



**Jernbaneverket**

# Årsrapport 2007



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

**Noter:**

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

<b>Nøkkeltall</b>	<b>Status 2005</b>	<b>Status 2006</b>	<b>Status 2007</b>
Antall sporkm	4 087	4 087	4 134
Herav dobbeltspor (prosent)	5,5	5,5	5,1
Herav elektrifisert (prosent)	60,9	60,9	60,7
Antall togkm (tusen kilometer)	40 853	41 828	na
Gjennomsnittlig antall drepte siste 20 år	8,1	7,2	7,0
Punktlighet Flytoget (prosent)	97	96	96
Punktlighet Lokaltog Oslo (prosent)	85	86	87
Regularitet (prosent)	n.a	n.a	98,2
Oppetid (prosent)	99,3	98,7	98,8
Kundetilfredshet (fornøyd og svært fornøyd med stsjoner og informasjon) - (prosent)	66	65	60
<i>Økonomi</i>			
Mindre forbruk drift og vedlikehold inklusiv merinntekter (mill. kr.)	46,8	79,7	77,2
Mindre forbruk drift og vedlikehold Gardermobanen inklusiv merinntekter (mill. kr.)	20,4	20,5	31,4
Mindre forbruk investering inklusiv merinntekter (mill.kr)	26,0	73,1	36,7
Resultat før disponeringer - periodisert regnskap (mill.kr)	(46,1)	(27,0)	(287,1)
Driftskostnader pr. togkm (2005-priser) (1)	65,70	64,90	na

**Noter:**

- (1) Periodiserte driftskostnader inkl. avskrivninger justert for aktiviteter utenfor jernbanedriften delt på antall togkilometer

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>JERBANEDIREKTØRENS BERETNING</b> .....	<b>4</b>
1.1	OMSETNING .....	4
1.2	MARKEDET HERUNDER OGSÅ POLITISKE RAMMEBETINGELSER .....	4
1.3	SIKKERHETSUTVIKLING .....	4
1.4	PUNKTLIGHETSUTVIKLING .....	4
1.5	KUNDETILFREDSHET.....	5
1.6	MILJØ .....	5
1.7	PRODUKTIVITETSUTVIKLING .....	5
1.8	RESULTATDISPONERING.....	6
<b>2</b>	<b>ØKONOMI</b> .....	<b>7</b>
2.1	BEVILGNINGSREGNSKAP .....	7
2.2	KOMMENTAR TIL INVESTERING I LINJEN .....	8
2.3	PERIODISERT REGNSKAP .....	12
2.4	GRUNNLAG FOR SØKNAD OM OVERFØRING AV UBRUKTE BEVILGNINGER TIL 2008 .....	13
<b>3</b>	<b>SIKKERHET</b> .....	<b>15</b>
3.1	ANTALL DREPTE DRIFTSATT JERNBANE.....	16
3.2	ALVORLIGE PERSONSKADER DRIFTSATT JERNBANE .....	17
3.3	ANTALL PERSONSKADER.....	17
3.4	TOTALT ANTALL SKADER.....	18
3.5	ANTALL SKADER OG TILLØP TIL UØNSKEDE HENDELSER VED PLANOVERGANG .....	18
<b>4</b>	<b>PUNKTLIGHET</b> .....	<b>20</b>
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> .....	24
4.3.2	<i>Punktlighetsforstyrrende feil</i> .....	24
<b>5</b>	<b>KUNDETILFREDSHET</b> .....	<b>27</b>
5.1	SERVICEERKLÆRING – ANTALL KLAGER .....	27
5.2	KUNDEUNDERSØKELSE .....	28
<b>6</b>	<b>ØVRIG RAPPORTERING</b> .....	<b>30</b>
6.1	PRODUKTIVITETSMÅLING.....	30
6.1.1	<i>Produktivitetstall</i> .....	30
6.1.2	<i>Enhetskostnader</i> .....	32
6.2	ADMINISTRATIVE OG TEKNISKE STØTTEFUNKSJONER .....	34
6.3	ANTALL ANSATTE.....	36
6.4	SYKEFRAVÆR.....	36
6.5	LIKESTILLING .....	36
<b>7</b>	<b>VEDLEGG</b> .....	<b>I</b>

# 1 Jernbanedirektørens beretning

## 1.1 Omsetning

Jernbaneverket hadde en driftsmessig omsetning<sup>1</sup> på 3,5 milliarder kroner i 2007 som er en nedgang på 1,8 % fra 2006. I 2006 mottok Jernbaneverket en ekstraordinær bevilgning på 117 millioner kroner, i forbindelse med opprydding av en gammel kreosotforurensning på Lillestrøm.

Jernbaneverket investerte i 2007 for 2,8 milliarder kroner i nyanlegg og i fornyelse av gammel infrastruktur. Dette er en økning på 580 millioner kroner fra 2006. Stortingets bevilgning til nyanlegg økte i 2007 med 750 millioner kroner til 2,3 milliarder kroner

## 1.2 Markedet herunder også politiske rammebetingelser

Jernbanen har også i 2007 opplevd vekst både i person- og godstrafikken. De gode resultatene til togselskapene og prognosene tilsier at den positive utviklingen fortsetter.

Ny godsterminal på Ganddal ble slutført i 2007 og trafikken startet opp ved ruteendringen 6. januar 2008. Ved utbygging av nye krysningsspor og bedret strømforsyning vil Jernbaneverket legge til rette for en dobling av godstrafikken på Sørlandsbanen. Jernbaneverket har i 2007 utarbeidet en egen godsstrategi som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

I Oslo-området går arbeidet videre med byggingen av nye Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika og i Sandnes/ Stavanger-området bygges nytt dobbeltspor. Dette er viktige prosjekter i arbeidet med å styrke jernbanens konkurransekraft både regionalt og nasjonalt. Samtidig er nye detaljplaner under utarbeidelse, planer som raskt kan realiseres når bevilgningene kommer.

Også i 2007 har høyhastighetsbaner vært et mye omtalt tema. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket gjennomførte den tyske konsulentgruppen VWI en studie av mulige høyhastighetsbanealternativer. Første del av rapporten ble presentert senhøstes 2006 og beskriver muligheter og utfordringer med å bygge ut et høyhastighetsnett i Norge. Oppdraget til VWI-gruppen ble utvidet, slik at alle aktuelle alternativer ble gjennomgått før endelig rapport ble lagt fram høsten 2007. Jernbaneverket ser det som positivt at alle alternativer er blitt gjenstand for en grundig og uavhengig vurdering. Samtidig er det viktig å understreke at forutsetningen for framtidige høyhastighetsprosjekter, er at jernbanenettet i de mest trafikkfette områdene av landet bygges ut i tråd med Nasjonal transportplan.

## 1.3 Sikkerhetsutvikling

Arbeidet gjennom 2000-tallet med forbedret sikkerhetsstyring gir resultater. Jernbaneverket er i ferd med å nå "null-visjonen" med kun to drepte som følge av togtrafikken i 2007. På vegen mot null-visjonen har Samferdselsdepartementet satt som krav at gjennomsnittlig antall drepte de siste tjue år skal reduseres med 3,5 % p.a. Ved utgangen av 2007 ligger nivået 7 % foran Samferdselsdepartementets mål.

- ¶ Ingen drepte reisende siden 2003
- ¶ Ingen drepte planovergangsbrukere siden 2005
- ¶ Ingen drepte ansatte siden 2005

## 1.4 Punktlighetsutvikling

Punktligheten i 2007 lå på nivå med punktligheten i 2006, men for noen togs slag under de mål Samferdselsdepartementet har satt for togtrafikken.

---

<sup>1</sup> Med driftsmessig omsetning menes totale driftsinntekter i henhold til periodisert regnskap

	Mål fra Samferdsels- departe- mentet	Resultat 2006	Resultat 2007
Flytoget (innenfor 3 min til Gardermoen)	95	96	96
Lokaltog Oslo (innenfor 3 min)	90	86	87
Lokaltog Stavanger, Bergen og Trondheim (innenfor 3 min)	90	92	91
Regiontog Østlandet (innenfor 3 min)	90	87	88
Andre persontog (innenfor 5 min)	90	87	87

Jernbaneverkets bidrag til høy punktlighet er at infrastrukturen er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Samferdselsdepartementet ønsker derfor at oppetiden, som i 2006 var 98,7 % og i 2007 var 98,8 %, forbedres over tid særlig i de trafikksterke områdene. Jernbaneverket erkjenner at målet på 99,4 % i 2009 er for ambisiøst ut fra det nivå på fornyelsene som har vært mulig å gjennomføre innenfor de økonomiske rammer. Jernbaneverket holder fast ved måltallet, men det oppnås først i slutten av neste planperiode. Dette gjelder kun dersom Jernbaneverkets forslag til nivå på fornyelsene i NTP 2010-2019 blir en realitet.

Høy regularitet er også viktig, dvs. at innstilte tog i forhold til ruteplanen reduseres. Måltall for Jernbaneverket utarbeides basert på erfaringer fra 2007. Jernbaneverkets andel av ikke planlagte innstillinger skal reduseres. Regulariteten var i 2007 98,6 %. Jernbaneverket vil foreta en evaluering i 2008 av hvilket mål som bør settes, og hvor stor andel Jernbaneverket bør ha av et slikt mål. Jernbaneverket ser det som sitt ansvar å ha en dialog mot togselskapene for å sikre en positiv utvikling innenfor regularitet.

### 1.5 Kundetilfredshet

Jernbaneverket har siden 2002 hatt en serviceerklæring som setter standarden for hva de reisende kan forvente av Jernbaneverket. Erklæringen sier at den reisende "har krav på god informasjon og en ren og ryddig stasjon". Hele 71 % innenfor lokaltogssegmentet er fornøyd eller svært fornøyd med våre stasjoner og holdeplasser, mens 83 % for øvrige reisende. Når det gjelder informasjonen på stasjonen er 59 % innenfor lokaltogssegmentet fornøyd eller svært fornøyd, mens 75 % for øvrige reisende. Jernbaneverket har stadig en betydelig utfordring knyttet til informasjon ved avvik i toggangen. For slik informasjon er kun 31 % innenfor lokaltogssegmentet fornøyd eller svært fornøyd, mens 43 % for øvrige reisende.

### 1.6 Miljø

Miljøledelse har vært en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem siden 1999. Grønn stat inngår i Jernbaneverkets miljøledelsessystem. Jernbaneverkets miljørapport for 2007 er under utarbeidelse.

Høsten 2007 ble det igangsatt en fullstendig revisjon av Jernbaneverkets "miljøstyringssystem" med henblikk på å kartlegge og vurdere hvordan miljøkravene er operasjonalisert og etterleves i Jernbaneverket.

Fra 1.7.07 har Jernbaneverket inngått en avtale med kraftprodusenten Skagerrak Energi som utsteder opprinnelsessertifikater etter europeisk standard for slik handel. Sertifikatet sikrer oss kun strøm fra vannkraftverk (CO<sub>2</sub>-nøytralt). Sertifikatordningen er felles europeisk og administreres i Norge av det markedsnøytrale Statnett.

### 1.7 Produktivitetsutvikling

Større fokus på mål- og resultatstyring etter det politiske skiftet i 2005 har nødvendiggjort et utviklingsarbeid langs tre dimensjoner:

- ¶ 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 aktivitetsbegrep og mengdebegreper kan man nå måle enhetskostnader i driftsorganisasjonen for de aktiviteter som denne gjennomfører. Jernbaneverket vil på denne måten skape en kultur for produktivitet og effektivitet i hele organisasjonen. 2007 vil være et basisår for den interne benchmarkingen på tvers av organisasjonen og over tid.

### 1.8 Resultatdisponering

Jernbaneverkets kontantregnskap for 2007 er gjort opp med en total mindreforbruk på 152,8 mill. kr. i forhold til Stortingets bevilgning, hvorav et mindreforbruk 8,7 mill. kr. på kapittel 1350 Utbetalinger Jernbaneverket og en merinntekt på 144,0 mill. kr. på kapittel 4350 Innbetalinger Jernbaneverket.

Post	Kap 1350	Mindre	Mer	Post	Kap 4350	Mindre	Mer
22	Omstrukturering	7,4		01	Kjørevegsavgift	1,5	
23	Drift og vedlikehold		47,4	02	Salg av utstyr og tjenester		101,7
25	Drift og vedlikehold GMB	24,8		06	Videre salg av el. til togdrift	4,7	
30	Investeringer i linjen	23,9		07	Betaling for bruk av GMB		6,6
				15-18	Refusjoner		32,4
				37	Anleggsbidrag		9,5
<b>Samlet</b>		<b>8,7</b>		<b>Samlet</b>			<b>144,0</b>

Det periodiserte regnskapet for 2007 er gjort opp med et underskudd på 287 mill. kr. under andre driftskostnader ført som en korreksjon av åpningsbalansen en kostnad på 336 mill. kr. Korreksjonen er mellom balansepostene avsetning for påløpte kostnader og mellomvær med staten. Uten denne korreksjonen ville årsregnskapet vist et overskudd på 49 mill. kr. Regnskapsresultatet er disponert på følgende måte:

	Mill. kr.
<b>Resultat før disponeringer</b>	-287,1
Til forpliktelse knyttet til anleggsmidler (investering finansiert med driftsmidler)	661,0
Fra forpliktelse knyttet til anleggsmidler (tilsvarer avskrivninger og nedskrivninger)	-620,1
Til mellomvær med statskassen	-328,0
<b>Totalt disponert</b>	<b>-287,1</b>

**Note:** I vedlegg 8 "Periodisert regnskap" er disponeringene til/fra forpliktelse knyttet til anleggsmidler håndtert som en del av inntektsført bevilgning; se note 1 til regnskapet.

Oslo: 07.03.2008

  
Steinar Killi  
Jernbanedirektør



## 2 ØKONOMI

### 2.1 Bevilgningsregnskap

Jernbaneverkets regnskapsrapportering omhandler kap. 1350 Utbetalinger og kap. 4350 Innbetalinger målt mot årets bevilgning. Bevilgning er her basert på:

- r Tildelingsbrev for 2007 fra Samferdselsdepartementet datert 9. januar 2007.
- r Brev av 12. april 2007 fra Samferdselsdepartementet om overføring av ubrukte midler.
- r Brev av 29. juni 2007 fra Samferdselsdepartementet om tilleggsbevilgning og omprioriteringer våren 2007 (RNB).
- r Brev av 20. desember 2007 fra Samferdselsdepartementet om endringer i statsbudsjettet 2007.

**Tabell 1 Jernbaneverkets bevilgningsregnskap for 2007**

	3. tertial			2007		
	Budsjett	Regnskap	Avvik	Bevilgning	Regnskap	Avvik
<b>Kap. 1350</b>						
Post 22 Omstruktureringsmidler	3,8	0,2	<b>3,6</b>	17,9	10,5	7,4
Post 23 Drift og vedlikehold	1 199,6	1 090,0	<b>109,6</b>	3 255,5	3 302,9	-47,4
Post 25 Drift og vedlikehold GMB	37,7	22,2	<b>15,5</b>	92,0	67,2	24,8
Post 30 Investeringer i linjen	856,5	1 180,7	<b>-324,2</b>	2 314,7	2 290,8	23,9
<b>Sum kap. 1350</b>	<b>2 097,6</b>	<b>2 293,1</b>	<b>-195,5</b>	<b>5 680,2</b>	<b>5 671,4</b>	<b>8,7</b>
<b>Kap. 4350</b>						
Post 01 Kjørevegsavgift	6,9	7,4	<b>0,5</b>	20,9	19,4	-1,5
Post 02 Salg av utstyr og tjenester	65,0	74,8	<b>9,8</b>	103,8	205,5	101,7
Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift	61,3	61,9	<b>0,6</b>	185,9	181,2	-4,7
Post 07 Betaling for bruk av GMB	25,6	27,8	<b>2,2</b>	74,1	80,7	6,6
Post 15-18 Diverse refusjoner	0,0	12,5	<b>12,5</b>	0,0	32,4	32,4
Post 37 Anleggsbidrag	0,0	5,4	<b>5,4</b>	0,0	9,5	9,5
<b>Sum kap. 4350</b>	<b>158,8</b>	<b>189,8</b>	<b>31,0</b>	<b>384,7</b>	<b>528,7</b>	<b>144,0</b>

*Note 1: Bevilgning inkluderer overførte ubrukte midler fra 2006.*

*Note 2: Kap 1350 post 25 inkluderer et fond for fremtidige tyngre fornyelsesarbeider på Gardermobanen tilsvarende 20,5 mill kroner ved inngangen av 2007.*

Jernbaneverkets bruk av bevilgning i 2007 blir kommentert under, og i vedlegg 2 (Statsregnskap med forklaring).

Post 22 Omstrukturingskostnader. Jernbaneverket har utbetalt 10,5 mill kroner, noe som er 7,4 mill mindre enn bevilget. Avviket skyldes at enkelte medarbeidere som hadde sluttet har fornyet sitt arbeidsforhold hos Jernbaneverket. Det gjenstår noen mindre utbetalinger knyttet til studiestipend, utbetalinger vil derfor finne sted i 2008. Jernbaneverkets anslag til de ovennevnte stipendene i 2008 er ca 400.000 kroner.

Post 23 Drift og vedlikehold. Jernbaneverket har ved utgangen av 2007 utbetalt 3 302,9 mill kroner. Det er 47,4 mill kroner mer enn bevilget. Avviket skyldes en høyere aktivitetsinnsats mot eksterne kunder. Jernbaneverket har hatt en større aktivitetsinnsats i forhold til akutt feilretting og da særskilt på signalanlegg i Oslo-området. Lønnsveksten for 2007 har vært høyere enn hva som ble lagt til grunn i budsjettarbeidet for 2007. Lønnsveksten fra 2006 til 2007 ble beregnet til å være over 6 % per ansatte (utviklingen er beregnet ut fra lønnstabell A og B).

Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen. Jernbaneverket har ved utgangen av 2007 utbetalt 67,2 mill kroner. Dette er 24,8 mill kroner mindre enn bevilget. Mindreutbetalingen skyldes avsetninger til fond for langsiktig planlegging av større vedlikeholdsarbeid. Fondet er en del av bevilgningen til Gardermobanen. Samt at det er redusert bemanning (blant annet signal) som også har medført redusert beredskap på driftssiden. I tillegg var strømprisen lavere enn beregnet.

Post 30 Investering i linjen. Blir kommentert i neste underkapittel.

Kap 4350 Innbetaling. Ved utgangen av 2007 har Jernbaneverket fått innbetalt 528,7 mill kroner. Det er 144,0 mill kroner mer enn budsjett.

Budsjettavviket for post 02 Salg av utstyr og tjenester tilsier en merinnbetaling på 101,7 mill kroner. Merinnbetaling skyldes, som nevnt under kap. 1350 post 23, høyere aktivitet mot eksterne kunder enn hva som var forutsatt ved fastsettelse av provenyet for posten.

For post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift var det innbetalt 4,7 mill mindre inn budsjett. Mindreinnbetalingen skyldes i hovedsak at strømprisen var mindre enn forventet i 2007.

Post 07 Betaling for bruk av GMB har fått innbetalt 80,6 mill kroner, noe som er 6,5 mer enn budsjett. Merinnbetalingen skyldes større togproduksjon enn hva Jernbaneverket forventet i budsjettarbeidet for 2007.

Ved utgangen av 2007 har Jernbaneverket mottatt sykkelønsrefusjoner tilsvarende 32,4 mill kroner.

## 2.2 Kommentar til investering i linjen

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

**Tabell 2 Investeringer i 2007 (tall i mill kroner)**

	Status pr 2007					Totalt for prosjektet 2)		
	Bevilgning	Internt budsjett	Avvik bevilgning / budsjett	Kontant	Avvik budsjett / kontant	Styringsramme	Forventet sluttsum	Avvik
Lysaker stasjon	325,0	257,3	-67,7	328,6	-71,2	1 097,0	1 175,0	-78,0
Lysaker - Sandvika	490,0	458,7	-31,3	478,2	-19,5	2 850,0	2 850,0	0,0
Sandvika - Asker	0,0	9,4	9,4	23,3	-13,9	3 787,9	3 710,0	77,9
Alnabru containerterminal sør	80,0	85,9	5,9	16,6	69,3	605,0	605,0	0,0
Ski stasjon	40,0	62,6	22,6	61,4	1,2	250,0	250,0	0,0
GSM-R	229,0	214,6	-14,4	221,8	-7,2	1 806,0	1 776,9	29,1
Sandnes-Stavanger	270,0	303,3	33,3	330,5	-27,2	1 865,3	2 112,0	-246,7
Ganddal godsterminal	225,0	195,9	-29,1	152,6	43,3	458,4	509,0	-50,6
Bergen-Fløen	20,0	20,3	0,3	2,1	18,3	270,9	270,9	0,0
CTC-ATC Grong-Mosjøen	15,0	10,0	-5,0	48,1	-38,1	218,0	249,0	-31,0
Trondheim trafikkstyringssentral	0,0	8,2	8,2	6,4	1,8	16,0	12,5	3,5
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	100,0	118,6	18,6	148,2	-29,6	581,5	596,0	-14,5
Nordre Avlastningsvei, tiltak på Brattøra	44,0	52,7	8,7	27,2	25,5	80,3	80,3	0,0
RBS pilotprosjekt	0,0	0,0	0,0	0,3	-0,3	0,0	9,2	-9,2
GSM-R Komplettering	0,0	30,0	30,0	10,7	19,3	30,0	30,0	0,0
Ganddal godsterminal Driftsbygg mv.	0,0	0,0	0,0	18,5	-18,5	0,0	18,5	-18,5
<b>Sum nyanlegg</b>	<b>1 838,0</b>	<b>1 827,7</b>	<b>-10,3</b>	<b>1 874,6</b>	<b>-46,9</b>	<b>13 916,2</b>	<b>14 254,2</b>	<b>-338,0</b>
Kolbotn - Ski	20,0	20,0	0,0	9,4	10,6			
Eidsvoll-Hamar	4,6	4,6	0,0	1,1	3,5			
Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	25,0	25,0	0,0	32,1	-7,0			
Farrisidet-Porsgrunn	5,0	5,0	0,0	7,3	-2,3			
Holm-Holmestrand-Nykirke	10,0	10,0	0,0	10,1	-0,1			
Sandbukta-Moss	2,0	2,0	0,0	0,0	2,0			
Gevingsåsen tunnel	5,0	5,0	0,0	0,6	4,4			
Kryssingsspor planlegging/prosjektering	17,0	17,0	0,0	3,6	13,4			
<b>Sum detaljplan og grunnerv</b>	<b>88,6</b>	<b>88,6</b>	<b>0,0</b>	<b>64,2</b>	<b>24,4</b>			
Sikkerhet	140,0	183,2	43,2	159,2	24,0			
Kapasitetsøkende tiltak	90,0	45,3	-44,7	22,8	22,5			
Miljø	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2			
Stasjoner og knutepunkter	85,0	143,5	58,5	138,0	5,5			
Kundeinformasjon	0,0	8,7	8,7	3,1	5,6			
Diverse tiltak	0,0	26,1	26,1	19,2	6,9			
<b>Sum programområder</b>	<b>315,0</b>	<b>407,2</b>	<b>92,2</b>	<b>342,5</b>	<b>64,7</b>			
Overførte midler fra 2006	73,1							
<b>Sum investeringer netto</b>	<b>2 314,7</b>	<b>2 323,5</b>	<b>8,8</b>	<b>2 281,3</b>	<b>42,2</b>			
Innbetalinger over Kap 4350								
Anleggsbidrag post 37				9,5				
<b>Sum investeringer brutto</b>	<b>2 314,7</b>	<b>2 323,5</b>	<b>8,8</b>	<b>2 290,8</b>	<b>32,7</b>			

1) Sandnes-Stavanger; revidert styringsramme (P50) fra feb. 07, inkludert fornyelsesandel på 237 mill kr. Totalt 1865 mill kr. Prognose er angitt med styringsramme for prosjektet totalt i ft. Ny KS 2 fra Holte Consulting jan 2008

2) Kostnadsramme: Forventet kostnad med tillegg for prosjektreserve. Kostnadsrammen er den kostnads som med 85 pst sannsynlighet ikke overskrides – 85/15 verdi. Forventet kostnad: Kostnadsrammen minus prosjektreserve - også kalt Styringsramme. Den kostnad som har lik sannsynlighet for overskridelse som underskridelse – 50/50 verdi. Forventet sluttsum: Seneste prognose for totalkostnad.



Stortinget vedtok å øke kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen, med 15,0 mill kroner i forbindelse med RNB 2007 (Innst.S. nr. 230 2006-2007). Prosjektene Bergen godsterminal, Heimdal stasjon og arbeidet med sportilpasning og forlengelse av plattform på Drammen stasjon ble ved dette økt med hhv. 2 mill kroner, 3 mill kroner og 10,0 mill kroner. Tiltakene på Drammen stasjon gjennomføres for å legge til rette for kjøring av flytog til Drammen. Videre ble bevilgningen til planlegging av kapasitetsøkende tiltak (kryssningsspor) økt med 7 mill kroner i forbindelse med nysalderingen (Innst.S. nr 96 2006-2007).

Jernbaneverket har foretatt mindre omdisponeringer innenfor programområdene ved en intern budsjettrevisjon etter første halvår. Prosjektene Berg kryssningsspor og Halden driftsbanegård ble redusert med hhv. 12 mill kroner, fra 28 mill kroner til 16 mill kroner, og 10 mill kroner fra 18,6 mill kroner til 8,6 mill kroner, på grunn av forsinkelser i framdriften. Budsjettmidlene er tilført prosjektene Nationaltheatret stasjon, Haugenstua stasjon og Strømmen stasjon med hhv. 13 mill kroner, 3 mill kroner og 6 mill kroner.

Prognosen for sluttkostnad i GSM-R prosjektet er redusert med 30 mill kroner til 1.777 mill kroner. Frigitte budsjettmidler er omdisponert til arbeidet med komplettering av GSM-R. Arbeidet omfatter nødvendige tiltak i tilgrensende systemer for at GSM-R skal kunne erstatte analoge togradiosystem.

Utbetalingene (netto) i 2007 over post 30 Investeringer i linjen utgjør 2 281,3 mill kroner, mot budsjettet på 2 323,5 mill kroner. Dette tilsvarer et mindreforbruk på 42,2 mill kroner. I forhold til bevilgning var mindre forbruket 23,9 mill kroner. Prosjektens produksjonsverdi utgjorde 2 176,8 mill kroner, mot et budsjett på 2 340,1 mill kroner. Dette tilsvarer et mindreforbruk (netto) på 163,3 mill kroner.

Lavere produksjon enn budsjettert skyldes forsinkelser i flere prosjekter i forhold til planlagt framdrift. Oppstartsarbeidene på tunnelentreprisene i prosjektet dobbeltspor Lysaker – Sandvika ble forsinket fordi entreprenørene kom sent i gang, men produksjonen har nå god framdrift. Dobbeltsporprosjektet Sandnes - Stavanger har hatt utsatt oppstart på hovedentreprisen på strekningen Sandnes – Lurahammaren. Forsinkelsen skyldes manglende fullmakt til å inngå kontrakter når kostnadsoverslaget overstiger kostnadsrammen. Videre har det vært en feil i periodiseringen ved budsjettering av signalentreprisen i forhold til reell framdriftsplan.

Knapphet på signaltekniske ressurser og økt behov for slike ressurser til Ganddal godsterminal har medført forsinkelser og lavere produksjon på flere prosjekter. Både innenfor fjernstyringsprosjektene på Nordlandsbanen, Nordre avlastningsveg og innenfor programområdene. Forsinkelsen i prosjektet Nordre avlastningsveg har imidlertid ikke påvirket frigivelse av regulert område for veganlegget.

GSM- R prosjektet har hatt store utbetalinger i 2007 knyttet til milepølsavtalte utbetalinger. Det vesentlige av dette er produksjon utført i 2006.

Gjeldene framdriftsplan for prosjektet Mosjøen – Bodø er anstrengt på grunn av usikkerhet vedrørende tilgang på signalressurser til sluttkontroll. Jernbaneverket opererer fortsatt med planlagt idriftsettelse av anleggene årsskiftet 2009/2010. Framdriftsplanen baseres på tilgang til kritiske ressurser og godkjenning av sikringsanlegg. Dette har sammenheng med prosjektet Ganddal godsterminal og godkjenning og ferdigstilling av terminalens sikringsanlegg. Fjernstyringsprosjektet Grong – Mosjøen er forsinket av samme årsak. Forventet idriftsettelse av prosjektet er i løpet av 2008.

Framdriftsplanen for prosjektet Sandnes – Stavanger er fortsatt anstrengt i forhold til planlagt ferdigstilling i ultimo 2009 og etterarbeider i 2010. Det er flere kritiske forhold som kan påvirke framdriften. I 2007 er planlagte milepøler oppnådd.

Strakstiltak på Alnabru containerterminal Nord går etter planen, og byggearbeidene vil starte i mars. Det pågår detaljplanlegging for bygging av ny terminal Syd. Framdriften for ferdigstilling av detaljplan er kritisk. Det tas sikte på at KS2 blir gjennomført tidnok slik at oppstartsbevilgning kan gis for 2009

I 2007 er det utbetalt 328,6 mill kroner, mot et budsjett på 257,3 mill kroner på prosjektet Lysaker stasjon. Merutbetalingen på 71,2 mill kroner skyldes en planlagt forsert framdrift, og at prosjektet blir dyrere enn forutsatt. Grunnarbeidene ble forsinket høsten 2006, men forsinkelsen ble hentet inn igjen slik at sporomlegging og to nye spor på stasjonen kunne tas i bruk 30. juli 2007 som forutsatt. Det vil påløpe merkostnader som følge av endringer i forhold til opprinnelig plan om tilknytning mellom Lysaker stasjon og Fornebu-banen. Det foreligger krav vedrørende sikt til hovedsignal og prosjektering av plattformtak fra Statens jernbanetilsyn for midlertidig brukstillatelse. Det er risiko knyttet til om Statens Jernbanetilsyn vil forlenge den midlertidige tillatelsen og gi permanent tillatelse til bruk. Samlet sett medfører dette at sluttkostnaden prognostiseres til å bli høyere enn styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen.

I 2007 er det utbetalt 478,2 mill kroner, mot et budsjett på 458,7 mill kroner på prosjektet Lysaker - Sandvika. Merutbetalingen på 19,5 mill kroner skyldes i hovedsak mer grunnverv enn planlagt. Produksjonsverdien i 2007 ble 542,3 mill kroner mot et budsjett på 569,9 mill kroner. Avviket på 27,8 mill kroner skyldes mindre forsinkelser i oppstart av tunnelentreprisene. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 740 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er 2.850 mill kroner, noe som er i henhold til ekstern kvalitetssikring og godkjent styringsramme. Prosjektets kostnadsramme er 3.235 mill kroner. Tunnelarbeidene er nå i gang på tre av fire entrepriser. På Sandvika Øst er driving av hovedtunnel både mot Sandvika og mot Lysaker godt i gang. Tverrslaget ved Fossveien ferdig og driving av hovedtunnel er påbegynt. Videre er tverrslaget ved Skallum om lag 75 pst ferdig. Ved den fjerde entreprisen - Lysaker vest – pågår utgraving i spuntgrop. Som følge av meget vanskelige grunnforhold (kvikkleire) og nærhet til trafikkert spor lå arbeidene noe etter planen, men en stor del av forsinkelsen er tatt inn i løpet av 3. tertial, og det forventes at videre framdrift går etter plan.

### Programområder

Det vises til vedlegg 1 for en nærmere omtale av de enkelte prosjekter og programområder. Nedenfor presenteres prosjekter under programområdene fordelt på banestrekninger. Tallene viser produksjonsverdi og vil av den grunn avvike fra tabell 1, som inneholder kontante utbetalinger.

**Tabell 3 Kostnader på programområder fordelt på banestrekning (tall i mill)**

	Status 2007		
	Budsjett	Regnskap	Avvik
Osloområdet	27,8	16,5	11,3
Drammensbanen	14,6	5,5	9,1
Hovedbanen	54,4	60,1	-5,7
Gardermobanen	0,0	0,0	0,0
Kongsvingerbanen	3,3	3,7	-0,4
Gjøvikbanen	0,0	0,0	0,0
Østfoldbanen	24,8	6,2	18,5
Vestfoldbanen	0,0	0,0	0,0
Sørlandsbanen	19,0	7,1	11,9
Bergensbanen	25,2	18,1	7,1
Bergensområdet	0,0	0,0	0,0
Dovrebanen	21,4	21,0	0,4
Rørosbanen	0,0	0,0	0,0
Trondheimsområdet	0,0	0,0	0,0
Nordlandsbanen	43,1	36,6	6,6
Ofofbanen	5,2	24,5	-19,3
Diverse prosjekter	175,4	121,9	53,6
Andre baner	10,5	6,2	4,2
<b>Sum</b>	<b>424,6</b>	<b>327,4</b>	<b>97,2</b>

I Osloområdet har prosjektet på Nationaltheatret stasjon et mindreforbruk på 11,3 mill kroner. Dette skyldes lavere framdrift og produksjon enn budsjettet. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i løpet av mars 2008.

Prosjektene på Drammensbanen har et mindreforbruk på 9,1 mill kroner. Dette skyldes lavere framdrift og produksjon enn budsjettet på tiltak på Drammen stasjon hovedplattform og tiltak for Flytoget.

Prosjektene på Hovedbanen har til sammen et merforbruk på 5,7 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak behov for ekstra tiltak på prosjektet Strakstiltak på Alnabru Containerterminal Nord tilsvarende 2,5 mill kroner. Videre har Strømmen stasjon hatt høyere produksjon enn budsjettet i 2007. Strømmen stasjon ble åpnet offisielt i oktober 2007. Strømmen stasjon vil ha etterarbeider med sporveksler og sluttoppgjør i 2008.

På Østfoldbanen er det en mindreforbruk på 18,5 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak en utsettelse av prosjektene Berg krysningsspor og Halden driftsbanegård for å gjennomføre nye analyser og gjennomgå planlagte løsninger. Avklaringer av kostnadsanslag og løsninger er nå ferdig. Jernbaneverket vil starte opp byggingen av Berg krysningsspor i løpet av 2008 og videreføre planleggingsarbeidet for Halden driftsbanegård med sikte på å starte byggearbeidene i 2009.

Prosjektene på Sørlandsbanen har til sammen en mindreforbruk på 11,9 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak forsinket framdrift på prosjekter vedrørende tunnelsikkerhet og rassikring, herunder Hegebostadtunnelen, Kvinesheitunnelen og rasvarslingsanlegg i Drangsdalen. Årsaken til framdriftsforsinkelsen er i hovedsak knapphet på signaltekniske ressurser.

Prosjektene på Bergensbanen, herunder tiltak på godsterminal Bergen stasjon, har til sammen en mindrekostnad på 7,1 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak at tiltak på Voss stasjon foreløpig er stanset, da det er nødvendig med en ny gjennomgang av kostnadene. Detaljplanen skisserer vesentlig høyere kostnad enn hva som tidligere har vært lagt til grunn. Rassikringstiltaket på Reinunga er forsinket på grunn av tidlig vinter og byggestart er utsatt til 2008. Tiltakene på Bergen godsterminal er gjennomført som planlagt.

Prosjektene på Nordlandsbanen har til sammen et mindreforbruk på 6,6 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak utsatt oppstart av tiltak på Verdal stasjon.

Avvik på "Andre baner" skyldes i hovedsak forsinkelser i forbindelse med utplassering av mobile ramper for rullestoler. Dette skyldes forsinkelser i prosjektering for utplassering, sikkerhetsavklaringer og gjennomføring av innkjøp. Det er etablert en revidert framdriftsplan med sikte på at rampene blir utplassert i løpet av 2008.

Posten "Diverse prosjekter" består blant annet av:

- Planovergangstiltak. Det vises til vedlegg 1 under omtalen av Sikkerhet for egen oversikt.
- Strakstiltak på stasjoner
- Kundeinformasjonsprosjekter
- Teknisk sikkerhet (Ebilock 950, ATC, oppgradering av CTC-sentraler, og GPRS )
- Restinvesteringer Gardermobanen
- Narvik anskaffelse av lokstall
- Uvikling av værstasjoner
- Raskartlegging
- Overheadkostnader

Budsjettavviket skyldes dels at planovergangsprosjektene på Nordlandsbanen har gjennomført færre tiltak enn planlagt. Dette skyldes i hovedsak manglende personell for å gjennomføre grunnervervsprosesser, samt knapphet på signaltekniske ressurser. Problemet med personellmangelen for grunnerverv er løst og tiltak for forsering er iverksatt. I region Øst er det totalt gjennomført flere tiltak enn planlagt, men enkelte større planlagte tiltak er forsinket på grunn av mer tidskrevende grunnervervsprosesser enn planlagt.

Videre skyldes budsjettavviket forsinkelser i ferdigstilling av hovedplan under kundeinformasjonsprosjektene. Kundeinformasjonsprosjektene består i hovedsak av utskiftning av høytaleranlegg på flere steder i landet. Gjennomføringen av Strakstiltak på stasjoner, er også forsinket. Prosjektet GPRS er tiltak i forbindelse med fjernstyring og inngår under "Diverse prosjekter" med 19,7 mill kroner i 2007.

Det vises i tillegg til vedlegg 1 for nærmere avviksforklaring på de enkelte programområder.

## Prognoser

Kostnadsoverslagene for prosjektene Sandnes – Stavanger og fjernstyring Mosjøen – Bodø ble revidert i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2008. På grunn av vesentlig høyere kostnader enn tidligere forutsatt har Samferdselsdepartementet i perioden oktober 2007 til januar 2008 gjennomført en særskilt kvalitetssikring av disse prosjektene. Samferdselsdepartementet engasjerte Holte Consulting til denne kvalitetssikringen. Kvalitetssikringsrapport ble fremlagt i januar 2008. Anbefalte styringsrammer for prosjektene er oppgitt i tabell 2.

Det er fortsatt risiko knyttet til kostnadsprognosen på Lysaker stasjon. Varslet krav om dekning av forseringskostnader fra grunnarbeidsentreprenøren er ennå ikke mottatt. Jernbaneverket har sendt krav om dekning av et foreløpig krav på 31,6 mill kroner som følge av at Fornebubanen ikke skal bygges, er sendt til Akershus fylkeskommune. Disse forhold medfører risiko for kostnadsprognosen.

For prosjektene under planlegging, prosjektering og grunnerverv er det stor usikkerhet knyttet til kostnadsoverslag. For prosjektet Barkåker – Tønsberg ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) og denne er ble fremlagt i august 2007. Anbefalt kostnadsramme ble satt til 1.490 mill kroner og forventet kostnad ble satt til 1.370 mill kroner. I kostnadsgrunnlaget inngår arbeider knyttet til signalanlegg på Tønsberg stasjon med 97 mill kroner. Dette var tidligere budsjettert under fornyelse.

## 2.3 Periodisert regnskap

Tabell 4 Periodisert regnskap for 2007 – (mill. kr.)

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

På grunn av en uønsket effekt av avsettingsrutinene – særlig knyttet til investeringsarbeider – har Jernbaneverket måtte kostnadsføre 336 mill. kr. over ”andre produksjonskostnader”, se også vedlegg 8 notene 3 og 20 til regnskapet. Dette er en engangseffekt, og årets resultat skulle vært tilsvarende bedre; dvs. 49 mill. kr. i overskudd før disponeringer til/fra forpliktelse knyttet til anleggsmidler. Det vises for øvrig til vedlegg 8 under ”Ledelseskomentarene”.

Jernbaneverket vil i løpet av 2008 slutføre arbeidet med åpningsbalansen. Det gjenstående arbeidet omfatter:

- ¶ Fornyelse av infrastrukturen – tiltak før 2005 for å fornye de forskjellige anlegg på eksisterende baner
- ¶ Fiberoptisk og annet kabelnett

**Tabell 5 Balanseregnskap pr 31. 12 2007 – (mill. kr.)**

	Regnskap 2006	Regnskap 2007
<b>Eiendeler</b>		
<i>Anleggsmidler</i>		
Immaterielle eiendeler	17	1
Varige driftsmidler	18 235	18 410
Finansielle anleggsmidler	0	0
Anlegg under utførelse	4 358	6 427
<i>Sum anleggsmidler</i>	<i>22 610</i>	<i>24 839</i>
<i>Omløpsmidler</i>		
Lagerbeholdning	197	229
Fordringer	257	364
Forskuddsbetalt kostnad m.m.	5	28
Likviditetsbeholdning	13	22
<i>Sum omløpsmidler</i>	<i>472</i>	<i>643</i>
<b>Sum eiendeler</b>	<b>23 082</b>	<b>25 482</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>		
<i>Statens kapital</i>		
Avsetning langsiktig forpliktelse	22 470	24 702
Avregning med statskassen utenom årets resultat	(334)	(140)
Årets resultat	1	(326)
<i>Sum statens kapital</i>	<i>22 137</i>	<i>24 236</i>
<i>Langsiktig gjeld</i>		
Pensjonsforpliktelse	-	-
Annen langsiktig gjeld	457	439
<i>Sum Langsiktig gjeld</i>	<i>457</i>	<i>439</i>
<i>Kortsiktig gjeld</i>		
Leverandørgjeld	139	204
Annen kortsiktig gjeld	350	603
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>	<i>488</i>	<i>807</i>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>23 082</b>	<b>25 482</b>

#### 2.4 Grunnlag for søknad om overføring av ubrukte bevilgninger til 2008

Basert på regnskapet og de merinntektsfullmakter som er gitt i tildelingsbrevet av 9. januar 2007 vil Jernbaneverket søke om å overføre 158,9 mill kroner. Tabellen nedenfor viser en sammenstilling som tar hensyn til merinntektsfullmaktene.

Tabell 6 Grunnlag for overføring av ubrukte bevilgninger til 2008

Kap	Post	Tekst	Bevilgning	Regnskap	Avvik	Grunnl. for overføring
<b>1350</b>	<b>22</b>	<b>Omstruktureringskostnader</b>	<b>17,9</b>	<b>10,5</b>	<b>7,4</b>	<b>7,4</b>
1350	23	Drift og vedlikehold	3 255,5	3 302,9	-47,4	-47,4
4350	01	Kjørevegsavgift	20,9	19,4	-1,5	0,0
4350	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	103,8	205,5	101,7	101,7
4350	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185,9	181,2	-4,7	0,0
4350	15-18	Refusjoner	0,0	31,6	31,6	31,6
<b>1350</b>	<b>23</b>	<b>Drift og vedlikehold inkl. merinntektsfullmakt</b>	<b>3 337,6</b>	<b>3 247,1</b>	<b>79,7</b>	<b>85,9</b>
1350	30	Investeringer i linjen	2 314,7	2 290,8	23,9	23,9
4350	37	Anleggsbidrag	0,0	9,5	9,5	9,5
4350	15-18	Refusjoner	0,0	0,8	0,8	0,8
<b>1350</b>	<b>30</b>	<b>Investeringer i linjen inkl. merinntektsfullmakt</b>	<b>2 314,7</b>	<b>2 280,5</b>	<b>34,2</b>	<b>34,2</b>
1350	25	Drift og vedlikehold GMB	92,0	67,2	24,8	24,8
4350	07	Betaling for bruk av GMB	74,1	80,7	6,6	6,6
<b>1350</b>	<b>25</b>	<b>Drift og vedlikehold GMB inkl. merinntektsfullmakt</b>	<b>17,9</b>	<b>-13,5</b>	<b>31,4</b>	<b>31,4</b>
<b>Jernbaneverkets regnskap 2007</b>			<b>5 688,2</b>	<b>5 524,6</b>	<b>152,7</b>	<b>158,9</b>

I tabell 6 viser kolonnen ”avvik” differansen mellom bevilgning og regnskap, mens kolonnen ”grunnlag for overføring” angir hvor mye Jernbaneverket vil søke om å overføre i forbindelse med merinntektsfullmakten fra tildelingsbrevet av 9. januar 2007. I denne fullmakten har Jernbaneverket fullmakt til å disponere merinntekten over post 02, 06, 07 og post 37, samt refusjonen over post 15-18.

For ytterligere kommentarer og forklaringer vises til vedlegg 2 (Statsregnskap med kommentarer), hvor kapittel 1350 Utbetalinger og kapittel 4350 Innbetalinger med de enkelte postene blir nærmere kommentert.



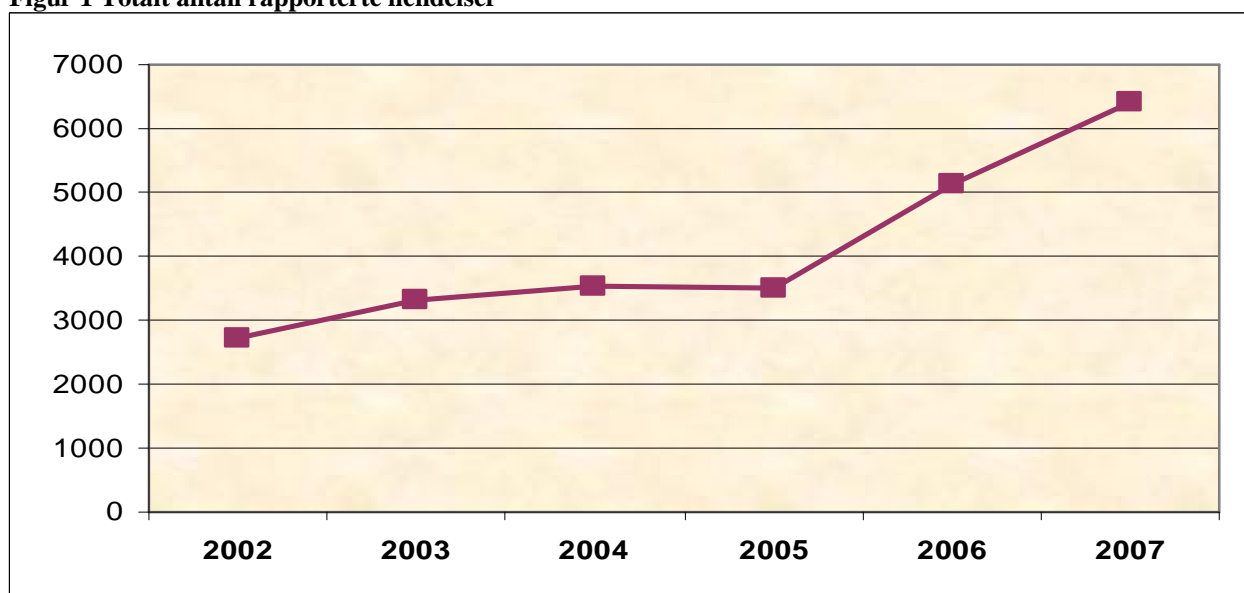
### 3 SIKKERHET

Jernbaneverkets mål er å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået for Jernbanetransport, og sikre at alle endringer gir en utvikling i positiv retning.

Jernbaneverket har i denne rapporten tatt med flere figurer og tabeller i forhold til tidligere rapporter. Hensikten er å vise utviklingen og for å få en bedre sammenheng i sikkerhetsrapporteringen.

De siste årene har vist en økning i antall rapporterte personskader og skader. En del av økningen skyldes at det er lagt bedre til rette for rapportering av skader knyttet til arbeid ved investeringsprosjekter. Rutinene her er fremdeles under etablering og rapporteringen forventes å øke framover. En betydelig del av økningen gjelder skade på reisende. Antall ulykker med drepte og alvorlige skader har vært tilnærmet konstant de siste årene (se tabell 10 og 11).

**Figur 1 Totalt antall rapporterte hendelser**



Nedenstående figur og tabeller viser at innrapporteringen har økt betraktelig de siste årene. "Driftsatt jernbane" er strekninger som er godkjent for togframføring, mens "utbygging" er jernbaneanlegg som ennå ikke er godkjent for togframføring.

**Tabell 7 Totalt antall innrapporterte saker fra 2002 til og med 2007**

Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Driftsatt jernbane	2 715	3 298	3 391	3 440	4 848	5 664
Utbygging	7	21	154	69	271	727
<b>totalt</b>	<b>2 722</b>	<b>3 319</b>	<b>3 545</b>	<b>3 509</b>	<b>5 119</b>	<b>6 391</b>

Fordelingen mellom skade og tilløp/ tilstand for driftsatt jernbane og utbygging er som følger:

**Tabell 8 Driftsatt jernbane fra 2002 til og med 2007**

Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Skade	472	557	474	494	739	993
Tilløp/tilstand	2 243	2 741	2 917	2 946	4 109	4 671
<b>Totalt</b>	<b>2 715</b>	<b>3 298</b>	<b>3 391</b>	<b>3 440</b>	<b>4 848</b>	<b>5 664</b>

Tabell 9 Utbygging fra 2002 til og med 2007

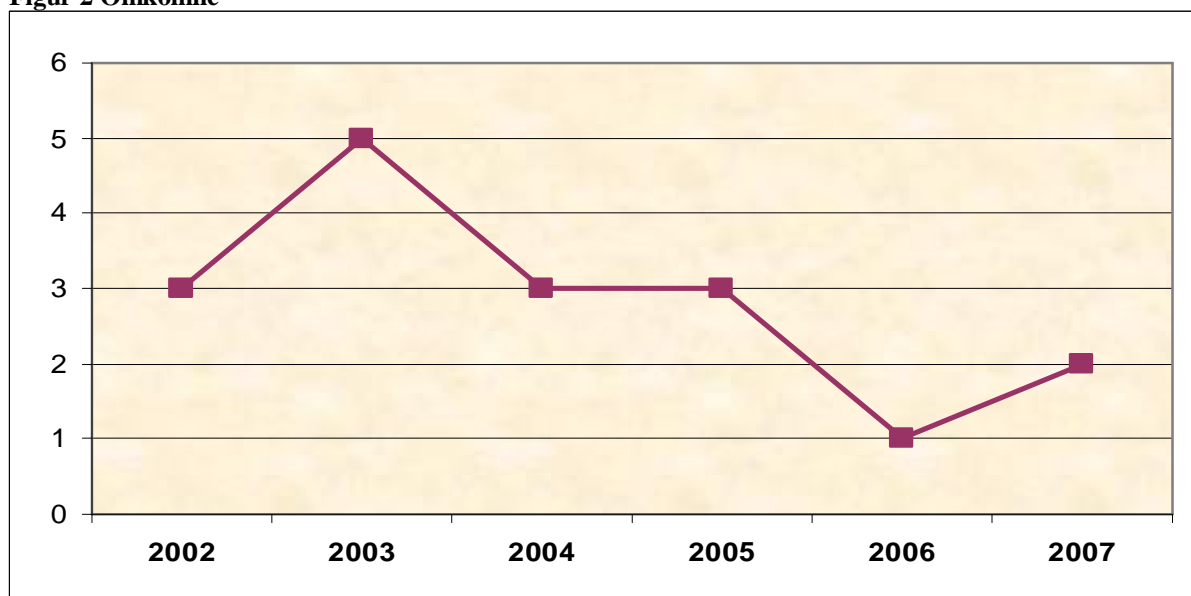
Kategori	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Skade	1	2	59	14	90	148
Tilløp/tilstand	6	19	95	55	181	579
<b>Totalt</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>154</b>	<b>69</b>	<b>271</b>	<b>727</b>

I kontraktene med entreprenørene er det innført krav om rapportering av skade og tilløp/ tilstand til Jernbaneverket. Dette forklarer økningen de siste årene.

### 3.1 Antall drepte driftsatt jernbane

I løpet av 2007 har to personer omkommet i forbindelse med driftsatt jernbane.

Figur 2 Omkomne



Tabell 10 Totalt antall omkomne for 2007 og gjennomsnitt siste 5 år og 20 år (driftsatt jernbane)

Kategori	Gj. snitt siste 20 år	Gj. snitt siste 5 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Omkomne	7,0	2,8	3	5	3	3	1	2

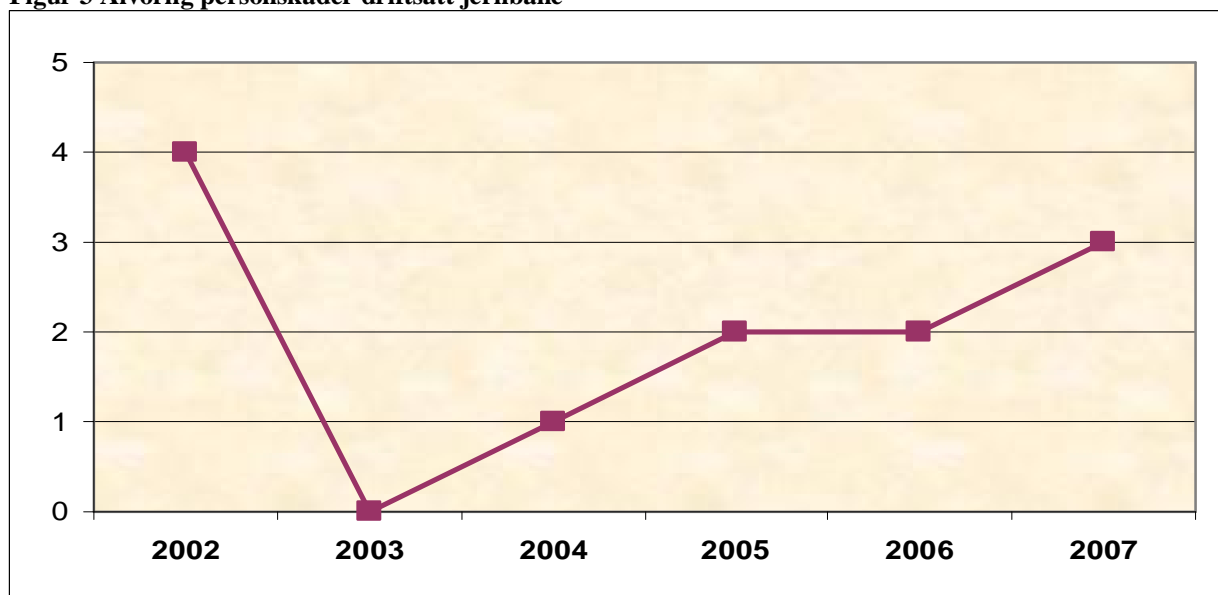
Snitt antall omkomne de siste 5 år (hele året) er 2,8. Dette er en reduksjon fra 2006 på 6,7 %. Snitt antall omkomne de siste 20 år (hele året) er 7,0. Dette er en reduksjon fra 2006 på 3,5 %.

I beregningen av gjennomsnittstall ovenfor er sakene som fortsatt granskes av politiet ikke hensyntatt.

- 23. februar. Gjøvikbanen. Sammenstøt med en person i sporet rett nord for Raufoss.
- 8. juni. Østfoldbanen vestre linje. Sammenstøt med en person som hoppet ned i skinnegangen for å ta opp noe i det tog kom for å passere Kolbotn.

### 3.2 Alvorlige personskader driftsatt jernbane

Figur 3 Alvorlig personskader driftsatt jernbane



Tabell 11 Totalt antall alvorlig skadde for 2007 og gjennomsnitt siste 3 år og 20 år (driftsatt jernbane)

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

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.

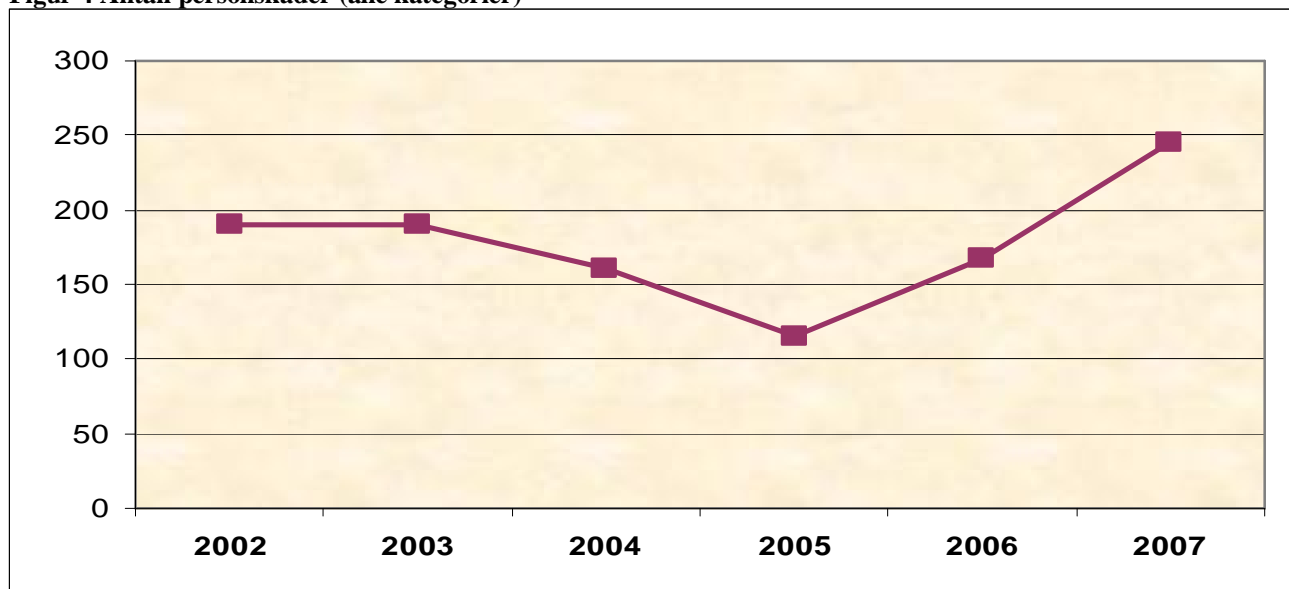
Snitt antall alvorlig skadde siste 3 år (hele året) er 2,3. Dette er en økning fra 2006 på 40,0 %. Snitt antall alvorlig skadde siste 20 år (hele året) er 7,5. Dette er en reduksjon fra 2006 på 11,3 %.

- ✦ 12.januar. Nordlandsbanen. Sammenstøt med bil på privat planovergang med grind ved Steinkjer. En person alvorlig skadd og bil totalskadd.
- ✦ 12. mai. Sørlandsbanen. En person klatret opp på taket av parkert tog i Stavanger og fikk strøm gjennom seg. Personen ble alvorlig skadet.
- ✦ 2. september. Arendalsbanen. Sammenstøt med bil på Blakstad planovergang med bomanlegg. En person alvorlig skadd. Skade på togsett, planovergang og bil.

### 3.3 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.

Figur 4 Antall personskader (alle kategorier)



Tabell 12 Antall skader pr kategori for 2007 og gjennomsnitt siste 3 år (eksklusiv dødsfall)

Personkategori	Gj. snitt siste 3 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ansatte/ innleide hos togselskaper*	28,7	14	10	17	21	27	38
Egne ansatte*	69,3	106	103	100	56	71	81
Entr. / innleide hos JBV*	34,0	19	36	16	15	30	57
Reisende	34,0	40	27	22	19	31	52
Tredjepart	10,0	15	14	7	6	10	14
<b>Totalt</b>	<b>176</b>	<b>194</b>	<b>190</b>	<b>162</b>	<b>117</b>	<b>169</b>	<b>242</b>

\* Personer som skades på jobb

Snitt antall personskader siste 3 år (hele året) er 176,0. Dette er en økning fra 2006 på 17,9 %. Forklaringen på økningen vises til innledningen til dette kapittelet.

### 3.4 Totalt antall skader

Denne kategorien skader skiller seg fra det som er beskrevet i kapittel 3.3 ved å inkludere hendelser som er registrert som personskade, skade på materiell og skade på infrastruktur.

Tabell 13 Totalt antall skader for 2007 og gjennomsnitt siste 3 år

Kategori	Gj. snitt siste 3 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Skader	694,0	472	559	517	504	807	771

Snitt antall skader siste 3 år (hele året) er 694. Dette er en økning fra 2006 på 13,8 %.

### 3.5 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 14 Antall skader og tilløp på planovergang for 2007 og gjennomsnitt siste 5 år

Kategori	Gj. snitt siste 5 år	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tilløp	234,0	106	110	179	234	269	378
Skader	50,6	35	64	45	39	42	63

Snitt antall tilløp de siste 5 år (hele året) er 234,0. Dette er en økning fra 2006 på 30,3 %. Snitt antall skader de siste 5 år (hele året) er 50,6. Dette er en økning fra 2006 på 12,4 %.

7 av de 63 registrerte skadene som kom inn under Statens Jernbanetilsyns definisjonen av jernbaneulykker.

- ✱ 12. januar. Nordlandsbanen. Sammenstøt med bil på privat planovergang med grind ved Steinkjer. En person alvorlig skadd og bil totalskadd.
- ✱ 7. mai. Vestfoldbanen. Sammenstøt med bil på Varåker planovergang. Bommene gikk opp rett før tog kom. Ingen personskader. Bilen ble totalskadd. Feilen ble sjekket ut i forhold til lignende anlegg, ingen feil ble funnet på tilsvarende anlegg.
- ✱ 2. september. Arendalsbanen. Sammenstøt med bil på Blakstad planovergang med bomanlegg. En person alvorlig skadd. Skade på togsett, planovergang og bil.
- ✱ 26. oktober. Dovrebanen. Sammenstøt med traktor på planovergang med grind sør for Kvam stasjon. Ingen personskader. Skader på traktor i front.
- ✱ 10. november. Gjøvikbanen. Sammenstøt med bil på planovergang med bomanlegg ved Raufoss. Bilen traff siden av toget og skrapet det opp. Ingen personskader. Skade på tog og bil.
- ✱ 15. desember. Rørosbanen. Sammenstøt med bil på Nesvoll planovergang med bomanlegg. Bil kjørte inn i siden på lokomotiv. En person lettere skadd (ikke ferdig gransket ennå). Skade på bil.
- ✱ 28. desember. Bergensbanen. Sammenstøt med bil som stod på planovergang med grind mellom Ål og Haugastøl. Ingen personskader. Skade på bil.

## 4 PUNKTLIGHET

I tildelingsbrev for 2007 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. I tertialrapportene for 2007 har Jernbaneverket presentert en ny parameter vedrørende måling av regularitet. Siden målingen av regularitet er under utvikling kan endringer (i tallmaterialet) kunne forekomme ved senere rapportering. Oppetid med hensyn til punktlighet presenteres også i dette kapitlet.

### 4.1 Punktlighet – fordelt på strekninger

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

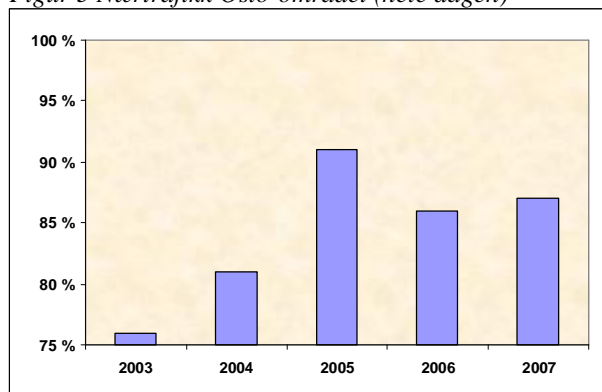
Siden 2005, som var et godt punktlighetsår, har punktligheten falt både 2006 og 2007. Noen av årsakene til punktlighetsnedgangen kan henføres til været (spesielt nedbørsmengder) som har medført store driftsproblemer i deler av landet.

Ved å sette grensen til 5 min for alle tog ville antall tog i rute til endestasjonen i gjennomsnitt øke med 5 prosentpoeng (2 prosentpoeng for Flytoget), unntatt på langdistanse der målet allerede er 5 min. Velger man å sette grensen for punktlighet til 10 min vil punktligheten for alle tog øke med ytterligere 5 prosentpoeng (1 prosent for Flytog). De fleste forsinkelser ligger mellom 4 og 10 minutter fra rutetiden ved endestasjonen.

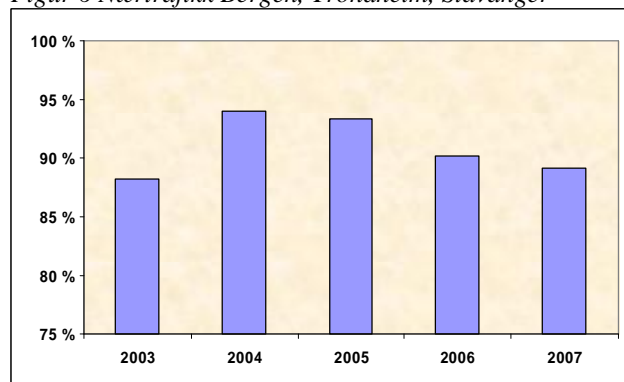
Av årsaker til forsinkelse på landsbasis i 2007, skyldes 32 % forhold i infrastruktur (herunder saktekjøring), 36 % skyldes togselskaper og 32 % var forårsaket av ytre forhold, uhell, uønskede forhold, forsinkelser fra utlandet og trafikkavvikling (følgefeil).

Nedenfor presenteres måloppnåelsen for 2007, samt utvikling de siste fem årene.

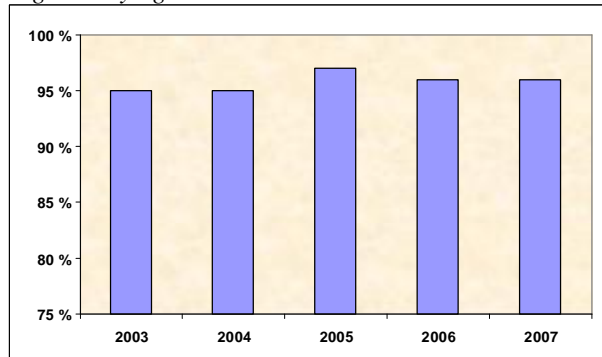
Figur 5 Nærtrafikk Oslo-området (hele dagen)



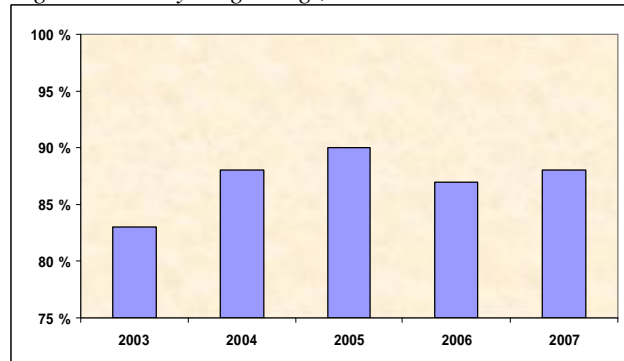
Figur 6 Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger



Figur 7 Flytoget

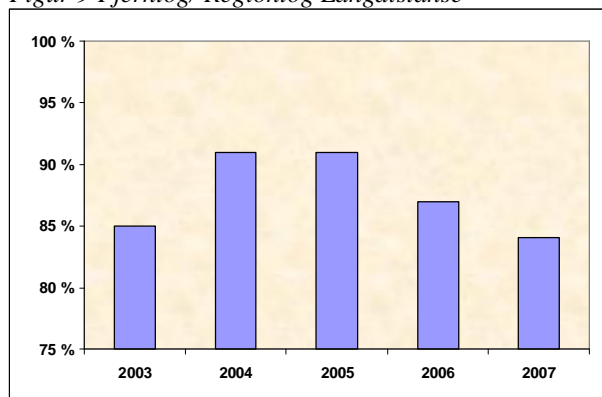


Figur 8 Intercity/ Regiontog Østlandet

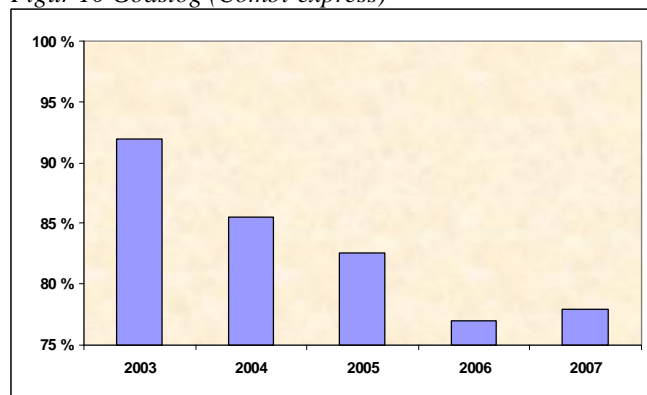




Figur 9 Fjerntog/ Regiontog Langdistanse



Figur 10 Godstog (Combi-express)

Nærtrafikk rundt Oslo hele døgnet

Gjennomsnittlig punktlighet i 2007 er 87 %, sammenlignet med 2006 er dette 1 prosentpoeng bedre. Beste banestrekning er Gjøvikbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 95 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekning var Kongsvingerbanen med et gjennomsnitt på 79 %. Lokalstrekningene rundt Oslo (spesielt Oslotunnelen/ Skøyen) er overbelastet i rushtiden, og forsinkelser gir store ringvirkninger.

Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger

Gjennomsnittlig punktlighet i 2007 var 89,5 %, sammenlignet med i 2006 er dette 1 prosentpoeng svakere. Beste banestrekninger var Bergen - Arna og Trønderbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 99 % og 90 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekning var Egersund - Stavanger (Jærbanen) med en gjennomsnittlig punktlighet på 83 % i rute til endestasjonen. For lokaltrafikken rundt Bergen har det vært saktekjøring på grunn av dårlig skinnegang ved Vossebanen. Anleggsarbeid har påvirket punktligheten ved Stavanger i forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor og ny godsterminal, som har ført til mange signalfeil.

Flytoget

Gjennomsnittlig punktlighet for Flytoget til Gardermoen i 2007 var 96 %, det samme som ble oppnådd i 2006. Samferdselsdepartementets har satt et punktlighetsmål for Flytoget på 95 %.

InterCity/ Regiontog Østlandet

Gjennomsnittlig punktlighet i 2007 var 88 %, i samme periode i 2006 var punktligheten 87 %. Beste banestrekninger var Gjøvikbanen og Østfoldbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 93 % og 92 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekning var Oslo - Lillehammer med en gjennomsnittlig punktlighet på 78 % i rute til endestasjonen. På strekningen Eidsvoll - Lillehammer er kapasiteten svært belastet, og strekningen er sårbar for forsinkelser.

Fjerntog/ Regiontog Langdistanse

Gjennomsnittlig punktlighet i 2007 var 84 %, sammenlignet med 2006 er dette 3 prosentpoeng svakere. Beste banestrekning var Sørlandsbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 87 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekning var Dovrebanen og Nordlandsbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 81 % og 82 % i rute til endestasjonen. Årsaken blir beskrevet nedenfor.

Godstog Cargonet

Gjennomsnittlig punktlighet i 2007 var 78 %, sammenlignet med 2006 er dette 1 prosentpoeng bedre. Beste banestrekning var Nordlandsbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 88 % i rute til endestasjonen. Dårligste banestrekninger var Dovrebanen og Ofofbanen med en gjennomsnittlig punktlighet på henholdsvis 72 % og 73 % i rute til endestasjonen.

Årsaken til den lave punktligheten for fjerntog og godstog skyldes at det var mye saktekjøringer, noe som både skyldtes feil på skinnegangen og ikke planlagte vedlikeholdsarbeider. Disse forholdene bidro til at punktligheten for fjerntog og godstog ble lav. Det er gjennomført skinnebytte i Finsetunnelen for å bedre punktligheten på Bergensbanen.

## 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:

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

Tabell 15 Regularitet<sup>2</sup>

Tog- produkt- gruppe	Togprodukt	Gj.sn. reg.			2007	Årsaksfordeling, 1. tertial			Årsaksfordeling, 2. tertial			Årsaksfordeling, 3. tertial		
		1. tertil	2. tertil	3. tertil		Tog- JBV	selskap	Ytre forhold	Tog- JBV	selskap	Ytre forhold	Tog- JBV	selskap	Ytre forhold
Nattog	Bergensbanen	93,8	93,8	99,1	<b>96,5</b>	23,1		76,9	50		50			100
	Sørlandsbanen	98,6	100	98,6	<b>99,3</b>	100								100
	Dovrebanen	100	100	99,1	<b>99,7</b>									100
	Nordlandsbanen	100	99,6	100	<b>99,9</b>				100					
Fjern- trafikk	Nordlandsbanen	99,4	99,8	99,5	<b>99,7</b>	50,0	50,0		50	50		40	40	20
Mate- trafikk	Arendalslinjen	96,0	99,3	99,5	<b>99,4</b>	37,8	62,2		12,5	62,5	25		33	67
	Raumabanen	91,3	98,5	99,5	<b>99,0</b>	2,7	97,3		15,4	84,6			40	60
Regional- trafikk		99,6	99,5	99,1	<b>99,3</b>	75,0		25,0	80		20	11,1	11,1	77,8
		99,0	99,7	99,3	<b>99,5</b>	85,7	14,3		80		20	55,6		44,4
		99,8	99,1	98	<b>98,6</b>		100		66,7	33,3		83,4	8,3	8,3
		99,9	99,6	99,3	<b>99,5</b>		100			100		20	60	20
	Meråkerbanen	99,8	97,4	99,8	<b>98,6</b>		100			46,2	53,8		100	
	Flåmsbanen	99,2	99,5	100	<b>99,8</b>	50,0	25,0	25,0	44,4	55,6				100
	Ofotbanen	100	100	100	<b>100,0</b>									
InterCity- trafikk	Østfoldbanen	99,5	98,7	98,5	<b>98,6</b>	66,7	19,0	14,3	82,7	9,6	7,7	17,5	7,9	74,6
		96,3	99,1	98	<b>98,6</b>	34,0	22,0	44,0	80	20		28,8	13,7	57,5
	Vestfoldbanen	97,4	98,8	97,9	<b>98,4</b>	31,2	29,5	39,3	46,2	25	28,8	21,7	35,9	42,4
Nær- trafikk		98,0	96,1	97,5	<b>96,8</b>	60,5	34,0	5,5	56,4	41,6	2	30,5	31,1	38,4
	Jærbanen	99,2	99,4	98,5	<b>99,0</b>	34,3	62,7	3,0	43,9	53,7	2,4	49,2	40,8	10
	Trønderbanen	99,9	99,2	99,8	<b>99,5</b>	20,0	80,0		21,2	27,3	51,5		25	75
		99,9	99,7	99,7	<b>99,7</b>	16,7	83,3		78,6	21,4		27,3	54,5	18,2
	Vossebanen	99,3	99,1	99,6	<b>99,4</b>	21,4	42,9	35,7	81,3	18,7		58,3	41,7	
	Bratsbergbanen	97,4	99,5	98,1	<b>98,8</b>		94,6	5,4	12,5	87,5		20,7	34,5	44,8
	Bergensbanen	92,3	98,2	97	<b>97,6</b>	20,7	1,7	77,6	58,6	3,4	37,9	58,3		41,7
	Dovrebanen	98,3	100	98,2	<b>99,1</b>	64,3		35,7				41,7		58,3
	Gjøvikbanen	98,5	98,5	98	<b>98,3</b>	71,8	23,1	5,1	76,3	23,7		44,7	14,9	40,4
	Flytog	98,8	98,8	98,7	<b>98,8</b>	77,8	8,8	13,4	93,2	5,4	1,4	20,2	3,3	76,5
<b>Alle Tog (sum snitt)</b>		<b>98,4</b>	<b>98,0</b>	<b>98,3</b>	<b>98,2</b>									

Regulariteten i toggangen i 2007 utgjorde 98,2 %. Måling av regulariteten ble første gang presentert i første tertialrapport 2007. Det er derfor foreløpig utarbeidet ett internt mål for regularitet uavhengig av årsaksforhold. I 2008 er målet 98,0 %. Jernbaneverket vil innen rapportering for første tertial 2008 ha utarbeidet mål for Jernbaneverket.

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 om tog er innstilt på hele eller deler av strekningen. Tallene for Gjøvikbanen gjelder bare regiontogene mellom Oslo og Gjøvik (ikke lokaltog Hakadal og Jaren).

<sup>2</sup> Tabellen er satt opp i henhold til Samferdselsdepartementets ønske. Det er persontog utenfor tabellens definisjoner

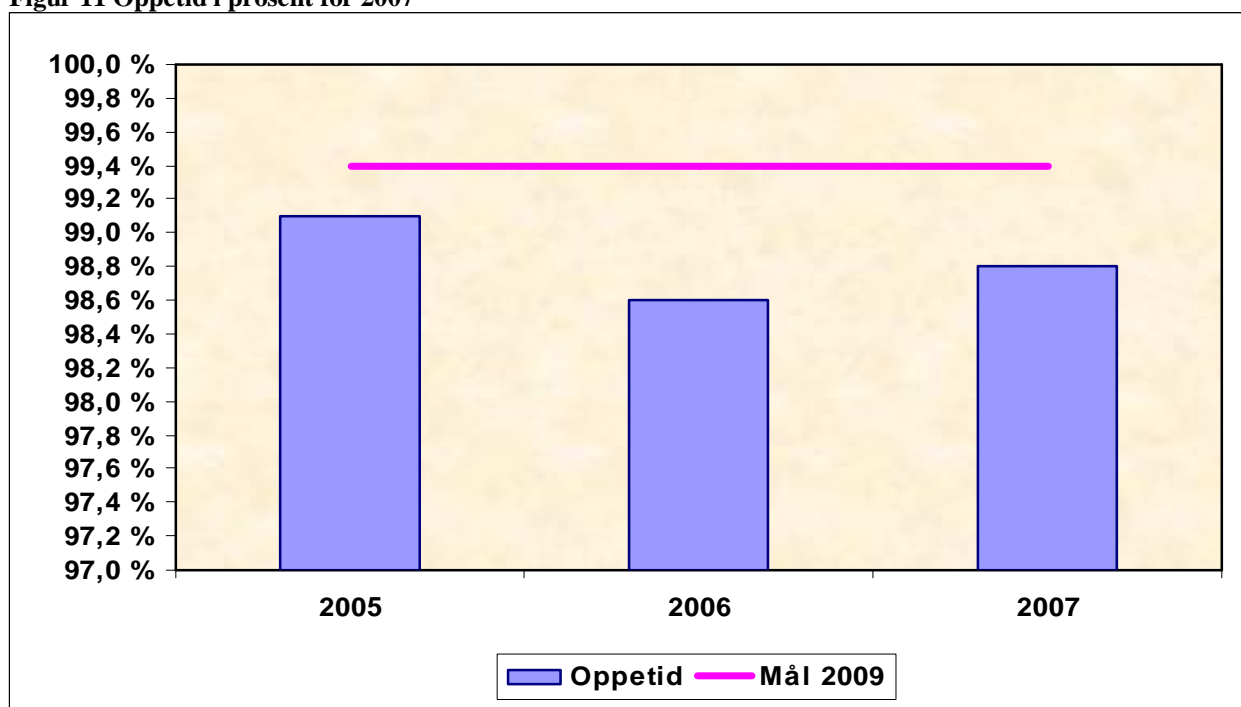
Tallene for fjerntog Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen inneholder ikke nattog, da nattog er et eget togprodukt (øverst i tabellen).

For innstillinger som skyltes Infrastrukturen (Jernbanelinjenet) på Bergensbanen/ Vossebanen og Jærbanen var årsaken feil på skinnegangen, kontaktledningen og sikringsanlegg. For innstillinger på nattoget har ytre forhold (ras, avsporing og snø) påvirket regulariteten.

### 4.3 Oppetid

Oppetid med hensyn til punktlighet defineres ut fra antall forsinkelsestimer på grunn av infrastrukturen i forhold til sum planlagte togtimer pr år. Togproduksjonen i 2007 viser en økning på ca 22.500 togtimer, en økning på 3,4 % i forhold til 2006.

Figur 11 Oppetid i prosent for 2007



Oppetid i 2007 var på 98,8 %, dette er 0,4 prosentpoeng under målet for 2007. For 2006 var oppetiden 98,6 %, og i 2005 99,1 %.

I 2007 er det registrert ca 8.400 forsinkelsestimer, dette er ca 700 flere timer enn i 2006 (i forhold til 2006 har det vært en økning i togproduksjon med 3,4 %). Forsinkelsestimer registrert på bane har økt med ca 480 timer, sikringsanlegg med ca 475 og planlagte arbeider med ca 80 timer i forhold til samme periode i fjor. Forsinkelsestimer på grunn av ytre forhold er redusert med ca 300 timer i forhold til samme periode i fjor.

Årsaken til økningen i forsinkelsestimer for 2007 kan henføres til flere årsaker, blant annet følgende:

- Dovrebanen: dårlig sikt ved planoverganger og saktekjøring i forbindelse med ballastrensverk. I tillegg har det vært saktekjøringer på grunn av solslengfare på strekningen Dombås – Fokstua.
- Bergensbanen: dårlig spor i Finsetunnelen.
- Strekningen Egersund – Stavanger: skyldes økningen arbeidet med nytt dobbelspor Sandnes - Stavanger.

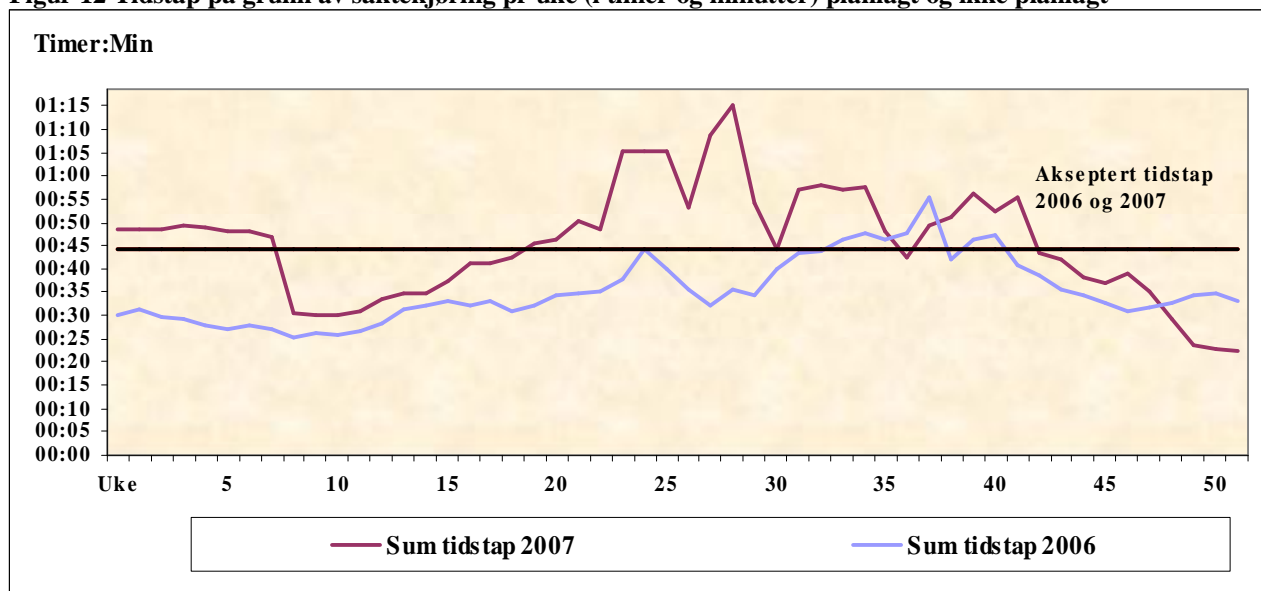
I Oslo-området har det vært en positiv utvikling med en reduksjon på ca 450 timer. Dette er gledelig, men fortsatt har banene i dette området de største utfordringene med hensyn til å oppfylle kravene til oppetid.

Flere tiltak ble gjennomført i løpet av 2007. Det ble tildelt midler til bedring av siktforhold på planoverganger der tidstap skyldes nedsatt hastighet på grunn av dårlig sikt. På Jæren ble rutetiden forlenget med 5 min for å redusere forsinkelser. I Finsetunnelen er det foretatt skinnebytte på de mest utsatte stedene. Saktekjøringene Dombås-Fokstua er fjernet/ redusert i løpet av høsten 2007. På flere baneområder arbeides det aktivt med å få antall signalfeil ned, blant annet med tiltak i Oslostunnelen.

#### 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 saktekjøring per uke.

Figur 12 Tidstap på grunn av saktekjøring pr uke (i timer og minutter) planlagt og ikke planlagt

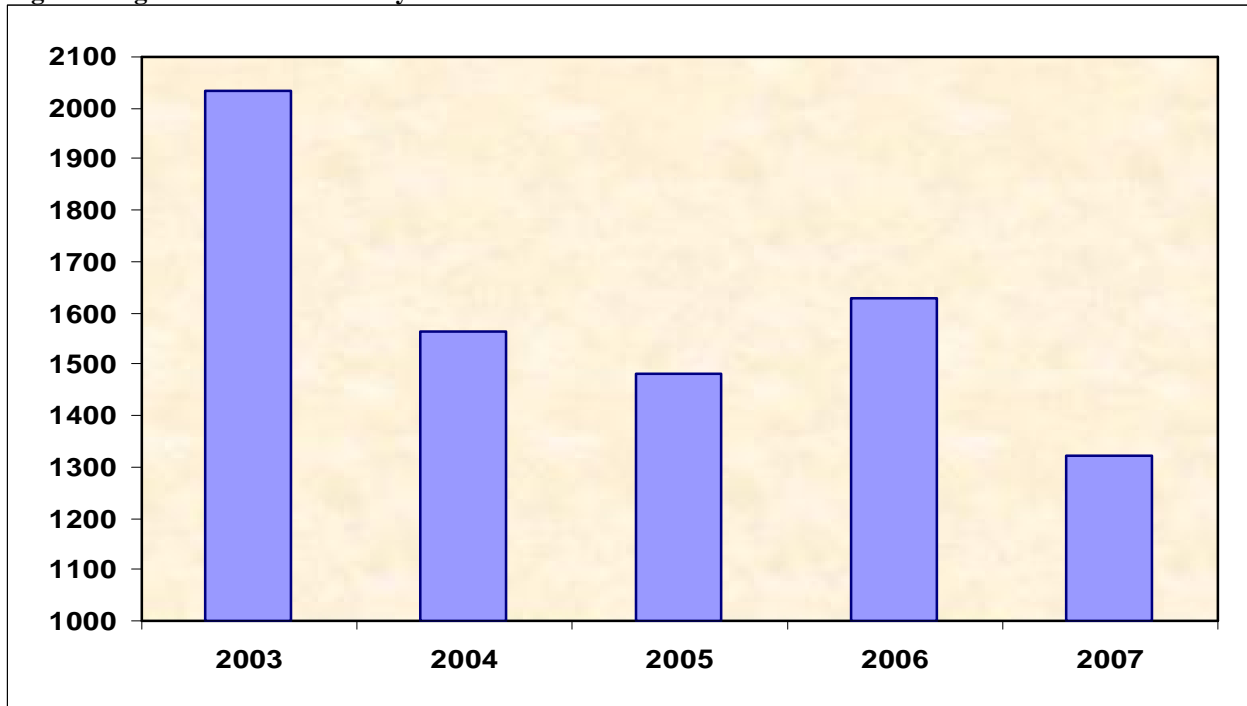


I 2007 var akseptert tidstap 44 min pr uke, det samme som i 2006. Gjennomsnittlig tidstap pr uke ligger på ca 46 min mot 35 min i fjor. Tidstap fra ikke planlagt saktekjøring har økt i 2007. Gjennomsnittlig tidstap økte fra ca 27 min i 2006 til 33 min i 2007. Økningen skyldes i hovedsak dårlig sikt på planoverganger og dårlig sporkvalitet, som ved Finsetunnelen og på Vossebanen, samt fare for slysning på en del strekninger. Selv om det var en økning i tidstapet i 2007 har antall banefeil som skyldes slysning, skinnebrudd og ras blitt redusert.

#### 4.3.2 Punktlighetsforstyrrende feil

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

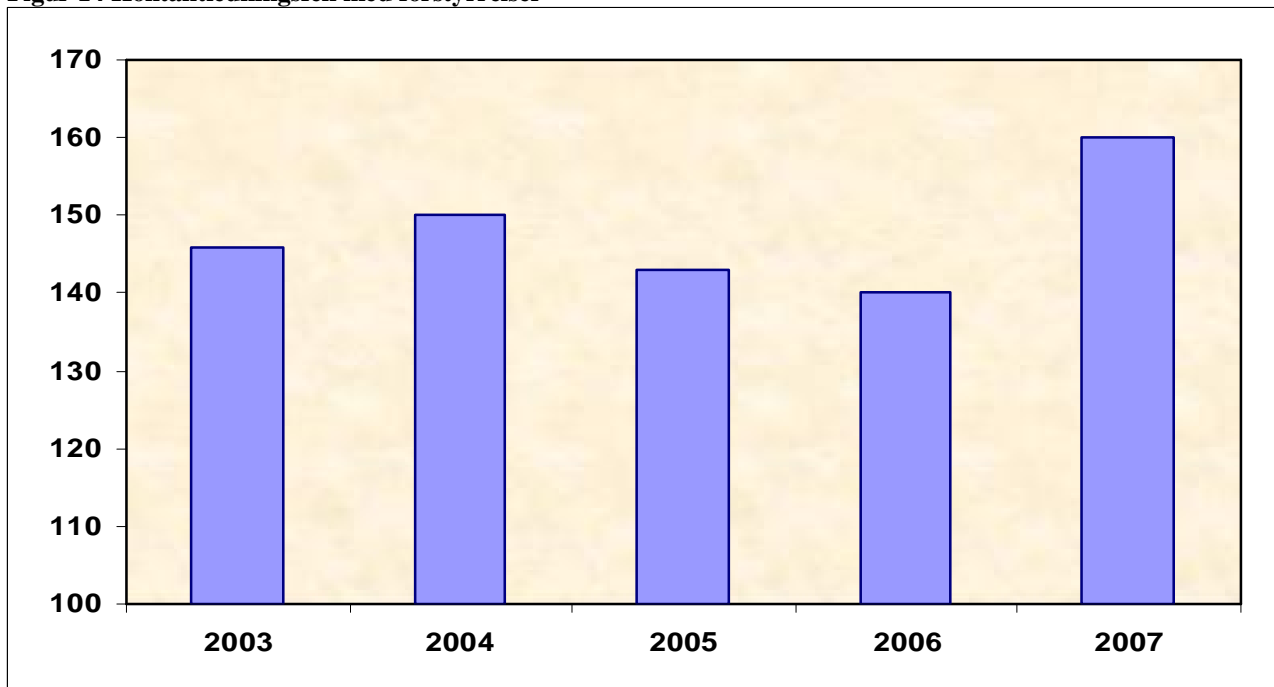
Figur 13 Signalfeil med driftsforstyrrelser



Det er registrert 1.322 signalfeil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken i 2007. Dette er en positiv utvikling med 307 færre signalfeil i forhold til 2006. Flere baneområder arbeider aktivt videre med å få antall signalfeil ned. Forsinkelsestimer på grunn av signalfeil er økt med 460 timer. Konsekvensen pr feil er økt fra 1,8 forsinkelsestimer i 2006 til 2,6 i 2007.

Det er en positiv utvikling i Stor-Oslo med 150 færre signalfeil i 2007 enn i 2006. Her er forsinkelsestimer også noe redusert i 2007 i forhold til 2006.

Figur 14 Kontaktledningsfeil med forstyrrelser



Det er registrert 160 kontaktledningsfeil (KL-feil) som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken i 2007. Dette er 20 flere KL-feil enn i 2006. Antall feil er økt med 17 %, mens antall registrerte forsinkelsestimer på grunn av

KL-feil er redusert med 3 % og ligger på ca 900 forsinkelsestimer. Konsekvensen pr feil er dermed redusert fra 6,7 forsinkelsestimer i 2006 til 5,5 i 2007.



## 5 KUNDETILFREDSHET

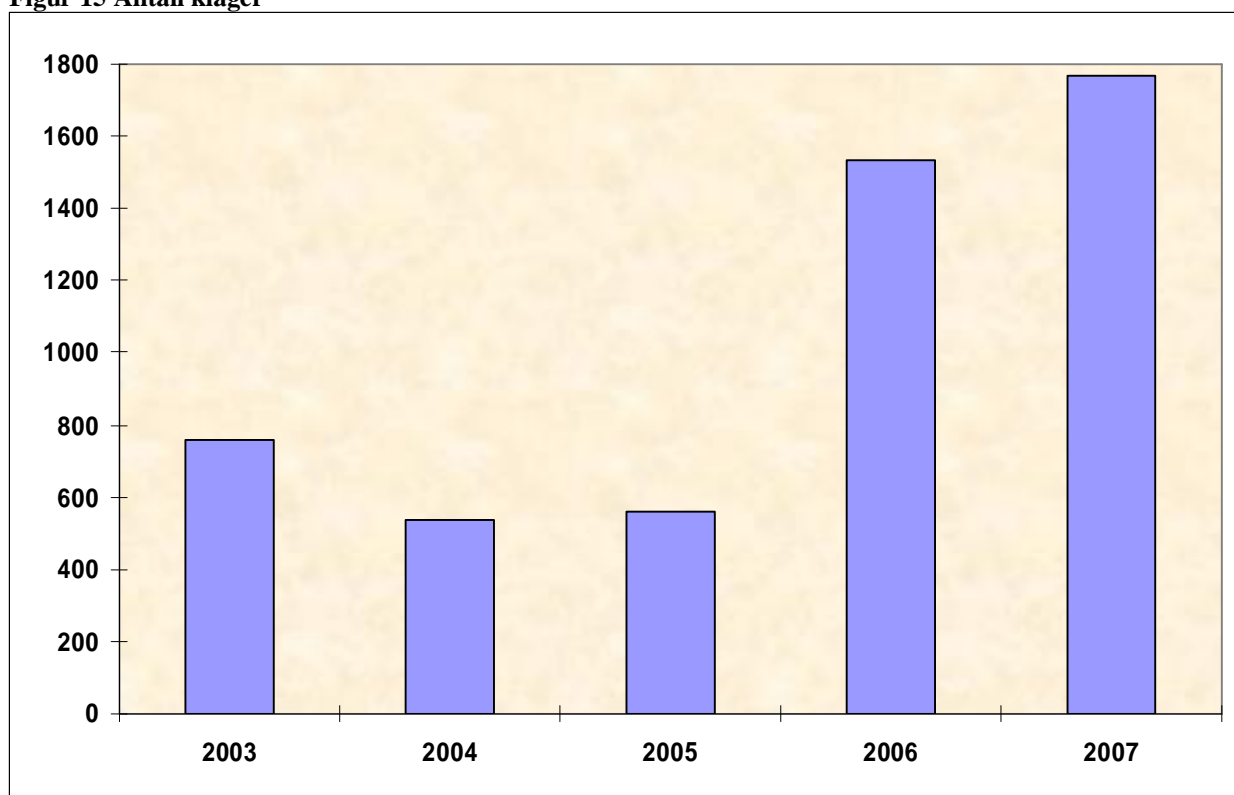
Jernbaneverkets kunder forventer at det er lett å orientere seg om reisetilbudene og at det gis rask og tilgjengelig informasjon ved avvik i togtrafikken. Mangelfull informasjon særlig i forbindelse med punktlighet- og regularitetsforstyrrelser, har derfor vært en hyppig årsak til klager både mot togselskapene og Jernbaneverket.

### 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 15 Antall klager



Ved utgangen av desember var det kommet inn 1.769 klager, mot 1.535 klager i 2006. Det vil si en økning på 15,2 %.

#### Informasjon

Det er registrert 732 klager på informasjon for 2007, mens det var 748 klager i samme periode i 2006. en reduksjon på 2,0 % i forhold til 2006. Reduksjonen er på 45 klager i Trafikkområde øst og 18 klager i Trafikkområde nord. Trafikkområde vest har en økning på 47 klager, økningen i antall klager skyldes manglende informasjon ved forsinkelse. De fleste klagene var innenfor områdene ”manglende informasjon ved forsinkelser”, manglende ruteoversikt og ”manglende informasjon ved endring av spor/ plattform”.

### Stasjonsmiljø

Det er registrert 506 klager på stasjonsmiljø i 2007, mens det var 427 klager i samme periode i 2006. En økning på ca 19 %. De fleste av klagen angikk utvendig renhold av stasjoner/holdeplasser, hvorav en stor andel var klager på manglende strøing.

### Annet:

Under gruppen "annet" er det 531 klager i 2007, mens det var 361 klager i 2006, en økning på ca. 40 %. De fleste klagen gikk på tilgjengelighet, monitorer/tavler og venterom/leskur.

Trafikkområde øst sin andel av antall klager i 2007 er på 72 %, mens den i 2006 var på 82 %. Trafikkområde nord sin andel er økt fra 9 % i 2006 til 15 % i 2007, for Trafikkområde vest er andelen økt fra 9 % i 2006 til 13 % i 2007.

## **5.2 Kundeundersøkelse**

Jernbaneverket ønsker å måle brukernes vurdering av Jernbaneverkets leveranse ved hjelp av en kundeundersøkelse. Nedenfor vises resultatet fra NSBs kundeundersøkelse for de områder hvor Jernbaneverket er ansvarlig for leveransen.

NSBs kundeundersøkelse som omhandler Jernbaneverkets leveranser viser at 71 % av lokaltogskundene og 83 % av regiontogskundene er fornøyd med forholdene på stasjonsområdet. Kundene er mest misfornøyd med parkeringsmulighetene. Det er 2 av 3 kunder som er fornøyd med informasjonen på stasjonsområdet, mens under halvparten av kundene er fornøyd med informasjonen på stasjonene ved avvik.

Jernbaneverket har som strategi å tilrettelegge parkeringstilbud for bil og sykkel på stasjonene for å fremme bruken av tog. For å oppfylle kundenes forventninger til parkeringstilbudet arbeides det aktivt med tiltak for å øke parkeringskapasiteten. Tiltakene består i bedre organisering og utnyttelse av eksisterende parkeringsareal, skilting, regulering og bruk av parkeringsbevis for å hindre fremmedparkering, og utvidelse av parkeringsområdet hvor dette er mulig. Uklare ansvarsforhold mellom Rom Eiendom og Jernbaneverket er en utfordring for dette utviklingsarbeidet.

Figur 16 Kundeundersøkelse (del som angår jernbaneverket)

NSBs kundeundersøkelse Status og mål andel av fornøyde kunder (figuren viser høst tall)		Status 2007																						
		Vår	Høst																					
Stasjonsområde	<table border="1"> <caption>Data for Stasjonsområde</caption> <thead> <tr> <th>Togtype</th> <th>Svært fornøyd</th> <th>Ganske fornøyd</th> <th>Verken eller</th> <th>Ganske misfornøyd</th> <th>Svært misfornøyd</th> <th>Vet ikke</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lokaltog</td> <td>22</td> <td>50</td> <td>16</td> <td>9</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Regiontog</td> <td>32</td> <td>51</td> <td>10</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Togtype	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Verken eller	Ganske misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke	Lokaltog	22	50	16	9	3	1	Regiontog	32	51	10	5	2	1	72	72
	Togtype	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Verken eller	Ganske misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke																	
Lokaltog	22	50	16	9	3	1																		
Regiontog	32	51	10	5	2	1																		
Informasjon på Stasjonen	<table border="1"> <caption>Data for Informasjon på Stasjonen</caption> <thead> <tr> <th>Togtype</th> <th>Svært fornøyd</th> <th>Ganske fornøyd</th> <th>Verken eller</th> <th>Ganske misfornøyd</th> <th>Svært misfornøyd</th> <th>Vet ikke</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lokaltog</td> <td>23</td> <td>36</td> <td>20</td> <td>8</td> <td>5</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Regiontog</td> <td>39</td> <td>36</td> <td>10</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Togtype	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Verken eller	Ganske misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke	Lokaltog	23	36	20	8	5	8	Regiontog	39	36	10	4	3	8	59	59
	Togtype	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Verken eller	Ganske misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke																	
Lokaltog	23	36	20	8	5	8																		
Regiontog	39	36	10	4	3	8																		
Informasjon ved avvik	<table border="1"> <caption>Data for Informasjon ved avvik</caption> <thead> <tr> <th>Togtype</th> <th>Svært fornøyd</th> <th>Ganske fornøyd</th> <th>Verken eller</th> <th>Ganske misfornøyd</th> <th>Svært misfornøyd</th> <th>Vet ikke</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lokaltog</td> <td>5</td> <td>26</td> <td>25</td> <td>26</td> <td>17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Regiontog</td> <td>7</td> <td>36</td> <td>26</td> <td>18</td> <td>12</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Togtype	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Verken eller	Ganske misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke	Lokaltog	5	26	25	26	17	0	Regiontog	7	36	26	18	12	1	39	31
	Togtype	Svært fornøyd	Ganske fornøyd	Verken eller	Ganske misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke																	
Lokaltog	5	26	25	26	17	0																		
Regiontog	7	36	26	18	12	1																		
		54	43																					

## 6 ØVRIG RAPPORTERING

Jernbaneverket vil i dette kapittelet presentere status for produkttall og enhetskostnader. I tillegg presenteres kostnadsutvikling innen administrative og tekniske støttefunksjoner, samt antall ansatte og sykefravær. Dette er forhold som blir omtalt i tildelingsbrev til Jernbaneverket.

**Tabell 16 Parameter som kun skal rapporteres**

Parameter	Status 2005	Status 2006	Status 2007	Interne mål mot 2009
<b>Forhold som kun skal rapporteres</b>				
<i>Produktivitetsanalyser</i>				
Kostnader pr produserte enheter	Se egen omtale			
<i>Enhetskostnader (faste 2005-priser)</i>				
Linjen (kr/hovedsporkm)	87 878	91 695	90 000	88 000
KL-anlegg (kr/hovedsporkm)	22 595	21 322	25 000	33 000
Signal og sikring (kr/hovedsporkm)	34 000	34 626	34 000	33 000
Telekommunikasjon (kr/hovedsporkm)	14 382	21 202	22 000	27 000
Div banedrift (kr/hovedsporkm)	60 267	62 310	52 000	59 000
Sum drift og vedlikehold infrastruktur ekskl stasjoner og eiendommer, samt staber (kr/hovedsporkm)	219 125	62 310	223 000	240 000
Stasjoner og eiendommer (kr/ hovedsporkm)	38 558	38 414	40 000	-
Sentrale og regionale infrastrukturstaber (kr/ hovedsporkm)	35 966	37 498	40 000	-
Sum drift og vedlikehold infrastruktur (kr/hovedsporkm)	293 649	307 067	303 000	-
Trafikkstyring (kr/hovedsporkm)	80 900	57 744	62 000	80 500
<i>Kvalitetsutvikling</i>				
Sporkvalitet (K-tall - Maks = 100)	83	81	82	85
KL: Antall feil med driftforstyrrelser pr. mil	0,58	0,55	0,54	0,50
Signal: Antall feil med driftsforstyrrelser pr. mil	3,80	2,80	3,31	0,30
<i>Mennesker i organisasjon</i>				
Sykefravær i prosent	6,0	5,2	4,9	< 5,0
HKI (1)	22,6	23,2	Ikke målt	> 25
Antall ansatte	2 892	2 930	2 921	
Antall årsverk	2 841	2 874	2 856	

**Note 1:** Det ble ikke gjennomført HKI i 2007, da det ble prioritert å jobbe med verdigrunnlaget. En "ny" måling basert på disse verdiene (inkl HKI) vil bli gjennomført i løpet av 1. halvår 2008.

Hensikten med enhetskostnadene, som blir presentert i tabellen over, er å vise hvor mye av midlene som benyttes til de ulike anleggsdelene, siden kostnaden sammenlignes med en forholdsvis fast variabel (totalt antall hovedspor km).

Nedenfor framstilles kostnader fordelt på fag opp mot mål i målmatrisen. Tallene er korrigert i henhold til endringer i Statistisk sentralbyrå (SSB) sin kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veger fra 2. kvartal 2005 til 2. kvartal 2007. Avskrivninger og lagerendringer er holdt utenfor.

### 6.1 Produktivetsmåling

#### 6.1.1 Produktnøkkeltall

Siden 2003 har Jernbaneverket utarbeidet strekningsvise oversikter over produktnøkkeltall i form av kostnader per hovedsporkm for de enkelte hovedaktiviteter (drift, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold) fordelt på fagområder og delstrekninger. Av forskjellige grunner er tallene før 2005 ikke direkte sammenliknbare, men det begynner etter hvert å tegne seg et bilde.

I tabell 18 fordeles kostnadene til drift og vedlikehold av infrastrukturen mellom banestrekningene. I denne tabellen er kostnader til sentrale og regionale staber holdt utenom, og tabellen viser dermed bare kostnader hos

banesjefenes organisasjon. Tallene er basert på periodiseringsprinsippet. Tabellen som viser produkt nøkkeltall (tabell 18) er kalkulatorisk fordelt, mens produksjonstall pr fag (figur 17) ikke er kalkulatorisk fordelt.

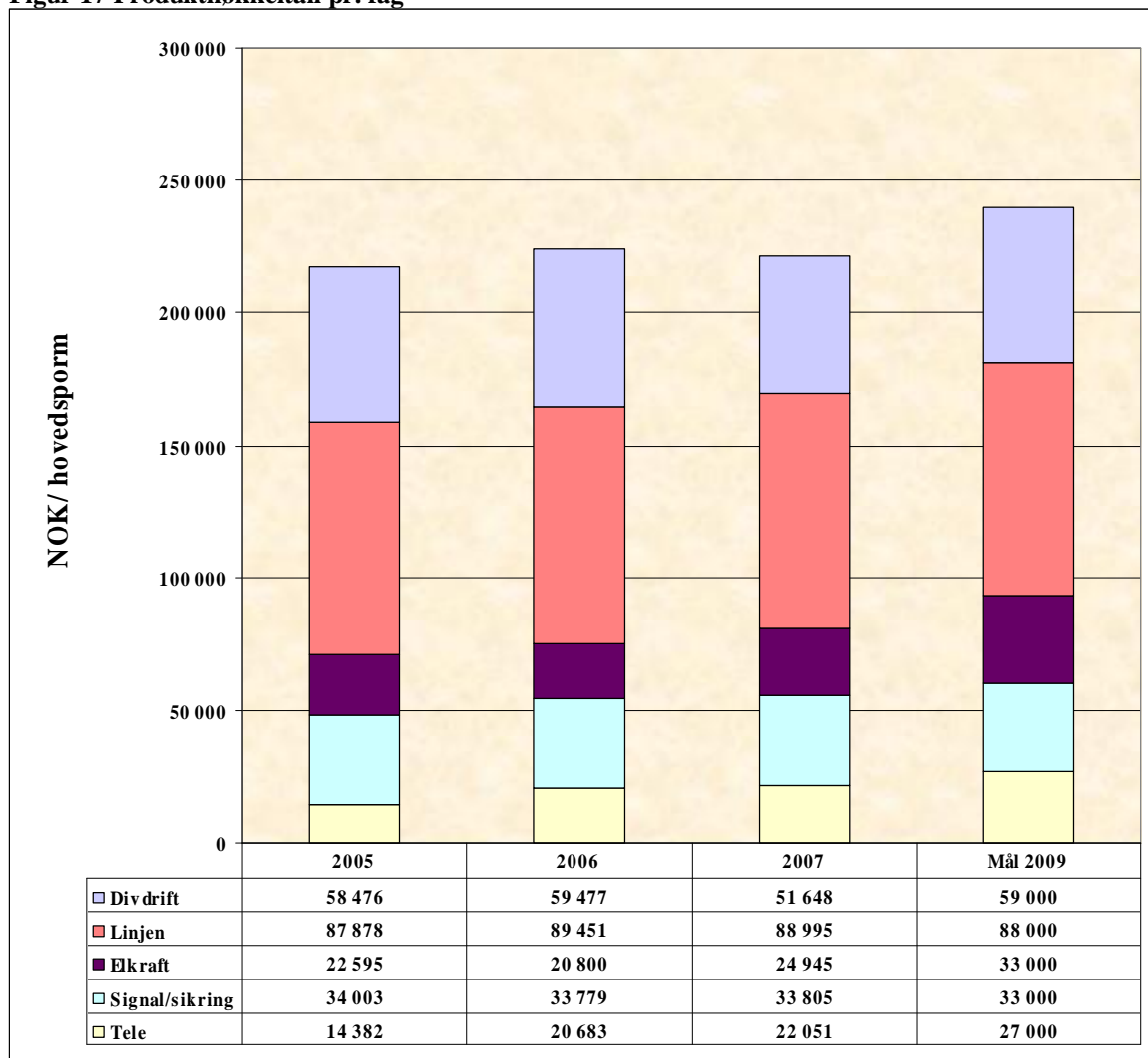
Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold varierer mellom de enkelte årene. Dette skyldes flere forhold, blant annet at snørydding og sporjustering kan ha variasjon fra år til år. Dessuten har noen av strekningene et lite antall hovedsporkilometer, noe som medfører at små endringer kan ha store utslag.

**Tabell 17 Produkt nøkkeltall, kroner pr hovedsporkilometer fordelt på banestrekning – eks avskrivninger**

Banestrekning	Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold			Fornyelse		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Osloområdet	1 993	2 558	2 592	222	111	1 837
Drammenbanen	753	662	654	723	521	170
Hovedbanen	847	850	990	56	19	32
Gardermobanen	560	635	596	0	0	0
Kongsvingerbanen	146	276	296	425	189	368
Gjøvikbanen	245	276	327	34	100	38
Østfoldbanen	261	293	304	153	254	239
Vestfoldbanen	198	217	217	219	278	192
Sørlandsbanen	229	237	235	95	77	94
Bergensbanen inkl Bergnes området	260	259	253	90	102	103
Dovrebanen inkl. Trd-omr	323	301	290	166	138	68
Rørosbanen	140	113	93	9	33	16
Nordlandsbanen	134	145	172	46	36	66
Ofofbanen	1 066	1 042	851	960	1 031	1 404
Andre baner	79	85	101	26	52	33
Uspesifisert og infrastrukturs staber	36	43	53	0	0	2
<b>Sum banestrekninger</b>	<b>7 271</b>	<b>7 991</b>	<b>8 024</b>	<b>3 224</b>	<b>2 941</b>	<b>4 662</b>

Fornyelsen har relativt størst variasjon. Dette henger sammen med 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 17 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 sammenlikne produktionsnøkkeltall mellom eksterne og interne leveranser.

Det politiske skiftet i 2005 særlig knyttet til konkurranseutsetting / outsourcing av drift og vedlikehold av infrastrukturen har nødvendiggjort et utviklingsarbeid langs tre dimensjoner:

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

Organisasjonsutvikling har vært konsentrert om avklaring av roller og oppgaver mellom banesjefene

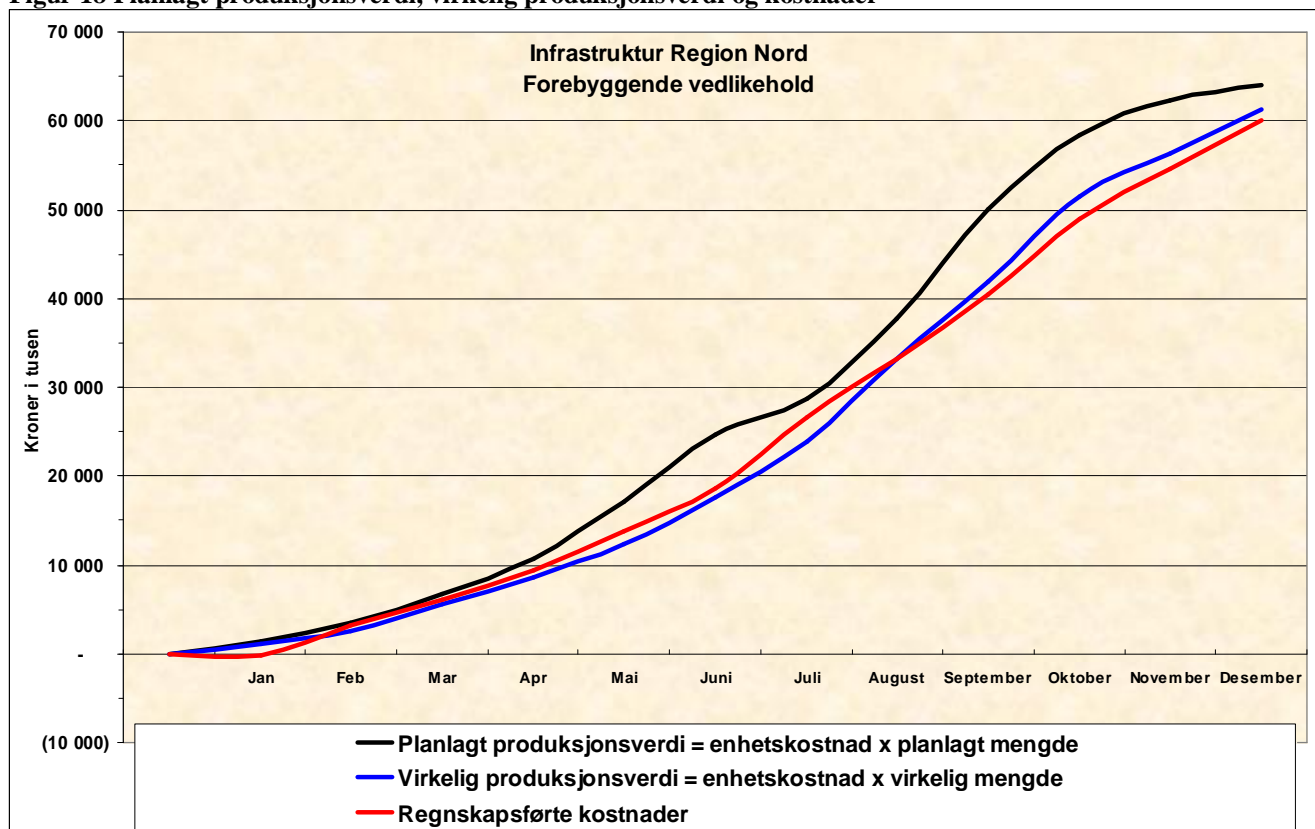
Jernbaneverket	03.12.2007
<p>Infrastruktur Region Vest</p> <p>DRIFTS- OG VEDLIKEHOLDSAVTALE</p> <p>2008</p> <p>mellom</p> <p>BANESJEFER</p> <p>Sørlandsbanen og Bergensbanen</p> <p>og</p> <p>DRIFT VEST</p>	

og driftsorganisasjonen. Videre er produksjonsledelsen i driftsorganisasjonen profesjonalsert, 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 aktivitetsbegrep og mengdebegreper kan man nå måle enhetskostnader i driftsorganisasjonen for de aktiviteter som denne gjennomfører. Jernbaneverket vil på denne måten skape en kultur for produktivitet og effektivitet i hele organisasjonen. 2007 vil være et basisår for den interne benchmarkingen på tvers av organisasjonen og over tid.

Jernbaneverket har etablert rapportering av produserte mengder og tilhørende kostnader for et utvalg av de større arbeidsoppgavene, for å sammenligne produksjonsnøkkeltallene for utførende enheter mot hverandre (såkalt intern benchmarking) på aktivitetsnivå. Arbeidet med innsamling av opplysninger for 2007 pågår. Erfaringer fra 2006 tilsier at regnskapstallene vil kunne variere en god del på grunn av ulikt prosjektomfang og produksjonsforhold, men synliggjøring av enhetskostnadene kan gi bedre kunnskap om god praksis i vedlikeholdet og dermed bidra til effektivisering.

I tillegg til ovennevnte produksjonsnøkkeltall og produktnøkkeltall er det i 2007 gjort forsøk i Region Nord på å kvantifisere faktisk produksjonsverdi mot planlagt, slik at det kan gjennomføres analyser av kostnadseffektiviteten i drifts- og vedlikeholdsarbeider. Systemet gir også mulighet for å vurdere framdriften av arbeidene i driftsorganisasjonen i forhold til planlagte arbeider. Figur 18 viser eksempel på måling av produksjonsverdien<sup>3</sup> i driftsorganisasjonen i Region Nord. Målingen kan brytes ned på typer av oppdrag, og vil gi bedre grunnlag for senere års ressursplanlegging og budsjettering.

**Figur 18 Planlagt produksjonsverdi, virkelig produksjonsverdi og kostnader**



I budsjettprosessen fastsetter banesjefene hva som skal gjøres hvor og hvor mye. Driftsorganisasjonen planlegger hvordan oppgavene skal løses og når de skal løses. Derigjennom kalkuleres aktivitetenes kostnader. Kombinert med mengdeanslagene vil man få en planlagt enhetskostnad. Denne enhetskostnaden benyttes som en intern "pris". Figur 18 viser eksempelvis utviklingen over året i Region Nord for forebyggende vedlikehold.

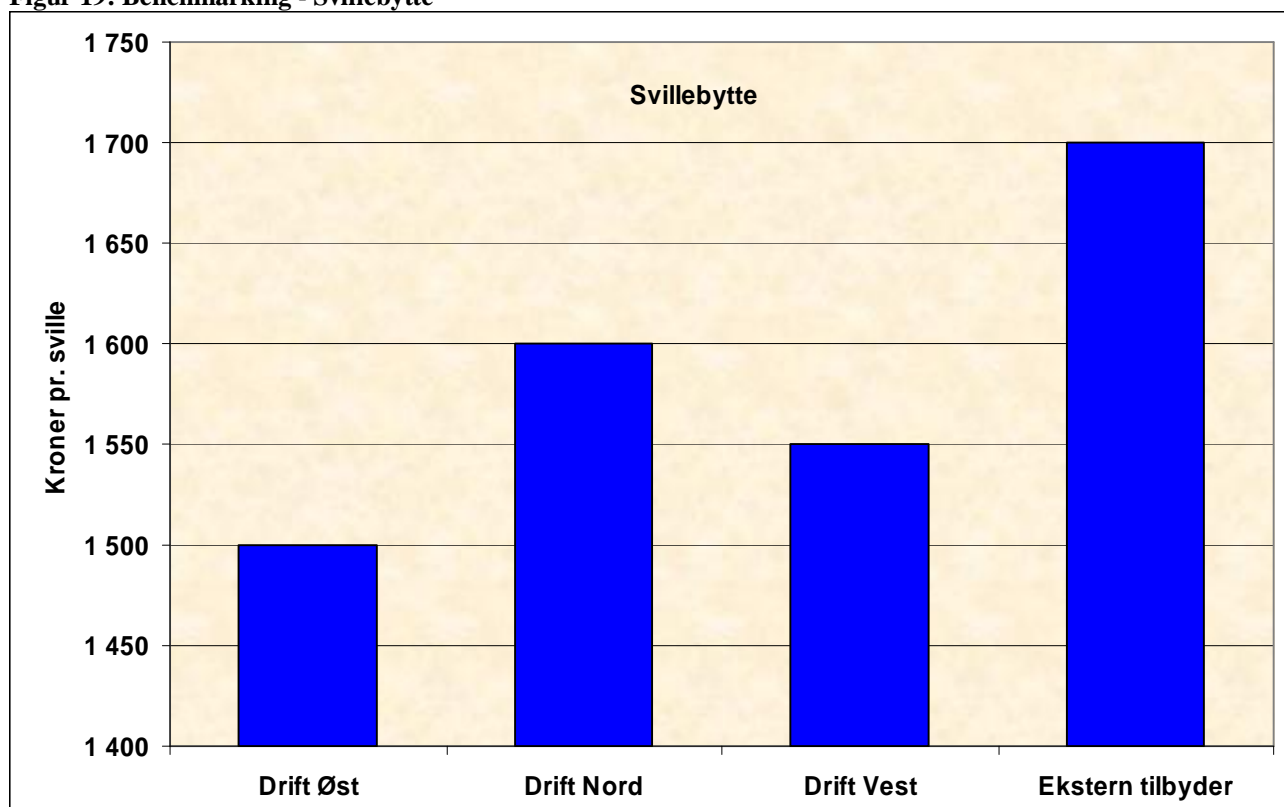
<sup>3</sup> Produksjonsverdi = produsert mengde X planlagt enhetskostnad

Resultatet viser at det ble produsert noe mindre enn planlagt, mens både total kostnadene og enhetskostnaden var lavere enn planlagt.

De nye måleverktøyene gjør det også mulig å måle interne enhetskostnader mot de priser som innhentes gjennom konkurranseutsatt oppdrag. Figur 19 viser et eksempel knyttet til svillebytte. Det er særlig tre forhold som gjør resultatene vanskelige å sammenlikne direkte:

1. overheadskostnader
2. fortjenestemarginer
3. oppdragets størrelse

**Figur 19: Benchmarking - Svillebytte**



Overheadskostnader vil her særlig dreie seg om kostnader ved Jernbaneverkets Fellestjenester. En ekstern leverandør vil i tillegg legge til grunn en avkastning på kapitalen. I Jernbaneverket vil kun avskrivninger på anleggsmaskiner inngå. Det er rimelig å anta stordriftsfordeler ved svillebytte slik at enhetskostnadene blir lavere jo større oppdraget er.

Tallene gir ingen indikasjon på at Jernbaneverkets driftsorganisasjon er mindre kostnadseffektiv enn en ekstern leverandør når det gjelder svillebytte.

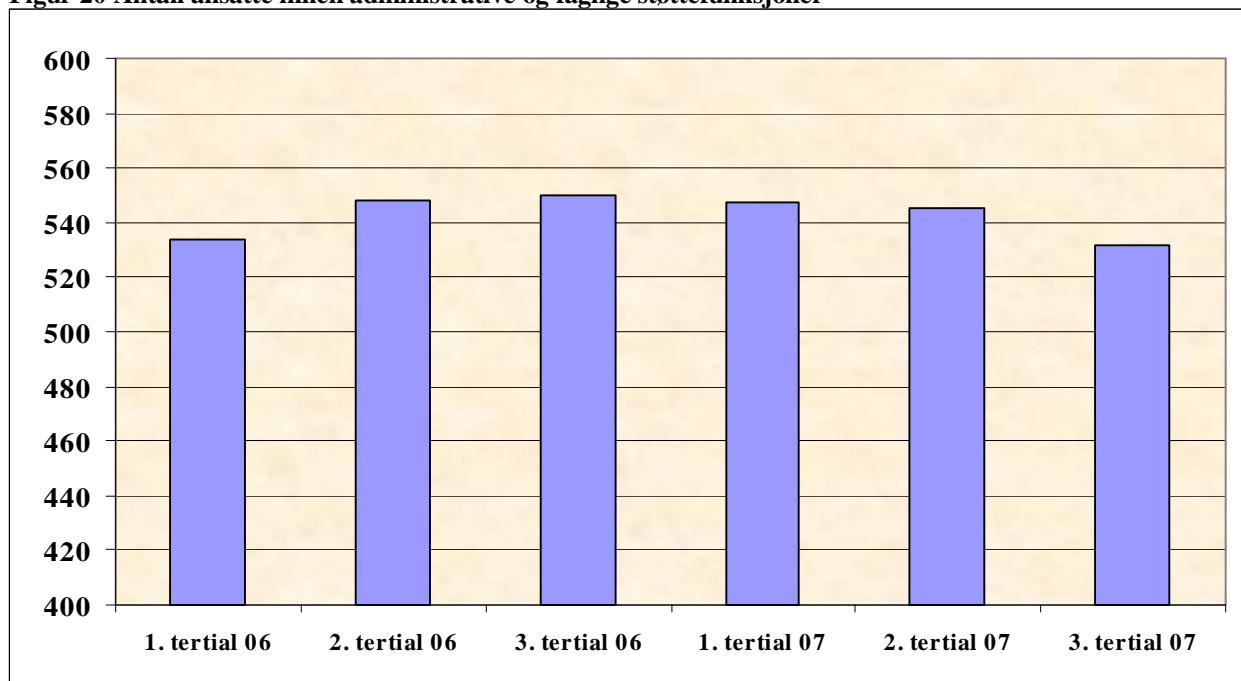
## 6.2 Administrative og tekniske støttefunksjoner

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

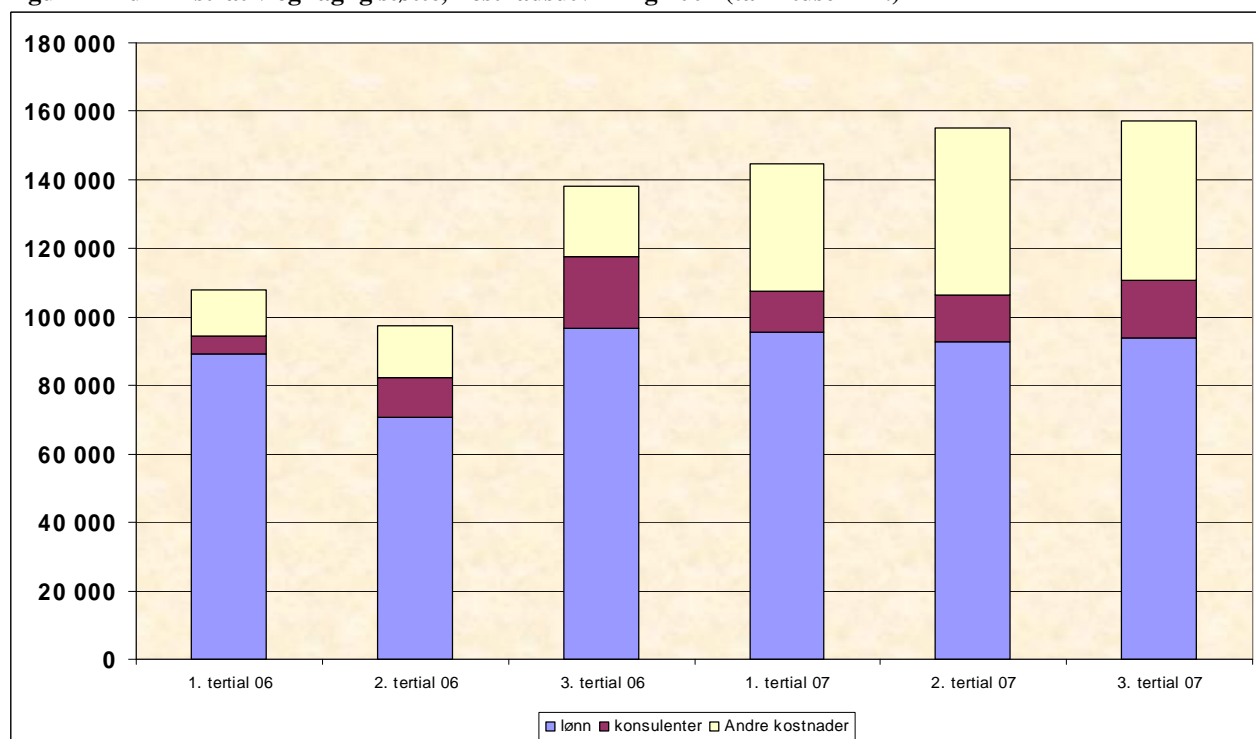
Figur 20 viser at antall fast ansatte i administrative og tekniske støttefunksjoner økte i annet tertial 2006, noe som i hovedsak kan forklares med at enkelte medarbeidere ble flyttet fra Prosjektjenester til de sentrale stabene. I 2007 er bemanningen i administrative og tekniske støttefunksjoner svakt redusert, med totalt 18 personer. Deler av forklaringen ligger i økende grad av turnover, og et noe høyere antall ledige stillinger enn det som har vært vanlig tidligere.



Figur 20 Antall ansatte innen administrative og faglige støttefunksjoner



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

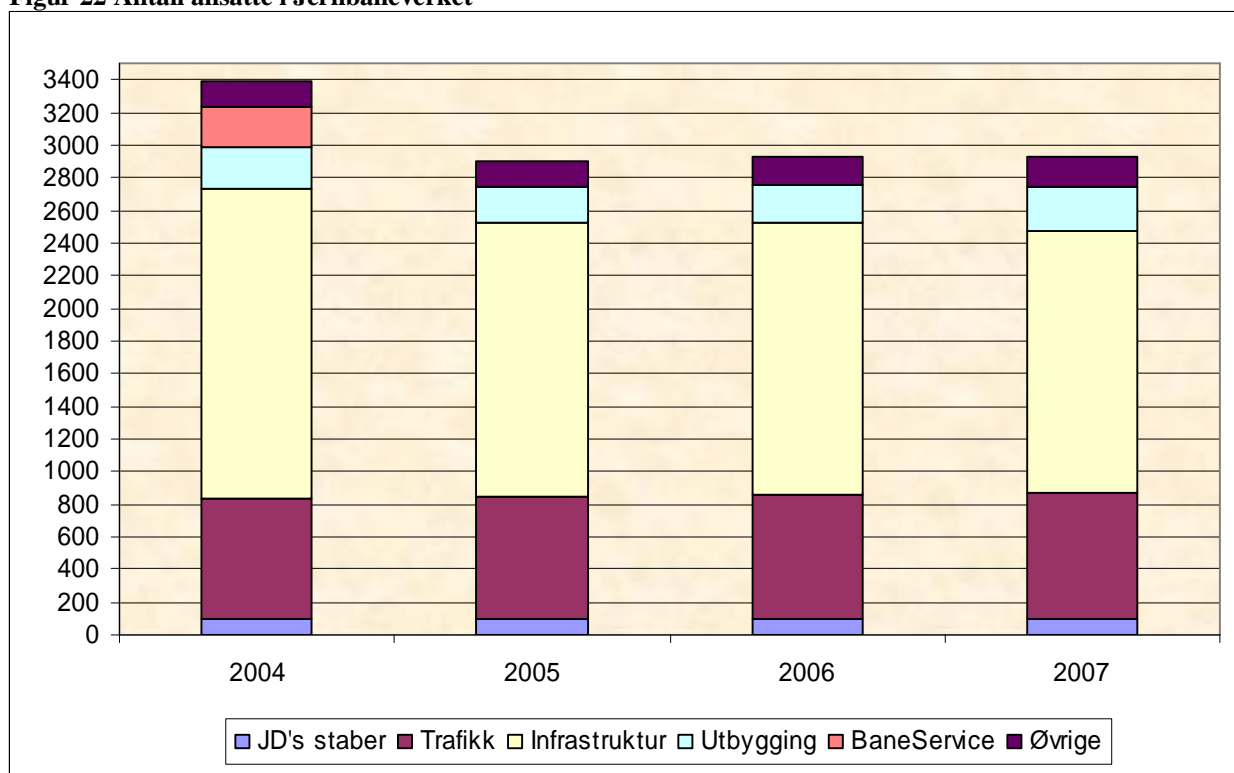


Kostnadsutviklingen innen administrative og tekniske støttefunksjoner er vist i Figur 21. Som påpekt i tidligere tertialrapporter skyldes økningen i "andre kostnader" endret praksis i forhold til tidligere perioder, da Fellestjenester har tatt over husleien fra noen av banesjefene, samt at enkelte medarbeidere flyttet fra Prosjektjenester til de sentrale staber i 2006. Fra annet og tredje tertial vises en relativt jevn kostnadsutvikling, i noen grad påvirket av nedgangen i egen bemanning.

### 6.3 Antall ansatte

Ved utgangen av 2007 hadde Jernbaneverket 2.921 faste ansatte, noe som utgjorde 2.856 årsverk. I samme periode i 2006 hadde Jernbaneverket 2.930 faste ansatte og 2.875 årsverk.

Figur 22 Antall ansatte i Jernbaneverket



Figur 22 viser faste ansatte i perioden 2004-2007, fordelt på virksomhetens hovedenheter. Under "øvrige" ligger Fellestjenester, IKT, Jernbanemuseum, Norsk Jernbaneskole m.m. I 2004 ble Baneservice etablert som aksjeselskap og skilt ut av virksomheten til Jernbaneverket.

### 6.4 Sykefravær

Jernbaneverket har de to siste årene hatt en positiv utvikling i sykefraværet, og 2007 ble sykefraværet historisk lavt med totalt 4,9 % mot 5,3 % i 2006. Nedgangen er hovedsakelig innenfor langtidsfraværet. Langtidsfravær var på 2,7 % i 2007 mot 3,2 % i 2006. Dette tilsier at mye av årsaken til nedgangen i sykefraværet ligger i oppfølgingsarbeidet som hver enkelt leder utfører. Jernbaneverket er 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. Jernbaneverket har også gjennomført et prøveprosjekt knyttet til egenmelding som kan ha virket positivt inn på både kort- og langtidsfravær.

Tabell 18 Sykefravær i Jernbaneverket 2005-2007 fordelt etter fraværslengde (dager i prosent)

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

### 6.5 Likestilling

Ved utgangen av 2007 hadde Jernbaneverket 2.921 ansatte, hvorav 502 eller 17 % var kvinner. I stillings-typer/fagområder med underrepresentasjon søker vi 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 siste 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.

Jernbaneverket hadde pr januar 2008 50 medarbeidere med innvandrerbakgrunn (i henhold til Integrerings- og mangfoldsdirektoratets definisjoner), hvilket tilsvarer 1,6 % av arbeidsstryken. Jernbaneverket har som mål å øke andelen medarbeidere med innvandrerbakgrunn. For 2008 er målsetning å øke andelen til 2,0 % innen utgangen av året.

## **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 – Aksjeinteresser
- Vedlegg 8 – Periodisert regnskap

## Vedlegg 1 Status for større investeringsprosjekter

### 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 Lysaker stasjon vil bedre kapasiteten på strekningen.

#### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 328,6 mill kroner, mot et budsjett på 257,3 mill kroner. Merforbruket på 71,2 mill kroner skyldes en planlagt framdriftsøkning, og at prosjektet blir dyrere enn forutsatt. Produsert verdi i 2007 utgjorde 310,4 mill mot planlagt 291,5 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi utgjør 791 mill kroner og det er utbetalt 762,2 mill kroner totalt på prosjektet. Prosjektets kostnadsramme er 1.180 mill 2007-kroner, mens styringsrammen er 1.097 mill 2007-kroner. Tiltak for å gjøre stasjonen mer tilgjengelig og redusere avstanden mellom tog og plattform har blitt dyrere enn forutsatt.

Grunnarbeidene ble forsinket høsten 2006, men forsinkelsen ble hentet inn igjen slik at sporomlegging og to nye spor på stasjonen kunne tas i bruk 30. juli 2007 som forutsatt. Grunnarbeidsentreprenøren har anslått forseringskostnader å utgjøre 70 mill kroner og har varslet at endelig krav vil komme primo 2008. Jernbaneverkets vurdering av saken er at vi kun har ansvaret for en liten andel av totale forseringskostnadene. De jernbanetekniske entreprenørene måtte også forsere sine arbeider som følge av forsinkelsen hos grunneentreprenøren. Disse kostnadene må Jernbaneverket dekke. Forhandlinger om dette pågår med en av de tre, mens det er oppnådd enighet med de to andre.

Det er besluttet å ikke bygge Fornebubanen. Det vil påløpe merkostnader som følge av endringer i forhold til opprinnelig plan om tilknytning mellom Lysaker stasjon og Fornebubanen. Et foreløpig krav på 31,6 mill kroner er sendt Akershus fylkeskommune 18. desember 2007. Midlertidig tillatelse fra Statens jernbanetilsyn innebærer også en usikkerhet. Samlet sett medfører dette at sluttkostnaden prognostiseres til å bli høyere enn styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen.

#### Framdrift

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

#### Risiko og usikkerhet

Det er som nevnt stor usikkerhet knyttet til kostnadskonsekvensene av forsering, endring av plan hva angår tilknytning til Fornebubanen og kun midlertidige tillatelsen fra Statens Jernbanetilsyn. Det er også risiko knyttet til om Statens Jernbanetilsyn vil forlenge den midlertidige tillatelsen og gi permanent tillatelse til bruk.

### 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 2007 er det utbetalt 478,2 mill kroner, mot et budsjett på 458,7 mill kroner. Merutbetalingene på 19,5 mill kroner skyldes i hovedsak mer erverv av grunn enn planlagt. Produksjonsverdien i 2007 utgjorde 542,3 mill kroner mot et budsjett tilsvarende 569,9 mill kroner. Avviket på 27,8 mill kroner skyldes forsinkelser i oppstart av tunnelentreprisene. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 740 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er 2.850 mill 2007-kroner, noe som er i henhold til ekstern kvalitetssikring og godkjent styringsramme. Prosjektets kostnadsramme er 3.235 mill 2007-kroner.

#### Framdrift

Prosjektet er delt inn i fire entrepriser. Tunnelarbeidene er nå i gang på tre av disse. På Sandvika Øst er driving av hovedtunnel både mot Sandvika og mot Lysaker godt i gang. Videre er tverrslaget ved Fossveien ferdig og driving av hovedtunnel er påbegynt. Tverrslaget ved Skallum er om lag 75 pst ferdig. Ved den fjerde entreprisen

- Lysaker vest - er det utgraving i spuntgrop som pågår. Som følge av meget vanskelige grunnforhold (kvikkleire) og nærhet til trafikkert spor ligger arbeidene noe etter planen. En stor del av forsinkelsen er tatt inn i løpet av 3. tertial, og det forventes at videre framdrift går etter plan.

#### Risiko og usikkerhet

Det er noe usikkerhet til at valg av rømningskonsept for tunnelen. Dette kan påvirke totalkostnaden. Konseptet skulle vært klart i 2007, men beslutningen er utsatt som følge av behov for kvalitetssikring, detaljering og vurdere kostnaden av ulike alternativer.

#### **Alnabru Containerterminal Sør**

Prosjektet består av bygging av ny containerterminal på østre del av dagens skifteområde på Alnabru. Prosjektet omfatter fjerning av spor og sporveksler på skifteområdet og bygging av terminal basert på krandrift. Det er planlagt to kranbaner, ti lastespor og lager / depot for containere, og semihengere. Videre omfatter prosjektet interne transportveier, samt midlertidig løsning for hovedport. Ny permanent hovedport er forutsatt som eget prosjekt på grunn av at løsningen er avhengig av ny reguleringsplan med samarbeid mellom flere aktører - bl. a 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 2007 er det utbetalt 16,6 mill kroner, mot et budsjett på 85,9 mill kroner. Mindreutbetalingen skyldes initiering av kvalitetssikring (KS2) og utsatt byggestart til 2009. Produksjonsverdien utgjør i 2007 18,9 mill kroner, mot et budsjett på 22,8 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 34,8 mill kroner.

Kostnadsoverslaget er 605 mill 2008-kroner. Prosjektet er planlagt framlagt for ekstern kvalitetssikring (KS2) våren 2008.

#### Framdrift

Arbeidet med å utarbeide detaljplan startet i september. Detaljplanen skal danne grunnlag for gjennomføring av ekstern kvalitetssikring KS2. Utarbeidelse av detaljplanen ligger etter planen og framdriften fram mot KS2 vurderes som kritisk. Det tas sikte på at KS2 blir gjennomført tidsnok slik at oppstartbevilgning kan gis i 2009. Årsaken til forsinkelsen skyldes i hovedsak nødvendigheten av å vurdere elementer i løsningene på nytt. Bygging av terminalen, etablering av driftsselskap og bestilling av kraner planlegges startet primo 2009. Første byggetrinn er planlagt klart til bruk i første halvdel av 2011. Hele utbyggingen kan stå ferdig i 2012.

#### Risiko og usikkerhet

Det eksisterer usikkerhet i forhold til hva Oslo kommune krever i forbindelse med godkjenning av reguleringsplan for "innsatsområde 3" i Groruddalen. Dette kan blant annet berøre vegtilknytning og atkomst (port) til terminalen. Parallelt arbeider Oslo kommune med reguleringsplan for gjenåpning av Alnaelva gjennom det samme området. Tiltakene foregår i hovedsak på Jernbaneverkets eiendom, men atkomstsonen kan utløse behov for betydelige grunnvervskostnader, som så langt ikke er tatt med i kostnadsberegningen.

Ombygging av de eksisterende sikringsanleggene innebærer fortsatt framdriftsmessig og økonomisk risiko. Et større arbeid der anleggene tas ut av bruk i 3–4 uker for å dokumentere beskaffenhet planlegges gjennomført i påsken 2008. Dette vil redusere risikoen. Tidspunkt for etablering av driftsselskap innbefatter også risiko. Videre er det risiko i forhold til driftsselskapets grensesnitt mot Jernbaneverket og mot eksisterende terminal.

Framdrift av detaljplanleggingen fram mot KS2 er kritisk, og Jernbaneverket vil i egen sak ta opp muligheten av å utsette KS2 til sommer/ høst 2008 og allikevel kunne få prosjektet opp til bevilgning i forbindelse med statsbudsjettet for 2009.

#### **Alnabru Containerterminal Nord – Strakstiltak**

Som en følge av at ny containerterminal på Alnabru ble forsinket, ble det besluttet å gjennomføre strakstiltak på den eksisterende terminalen på nordområdet på Alnabru.

### Økonomi

Planlegging og prosjektering av strakstiltakene har medført en utbetaling på 1,7 mill kroner og en produksjonsverdi tilsvarende 2,5 mill kroner i 2007.

Hovedplan for strakstiltak på den eksisterende terminalen er en omforent løsning med CargoNet og er kostnadsberegnet til 55 mill 2007-kroner. I 2008 er det bevilget 40 millioner via programområdet kapasitetsøkende tiltak. De resterende midler forutsettes dekket gjennom en omdisponering fra prosjektet Alnabu Containerterminal Syd.

### Framdrift

Hovedplan ble ferdigstilt i september, men er ikke ferdig behandlet. Alternativene er utarbeidet i nært samarbeid med CargoNet. Tiltaket vil gi en betydelig økning i kapasiteten (Ca. 130.000 TEU). Tilbudskonkurranse på både grunnarbeider og jernbanetekniske arbeider ble utlyst i desember og byggearbeidene starter i februar / mars. Tiltakene skal være ferdig oktober / november 2008.

### Risiko og usikkerhet

Det er risiko knyttet til om grunnen er forurenset. Videre utgjør kostnadsutviklingen i anleggsmarkedet en risikofaktor.

### **Ski stasjon – byggetrinn 1**

Byggetrinn 1 var et tilgjengelighetsprosjekt hvor det skulle etableres en undergang, flytting av buss- og drosjeterminal og hvor det etablering av flere parkeringsplasser.

### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 61,4 mill kroner, mot et budsjett på 62,6 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 56,8 mill kroner, mot et budsjett på 57,8 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 66,8 mill kroner. Godkjent kostnadsoverslag for revidert byggetrinn 1 er 250 mill 2007-kroner.

### Framdrift

Prosjektet er stoppet som følge av at det ikke er bevilget midler for 2008.

### **Sandnes – Stavanger**

Prosjektet omfatter en utvidelse til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes - Stavanger på 14,5 km langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg, samt nye holdeplasser for persontrafikk inkludert atkomst og parkering.

Ekstern kvalitetssikring i henhold til regler for statlige investeringer over 500 mill kroner er gjennomført med ferdig rapport datert 28.10.2005. Anleggsarbeidene startet i november 2006. I perioden oktober 2007 til januar 2008 er det gjennomført en særskilt kvalitetssikring som følge av vesentlig kostnadsøkning.

### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 330,5 mill kroner, mot et budsjett på 303,3 mill kroner. Merutbetalingen på 27,2 mill kroner skyldes i hovedsak en utbetaling som var budsjettert under fornyelse er foretatt over investeringsbudsjettet. Produksjonsverdien i 2007 utgjør 359,4 mill kroner, mot et budsjett på 400,6 mill kroner. Avviket på 41,3 mill kroner skyldes i hovedsak feil i periodisering ved budsjettering av signalentreprisen. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 472,9 mill kroner. I forbindelse med godkjenningen av nytt kostnadsoverslag har Samferdselsdepartementet gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet ved Holte Consulting. I foreløpig rapport pr. 15.01.08 er forslag til ny styringsramme 2.112 mill 2007-kroner.

### Framdrift

Prosjektet er planlagt med fire utbyggingsparseller. I november 2006 startet byggingen av parsell 1 Jåttåvågen holdeplass. I februar 2007 startet arbeidene på parsell 2 Lurahammaren - Jåttåvågen. Videre ble signalkontrakten med ABB / Merkurianlegg signert i mars 2007. I oktober 2007 var det byggestart på parsell 3 Sandnes - Lurahammaren.

Inngåelse av kontrakt, vedrørende kontaktledning og spor, var planlagt i desember 2007, men har pga. arbeidet med ekstern kvalitetssikring blitt forsinket. Anleggsstart på disse kontraktene er på kritisk linje for prosjektet. Ytterligere forsinkelser kan true ferdigstilling i 2009. På grunn av et sterkt lokalt press har Jernbaneverket justert framdriftsplanene for å kunne ta i bruk nye Jåttåvågen holdeplass allerede ved ruteomleggingen januar 2008. Dette gir merkostnader på ca. 8 mill kroner, hvorav Jernbaneverket dekker 1/3 og det resterende dekkes av lokale instanser. Framdriften er i tillegg anstrengt som følge av vanskeligheter med å rekruttere til byggherreorganisasjonen.

#### Risiko og usikkerhet

Merkuranlegget er ikke systemgodkjent i Norge. Det knyttes derfor usikkerhet til når anlegget vil bli systemgodkjent. Om systemet ikke godkjennes i tide, kan dette medføre ekstra kostnader på ca. 160 mill kroner. Dette tilsvarer kostnaden for ett års forsinkelse. Andre usikkerhetsfaktorer er nærføring av togtrafikk i anleggsperioden og markedssituasjonen i anleggsmarkedet. Framdriften i grunnervvervsprosessen er kritisk som følge av forsinkelser i ekspropriasjonsprosessen. Dette er svært kritisk for å holde framdriften i grunnentreprisene.

#### **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 må foretas en ny kjøretidsberegning med hensyn på å vurdere eller forlengelse av eksisterende kryssingsspor. Terminalanlegget gir reduksjon i drift- og vedlikeholdskostnader for godsoperatør og driftsselskap, samt at beregning av godsvolumer gir fleksibilitet som gir kapasitetsøkning.

#### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 152,6 mill kroner, mot et budsjett på 195,9 mill kroner. Avviket på 43,3 mill kroner skyldes i hovedsak forsinkelse på signalkontrakten med ABB / Merkur, forsinkelse på lokale støytiltak på grunn av manglende avtaler med grunneiere, forsinket utbetaling av skjønn i forbindelse med grunnerverv og forsinket etablering av speditører. Produsert verdi i 2007 utgjør 168,8 mill kroner, mot et budsjett på 151,4 mill 2007-kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 447,8 mill kroner. Kostnadsoverslag utgjør 458,4 mill kroner, noe som tilsvarer prognosen for sluttkostnad. Det er usikkerhet tilknyttet prognosen da Jernbaneverket avventer dom (ca. april 2008) fra overskjønnet vedrørende grunnerverv. Prosjektets prognostiserte sluttkostnad er 509 mill 2007-kroner.

#### Framdrift

Byggingen startet i november 2005 og terminalen er nå i hovedsak ferdigstilt. Speditørens byggearbeider er igangsatt (Schenker startet i august og Tollpost Globe i september). Framdriften for ferdigstilling av signalkontrakten er anstrengt, mens øvrige arbeider ble ferdigstilt i løpet av høsten 2007. Offisiell åpningsdato var 21. januar 2008. Terminalen er satt i drift uten signalanlegg. Det arbeides videre med signalanlegget og dette forventet idriftsatt i juni 2008.

#### Risiko og usikkerhet

De største økonomiske usikkerhetsfaktorene er knyttet til "overskjønnet" vedrørende grunnervervelsen, som avholdes i april 2008. Det vil også være en økonomisk usikkerhet knyttet til at signalkontrakten ikke er fullført. Signalkontrakten følges opp med ukentlige framdriftsmøter i Jernbaneverket og med leverandøren (ABB).

#### **GSM-R**

##### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 221,8 mill kroner, mot et budsjett på 214,6 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 77,5 mill kroner. mot et budsjett på 83,9 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi er 1.724 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er 1.777 mill kroner, mens kostnadsoverslaget er 1.806 2007-kroner. Av totalt kostnadsoverslag er 30, mill kroner overført til prosjektet GSM-R komplettering.

##### Framdrift

Arbeidet med sluttdokumentasjon pågår. Ved utgangen av desember 2007 var alle banestrekninger ferdigstilt og avsluttet med unntak av Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen, hvor noe dokumentasjon og feilretting gjenstår. Mindre forsinkelser medfører at noe testarbeid er forskjøvet til 2008.



Risiko og usikkerhet

Det er ingen vesentlig usikkerhet ut over de framdriftsmessige forhold.

**Fjernstyring på Nordlandsbanen**

Arbeidet med automatisk togkontroll (ATC), i samband med utbygging av fjernstyring (CTC), og nye signalanlegg på strekningen Grong - Mosjøen pågår. Første delstrekning (Grong - Trofors) 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 strekning med fjernstyring. Et vesentlig element er fjernstyringens fleksibilitet hva angår å ta inn forsinkelser. Flexibiliteten vil også øke kapasiteten på strekningen ved at flere kryssingsspor kan benyttes hele døgnet.

**Grong – Mosjøen**Økonomi

I 2007 er det utbetalt 48,1 mill kroner, mot et budsjett på 10,0 mill kroner. Produksjonsverdien i 2007 utgjør 50,2 mill kroner, mot et budsjett på 22,5 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak større endringer i omfang på arbeidene på Mosjøen stasjon. Stasjonen var planlagt med to spor, mens gjeldende plan har tre spor. Dette medfører behov for nytt sikringsanlegg. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 217,7 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er 249 mill kroner. Godkjent kostnadsoverslag er 218 mill 2007-kroner. Årsaken til økningen skyldes blant annet to år forlenget byggetid som en følge av knapphet på signalressurser.

Framdrift

Prosjektet var planlagt ferdigstilt i desember 2006, men forventet ferdigstilling til Mosjøen stasjon er endret til juni 2008. Dette skyldes endringer i omfang og knapphet på signaltekniske ressurser. Usikkerheten til forventet sluttdato er knyttet til tilgangen på sluttkontrollører, da disse er prioritert til Ganddal godsterminal, samt generisk godkjenning av sikringsanlegget på Mosjøen stasjon.

Risiko og usikkerhet

Det er fortsatt risiko tilknyttet totale kostnader og framdrift på grunn av tilgang på signaltekniske ressurser, samt generisk godkjenning av Merkur sikringsanlegg.

**Mosjøen – Bodø**Økonomi

I 2007 er det utbetalt 148,2 mill kroner, mot et budsjett på 118,6 mill kroner. Avviket skyldes blant annet anstrengt framdriftsplan. Produisert verdi i 2007 utgjør 118,4 mill kroner, mot et budsjett på 125,0 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 183,2 mill kroner. En gjennomgang av prosjektkostnadene ble foretatt i forbindelse med revisjon av hovedplanen. Gjennomgangen synliggjorde en forventet kostnadsøkning. Prosjektets kostnadsoverslag ble satt til 581,5 mill 2007-kroner. Som følge av den vesentlige kostnadsøkningen ble det i perioden oktober 2007 til januar 2008 gjennomført en særskilt kvalitetssikring i regi av Samferdselsdepartementet. Usikkerhetsanalyse ble gjennomført av Holte Consulting mottatt 15.01.2008. Styringsrammen er i analysen beregnet til 596,0 mill 2007-kroner.

Framdrift

Prosjektet forventes ferdigstilt innen utgangen av 2009, men er underlagt en svært krevende framdriftsplan. Godkjenning av innvendig sikringsanlegg (Merkur) henger sammen med den generiske godkjenningen av Merkur sikringsanlegg som ivaretas i forbindelse med Ganddal Godsterminal. Godkjenningen er forsinket. Dette medfører at "Sikringsanlegg og fjernstyring Mosjøen Bodø" er blitt forsinket. Testene på sikringsanlegget kan ikke utføres før generisk applikasjon er godkjent (Ganddal godsterminal). Prosjektet har i sin gjeldende framdriftsplan forutsatt en tidligere godkjenning av sikringsanlegget og dermed tilgang på sluttkontrollører.

Risiko og usikkerhet

Revidert kostnadsoverslag og prognostisert sluttkostnad blir sikrere etter gjennomført usikkerhetsanalyse og særskilt kvalitetssikring. De største økonomiske usikkerhetene er fortsatt knyttet til framdriftsmessige forhold og tekniske avklaringer.

**Nordre avlastningsvei – Tiltak Brattøra**

Prosjektet er initiert av vegprosjektet ”nordre avlastningsveg”. Prosjektet omfatter sporomlegging og flytting av øvrig infrastruktur på tomte mellom dagens eiendomsgrense og formålsgrensen mot Nordre avlastningsveg. Prosjektet gjennomføres i to faser. Fase 1 omfatter riving av spor og bygging av ny lastegate. Fase 2 omfatter omlegging av all infrastruktur som ligger utenfor den nye formålsgrensen. Fase 1 er gjennomført i 2006 og fase 2 var planlagt ferdigstilt i 2007. Ferdigstillelsesdato var planlagt innen 31. desember 2007 men er forsinket grunnet manglende signalressurser.

Økonomi

I 2007 er det utbetalt 27,2 mill kroner, mot et budsjett på 52,7 mill kroner. Mindreutbetalingen på 25,5 mill kroner skyldes i hovedsak manglende signalressurser og derav forsinkelse i forhold til planlagt framdrift. Produisert verdi i 2007 utgjør 19,0 mill kroner, mot et budsjett på 43,0 mill kroner. Avviket på 24,0 mill kroner skyldes i hovedsak forsinkelsen. Prosjektets kostnadsoverslag er 80,3 mill 2007-kroner. Det forventes en kostnadsøkning som følge av ett år forlenget byggetid. Det er usikkerhet vedrørende kostnadsøkningens størrelse.

Framdrift

Fase 1 ble ferdigstilt i 2006 som planlagt, mens Fase 2 er forsinket på grunn av manglende signalressurser. Manglende tilgang på sluttkontrollører 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 Vegvesenets bygging av Nordre avlastningsveg. Ferdigstillelsesdato for prosjektet er revidert til 01.12.2008.

Risiko og usikkerhet

Usikkerhet er knyttet til de framdriftsmessige forhold i forbindelse med signalarbeidene.

**Bergen stasjon – Fløen**

Tiltaket vil i første rekke gi kapasitetsøkning og tidsbesparelser for trafikk mellom Arna og Bergen og i tillegg gi bedre fleksibilitet i håndtering av godstog. Tiltaket vil i tillegg 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 utskifting og bygging av nytt sikringsanlegg. Prosjektet er nå en ren investering og tidligere fornyelsessandel inngår i kostnadsoverslaget.

Økonomi

I 2007 er det utbetalt 2,1 mill kroner, mot et budsjett på 20,3 mill kroner. Produisert verdi i 2007 utgjør 2,0 mill kroner, mot et budsjett på 19,1 mill kroner. Avviket skyldes forsinkelser i avklaringer vedrørende signalanlegg og godkjenning av detaljplan. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 9,8 mill kroner. Kostnadsoverslag og prognose for sluttkostnad tilsvarer 270,9 mill 2007-kroner, hvorav fornyelse inngår med 152,6 mill 2007-kroner.

Framdrift

Det forventes avklaringer om signalanlegg og godkjenning av detaljplan.

Risiko og usikkerhet

Det er usikkerhet knyttet til kostnader, framdrift og budsjett tildeling innenfor framtidige budsjetttrammer.

**Planlegging, prosjektering og grunnerverv**

Det er i 2007 budsjettet med 88,6 mill kroner til planlegging, prosjektering og grunnerverv. Prosjekter som er finansiert over dette budsjettet i 2007 er:

- r Kolbotn – Ski med 20 mill kroner
- r Barkåker – Tønsberg med 25 mill kroner
- r Farriseidet – Porsgrunn med 5 mill kroner
- r Holm – Holmestrand – Nykirke med 10 mill kroner
- r Sandbukta – Moss med 2 mill kroner
- r Eidsvoll Hamar med 4,6 mill kroner
- r Gevingåsen tunnel med 5 mill kroner
- r Planlegging og prosjektering av nye krysningsspor med 17 mill kroner.

### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 64,2 mill kroner, mot et budsjett på 88,6 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 68,3 mill kroner, mot et budsjett på 96,8 mill kroner. Produksjonsavviket på 28,5 mill kroner skyldes lavere framdrift enn planlagt på de fleste prosjektene. Merforbruk på Barkåker - Tønsberg tilsvarende 7,0 mill kroner skyldes i hovedsak grunnerverv. Merforbruk på Farriseidet - Porsgrunn på 2,3 mill kroner skyldes høyere kostnader enn budsjettet i detaljplanarbeidet.

### Framdrift

I prosjektet Barkåker - Tønsberg er det arbeidet med oppdatering av byggeplan og utarbeidelse av anbuds- og kontraktsdokumenter. I prosjektet Farriseidet - Porsgrunn pågår detaljplanarbeidet for Farriseidet - Telemark. Her skal reguleringsplanen gjennomgå offentlig behandling medio 2008. I prosjektet Holm - Holmestrand - Nykirke ble detaljplanarbeidet startet i august og ferdig reguleringsplan antas ultimo 2008. Deretter gjennomføres en fasedeling av prosjektet, der en gjennomfører byggeplan for Holm-Holmestrand. Oppstart av denne byggeplanen er forutsatt i 2008.

I prosjektet Kolbotn - Ski pågår arbeidet med å foreta en ny vurdering av foreliggende konsept for stasjonstilknytning for Follobanen mellom Kolbotn og Ski. Vurderingen er planlagt ferdig mai/juni 2008.

I prosjektet Eidsvoll - Hamar pågår arbeidet med å etablere samarbeidsavtale med Statens vegvesen og å organisere et felles prosjekt for utarbeidelse av detalj- og reguleringsplan for ny E6 og nytt dobbeltspor på Dovrebanen på en 17 km lang strekning fra Minnesund til Kleverud. Det legges opp til felles rådgiverkontakter og tilbudsforespørsler vil bli sendt ut i løpet av vinter og vår 2008. Det er utarbeidet ny reguleringsplan for Gevingåsen tunnel ved tunnelpåhugget ved Hommelvik. Grunnleggende plandokumenter gjennomgås for videre arbeid med prosjektgrunnlaget. Det er gjennomført ny usikkerhetsanalyse. Oppstart av detaljplan og ekstern kvalitetssikring (KS2) skjer så raskt som mulig og forventes oversendt til godkjenning i mai 2008.

I prosjektet Sandbukta - Moss er det forsinkelser i oppstart av detaljplanarbeidet. Dette skyldes vanskeligheter med å finne en god plassering. Det er trangt mot havnen og behov for sporareal øker. Forundersøkelser for tunnelprosjektet og grunnundersøkelser planlegges gjennomført i 2008. Oppstart av et eventuelt detaljplanarbeid kan tidligst starte sent i 2008 og er avhengig av videre prioritering.

Det pågår planlegging av nye krysningsspor på Vålåsjø og Kvam (Dovrebanen), Jensrud (Gjøvikbanen), Nodeland og Ualand (Sørlandsbanen) samt ett krysningsspor mellom Dunderland og Lønsdalen (Nordlandsbanen). Detaljplanlegging på Ualand, Nodeland og Straumsnes starter 1. kvartal 2008. Detaljplan for Jensrud krysningsspor starter opp 2. kvartal 2008. Øvrige krysningsspor klargjøres for oppstart detaljplanlegging høst 2008 / 2009.

### **Programområde – Kapasitetsøkende tiltak**

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet både 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. Av tiltak inngår profilutvidelse, utbygging av tilstrekkelig krysningsspor kapasitet, kapasitet på godsterminaler og strømforsyning.

Av tiltak i 2007 framheves forberedelse for utbygging av Berg krysningsspor, Halden driftsbanegård, Heimdal stasjon (spor 3), tiltak på Bergen godsterminal og prosjektet Drammen stasjon sportilpasning for Flytog. I tillegg er det noen mindre etterarbeider i forbindelse med prosjektet 30-tonn på Ofofbanen.

### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 22,8 mill kroner, mot et budsjett på 45,3 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 24,9 mill kroner, mot et budsjett på 48,6 mill kroner. Avviket skyldes blant annet forsinkelser i avslutningen av prosjektet Roven krysningsspor. Det er foreløpig ikke avklart hvorvidt utbedringer på Guttersrud holdeplass skal inngå i prosjektet.

Videre er det forsinkelser i oppstart av prosjektet Halden driftsbanegård. Dette skyldes forsinkelser i geotekniske vurderinger og behov for nødvendig kvalitetssikring. Hovedplanen for prosjektet er omarbeidet på grunn av nye forutsetninger. Prosjektet utsettes i tid. På Berg krysningsspor er det gjennomført en vurdering av byggeplan i forhold til rapporten "Billigere krysningsspor" med tanke på enklere og billigere gjennomføring. Byggestart for prosjektet er utsatt og framdriftsplanen er revidert.

### Framdrift

Roven krysningsspor er ferdigstilt, men videre aktivitet på Guttersrud holdeplass må avklares. Det er stort lokalt engasjement for å få etablert stopp på holdeplassen igjen. Prosjektet Halden driftsbanegård er ferdig med revidert hovedplan. På prosjektet Berg krysningsspor er endringsforslag i forhold til tidligere godkjent hovedplan utarbeidet. Prosjektet Heimdal stasjon (forlengelse spor 3) startet i mai 2007, men er forsinket i på grunn av manglende avklaring med Trondheim kommune vedrørende riving og etablering av ny overgangsbru. Hovedarbeidene vil bli forskjøvet til 2008.

Gjenstående etterarbeid på Eiterstrøm krysningsspor samordnes med sikringsanlegget for krysningssporet, som gjennomføres sammen med prosjektet fjernstyringsprosjektet Grong- Mosjøen. Det er utarbeidet hovedplan og detaljplan for prosjektet sportilpasning for flytog til Drammen stasjon. Framdriften og kostnader for prosjektet er anstrengt og vil bli revidert i forhold til nødvendige avklaringer. Det er framkommet utvidede krav til endringer i signal- og sikringsanlegg ut over det som lå til grunn i hovedplanutredningen. Gjeldene framdriftsplan forutsetter en lengre togfri periode for å gjennomføre omkobling og testing. Dette anses lite gjennomførbart og videre avklaringer må foretas.

### **Programområde - Sikkerhet**

Programområdet Sikkerhet omfatter tiltak innenfor områdene rassikring, sikring og sanering av planoverganger, teknisk sikkerhet, tunnelsikkerhet, deteksjonssystemer og sikkerhetstiltak på stasjoner.

Av større tiltak i 2007 framheves sikring og sanering av planoverganger på de fleste banestrekninger, rassikring på Bergensbanen, Flåmsbana og Nordlandsbanen, sikring av tunneler på Bergensbanen og Sørlandsbanen.

### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 159,2 mill kroner, mot et budsjett på 183,2 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 159,0 mill kroner, mot et budsjett på 183,9 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser.

### Framdrift

Rassikringen av Rastalia (Bergensbanen) er i hovedsak ferdigstilt. Videre er sikringstiltak i Kvinesheitunnelen (Sørlandsbanen) ferdigstilt med unntak av styringssystem. Tunnelsikringstiltak mellom Bergen og Voss, restarbeid på prosjektet Gråskallen (Bergensbanen) og tunnelsikring av Gravhalsen/Kvålsåsen (Bergensbanen) ble forsinket på grunn av få fagfolk innenfor signal. Videre ligger rassikringstiltak på Flåmsbana noe bak plan, mens rassikringen på Nordlandsbanen er i henhold til plan. Det har vært gjennomført prosjektering på rassikring på Losna (Dovrebanen) i 2007. Prosjektet er stoppet på grunn av høy kostnadsøkning i forhold til budsjett. Utbyggingen av ATC på strekningen Hjuksebø – Notodden er ferdigstilt, men ikke tatt i bruk.

### **Spesielt om planoverganger**

I 2007 er det gjennomført 239 av 289 planlagte tiltak. De utførte tiltakene fordeler seg på 82 saneringer, 67 veg- og siktutbedrede og 1 utbedring ved hjelp av teknisk innretning (enkel varsellampe). Videre er det gjennomført

89 øvrige tiltak. Øvrige tiltak er skilting, gjerding, oppsetting av grunder, avtalte bruksendringer eller ringerutiner osv.

Planovergangsprosjektene ble forsinket på grunn av manglende tilgang på signalressurser i 2006. Dette ga problemer med å få utført en del av de planlagte signaltekniske tiltakene (prosjektering, bygging og idriftsettelse av vegsikringsanlegg). Dette har også vært situasjonen for 2007 og har påvirket både prioritering og valg av alternative tiltak.

Manglende ressurser til utførelse av grunnerverv har medført utsettelse av parsellvise entrepriser på Nordlandsbanen. Det er nå foretatt oppbemanning på grunnerverv. Videre har det tatt lengre tid enn beregnet for avtaleinngåelser med grunneiere og rettighetshavere og lengre saksbehandlingstid i enkelte kommuner samt kulturminneproblematikk i forbindelse med vegomlegging. Dette har medført lavere framdrift for tiltak blant annet på Kongsvinger- og Østfoldbanen.

Sikkerhetsforskriften (av 19. desember 2005) stiller nye krav til eksisterende planoverganger. Dette ivaretas gjennom Jernbaneverkets prioriteringer.

### Økonomi

Til planoverganger er det i 2007 utbetalt 77,2 mill kroner, mot et budsjett på 90,2 mill kroner. Produsert verdi hittil i år utgjør 76,6 mill kroner, mot et budsjett på 93,8 mill kroner. Avviket skyldes forsinkelser. Nedenstående tabell viser planlagte og faktiske produksjonsverdier.

**Tabell 19 Oversikt over planoverganger i 2007 (tall i mill kroner)**

	Status 2007		
	Budsjett	Regnskap	Avvik
Generelle kostnader, prosjektleidelse PLO IURN	2,8	7,2	-4,4
Røros-/Solørbanen	8,3	8,2	0,0
Dovre-/Meråker-/Trønderbanen	10,6	8,6	2,1
Nordlandsbanen	22,1	11,4	10,7
Ofofbanen	0,2	0,0	0,2
Generelle kostnader, prosjektleidelse PLO IURV	2,4	2,8	-0,4
Sørlandsbanen	6,8	6,9	-0,1
Randsfjordbanen	6,5	5,9	0,6
Bergensbanen	15,5	12,0	3,5
Region Vest- Ekstern finans	-4,8	-4,5	-0,3
Generelle kostnader, prosjektleidelse PLO IURØ	6,9	3,2	3,6
Kongsvinger-Østfoldbanen	8,2	8,5	-0,3
Gjøvikbanen, Hoved- Gardermobanen	0,4	0,0	0,4
Vestfold-/Sørlandsbanen, Spikkestlinjen	2,8	0,4	2,4
Dovre-/Raumabanen	5,0	5,8	-0,8
<b>Sum</b>	<b>93,8</b>	<b>76,6</b>	<b>17,2</b>

### **Programråde - Stasjoner og knutepunkter**

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 sikter 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 2007 framheves Nationaltheatret stasjon, Strømmen stasjon, Haugenstua stasjon, Drammen stasjon hovedplattform, Trondheim stasjon, Heimdal stasjon, Verdal stasjon, Lademoen stasjon, Voss stasjon, Mo i Rana stasjon, og stasjonstiltak på Jærbanen.

I tillegg utføres strakstiltak på stasjoner for bedring av tilgjengelighet, merking, skilting mv. Prosjektområdet for slike prosjekter i 2007 omfatter tiltak for i alt 5,7 mill kroner. Dette er en videreføring av tiltak som ble planlagt og iverksatt i 2006.

#### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 138,0 mill kroner, mot et budsjett på 143,5 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 139,4 mill kroner, mot et budsjett på 156,9 mill kroner. Budsjettene for prosjektene Haugenstua, Nationaltheatret, Strømmen og Heimdal Stasjon spor 3 er revidert. Prosjektene Haugenstua og Strømmen har mindre avvik i forhold til reviderte budsjettene, mens det for prosjektet Nationaltheatret er et noe større avvik. Dette skyldes en mer omfattende og komplisert produksjon enn tidligere antatt.

#### Framdrift

De fleste prosjekter er i henhold til plan. Prosjektet på Heimdal stasjon, Mo i Rana stasjon og Strakstiltak på stasjoner har mindre framdriftsavvik. Nationaltheatret forventes ferdigstilt i mars 2008. Alle disse prosjektene er i byggefase. Haugenstua stasjon ble åpnet i august.

Byggingen av første fase på Strømmen stasjon ble 8 uker forsinket, mens fase 2 har gått som planlagt. Stasjonen ble åpnet i oktober 2007. Framdriftsplanen for utplassering av mobile ramper (HC-ramper) er blitt endret på grunn av høyere kostnader enn opprinnelig forutsatt. Videre er prosjektet forsinket på grunn av behov for utvidet planlegging, sikkerhetsavklaring og ny anbudskonkurranse. Arbeidene med Voss stasjon er forsinket på grunn av forsinkelser i prosjekteringsarbeidet. Videre framdrift er stanset og vurderes på ny ved ferdigstilt prosjektering og nytt kostnadsoverslag.

#### **Programområde - Kundeinformasjon**

Til særskilte kundeinformasjonsprosjekter er det satt av 8,7 mill kroner i 2007. Prosjektene består av pilotprosjekt for bruk av GSM-R / GPRS for universell anviser og informasjonspunkt, og bygging av nye høyttaleranlegg på stasjoner. Kundeinformasjonstiltak på Bergensbanen med nye høyttalere på Bergen og Voss stasjoner og øvrige tiltak som utredes i hovedplan for kundeinformasjon.

#### Økonomi

I 2007 er det utbetalt 3,1 mill kroner, mot et budsjett på 8,7 mill kroner. Produsert verdi i 2007 utgjør 3,3 mill kroner, mot et budsjett på 8,7 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak at hovedplanen for kundeinformasjonstiltak ikke er ferdigstilt, det har derfor heller ikke vært mulig å gjennomføre anskaffelser i hovedprosjektet slik det budsjettmessig var planlagt.

#### Framdrift

Prosjektene er forsinket pga. forsinket hovedplan for publikumsinformasjon. Hovedplan er fortsatt ikke godkjent. Høyttaleranleggene på Bergen og Voss stasjoner er i hovedsak ferdigstilt. Videre framdrift i pilotprosjektet og hovedprosjektet for kundeinformasjon er avhengig av ferdigstilt og godkjent hovedplan.

#### **Særskilte tilskudd til kollektivtransport.**

Jernbaneverket fikk i 2006 øremerkede midler til tilgjengelighetstiltak. Nedenfor gis en kort oppsummering av arbeidet som er videreført i 2007.

- Ulike tiltak for å bedre tilgjengeligheten for rullestoler på stasjoner (Sira, Nelaug, Audnedal, Vennesla og Gyland).
- Tiltettegging for blinde og svaksynte på stasjoner (alle stasjoner på Jærbanen, Kristiansand).
- Det er ikke utplassert særskilte mobile ramper for rullestolbrukeres i 2006 og 2007 som planlagt. Dette skyldes forsinkelser i nødvendige sikkerhetsmessige avklaringer og utarbeidelse av dokumentasjon. Togselskapene, Handicapforbundet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Blindeforbund har deltatt aktivt i denne prosessen. Det er i første del av 2007 utarbeidet funksjonsspesifikasjon og inngått rammeavtale med leverandør for leveranse og gjennomføring. Utplasseringen forventes å bli utført i løpet av 2008.



## Vedlegg 2 – Statsregnskap med kommentarer

Nedenfor blir Jernbaneverkets regnskap for 2007 og avviksforklaring presentert. Det er også dette som danner grunnlaget for Jernbaneverkets søknad om overføring av ubrukte bevilgninger. Søknaden fremmes i eget brev.

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

- ☐ Tildelingsbrev for 2007 fra Samferdselsdepartementet datert 9. januar 2007.
- ☐ Brev av 12. april 2007 fra Samferdselsdepartementet om overføring av ubrukte midler.
- ☐ Brev av 29. juni 2007 fra Samferdselsdepartementet om tilleggsbevilgning og omprioriteringer våren 2007 (RNB).
- ☐ Brev av 20. desember 2007 fra Samferdselsdepartementet om endringer i Statsbudsjettet 2007.

**Tabell 20 Statsregnskap 2007 (alle tall i mill)**

<b>Kap 1350 Jernbaneverket</b>						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført/ endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
22	Omstruktureringkostnader	0,0	18,0	18,0	10,6	7,4
23	Drift og vedlikehold	3 175,8	79,7	3 255,5	3 302,9	-47,4
25	Drift og vedlikehold GMB	71,5	20,5	92,0	67,2	24,8
30	Investeringer i linjen	2 219,6	95,1	2 314,7	2 290,8	23,9
<b>Sum kap. 1350</b>		<b>5 466,9</b>	<b>213,3</b>	<b>5 680,2</b>	<b>5 671,5</b>	<b>8,7</b>
<b>Kap 4350 Jernbaneverket</b>						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført/ endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
01	Kjøreveisavgift	20,9	0	20,9	19,4	-1,5
02	Salg av utstyr og tjenester mv	103,8	0	103,8	205,5	101,7
06	Videresalg av el til togdrift	185,9	0	185,9	181,2	-4,7
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	74,1	0	74,1	80,7	6,6
15	Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	0	0	0	0,0	0,0
16	Refusjon av lønn	0	0	0	7,8	7,8
17	Refusjon læring	0	0	0	1,0	1,0
18	Refusjon sykepenger	0	0	0	23,6	23,6
37	Anleggsbidrag	0	0	0	9,5	9,5
<b>Sum kap. 4350</b>		<b>384,7</b>	<b>0</b>	<b>384,7</b>	<b>505,1</b>	<b>144,0</b>

### Kommentarer til avvik – kap. 1350 Utbetalinger

Nedenfor gis en omtale av Jernbaneverkets utbetalinger over kap. 1350 utbetalinger i 2007.

<b>Post 22 Omstruktureringkostnader</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	0,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2006-2007)	17 979 000,00
<b>Sum bevilget</b>	<b>17 979 000,00</b>
<b>Regnskap</b>	<b>10 576 396,36</b>
<b>Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)</b>	<b>7 402 603,64</b>

Jernbaneverket har utbetalt 7,4 mill kroner mindre enn bevilget over post 22 Omstruktureringkostnader i 2007. Mindreutbetalingen skyldes at enkelte medarbeidere som hadde sluttet har fornyet sitt arbeidsforhold i Jernbaneverket. Det gjenstår noen mindre utbetalinger knyttet til studiestipend, utbetalinger vil derfor finne sted i 2008. Jernbaneverkets anslag til de ovennevnte stipendene i 2008 er ca 400.000 kroner. Jernbaneverket vil søke om å få overført resten av mindreutbetalingen til kap 1350 post 30 Investeringer i linjen.



<b>Post 23 Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 30</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	3 175 800 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2006-2007)	79 706 000,00
Sum bevilget	3 255 506 000,00
Regnskap	3 302 945 778,41
<b>Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)</b>	<b>-47 439 778,41</b>

Jernbaneverket har utbetalt 47,4 mill kroner mer enn bevilget over post 23 Drift og vedlikehold i 2007. Noe av merforbruket må sees i sammenheng med kap. 4350 post 15-18. Refusjoner for sykepenger forklarer 32,2 mill kroner av avviket. Øvrig avvik er knyttet til merinntekt på kap 4350 post 02 og 06.

Jernbaneverket har i 2007 hatt behov for en større aktivitetsinnsats i forhold til akutt feilretting og da særskilt på signalanlegg i Oslo-området. Det har også vært en økt kostnad med snørydding og stasjonsdrift. I tillegg har Jernbaneverket utfordringer på driftssiden knyttet til den økte lønnsutviklingen, spesielt innenfor faggrupper hvor kompetansen er kritisk, og hvor det er vanskelig å få rekruttert medarbeidere i dagens arbeidsmarked (dette slår også ut i investeringsprosjekter). Lønnsveksten fra 2006 til 2007 utgjorde over 6 % per årsverk (utviklingen er beregnet ut fra lønnstabell A og B). I utarbeidelsen av budsjett 2007 var det ikke mulig å forutse denne lønnsveksten. Utfordringen på driftssiden påvirket fornyelsesaktiviteten, her ble aktiviteten lavere i 2007 enn hva som var budsjettet.

I 2007 har det vært høyere aktivitetsinnsats mot eksterne kunder, dette slår også ut på kap. 4350 post 02 Salg av tjenester og utstyr.

<b>Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, kan overføres</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	71 500 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2006-2007)	20 513 000,00
Sum bevilget	92 013 000,00
Regnskap	67 174 728,90
<b>Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)</b>	<b>24 838 271,10</b>

Jernbaneverket har utbetalt 24,8 mill kroner mindre enn bevilget over post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen i 2007. Mindreutbetalingen skyldes, som omtalt i tidligere tertialrapporter, at fondet til langsiktig planlegging av større vedlikeholdsarbeid er en del av budsjettet. I tillegg er det redusert bemanning (blant annet signal) som også går utover beredskapen på driftssiden, samt at strømprisen var lavere enn antatt.

<b>Post 30 Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	2 219 600 000,00
Overføring av ubrukte bevilgninger (2006-2007)	73 147 000,00
St.prp. nr 69/ Innst. S nr 230 (2006-2007)	15 000 000,00
St.prp. nr 24/ Innst. S nr 96 (2007-2008)	7 000 000,00
Sum bevilget	2 314 747 000,00
Regnskap	2 290 821 883,02
<b>Mindreutbetalinger (+)/ Merutbetaling (-)</b>	<b>23 925 116,98</b>

Jernbaneverket har utbetalt 23,9 mill kroner mindre enn bevilget over post 30 Investeringer i linjen i 2007. 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.

**Kommentarer til avvik – kap 4350 Innbetalinger**

Nedenfor gis en omtale av Jernbaneverkets innbetalinger over kap. 4350 Innbetalinger i 2007.

<b>Post 01 Kjørevegsavgift</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	20 900 000,00
Sum bevilget	20 900 000,00
Regnskap	19 404 298,76
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>-1 495 701,24</b>

Jernbaneverket har fått innebetalt ca. 1,5 mill kroner mindre i forhold til bevilgning på post 01 Kjørevegsavgift i 2007. Mindreinnbetalingen skyldes at en faktura ikke har blitt innbetalt i 2007, og vil derfor komme inn i regnskapet for 2008.

<b>Post 02 Salg av utstyr og tjenester m.v.</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	103 800 000,00
Sum bevilget	103 800 000,00
Regnskap	205 533 944,36
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>101 733 944,36</b>

Jernbaneverket har fått innbetalt 101,7 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.

<b>Post 06 Viderealg av el. til togdrift</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	185 900 000,00
Sum bevilget	185 900 000,00
Regnskap	181 215 481,50
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>-4 684 518,50</b>

Jernbaneverket har fått innbetalt 4,6 mill kroner mindre i forhold til bevilgning over post 06 Viderealg av elektrisitet til togdrift. Mindreinnbetalingen skyldes lavere strømpriser gjennom 2007 enn hva som ble tatt høyde for i budsjettet. Strømprisen har imidlertid det siste kvartalet for 2007 vist en økning hver måned.

<b>Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	74 100 000,00
Sum bevilget	74 100 000,00
Regnskap	80 688 340,81
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>6 588 340,81</b>

Jernbaneverket har fått innbetalt 6,5 mill kroner mer i forhold til bevilgning på post 07 Betaling av bruk av Gardermobanen. Togproduksjonen, særlig for Flytoget, var høyere enn hva Jernbaneverket forventet i budsjettarbeidet for 2007.

<b>Post 16 Refusjon av lønn</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	7 837 445,07
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>7 837 445,07</b>

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.

<b>Post 17 Refusjon av lærlinger</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	956 072,05
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>956 072,05</b>

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.

<b>Post 18 Refusjon sykepenger</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	23 574 286,59
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>23 574 286,59</b>

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.

<b>Post 37 Anleggsbidrag</b>	
Tildelingsbrev av 9. januar 2007	0,00
Sum bevilget	0,00
Regnskap	9 512 354,50
<b>Merinnbetaling (+)/ Mindreinnbetaling (-)</b>	<b>9 512 354,50</b>

Jernbaneverket har fått innbetalt 9,5 mill kroner i anleggsbidrag. I henhold til delegert merinntektsfullmakt vil bidragene bli benyttet over post 30 Investeringer i linjen. Anleggsbidragene gjelder tiltak ved planoverganger og straktiltak på stasjoner. Dette gjelder blant annet Støren stasjon og sikring av planovergang i Ål kommune.

### **Bruk av fullmakter i "Tildelingsbrev"**

Fullmakt til å pådra staten forpliktelse utover gitt bevilgning

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 2007 bestilt materiell tilsvarende 421,1 mill kroner.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelse knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 (2006-2007).
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 2007 forpliktet seg på å utbetale tilsvarende 173,8 mill kroner.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelse utover budsjettåre for vedlikeholdsarbeid

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 2007 forpliktet seg på å utbetale tilsvarende 462,6 mill kroner under denne fullmakten.

Fullmakt til å kunne selge og bortfeste fast eiendom

Jernbaneverket har i 2007 fullmakt til å kunne selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 10 mill kroner i hvert enkelt tilfelle. Jernbaneverket har i 2007 solgt og bortfestet eiendom tilsvarende 15,7 mill kroner. I et større makeskifte i Narvik ble en eiendom solgt til en verdi av 10,5 mill kroner, og kjøp av driftsanlegg til 20 mill kroner, viser til vårt brev 15. desember 2006 til Samferdselsdepartementet om saken. Hensikten med salget var å kjøpe et anlegg for vedlikehold og revisjon av arbeidsmaskiner og annet teknisk utstyr.

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. En kartlegging gjennomført høsten 2007 viser at det samlede omfanget av fullmaktens anvendelse er i overkant av 200 mill kr pr år, hvorav husleie utgjør ca 148 mill kr (herunder også leie av "offentlig rom") og tilhørende tjenester som blant annet renhold, utgjør ca 57 mill kr. 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		Endring	St.prp.nr 1 (2005-2006) (06-kr)	Endring	St.prp.nr 1 (2006-2007) (07-kr)	Endring	St.prp.nr 1 (2007-2008) (08-kr)	Endring	JBV buds. innspill 2009 (08-kr)
		St.prp.nr 1	Styrings- ramme								
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
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
Ganddal godsterminal	4	2004 - 2005	376,0	-39,0	337,0	114,0	451,0	8,0	459,0	0,0	459,0
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
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
Alnabu godsterminal	7	2005 - 2006	194,0	0,0	194,0	25,0	219,0	-	605,0	12,6	617,6
Nordre avlastingsveg tiltak Brattøra		2005 - 2006	76,0	-	76,0	3,5	79,5	-	-	-	80,4
Lysaker - Sandvika	8	2006 - 2007	2 705,0	-	-	-	2 705,0	236,0	2 941,0	-41,0	2 900,0
Bergen -Fløen	9	2006 - 2007	112,0	-	-	-	112,0	158,0	270,0	7,0	277,0
Ski st. byggetrinn 1	10	2006 - 2007	300,0	-	-	-	300,0	-45,0	255,0	-	-
Gevingåsen tunnel	11			-	-	-	-	-	-	-	646,0

Noter:

**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.
- 2) Styringsrammen 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 29 mill kroner lavere enn styringsrammen. 30 mill kroner er overført til GSM- R kompletteringstiltak for tilgrensende systemer.
- 3) Kostnadsoverslag er 219 mill kr. Ny prognose pr. feb. 2007 er 249 mill kroner
- 4) Kostnadsoverslag er 459 mill kroner.
- 5) Revidert Hovedplan i 2 terial er behandlet og gitt ny styringsramme for prosjektet. Særskilt KS 2 forslag ny styringsramme 611 mill kroner - 2008 kroner
- 6) Styringsramme og kostnadsramme for prosjektet (alternativ 2 med 6 mnd. stengning) er revidert og fremlagt for SD med styringsramme (P50) på 1865 mill kroner inklusive fornyelse (237 mill) (2007 kroner) og kostnadsramme ( P85) 2001 mill kroner (2007 kroner). I særskilt KS 2 foreslås ny styringsramme lik 2.167 mill kroner ( 2008 kr)
- 7) Nytt overslag er fremlagt med styringsramme ( P 50 ) på 605 mill kroner og en kostnadsramme (P85) på 685 mil kroner ( 2007 kroner), KS 2 er planlagt i 2008. prisregulert i ihht. foreløpige prisindekser
- 8) 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.Regulert i hht foreløpige prisindekser 2008 kr
- 9) Prosjektet er endret til rent investeringsprosjekt med styringsramme på hovedplannivå 271 mill 2007 kroner. Kostnadsoverslaget er regulert i hht foreløpige prisindekser
- 10) Revidert kostnadsoverslag med redusert omfang av byggetrinn 1 er i tertial 2 godkjent med kostnadsoverslag 255 mill kroner.Prosjektet er stanset
- 11) Gevingåsen tunnel foreslås gitt oppstartbevilgning i 2009. KS 2 er planlagt i 2008, foreløpig styringsramme er angitt i 2008 kr etter foreløpige prisindekser

## Vedlegg 4 – Oppfølgingspunkter iht. tildelingsbrev

Punkter fra Tildelingsbrevet	Jernbaneverkets tilbakemelding
<p><b>Sikkerhet</b> Den høye prioriteringen av trafikksikkerhet opprettholdes og Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket arbeider etter en målsetting om forbedring av måltallene med minimum 3,5 pst. p.a., med utgangspunkt i status for 2005. I den daglige driften skal oppgaver som ivaretar driftssikkerhet, punktlighet og regularitet ha høyeste prioritet.</p>	<p>Ivaretatt gjennom de prioriteringer for vedlikehold som gjøres.</p>
<p><b>Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika</b> Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å legge eksterne tilrådninger til grunn for det videre arbeid med prosjektet. I den grad Jernbaneverket har avvikende synspunkter bes det om at dette tas opp med departementet på egnet måte.</p>	<p>Jernbaneverket legger tilrådninger fra den eksterne kvalitetssikringen til grunn for det videre arbeid med prosjektet, men unntak av forhold påpekt i notat "Lysaker - Sandvika, merknader til sluttrapport fra ekstern kvalitetssikring og forslag til tekstomtale av prosjektet", datert 14.11.2006.</p>
<p><b>Samordning Gjevingåsen jernbanetunnel – sikkerhetssoner Værnes flyplass</b> Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket komme tilbake til denne saken i sitt grunnlagsmateriale til 2008-budsjettet.</p>	<p>Det er avsatt midler til detaljplanlegging og utarbeidelse av styringsdokumenter for ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i statsbudsjettet for 2008. Jernbaneverket tar sikte på at KS2 skal kunne gjennomføres vår/sommer 2008 som grunnlag for eventuell videre prioritering av prosjektet i 2009-budsjettet.</p>
<p><b>Universell utforming</b> Jernbaneverket skal arbeide med å tilrettelegge jernbaneinfrastrukturen etter prinsippet om universell utforming så langt det er praktisk mulig og hensiktsmessig. Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn for alle nye investeringstiltak. Jernbaneverket blir i brev fra Samferdselsdepartementet, datert 20.11.06, bedt om å utarbeide forslag til plan for universell utforming av Jernbaneverkets infrastruktur på kort og lang sikt, med milepæler for etappevis tilpasning, anslag for investeringskostnader og evt. driftskostnader m.v., jf. også Jernbaneverkets innspill til statsbudsjett 2008, datert 09.01.07. Forslaget vil inngå som grunnlagsdokument i arbeidet med neste Nasjonal transportplan og skal være departementet i hende innen 30.06.07.</p>	<p>Langsiktig strategiplan for universell utforming av jernbanens infrastruktur ble oversendt Samferdselsdepartementet i brev av 3. juli 2007. Planen er en del av grunnlagsmaterialet for etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.</p>

Punkter fra Tildelingsbrevet	Jernbaneverkets tilbakemelding
<p><b>Synliggjøring av gevinster ved økt satsing på vedlikehold av infrastruktur</b></p> <p>Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å arbeide videre med hvordan det reelle vedlikeholdsbehovet bedre kan synliggjøres, prioriteres og følges opp i departementets etatsstyring av Jernbaneverket. Det er særdeles viktig at Jernbaneverket arbeider med å synliggjøre og tydeliggjøre resultatene/gevinstene av den økte satsingen på vedlikehold av eksisterende infrastruktur.</p>	<p>Jernbaneverket har en svært lav fornyelsestakt på anleggene. Den faktiske fornyelsestakten i 2007 er</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>q ca 0,8 % per år for skinner, sviller og sporveksler</li> <li>q ca 1,2 % for ballastrens</li> <li>q ca 0,8 % for kontaktledningsanlegg</li> <li>q ca 0,1 % for sikringsanlegg.</li> </ul> <p>Det gjennomsnittlige fornyelsesbehovet er ca 2 % per år, ut fra en gjennomsnittlig levealder på 50-60 år.</p> <p>Jernbaneverket har fått gjennomført en analyse av det langsiktige fornyelsesbehovet i infrastrukturen. Rapporten viser et behov for en vesentlig økning til fornyelse av anleggene, fra dagens nivå på ca 600 mill. kr pr år til 1.066 mill.kr pr. år, og et årlig behov for korrektivt og forebyggende vedlikehold på til sammen ca 670 mill kroner. Det årlige vedlikeholdsbehovet er dermed ca 1.736 mill kroner (2006) i perioden fram til 2015/2016 og ca 2.100 mill kr fram til 2040.</p> <p>Gevinstene ved en økt satsing på vedlikehold, spesielt fornyelsen, er omtalt i forslag til NTP for perioden 2010-2019. Det kan påregnes reduserte kostnader til vedlikeholdlinjen på ca 70 mill og til signal- og kontaktledningsanlegg på ca 20 mill i slutten av planperioden. I tillegg vil det være stor samfunnsøkonomisk gevinst knyttet til trafikanntnyten på grunn av høyere oppetid/ reduserte forsinkelsestimer, spesielt i Oslo-området.</p>

Punkter fra Tildelingsbrevet	Jernbaneverkets tilbakemelding
<p><b>Punktlighet, regularitet og opetid</b></p> <p>a) Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å arbeide for å redusere jernbanenettets "nedetid" med 3,5 pst. p.a. og at Jernbaneverket innen etatsmøte nr. 2/2007 utarbeider forslag til måltall for Jernbaneverkets andel av innstilte tog.</p> <p>b) Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket legge stor vekt på mest mulig korrekt påføring av årsakskode ved innstillinger og driftsavvik, og på en slik måte at årsakskoder kan brukes som styringsinformasjon for forbedringer.</p>	<p>a) Reduksjon av nedetid:</p> <p>Dette søkes ivaretatt gjennom de prioriteringer for vedlikehold som må gjøres, men inntil fornyelsen økes vesentlig vil det ikke være mulig å redusere nedetiden med 3,5 % pr.år. Dagens fornyelsesmidler må prioriteres primært mot å oppfylle sikkerhetsindikatorerne innen infrastruktur: Dette innebærer at man ikke kan påregne en slik forbedring før effekten av neste NTP viser seg. Jernbaneverket har i sitt innspill vedrørende vedlikehold sagt at den langsiktige målsetningen vil være en opetid med hensyn til punktlighet på 99,4 %. Dette innebærer en reduksjon i forsinkelsestimer på ca 3000 timer, fra 7200 til 4200 timer i perioden 2010-2019.</p> <p>b)</p> <p>Sammen med togselskapene hvor det har vært en grundig gjennomgang av årsakskodene med sikte på forbedringer. Dette har også blitt implementert i det daglige virke.</p>
<p><b>Informasjon/kundetilfredshet/omdømme</b></p> <p>Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket innen etatsmøte nr. 2/2007 (juni) utarbeider forslag til måltall for informasjon/kundetilfredshet/omdømme basert på NSB sine brukerundersøkelser, evt. iverksette tiltak for løpende å framskaffe nødvendig styringsinformasjon.</p>	<p>Den første kundeundersøkelsen mot togselskapene ble gjennomført ved årsskifte 2007/2008. Det ble sendt spørreskjema til 50 sentrale medarbeidere i togselskapene. Svarprosenten var 80. Det siktes mot å gjennomføre slik undersøkelse hvert halv år. På bakgrunn av de første resultatene vil Jernbaneverket nå fastsette konkrete forbedringsmål innenfor hvert av de områdene undersøkelsen omfatter. Jernbaneverket har ikke utarbeidet måltall for informasjon/kundetilfredshet/omdømme.</p>
<p><b>Samfunnssikkerhet og beredskap</b></p> <p>Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å utvikle en overordnet strategi for samfunnssikkerhet og beredskap basert bl.a. på resultatene fra SAMROS-prosjektet. Risiko- og sårbarhets-analyser, tiltak knyttet til sikring av samfunnskritiske funksjoner og objekter, samt øvelser, er viktige elementer i en slik strategi.</p>	<p>Jernbaneverket har opprettet et prosjekt som skal ivareta overordnet strategi for security. Prosjektet skal koordinere alle security – tiltakene i regi av Jernbaneverket inngår også i Jernbaneverkets NTP innspill.</p>



Punkter fra Tildelingsbrevet	Jernbaneverkets tilbakemelding
<p><b>Risikovurdering av mål- og resultatstyringen</b>            Jernbaneverket skal sørge for at det er etablert en forsvarlig risikostyring og intern kontroll i virksomheten og påse at den fungerer på en tilfredsstillende måte. Departementet ber Jernbaneverket utarbeide en oversikt over risikoelementer i mål- og resultatstyringen i etaten og melde tilbake om dette til departementet.</p>	<p>Jernbaneverket har i sin virksomhetsplanlegging lagt inn rutiner knyttet til risikovurderinger i forhold til mål som gjelder for Jernbaneverket.</p> <p>Med hensyn til eventuelle misligheter har Jernbaneverket ansette en "gransker" som vil være sentralt plassert. Vedkommende skal både gjennomgå rutiner, samt saksbehandle eventuelle saker.</p>
<p><b>Rapportering</b>            I hovedinstruks for økonomiforvaltningen for ledelsen i Jernbaneverket og i tildelingsbrevet stilles det krav til virksomhetens tertial- og årsrapportering.</p>	<p>Se rapporten.</p>
<p><b>Grønn stat</b>            Miljøledelse er et verktøy for å øke bevisstheten om miljøkonsekvensene av en virksomhet og sette i gang et systematisk arbeid for å endre virksomheten i en miljøvennlig retning. Det skal foretas en årlig revisjon av miljøledelsesarbeidet hvor det legges til rette for kontinuerlige forbedringer, jf. veilederen T-1426 Miljøledelse i staten fra Miljøverndepartementet.</p>	<p>Miljøledelse har vært en integrert del av Jernbaneverkets styringssystem siden 1999. Grønn stat inngår i Jernbaneverkets miljøledelsessystem, og de viktigste innsatsområdene er innarbeidet i Miljøplan for Jernbaneverket 2006 - 2009.</p> <p>Jernbaneverkets miljørapport for 2007 er under utarbeidelse. Denne Rapporten vil gi en status for miljøarbeidet i etaten i 2007.</p> <p>Høsten 2007 var det igangsatt en fullstendig revisjon av Jernbaneverkets "miljøstyringssystem" med henblikk på å kartlegge og vurdere hvordan miljøkravene er operasjonalisert og etterleves i Jernbaneverket. Arbeidet ble forsinket fordi flere av de involverte i Jernbaneverket måtte prioritere arbeidet med sikkerhetsgodkjenningen. Revisjonen slutføres innen utgangen av 1. kvartal 2008.</p> <p>Fra 1.7.07 har Jernbaneverket inngått en avtale med kraftprodusenten Skagerrak Energi som utsteder opprinnelsessertifikater etter europeisk standard for slik handel. Sertifikatet sikrer oss kun strøm fra vannkraftverk (CO2-nøytralt). Sertifikatordningen (RECS) er felles europeisk og administreres i Norge av det markedsnøytrale Statnett.</p>

Punkter fra Tildelingsbrevet	Jernbaneverkets tilbakemelding
<p><b>Føringer på IKT-området</b> Jernbaneverket bør</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ gjøre relevante tjenester tilgjengelige i næringslivsportalen Altinn (<a href="http://www.altinn.no">www.altinn.no</a>) og i innbyggerportalen Minside (<a href="http://www.norge.no">www.norge.no</a>).</li> <li>□ følge anbefalinger fra Regjeringen om bruk av IKT-standarder i offentlig forvaltning.</li> <li>□ vurdere bruk og utredning av konsekvenser av de internasjonale kriteriene for tilgjengelighet til nettsteder slik de framkommer i norge.no sine kvalitetskriterier for offentlige nettsteder.</li> <li>□ vurdere bruk av programvare basert på åpen kildekode.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Jernbaneverkets tjenester er primært rettet mot togselskapene, entreprenører og publikumsinformasjon om toggang. Altinn er ikke relevant for dette. Det arbeides med publiseringsløsninger om toginformasjon og relaterte tjenester som kan nås fra norge.no, jernbaneverket.no eller andre. Det samarbeides med Samferdselsdepartementet, andre etater og NSB om multimodal reiseplanlegger.</li> <li>□ Jernbaneverkets IKT-strategi stiller krav til å følge internasjonale standarder. Det legges også stor vekt på bruk av standardløsninger.</li> <li>□ Jernbaneverket vurderer kontinuerlig forbedring av sitt nettsted med vekt på parametre gitt i kvalitetsmerking av offentlige nettsteder under norge.no (tilgjengelighet, brukertilpasning og innhold). Jernbaneverket lanserte revitalisert portal høsten 2006.</li> <li>□ Programvare basert på åpen kildekode vil bli foretrukket der dette er konkurransedyktig og funksjonelt forsvarlig.</li> </ul>
<p><b>Integrering og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn</b> Regjeringen har bestemt at alle statlige virksomheter i 2007 skal sette mål og utarbeide planer for å øke rekrutteringen av personer med innvandrerbakgrunn. Slike mål og planer kan for eksempel inngå i virksomhets- og/eller personalplaner. Det skal rapporteres på måloppnåelse i årsrapporten.</p>	<p>I alle eksterne utlysninger oppfordrer Jernbaneverket personer med minoritetsbakgrunn til å søke. Andre eventuelle muligheter for å få inn flere søkere/kandidater med innvandrerbakgrunn som oppfyller kravene, skal vurderes i virksomhets- og personalplaner. Se for øvrig kap. 6.5 i rapporten.</p>
<p><b>Endringer i kjørevegsavgiften</b> Innslagspunktet for fritak fra kjørevegsavgift for godstransport på jernbanen fra aksellast på 22,5 tonn er økt til og med aksellast på 25 tonn, slik at tog med aksellast på 25 tonn og lavere betaler null i kjørevegsavgift, og tog med aksellast over 25 tonn betaler 1,97 øre pr. brutto tonnkm. Det er lagt opp til at dette er en prøveordning gjeldende for to år. Det er videre lagt til grunn at forslaget ikke har bevilgningsmessige konsekvenser for 2007.</p>	<p>Vedtaket har ikke hatt noen bevilgningsmessig konsekvenser i 2007.</p>
<p><b>Nedlegging av jernbanestrekningen Skoppum-Horten</b> Stortinget gir samtykke til at jernbanestrekningen Skoppum-Horten blir lagt ned. Den nedlagte jernbanetraseen skal overføres uten vederlag til Horten kommune til bruk for bygging av gang- og sykkelveg. Det er lagt opp til at</p>	<p>Det er foretatt befaring av linjen for å avklare fredning/verneinteresser. Det er videre avklart med Statens vegvesen hvilke del av banen de trenger og hvordan de skal forholde seg til ivaretaking av materiell som fjernes.</p>

Punkter fra Tildelingsbrevet	Jernbaneverkets tilbakemelding
<p>Jernbaneverket i samråd med kommunen og Statens vegvesen avgjør hva som vil være den mest praktiske avgrensingen av framtidig eierskap til det frigjorte arealet knyttet til den nedlagte jernbanestrekningen.</p>	<p>Vegvesenet skal i første omgang benytte 2000 m. Drøftinger med Horten kommune om deres behov vil fortsette i 2008.</p>
<p><b>Økte kostnadsoverslag for Sandes - Stavanger</b>  Når det gjelder den pågående utbyggingen av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes og de lokale planene om en framtidig bybane / kombibane på Nord-Jæren, vises det spesielt til komiteens merknader under hhv. kap. 4.2 og 5.2 i Innst. 5. nr. 274 (2006-2007). Merknadene følger vedlagt i dette notat.  Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket bestreber å ha en god dialog med lokale myndigheter, med sikte på en best mulig koordinert prosess om mulighetene for å kombinere dobbeltsporet Sandnes-Stavanger med en lokal bybane i Stavangerområdet. Jernbaneverket skal ikke ha noen finansiell rolle knyttet til bybane.</p>	<p>Jernbaneverket bidrar med innspill til den konsekvensutredningen som Norconsult utfører på oppdrag for Fylkeskommunen. Rapport for trinn1 av utredningen ble overlevert Fylkeskommunen høsten 2007.</p>
<p><b>Økt kostnadsoverslag for Alnabru godsterminal</b>  Med utgangspunkt i denne forståelsen ber Samferdselsdepartementet Jernbaneverket orientere om hvilken langsiktig utbyggingsstrategi etaten legger opp til for den nye godsterminalen på Alnabru, herunder hvilke forventninger om framtidig vekst i godstrafikken på jernbane som ligger til grunn for kapasitetsomfanget, samt rekkefølgen for og innholdet i byggetrinnene. Departementet ber videre opplyst om det foreligger en omforent løsning mellom Jernbaneverket og CargoNet når det gjelder den planlagte utbyggingsstrategien, herunder bruk av dagens terminal, i forhold framtidig bruk av eksisterende terminal på Alnabru. Dersom dette spørsmålet ikke har vært drøftet med CargoNet, legger SD til grunn at slike drøftelser finner sted før Jernbaneverket gir SD sin orientering. Utgangspunktet må være å finne en omforent løsning om behovet for den samlede terminalutbyggingen på Alnabru og hvilke driftsmessige forutsetninger som bør legges til grunn for å oppnå en optimal drifting av den samlede godsterminalvirksomheten på Alnabru.   Videre bes det om en redegjørelse for disponeringen av frigjorte midler fra bevilgningen til Alnabru godsterminal i 2007, herunder en redegjørelse for planlagte og iverksatte midlertidige tiltak. Departementet viser i denne</p>	<p>Cargonet opplyser at de i 2007 vil ha en kapasitet på den eksisterende terminalen på Alnabru på ca 500.000 TEU's. Dersom det alternativet for strakstiltak som Cargonet ønsker legges til grunn, vil kapasiteten øke opp mot ca 630.000 TEU's. Ut fra den trafikkvekst Cargonet forventer vil denne kapasiteten være nådd om lag samtidig med at 1. byggetrinn på den nye terminalen vil stå ferdig i 2010. Hvert av byggetrinnene på den nye terminalen vil gi en kapasitet på om lag 300.000- 350.000 TEU's, og med forventet trafikkvekst etter 2010, vil det være behov for begge terminalene. I forbindelse med godkjenning av hovedplanen for den nye terminalen pågår det en vurdering av om begge byggetrinn skal bygges ut samtidig, eller om man skal vente noen år etter 2010 med byggetrinn 2. Prognoser på trafikkvekst er avgjørende i denne sammenheng.   I forhold til bevilgningen i 2007 er det forutsatt at midlene som ikke benyttes til dette prosjektet i 2007 salderes og tillegges bevilgningen til prosjektet i 2008. Midlene skal benyttes til det videre arbeidet i forbindelse med byggetrinn 1 Alnabru Containerterminal sør (ACS). For Alnabru godsterminal arbeides det nå med to prosjekter, et for å utvide kapasiteten (Strakstiltak) på kort sikt, og et for å bygge en ny containerterminal på sydområdet av Alnabru (ACS).</p>

<b>Punkter fra Tildelingsbrevet</b>	<b>Jernbaneverkets tilbakemelding</b>
<p>forbindelse til Samferdselsdepartementets brev av 22. mai 2007.</p>	<p>For strakstiltakene er hovedplanen ferdigstilt og byggeplanarbeidet går etter planen, tilbudsdokument er ferdigstilt og utsendt og signalstrategi er godkjent slik at anleggsarbeidene kan starte i februar/mars. Tiltakene skal være ferdig oktober / november 2008. Tiltakene er planlagt i samarbeid med Cargonet. Det alternativet Cargonet ønsket er kostnadsberegnet til 55 mill og gir en betydelig kapasitetsøkning på ca. 130.000 TEU's.</p> <p>For bygging av ny terminal (ACS) er det detaljplanlegging som pågår. Detaljplan planlegges ferdigstilt i løpet av mars 2008, slik at KS2 kan gjennomføres i perioden mars - juni 2008. Framdriften fram mot ferdig detaljplan i løpet av mars 2008 er imidlertid kritisk. Det vil måtte vurderes om denne perioden kan utvides, men være slik at det vil være mulig å få gjennomført KS 2 innen frist slik at prosjektet kan fremmes for oppstartbevilgning i budsjettet for 2009. Bygging av terminalen, etablering av driftsselskap og bestilling av kraner planlegges startet primo 2009. Første byggetrinn er planlagt klart for bruk i første halvdel av 2011. Hele utbyggingen kan stå ferdig i 2012.</p>
<p><b>Forskuttering</b></p> <p>SD viser til Innst. S. nr. 274 (2006-2007), pkt 5.3, hvor det framgår at Vestfold fylkeskommune har behandlet sak om forskuttering av en midlertidig stasjon for Sandefjord lufthavn, Torp ved Råstad på Vestfoldbanen, og hvor det framgår at fylkeskommunen er villig til å forskuttere inntil 7 mill, kroner slik at holdeplassen kan bli etablert i løpet av 2007 med iverksettelse tidlig i 2008. Det framgår at Stortinget stiller seg positiv til en slik forskuttering og legger opp til at Regjeringen følger opp saken så raskt som mulig.</p> <p>Samferdselsdepartementet ber i tildelingsbrevet Jernbaneverket vurdere grunnlaget og behovet for forskuttering av etablering av holdeplass på Råstad på Vestfoldbanen. I vurderingen ber SD om at det tas hensyn til planstatus og mulig framdrift av prosjektet, muligheter for å prioritere prosjektet ved om-disponering innenfor vedtatt bevilgning til Jernbaneverket i 2007, samt i 2008-budsjettet uten bruk av forskuttering og konsekvenser av holdeplassen for togtrafikken.</p>	<p>Saken ble fulgt opp i st. prp. 24 (2007-2008) av 16. november 2007 med beslutning om at forskuttering ikke var tilrådelig. Kostnadene til fornyelse av Råstad holdeplass ble ved dette dokument besluttet dekket inn ved om-disponering innenfor vedtatt budsjettildeling i 2007 på kap. 1350. post 23 Drift og vedlikehold med 7 mill kroner.</p> <p>Jernbaneverket stanset de igangsatte forberedelsene 5. september 2007 på grunn av den manglende avklaringen med budsjettfullmakt eller forskuttering.</p> <p>Arbeidene ble deretter startet igjen 2. oktober etter gitt fullmakt fra Samferdselsdepartementet med mål om ferdigstillelse for å ta i bruk holdeplassen i januar 2008. Selve byggearbeidet kom i gang 12. november. Jernbaneverket har i samarbeid med Fylkeskommunen, og Torp flyplass fått gjennomført prosjektet slik at holdeplassen, parkeringsplass, shuttelbussordning og monitorer for ruteopplysning på flyplassen var på plass og kunne tas i bruk 21. januar 2008. Noen etterarbeider som asfaltering og leskur gjenstår. Dette ferdigstilles i løpet av våren 2008.</p>

<b>Punkter fra Tildelingsbrevet</b>	<b>Jernbaneverkets tilbakemelding</b>
<p>I tillegg ber Samferdselsdepartementet om informasjon om det er avklart at fylkeskommunen har påtatt seg ansvaret for å påse at det er etablert busstransport fra holdeplassen til Torp.</p> <p>Dersom det ikke er mulig å dekke kostnadene til utbyggingen av holdeplassen ved Råstad ved omdisponering av midler innenfor vårt ordinære budsjett for 2007, og den eneste mulige løsning er bruk av forskottering, ber departementet om at Jernbaneverket fremmer dette som egen sak til Samferdselsdepartementet.</p> <p>Samtidig gjør departementet oppmerksom på at forutsetningen for forskutteringen er at tilbakebetalingen prioriteres innenfor framtidige budsjetttrammer og at tilbakebetalingen skjer krone mot krone, uten tillegg av renter el. Samferdselsdepartementet ber opplyst når tilbakebetalingen til Vestfold fylkeskommune skal gjennomføres.</p>	
<p><b>Generelt om jernbanesatsing</b></p> <p>Samferdselsdepartementet viser – gjengitt som vedlegg sist i notatet - til Transportkomiteens flertallsmerknader under kap. 5.3. i Innst. 5. nr. 274 (2006- 2007) og ber Jernbaneverket vurdere hvordan denne fanges opp i Jernbaneverkets innspill til Samferdselsdepartementet som grunnlag for utarbeidelsen av statsbudsjettet for 2008.</p>	<p>Jernbaneverkets innspill til statsbudsjettet for 2008 ble oversendt i juni der behovet for økt terminal kapasitet og krysningsspor er omtalt og prioritert. I tillegg ble utkast til godsstrategi oversendt i juni og endelig rapport om Jernbaneverkets godsstrategi oversendt 25.9.2007.</p>

## Vedlegg 5 – Kapasitetsutnyttelse

### Utnyttelsen av Jernbanens hastighetspotensial (T/T0)

Tabellen nedenfor viser utnyttelsen av hastighetspotensialet for et utvalg banestrekninger.

#### Nærmere forklaring på T/T0 (utnyttelse av jernbanens hastighetspotensiale)

Måleindikatoren T/T0 uttrykker i hvor stor grad en banes hastighetspotensiale 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/T0 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/T0 for ett tog = 1,20 er potensialet for kjøretidsreduksjon nær 20 %. Beregning av T/T0 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 21 Hastighetspotensialet for utvalgte baner fordelt på type tog

Banetype	T/T0 er målt mellom disse stasjonene:		S-tog (nætrafikk)	N-tog (region)	R-tog	Godstog
<b>Østfoldbanen</b>	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	-	-
<b>Vestfoldbanen</b>	Oslo	Skien	-	-	1,16	-
	Oslo	Larvik	-	-	1,17	-
	Drammen	Larvik	-	-	1,16	-
<b>Gjøvikbanen</b>	Oslo	Gjøvik	-	-	1,13	-
	Oslo	Jaren	-	1,17	1,17	-
	Oslo	Roa	-	1,19	1,16	1,12
	Oslo	Hakadal	-	1,21	1,18	1,12
<b>Dovrebanen</b>	Eidsvoll	Trondheim	-	-	1,10	1,12
	Eidsvoll	Dombås	-	-	1,10	1,18
	Eidsvoll	Lillehammer	-	-	1,16	1,28
	Eidsvoll	Hamar	-	-	1,16	1,40
<b>Kongsvingerbanen</b>	Lillestrøm	Charlottenberg	-	-	1,08	1,10
	Lillestrøm	Kongsvinger	-	1,09	1,09	1,13
	Lillestrøm	Årnes	-	1,15	1,14	1,15
<b>Drammenbanen</b>	Oslo	Asker	1,00	-	-	-
	Oslo	Drammen	-	1,23	1,19	1,25
<b>Sørlandsbanen</b>	Oslo	Kongsberg	-	1,19	1,17	1,20
	Drammen	Kongsberg	-	1,14	1,13	1,15

### 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 parametere. 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.

Tabell 22 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	Arna	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	Arnes	76	105	90	Lillestrøm	Arnes	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 kryssningsspor av gitte lengder i forhold til det totale antallet kryssningsspor på strekningen. For korte kryssningsspor er et hinder på en del strekninger for togselskapene, når det gjelder framføring av godstog på en økonomisk forsvarlig måte.



**Vedlegg 6 – Bestillingsfullmakt****Bes tillings fullmak ter**

<b>Departement:</b>	<b>Samferdselsdepartementet</b>	
<b>1. Av bevilgning 1.1.2008:</b>		
Bestilling av materiell:	161 935 650,00	
<b>2. Av senere bevilgning 1.1.2009-1.1.2017</b>		
Bestilling av materiell:	259 201 900,00	2009-2017
Sum bestilling av materiell	421 137 550,00	
<b>1. Av bevilgning 1.1.2008:</b>		
Investeringer som ikke er omtalt med kostandsoverslag ovenfor Stortinget	173 860 283,00	
<b>Sum</b>	<b>594 997 833,00</b>	

**Tils agns fullmakt**

Jernbaneverket har ingen tils agns fullmakt.

## Vedlegg 7- Aksjeinteresser

**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
<b>SUMBOKFØRT GRUPPE 2</b>		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



**Jernbaneverket**

# **REGNSKAPSRAPPORT**

**Pr 31.12.2007**

**Avlagt etter periodiseringsprinsippet**

## **RAPPORTEN INNEHOLDER:**

0. Ledelseskommentarer
1. Regnskapsprinsipper
2. Resultatregnskap
3. Balanseregnskap
4. Kontantstrøm
5. Statsregnskapet for bruttobudsjetterte virksomheter
6. Noter til resultat- og balanseregnskap

## 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 budsjettert tilstrekkelig. Da åpningsbalansen ikke er endelig fastsatt (se neste punkt om regnskapsprinsipper), har Jernbaneverket ikke innført noen rutine for budsjettering av avskrivninger.

Det har vært en større aktivitet i 2007 enn i 2006 med bakgrunn i høyere bevilgninger. På grunn av en uønsket effekt av avsetningsrutinene – særlig knyttet til investeringsarbeider – har Jernbaneverket måtte kostnadsføre 336 mill. kr. over ”andre produksjonskostnader”, se også notene 3 og 20 til regnskapet. Dette er en engangseffekt, og årets resultat skulle vært tilsvarende bedre; dvs. 11 mill. kr. i overskudd og ikke 325 mill. kr. i underskudd.

Jernbaneverket har opplevd en sterk lønns- og prisvekst. Som det vil framgå av note 2 er lønnskostnaden pr. årsverk økt med 9,6 % fra 2006 til 2007. 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.

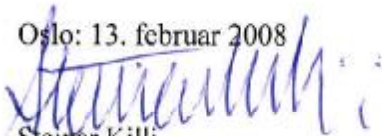
	Mill. kr.
1.Årsresultat periodisert regnskap	-325,7
2.Justering for tidligere feil i avsetningsrutinen	336,0
3.Forskjell mellom avsetning til investeringsformål på post 23 og 25 og avskrivninger	38,8
4.Overføring av midler fra 2006 til post 22, 23 og 25; se note 1B	118,2
5.Andre periodiseringer	-47,3
Mindreforbruk drift og vedlikehold på post 22, 23 og 25 (inkl. merinntekter)	120,0

Forskjellen mellom det periodiserte regnskapet og kontantregnskapet er tidsforskjeller mellom når inntekts- og kostnadsposter måles. Tabellen viser de tre største enkeltpostene, samt andre periodiseringer. Punkt 3 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.

Jernbaneverket vil i løpet av 2008 slutføre arbeidet med åpningsbalansen. Det gjenstående arbeidet omfatter:

- ♦ Fornyelse av infrastrukturen – tiltak før 2005 for å fornye de forskjellige anlegg på eksisterende baner
- ♦ Fiberoptisk og annet kabelnett

Oslo: 13. februar 2008

  
Steinar Killi  
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 jernbaneprosjekter" 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 tilsvarende 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. Egen-tilvirkede 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

Resultatregnskap pr. 31.12.2007

### Virksomhet: Jernbaneverket

Tusen kroner

	Note	31.12.2007	31.12.2006
<b>Driftsinntekter</b>			
Inntekt fra bevilgninger	1	-2 959 859	-2 960 311
Gebyrer og lisenser	1	-1 758	-1 991
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer	1	-9 512	0
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	1	-374	-2 064
Salgs- og leieinntekter	1	-438 052	-746 565
Andre driftsinntekter	1	-77 572	160 680
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>-3 487 128</i>	<i>-3 550 250</i>
<b>Driftskostnader</b>			
Lønn og sosiale kostnader	2	1 661 065	1 603 060
Varekostnader		316 025	400 795
Andre driftskostnader	3	1 216 491	824 932
Avskrivninger	4,5	620 125	601 087
Nedskrivninger	4,5	423	0
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>3 814 129</i>	<i>3 429 873</i>
<b>Ordinært driftsresultat</b>		<b>327 000</b>	<b>-120 377</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Finansinntekter	6	-3 852	-1 516
Finanskostnader	6	2 616	2 593
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>-1 236</i>	<i>1 076</i>
<b>Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</b>			
Utbytte fra selskaper m.v.			
<i>Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Resultat av ordinære aktiviteter</b>		<b>325 764</b>	<b>-119 301</b>
<b>Ekstraordinære inntekter og kostnader</b>			
Ekstraordinære inntekter	7		
Ekstraordinære kostnader	7	0	118 000
<i>Sum ekstraordinære inntekter og kostnader</i>		<i>0</i>	<i>118 000</i>
<b>Avregninger</b>			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8		
Avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (nettobudsjetterte)	15		
<i>Sum avregninger</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Innkrevningsvirksomhet</b>			
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>
<b>Tilskuddsforvaltning</b>			
Overføringer fra statskassen til tilskudd til andre	11		
Utbetalinger av tilskudd til andre	11		
<i>Sum tilskuddsforvaltning</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Periodens resultat</b>		<b>325 764</b>	<b>-1 301</b>
Disponeringer	12	0	0

<b>3. BALANSEREGNSKAP</b>			
<b>Balanse pr.: 31.12.07</b>			
<b>Virksomhet: Jernbaneverket</b>			
Tusen kroner			
	Note	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
<b>EIENDELER</b>			
<b>A. Anleggsmidler</b>			
<b>I Immaterielle eiendeler</b>			
Forskning og utvikling	4		
Rettigheter og lignende immaterielle eiendeler	4	1 468	17 312
<i>Sum immaterielle eiendeler</i>		<i>1 468</i>	<i>17 312</i>
<b>II Varige driftsmidler</b>			
Infrastruktur	5	16 365 342	16 210 205
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	1 707 810	1 686 917
Maskiner og transportmidler	5	262 987	281 675
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	74 211	56 429
Anlegg under utførelse	5	6 427 066	4 357 841
<i>Sum varige driftsmidler</i>		<i>24 837 416</i>	<i>22 593 067</i>
<b>III Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i datterselskaper	13	102	100
Investeringer i tilknyttet selskap	13		
Investeringer i aksjer og andeler	13		
Obligasjoner og andre fordringer			0
<i>Sum finansielle anleggsmidler</i>		<i>102</i>	<i>100</i>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>24 838 986</b>	<b>22 610 479</b>
<b>B. Omløpsmidler</b>			
<b>I Varebeholdninger og forskudd til leverandører</b>			
Varebeholdninger	14	229 013	196 558
Forskuddsbetalinger til leverandører	14	28 208	5 055
<i>Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører</i>		<i>257 221</i>	<i>201 613</i>
<b>II Fordringer</b>			
Kundefordringer	16	81 973	49 383
Andre fordringer	17	28 465	28 939
Merverdiavgift		254 119	158 332
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	18	2 944	16 447
Øvrige opptjente inntekter		-3 228	4 045
<i>Sum fordringer</i>		<i>364 272</i>	<i>257 145</i>
<b>III Kasse og bank</b>			
Bankinnskudd	19	21 586	12 686
Andre kontanter og kontantekvivalenter	19	113	119
<i>Sum kasse og bank</i>		<i>21 700</i>	<i>12 805</i>
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>643 192</b>	<b>471 564</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>25 482 178</b>	<b>23 082 043</b>

## Balanse pr.: 31.12.2007

### Virksomhet: Jernbanelivet

Tusen kroner

	Note	31.12.2007	31.12.2006
<b>VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>C. Virksomhetskaper</b>			
<b>I Innskutt virksomhetskaper</b>			
Innskutt virksomhetskaper	13		
<i>Sum innskutt virksomhetskaper</i>		0	0
<b>II Opptjent virksomhetskaper</b>			
Opptjent virksomhetskaper	12		
<i>Sum opptjent virksomhetskaper</i>		0	0
<b>Sum virksomhetskaper</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>D. Gjeld</b>			
<b>I Avsetning for langsiktige forpliktelser</b>			
Forpliktelser knyttet til anleggsmidler	4, 5	-24 702 434	-22 469 668
Forpliktelser knyttet til fremmedfin av anleggsmidler	4, 5	-136 450	-140 711
Forpliktelse Flytoget AS		-302 429	-316 176
<i>Sum avsetning for langsiktige forpliktelser</i>		<b>-25 141 313</b>	<b>-22 926 556</b>
<b>II Annen langsiktig gjeld</b>			
Øvrig langsiktig gjeld		0	0
<i>Sum annen langsiktig gjeld</i>		0	0
<b>III Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		-204 334	-138 779
Skyldig skattetrekk		-60 142	-59 379
Skyldige offentlige avgifter		-18 746	-27 226
Avsatte feriepenger		-139 906	-130 013
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	18	-3 998	-577
Annen kortsiktig gjeld	20	-379 912	-132 334
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		<b>-807 037</b>	<b>-488 309</b>
<b>IV Avregning med statskassen</b>			0
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8	466 172	332 821
Årets resultat (konto 1999)	15		
Ikke inntektsført bevilgning (nettobudsjetterte)	15		
<i>Sum</i>		466 172	332 821
<b>Sum gjeld</b>		<b>-25 482 178</b>	<b>-23 082 043</b>
<b>Sum virksomhetskaper og gjeld</b>		<b>-25 482 178</b>	<b>-23 082 043</b>

#### 4. KONTANTSTRØM

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen

**Virksomhet: Jernbaneverket**

Tusen kroner

*Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter*

**Innbetalinger**

	31.12.2007	31.12.2006
innbetalinger av bevilgning (nettobudsjeterte)		
innbetalinger av skatter, avgifter og gebyrer til statskassen	-91 288	-20 007
innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre		
innbetalinger fra salg av varer og tjenester	670 148	703 005
innbetalinger av avgifter, gebyrer og lisenser	100 093	91 208
innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre statsetater	4	35
innbetalinger av utbytte		
innbetalinger av renter	35 611	15 889
innbetaling av refusjoner	37 577	39 904
arbeidsgiveravgift til inntekt	-8 900	-3 637
andre innbetalinger (mva+ uident)	172 153	173 327
<b>Sum innbetalinger</b>	<b>915 396</b>	<b>999 725</b>

**Utbetalinger**

utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	-1 532 266	-1 475 003
utbetalinger til investering (post 23)	659 011	572 764
utbetalinger for varer og tjenester for videresalg	-361 367	-396 283
utbetaling for varer og tjenester eget forbruk MINUS POST 30	-1 778 298	-1 612 242
utbetalinger av renter	-33 986	-16 224
andre utbetalinger	0	-110 562
<b>Sum utbetalinger</b>	<b>-3 046 907</b>	<b>-3 037 550</b>

**Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter \*** -2 131 511 -2 037 825

*Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter*

utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	-2 290 822	-1 444 660
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	-659 011	-572 764
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		
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-2 949 833</b>	<b>-2 017 424</b>

*Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjeterte)*

innbetalinger av virksomhetskaptal		
tilbakebetalinger av virksomhetskaptal		
utbetalinger av utbytte til statskassen		
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter

Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-5 081 344	-1 013
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	21 700	
<b>Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt</b>	<b>-5 059 644</b>	<b>-1 013</b>

\* Avstemming

	31.12.2007	31.12.2006
periodens resultat	-325 764	1 301
bokført verdi avhendede anleggsmidler	-267	311
ordinære avskrivninger	620 125	601 087
nedskrivning av anleggsmidler	423	
netto avregninger		
inntekt fra bevilgning (bruttobudsjeterte)	-5 061 083	-4 508 682
arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	172 153	173 327
avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)	-2 848 788	-2 272 099
resultatandel i datterselskap	0	
resultatandel tilknyttet selskap	0	
endring i forpliktelser knyttet til anleggsmidler	2 228 504	1 653 170
endring egne bank og kassebeholdninger	0	0
endring i varelager	-32 455	-4 709
endring i kundefordringer	-32 590	18 100
endring i leverandørgjeld	65 554	29 063
effekt av valutakursendringer	0	0
inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	-125 126	-118 857
pensjonskostnader (kalkulatoriske)	125 126	118 857
poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	2 949 833	2 017 423
endring i andre tidsavgrensingsposter	132 844	253 883
endring andre balanseposter	0	-4 639
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>2 131 511</b>	<b>-2 037 825</b>

## 5. STATSREGNSKAPET FOR BRUTTOBUDSJETTERTE VIRKSOMHETER

Virksomhet: Jernbaneløst

Periode: 31.12.2007

Tusen kroner

	Statskonto	Bevilgning	Kontantbeløp
<b>I Driftsutgifter</b>	135022	17 980	10 576
	135023	3 255 506	3 302 946
	135025	92 013	67 175
<b>II Investeringer</b>	135030	2 314 747	2 290 822
<b>III Inntekter</b>	435001	-20 900	-19 404
	435002	-103 800	-205 534
	435006	-185 900	-181 215
	435007	-74 100	-80 688
<b>IV Overføringer</b>	04717155		10 862
	43501611		-7 837
	435017		-956
	43501811		-23 574
	435037		-9 512
	560583		-351
	570072		-172 153
	650013		8 900
<b>V Innbetalinger - Norges Bank</b>	60040101		2 966 923
<b>VI Utbetalinger Norges Bank</b>	60040102		-8 046 183
<b>VII Bevegelse mellomværende</b>			<b>-89 203</b>
<b>Mellomværende 31.12.2006</b>	713210		-86 373
<b>Bevegelse mellomværende</b>			-89 203
<b>Mellomvær 31.12.2007</b>			<b>-175 577</b>

## 6. NOTER TIL RESULTAT- OG BALANSEREGNSKAP

<b>Note 1 Spesifikasjon av driftsinntekter</b>		
Tusen kroner	31.12.07	31.12.06
<i>Inntekt fra bevilgninger</i>		
Overført bevilgning fra foregående år ( <i>bruttobudsjetterte virksomheter</i> )		
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 22, 23 og 25 *	-3 247 300	-3 184 889
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 01-07*	384 700	377 700
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 30*	-2 241 600	-1 514 562
Årets bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt	-10 862	-5 631
- benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	658 854	572 453
- benyttet til investeringsformål, post 30	2 187 621	1 699 335
-ubrukt bevilgning til investeringsformål, post 30	53 979	-184 773
+ utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer	-620 125	-601 087
+ inntekt til pensjoner	-125 126	-118 857
- utbetaling av tilskudd til andre	0	0
<b>Sum inntekt fra bevilgninger</b>	<b>-2 959 859</b>	<b>-2 960 311</b>
<i>* se note 1B sum statsoppdrag (driftsbevilgning) og omstillingsmidler.</i>		
<i>Gebyrer og lisenser</i>		
Provisjon billettsalg	-1 404	-1 701
Andre Provisjonsinntekter	-351	-284
Gebyrer	-4	-6
<b>Sum gebyrer og lisenser</b>	<b>-1 758</b>	<b>-1 991</b>
<i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>		
Tilskudd øremerket til spesielle formål	-9 512	0
<b>Sum tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</b>	<b>-9 512</b>	<b>0</b>
<i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.*</i>		
Salg av andre driftsmidler	-374	-2 064
<b>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.</b>	<b>-374</b>	<b>-2 064</b>
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	-64 218	-89 890
Salgsinntekter materiell og annet	-67 466	-58 035
Salgsinntekter energi og nettleie	-177 052	-282 320
Salgsinntekter Kjøreveisavgift	-22 013	-21 332
Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardemobanen	-80 997	-78 066
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, etc	-26 306	-44 048
<b>Sum salgs- og leieinntekter</b>	<b>-438 052</b>	<b>-573 690</b>
<i>Andre inntekter:</i>		
Annen inntekt inkl eliminerings av intern salg andre inntektskonti	-59 289	3 543
Erstatninger	-4 536	-1 991
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	-13 747	-13 747
<b>Sum andre inntekter</b>	<b>-77 572</b>	<b>-12 195</b>
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>-3 487 128</b>	<b>-3 550 250</b>

**Note 1B Bevilgninger**

Tusen kroner

	Opprinnelig bevilgning Overført fra 2006			Nysaldering (4)	Sum bevilget ekskl. overføringer
	(1)	(2)	Endring RNB (3)		
<b>Driftsutgiftsbevilgning</b>					
Post 22		17 980	-		-
Post 23 Drift og vedlikehold	3 175 800	79 706	-		3 175 800
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	71 500	20 513	-		71 500
<b>Sum bevilgning Drift og vedlikehold - A</b>	<b>3 247 300</b>	<b>118 199</b>	-		<b>3 365 499</b>
<b>Inntektsbevilgning</b>					
Post 01 Kjørevegavgifter	20 900				20 900
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	103 800				103 800
Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900				185 900
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100				74 100
<b>Sum inntektsbevilgning - B</b>	<b>384 700</b>	-	-		<b>384 700</b>
<b>Bevilgning til Statsoppdrag - C = A - B</b>	<b>2 862 600</b>	<b>118 199</b>	-		<b>2 980 799</b>

## Andre bevilgninger

	Opprinnelig bevilgning Overført fra 2006			Tilleggsbevilgning (4)	Sum bevilget
	(1)	(2)	Endring RNB (3)	(4)	
Post 30 Investeringer i linjen	2 219 600	73 147	15 000	7 000	2 314 747

**Merknader:**

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 09.01.2007

(2) Jf brev fra SD av 12.04.2007 vedrørende overførte midler. For Post 22, 23 og 25 er overførte midler ikke inkludert i inntektsført bevilgning, da disse i prinsippet lå i Mellomværet med statskassen ved forrige årsskifte.

(3) Tilleggsbevilgning på 15 mill. kroner til jernbaneinvesteringer, post 30. 5 mill. kroner bevilget til tiltak som kan bidra til økt godstrafikk, 10 mill. kroner til bygging av ny sporsløyfe på Drammen stasjon, for å legge til rette for at flytoget kan kjøre til Drammen.

(4) Jf. brev fra SD av 20.12.2007. Tilleggsbevilgning på 7 mill. kroner til opprustning av Råstad holdeplass ved Torp flyplass.

Bevilgningen til Statsoppdraget er i utgangspunktet periodisert lineært over året, da Jernbaneverkets leveranse er den samme hele året. Jernbaneverket har inntektsført 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

	31.12.07	31.12.06
Lønninger	1 222 476	1 156 060
Feriepenger	141 408	126 997
Arbeidsgiveravgift	177 713	179 105
Pensjonskostnader*	125 126	118 857
Sykepenger og andre refusjoner	-36 304	-39 588
Andre ytelser	30 646	61 629
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>1 661 065</b>	<b>1 603 060</b>
<b>Antall årsverk</b>	<b>2 855</b>	<b>2 950</b>

Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes ihht sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en sjablongmessig sats for beregning av pensjonskostnad. Benyttet premiesats for 2007 er 13,64 prosent. Det er kun lønn etter lønnstabell A og B som medregnes i grunnlaget for beregning av pensjon. Pensjoner er kostnadsført basert på denne satsen. Det vises for øvrig til prinsippnote om pensjoner, samt til note 1 vedrørende resultatføring av kalkulatoriske inntekter til pensjoner.

**Note 3 Andre driftskostnader**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	122 268	114 960
Elektrisk kraft, nettleie	11 712	33 219
Leie og vedlikehold lokaler	215 247	185 358
Driftmateriell	240 525	210 251
Drift, reoperasjoner og vedlikehold maskiner	167 252	158 857
Entreprenører og andre kjøp av tjenester fra eksterne (1)	2 549 747	1 672 090
Reiser, diett og forpleining	100 197	92 911
Telekommunikasjon	74 019	70 354
Administrative kostnader	276 039	472 462
Påløpne avsatte kostnader	247 474	28 447
Overført til fornyelse/aktivering (2)	-2 787 988	-2 213 977
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>1 216 491</b>	<b>824 932</b>

(1) Økte kostnader i forbindelse med kjøp av entreprenørtjenester skyldes større bevilgninger til jernbaneinvesteringer og korreksjon i forhold til tidligere regime for avsetninger i regnskapet.  
(2) 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 01.01.2007	52 816	52 816
Tilgang i 2007	1 275	1 275
Avgang anskaffelseskost i 2007		0
Anskaffelseskost 31.12.2007	54 091	54 091
Akkumulerte nedskrivninger 31.12.2006	0	0
Nedskrivninger i 2007		0
Akk avskrivninger 31.12.2006	35 504	35 504
Ordinære avskrivninger i 2007	17 119	17 119
Akk. avskrivning i 2007	17 119	17 119
<b>Balanseført verdi 31.12.2007</b>	<b>1 468</b>	<b>1 468</b>

Avskrivningsatser (levetider)

5 år / lineært

Jernbaneverket har balanseført to IT systemer under denne posten. Det ene er et spesialutviklet system for drift og vedlikehold av tekniske innretninger i og ved sporet. Det andre er et 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.



Virksomhedsrapport 2017  
 Virksomhedsrapport 2017

Udsagningspost	Immaterielle aktiver	Finansielle aktiver	Driftsregulering	Udvalgte aktiver	Udvalgte passiver	Udvalgte aktiver	Udvalgte passiver	Udvalgte aktiver	Udvalgte passiver
Virksomhedsrapport 2017	52.816	421.172	0	1.701.841	4.337.941	17.097.469	0	99.750	24.461.904
Virksomhedsrapport 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2015	1.275	0	0	27.062	593.249	0	0	26.130	629.011
Virksomhedsrapport 2014	0	0	0	0	2.187.621	0	0	0	2.187.621
Virksomhedsrapport 2013	0	0	0	57.163	0	623.361	0	5.193	0
Virksomhedsrapport 2012	0	0	0	1.429	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2011	54.091	139.333	0	1.796.024	6.427.066	17.749.932	0	733.736	25.317.852
Virksomhedsrapport 2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2009	36.294	0	0	434.097	0	697.263	0	466.930	1.591.023
Virksomhedsrapport 2008	0	0	0	433	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2007	17.119	0	0	49.991	0	497.227	0	46.507	620.023
Virksomhedsrapport 2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2005	52.023	0	0	486.513	0	1.364.110	0	513.749	2.378.418
Virksomhedsrapport 2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2003	1.465	409.310	0	1.209.519	6.427.066	16.365.342	0	302.957	24.838.954

Udsagningspost	Virksomhedsrapport 2017	Virksomhedsrapport 2016	Virksomhedsrapport 2015	Virksomhedsrapport 2014	Virksomhedsrapport 2013	Virksomhedsrapport 2012	Virksomhedsrapport 2011	Virksomhedsrapport 2010	Virksomhedsrapport 2009	Virksomhedsrapport 2008	Virksomhedsrapport 2007	Virksomhedsrapport 2006	Virksomhedsrapport 2005	Virksomhedsrapport 2004	Virksomhedsrapport 2003
Virksomhedsrapport 2017	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374
Virksomhedsrapport 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2014	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2013	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Virksomhedsrapport 2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Note 6 Finansinntekter og finanskostnader**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
Renteinntekter, DnB Nordpool	-235	-141
Renteinntekter	-2 161	-413
Agio gevinst	-1 456	-963
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>-3 852</b>	<b>-1 516</b>
Rentekostnader, DnB Nordpool	351	127
Rentekostnader	0	0
Morarenter, kostnad	737	1 136
Annen finanskostnad	473	319
Agio tap	1 055	1 010
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>2 616</b>	<b>2 593</b>

**Beregnet rentekostnad på investert kapital\*:****889 674**

Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:

	31.12.07	31.12.06	Gjennomsnitt i perioden
Balanseført verdi immaterielle eiendeler	1 468	17 312	9 390
Balanseført verdi varige driftsmidler	24 837 416	22 593 067	23 715 242
Sum	24 838 884	22 610 379	23 724 631

Antall måneder på rapporteringstidspunktet: (Må fylles ut)

12

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2007:

23 724 631

Fastsatt rente for år 2007:

3,75 %

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

"Utkast til veiledningsnotat om renter på kapital"

<b>Note 7 Ekstraordinære poster*</b>		
Tusen kroner		
	<b>31.12.07</b>	31.12.06
Ekstraordinære inntekter		
<b>Sum ekstra ordinære inntekter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ekstraordinære kostnader	0	118 000
<b>Sum ekstraordinære kostnader</b>	<b>0</b>	<b>118 000</b>

**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)*

		31.12.07	31.12.06	Endring
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	257 221	201 613	55 608
	Kundefordringer og andre fordringer	109 855	76 430	33 425
	Periodeavgrensningsposter	10 172	6 852	3 320
	Andre omløpsmidler	23 488	33 278	-9 790
	<b>Delsum</b>	<b>400 736</b>	<b>318 173</b>	<b>82 563</b>
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-204 334	-138 779	-65 554
	Avsatte /skyklige feriepenger	-139 906	-130 013	-9 893
	Andre lønsrelaterte avsetninger	-954	-1 880	926
	Påløpte kostnader og periodeavgrensningsposter	-376 117	-123 293	-252 824
	Annen kortsiktig gjeld	-18 746	-27 226	8 481
	<b>Delsum</b>	<b>-740 055</b>	<b>-421 191</b>	<b>-318 864</b>
Langsiktige forpliktelser	Miljøforpliktelser	0	0	0
	Andre forpliktelser	-302 429	-316 176	13 747
	<b>Delsum</b>	<b>-302 429</b>	<b>-316 176</b>	<b>13 747</b>
<b>Netto periodiseringsposter</b>	<b>A</b>	<b>-641 749</b>	<b>-419 194</b>	<b>-222 554</b>

**Hovedposter som inngår i avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende:**

Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	-1 971	119	-2 090
	Mva.	243 947	151 480	92 467
	Andre fordringer	583	1 892	-1 309
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	-60 166	-59 695	-472
	Deposita mv.			
	Annen gjeld	-6 816	-7 423	608
<b>Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport</b>	<b>B</b>	<b>175 577</b>	<b>86 373</b>	<b>89 203</b>
<b>Avregning med Statskassen</b>	<b>A+B</b>	<b>-466 172</b>	<b>-332 821</b>	<b>-133 351</b>

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 kontantmellomværende 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 forpliktelsesmodellen, dvs. ha finansiering (motpost) klassifisert som avsetning for langsiktige forpliktelser knyttet til anleggsmidler.

**Avstemning av periodens resultat mot endring i mellomværende med statskassen:**

Konsernkonto utbetaling:	-8 046 183
Konsernkonto innbetaling	2 966 923
Netto inn/utbetaling innkrevingsvirksomhet	0
Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Netto trekk konsernkonto	-5 079 259
Inntektsført fra bevilgning	5 061 083
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	-172 153
Tilbakeførte utsatte inntekter ved salg/avgang AN, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Andre avstemningsposter	0
Forskjell mellom inntektsføring og netto trekk på konsernkonto	-190 328
Resultat av ordinære aktiviteter før avregning mot statskassen	325 764
Saldo på arbeidskonto bank	-2 084
<b>*Sum endring i avregning med statskassen</b>	<b>133 351</b>

\*Skal være lik summen av A+B i endringskolonnen

**Korte til investeringer i aksjer og selskapsandeler**

Tilført kr 151

Føremål, kontnr	Føremålsdato	Antall aksjer	Eiersandel	Stemmeandel	Årets resultat	Eitersandel egenkapital	Eitersandel kapitalregnskap	Eitersandel virksomhets- regnskap	Balansført verdi
Oslo	01.12.2017	100	0,00%	0,00%	0	0	0	0	100
Finse	01.12.2017	2	0,00%	0,00%	0	0	0	0	2
<b>Balansført verdi 31.12.2017</b>					<b>-108</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>

DansmodFremjokk AS<sup>1</sup>  
Lindvann Operasjon AS<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Regnskapet for selskapet er ikke avsluttet.  
Selskapet er i oppløsningsprosessen.

<sup>2</sup> Alle som er tilknyttet vann og avløpsnett i fylket nå er i ferd av å bli et selskap.

**Note 14 Beholdninger**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
<b>Anskaffelsesverdi</b>	<b>31.12.07</b>	31.12.06
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten	229 013	196 558
Beholdninger beregnet på videresalg		
<b>Sum Anskaffelsekost</b>	<b>229 013</b>	196 558
<b>Ukurans</b>		
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		0
Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg		0
<b>Sum ukurans</b>	<b>0</b>	0
<b>Sum varebeholdninger</b>	<b>229 013</b>	196 558

Det er pr 31.12.2007, ikke foretatt nedskrivning for ukurans eller avvik lagerstyringssystem - virkelig lager

**Note 16 Kundefordringer**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
Kundefordringer til pålydende	109 021	73 817
Avsatt til latent tap *	-27 048	-24 434
<b>Sum kundefordringer</b>	<b>81 973</b>	49 383

Fordringer eldre enn 90 dager hvor 2 purringer er sendt, er vurdert til latent tap. Saker som er sendt til Samferdselsdepartementet for avgjørelse er ikke tatt med i det latente tapet

\*Herav Baneservice Prosjekt AS kr 16.625.000

**Note 17 Andre kortsiktige fordringer**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
Forskuddsbetalt lønn	74	48
Reiseforskudd	95	102
Personallån	542	796
Depostium	1	1
Krav om refusjoner	4 863	6 366
Interne fordringer	22 890	21 626
<b>Sum</b>	<b>28 465</b>	28 939

**Note 18 Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter**

Tusen kroner

**Opptjente, ikke fakturerte inntekter**

	31.12.07	31.12.06
Jernbanedirektørens staber	0	0
Energi	0	0
Utbygging	0	
Trafikk	650	150
Infrastruktur	7 386	16 297
<b>Sum fordring</b>	<b>2 944</b>	<b>16 447</b>

**Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter**

	31.12.07	31.12.06
Jernbanedirektørens staber	62 745	0
Energi	-63 287	0
Utbygging	-1 555	
Trafikk	0	
Infrastruktur	-37 724	-577
<b>Sum fordring</b>	<b>-3 998</b>	<b>-577</b>

**Note 19 Bankinnskudd, kontanter og lignende**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
Øvrige bankkonti *	21 586	12 686
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	113	119
Bank, arbeidskonto utbetalinger	-2 084	0
<b>Sum bankinnskudd og kontanter</b>	<b>19 615</b>	<b>12 805</b>

\* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

**Note 20 Annen kortsiktig gjeld**

Tusen kroner

	31.12.07	31.12.06
Gjeld ansatte	-136	-96
Annen gjeld til ansatte	-842	-2 099
Påløpte kostnader	-382 344	-121 523
Uidentifiserte innbetalinger	-3 941	458
Annen kortsiktig gjeld	7 351	-9 073
<b>Sum gjeld ansatte</b>	<b>-379 912</b>	<b>-132 334</b>

Betydelig økning i "Påløpte kostnader" skyldes korreksjon i forhold til tidligere regime for avsetninger i regnskapet.