligere avklaring vedrørende sikringsanleggene.

Planlegging og prosjektering

For prosjektene under planlegging, prosjektering og grunnverv er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til beregning av kostnadsoverslag. Planleggings- og reguleringsarbeidet pågår for prosjektene i Vestfold. Kostnads- og usikkerhetsanalyser er gjennomført for strekningen Holm – Holmestrand - Nykirke. Kostnadsoverslaget for parsellen Larvik - ”Telemark grense” utarbeides i forbindelse med ferdigstilling av detaljplan og reguleringsplan. Reguleringsplanene ble framlagt for de respektive kommuner i 3. tertial 2008, og første behandling ble gjennomført i kommunene i desember 2008.

For prosjektet Barkåker-Tønsberg er det gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS2). Denne ble framlagt i august 2007. Anbefalt kostnadsramme ble satt til 1.560 mill kroner og forventet kostnad ble satt til 1.434 mill kroner (2008-verdi). Anleggstart på den første entreprisen planlegges i mars 2009.

I prosjektet Eidsvoll-Hamar, parsell Minnesund-Kleverud er det enighet om en samarbeidsavtale med Statens vegvesen for utarbeidelse av detalj- og reguleringsplan for ny E6 og nytt dobbeltspor på Dovrebanen. Det foreligger kun foreløpige estimater for prosjektet.

Det er gjennomført kvalitetssikring iht. Finansdepartementets retningslinjer (KS2) for prosjektet Gevingåsen tunnel. Rapporten, som ble framlagt i september, angir en styringsramme på 620 mill kroner og en kostnadsramme på 700 mill kroner (2008 kr). Anleggstart planlegges i april 2009.

Prosjektomtale – Økonomi, framdrift og risiko

Lysaker stasjon

Prosjektet Lysaker stasjon omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkludert ny jernbanebru over Lysakerelva. Ny jernbane skal samordnes med ny busstasjon. Lysaker stasjon er en flaskehals når det gjelder knutepunktstasjonene på strekningen Oslo S - Asker og utbygging av stasjonen vil bedre kapasiteten på strekningen.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 194,9 mill kroner, mot et budsjett på 158,8 mill kroner. Merforbruket skyldes i hovedsak at prosjektet ikke har fått refundert merkostnader knyttet til endrede planer om at Fornebubanen ikke skal bygges. Refusjonen forventes innbetalt i april 2009. Produsert verdi i 2008 er 203,9 mill kroner, mot et budsjett på 219,7 mill kroner. Mindreforbruket skyldes en lavere produksjon på grunnentreprisen enn planlagt. Akkumulert produksjonsverdi utgjør 995,5 mill kroner og det er utbetalt totalt 957,2 mill kroner på prosjektet. Prognose på sluttkostnad er 1.195 mill kroner, mot en styringsramme på 1.125 mill 2008-kroner. Prosjektets kostnadsramme er 1.215 mill 2008-kroner. Tiltak for å gjøre stasjonen mer tilgjengelig og redusere avstanden mellom tog og plattform er blitt dyrere enn forutsatt og har ført til merkostnader.

To nye spor på stasjonen ble tatt i bruk 30. juli 2007 som forutsatt. Entreprenøren har varslet en stevning på omtvistet beløp av forseringskostnader på prosjektet. Kun en mindre andel av dette kravet inngår i prosjektets

prognose på sluttkostnad. Jernbaneverket har blitt enig med Akershus Fylkeskommune om det økonomiske oppgjøret for frafall av tilknytning til Fornebubanen kostnadsberegnet til 37 mill kroner. I dette oppgjøret inngår også et omforent beløp knyttet til et økonomisk krav fra grunntrepreneur for at arbeidene ikke skal utføres.

Framdrift

Arbeidene i fase 2 av ombyggingen er i henhold til plan for ferdigstilling sommeren 2009.

Risiko og usikkerhet

Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadskonsekvensene av krav fra entreprenør. Det arbeides også med avbøtende tiltak for at stasjonen ligger i kurve. Jernbaneverket vil oversende søknad til Statens Jernbanetilsyn for permanent brukstillatelse i april 2009 med redegjørelse for erfaringene med gjennomførte tiltak og eventuelt ytterlige tiltak som implementeres før permanent ferdigstilling.

Lysaker - Sandvika

Prosjektet Lysaker - Sandvika omfatter 6,7 km nytt dobbeltspor. Den nye traséen vil gå i tunnel (5,7 km) under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet og parallelt med Drammenbanen langs Engervannet inn til Sandvika stasjon.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 647,2 mill kroner, mot et budsjett på 621,6 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 674,2 mill kroner, mot et budsjett på 723,8 mill kroner. Avviket skyldes lavere produksjonsverdi på tunnelentreprisene enn planlagt, framdriften er i rute. Dett skyldes lavere kostnad enn budsjettet på de utførte arbeidene. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet utgjør 1.414,2 mill kroner og det er utbetalt 1.310,7 mill kroner på prosjektet totalt. Prognostisert sluttkostnad er 2.959 mill kroner, noe som er i henhold til ekstern kvalitetssikring og prosjektets styringsramme. Prosjektets kostnadsramme er 3.415 mill 2008-kroner.

Framdrift

Prosjektet er delt inn i fire tunnelentrepriser. Tunnelarbeidene er startet på alle entreprisene og det er drevet 4151 meter tunnel pr. desember 2008. I dagsonen ved Sandvika Øst er fjellskjæringen ferdigstilt og på Lysaker vest pågår arbeidet med å fylle over betongkulvert, som skal tilsluttes hovedtunnelen. Entreprisen for tele og elkraft ble kontrahert i perioden. Tunnelarbeidene og videre arbeid med jernbanetekniske arbeider er i henhold til plan og ferdigstilles sommeren 2011.

Risiko og usikkerhet

Det er noe usikkerhet knyttet til kostnadskonsekvens for rømningskonsept for tunnelen. Det har i tredje tertial pågått prosjektering og innhentet priser fra entreprenørene for dette arbeidet.

Alnabu Containerterminal Sør (ACS)

Prosjektet består av bygging av ny containerterminal på Alnabu som vil tilfredsstillende godsstrategiens kapasitetsmål. Kapasitetsmålet er satt til 1,0 mill TEU i 2020 og 1,5 mill TEU i 2040. Som en del av revidert utredning utarbeides en helhetlig plan for Alnabuområdet, der flere konseptløsninger skal vurderes opp mot hverandre.

Ny midlertidig og permanent adkomstområde er forutsatt som et eget prosjekt. Løsning for permanent adkomstområde er avhengig av ny reguleringsplan. Denne vil koordineres mellom flere aktører; Jernbaneverket, Statens vegvesen og samlasterne i området. Arbeidet med reguleringsplanen ledes av Statsbygg. Oslo kommune utarbeider parallelt en egen plan for det samme området. Tjenestekonsesjon for drifting av terminalen skal utlyses.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 41,2 mill kroner, mot et budsjett på 70,0 mill kroner. Mindreforbruket skyldes i hovedsak behov for å revidere utredning og hovedplan. Produsert verdi i 2008 er 40,4 mill kroner, mot et budsjett på 36,5 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 75,3 mill kroner og det er utbetalt 73,3 mill kroner totalt for prosjektet.

Framdrift

Ny revidert utredning/hovedplan planlegges ferdigstilt sommeren 2009. Videre er det vurdert kortsiktige tiltak for å håndtere flaskehalsen på dagens terminal. Det forutsettes videre at en del kortsiktige tiltak må iverksettes for å håndtere disse. Flaskehalsene som framkommer er blant annet dephåndtering, areal til hensetting av vogner og utvidelse av adkomstområdet. Planlagt oppstart av disse arbeidene er høsten 2009.

Risiko og usikkerhet

Eierskapsforholdene på terminalen er utfordrende. Jernbaneverket vil derfor på bakgrunn av brev fra SD av juni 2008 vedrørende stasjoner og terminaler vurdere når det er mest hensiktsmessig å iverksette en prosess for å overføre eierskapet fra ROM til Jernbaneverket. I første trinn er det valgt å leie til selvkost fra ROM.

Revisjon av eksisterende utredning / hovedplan for å øke kapasiteten, kan føre til inngrep i arealer som jernbanen i dag benytter til andre formål i Alnabruområdet / Groruddalen. Prosessen framover vil belyse problematikken nærmere.

Alnabru Containerterminal Nord – Strakstiltak

Som følge av at utbygging av ny containerterminal på Alnabru ble utsatt, ble det besluttet å gjennomføre strakstiltak på den eksisterende terminalen på nordområdet på Alnabru. Tiltaket er en omforent løsning med CargoNet og gir en betydelig økning i kapasiteten (Ca. 130.000 TEU).

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 52,5 mill kroner, mot et budsjett på 54,1 mill kroner. Produsert verdi i 2008 utgjør 55,8 mill kroner mot et budsjett tilsvarende 51,4 mill kroner. Merforbruket skyldes i hovedsak at framdriften er høyere enn planlagt. Prognose på sluttkostnad er 60 mill kroner, noe som er i henhold til styringsrammen i 2008-kroner.

Framdrift

Første del av strakstiltaket som består av å etablere to nye spor og lastegate 5, ble offisielt åpnet i oktober som planlagt.

Risiko og usikkerhet

Ingen

Ski stasjon – byggetrinn 1

Byggetrinn 1 var et tilgjengelighetsprosjekt hvor det skulle etableres en undergang, å flytte buss- og drosjeterminal og etablere flere parkeringsplasser. Prosjektet ses videre i sammenheng med prosjektet Oslo - Ski. Ski stasjon bør i sin helhet bygges ut i et byggetrinn.

Sandnes - Stavanger

Prosjektet omfatter en utvidelse til dobbeltsporet jernbane på strekningen mellom Sandnes og Stavanger. Strekningen er 14,5 km og går langs dagens trasé, med tilhørende tekniske anlegg og fire nye holdeplasser for persontrafikk inklusive atkomst og parkering. Nye holdeplasser blir ved Gausel, Jåttåvågen, Mariero og Paradis. Anleggsarbeidene startet i november 2006. I perioden oktober 2007 til januar 2008 ble det gjennomført en særskilt kvalitetssikring som følge av vesentlig kostnadsøkning, jf St. prp. nr 45 (2007-2008).

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 664 mill kroner, mot et budsjett på 542,7 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 735,3 mill kroner, mot et budsjett på 747,3 mill kroner inklusive en fornyelsesandel på 70 mill kroner. Avviket i produksjonsverdi skyldes flere mindre avvik i framdrift på de forskjellige kontraktene, hvorav signalkontrakten utgjør en vesentlig del av avviket. Det er gitt stopppordre i kontrakten med ABB. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 1.208,2 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er i henhold til styringsrammen på 2.167 mill kroner som er i henhold til den særskilte kvalitetssikringen, jf. St. prp. 45 (2007-2008) datert 14. mars 2008.

Framdrift

Arbeidene på parsell 1, Jåttåvågen holdeplass, er ferdigstilt og ble åpnet 7. januar 2008. Arbeidene på parsell 2, Lurahammaren - Jåttåvågen, ble ferdigstilt som planlagt i oktober 2008. I slutten av april 2008 overholdt prosjektet en sentral milepæl, hvor ca. 5 km nytt spor ble koblet inn.

I perioden 27.09.08 – 12.10.08 gjennomførte prosjektet en 16 dager togfri periode for å utføre grunnarbeider og noe jernbanetekniske arbeider. Opprinnelig plan var at Sandnes stasjon skulle kobles inn i denne fasen, men som følge av forsinkelsene på Merkuranlegget, ble det utførte arbeid på de andre kontraktene for å avlaste arbeidsmengden ved den 6 måneders stengning i 2009.

Framdriften på signalkontrakten har vært kritisk og utfallet av godkjennelsesprosessen av Merkur er et usikkerhetsmoment. Godkjenningssøknaden for signalanlegget ble avslått, jf. omtale av Ganddal godsterminal. Som følge av dette ble kontrakten med ABB innstilt, og Jernbaneverket kommer nå til å bygge et midlertidig signalanlegg av typen NSI-63. Innkobling av dette anlegget vil foregå i slutten av den nært forestående 6 måneders stengingen som gjennomføres april-oktober 2009. Alt arbeid for øvrig er i henhold til plan, med ferdigstillelse 2009. Jf. egen rapportering til SD vedrørende Merkur.

Risiko og usikkerhet

Anlegget planlegges tatt i bruk med et midlertidig NSI 63 sikringsanlegg. Dette gir imidlertid noen begrensninger i kapasitet ved avvik i trafikkavviklingen. Spesiell beredskap planlegges. Jernbaneverket vil rapportere særskilt om dette. En senere utskifting til annen type sikringsanlegg vil medføre økte kostnader og en ny anleggsperiode.

Ganddal godsterminal

Terminalanlegget vil gjøre det mulig å kjøre med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo innenfor ett døgn. Dette forutsetter imidlertid at godstog prioriteres framføringsmessig og at det foretas en ny kjøretidsberegning med hensyn på å vurdere forlengelse av eksisterende kryssningsspor. Terminalanlegget gir reduksjon i drifts- og vedlikeholdskostnader for godsoperatør og driftsselskap, samt at beregning av godsvolumer gir fleksibilitet som gir kapasitetsøkning. Terminalanlegget med unntak av signalanlegget er ferdigstilt og ble tatt i bruk i januar 2008. I løpet av 2008 er godsmengden hatt en god økning i forhold til tidligere terminaldrift på Paradis i Stavanger.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 162,9 mill kroner, mot et budsjett på 73,8 mill kroner. Avviket på 89,1 mill kroner skyldes i hovedsak en ekstra utbetaling på 95 mill kroner som følge av dom i overskjønnet i forbindelse med grunnerverv. Produsert verdi i 2008 er 124 mill kroner, mot et budsjett på 20,6 mill kroner. Avvik i produksjonsverdi skyldes ekstra grunnervervskostnader. Akkumulert produksjonsverdi totalt for prosjektet er 611 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 550 mill kroner, mot en tidligere godkjent styringsramme på 466,1 mill kroner.

Framdrift

Byggingen startet i november 2005 og terminalen ble i hovedsak ferdigstilt i 2007. Offisiell åpningsdato var 21. januar 2008. Terminalen ble satt i drift uten signalanlegg. Godkjenningssøknad for signalanlegget ble sendt Statens jernbanetilsyn den 11. juli 2008, men denne ble avslått i november 2008. Det vises til egen rapportering til SD vedrørende Merkur.

Risiko og usikkerhet

De store usikkerhetsfaktorene er økonomisk usikkerhet knyttet til signalkontrakten samt framdrift som følge av usikkerhet ved når nytt signalanlegg godkjennes tatt i bruk.

GSM-R

Prosjektet er i hovedsak ferdigstilt og overlevert Jernbaneverkts Banedivisjon.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 23,0 mill kroner, mot et budsjett på 117,8 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak at prosjektet blir billigere enn budsjettet, samt at større utbetalinger periodiseres til 2009, som følge av milepælsutbetalinger er forsinket. Det er også vesentlige uavklarte økonomiske forhold som først vil avklares 1.halvår 2009. Produsert verdi i 2008 er 15,8 mill kroner, mot et budsjett på 18,2 mill. kroner. Avviket skyldes mindre forsinkelser på dokumentasjon, samt noe gjenstående arbeider på sentrale systemer (CAB radioer, Dispatcher og Testnett). Disse arbeidene blir gjennomført første kvartal 2009. prognosen for sluttkostnad er redusert til 1.740 mill kroner.

Framdrift

Sluttdokumentasjon er tilnærmet ferdigstilt. Alle banestrekninger er overlevert til driftsorganisasjonen. Sentrale systemer med testanlegg er planlagt overlevert første kvartal 2009. Milepælen System Acceptance for prosjektet ble oppnådd for hovedleverandøren 01.12.2008. Sluttrapport er under utarbeidelse.

Risiko og usikkerhet

Det er liten usikkerhet og risiko i prosjektet.

Fjernstyring på Nordlandsbanen

Arbeidet med automatisk togkontroll (ATC) i forbindelse med utbygging av fjernstyring (CTC), og nye signalanlegg på strekningen Grong - Mosjøen pågår. Første delstrekning (Grong - Majavatn) er ferdigstilt. Videre er arbeidene på strekningen Mosjøen - Bodø igangsatt. Tiltaket gir god virkning for kapasiteten og punktligheten på strekningen. Punktlighet er en vesentlig faktor for å utvikle Nordlandsbanen for både gods- og persontransport. Punktligheten kan forbedres både ved fjernstyring og ved manuell togframføring, men kostnadskonsekvensen ved avvikssituasjon er vesentlig lavere på strekninger med fjernstyring. Et vesentlig element er fjernstyringens fleksibilitet til å ta inn forsinkelser. Fleksibiliteten vil også øke kapasiteten på strekningen ved at flere kryssningsspor kan benyttes hele døgnet. Røkland kryssningsspor inngår i prosjektet Mosjøen - Bodø.

Grong – Mosjøen

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 7,7 mill kroner, mot et budsjett på 13,0 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 8,3 mill kroner, mot et budsjett på 31,4 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak at ABB og Jernbaneverket har prioritert ressurser til dobbeltsporet Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 226 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad var ved ferdigstilling i 2008 249 mill kroner. Ferdigstilling av Mosjøen stasjon er avhengig av framdriften på godkjenning av Merkur. Det vises til egen rapportering vedrørende Merkur. Hvilken konsekvens dette har for sluttkostnaden er foreløpig ikke beregnet. Godkjent kostnadsoverslag er 249 mill kroner.

Framdrift

Prosjektet ferdigstilles fram til og med Eiterstraum kryssningsspor sommeren 2009 (grensestasjon for fjernstyringen før Mosjøen stasjon) og det arbeides med å inkludere innkjørssignal på Mosjøen stasjon. Selve Mosjøen stasjon ferdigstilles i 2011.

Risiko og usikkerhet

Det er fortsatt stor risiko knyttet til totale kostnader og framdriften på grunn av knapp tilgang på signaltekniske ressurser, samt forhold knyttet til Merkur sikringsanlegg (Mosjøen stasjon). Det anses nødvendig å opprettholde bemanningen i prosjektet til ferdigstilling fram til og med Eiterstraum. Det er startet en prosess i sammenheng med prosjektet Mosjøen – Bodø for å finne optimal løsning for håndtering av ferdigstillingen av Mosjøen stasjon.

Mosjøen – Bodø

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 106,1 mill kroner, mot et budsjett på 178 mill kroner. Avviket skyldes at personell fra ABB AS, samt egne signalressurser er prioritert til prosjektene i Rogaland. I tillegg er Merkur sikringsanlegg ikke blitt systemgodkjent som forutsatt. Produsert verdi i 2008 er 135 mill kroner, mot et budsjett på 224 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 318,2 mill kroner. Samferdselsdepartementet

gjennomførte i perioden oktober 2007 til januar 2008 en særskilt kvalitetssikring, jf. St. prp. nr 45 (2007-2008) av 14. mars 2008. Styringsrammen som inntil videre er lagt til grunn er beregnet til 611 mill 2008-kroner. Ny kostnadsberegning gjennomføres når det er tatt en beslutning om videre framdrift for prosjektet basert på valg av løsning for sikringsanleggene.

Framdrift

Fjernstyring til Oteråga (mellom Fauske og Bodø) var forventet satt i drift innen utgangen av 2010. Dette forutsatte imidlertid tilbakeføring av signalressurser fra prosjektene Sandnes – Stavanger og Gandal godsterminal innen 1. september 2008. Det har vært behov for å disponere signalressursene på disse prosjektene lengre enn planlagt og dette forsinker prosjektet ytterligere. Videre forutsatte framdriftsplanen en godkjenning av Merkur sikringsanlegget i løpet av 2008. Som følge av at Merkur ikke er godkjent må ny framdriftsplan utarbeides.

Risiko og usikkerhet

De største økonomiske usikkerhetene er fortsatt knyttet til framdriftsmessige forhold og tekniske avklaringer (sikringsanlegg). Nye betingelser for prosjektet må avklares med tilhørende framdriftsplan og budsjett.

Nordre avlastningsvei – Tiltak Brattøra

Prosjektet er initiert av Statens vegvesens prosjekt ”E6 Nordre avlastningsveg”. Prosjektet omfatter sporomlegging og flytting av øvrig infrastruktur på tomte mellom dagens eiendomsgrense og formåls grensen mot E6 Nordre avlastningsveg. Prosjektet gjennomføres i to faser. Fase 1 omfatter riving av spor og bygging av ny lastegate mellom spor 36 og 43. Fase 2 omfatter omlegging av all infrastruktur som ligger utenfor den nye formåls grensen. Fase 1 ble gjennomført i 2006 og frigga de nødvendige arealer for SVV. Fase 2 var opprinnelig planlagt ferdigstilt i løpet av 2007/2008, men er forsinket blant annet på grunn av manglende signalressurser. Prosjektet ventes å bli ferdigstilt i 2009.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 22,6 mill kroner, mot et budsjett på 29,5 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak utsatt produksjon til 2009. Produsert verdi i 2008 er 22,6 mill kroner, mot et budsjett på 29,5 mill kroner. Prosjektet vil få økte kostnader knyttet til forlenget byggetid, økte prosjekteringskostnader for signalanlegg, forurensete masser, vinterkostnader samt oppgradering av sporvekselvarme. Vesentlige deler av produksjonen utsettes til 2009. Prosjektets kostnadsoverslag er 82,8 mill 2008-kroner. Det forventes en kostnadsøkning som følge av forlenget byggetid. Prognose for sluttkostnad for prosjektet er 88,6 mill kroner.

Framdrift

Fase 1 ble ferdigstilt i 2006 som planlagt, mens Fase 2 er forsinket på grunn av manglende signalressurser. Manglende tilgang på signalressurser og sluttkontrollører for signalanlegg gjør at det fortsatt er usikkerhet knyttet til framdriften. De signaltekniske arbeidene ble ikke gjennomført i 2007 som tidligere planlagt. Dette har imidlertid ikke hindret frigjøring av regulert vegareal til Statens vegvesen sin bygging av E6 Nordre avlastningsveg. Planlagt ferdigstilling av skiftestillverket er medio 2009 og sentralstillverket i løpet av 2009.

Risiko og usikkerhet

Usikkerhet er knyttet til de framdriftsmessige forhold i forbindelse med signalarbeidene. Dette gjelder både tilgang på personell til teknisk godkjenning av arbeidsgrunnlag, signalressurser til utførelse av anleggsarbeidene og sluttkontrollører.

Bergen stasjon – Fløen

Tiltaket vil gi kapasitetsøkning og tidsbesparelser for trafikk mellom Arna og Bergen. I tillegg vil forholdene for håndtering av godstog bli vesentlig bedre. Tiltaket vil også gi muligheter for bedre punktlighet og en mer fleksibel ruteplanlegging på strekningen. Prosjektet inkluderer etablering av hensiktsmessige sporforbindelser mellom lokomotivstall/driftsbanegård og resten av stasjonens sporområder. Prosjektet inneholder også utskifting og bygging av nytt sikringsanlegg. Prosjektet er en ren investering og tidligere fornyelsessandel inngår i kostnadsoverslaget.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 3,6 mill kroner, mot et budsjett på 30,3 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 4,2 mill kroner, mot et budsjett på 30,4 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 14,0 mill kroner. Kostnadsoverslag og prognose for sluttkostnad tilsvarer 283,9 mill 2008-kroner. Avvikene skyldes forhold som er beskrevet under framdrift.

Framdrift

Detaljplanen er godkjent. Byggeplanen for deler av sporarbeidene på stasjonen, som ikke berører sikringsanlegget, er ferdig utarbeidet. Noen sporarbeider som gir sikkerhetsmessig gevinst er gjennomført i 2008. Arbeidet med å utarbeide kravspesifikasjon for anskaffelse av sikringsanlegg for Bergen stasjon ble startet vinteren 2008. På grunn av omprioritering av signalressurser ble planleggingsarbeidet stoppet, og andre arbeider utsatt. Etablering av prosjektorganisasjon med sikte på full bemanning ble startet høsten 2008. Jernbaneverket har startet arbeidet med byggeplan og utarbeidelse av kravspesifikasjon for sikringsanlegget.

Risiko og usikkerhet

Anskaffelse av nytt sikringsanlegg til Bergen Stasjon er den kritiske aktiviteten i prosjektet. Ved optimal framdrift vil prosjektet kunne ferdigstilles til sommer 2011. Endringer i framdrift som gjør at prosjektet får en senere ferdigstillelse vil påvirke sluttkostnaden og gjøre prosjektet dyrere.

Planlegging, prosjektering og grunnerverv

Det er i 2008 budsjettet med 159,9 mill kroner til planlegging, prosjektering og grunnerverv. Prosjekter som er finansiert over dette budsjettet:

- Oslo - Ski med 19,6 mill kroner
- Barkåker - Tønsberg med 10,0 mill kroner
- Farriseidet - Porsgrunn med 5,8 mill kroner
- Holm - Holmestrand - Nykirke med 15,2 mill kroner
- Sandbukta - Moss med 5,0 mill kroner
- Eidsvoll - Hamar parsell Minnesund - Kleverud med 15,0 mill kroner
- Gevingåsen tunnel med 19,4 mill kroner
- Alnabru Containerterminal sør med 70,0 mill kroner

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 138,4 mill kroner, mot et budsjett på 159,9 mill kroner. Dette tilsvarer et samlet mindreforbruk på 21,5 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 144,7 mill kroner, mot et budsjett på 128,9 mill kroner. Produksjonsavviket på 15,6 mill kroner angir en høyere framdrift og aktivitet på planleggingsarbeidet enn budsjettet på de fleste prosjektene. Det er kun Sandbukta – Moss som har lavere framdrift enn budsjettet. Det vises til tabell 2 side 9 for oversikt over utbetalinger for det enkelte prosjekt.

Produksjonsverdien for Eidsvoll – Hamar er tilnærmet som budsjettet. Planleggingsarbeidet for Barkåker – Tønsberg og Gevingåsen tunnel er intensivert for å legge til rette for byggestart så tidlig som mulig i 2009. Totalt er det en høyere produksjonsverdi for planleggingsarbeidet på prosjektet Oslo – Ski, Holm – Holmestrand – Nykirke og Farriseidet - Porsgrunn i Vestfold tilsvarende 9 mill kroner. Avviket skyldes et større omfang enn hva som ble lagt til grunn ved budsjetteringen for prosjektene i Vestfold.

Produksjonsverdien for Oslo-Ski er 2,9 mill kroner over budsjettet på 20 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak et større arbeidsomfang i analysene enn forutsatt. Planleggingen av Alnabru containerterminal Sør har et vesentlig mindreforbruk på 28,8 mill kroner. Utbetalingen på Alnabru containerterminal står i forhold til faktisk produsert planarbeid på 40,4 mill kroner.

Framdrift

Jernbaneverket har iverksatt forberedelser for byggetart tidlig i 2009 for prosjektet Barkåker - Tønsberg.

Ved prosjektet Farriseidet - Porsgrunn er detaljplan og reguleringsplan for Farriseidet-”Telemark grense” ferdig utarbeidet. Reguleringsplanen er lagt fram for offentlig behandling.

Jernbaneverkets vurdering av konsept for stasjonstilknytning for Follobanen mellom Oslo og Ski er i slutfasen. Den samfunnsøkonomiske nytten til prosjektet er dokumentert, herunder også en synliggjøring av de ikke kvantifiserbare gevinstene ved prosjektet. En anbefaling av konsept for traséføring vil bli behandlet i Jernbaneverket i løpet av 1. tertial.

I prosjektet Eidsvoll-Hamar, parsell Minnesund-Kleverud foreligger en samarbeidsavtale med Statens vegvesen for utarbeidelse av detalj- og reguleringsplan for ny E6 og nytt dobbeltspor på Dovrebanen, mellom Minnesund til Kleverud.

Jernbaneverket har mottatt en forespørsel fra Statens Vegvesen om Jernbaneverket vil motta stein fra veganlegget Dal – Minnesund til utfylling i h.h.t. vedtatt kommunedelplan nord for Eidsvoll stasjon. Dette kan inngå som forberedelse for forlengelse av krysningssporet mellom Eidsvoll og Doknes (ca 3 km).

I prosjektet Gevingåsen tunnel er det gjennomført kvalitetssikring i henhold til Finansdepartementets retningslinjer (KS2). Usikkerhetsanalyse ble gjennomført av Dovre International og det ble anbefalt en P50-ramme tilsvarende 620 mill kroner (2008 kr). Byggeplan er klar for godkjenning. Entrepriser er sendt ut på anbud.

I prosjektet Sandbukta-Moss er forundersøkelsene til detaljplanarbeidet startet. Arbeidet er noe forsinket på grunn av at hovedplanarbeidet ble mer komplisert enn antatt. Hovedplanen er sendt til godkjenning. Tilbudsinnhenting for forundersøkelser for tunnelprosjektet og grunnundersøkelser pågår som et forarbeid til detaljplanen.

Planlegging av kapasitetsøkende tiltak:

Det pågår planlegging av nye krysningsspor på Vålåsjø og Kvam på Dovrebanen, og Jensrud på Gjøvikbanen, og Nodeland og Ualand på Sørlandsbanen, samt ett krysningsspor (Semska) mellom Dunderland og Lønsdal på Nordlandsbanen. Detaljplan for Jensrud krysningsspor pågår, mens arbeidet med Ualand og Nodeland vil først starte opp ved årsskiftet 2008 – 2009, da godkjenningsprosessen for hovedplan har tatt lengre tid enn antatt. Videre iverksettes detaljplanlegging av Straumsnes på Ofotbanen sammen med øvrige kryssingsspor. Forskutteringsavtale er godkjent i forbindelse med Straumsnes krysningsspor.

Programområder

Inndelt etter strekninger

Nedenfor presenteres prosjekter under programområdene fordelt på banestrekninger. Tallene viser produksjonsverdi og vil av den grunn avvike fra tabell 2, som inneholder kontante utbetalinger.

Tabell 20 Kostnader på programområder fordelt på banestrekning (tall i mill)

	Status 2008		
	Budsjett	Regnskap	Avvik
Osloområdet	0,3	-0,7	0,9
Drammensbanen	32,3	30,6	1,7
Hovedbanen	58,6	58,4	0,2
Gardermobanen	0,0	0,0	0,0
Kongsvingerbanen	1,1	0,0	1,1
Gjøvikbanen	6,0	4,2	1,8
Østfoldbanen	33,7	23,9	9,7
Vestfoldbanen	0,0	0,0	0,0
Sørlandsbanen	29,6	8,3	21,3
Bergensbanen	28,3	7,5	20,8
Bergensområdet	0,0	0,0	0,0
Dovrebanen	3,7	1,3	2,5
Rørosbanen	0,0	0,0	0,0
Trondheimsområdet	0,0	0,0	0,0
Nordlandsbanen	45,3	28,7	16,5
Ofofbanen	30,0	11,5	18,5
Diverse prosjekter	129,1	124,2	4,9
Andre baner	28,3	3,7	24,6
Sum	426,3	301,7	124,5

Prosjektene for sikring og sanering av planoverganger, kundeinformasjon samt overhead inngår i "Diverse prosjekter"

Prosjektene på Drammensbanen har et mindreforbruk på 1,7 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak noe lavere framdrift budsjettert på tiltak på Drammen stasjon sportilpassing for flytog. Hovedplattformen ble ferdigstilt i 2008.

Prosjektene på Kongsvingerbanen har et mindreforbruk på 1,1 mill kroner. Dette skyldes forsinkelser i restarbeidene med oppgraderingen av sikringsanlegget Merkur på Roven kryningsspor.

Prosjektene på Gjøvibanen har et mindreforbruk på 1,8 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak lavere framdrift i planleggingsarbeidet for Jensrud kryningsspor.

Prosjektene på Østfoldbanen har et mindreforbruk på 9,7 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak forsinket oppstart av prosjektene Berg kryningsspor og Halden driftsbanegård. Framdriften for Berg kryningsspor følger revidert framdriftsplan. Grunnarbeidene er ferdigstilt og resterende jernbanetekniske fag er planlagt ferdigstilt sommeren 2009. Byggestart for Halden driftsbanegård er planlagt i løpet av 4. kvartal 2009.

Prosjektene på Sørlandsbanen har et mindreforbruk på 21,3 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak forsinkelser i framdriften i ferdigstillelse av hovedplanene på kryningssporprosjektene Ualand og Nodeland. Videre er det forsinket framdrift på tunnelsikkerhetsprosjekter, herunder Hegebostadtunnelen, Kvinshettunnelen. Årsaken til forsinkelsen er i hovedsak knapphet på signaltekniske ressurser og forsinket avklaring på system for styring av ledelysene i tunnelen.

Prosjektene på Bergensbanen har et mindreforbruk på 20,8 mil kroner. Dette skyldes i hovedsak forsinket framdrift på rassikringstiltak og tunnelsikkerhetstiltakene. Forsinkelsen skyldes manglende avklaringer vedrørende omfang og metode. Tiltakene videreføres for ferdigstillelse i 2009. Tiltak på godsterminal Bergen stasjon er ferdigstilt som planlagt.

Prosjektene på Dovrebanen har et mindreforbruk på 2,5 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak at sporforlengelsen av spor 3 på Heimdal stasjon er utsatt på grunn av manglende avklaringer med Trondheim kommune.

Prosjektene på Nordlandsbanen har et mindreforbruk på 16,5 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak utsatt oppstart av tiltak på Verdal stasjon, som følge av for høye anbudspriser og behov for ytterligere avklaringer. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt med Verdal kommune. Byggearbeidene forventes ferdigstilt i løpet av 2009. Videre er arbeidene på Fauske stasjon forsinket som følge av sammenhengen med fjernstyringsprosjektet. Planleggingsarbeidet er forsinket og arbeid som kan utføres uavhengig av fjernstyringsprosjektet gjennomføres.

Prosjektene på Ofotbanen har et mindreforbruk på 18,5 mill kroner. Dette skyldes forsinkelser i oppstart av prosjektet "Strømforsyning av Ofotbanen". Det ble inngått kontrakt for levering av At- trafoene i november og framdriftsplanen er revidert i forhold til dette.

Avvik på "Andre baner" skyldes i hovedsak forsinkelser i forbindelse med utplassering av mobile ramper for rullestolbrukere. Dette skyldes vesentlige forsinkelser i prosjektering, samt avklaring med leverandør vedrørende utforming av ny prototype og diverse sikkerhetsavklaringer.

Plattformforlengelser som følge av krav i sikkerhetsforskriften er vesentlig forsinket. Dette skyldes manglende avklaringer og beslutninger for hvordan tiltakene skal gjennomføres. Avklaringer er nå i hovedsak foretatt og en forventer en framdrift i 2009 som tilfredsstillende ferdigstilling i henhold til frist for prioriterte plattformer.

Posten "Diverse prosjekter" består blant annet av:

- ☐ Planovergangstiltak. Det vises til omtalen av programområde Sikkerhet for egen oversikt.
- ☐ Strakstiltak på stasjoner
- ☐ Kundeinformasjonsprosjekter
- ☐ Teknisk sikkerhet (Ebilock 950, ATC, oppgradering av CTC-sentraler, og GPRS)
- ☐ Restinvesteringer Gardermobanen
- ☐ Uvikling av værstasjoner
- ☐ Raskartlegging
- ☐ Overheadkostnader

Budsjettavviket skyldes i hovedsak at planlagte strakstiltak på stasjonene i Region Nord og region Øst er forsinket. Videre er det forsinkelser i utstyrsanskaffelser til kundeinformasjonsprosjektene. Kundeinformasjonsprosjektene består i hovedsak av utskiftning av høytaleranlegg på flere steder i landet.

Programområder fordelt på område

Programområde – Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet for gods- og persontransport. For å øke togets konkurranseevne i godstransport er det viktig å utvikle kjørevegen slik at det blir kapasitet til flere og større godstog, jf strategi for økt godstrafikk. Av tiltak inngår utbygging av tilstrekkelig kryssningsspor kapasitet, kapasitet på godsterminaler og strømforsyning. I programområdet inngår generell planlegging og prosjektering av nye kryssningsspor med 5,1 mill kroner.

Av tiltak i 2008 framheves forberedelse og byggestart for utbygging av Berg kryssningsspor og Fauske stasjon (fase1), planlegging for byggestart Halden driftsbanegård, Heimdal stasjon (spor 3), tiltak på Bergen godsterminal og prosjektet Drammen stasjon, sportilpasning for Flytog. Planlegging av Jensrud kryssningsspor, Ualand kryssningsspor og Nodeland kryssningsspor er startet. (se omtale over)

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 130,1 mill kroner, mot et budsjett på 195 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 136 mill kroner, mot et budsjett på 201,2 mill kroner. Berg kryssningsspor og Fauske stasjon har startet byggearbeidene. Framdriften pr. desember for Berg er tilfredsstillende. Fauske stasjon er forsinket. Dette har sammenheng med framdriften i fjernstyringsprosjektet Mosjøen-Bodø og vanskeligheter med tilgang til ressurser. Dette har medført at planleggingen har gått senere enn forutsatt. For nye kryssningssporprosjekter er hovedplangodkjenningen for Ualand og Nodeland forsinket, noe som har gitt vesentlig lavere framdrift i planleggingsarbeidet i 2008. Jensrud kryssningsspor har et mindre avvik på grunn av senere oppstart av detaljplanleggingen.

Framdrift

På prosjektet Berg kryssningsspor er grunnarbeider utført og jernbanetekniske anlegg bygges 1. halvår 2009. Prosjektet Heimdal stasjon (forlengelse spor 3) startet i mai 2007, men er forsinket på grunn av manglende avklaring med Trondheim kommune vedrørende riving og etablering av ny overgangsbru. For prosjektet

sportilpasning for flytog til Drammen stasjon, er spor og KL-arbeider utført i 2008. Tidsplanen er endret, og ny ferdigstillelsesdato er 01.09. 2009. Signaltekniske arbeider gjennomføres sommeren 2009. Detaljplanlegging og reguleringsplanarbeidet har startet for prosjektene Jensrud kryssningsspor og Halden Driftsbanegård.

Programområde - Sikkerhet

Programområdet Sikkerhet omfatter tiltak innenfor områdene rassikring og skredvarsling, sikring og sanering av planoverganger, teknisk sikkerhet, og tunnelsikkerhet. Av større tiltak i 2008 framheves sikring og sanering av planoverganger på de fleste banestrekninger, rassikring og skredvarslingssystemer på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Flåmsbana og Nordlandsbanen, samt sikring av tunneler på Bergensbanen og Sørlandsbanen. Tiltak for teknisk sikkerhet inkluderer oppgradering av Fjernstyringssentralene for CTC Drammen og Oslo, avslutning av EBILOCK 950, avslutning av ATC kryssingsbarriere og avsluttende arbeider med sikringsanlegg på Spikkestadlinja.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 121 mill kroner, mot et budsjett på 132,1 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 122,4 mill kroner, mot et budsjett på 139,1 mill kroner. Avviket skyldes at de fleste rassikringsprosjektene og tunnelsikkerhetsprosjektene ligger bak plan som følge senere avklaring og fastsettelse av detaljløsninger enn forutsatt. Planovergangstiltakene har hatt god framdrift.

Framdrift

Sikringstiltak i Kvinesheittunnelen (Sørlandsbanen) er ferdigstilt. Det er forsinkelser på restarbeid på prosjektet Gråskallen (Bergensbanen) og tunnelsikring av Gravhalsen/Kvålsåsen (Bergensbanen). Dette skyldes få fagfolk innenfor signal og manglende generell avklaring på tekniske prinsipløsninger for ledelysene. Tilsvarende er gjeldende for Høgebostadtunnelen på Sørlandsbanen. Tiltak for avklaring på disse forholdene pågår.

Spesielt om planoverganger

Totalt i 2008 er det gjennomført 388 av 470 planlagte tiltak. De utførte tiltakene fordeler seg på 91 saneringer, 50 veg- og siktutbedringer og 10 utbedring ved hjelp av teknisk innretning (enkel varsellampe). Videre er det gjennomført 237 øvrige tiltak, herunder skilting, gjerdning, oppsetting av grunder, avtalte bruksendringer eller ringrutiner osv.

Framdriften for planoverganger er foran plan. Alle vegsikringsanlegg på offentlig veg (pri 1 tiltak) er ferdigstilt med unntak av 2 anlegg på Flåmsbana, som er ferdig bygget, men som venter på godkjenning fra SJT. Dispensasjon for bruk av disse er utvidet til 01.07.2009. Sikkerhetsforskriften (av 19. desember 2005) stiller nye krav til eksisterende planoverganger.

Økonomi

Til planoverganger er det i 2008 utbetalt 83,9 mill kroner, mot et budsjett på 67 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 85,8 mill kroner, mot et budsjett på 74,9 mill kroner. Avviket skyldes at prosjektene i år er bedre planlagt enn tidligere og at det er god framdrift på disse prosjektene.

Programområde - Stasjoner og knutepunkter, inkludert kundeinformasjon

En av Jernbaneverkets målsettinger 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 togselskapene, servicevirksomheter, vegmyndigheter og arealplanmyndigheter. Tiltakene sikrer mot et standardnivå som innfrir kundens forventninger og skal bidra til at flere velger å reise kollektivt. Program for stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak på stasjonenes kunderettede fasiliteter, som atkomster, parkeringsanlegg, plattformer/ventearealer, reiseinformasjon, tiltak for bedre tilgjengelighet og annen kundeservice.

Av tiltak i 2008 framheves ferdigstillelse av Nationaltheatret stasjon, Drammen stasjon hovedplattform, Heimdal stasjon og Mo i Rana stasjon, samt oppstart av planleggingen på Trondheim stasjon og Verdal stasjon.

I tillegg utføres strakstiltak på stasjoner for bedring av tilgjengelighet, merking, skilting mv. Prosjektomfanget for slike prosjekter i 2008 omfattet planlagte tiltak for i alt 23,2 mill kroner. Arbeidet med plattformforlengelser

i henhold til Sikkerhetsforskriften var planlagt startet opp. Innen 31.12.2009 skal 18 plattformer forlenges og innen 2019 skal i alt 143 plattformer være forlenget. Det er utfordringer knyttet til forutsetningene for gjennomføring av dette prosjektet, blant annet knyttet til behov for ombygging av eksisterende plattformer. Avklaring av dette har pågått med Statens Jernbanetilsyn.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 67,1 mill kroner, mot et budsjett på 110,1 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 42,6 mill kroner, mot et budsjett på 85,5 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forsinket framdrift på strakstiltakene på stasjoner og plattformforlengelser.

Framdrift

Det er forsinkelser på strakstiltak på stasjoner. Videre ble Nationaltheateret, Drammen stasjon hovedplattform og Mo i Rana stasjon i 2. tertial. Tiltak for plattformforlengelse er forsinket som følge av lenger tid for å avklare akseptable løsninger som tilfredsstiller kravene til sikkerhetsforskriften.

Framdriftsplanen for utplassering av mobile ramper (HC-ramper) er blitt endret på grunn av høyere kostnader enn opprinnelig forutsatt. Sikkerhetsavklaring knyttet til rampene pågår.

Kundeinformasjon

Det var i 2008 budsjettert med 10,6 mill kroner til særskilte kundeinformasjonsprosjekter. Prosjektene består bl.a. av bygging av nye høyttaleranlegg på stasjoner. I 2008 er det lagt vekt på utskifting av høyttalersystemer som har utrop via blokktelefonanlegg, som følge av at disse anleggene fases ut da GSM-R er tatt i bruk som togradio. De aktuelle stasjoner skal kobles inn mot det nye sentrale høyttalersystemet PIMS. For øvrig finnes tiltak som utredes i hovedplan for kundeinformasjon, som pilotprosjekt for bruk av GSM-R/GPRS for universell anviser og informasjonspunkter. Kundeinformasjonstiltak på Bergensbanen med nye høyttalere på Bergen og Voss stasjoner ble i hovedsak ferdigstilt i 2008.

Økonomi

I 2008 er det utbetalt 2,1 mill kroner, mot et budsjett på 10,6 mill kroner. Produsert verdi i 2008 er 2,1 mill kroner, mot et budsjett på 10,3 mill kroner. Avviket skyldes senere godkjenning av hovedplan enn opprinnelig forutsatt og senere innkjøp av utstyr.

Framdrift

Aktivitetene i prosjektet er forsinket pga. forsinket hovedplan for publikumsinformasjon. Høyttaleranleggene på Bergen og Voss stasjon er i hovedsak ferdigstilt. Pilotprosjektet og hovedprosjektet for kundeinformasjon ble igangsatt i 3. tertial 2008.

Særskilte tilskudd til kollektivtransport.

Jernbaneverket fikk i 2006 øremerkede midler til tilgjengelighetstiltak. Nedenfor gis en kort oppsummering av arbeidet som er videreført i 2008.

- Ulike tiltak for å bedre tilgjengeligheten for rullestoler på stasjoner (Sira, Nelaug, Audnedal, Vennesla og Gyland).
- Tilrettelegging for blinde og svaksynte på stasjoner (alle stasjoner på Jærbanen, Kristiansand). Det er i 2008 ikke utplassert særskilte mobile ramper for rullestolbrukere. Dette skyldes forsinkelser i utviklingen og godkjenningen av ny prototype for rampene. Togselskapene, Handicapforbundet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Blindforbund har deltatt aktivt i denne prosessen. Det har blant annet vært problemer med bredde på enkelte av de plattformene som rampene er planlagt utplassert på. Utplasseringen av 40 ramper forventes å bli utført i løpet av 2009.

Vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer

Nedenfor blir Jernbaneverkets regnskap for 2008 og avviksforklaring presentert.

Jernbaneverkets regnskap omhandler kap 1350 Utbetalinger og kap 4350 Innbetalinger målt mot årets bevilgning. Årets bevilgning er basert på:

- r Tildelingsbrev for 2008 fra Samferdselsdepartementet av 21. desember 2007.
- r Brev av 27. mars 2008 fra Samferdselsdepartementet vedrørende overføring av ubrukte midler fra 2007
- r Brev av 16. juni 2008 fra Samferdselsdepartementet om tilleggsbevilgning og omprioriteringer våren 2008 (RNB).
- r Brev av 20. desember 2008 fra Samferdselsdepartementet om endringer i statsbudsjettet 2008.

Tabell 21 Statsregnskap 2008 (alle tall i mill)

Kap 1350 Jernbaneverket						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført/ endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
22	Omstruktureringskostnader	0,0	1,0	1,0	0,4	0,6
23	Drift og vedlikehold	3 389,6	260,9	3 650,5	3 616,4	34,0
25	Drift og vedlikehold GMB	73,4	31,4	104,8	76,3	28,5
30	Investerings i linjen	2 349,1	96,6	2 445,7	2 364,9	80,8
Sum kap. 1350		5 812,1	389,9	6 202,0	6 058,1	143,9
Kap 4350 Jernbaneverket						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført/ endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
01	Kjøreveisavgift	21,8	-8,2	13,6	12,3	-1,3
02	Salg av utstyr og tjenester mv	108,3	70	178,3	209,3	31,0
06	Videresalg av el til togdrift	271,2	0	271,2	240,3	-30,9
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	76	0	76,0	81,8	5,8
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0	0	0	0,0	0,0
16	Refusjon av lønn	0	0	0	8,4	8,4
17	Refusjon læring	0	0	0	0,7	0,7
18	Refusjon sykepenger	0	0	0	24,9	24,9
37	Anleggsbidrag	23,8	0	23,8	42,4	18,6
Sum kap. 4350		501,1	61,8	562,9	620,1	57,2

Kommentarer til avvik – kapittel 1350 Utbetalinger

Nedenfor gis en omtale av Jernbaneverkets utbetalinger over kapittel 1350 utbetalinger i 2008, sett i forhold til bevilgning og mer / mindreinntekter.

Post 22 Omstruktureringskostnader

Post 22 Omstruktureringskostnader	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2007-2008)	1 000 000,00
Sum bevilget	1 000 000,00
Regnskap	435 670,35
Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)	564 329,65

Jernbaneverket har utbetalt 0,56 mill kroner mindre enn bevilget over post 22 Omstruktureringskostnader i 2007. Det forventes ikke ytterligere utbetalinger på denne posten.

Post 23 Drift og vedlikehold

Post 23 Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 30	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	3 389 600 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2007-2008)	85 862 000,00
St.prp.nr. 59 (2007-2008)	100 000 000,00
St.prp.nr. 24 (2007-2008)	75 000 000,00
Sum bevilget	3 650 462 000,00
Regnskap post 23	3 616 420 091,63
<i>mer / mindre inntekter</i>	
Kap. 4350 post 01 Kjørevegsavgift	-1 313 938,34
Kap. 4350 post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.	30 982 764,55
Kap. 4350 post 06 Viderealg av elektrisitet til togdrift	-30 942 477,06
Kap 4350 post 15- 18	33 892 473,21
Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)	66 660 730,73

Jernbaneverket har utbetalt 66,7 mill kroner mindre enn bevilget over post 23 Drift og vedlikehold i 2007. Avviket skyldes i hovedsak følgende forhold:

- Innkjøpsprisen for strøm har i 2008 vært lavere enn hva som ble lagt til grunn i budsjettet. Avviket på post 23, som skyldes lavere strømpris, utgjør om lag 30 mill kroner. Lavere strømpris har også gitt en mindreinnbetaling på kap. 4350 post 06 Viderealg av elektrisitet til togdrift med 30,9 mill kroner, jf. post 06.
- Jernbaneverket har hatt behov for større aktivitet på akutt feilretting, og da særskilt på signalanlegg i Oslo-området. Det har også vært ras og utglidninger, som er kostnadskrevende, på Nordlandsbanen og Ofotbanen, avsporinger på Trønderbanen, strekningen Hval-Hønefoss og ved Losna. I tillegg har det vært nødvendig å sette i gang tiltak som hindrer saktekjøringer på bl.a. Bergensbanen. I sum har disse forholdene resultert i et merforbruk på om lag 60 mill kroner hittil i år.
- Videre har det vært et lavere aktivitetsnivå på forebyggende vedlikehold og fornyelse enn hva som var forutsatt i budsjettet. Det har vært uforutsette hendelser, jfr. forrige punkt, som har medført omprioriteringer av ressurser til korrektivt vedlikehold. Ved utgangen av 2008 er det et mindreforbruk innenfor forebyggende vedlikehold og fornyelse på om lag 70 mill kroner.
- I tillegg har lønnsveksten i Jernbaneverket det siste året vært høyere enn hva som var forventet ved fastleggelsen av budsjettet. Ved utgangen av 2008 har dette resultert i en kostnadsøkning relatert til lønn tilsvarende 50 mill kroner.
- Jernbaneverket har hatt en høyere aktivitet, i form av salg av utstyr og tjenester, mot eksterne kunder enn hva som ble forutsatt ved fastsettelse av provenyet for denne posten, jf. post 06 nedenfor. Økningen utgjør 31 mill kroner og medfører delvis en tilsvarende økning av post 23 drift og vedlikehold.
- Framdriften for ombygning av Norsk jernbaneskole har vært lavere enn forventet i 2008. Dette har medført et mindreforbruk på 39 mill kroner i 2008.
- Jernbaneverket har også hatt en lavere framdrift ved gjennomføring av plan- og utredningsprosjekter i 2008 (som dekkes av driftsbudsjettet), noe som i hovedsak skyldes manglende kapasitet. Jernbaneverket har satt i gang tiltak for å bedre denne situasjonen i 2009. Plan- og utredningsprosjekter har et samlet mindreforbruk i 2008 på om lag 18 mill kroner.
- Jernbaneverket har i 2008 netto merinntekter og refusjoner tilsvarende 32,6 mill kroner på post 23 Drift og vedlikehold i forhold til bevilgning, jf. beskrivelse under Kap 4350 nedenfor.

Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen

Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, kan overføres	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	73 400 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2007-2008)	31 426 000,00
Sum bevilget	104 826 000,00
Regnskap	76 331 577,33
<i>mer / mindreinntekter</i>	
kap. 4350 post 07 Betaling for bruk av GMB	5 791 949,85
Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)	34 286 372,52

Jernbaneverket har utbetalt 34,3 mill kroner mindre enn bevilget over post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2008. Mindreutbetalingen skyldes, som omtalt i tidligere, at fondet til større vedlikeholdsarbeid er en del av budsjettet. Fondet inngår i overførte midler. Jernbaneverket har i 2008 merinntekter på post 25 Drift og vedlikehold GMB på post 07 tilsvarende 5,8 mill kroner i forhold til bevilgning, jf. beskrivelse under Kap 4350 nedenfor.

Post 30 Investeringer i linjen

Post 30 Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	2 349 100 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2007-2008)	34 237 000,00
St.prp.nr. 59 (2007-2008)	23 800 000,00
St.prp.nr. 24 (2007-2008)	38 600 000,00
Sum bevilget	2 445 737 000,00
Regnskap	2 364 948 117,86
<i>mer / mindreinntekter</i>	
kap. 4350 post 37	18 568 702,33
Kap 4350 post 15- 18	180 436,40
Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)	99 538 020,87

Jernbaneverket har utbetalt 99,5 mill kroner mindre enn bevilget over post 30 Investeringer i linjen i 2008. Mindreutbetalingen skyldes blant annet knapphet på signaltekniske ressurser. På grunn av forsinket godkjenning av sikringsanlegg på Ganddal har flere andre prosjekter som fjernstyringsprosjekter på Nordlandsbanen, Nordre avlastningsveg og innenfor programområder, blitt forsinket. Dette har totalt sett medført enn lavere produksjon og utbetalinger enn forutsatt i budsjettet. Jernbaneverket har i 2008 merinntekter og refusjoner på post 30 investeringer i linjen tilsvarende 18,7 mill kroner i forhold til bevilgning, jf. beskrivelse under Kap 4350 nedenfor.

Kommentarer til avvik – kapittel 4350 Innbetalinger

Nedenfor gis en omtale av Jernbaneverkets innbetalinger over kapittel 4350 Innbetalinger i 2008.

Post 01 Kjørevegsavgift	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	21 800 000,00
St.prp.nr. 24 (2007-2008)	-8 200 000,00
Sum bevilget	13 600 000,00
Regnskap	12 286 061,66
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	-1 313 938,34

Jernbaneverket har fått innbetalt ca. 1,31 mill kroner mindre i forhold til bevilgning på post 01 Kjørevegsavgift i 2008. Merinntekten er i sin helhet knyttet til kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v.	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	108 300 000,00
St.prp.nr. 24 (2007-2008)	70 000 000,00
Sum bevilget	178 300 000,00
Regnskap	209 282 764,55
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	30 982 764,55

Jernbaneverket har fått innbetalt 30,98 mill kroner mer i forhold til bevilget over post 02 Salg av utstyr og tjenester. Merinnbetalingen skyldes, som nevnt under kap. 1350 post 23, høyere aktivitet mot eksterne kunder enn hva som er forutsatt ved fastsettelsen av provenyet for posten. I tillegg er det merinnbetaling ved stasjoner (parkering og toalett) og salg av eiendom – her er pris og omfang vanskelig å budsjettere. Merinntekten er i sin helhet knyttet til kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold.

Post 06 Viderealg av el. til togdrift	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	271 200 000,00
Sum bevilget	271 200 000,00
Regnskap	240 257 522,94
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	-30 942 477,06

Jernbaneverket har fått innbetalt 30,94 mill kroner mindre i forhold til bevilgning over post 06 Viderealg av elektrisitet til togdrift. Mindreinnbetalingen skyldes lavere strømpriser gjennom 2008 enn hva som ble tatt høyde for i budsjettet. Mindreinntekten er i sin helhet knyttet til kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	76 000 000,00
Sum bevilget	76 000 000,00
Regnskap	81 791 949,85
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	5 791 949,85

For post 07 Betaling for bruk av GMB er det innbetalt 81,8 mill kroner, mot et budsjett på 76,0 mill kroner. Avviket på 5,79 mill kroner skyldes i hovedsak en høyere togproduksjon enn hva Jernbaneverket forventet ved budsjettering for 2008. Merinntekten er i sin helhet knyttet til kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Post 15 Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	12 688,00
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	12 688,00

Refusjonen er i sin helhet knyttet til kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold.

Post 16.11 Refusjon av lønn	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	8 433 547,69
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	8 433 547,69

Post 16.11 spesifisert på post 23 Drift og vedlikehold

Post 16.11 Refusjon av lønn - post 23	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	8 318 891,29
Merinnbetaling	8 318 891,29

Post 16.11 spesifisert på post 30 Investeringer i linjen

Post 16.11 Refusjon av lønn - post 30	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	114 656,40
Merinnbetaling	114 656,40

Jernbaneverket har fullmakt til å øke utbetalingen over kap 1350 post 23 og 30 mot innbetalinger over kap 4350 post 16. Jf. veiledning i statlig budsjettarbeid vedrørende direkte refusjon av sykepenger.

Post 17 Refusjon av lærlinger	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	736 825,21
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	736 825,21

Jernbaneverket har fullmakt til å øke utbetalingen over kap 1350 post 23 og 30 mot innbetalinger over kap 4350 post 17. Jf. veiledning i statlig budsjettarbeid vedrørende direkte refusjon av sykepenger. Refusjonen er i sin helhet knyttet til kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold

Post 18.11 Refusjon sykepenger	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	24 889 848,71
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	24 889 848,71

Post 18.11 spesifisert på post 23 Drift og vedlikehold

Post 18.11 Refusjon sykepenger - post 23	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	24 824 068,71
Merinnbetaling	24 824 068,71

Post 18.11 spesifisert på post 30 Investeringer i linjen

Post 18.11 Refusjon sykepenger - post 30	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	65 780,00
Merinnbetaling	65 780,00

Jernbaneverket har fullmakt til å øke utbetalingen over kap 1350 post 23 og 30 mot innbetalinger over kap 4350 post 18. Jf. veiledning i statlig budsjettarbeid vedrørende direkte refusjon av sykepenger.

Post 37 Anleggsbidrag	
Tildelingsbrev av 21. desember 2007	23 800 000,00
Sum bevilget	23 800 000,00
Regnskap	42 368 702,33
Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)	-18 568 702,33

Jernbaneverkets bevilgning over post 37 Anleggsbidrag er 23,8 mill kroner og vedrører prosjektet "Strømforsyning på Ofofbanen". På grunn av forsinkelser i framdriften på prosjektet er det ikke innbetalt anleggsbidraget fra MTAS i 2008. Det er derimot innbetalt anleggsbidrag tilsvarende 39 mill kroner fra speditørene Tollpost Globe, og Schenker linje for opparbeidelse av tomt på Ganddal godsterminal, som disse skal leie av Jernbaneverket. Videre er det innbetalt om lag 2 mill kroner i forbindelse med bidrag til sikring og sanering av planoverganger og om lag 1 mill kroner for en plattformforlengelse ved Hunderfossen familiepark. Anleggsbidrag under post 37 er i sin helhet knyttet mot post 30 Investeringer i linjen.

Bruk av fullmakter i ”Tildelingsbrev”

Bestillingsfullmakten

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan bestille materiell over gitt bevilgning på kap. 1350 post 23, post 25 og post 30 likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger 700 mill kroner. Jernbaneverket har ut over gitt bevilgning i 2008 bestilt materiell tilsvarende om lag 100 mill kroner. Det er pt. ingen forpliktelser etter 2009.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelse knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan:

1. Gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknader til kap 1350 i St.prp. nr 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er gitt. Jernbaneverket holder seg innen for gitt kostnadsoverslaget som er gitt i St.prp. nr. 1 (2007-2008).
2. Forplikte staten for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag ovenfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill kroner. Jernbaneverket har ut over gitt bevilgning i 2008 forpliktet seg på å utbetale tilsvarende 105 mill kroner etter 2008. Disse forpliktelsene gjøre i hovedsak opp i 2009.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelse utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeid

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drifts og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2.100 mill kroner, og slik at forpliktelsen som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill kroner. Jernbaneverket har i 2008 forpliktet seg på å utbetale tilsvarende om lag 65 mill kroner under denne fullmakten. Det foreligger ingen forpliktende avtaler etter 2009.

Fullmakt til å kunne selge og bortfeste og kjøpe og feste fast eiendom

Jernbaneverket har i 2008 fullmakt til å kunne selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 30 mill kroner i hvert enkelt tilfelle. Jernbaneverket har i 2008 ikke solgt eller bortfestet eiendom ut over fullmakt. Jernbaneverket vil komme tilbake med oversikt over det enkelte salg og bortfeste.

Jernbaneverket har i 2008 fullmakt til å kunne kjøpe og feste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill kroner i hvert enkelt tilfelle. Jernbaneverket har i 2008 ikke kjøpt eller bortfestet eiendom ut over fullmakt. Jernbaneverket vil komme tilbake med oversikt over det enkelte kjøp og feste.

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler ut over budsjettåret

I tillegg har Jernbaneverket fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Ansvar for inngåelse og oppfølging av leieavtaler med tilhørende tjenester er plassert i linjen og håndteres budsjettmessig hos de enkelte enheter eller som felleskostnader gjennom fellestjenester. Jernbaneverket kan rapportere at det samlede omfanget av fullmaktens anvendelse er i overkant av 270 mill kr pr år, hvorav husleie utgjør 180 mill kr pr. år (herunder også leie av ”offentlig rom”) og tilhørende tjenester som blant annet renhold utgjør 93 mill kr pr. år. Jernbaneverket kan dekke inn utgiftene i forbindelse med fullmaktens anvendelse innenfor et uendret bevilgningsnivå i hele avtaleperioden for de enkelte avtaler.

Vedlegg 3 – Kostnadsoverslag, oppfølging

Prosjekt	Note	Oppstartsbevilgning			St.prp.nr 1 (2005-2006)	Endring	St.prp.nr 1 (2006-2007)	Endring	St.prp.nr 1 (2007-2008)	Endring	JBV 1. buds. innspill 2009 (08-kr)	Endring	Buds. innspill til st.prp. 2009 (09-kr)	Endring	JBV 1 buds. innspill 2010 (09-kr)
		St.prp.nr 1	Stryrings- ramme	Endring											
Lysaker stasjon	1	2003 - 2004	672,1	251,9	924,0	160,0	1 084,0	22,0	1 106,0	0,0	1 106,0	27,6	1 133,6	0,0	1 133,6
GSM-R	2	2003 - 2004	1 530,0	139,0	1 669,0	123,0	1 792,0	17,9	1 809,9	0,0	1 809,9	-	-	-	-
Fjernstyring Grong Mosjøen CTC/ATC	3	2004 - 2005	133,0	22,0	155,0	5,0	160,0	60,0	220,0	-1,0	219,0	30,8	249,8	0,0	249,8
Canddal godsterninal	4	2004 - 2005	376,0	-39,0	337,0	114,0	451,0	8,0	459,0	0,0	459,0	7,4	466,4	0,0	466,4
Fjernstyring Mosjøen - Bodø CTC/ATC	5	2004 - 2005	358,0	-45,0	313,0	73,0	386,0	210,8	596,8	-5,3	591,5	28,5	620,0	0,0	620,0
Sandnes-Stavanger	6	2005 - 2006	1 344,0	0,0	1 344,0	50,0	1 394,0	257,0	1 651,0	70,0	1 721,0	494,0	2 215,0	0,0	2 215,0
Alnabru godsterninal	7	2005 - 2006	194,0	0,0	194,0	25,0	219,0	-	605,0	12,6	617,6	37,4	655,0	345,0	1 000,0
Nordre avlastingsveg tiltak Brattøra	8	2005 - 2006	76,0	-	76,0	3,5	79,5	-	-	-	80,4	15,9	96,3	0,0	96,3
Lysaker - Sandvika	9	2006 - 2007	2 705,0	-	-	-	2 705,0	195,0	2 900,0	0,0	2 900,0	127,0	3 027,0	0,0	3 027,0
Bergen -Fløen	10	2006 - 2007	112,0	-	-	-	112,0	158,0	270,0	7,0	277,0	17,0	294,0	0,0	294,0
Ski st. byggetrinn 1	11	2006 - 2007	300,0	-	-	-	300,0	-45,0	255,0	-	-	-	-	-	-
Gevingsåsen tunnel	12	2008-2009	635,0	-	-	-	-	-	-	-	646,0	-11,0	635,0	0,0	635,0
Barkåker - Tønsberg	13	2008-2009	1 489,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 489,3	0,0	1 489,3

Noter: Prisstigning er generelt beregnet med (prognose) 5 % fra 2007 til 2008 kr og 4,1% fra 2008 - 2009 kr

Alle tall er oppgitt i styringsramme 50/50

1) Kostnadsoverslaget er justert i forhold til ekstern kvalitetssikring. Jf. sak forelagt Samferdselsdepartementet 26. april 2006 og iht. foreløpige prisindekser 5,0% til 2008 kr og 4,1% til 2009 kr. Prognose er 70 mill kr over styringsramme = 1195 mill k

2) Stryringsrammen er justert i ft. nye indekser, 33 mill for inkludering av nye strekninger, 88,8 mill på grunn av forlenget byggetid - samt 29,3 mil kroner for endret dekningskrav.

prognosen på sluttkostnad er 37 mill kroner lavere enn styringsrammen. GSM - R inngår ikke i 2009 budsjett. **Prognose sluttkost er redusert fra 1771 mill kr 2008 kr til 1740 mill kroner**

30 mill kroner er overført til GSM- R kompletterings tiltak for tilgrensende systemer, og 9 mill kroner er over ført til Radiobaserte signalapplikasjoner..

3) Kostnadsoverslag er endret fra 219 mill kr. til nytt godkjent kostnadsoverslag på 249 mill kr 2008 kr og omregnet til 2009 kr 249,8 mill kr. **Prognose for økte kostnader da Mosjøen utsettes ift. Merkur sikringsanlegg.**

4) Godkjent kostnadsoverslag er 466,4 mill kroner justert til 2009 kr. **Prognose er 550 mill kr. (2008 kr) p.g.a stadfestet skjønn vedr. grunnerverv**

5) Særskilt KS 2 gjennomført og rapport forelå 16. januar 08 . St.prp 48 (2007-2008) fremlagt for Stortinget 18.mars med ny styringsramme 611 mill kroner - 2008 kroner omregnet til 2009 kr = 620 mill kroner. **Prognose er foreløpig 630 mil kr (2008kr) prognose usikker.**

Kostnad avhengig av beslutning rundt valg av løsning for sikringsanlegg (Merkur)

6) Særskilt KS 2 gjennomført og rapport forelå 16. januar 08. St.prp 48 (2007-2008) fremlagt for Stortinget 18.mars med ny styringsramme (alt 1) 2167 mill kroner - 2008 kroner, omregnet til 2009 kr = 2215 mill kroner

Kostnadsramme 2256 mill kr 2008 kr. Ny Styringsramme og Kostnadsramme er inkludert andel Fornyelse.

7) **Alnabru godsterninal:** Overslag tidligere fremlagt med styringsramme (P 50) på 605 mill kroner og en kostnadsramme (P85) på 685 mil kroner (2007 kroner): **Konsept og innhold vurderes totalt på nytt, Forventer vesentlig høyere kostnad enn foreløpig 1 MRD kr.**

Justert for prisstigning korrigerert til 633,6 mill 2008 kr og til 655 mill kr 2009 kr . KS 2 var planlagt gjennomført i 2008 denne utsettes p.g.a behov for ny gjennomgang av konseptvalg. Kostnadsoverslag vil bli revidert på nytt

8) Prognose kostnad for NAV tiltak Brattøra er 88,4 mill kr.

9) Endelig resultat av ekstern kvalitetssikring av prosjektet forelå i desember 2006. Styringsrammen (P50) for prosjektet er 2.850 mill 2007-kroner og kostnadsrammen (P85) ble satt til 3 230 mill 2007-kr.Korrigerert og regulert i hht foreløpige prisindekser

10) **Bergen - Fløen** :Prosjektet er endret til rent investeringsprosjekt med styringsramme på hovedplannivå 271 mill 2007 kroner. Kostnadsoverslaget er regulert i hht foreløpige prisindekser

11) Revidert kostnadsoverslag med redusert omfang av byggetrinn 1 ble i tertial 2 - 2007 godkjent med kostnadsoverslag 255 mill kroner.Prosjektet ble stanset i 2007 og er da ikke videreført i 2008

12) **Gevingsåsen gitt oppstartbevilgning i 2009, KS 2 startet i mai 2008, styringsramme er angitt i 2008 og 2009 kr etter foreløpige prisindekser.Rapport fra KS 2 anbefaler en kostnadsramme på 717 mill kroner og en styringsramme på 635 mill kroner**

13) **Baråker - Tønsberg gitt oppstartbevilgning i 2009, KS 2 rapport august 2007 P50 1370 mill kr , og P85 1490 mill kr. P50 verdi regulert til 2009 kr etter foreløpige indekser .**

Vedlegg 4 – Oppfølgingspunkter iht. tildelingsbrev

Punkter fra tildelingsbrev	Jernbaneverkets tilbakemelding
Fornyelse Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket senest i første tertialrapport for 2008, gjør rede for disponeringer av bevilgningene på kap 1350 post 23 fordelt på de ulike aktivitetsområdene.	Se tertialrapport 1.
Effektivisering Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket i første tertialrapport gjør rede for hva slags effektiviseringstiltak som etaten gjør for å kunne redusere forbruket til drift på kap 1350 post 23 for om mulig å kunne øke fornyelse av jernbaneinfrastrukturen.	Se rapport
Regularitet Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket arbeide videre med måltall for Jernbaneverkets del av innstilte tog (ikke planlagte innstillinger, regularitet)	Se rapporten
NSB AS sin brukerundersøkelse Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket foreslå konkrete styringsmål for 2008.	Jernbaneverket har målt kundetilfredsheten blant togselskapen. Jernbaneverket målsetting er å oppnå en årlig forbedring i kundetilfredsheten på 3,5 %.
Risikovurdering av mål- og resultatstyringen Departementet ber Jernbaneverket utarbeide en oversikt over risikoelement i mål- og resultatstyringen av virksomheten og melde dette tilbake til departementet.	Se rapporten

Vedlegg 5 – Kapasitetsutnyttelse

Utnyttelsen av Jernbanens hastighetspotensial (T/TO)

Tabellen nedenfor viser utnyttelsen av hastighetspotensialet for et utvalg banestrekninger. Utvalget er tilfeldig og Jernbaneverket vil øke utvalget til å gjelde flere strekninger ved neste rapportering.

Nærmere forklaring på T/TO (utnyttelse av jernbanens hastighetspotensial)

Måleindikatoren T/TO uttrykker i hvor stor grad en banes hastighetspotensial utnyttes av togene som trafikkerer den. Ideelt sett er $T = T_0$, dvs. at framføringsforholdet = 1,0. Jo høyere framføringsforholdet er, jo mer tid bruker toget utover det som er teoretisk mulig. T/TO kan også brukes til å uttrykke hvor mye raskere et tog kunne vært framført gitt en mer optimal infrastruktur og/eller en annen ruteplan. Er T/TO for ett tog = 1,20 er potensialet for kjøretidsreduksjon nær 20 %. Beregning av T/TO gjøres for hvert enkelt tog.

T = den tid et tog i følge ruten bruker mellom sin utgangs- og sin endestasjon. T_0 = summen av følgende faktorer:

- T_k = den tid toget kunne ha brukt mellom sin utgangs- og sin endestasjon gitt at det kjører så hurtig som tillatt på strekningen uten å stoppe underveis.
- Et grunntillegg på 4 % av T_k . Dette legges inn for å ha en viss slakk for forhold som ikke kan hensyntas i kapasitetsfordelingsprosessen, for eksempel saktekjøringer pga. ikke-planlagte infrastrukturarbeider. (4 % tilsvarer 2 minutter og 24 sekunder per time.)
- Den tid som går med til ”markedsstopp”, dvs. nødvendig tid for av- og påstigning (for passasjertog) eller for av- og pålessing av gods eller for inn- og utsett av vogner (for godstog). Denne tiden varierer med stasjonens størrelse (trafikkgrunnlag). Inkludert i ”markedsstoppen” ligger også tid som går med til retardasjon og akselerasjon.

Tabell 22 Hastighetspotensialet for utvalgte baner fordelt på type tog¹⁰

Banetype	T/TO er målt mellom disse stasjonene:		S-tog (nætrafikk)	N-tog (region)	R-tog	Godstog
Østfoldbanen	Oslo	Kornsjø	-	-	1,17	1,32
	Oslo	Halden	-	-	1,12	-
	Oslo	Moss	-	1,11	1,14	-
	Oslo	Ski	1,00	1,16	1,17	-
	Oslo	Mysen	-	1,09	-	-
Vestfoldbanen	Oslo	Skien	-	-	1,16	-
	Oslo	Larvik	-	-	1,17	-
	Drammen	Larvik	-	-	1,16	-
Gjøvikbanen	Oslo	Gjøvik	-	-	1,13	-
	Oslo	Jaren	-	1,17	1,17	-
	Oslo	Roa	-	1,19	1,16	1,12
Dovrebanen	Oslo	Hakadal	-	1,21	1,18	1,12
	Eidsvoll	Trondheim	-	-	1,10	1,12
	Eidsvoll	Dombås	-	-	1,10	1,18
	Eidsvoll	Lillehammer	-	-	1,16	1,28
Kongsvingerbanen	Eidsvoll	Hamar	-	-	1,16	1,40
	Lillestrøm	Charlottenberg	-	-	1,08	1,10
	Lillestrøm	Kongsvinger	-	1,09	1,09	1,13
Drammenbanen	Lillestrøm	Årnes	-	1,15	1,14	1,15
	Oslo	Asker	1,00	-	-	-
Sørlandsbanen	Oslo	Drammen	-	1,23	1,19	1,25
	Oslo	Kongsberg	-	1,19	1,17	1,20
	Drammen	Kongsberg	-	1,14	1,13	1,15

¹⁰ Se Jernbaneverkets ”Kapasitetsrapporten 2008” for visualisering av verdiene i tabellen nedenfor. I figurene i Kapasitetsrapporten tilsvarer $T/TO = 1,00$ summen av teoretisk kjøretid (lys blå farge), 4 %-tillegget (mørk blå farge), akselerasjons- og retardasjonstid (lys grønn farge) samt oppholdstid på stasjonene (mørk grønn farge). Desimaltallet (verdien etter kommaet) tilsvarer kryssingstid (tidstap ifm. kryssinger) som vises med rød farge i kapasitetsrapporten. Situasjonen på Vestfoldbanen er visualisert på side 74, Gjøvikbanen på side 72 og Dovrebanen på side 70. For samtlige baner gjelder søylene som er merket med årstallet 2008 i toppen. Tallene for 2008 skiller seg minimalt fra tallene for 2007.

Østfoldbanen

Nærtrafikktoget (Spikkestad) - Oslo S - Moss måles over to strekninger, henholdsvis Oslo S-Ski og Oslo S-Moss. Framføringsforholdet er lav (1,17) mellom Oslo S og Ski, de vil si der infrastrukturkapasiteten utnyttes høyest. Her taper nærtrafikktoget kjøretid på grunn av andre tog på strekningen. Sør for Ski er framføringsforholdet bedre (1,14), hvor kapasitetsutnyttelsen er lavere og dermed påvirkningen fra andre tog mindre. Godstogene har et meget dårlig (1,32) framføringsforhold. Dette skyldes blant annet for få kryssningsspor av tilstrekkelig lengde.

Vestfoldbanen

Verdiene viser at dagens ruteopplegg ikke utnytter strekningenes hastighetspotensial. Dette skyldes en uegnet kryssningssporstruktur. Koordinering av strukturelle tiltak og optimale ruteleier vil kunne gi reisetidsforbedringer. Diverse tiltak og prioritering av disse er utredet uten at det er gitt en klar konklusjon eller anbefaling.

Gjøvikbanen

Godstrafikken Oslo - Roa har relativt lave verdier. Dette skyldes at til tross for betydelig lengre framføringstid, kjøres en del av godstogene på strekningen Oslo - Bergen via Drammen. Dette skyldes i hovedsak at det er manglende mulige ruteleier via Roa, på grunn av manglende eller for korte kryssningsspor.

Dovrebanen

Verdiene for godstogtrafikken viser en svært uheldig situasjon på strekningen Eidsvoll - Hamar (1,40). Konkret skyldes dette korte kryssningsspor. Et tiltak vil være å forlenge kryssningsspor.

Kongsvingerbanen

Verdiene viser at det er vanskelig å finne gode ruteleier spesielt for strekningen Lillestrøm - Årnes. Det har vært en økning i antall tildelte ruteleier på 10 % for denne strekningen, hvilket førte til at utnyttelsen over døgnet passerte 100 %. Verdiene viser at banen hastighetspotensial ikke utnyttes.

Drammenbanen

Strekningen er overbelastet over døgnet hvilket indikeres gjennom de høye verdiene. Dette vil kunne bedres gjennom nytt rutekonsept når nytt dobbeltspor Lysaker - Sandvika står ferdig.

Sørlandsbanen

Sørlandsbanen Drammen - Hokksund - Kongsberg er relativt høyt utnyttet. Strekningen har høye verdier for T/T0. Dette henger sammen med at tog Oslo - Kongsberg har sterke bindinger i ruteleiene Oslo - Drammen som fører til ugunstige ruteleier Drammen - Kongsberg.

Utnyttelse av frekvenspotensialet (kapasitetsutnyttelse K/KO)

Kapasiteten på en strekning varierer med en rekke parametre. De viktigste er om strekningen har enkelt- eller dobbeltspor, tidsavstanden mellom stasjoner og blokkposter, samt tillatt kjørehastighet på strekningen. Beregningen nedenfor er basert på tillatt kjørehastighet. Dersom togene framføres med lavere hastighet, vil det ofte være plass til flere tog. Forutsetningen kan derfor gi kapasitetsutnyttelse over 100 %.

Nedenfor er gjengitt en kort gjennomgang av det som Jernbaneverket betrakter som kapasitetsmessige problemområder. Dette er gjort på bakgrunn av dagens trafikksituasjon eller en forventning på kort sikt det vil si endringer i forbindelse med neste ruteendring. Endringer på lengre sikt ligger ikke inne her og vil eventuelt gi nye problemstillinger. Tabellen er rangert ut fra hvor mange tog som kjører på hver enkelt strekning. Tallene for 2008 skiller seg minimalt fra tallene for 2007.

Tabell 23 Strekning med kapasitetsproblemer

	Fra	Til	Antall tog per døgn	Kapasitetsutnyttelse		Fra	Til	km	X-sporlengder		
				døgn i %	maxtime i %				> 600m	>500m	>400m
1	Skøyen	Sandvika	345	115	140						
2	Oslo S	Ski	230	75	135	Moss	Halden	77	7/13	8/13	11/13
3	Ama	Bergen	112	140	120	Myrdal	Bergen	135	6/14	8/14	12/14
4	Nærbø	Stavanger	96	130	130	Egersund	Stavanger	73	1/13	2/13	8/13
4	Egersund	Nærbø	64	90	100	Kristiansand	Egersund	160	2/13	2/13	4/13
5	Lillestrøm	Jessheim	92	105	90	Lillestrøm	Eidsvoll	47	7/11	10/11	10/11
6	Lillestrøm	Årnes	76	105	90	Lillestrøm	Årnes	37	3/7	3/7	6/7
7	Heimdal	Trondheim	72	100	115						
7	Trondheim	Hell	58	80	100	Trondheim	Steinkjer	125	4/7	5/7	7/7
8	Hakadal	Roa	52	75	95	Grefsen	Roa	51	2/11	4/11	4/11
9	Rognan	Bodø	22	75	130	Mo	Bodø	231	2/8	2/8	4/8
9	Dunderland	Rognan	14	70	180						
10	Eidsvoll	Hamar	66	75	100	Eidsvoll	Hamar	58	6/9	6/9	7/9
10	Hamar	Lillehammer	64	90	95	Hamar	Lillehammer	58	7/7	7/7	7/7

Tabellen over er todelt. Den venstre halvdel gir en oversikt med bakgrunn i den totale togtrafikken, i prosent utnyttelse av banestrekningens kapasitet over døgnet og i makstimen. Den andre delen viser forutsetningene for framføring av lange godstog hvor tabellen viser antall krysningsspor av gitte lengder i forhold til det totale antallet krysningsspor på strekningen. For korte krysningsspor er et hinder på en del strekninger for togselskapene, når det gjelder framføring av godstog på en økonomisk forsvarlig måte.

Vedlegg 6 – Bestillingsfullmakt

Bestillingsfullmakter

Departement:	Samferdselsdepartementet
1. Av bevilgning 1.1.2009:	
Bestilling av materiell:	100,00
2. Av senere bevilgning 1.1.2009-1.1.2017	
Bestilling av materiell:	- 2009-2017
Sum bestilling av materiell	100,00
1. Av bevilgning 1.1.2008:	
Investeringer som ikke er omtalt med kostandsoverslag ovenfor Stortinget	105,00
Sum	205,00

Tilsagnsfullmakt

Jembaneverket har ingen tilsagnsfullmakt.

Vedlegg 7- Innrapportering til kapitalregnskapet og statens aksjeinteresse

SKJEMA FOR INNRAPPORTERING AV POSTERINGER TIL KAPITALREGNSKAPET

Departement: Samferdselsdepartementet
Hovedgruppe: 62
Undergruppe: 62.60.13

SPESIFISERT I INNGÅENDE BALANSE

Selskap	Beløp
BaneService prosjekt AS	100 000,00
Finse vann- og avløpsselskap AS	2 000,00
Sum inngående balanse	102 000,00

ENDRINGER I PERIODEN (IKKE FØRT I BEVILGNINGSREGNSKAPET)

Selskap	Beløp	Hjemmel
BaneService prosjekt AS	0,00	
Finse vann- og avløpsselskap AS	0,00	
Sum endringer i perioden	0,00	

SPESIFISERT I UTGÅENDE BALANSE

Selskap	Beløp
BaneService prosjekt AS	100 000,00 *)
Finse vann- og avløpsselskap AS	2 000,00
Sum utgående balanse	102 000,00

*) BaneService Prosjekt AS har med bakgrunn i den negative økonomien i virksomheten vært under utvikling igh aksjelovens bestemmelser, utviklingsprosessen er satt på vent pga utsående garantiansvar for utført oppdrag

SKJEMA FOR INNRAPPORTERING AV POSTERINGER TIL KAPITALREGNSKAPET

Departement: Samferdselsdepartementet
Hovedgruppe: 65
Undergruppe: 65.00.13

SPESIFISERT I INNGÅENDE BALANSE

Selskap	Beløp
Nord Pool	21 586 407,00
Sum inngående balanse	21 586 407,00

ENDRINGER I PERIODEN (IKKE FØRT I BEVILGNINGSREGNSKAPET)

Selskap	Beløp	Hjemmel
Nord Pool	14 274 122,22	Iht. brev av 26.05.2004 fra SD / brev av 13.05.2004 fra FIN
Sum endringer i perioden	14 274 122,22	

SPESIFISERT I UTGÅENDE BALANSE

Selskap	Beløp
Nord Pool	35 860 529,22 Det vises til note
Sum utgående balanse	35 860 529,22

Note: I januar 2009 er det tilbakebetalt kr 28.700.000, slik at saldo pr. 31. januar er lik kr 7.160.529,22

SKJEMA FOR INNRAPPORTERING AV POSTERINGER TIL KAPITALREGNSKAPET

Departement: Samferdselsdepartementet
Hovedgruppe: 84
Undergruppe: 84.00.13

SPESIFISERT I INNGÅENDE BALANSE

Selskap	Beløp
	0,00
Sum inngående balanse	0,00

ENDRINGER I PERIODEN (IKKE FØRT I BEVILGNINGSREGNSKAPET)

Selskap	Beløp	Hjemmel
	0,00	
Sum endringer i perioden	0,00	

SPESIFISERT I UTGÅENDE BALANSE

Selskap	Beløp
	0,00
Sum utgående balanse	0,00

**SPESIFIKASJON AV STATENS AKSJEINTERESSER,
AKSJER I GRUPPE 2**

Departement: Samferdselsdepartementet

Selskap	Aktivert i forvaltningsbedrift	Bokført saldo i kapital- regnskapet	Pålydende pr. aksje	Samlet pålydende for statens andel	Selskapets samlede aksjeselskap
BANESERVICE PROSJEKT AS *)	JERNBANEVERKET	-	1 000,00	100 000,00	100 000,00
FINSE VANN- OG AVLØPSELSESKAP AS	JERNBANEVERKET	-	1 000,00	2 000,00	300 000,00
SUMBOKFØRT GRUPPE 2		0,00	2 000,00	102 000,00	400 000,00

*) Iht. Innst.S.nr. 246 (1999-2000) vedrørende opprettelse av kap. 1350, post 90 Kapitalinnskudd i egne aksjeselskap



REGNSKAPSRAPPORT

Pr 31.12.2008

Avlagt etter periodiseringsprinsippet

RAPPORTEN INNEHOLDER:

0	Ledelseskommentarer	64
1	Regnskapsprinsipper	65
2	Resultatregnskap.....	68
3	Balanseregnskap	69
4	Kontantstrøm.....	71
5	Statsregnskap for bruttobudsjetterte virksomheter	73
6	Noter til resultat- og balanseregnskap	74
7	Nøkkeltall	82

0 Ledelseskommentarer

Staten eier og har ansvaret for omfanget og kvaliteten på det offentlige jernbanenettet, stasjoner og terminaler, samt regulerer og styrer trafikken på nettet. I utøvelsen av dette ansvaret ønsker Samferdselsdepartementet å ha sitt eget nasjonale fagorgan (Jernbaneverket) som ivaretar behovet for selvstendig norsk styring, kontroll og beredskap. Jernbaneverket skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett med et effektivt og sikkert trafikksystem og med god tilgjengelighet for togselskaper, reisende og transportbrukere.

Regnskapet er avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene og under forutsetning om fortsatt drift. I forhold til det periodiserte budsjettet viser regnskapet noe høyere driftskostnader (ekskl. avskrivninger). I det interne budsjettet er heller ikke avskrivningene blitt budsjettet tilstrekkelig. Det har vært en større aktivitet i 2008 enn i 2007 med bakgrunn i høyere bevilgninger.

Jernbaneverket har i 2008 slutført verdsettingen av anleggsmidlene. Tallene på kontonivå skal nå være endelige, men det gjenstår enda en del spesifisering i anleggsmodulen i økonomisystemet. Dette pluss overføring av GSM-R prosjekter fra "Anlegg under utførelse" til "Varige driftsmidler" har medført at avskrivningene har økt med vel 200 mill. kr. fra 2007 til 2008.

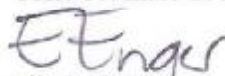
Jernbaneverket har opplevd en sterk lønns- og prisvekst. Som det vil framgå av note 2 er lønnskostnaden pr. årsverk økt med 8,1 % fra 2007 til 2008. Videre er sterk prisvekst på innsatsfaktorer som er sterkt relatert til stål- og betongpriser. Med dagens arbeidsmarked forventer Jernbaneverket fortsatt betydelig press på lønnskostnadene. Det er heller ingenting som tyder på at verdensmarkedet for stål og sement skal få noen resesjon med prisfall til følge.


Nedenstående tabell viser overgangen fra resultatet i det periodiserte regnskapet og mer-/mindreforbruk i kontantregnskapet.

	Mill. kr.
1. Årsresultat periodisert regnskap	15,4
2. Forskjell mellom avsetning til investeringsformål på post 23 og 25 og avskrivninger	-215,1
3. Overføring av midler fra 2006 til post 22, 23 og 25; se note 1B	118,3
4. Andre periodiseringer	182,9
Mindreforbruk drift og vedlikehold på post 22, 23 og 25 (inkl. merinntekter)	101,5

Forskjellen mellom det periodiserte regnskapet og kontantregnskapet er tidsforskjeller mellom når inntekts- og kostnadsposter måles. Tabellen viser de 2 største enkeltpostene, samt andre periodiseringer. Punkt 2 i tabellen viser hvordan forpliktelsesmodellen påvirker resultatet. Overføringer fra tidligere år inntektsføres ikke da de er å betrakte som en del av mellomvær med statskassen, men må inkluderes når "ny" saldo for overføringer skal angis. Andre periodiseringer viser netto endringer i fordringer og leverandørgjeld vedrørende driften.

Oslo: 10. mars 2009


Elisabeth Enger
Jernbanedirektør


Gunnar Markussen
Økonomidirektør

1 Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med Statlige Regnskapsstandarder (SRS) og veiledningsnotater som er utarbeidet i forbindelse med utprøving av periodiseringsprinsippet i utvalgte statlige virksomheter.

1.1 ÅPNINGSBALANSE

De statlige virksomhetene som deltar i Periodiseringsprosjektet har etablert åpningsbalanser basert på retningslinjer gitt av Finansdepartementet. Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er virkelig eller beregnet anskaffelseskost lagt til grunn. Ved fastsettelse av bokført verdi er det tatt hensyn til slit og elde, teknisk funksjonell standard og andre forhold av betydning for verdifastsettelsen. Der det foreligger konkrete opplysninger om anskaffelseskost er dette lagt til grunn. Der det ikke foreligger slike tall er en utredning fra 1997 "Erfaringskostnader, løpemetriser på hovedprosesser for jernbaneprojekter" benyttet. Indeksregulering er foretatt ved bruk av "Byggekostnadsindekser for riks- og fylkesanlegg" utarbeidet av SSB.

Eiendommer som dekkes av avtaler med NSB er vurdert som ordinære husleieavtaler og ikke som rettigheter og følgelig ikke tatt med i åpningsbalansen. I tillegg er følgende ikke med:

- ¶ Fornyelse av infrastrukturen
- ¶ Fiberoptisk kabel med mer
- ¶ Banestrekninger som ikke trafikkeres eller som benyttes til museum eller drift av historiske baner

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

Finansieringen av anleggsmidler (ekskl. finansielle anleggsmidler), som er inkludert i åpningsbalansen for første gang, er klassifisert som en langsiktig forpliktelse. Denne forpliktelsen løses opp i takt med avskrivningen på de anleggsmidlene som finansieringen dekker.

For omløpsmidler er virkelig verdi benyttet som grunnlag for verdsettelsen. Omløpsmidler, fratrukket kortsiktig gjeld samt eventuelle øvrige forpliktelser, fremkommer som avregning med statskassen.

1.2 TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Salg av tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

1.3 INNTEKTER FRA BEVILGNINGSFINANSIERTE AKTIVITETER

Bevilgninger inntektsføres lineært over året. Ved avleggelse av årsregnskapet er årets endelige bevilgning til drift inntektsført. Endelig bevilgning til drift tilsvarer årets bevilgninger og eventuelle belastningsfullmakter på post 01-29. Ubenyttet bevilgning som ikke kan overføres til neste regnskapsår er ikke inntektsført.

Investeringsbevilgninger føres som forpliktelse knyttet til anleggsmidler i balansen med det beløp som faktisk er investert i regnskapsperioden. Ubrukt investeringsbevilgning inntektsføres ikke.

1.4 KOSTNADER

Kostnader som vedrører transaksjonsbaserte inntekter regnskapsføres i samme periode som tilhørende inntekt.

1.5 PENSJONER

Det er i Periodiseringsprosjektet lagt til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er således ikke foretatt beregning eller avsetning for eventuell over-/underdekning i pensjonsordningen tilsvarende NRS nr 6. Årets pensjonskostnad tilsvarer derfor årlig premiebeløp til SPK. For virksomheter som ikke betaler premie til SPK, men hvor denne dekkes over sentralt kapittel i statsbudsjettet, legges det til grunn en sjablongmessig sats for beregning av pensjonspremie. Denne baserer seg på beste estimat for virksomheten. Se også note 2 for en mer detaljert beskrivelse av tilnæringsmetoden.

1.6 KLASSIFISERING OG VURDERING AV BALANSEPOSTER

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler er vurdert til anskaffelseskost. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet

Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående.

1.7 IMMATERIELLE EIENDELER

Eksternt innkjøpte immaterielle eiendeler er balanseført.

1.8 VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler er balanseført og avskrives over driftsmidlets forventede levetid. For å utligne resultatvirkningen av avskrivninger bokføres en tilsvarende inntekt som reduserer forpliktelsen som ble etablert på investeringstidspunktet.

1.9 FINANSIERING AV PERIODISERTE POSTER

Omløpsmidler / kortsiktig gjeld:

Nettobeløpet av alle balanseposter, med unntak av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler, har motpost i avregning med statskassen. Avregningen gir således et uttrykk for statens eierkapital vedrørende kortsiktige poster og eventuelle finansielle anleggsmidler.

Anleggsmidler: Balanseført verdi av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler har motpost i regnskapslinjen forpliktelser knyttet til anleggsmidler. Dette representerer finansieringen av disse anleggsmidlene. Ved tilgang av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler balanseføres anskaffelseskostnaden. Samtidig går anskaffelseskostnaden til reduksjon av resultatposten inntekt fra bevilgninger og til økning av balanseposten forpliktelser knyttet til anleggsmidler.

Avskrivning av anleggsmidler kostnadsføres. I takt med gjennomført avskrivning inntektsføres et tilsvarende beløp under inntekt fra bevilgning. Dette gjennomføres ved en gradvis oppløsning av finansieringsposten forpliktelser knyttet til anleggsmidler. Konsekvensen av dette er at summen av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler er fullfinansiert ved forpliktelser knyttet til anleggsmidler.

Ved realisasjon / avgang av driftsmidler resultatføres regnskapsmessig gevinst/tap. Gevinst / tap beregnes som forskjellen mellom salgsvederlaget og balanseført verdi på realisasjonstidspunktet. Resterende bokført verdi av forpliktelse knyttet til anleggsmidlet på realisasjonstidspunktet resultatføres.

1.10 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER

Investeringer i aksjer og andeler balanseføres til kostpris. Dette gjelder både langsiktige og kortsiktige investeringer. Mottatt utbytte og andre utdelinger inntektsføres som annen finansinntekt.

1.11 VAREBEHOLDNINGER

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til det gjennomsnittlige av anskaffelseskost. Egentilvirkede ferdigvarer og varer under tilvirkning er vurdert til full tilvirkningskost.

1.12 FORDRINGER

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

1.13 VALUTA

Leverandørgjeld i utenlandsk valuta er bokført etter kursen på bokføringstidspunktet.

1.14 SELVASSURANDØRPRINSIPP

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

1.15 STATENS KONSERNKONTOORDNING

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

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

1.16 KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den direkte modellen tilpasset statlige virksomheter.

2 Resultatregnskap

Tusen kroner

	Note	31.12.2008	31.12.2007
Driftsinntekter			
Inntekt fra bevilgninger	1	-3 449 876	-2 959 859
Gebyrer og lisenser	1	-1 788	-1 758
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer	1	-48 589	-9 512
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	1	-1 624	-641
Salgs- og leieinntekter	1	-570 806	-438 052
Andre driftsinntekter	1	-59 913	-77 572
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>-4 132 596</i>	<i>-3 487 395</i>
Driftskostnader			
Lønn og sosiale kostnader	2	1 789 089	1 661 065
Varekostnader		380 443	316 025
Andre driftskostnader	3	1 097 028	1 216 758
Avskrivninger	4,5	846 186	620 125
Nedskrivninger	4,5	0	423
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>4 112 746</i>	<i>3 814 395</i>
Ordinært driftsresultat		-19 850	327 000
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	-2 392	-2 040
Finanskostnader	6	6 813	804
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>4 422</i>	<i>-1 236</i>
Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.			
Utbytte fra selskaper m.v.			
<i>Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Resultat av ordinære aktiviteter		-15 428	325 764
Ekstraordinære inntekter og kostnader			
Ekstraordinære inntekter	7		
<i>Sum ekstraordinære inntekter og kostnader</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Avregninger			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8	-15 428	325 764
Avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (nettobudsjetterte)	15		
<i>Sum avregninger</i>		<i>-15 428</i>	<i>325 764</i>
Innkrevningsvirksomhet			
Inntekter av avgifter og gebyrer direkte til statskassen	10		
Andre inntekter fra innkrevningsvirksomhet	10		
Overføringer til statskassen	10		
<i>Sum innkrevningsvirksomhet</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskuddsforvaltning			
Overføringer fra statskassen til tilskudd til andre	11		
Utbetalinger av tilskudd til andre	11		
<i>Sum tilskuddsforvaltning</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Periodens resultat			
Disponeringer	12	0	0

3 Balanseregnskap

Tusen kroner

	Note	31.12.2008	31.12.2007
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Forskning og utvikling	4		
Rettigheter og lignende immaterielle eiendeler	4	3 517	1 468
<i>Sum immaterielle eiendeler</i>		3 517	1 468
II Varige driftsmidler			
Infrastruktur	5	19 285 876	16 365 342
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	2 015 284	1 707 810
Maskiner og transportmidler	5	222 224	262 987
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	63 748	74 211
Anlegg under utførelse	5	7 230 559	6 427 066
Beredskapsanskaffelser	5	17 121	0
<i>Sum varige driftsmidler</i>		28 834 811	24 837 416
III Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i datterselskaper	13	102	102
Investeringer i tilknyttet selskap	13		
Investeringer i aksjer og andeler	13		
Obligasjoner og andre fordringer			
<i>Sum finansielle anleggsmidler</i>		102	102
Sum anleggsmidler		28 838 430	24 838 986
B. Omløpsmidler			
I Varebeholdninger og forskudd til leverandører			
Varebeholdninger	14	262 845	229 013
<i>Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører</i>		262 845	229 013
II Fordringer			
Kundefordringer	16	105 787	81 973
Andre fordringer	17	93 221	56 673
Merverdiavgift		263 722	254 119
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	18	2 527	2 944
Øvrige opptjente inntekter		-3 062	-3 228
<i>Sum fordringer</i>		462 195	392 479
III Kasse og bank			
Bankinnskudd	19	35 861	21 586
Andre kontanter og kontantekvivalenter	19	112	113
<i>Sum kasse og bank</i>		35 973	21 700
Sum omløpsmidler		761 013	643 192
Sum eiendeler		29 599 443	25 482 178

Tusen kroner

	Note	31.12.2008	31.12.2007
VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD			
C. Virksom hetskapital			
I Innskutt virksom hetskapital			
Innskutt virksomhetskapital	13		
<i>Sum innskutt virksomhetskapital</i>		0	0
II Opptjent virksom hetskapital			
Opptjent virksomhetskapital	12		
<i>Sum opptjent virksomhetskapital</i>		0	0
Sum virksom hetskapital		0	0
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelser			
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (1)	4, 5	-28 838 328	-24 838 884
Forpliktelse Flytoget AS		-288 682	-302 429
<i>Sum avsetning for langsiktige forpliktelser</i>		<i>-29 127 010</i>	<i>-25 141 313</i>
II Annen langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld		0	0
<i>Sum annen langsiktig gjeld</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		-328 560	-204 334
Skyldig skattetrekk		-71 306	-60 142
Skyldige offentlige avgifter		-16 861	-18 746
Avsatte feriepenger		-154 322	-139 906
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	18	-259	-3 998
Annen kortsiktig gjeld	20	-473 103	-379 912
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		<i>-1 044 410</i>	<i>-807 037</i>
IV Avregning med statskassen			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8	571 977	466 172
Årets resultat	15		
Ikke inntektsført bevilgning (nettobudsjetterte)	15		
<i>Sum</i>		<i>571 977</i>	<i>466 172</i>
Sum gjeld		-29 599 443	-25 482 178
Sum virksom hetskapital og gjeld		-29 599 443	-25 482 178

(1) Fra 01.01.2008 har Jernbaneverket valgt å ikke bokføre/presentere fremmedfinansiering av anleggsmidler på en egenkonto i regnskapet. Fremmedfinansieringen er nå inkludert i denne posten.

4 Kontantstrøm

Tusen kroner		31.12.2008	31.12.2007
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
Innbetalinger			
innbetalinger av bevilgning (nettobudsjetterte)			
innbetalinger av skatter, avgifter og gebyrer til statskassen		10 968	-91 288
innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre			
innbetalinger fra salg av varer og tjenester		449 540	386 749
innbetalinger av avgifter, gebyrer og lisenser		94 078	100 093
innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre statsetater		28 095	612
innbetalinger av utbytte		0	
innbetalinger av renter		425	351
innbetaling av refusjoner		34 073	32 362
arbeidsgiveravgift til inntekt		186 776	172 153
Sum innbetalinger		803 955	601 037
Utbetalinger			
utbetalinger av lønn og sosiale kostnader		-1 671 891	-1 521 690
utbetalinger for varer og tjenester for videresalg		-482 138	-361 367
utbetaling for varer og tjenester eget forbruk		#REF!	-829 091
utbetalinger av renter		-4 616	1 039
andre utbetalinger (omstrukturingskostnader, erstatninger)		-10 151	-21 439
Sum utbetalinger		#REF!	-2 732 548
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *		#REF!	-2 131 511
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)		-2 364 948	-2 290 822
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)		#REF!	-659 011
innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak			
utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak			
utbetalinger ved kjøp av andre investeringsobjekter			
innbetalinger ved salg av andre investeringsobjekter			
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		#REF!	-2 949 833
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)			
innbetalinger av virksomhetskapital			
tilbakebetalinger av virksomhetskapital			
utbetalinger av utbytte til statskassen			
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		0	0
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter			
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		-5 264 029	-5 081 344
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse		35 973	7 612
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt		-5 228 056	-5 073 732

* Avstemming	31.12.2008	31.12.2007
periodens resultat		
bokført verdi avhendede anleggsmidler	-460	-267
tilgang anleggsmidler -åpningsbalanse	-1 753 225	0
ordinære avskrivninger	846 186	620 125
nedskrivning av anleggsmidler	0	423
netto avregninger	15 428	-325 763
inntekt fra bevilgning (bruttobudsjetterte)	-5 569 955	-5 061 083
arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	186 776	0
avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)	-3 091 945	-2 848 788
resultatandel i datterselskap	0	0
resultatandel tilknyttet selskap	0	0
endring i ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler	3 999 444	2 228 504
endring egne bank og kassebeholdninger		0
endring i varelager	-33 832	-32 455
endring i kundefordringer	-23 814	-32 590
endring i leverandørgjeld	124 227	65 554
effekt av valutakursendringer	0	0
inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	-88 154	-125 126
pensjonskostnader (kalkulatoriske)	88 154	125 126
poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	2 995 553	2 949 833
endring i andre tidsavgrensningposter	39 224	132 844
endring saldo på arbeidskonto bank	-2 084	0
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-2 268 476	-2 131 511

5 Statsregnskap for bruttobudsjetterte virksomheter

Tusen kroner

	Statskonto	Bevilgning	Kontantbeløp
I Driftsutgifter	135022	1 000	436
	135023	3 650 500	3 616 420
	135025	104 800	76 332
II Investeringer	135030	2 445 737	2 364 948
III Inntekter	435001	-13 600	-12 286
	435002	-178 300	-209 283
	435006	-271 200	-240 258
	435007	-76 000	-81 792
IV Overføringer	04717155		9 715
	140080		133
	43501611		-8 434
	435015		-13
	435017		-737
	43501811		-24 890
	435037		-42 369
	560583		-425
	570072		-186 776
	650013		14 274
V Innbetalinger - Norges Bank	60040101		3 508 750
VI Utbetalinger Norges Bank	60040102		-8 772 779
VII Bevegelse mellomværende			10 968
Mellomværende 31.12.2007	713210		-175 577
Bevegelse mellomværende			10 968
Mellomværende 31.12.2008			-164 609
Bevegelse mellomværende			10 968
Mellomværende 31.12.2008			-164 609

6 Noter til resultat- og balanseregnskap

Note 1 Spesifikasjon av driftsinntekter

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
<i>Inntekt fra bevilgninger</i>		
Overført bevilgning fra foregående år (<i>bruttobudsjetterte virksomheter</i>)		
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 22, 23 og 25 *	-3 638 000	-3 247 300
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 01-07*	539 100	384 700
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 30*	-2 421 937	-2 241 600
Årets bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt	-9 715	-10 862
- benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	631 065	658 854
- benyttet til investeringsformål, post 30	2 461 340	2 187 621
-ubrukt bevilgning til investeringsformål, post 30	-39 403	53 979
+ utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer	-846 186	-620 125
+ inntekt til pensjoner	-126 140	-125 126
- utbetaling av tilskudd til andre	0	0
Sum inntekt fra bevilgninger	-3 449 876	-2 959 859
* se note 1B sum statsoppdrag (driftsbevilgning) og omstillingsmidler.		
<i>Gebyrer og lisenser</i>		
Provisjon billettsalg	-1 477	-1 404
Andre Provisjonsinntekter	-302	-351
Gebyrer	-8	-4
Sum gebyrer og lisenser	-1 788	-1 758
<i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>		
Tilskudd øremerket til spesielle formål - anleggsbidrag	-48 589	-9 512
Sum tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater	-48 589	-9 512
<i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.</i>		
Salg av andre driftsmidler	-1 624	-641
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.	-1 624	-641
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	-70 194	-64 218
Salgsinntekter materiell og annet	-115 746	-67 466
Salgsinntekter energi og nettleie	-240 195	-177 052
Salgsinntekter Kjøreveisavgift	-10 205	-22 013
Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen	-81 348	-80 997
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter,etc	-53 118	-26 306
Sum salgs- og leieinntekter	-570 806	-438 052
<i>Andre inntekter:</i>		
Annen inntekt inkl eliminering av intern salg andre inntektskonti	-32 043	-59 289
Erstatninger	-14 123	-4 536
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	-13 747	-13 747
Sum andre inntekter	-59 913	-77 572
Sum driftsinntekter	-4 132 596	-3 487 395

Note 1B Bevilgninger

Tusen kroner

	Opprinnelig bevilgning (1)	Overført fra 2007 (2)	Endring RNB (3)	Nysaldering	Endring Nysaldering (4)	Inntekstført bevilgning
Driftsutgiftsbevilgning						
Post 22		1 000	-		1 000	
Post 23 Drift og vedlikehold	3 389 600	85 900	100 000	75 000	3 650 500	3 564 600
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	73 400	31 400	-		104 800	73 400
Sum bevilgning Drift og vedlikehold - A	3 463 000	118 300	100 000	75 000	3 756 300	3 638 000
Inntektsbevilgning						
Post 01 Kjøreevgsavgifter	21 800			(8 200)	13 600	13 600
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	108 300			70 000	178 300	178 300
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	271 200				271 200	271 200
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	76 000				76 000	76 000
Post 31 Anleggsbidrag			23,8		-	
Sum inntektsbevilgning - B	477 300	-	-	61 800	539 100	539 100
Bevilgning til Statsoppdrag - C = A - B	2 985 700	118 300	100 000		3 217 200	3 098 900
Andre bevilgninger						
	Opprinnelig bevilgning (1)	Overført fra 2007 (2)	Endring RNB (3)	Tilleggsbevilgning (4)	Endring Nysaldering (4)	Inntekstført bevilgning
Post 30 Investeringer i linjen	2 349 100	34 237	23 800	38 600	2 445 737	2 421 937

Merknader:

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 21.12.2007

(2) Jf brev fra SD av 27.03.2003 vedrørende overføring av ubrukte bevilgninger til 2008. For Post 22, 23 og 25 er overførte midler ikke inkludert i inntekstført bevilgning, da disse i prinsippet lå i Mellomværet med statskassen ved forrige årsskifte.

(3) Revidert Nasjonal Budsjett - Tilleggsbevilgning på 100 mill. kroner til Oslo tunnelen, post 23. 23,8 mill. kroner bevilget til strømforsyning Ofofbanen, post 30. Tilleggsbevilgningen på 23,8 mill er senere fastsatt til 6,2 mill som realiserbart i 2008, men ble først innbetalt i 2009. Beløpet er urealisert pr 31.12.2008 og er derfor ikke inntekstført.

(4) Endringer i hehold til St.prp.nr. 24 av 14. november 2008

Bevilgningen til Statsoppdraget er i utgangspunktet periodisert lineært over året, da Jernbaneverkets leveranse er den samme hele året. Jernbaneverket har inntekstført bevilgningen til drifts- og vedlikehold, men trukket fra bevilgning til inntekter. Dermed fremstår netto bevilgning som inntekter i periodisert regnskap. De fakturerbare inntekter og kostnader for øvrig, fremgår av regnskapet, se øvrige noter.

Note 2 Lønn og sosiale kostnader

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Lønninger	1 318 100	1 222 476
Feriepenger	153 183	141 408
Arbeidsgiveravgift	192 886	177 713
Pensjonskostnader	126 140	125 126
Sykepenger og andre refusjoner	-41 849	-36 304
Andre ytelser	40 628	30 646
Sum lønnskostnader	1 789 089	1 661 065
	0	0
Antall årsverk	2 941	2 855

Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes iht sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en sjablongmessig sats for beregning av pensjonskostnad. Benyttet premiesats for 2008 er 12,84 prosent. Det er kun lønn etter lønnstabell A og B som medregnes i grunnlaget for beregning av pensjon. Pensjoner er kostnadsført og inntekstført som bevilgning basert på denne satsen.

Lønn og sosiale kostnader inneholder også andel av aktiverte kostnader (ikke bare driftskostnader). Slike kostnader aktiveres samlet ved periodens slutt.

Note 3 Andre driftskostnader

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	98 227	122 268
Elektrisk kraft, nettleie	70 069	11 712
Leie og vedlikehold lokaler	237 768	215 247
Driftmateriell	253 824	240 525
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	174 985	167 252
Entreprenører og andre kjøp av tjenester fra eksterne	2 702 042	2 549 747
Reiser, diett og forpleining	119 795	100 197
Telekommunikasjon	70 672	74 019
Administrative kostnader	340 915	276 306
Påløpne avsatte kostnader	143 384	247 474
Overført til fornyelse/aktivering (1)	-3 114 652	-2 787 988
Sum andre driftskostnader	1 097 028	1 216 758

(1) Prosjekter som skal aktiveres registreres løpende på kostnadskonti og aktiveres samlet ved periodeslutt. Posten inneholder også beløp kostnadsført under personalkostnader

Note 4 immaterielle eiendeler

Tusen kroner

	IT -Programvare	Sum
Anskaffelseskost 31.12.2007	54 091	54 091
Tilgang i 2008	2 687	2 687
Avgang anskaffelseskost i 2008		0
Anskaffelseskost 31.12.2008	56 778	56 778
Akkumulerte nedskrivninger 31.12.2008	0	0
Nedskrivninger i 2008		0
Akk avskrivninger 31.12.2007	52 623	52 623
Ordinære avskrivninger i 2008	638	638
Akk. avskrivning avgang i 2008	0	0
Balansført verdi 31.12.2008	3 517	3 517

Avskrivningsatser (levetider)

5 år / lineært

Jernbaneverket har balansført to IT systemer under denne posten:

1. Spesialutviklet system for drift og vedlikehold av tekniske innretninger i og ved sporet.
2. IT-system for lagerstyring. Her er avskrivningsteknikken benyttet for å periodisere en lisenskostnad over fem år.

Brukerrettighetene til øvrige IT systemer dekkes av årlige lisenskostnader.

Note 5 Varige driftsmidler
Total per 12-2008

Tusen kroner	Immaterielle eiendeler	Tomter	Drifts-bygn.	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infrastruktur-eiendeler	Beredskap utstyr	Maskiner, transport mid.	Annnet inventar og utstyr	SUM
Anskaffelseskost 31.12.2007	54 091	409301	0,00	1 785 024	6 427 066	17 749 852	0	773 736	118 282	27 317 352
Overføring til annen anleggsg	0	-2633		2 446	-2 446	2 633		272	-272	0
Tilgang i 2008 fra post 23	2 687	0	0,00	2 499	618 429	0	0	4 735	2 255	630 605
Tilgang i 2008 fra post 30	0	0		0	2 461 340	0	0	0	0	2 461 340
Tilgang i 2007 - nto tillegg *	0	0		0	0	0	0	0	0	0
Fra anlegg under utførelse til :	0	0	0,00	355 463	-2 273 829	1 918 366	0	0	0	0
Avgang 2008 anskaffelseskost	0	0	0,00	0	0	0	0	-5 279	0	-5 279
Tilgang anleggsmidler-åpningsbalanse	0	0		29 407	0	1 706 295	17 523	0	0	1 753 225
Anskaffelseskost 31.12.2008	56 778	406667	0,00	2 174 840	7 230 559	21 377 147	17 523	773 464	120 265	32 157 243
	0									
Akkumulerte nedskrivninger pr 31.12.2007										
Nedskrivninger i 2008	0	0	0,00		0	0	0		0	
Akkumulerte avskrivninger pr	52 623	0	0,00	486 515	0	1 384 510	0	510 749	44 071	2 478 468
Ordinære avskrivninger i 2008	638	0	0,00	80 199	0	706 761	402	45 739	12 446	846 186
Akk. avskrivninger avgang i 2008		0	0,00	-491	0	0	0	-5 248	0	-5 739
	53 262			566 223		2 091 271	402	551 241	56 517	3 318 915
Balansført verdi 31.12.2	3 517	406667	0,00	1 608 125	7 230 559	19 285 876	17 121	222 224	63 748	28 838 328

Avskrivningssatser (levetider)	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	20-60 år dekomponert lineært	Ingen avskrivning	Virksomhets-spesifikt	Virksomhets-spesifikt	3-15 år lineært	3-15 år lineært
--------------------------------	-------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------	-----------------

Avhendelse varige driftsmidler:

Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler							908	908
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler				-491			31	-460
= Regnskapsmessig gevinst/tap				-491			877	877

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Renteinntekter, DnB Nordpool	0	-235
Renteinntekter	-425	-349
Agio gevinst	-1 967	-1 456
Sum finansinntekter	-2 392	-2 040
Rentekostnader, DnB Nordpool	424	351
Rentekostnader	23	350
Morarenter, kostnad	773	-1 075
Annen finanskostnad	66	123
Agio tap	5 527	1 055
Sum finanskostnader	6 813	804

Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:

	31.12.08	31.12.07	Gjennomsnitt i perioden
Balansført verdi immaterielle eiendeler	3 517	1 468	2 492
Balansført verdi varige driftsmidler	28 834 811	24 837 416	26 836 113
Sum	28 838 328	22 610 379	25 724 353

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2008:

25 724 353

Fastsatt rente for år 2008:

4,64 %

Beregnet rentekostnad på investert kapital:
1 193 610

Beregning av rentekostnader på den kapitalen som er investert i virksomheten vises her i henhold til

"Utkast til veiledningsnotat om renter på kapital"

Note 7 Ekstraordinære poster

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Ekstraordinære inntekter		
Sum ekstra ordinære inntekter	0	0
Sum ekstraordinære kostnader	0	0

Note 8 Netto avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (bruttobudsjetterte virksomheter)

Tusen kroner

Forskjeller som oppstår som følge av periodiseringsposter

(Relevant for alle bruttobudsjetterte virksomheter, men også for enkelte poster hos nettobudsjetterte)

		31.12.08	31.12.07	Endring
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	325 018 443	257 221	67 797
	Kundefordringer og andre fordringer	136 054 214	109 855	26 199
	Periodeavgrensingsposter	126 159 789	10 172	115 988
	Andre omløpsmidler	35 427 286	23 488	11 939
	Delsum	A1 622 659 732	400 736	221 924
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-328 560 295	-204 334	-124 227
	Avsatte /skyldige feriepenge	-154 321 911	-139 906	-14 416
	Andre lønnsrelaterte avsetninger	5 855 636	-954	6 809
	Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter	-467 590 497	-376 117	-91 474
	Annen kortsiktig gjeld	-16 860 575	-18 746	1 885
	Delsum	A2 -961 477 642	-740 055	-221 422
Langsiktige forpliktelser	Miljøforpliktelser	0	0	0
	Andre forpliktelser	-288 682 228	-302 429	13 747
	Delsum	A3 -288 682 228	-302 429	13 747
Netto periodiseringsposter	A	-627 500 139	-641 749	14 249

Hovedposter som inngår i avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende:

Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	112 136	-1 971	2 083
	Mva.	137 562 656	243 947	-106 384
	Andre fordringer	780 471	583	197
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	-78 836 049	-60 166	-18 670
	Deposita mv.			
	Annen gjeld	-4 096 528	-6 816	2 719
Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport	B	55 522 685	175 577	-120 054
Avregning med Statskassen	A+B	-571 977 454	-466 172	-105 805

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld vil som hovedregel ha sin finansiering (motpost) knyttet til posten "avregning med statskassen",

ref. gruppe "A" ovenfor. Omløpsmidler og kortsiktig gjeld, som for de bruttobudsjetterte virksomheter allerede er inkludert i virksomhetsbalansen og i kontant mellomværende med staten, skal spesifiseres i hovedpostene som fremgår av gruppe "B" ovenfor. Dersom saldo i kontantregnskapet (S-rapporten) avviker fra saldo i det periodiserte virksomhetsregnskapet, skal differansen presenteres i gruppe "A" ovenfor.

Anleggsmidler vil som hovedregel følge forpliktellesmodellen, dvs. ha finansiering (motpost) klassifisert som avsetning for langsiktige forpliktelser på regnskapslinjen Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler.

Avstemming av periodens resultat mot endring i mellomværende med statskassen:

Konsernkonto utbetaling:	-8 772 779
Konsernkonto innbetaling	3 508 750
Netto inn/utbetaling innkreivingsvirksomhet	0
Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Netto trekk konsernkonto	-5 264 029
Inntektsført fra bevilgning	5 556 755
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	-186 777
Tilbakeførte utsatte inntekter ved salg/avgang AN, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Andre avstemningsposter	0
Forskjell mellom inntektsføring og netto trekk på konsernkonto	105 949
Resultat av ordinære aktiviteter før avregning mot statskassen	-2 228
Endring saldo på arbeidskonto bank	2 084
*Sum endring i avregning med statskassen	105 805

*Skal være lik summen av A+B i endringskolonnen

Note 13 Investeringer i aksjer og selskapsandeler

Tusen kroner

	Forretnings- kontor	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemme- andel	Årets resultat	Balansført egenkapital	Balansført verdi kapital- regnskap	Balansført verdi virksomhets- regnskap
BaneserviceProsjekt AS [†]	Oslo	15.02.2000	1000	100,0 %	100,0 %	-3	-4 071	100	100
Finse vann og avløp AS	Finse		2	0,67 %	0,67 %	-146	3 042	2	2
Balansført verdi 31.12.2008								102	102

[†] Selskapet er under avvikling**Note 14 Varebeholdninger**

Tusen kroner

Anskaffelsesverdi	31.12.08	31.12.07
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten	262 845	229 013
Beholdninger beregnet på videresalg	0	0
Sum Anskaffelsekost	262 845	229 013
Ukurans		
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		0
Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg		0
Sum ukurans	0	0
Sum varebeholdninger	262 845	229 013

Det er pr 31.12.2008, ikke foretatt nedskrivning for ukurans eller avvik mellom verdiene i lagerstyringssystemet og virkelig lager

Note 16 Kundefordringer

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Kundefordringer til pålydende	133 643	109 021
Avsatt til latent tap *	-27 856	-27 048
Sum kundefordringer	105 787	81 973

ldre enn 90 dager hvor 2 purringer er sendt, er vurdert til latent tap.
r sendt til Samferdselsdepartementet for avgjørelse er ikke tatt med i det latente

Note 17 Andre kortsiktige fordringer

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Forskuddsbetalt lønn	121	74
Reiseforskudd	75	95
Personallån	811	542
Depostium	1	1
Krav om refusjoner	6 974	4 863
Forskudsbetalte kostnader (1)	62 173	28 208
Diverse fordringer (2)	23 065	22 890
Sum	93 221	56 673

(1) De største postene i forkuddsbetalt kostnader er husleie og datakommunikasjon

(2) Gjelder blant annet BaneService Prosjekt AS, et prosjektselskap ifm omdanning av BaneService til AS

Note 18 Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Fakturerte, ikke leverte tjenester

Tusen kroner

Opptjente, ikke fakturerte inntekter

	31.12.08	31.12.2007
Jernbanedirektørens staber	0	0
Energi	0	0
Utbygging	0	0
Trafikk	975	80
Bane	1 552	2 864
Sum fordring	2 527	2 944

Forskudsbetalte, ikke opptjente inntekter

	31.12.08	31.12.07
Jernbanedirektørens staber	0	0
Energi	0	0
Utbygging	0	0
Trafikk	0	0
Bane	-259	-3 998
Sum fordring	-259	-3 998

Note 19 Bankinnskudd, kontanter og lignende

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Øvrige bankkonti *	35 861	21 586
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	112	113
Sum bankinnskudd og kontanter	35 973	21 700

* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

Note 20 Annen kortsiktig gjeld

Tusen kroner

	31.12.08	31.12.07
Gjeld ansatte	-74	-136
Annen gjeld til ansatte	-1 601	-842
Påløpte kostnader (1)	-504 690	-382 344
Uidentifiserte innbetalinger	-2 183	-3 941
Annen kortsiktig gjeld	35 444	7 351
Sum gjeld ansatte	-473 103	-379 912

Påløpte kostnader pr. divisjon

	31.12.08	31.12.07
Jernbanedirektørens staber	-13 331	-6 273
Energi	-19 066	-45 316
Utbygging	-409 365	-263 694
Trafikk	-352	-672
Bane	-62 576	-66 388
Sum fordring	-504 690	-382 344

(1) Den store økningen i påløpne kostnader skyldes økt aktivitet generelt og nye store investeringsprosjekter i Utbyggingsdivisjonen.

7 Nøkkeltall

Kronebeløp i tusen kroner

	2008	2007	2006
Bevilgningsandel			
Inntekt fra bevilgning	3 449 876	2 959 859	2 960 311
Sum driftsinntekter	4 132 596	3 487 395	3 550 250
<i>Bevilgningsandel (i prosent)</i>	83,5 %	84,9 %	83,4 %

Bevilgningsandel beskriver hvor stor prosentvis andel av Jernbaneverkets samlede inntekter som kommer fra bevilgning

Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad

Lønn og sosiale kostnader	1 789 089	1 661 065	1 603 060
Sum driftskostnader	4 112 746	3 814 395	3 429 873
<i>Lønnskostnadsandel (i prosent)</i>	43,5 %	43,5 %	46,7 %

Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader av sum driftskostnader

Lønn og sosiale kostnader	1 789 089	1 661 065	1 603 060
Antall årsverk	2 941	2 855	2 950
<i>Årsverkskostnad</i>	608	582	543
<i>Endring ift. året før</i>	4,6 %	7,1 %	

Årsverkskostnad uttrykker gjennomsnittlig direkte kostnad pr. årsverk

Kostnadsandel kjøp av tjenester

Entreprenører og andre kjøp av tjenester	2 702 042	2 549 747	1 672 090
Sum driftskostnader	4 112 746	3 814 395	3 429 873
<i>Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)</i>	65,7 %	66,8 %	48,8 %

Kostnadsandel kjøp av tjenester uttrykker prosentvis andel av kostnader ifm kjøp av tjenester ift. sum driftskostnader

Avskrivningsandel totalt

Akkumulert avskrivning pr 31.12.07 (varige driftsmidler+immaterielle)	2 478 468	1 871 125	1 300 718
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	846 186	620 125	601 087
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle)	-5 739	-13 204	-30 680
Bokført anskaffelseskost (varige driftsmidler + immaterielle)	32 157 242	27 317 352	24 481 504
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	10,3 %	9,1 %	7,6 %

Avskrivningsandel uttrykker de akkumulerte avskrivningenes prosentvise andel av kostnaden forbundet med å anskaffe anleggsmidlene

Avskrivningsandel infrastruktur

Akkumulert avskrivning pr. 31.12.07 (varige driftsmidler+immaterielle)	1 437 133	922 787	429 359
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	707 399	514 346	493 427
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle)	0	0	0
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler + immaterielle)	21 393 927	17 803 943	17 150 264
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	10,0 %	8,1 %	5,4 %

Opprettholdelsesgrad av varige driftsmidler

Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 23	630 605	659 011	572 763
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 30	2 461 340	2 187 621	1 699 335
Avskrivning i år (varige driftsmidler+immaterielle)	846 186	620 125	601 087
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	365,4 %	459,0 %	378,0 %

Opprettholdelsesgrad av varige driftsmidler uttrykker det prosentvise forholdet mellom anskaffelse av nye anleggsmidler og fornyelse av tidligere anskaffede anleggsmidler ift avskrivnings- og nedskrivningskostnader

Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

Fornyelser	630 605	659 011	572 763
Avskrivning i år (infrastruktur)	846 186	620 125	475 655
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	74,5 %	106,3 %	120,4 %

Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur uttrykker det prosentvise forholdet mellom fornyelse av eksisterende infrastruktur og mellom fornyelse av eksisterende infrastruktur og kostnader til avskrivning og nedskrivning

	2008	2007	2006
Dekningsgrad av Gardermobanen uten avskrivningskostnader			
Betaling for bruk av Gardermobanen	81 348	80 997	78 066
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	77 582	73 197	78 448
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	104,9 %	110,7 %	99,5 %

Dekningsgraden uttrykker det prosentvise forholdet mellom betaling for bruk av Gardermobanen og kostnaden som går til drift og vedlikehold av Gardermobanen

Dekningsgrad av Gardermobanen med avskrivningskostnader			
Betaling for bruk av Gardermobanen	81 348	80 997	80 391
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	77 582	73 197	78 448
Avskrivningskostnader (Etterstad-Venjar)	108 245	106 833	106 833
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	43,8 %	45,0 %	43,4 %

Dekningsgrad av Ofofbanen uten avskrivningskostnader			
Betaling for bruk av Ofofbanen	10 205	22 012	21 332
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen	49 506	50 498	48 404
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	20,6 %	43,6 %	44,1 %

Dekningsgraden uttrykker det prosentvise forholdet mellom betaling for bruk av Ofofbanen og kostnaden som går til drift og vedlikehold av Ofofbanen

Dekningsgrad av Ofofbanen med avskrivningskostnader			
Betaling for bruk av Ofofbanen	10 205	22 012	21 332
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen	49 506	50 498	48 404
Avskrivningskostnader (Ofofbanen)	11 314	8 674	6 907
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	16,8 %	37,2 %	38,6 %