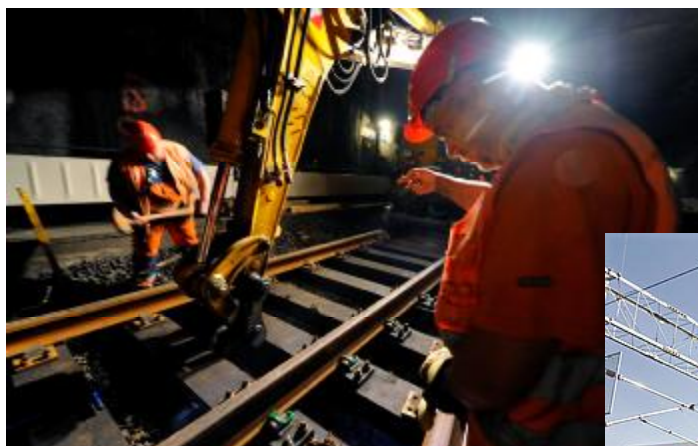




Jernbaneverket

Årsrapport 2009



Oslo, 8. mars 2010

Målmatrix mellom Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket i henhold Prop 1 S.

Målmatrix	Status 2005 = Utgangs- punkt	Status 2007	Status 2008	Status 2009	(1)	Mål mot 2009
<i>Økonomi</i>						
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Ja	Ja	è	Ja
Fornyelsesandel (regnskap i prosent av budsjett)		Ikke målt	Ikke målt	103	ì	>100
Periodisert resultat (mill.kr.)	-46	-287	15	-118	î	>0
<i>Sikkerhet</i>						
Gjennomsnittlig antall drepte siste 20 år	8,2	7,0	6,7	6,5	è	-3,5% p.a
Gjennomsnittlig antall personskader siste 3 år	73	80,0	85,0	82,0	î	-3,5% p.a
Antall hendelser med personskader	117	242,0	236,0	239,0	æ	-3,5% p.a
<i>Punktlighet</i>						
Oppetid i prosent	99,3	98,8	98,5	98,6	æ	99,4
Regularitet i prosent	Ikke målt	98,2	98,0	97,9	è	Ikke satt
<i>Kundetilfredshet</i>						
NSBs kundeundersøkelse (gjennomsnitt) (2)	69	60	64	62	î	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	Ikke målt	3,4	3,2	3,6	ì	Ikke satt
Tilgjengelighet	Ikke målt	Ikke målt	Ikke målt	Ikke målt		Ikke satt

Noter:

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

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Jernbanedirektørens beretning	4
1.1	Økonomi.....	4
1.2	Politiske rammebetingelser	4
1.3	Nybygging.....	4
1.4	Sikkerhetsutvikling	4
1.5	Punktlighetsutvikling	5
1.6	Kundetilfredshet	5
1.7	Tiltakspakken	5
2	Økonomi- og måloppnåelse	7
2.1	Økonomi.....	7
2.2	Sikkerhet	11
2.3	Punktlighet på jernbanen.....	13
2.4	Kundetilfredshet	18
3	Andre forhold.....	20
3.1	Organisasjonen i 2009	20
3.2	Personalforhold.....	21
3.3	Ruteplan 2012.....	21
3.4	Stasjonsstrukturprosjektet	22
3.5	Merkur/RailLock	22
3.6	ERTMS	22
3.7	Produktivitet	23
4	Vedlikehold, fornyelse og investeringer	28
4.1	Vedlikehold/Fornyelse.....	28
4.2	Status investeringsprosjekter.....	32
4.3	Tiltakspakken for økt sysselsetting.....	43
5	Oppfølging i forhold til tildelingsbrev 2009	49
6	Periodisert regnskap	56

1 Jernbanedirektørens beretning

1.1 Økonomi

Jernbaneverket hadde en driftsmessig omsetning (totale driftsinntekter) på 4,4 mrd. kroner i 2009. Dette er en økning på 227 millioner kroner fra 2008. Jernbaneverket investerte i 2009 for om lag 4,7 mrd kroner i nyanlegg og i fornyelse av infrastrukturen. Dette er en økning på 1,7 mrd kroner fra 2008. Stortingets bevilgning til nyanlegg økte i 2009 med om lag 1,2 mrd kroner til 4,7 mrd kroner.

1.2 Politiske rammebetingelser

Regjeringen presenterte i mars 2009 Nasjonal transportplan (NTP) for årene 2010 til 2019. Gjennom denne legges det opp til en økning i satsingen på offentlig transport og jernbanen i Norge. Sammenlignet med forrige NTP øker bevilgningene til Jernbaneverket med i gjennomsnitt 3,4 mrd kroner hvert år i de neste 10 år. I 2009 økte de statlige bevilgningene med 1,2 mrd kroner i forhold til 2008.

Jernbaneverket har økt aktiviteten betydelig som følge av dette. Denne økte satsningen gir seg utslag i en rekke konkrete utbyggingsprosjektet i årene som kommer. Det er i 2009 startet planleggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, Holm – Holmestrand – Nykirke og Eidsvoll - Hamar. Videre er det bestemt at det skal utredes for bygging av høyhastighetsbaner på noen sentrale banestrekninger i Norge.

1.3 Nybygging

Nye Lysaker stasjon ble åpnet 1. september 2009 etter drøye tre år med hektisk byggeaktivitet. Det er investert totalt 1,2 mrd kroner i denne stasjonen, som nå har fire spor til plattform, god tilgjengelighet og gode overgangsmuligheter til annen transport. Videre arbeides det med nytt dobbeltspor fra Lysaker til Sandvika.

Nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger ble åpnet 14. desember 2009. Her er det bygget et nytt spor ved siden av det gamle, samt at det er bygget tre nye holdeplasser. Dette er et prosjekt som vil bedre tilbudet i kollektivtrafikken på Nord-Jæren betydelig.

Disse prosjektene, sammen med alle de andre som Jernbaneverket er i gang med, er viktige prosjekter for å styrke jernbanens konkurransekraft i Norge.

Jernbaneverket har besluttet å avvikle kontrakten for det signalkonseptet (Merkur/Raillock) ABB nå utarbeider. For dobbeltsporet Sandnes-Stavanger vil Jernbaneverket lyse ut ny konkurranse for et permanent anlegg. På Ganddal godsterminal i Rogaland er signalanlegget Merkur installert, men ennå ikke tillatt tatt i bruk. På Nordlandsbanen er det også gjort omfattende arbeider for å installere Merkur. For om mulig å få nytte av disse investeringene, vil Jernbaneverket søke å få kontraktene med ABB om Ganddal og Nordlandsbanen gjennomført. Målet er at anleggene her kan bli godkjent tatt i bruk som lokaltilpassede anlegg uten så omfattende dokumentasjon som kreves for typegodkjenning.

På grunn av ressursituasjonen innen signalmiljøet har Jernbaneverket i samråd med Samferdselsdepartementet besluttet å stoppe videre framdrift for dobbeltspor Bergen – Fløen, og at dette nyanlegget skal planlegges og bygges sammen med ny tunnel gjennom Ulrikken. Frigjorte midler skal benyttes til fornyelse av infrastrukturen på Bergensbanen.

1.4 Sikkerhetsutvikling

Arbeidet med å gjøre jernbanen så trygg og sikker som mulig fortsetter med uforrettet styrke. På veien mot nullvisjonen har Samferdselsdepartementet satt som krav at gjennomsnittlig antall drepte de siste

tjue år og gjennomsnittlig antall personskader siste tre år skal reduseres med 3.5 % hvert år, og fra og med 2010 med 4,5 % hvert år.

Sikkerhetsmålet for reduksjon av antall drepte ble i 2009 oppnådd med god margin, mens målene for personskader og materielle skader ikke ble oppnådd.

Det er gjennomført en rekke sikkerhetstiltak, blant annet på planoverganger, mot ulovlig ferdsel i sporet og på dvergsignaler i 2009. I tillegg er det fokus på sikkerhetsstyring fra konseptutredning til bygging av ny jernbaneinfrastruktur, i drift og vedlikehold av infrastrukturen og ved utøvelse av trafikkstyringen.

Jernbaneverket fikk 1. juli 2009 sikkerhetsgodkjenning i henhold til sikkerhetsforskriften av Statens jernbanetilsyn. Sikkerhetsgodkjenningen ble gitt for 3 år. En viktig premisse for godkjenningen var Jernbaneverkets arbeid med sikkerhetsstyringssystemet og arbeidet med ønsket kultur i organisasjonen. Jernbaneverkets kultur skal være kjennetegnet av sikkerhetskultur, nøyaktighetskultur, resultatkultur og samarbeidskultur.

1.5 Punktlighetsutvikling

Punktligheten i 2009 ble omtrent som i 2008. Oppetiden var 98,5 % mot 98,6 % i 2008. Regulariteten var 97,9 % mot 98,1 % i 2008. Punktligheten for persontog ble 87 % mot 86 % i 2008. Desember måned i 2009 ble en utfordring med streng kulde og snø som skapte problemer.

Jernbaneverkets bidrag til høy punktlighet er at infrastrukturen er tilgjengelig for togselskapene i henhold til ruteplanen. Samferdselsdepartementet ønsker at oppetiden skal forbedres over tid med utgangspunkt i resultatene for 2005. Målet for 2009 var 99,4 %.

Samferdselsdepartementets mål til punktlighet er 95 % for Flytoget og 90 % for alle andre baner. De fleste tog lå under dette kravet i 2009.

1.6 Kundetilfredshet

Gjennom NSBs kundetilfredshetsmåling og vår egen serviceerklæring får Jernbaneverket tilbakemelding på hvor fornøyde trafikantene er med vår leveranse. NSB måler tilfredsheten med stasjonsområdet, informasjonen på stasjonen og informasjon ved avvik. På bakgrunn av vår egen serviceerklæring måler Jernbaneverket klager på stasjonsmiljø og informasjon.

Resultatet fra NSBs kundeundersøkelse viser at tilfredshet med stasjonsområde var omtrent som året før, tilfredsheten ved informasjon ved avvik var også totalt sett som året før. Kundeundersøkelsen som Jernbaneverket gjennomfører mot togselskapene viser derimot en fremgang på ca. 12 %. Alle områdene som blir målt har fremgang fra 2008 til 2009, med infrastruktur og kundeorientering som de med høyest fremgang.

Antall klager på Jernbaneverkets serviceerklæring var for 2009 på samme nivå som 2008. 1745 klager i begge årene. Den største delen av klagene er på manglende informasjon ved forsinkelser. Dette møter Jernbaneverket ved en storstiltet utvidelse av antall stasjoner med elektroniske informasjonstavler og oppgradering av høyttaleranlegg og betjening av dette.

Flytoget startet opp trafikk fra Drammen i september 2009 med to tog i timen. I januar 2010 ble tilbudet utvidet til tre tog i timen.

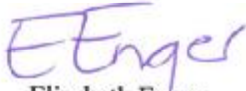
1.7 Tiltakspakken

Jernbaneverket ble tildelt kr 1.301 millioner under regjeringens tiltakspakke i 2009. Av dette ble kr 806 millioner tildelt under post 23 (drift og vedlikehold) mens kr 495 millioner ble tildelt under post 30 (investeringer). Til drift og vedlikehold ble det benyttet kr 779 millioner på tiltak som ga en økt

sysselsettingseffekt på 555 årsverk. Jernbaneverkets organisasjon evnet å gjennomføre en vel 45 % økning i vedlikhold og fornyelse, som i tillegg til sysselsettingseffekten ga positive effekter for oppe-tiden, da særlig på Dovrebanen (Dombås – Støren) og Bergensbanen (Haugastøl – Voss).

Investeringer under tiltakspakken tilsvarer 483 millioner kroner. Sysselsettingseffekten av dette ut-gjorde 221 årsverk. Ved etableringen av tiltakspakken primo 2009 var det lagt til grunn en prognose på 250 eksterne årsverk. Den lavere faktiske effekten skyldes i hovedsak at prosjekter under plan-legging ikke har oppnådd planlagt framdrift i 2009. To store planleggingsprosjekter på Vestfoldbanen og planlegging og prosjektering av krysningsspor har ikke kunnet gjennomføres som planlagt. Øvrige prosjekter har i stor grad gitt forventet effekt. Framdriften ved prosjektet Gevingåsen tunnel er lavere enn budsjettet.

Oslo: 8. mars 2010


Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

2 Økonomi- og måloppnåelse

2.1 Økonomi

2.1.1 Bevilgningsregnskap

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

- ☐ Tildelingsbrev for 2009 fra Samferdselsdepartementet av 19. desember 2008.
- ☐ Supplerende tildelingsbrev for 2009 fra Samferdselsdepartementet av 17. februar 2009 (tiltaks pakken)
- ☐ Brev av 24. mars 2009 fra Samferdselsdepartementet vedrørende overføring av ubrukte midler fra 2008
- ☐ Brev av 1. juli 2009 fra Samferdselsdepartementet om tilleggsbevilgninger og omprioriteringer våren 2009 (RNB).
- ☐ Brev av 16. desember 2009 fra Samferdselsdepartementet om tilleggsbevilgninger og omprioriteringer høsten 2009.

Jernbaneverkets bevilgningsregnskap 2009 (tall i mill kr)

	Status pr. 31.12.09			Totalt 2009		
	Budsjett	Kontant	Avvik	Bevilgning	Budsjett	Avvik
Kap. 1350						
Post 23 Drift og vedlikehold	4 714,8	4 575,5	139,3	4 822,3	4 714,8	107,5
Post 25 Drift og vedlikehold GMB	107,5	91,9	15,6	107,5	107,5	0,0
Post 30 Investeringer i linjen	3 849,1	3 130,4	718,7	3 697,1	3 849,1	-152,0
Post 33 Fysisk skille JBV - BaneTele AS	15,0	3,6	11,4	15,0	15,0	0,0
Sum kap. 1350	8 686,4	7 801,3	885,1	8 641,9	8 686,4	-44,5
Kap. 4350						
Post 01 Kjørevegsavgift	12,0	12,9	0,9	12,0	12,0	0,0
Post 02 Salg av utstyr og tjenester	235,5	268,4	32,9	235,0	235,5	-0,5
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	225,1	224,8	-0,3	225,1	225,1	0,0
Post 07 Betaling for bruk av GMB	73,2	73,8	0,6	73,2	73,2	0,0
Post 15-18 Refusjoner	0,2	43,6	43,4	0,0	0,2	-0,2
Post 37 Anleggsbidrag	59,7	26,8	-32,9	15,9	59,7	-43,8
Sum kap. 4350	605,7	650,3	44,6	561,2	605,7	-44,5

Note 1: Bevilgning inkluderer overførte ubrukte midler fra 2008

2.1.2 Kommentarer til bevilgningsregnskapet

Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har prioritert økt ressursbruk til innerstrekningene i Oslo-området, spesielt mht økt forebyggende vedlikehold og økt fornyelse med sikte på feilreduksjon og dermed reduserte forsinkelsestimer og derav bedret punktlighet.

Jernbaneverket har i 2009 arbeidet med profilet for å kunne kjøre ballastrenseverk. Jernbaneverket har forberedt i henhold til plan med mengder som skal ballastrenses i 2010. Jernbaneverket har også ballastrenset 83 km spor i 2009. Her har en skiftet gammel pukk med ny pukk for å oppnå bedre komfort og sikkerhet. Sporet blir mer stabilt og gir mindre risiko for vindskjevheter.

Jernbaneverket har gjennomført forebyggende vedlikehold på alle banestrekninger. Som følge av tiltaks pakken har Jernbaneverket Banedivisjonen økt nivået på forebyggende vedlikehold med 47 % i forhold til 2008.

Følgende aktiviteter er gjennomført i 2009 innenfor forebyggende vedlikehold.

- Visitasjon, inspeksjon og kontroll 207,4 MNOK
- Målevognskjøring 19 MNOK
- Revisjoner og utskifting av komponenter 282,7 MNOK
- Sporjustering 82,2 MNOK
- Skinnesliping og sporvekselsliping 28,7
- Skinnesmøring 4,0 MNOK
- Forsert skogrydding 28,0 MNOK
- Vegetasjonskontroll (sprøyting) 8,5 MNOK
- Utskifting av releer i signalanlegg uten polduk 6,7 MNOK
- Kulturminnevern 10,0 MNOK

Jernbaneverket har i 2009 en bevilgning, inkl. overførte midler fra 2008, på 4.822,3 mill kroner. I forbindelse med saldering av regnskap 2008 omdisponerte Jernbaneverket 107,5 mill kroner fra post 23 til post 30, noe som ga et internt budsjett for post 23 Drift og vedlikehold på 4.714,8 mill kroner i 2009.

Jernbaneverket har i 2009 utbetalt 4.575,5 mill kroner over post 23 Drift og vedlikehold mot et budsjett på 4.714,8 millioner kroner. Dette gir et mindreforbruk på 139,3 mill kroner i forhold til internt budsjett (budsjettavvik på 246,8 mill kroner i forhold til bevilgning). Budsjettavviket skyldes i hovedsak følgende forhold:

- q Jernbaneverket har hatt et merforbruk på snørydding tilsvarende 33,0 mill kroner, samt et økt behov for maskinvedlikehold tilsvarende 30,0 mill kroner i 2009.
- q Jernbaneverket har hatt behov for større aktivitet på akutt feilretting, og da særskilt i Oslo-området. I tillegg har det vært ras mellom Dovre og Dombås, ras ved Søberg, samt avsporinger på strekningen Ørtfjell-Bodø og Hell. I sum har disse forholdene resultert i et merforbruk til korrektivt vedlikehold på 53,0 mill kroner i 2009.
- q I 2009 har det vært en høy produksjon på aktiviteter innenfor områdene forebyggende vedlikehold og fornyelse, men kontantbelastningen i regnskapet har vært lavere enn hva som var forutsatt i budsjettet. Ved utgangen av 2009 er det et mindreforbruk innenfor forebyggende vedlikehold og fornyelse på om lag 160 mill kroner.
- q Jernbaneverket har hatt en høyere aktivitet, i form av salg av utstyr og tjenester, mot eksterne kunder enn hva som ble forutsatt ved fastsettelse av provenyet for denne posten, jf. post 02 nedenfor. Økningen utgjør 33,4 mill kroner og medfører delvis en tilsvarende økning av post 23 drift og vedlikehold.
- q Framdriften for ombygging av Norsk jernbaneskole, samt etableringen av simulatorsenter har vært lavere enn forventet i 2009. Dette har medført et mindreforbruk på 30 mill kroner i 2009.
- q Jernbaneverket har i 2009 netto merinnteker og refusjoner tilsvarende 43,0 mill kroner på post 23 Drift og vedlikehold i forhold til bevilgning, jfr. beskrivelse under kap. 4350 nedenfor.

Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen

Jernbaneverket har ved utgangen av 2009 utbetalt kr 91,9 millioner over post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen mot et budsjett på kr 107,5 millioner. Dette gir et mindreforbruk på 15,6 mill kroner. Mindreutbetalingen skyldes, som omtalt i tidligere, at fondet til større vedlikeholdsarbeider på strekningen er en del av budsjettet. Fondet inngår i overførte midler.

Som en del av post 25 inngår også restbevilgning fra utbyggingen av Gardermobanen, noe som utgjorde 6,5 mill kroner i 2009. Dette er midler som benyttes i forbindelse med økonomiske oppgjør i etterkant av byggingen av Romeriksporten. I den forbindelse ble det i 2009 utbetalt 1,8 mill kroner.

Post 30 Investeringer i linjen

Nedenfor presenteres økonomisk status for kapittel 1350 post 30 og 33 Investeringer for 2009. I tabellen nedenfor er Regjeringens tiltakspakke medregnet.

Jernbaneverkets investeringer 2009

Prosjektt tekst	Status 2009				Totalt for prosjektet		
	Bevilgn.	Budsjett	Kontant	Avvik	Styrings ramme	Forv. sluttsum	Avvik
Lysaker stasjon	260 000	223 828	105 759	118 069	1 195 000	1 195 000	0
Lysaker - Sandvika	840 000	814 375	853 834	-39 459	3 145 171	3 145 000	171
Sandvika - Asker	0	9 741	289	9 452	3 803 123	3 715 000	88 123
GSM-R	0	66 702	1 579	65 123	1 832 299	1 740 000	92 299
Sandnes-Stavanger	761 000	749 740	840 526	-90 786	2 137 443	2 137 443	0
Ganddal godsterminal	52 400	2 876	516	2 360	468 597	550 000	-81 403
Trondheim trafikkstyringsentral	0	1 294	1 319	-25	17 038	12 440	4 598
Nordre Avlastningsvei, tiltak på Brattøra	8 000	14 900	5 298	9 602	97 251	90 000	7 251
Fjernstyring Grong-Mosjøen CTC/ATC	21 000	26 300	6 057	20 243	250 063	239 000	11 063
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	123 000	80 194	58 260	21 934	622 974	631 000	-8 026
Bergen - Fløen	100 000	126 692	30 453	96 239	421 000	421 000	0
Gevingåsen tunnel	270 000	265 585	165 986	99 599	644 419	644 419	0
Barkåker-Tønsberg	280 000	278 630	241 522	37 108	1 500 501	1 500 501	0
RBS (GPRS) pilotprosjekt	0	3 149	757	2 392	10 033	2 607	7 426
GSM-R Komplettering	0	143	152	-9	32 123	18 507	13 616
GPRS Landsdekkende	0	13 100	12 726	374	13 637	12 768	869
NYANLEGG	2 715 400	2 677 249	2 325 034	352 215	16 190 671	16 054 685	135 986
Oslo - Ski	50 000	48 327	40 995	7 332			
Alnabu containerterminal sør	40 000	68 820	58 315	10 505			
Eidsvoll-Hamar pars. Minnesund-Kleverud	60 000	58 952	58 531	421			
Farrisundet-Porsgrunn	40 000	36 937	11 608	25 329			
Holm-Holmestrand-Nykirke	60 000	59 380	22 899	36 481			
Sandbukta-Moss	0	4 914	1 777	3 137			
ERTMS erfaringsstrekning ØfØØ	21 000	11 000	9 559	1 441			
ERTMS - EOS	10 000	26 900	5 340	21 560			
Grunnerverv "fond" strategiske kjøp inv.prosjekter	30 000	30 000	9 820	20 180			
Vendesløyer R 2012 - Høvik	17 000	17 000	710	16 290			
Tilskudd Rogaland fylkeskommune		6 000	6 000	0			
Div planlegging	2 000						
DETALJPLANL./ GRUNNERV.	330 000	368 230	225 556	142 674			
Sikkerhet	170 000	223 557	140 795	82 762			
Kapasitetsøkende tiltak	284 700	302 360	241 724	60 636			
Stasjoner og knutepunkter	174 000	217 346	170 894	46 452			
Diverse tiltak	15 000						
SUM PROGRAMOMRÅDER	643 700	743 263	553 414	189 849			
INVESTERINGSPROSJEKTER (post 30 og kap 4350)	3 689 100	3 788 742	3 104 004	684 738			
Fysisk skille JBV-Bane Tele (post 33 og kap 4350)		15 000	3 579	11 421			
Investeringer netto		3 803 742	3 107 583	730 121			
Innbetalinger / anleggsbidrag		60 412	26 450	33 962			
INVESTERINGER BRUTTO Post 30,33		3 864 154	3 134 033	730 121			

Jernbaneverket har utbetalt 3 134 mill kroner i 2009, Dette er 730 mill kroner lavere enn Jernbaneverkets budsjett på 3 864,1 mill kroner. Det vises til eget kapittel for en mer utfyllende beskrivelse av økonomi, framdrift og risiko for Jernbaneverkets investeringsprosjekter.

Jernbaneverket har i 2009 hatt høy produksjon på de store prosjektene Lysaker stasjon (tatt i bruk i august) og Lysaker - Sandvika i vestkorridoren, samt Sandnes – Stavanger på Jærbanen, som ble tatt i bruk i november. Videre pågår anleggsarbeidet for fullt i prosjektene Barkåker – Tønsberg og Gevingåsen tunnel. Prosjektet Bergen – Fløen har ikke oppnådd planlagt framdrift i 2009 på grunn av manglende signalressurser. Som departementet er orientert om ble prosjektet stanset i januar 2010.

Budsjettavviket er sammensatt. De største avvikene (mindreforbruk) fremkommer i prosjektene:

- q Lysaker stasjon har et avvik på 118 mill kroner som i hovedsak skyldes tvist om sluttoppgjør.
- q GSM - R har et avvik på 65 mill kroner som også i hovedsak skyldes tvist om sluttoppgjør.
- q Fjernstyringsprosjektene på Nordlandsbanen har et mindreforbruk på 43 mill kroner som følge av uavklarte forhold vedrørende sikringsanlegget.

- q Gevingåsen tunnel har et mindreforbruk på om lag 100 mill. Hovedårsaken er at budsjettforutsetninger som ble lagt til grunn hva angikk produksjon viste seg å være for høyt i forhold til reelle produksjonsmuligheter.
- q Bergen – Fløen har et mindreforbruk tilsvarende 96 mill kroner. Dette skyldes i hovedsak manglende signalressurser.

Under planlegging og grunnverv er mindreforbruket på 142,7 mill kroner i 2009 fordelt på:

- q Oslo – Ski med 7,3 mill kroner
- q Farriseidet – Porsgrunn med 25,3 mill kroner
- q Alnabru containerterminal med 10,5 mill kroner
- q Holm – Holmestrand med 36,5 mill kroner
- q Sandbukta – Moss med 3,1 mill kroner
- q ERTMS-EOS med 21,6 mill kroner
- q Høvik vendeanlegg med 16,2 mil kroner

Avvik under planlegging og grunnverv skyldes i hovedsak endringer i budsjetterte detalj- og reguleringsplaner og byggeplanarbeider, herunder konseptendringer på Vestfoldbanen og på hovedplanarbeidet på Høvik. I tillegg er tilleggsavtale for ERTMS-EOS utsatt. Planleggingen av Eidsvoll – Hamar er gjennomført som budsjettert.

Innenfor programområdene er det et samlet mindreforbruk på 209,2 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forhold knyttet til framdriften for en enkelte kryssningsspor og prosjekter under programområdene Sikkerhet og Stasjoner og knutepunkter.

Post 37 Anleggsbidrag

Jernbaneverket har ved utgangen av 3. tertial mottatt kr 26,7 mill. kr. i anleggsbidrag.

2.1.3 Kritiske ressurser

Jernbaneverket har store utfordringer i form av ressursknapphet på kritiske ressurser, særlig innenfor signalfaget, men også innenfor andre jernbanetekniske fag. Dette påvirker framdriften for mange prosjekter. Det foretas prioriteringer av prosjektene i forhold til ressursknappheten. I 2009 har det vært nødvendig å omprioritere ressurser for blant annet å sikre framdriften på prosjektet Sandnes-Stavanger. Dette har medført forsinkelser i andre prosjekter. Jernbaneverket har startet opp et eget prosjekt for fordeling og prioritering av signalressurser. Ressurssituasjonen kan medføre at enkelte prosjekter vil få forsinket/endret framdrift. Jernbaneverket vil komme tilbake med konsekvens av prioriteringen.

2.1.4 Tiltakspakken

Jernbaneverket har gjennomført tilleggsarbeider under post 23 på kr 768 millioner som en følge av ”Tiltakspakken for økt sysselsetting”. Dette er arbeider som har blitt gjennomført i tillegg til allerede planlagte tiltak innenfor drift og vedlikehold. Samlet sysselsettingseffekt som følge av dette er beregnet til 555 årsverk.

Jernbaneverket har videre gjennomført tilleggsinvesteringer under post 30 som en følge av tiltakspakken. Jernbaneverket fikk bevilget 483 millioner kroner i 2009. Total sysselsettingseffekt som en følge av disse investeringene er ved utgangen av året 221 eksterne årsverk. Dette er 29 årsverk lavere enn estimert. Avviket skyldes i hovedsak at det ikke er oppnådd planlagt framdrift på prosjekter under planlegging. Tiltakene i forbindelse med plattformforlengelser har gitt høyere effekt enn først anslått. Tiltakene antas også å ha gitt effekt i leverandørmarkedet og for underleverandører tilknyttet de enkelte tiltakene. Jernbaneverkets egne ansatte er ikke medregnet effektberegningene.

2.1.5 Periodisert regnskap

Nedenfor vises et sammendrag av det periodiserte regnskapet basert på de statlige standardene. For et fullstendig regnskap vises til "Regnskapsrapport pr 31.12.09".

Periodisert resultatregnskap - 2009 (mill kr)

	2009	2008
Driftsinntekter		
Inntekt fra bevilgninger	3 701,4	3 449,9
Øvrige inntekter	412,5	682,7
Sum driftsinntekter	4 360,0	4 132,6
Driftskostnader		
Lønn og Sosiale kostnader	2 060,9	1 789,1
Varekostnader	391,3	380,4
Øvrige driftskostnader	1 215,7	1 097,0
Avskrivninger	807,7	846,2
Sum driftskostnader	4 475,6	4 112,7
Finanskostnader		
Fiantsinntekter	-5,4	-2,4
Finans kostnader	7,8	6,8
Netto finanskostnader	2,4	4,4
Resultat	-118,0	15,4

Inklusiv tiltakspakken ble det bevilget 1.513 mill.kr. til fornyelsesarbeider. I 2009 gjennomførte Jernbaneverket fornyelser for 1.564 mill.kr. eller 103 % i forhold til bevilgningen. Departementets mål til Jernbaneverket er minst 100 %.

2.2 Sikkerhet

Sikkerhetsmål

Det overordnede målet for all transport er formulert i nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepte som følge av transportvirksomheten.

Måloppnåelse: Delvis oppnådd

Vurdering av resultat:

Målet om å oppnå en 3,5 % reduksjon i 20 års middel for drepte ble oppnådd med en reduksjon på 6,6 % fra 2008 til 2009. For skadde personer ble ikke målet med 3,5 % reduksjon i 3 års middel oppnådd. Det er spesielt en

økning i førstehjelpsskader uten fravær som bidrar til dette. For alvorlig og hardt skadde var det en nedgang på 22,2 % i 3 års middel fra 2008 til 2009.

Totalt antall omkomne for 2009 og gjennomsnittet siste 20 år (driftssatt jernbane)

ÅR	Gj. snitt siste 20 år	2005	2006	2007	2008	2009
Omkomne	6,5	3	1	2	1	1*

* 3 saker er fortsatt under etterforskning av politiet.

Antall hendelser med skade inkluderer alle typer personskader, både driftssatt jernbane og utbygging.

ÅR	Gj. snitt siste 3 år	2005	2006	2007	2008	2009
Hardt skadde, m/mulig varig men	3,3	2	2	3	5	2
Alvorlig personskade, >24 timer på sykehus	10.7	15	21	15	8	9
Medisinsk behandlingsskade	68.0	45	56	82	64	58

Førstehjelp	157.0	55	90	142	159	170
Sum		117	169	242	236	239

Tiltak

Aktuelle tiltak som inngår i handlingsprogrammet omfatter:

- Tiltak mot ras og utglidninger av masse i spor (klimarelaterte tiltak).
- Tiltak på planoverganger.
- Tiltak for å hindre kryssning av og opphold i spor.
- Tiltak mot sammenstøt tog – tog og tog - objekt

Tiltak mot ras og utglidninger av masse i spor.

Endringer av klima siste årene har ført til flere uhell knyttet til ras. Denne utviklingen møtes med økte investeringer til rassikringstiltak og bedre varslingsrutiner og prosedyrer for togframføring under ekstreme værforhold i tillegg til vedlikeholdsregimet med risikobaserte kontrollintervaller for stikkrenner som sikrer drenering. På investeringssiden har fokus vært på planlegging av rassikringstiltak i 2009.

Tiltak på planoverganger.

Jernbaneverket har hatt en økning av antall sikkerhetsfeil på innkoblingsfeltet for planoverganger i 2009. Det legges derfor opp til å bytte ut alle innkoblingsfeltene i hele landet i løpet av 2010. For øvrig har tiltaksstrategiene blitt videreført i 2009. Det ble gjennomført tiltak på planoverganger for 61 millioner kroner i løpet av 2009. Siste år ble det nedlagt 62 planoverganger og utført ytterligere ca 240 tiltak. I løpet av de siste 10 årene har ca 1.000 planoverganger blitt nedlagt og det har blitt gjennomført tiltak på enda flere planoverganger.

I perioden 2005 til sommeren 2009 var det ikke fatale planovergangsulykker. I 2009 har vi hatt ett dødsfall på planovergang. To dødsfall er fortsatt under etterforskning av politiet. Etter at Jernbaneverket har gjennomført en rekke tiltak de senere årene, har antall sammenstøt på planoverganger vist en fallende tendens. På grunn av storulykkespotensialet regnes fortsatt planoverganger som en betydelig risikofaktor på det nasjonale jernbanenettet.

Tiltak for å hindre kryssing av og opphold i spor.

Tiltaksstrategien mot ulovlig ferdsel i sporet har vært videreført i 2009. Dette innebærer kontinuerlig overvåking av hvor ulovlig ferdsel finner sted og at tiltak som gjerdning og informasjonskampanjer har blitt iverksatt på steder som har vist seg å være utsatt.

Tiltak for å hindre dyrepåkjørslar.

Antall dyrepåkjørslar har økt de senere årene og er en betydelig utfordring for jernbanen. Antallet større dyr, (sau og større) ligger i størrelsesorden 1.500 drepte dyr per år. Elg utgjør den største andelen med nesten 1.000 per år. Det er iverksatt tiltak for å redusere dette. Blant annet har rydding av vegetasjon vært styrket, det samarbeides lokalt med viltneemder om tiltak, og det utvikles systemer for varslig og registrering og etableres trendanalyser for kartlegging av spesielt utsatte strekninger. Høsten 2009 ble det igangsatt et forskningsprosjekt med bruk av repellent (kjemiske materialer) for å redusere viltpåkjørslar langs jernbanen. Resultatene vil foreligge 2011.

Tiltak mot sammenstøt tog – tog og tog – objekt.

For å kunne identifisere forhold som bidrar til risiko og derigjennom prioritere tiltak som kan øke sikkerheten, analyseres alle jernbanestrekninger systematisk. Gjennom disse analysene er det identifisert risiko for sammenstøt. Dagens sikringsanlegg og ATC har høy alder og er basert på gammel teknologi. Risikoen i forhold til sammenstøt ventes å få en reduksjon med den standardhevingen som følger med innføring av ERTMS. For å tilfredsstille kravene i den nye

togframføringsforskriften ble det i løpet av 2009 gjennomført tiltak på en rekke dvergsignaler, og tiltak for å øke barrierestyrken på de mest utsatte stasjonene og kryssingssporene er under planlegging.

Risiko

Risikoen for ikke å nå målene med tiltakene er avhengig av ulike faktorer. Ras og utglidninger på steder hvor det aldri har skjedd før er alltid til stede og vanskelig å forutse. Kjente rassteder kan overvåkes. Tolking av værdata er viktig i denne sammenheng. Det vil alltid være en risiko med planoverganger. Ved feil på innkoblingsfelt varsler ikke planovergangssignalene de som skal krysse, og fare kan oppstå. Manglende respekt for lyd, lys og bomanlegg fra fotgjengere, syklistene, bilister og andre gir risiko for at personer kan omkomme og at det kan bli større materielle skader.

Utenfor tettbygd strøk er det risiko knyttet til sammenstøt med dyr som befinner seg i sporet. Risikoen varierer med årstid, snømengde og forhold langs banen. I mer tettbygde strøk kan det være risiko for sammenstøt med personer som krysser spor og som ikke er oppmerksomme på at tog kan komme. På holdeplasser med personoverganger i plan registreres det kryssinger av spor utenfor personovergangene. Bruk av gjerde mellom to spor reduserer risikoen for kryssing utenfor personoverganger. Bruk av høytaleranlegg og anvisertavler er med på å redusere risikoen.

Risikoen for sammenstøt med objekt og tog vil alltid eksistere. Jernbaneverket bruker tekniske systemer for å minimalisere risikoen, og oppnår gode resultat over tid. Sikkerhetsfeil i infrastrukturen følges nøye. Hendelser som ras, solslyng og sikkerhetsfeil i signalanlegg måles løpende. For 2009 ble det registrert 27 solslyng, 86 sleng/ søkk i sporet og 33 skinnebrudd i Synergi databasen.

2.3 Punktlighet på jernbanen

2.3.1 Punktlighet

Punktlichetsmål:

90% av persontogene og 95% av flytogene skal ankomme endestasjonen i rute (innenfor 3:59 minutter for lokaltog og regiontog Østlandet og 5:59 min for fjerntog og godstog).

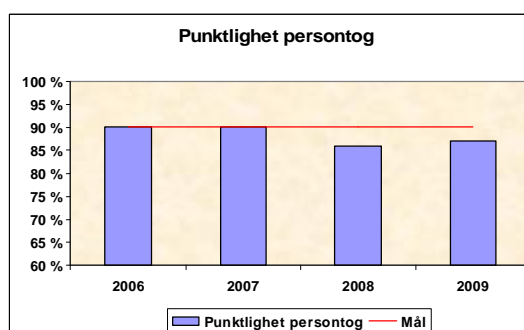
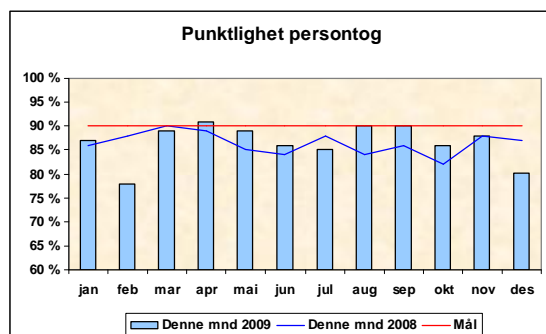
Måloppnåelse: Ikke oppnådd

Vurdering av resultatet:

Punktligheten for persontog ble 87% for hele 2009 mot 86% for forrige år. Punktligheten varierer noe gjennom året på grunn av sesongmessige forhold som snø og temperatur. Desember isolert hadde lav punktlighet som

følge av til dels ekstreme forhold med snø og lave temperaturer. Gjennomsnittet for året ble ett prosentpoeng bedre enn 2008.

Punktlichetsmålet ble nådd for persontog for banene Raumabanen, Østfoldbanen, Meråkerbanen, lokaltog Bergen og Salten. For godstog ble punktlichetsmålet nådd for Green Cargo på Østfoldbanen. For øvrige baner lå punktligheten under 90% (under 95% for Flytoget).



Årsaken til forsinkelsene i 2009 skyldes i 35,3% av tilfellene forhold hos Jernbaneverket og i 34,3% av tilfellene forhold hos togselskapene. 22,0% av tilfellene var følgeforsinkelser av trafikkavviklingen og 8,4% av tilfellene skyldes eksterne årsaker som ras, forsinkelser fra utlandet, påkjørsler, etc.

Vinterværet med stort snøfall og periodevis sterk kulde har forårsaket is og snø i sporveksler. Dette gir midlertidige funksjonsfeil, som igjen medfører stans i togtrafikken. Dette er noen av hendelsene som populært benevnes som signalfeil. Det har gjennom året vært store infrastrukturarbeider på flere baner med mange og lange saktekjøringer og bruk av buss. Dette medfører også forsinkelser. I tillegg har det vært tilfeller av kabelfeil, signalfeil, skinnebrudd, solslyng og strømbrudd.

Tiltak:

Jernbaneverket jobber kontinuerlig med større og mindre tiltak for å bedre kapasitet, oppetid og punktlighet til jernbanen i Norge. Blant tiltakene er store utbyggingsprosjekter for å bedre kapasitet og tilgjengelighet til jernbanen, Osloprosjektet, utskiftning av teknologi, bedring av beredskap, organisatoriske tiltak, generelt vedlikehold, etc.

Av utbyggingsprosjekter er Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger ferdigstilt. Dette er prosjekter som bedrer kapasitet og punktlighet og bidrar til en mer stabil jernbane.

På strekningen Lysaker – Etterstad er det iverksatt kortsiktige og langsiktige tiltak for å forbedre situasjonen innenfor den mest belastede delen av jernbanenettet.

Jernbaneverket er i ferd med å skifte ut gammel teknologi. Som eksempel kan nevnes at sporfelt skiftes ut med akseltellere. Dette er en type teknologi i signalsystemet som vil gi mindre feil og bedre punktlighet.

Beredskapen økes på områder som snøberedskap, beredskap ved feil og uhell.

Jernbaneverket har deltatt i forskningsprosjektet PeMRO sammen med bl.a. NTNU og Sintef. Gjennom dette prosjektet er det utarbeidet en felles metode for arbeidet med punktlighetsforbedring i Norge, PIMS-metoden. Jernbaneverket implementer nå denne metoden som et felles forbedringsverktøy for jernbaneforetakene og for Jernbaneverket. Hensikten er å gjøre punktlighetsarbeidet mer strukturert som igjen letter arbeidet med å få implementert tiltak som leder til bedret punktlighet.

Nærmere strekningsvis vurdering:

Nærtrafikk rundt Oslo hele døgnet – punktlighetsmål ikke oppnådd

Innsatsen som er gjort i Oslo tunnelen forventes å føre til færre punktlighetsforstyrrende feil, men prosjektet er ikke ferdigstilt. Flere uheldige omstendigheter i desember førte til store driftsforstyrrelser. Kapasiteten i rushtiden er også fullt utnyttet, slik at selv små forsinkelser forplanter seg i systemet. Gjennomsnittlig punktlighet i 2009 var 85%, det samme som i 2008. Beste banestrekning var Kongsvingerbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 88% i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Drammenbanen, med et gjennomsnittlig punktlighet på 80%. I 2010 fortsetter anleggsarbeidene for fullt, og vil etter hvert også komme i gang på Østfoldbanen.

Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger – punktlighetsmål ikke oppnådd

Gjennomsnittlig punktlighet i 2009 var 88%, en bedring på 4 prosentpoeng. Beste banestrekning var Bergen-Arna med en gjennomsnittlig punktlighet på 98% i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Egersund – Stavanger (Jærbanen) og Arendalsbanen med gjennomsnittlig punktlighet på 82%. Nytt dobbeltspor på strekningen Sandnes Stavanger ble åpnet i slutten av 2009. Dette vil gi mer stabil trafikk på strekningen.

Flytoget – punktlighetsmål ikke oppnådd

Gardermobanen med Flytoget er den banen med best punktlighet i Norge. Samferdselsdepartementets har satt et punktlighetsmål for Flytoget på 95 %. Gjennomsnittlig punktlighet for Flytoget til

Gardermoen i 2009 var 94%, som er en nedgang på 2 prosentpoeng fra 2008. Ringvirkninger av hendelser på og rundt Oslo S og Drammensbanen har også påvirket punktligheten til Flytoget.

InterCity/ Regiontog Østlandet – punktlighetsmål ikke oppnådd

Dette er strekningene (eller ”triangler”) Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen til Lillehammer. Gjennomsnittlig punktlighet i 2009 var 82%, 2 prosentpoeng svakere enn i 2008. Beste banestrekning var Østfoldbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 90% til endestasjonen. Svakeste banestrekning var Oslo-Lillehammer med en gjennomsnittlig punktlighet på 77% i rute til endestasjonen. På strekningen Eidsvoll - Lillehammer er kapasiteten utnyttet fullt ut, og strekningen er sårbar for forsinkelser. Store utbyggingsprosjekter er i gang på disse banestrekningene, med bygging av dobbeltspor og andre kapasitetsforbedrende tiltak.

Fjerntog, regiontog og langdistanse – punktlighetsmål ikke oppnådd

Gjennomsnittlig punktlighet i 2009 var 83% for disse banene. Det er det samme resultatet som i 2008. Beste banestrekning var Raumabanen og Nordlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 93 og 85 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekninger var Bergensbanen og Sørlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 80% og 77% i rute til endestasjonen.

Godstog – punktlighetsmål ikke oppnådd

Gjennomsnittlig punktlighet i 2009 var 78%, noe som er en bedring på 1 prosentpoeng i forhold til 2008. Beste banestrekning var Sørlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 84% i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekninger var Dovrebanen og Raumabanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 73% og 67% i rute til endestasjonen.

2.3.2 Regularitet

Regularitetsmål:

Minst 98,5% av togene har blitt kjørt i forhold til ruteplan.

Måloppnåelse: Ikke oppnådd

Vurdering av resultat:

Regulariteten for persontog ble 97,9% i 2009. Dette er 0,2 prosentpoeng lavere enn forrige år. Det er flere årsaker til at tog kan bli innstilt. De mest vanlige er:

- Togselskap: Feil på materiell, personalmangel eller materiellmangel
- Jernbaneverket: Feil på infrastruktur, strømbrudd
- Ytre forhold: Ras, flom, uhell og ulykker, brann, etc.

Innstillinger som er planlagt i forbindelse med infrastrukturarbeid, og som er meldt inn i ruteplanprosessen er ikke med i tabellen. Oversikten skiller ikke mellom tog som er innstilt på hele eller deler av strekningen.

Tog-produkt-gruppe	Togprodukt	Togprodukt på strekning	Gj.sn. reg.			2009	Arsaksfordeling, 1. tertial			Arsaksfordeling, 2. tertial			Arsaksfordeling, 3. tertial			
			1.	2.	3.		JBV	Tog-selskap	Ytre forhold	JBV	Tog-selskap	Ytre forhold	JBV	Tog-selskap	Ytre forhold	
			tertia	tertia	tertia											
NSB Langdistanse	Dovrebanen	Oslo	Trondheim	99,0	99,0	99,5	99,2	11,1	22,2	66,7	100			75,0	25,0	
	Nordlandsbanen	Trondheim	Bodo	99,4	99,3	99,6	99,4		100		100			40,0	60,0	
	Raumabanan	Dombås	Åndalsnes	99,0	99,5	97,8	98,8		100		100			5,3	94,7	
	Rørosbanen	Hamar	Røros/Trondheim	99,0	99,3	98,4	98,9		83,3	16,7	75,0	25,0		10,0	50,0	40,2
	Bergensbanen	Oslo	Bergen	98,6	98,3	98,8	98,6	78,6	7,1	14,3	60,0	10,0	30,0	91,7		8,3
	Sorlandsbanen	Oslo	Kr.sand/Stavanger	98,6	99,6	99,6	99,3	70,0	26,7	3,3	68,7		33,3	87,5	12,5	
NSB Mellomdistanse	Østfoldbanen	Oslo	Halden	98,5	99,0	98,0	98,5	75,0	20,3	4,7	73,0	10,8	16,2	48,9	14,4	36,7
	Vestfoldbanen	Oslo	Larvik/Skien	94,2	97,0	97,0	96,1	33,6	57,3	9,1	61,3	36,0	2,7	51,9	27,5	20,6
	Dovrebanen	Oslo	Lillehammer	96,9	97,8	99,1	97,9	47,9	52,1		72,2	27,8		45,9	51,4	2,7
NSB Gjøvikbanen AS		Oslo	Hakadal/Jaren/Gjøvik	97,5	97,2	97,8	97,5	44,1	52,6	3,3	59,1	25,9	15,0	31,9	65,3	2,8
Utenlandstog	Østfoldbanen	Oslo	Komsjø	100,0	99,3	98,5	99,3					33,3	66,7	10,0	10,0	80,0
	Kongsvingerbanen	Oslo	Magnor	99,0	92,0	99,2	96,7	14,3	57,1	28,6	3,8	24,5	71,7	40,0	60,0	
	Meråkerbanen	Trondheim	Storlien	98,3	99,6	97,9	98,6	25,0	75,0		50,0	50,0		70,0	30,0	
	Ofofbanen	Narvik	Bjørnfjell	99,3	99,9	100,0	99,7	40,0	60,0		100					
Flytoget AS	Flytog	Asker/Oslo	Gardermoen	98,0	98,1	98,8	98,3	91,4	6,6	2,0	89,9	9,0	1,1	85,3	9,0	5,7
Lokaltog	Lokaltog Oslo	Oslo	HB, DB, KB, ØB	96,1	97,7	96,3	96,7	62,0	32,7	5,3	64,6	33,3	2,1	65,4	30,6	4,0
	Lokaltog Stavanger	Stavanger	Nærbø/Egersund	98,6	99,8	98,7	99,0	59,6	35,4	5,0	26,7	33,3	40,0	39,4	53,8	6,8
	Arendalsbanen	Nelaug	Arendal	96,6	99,8	99,1	98,5	2,6	97,4		100			100		
	Bratsbergbanen	Porsgrunn/Skien	Notodden	98,7	99,8	96,2	98,2	10,0	80,0	10,0	68,7	33,3		100		
	Lokaltog Bergen	Bergen	Ama	99,4	99,6	99,9	99,6	100			72,7	27,3		58,3	41,7	
	Vossebanen	Voss	Bergen	99,2	99,2	99,1	99,2	72,2	27,8		52,4	33,3	14,3	45,9	33,3	20,8
	Flåmsbanen	Myrdal	Flåm	99,3	100,0	99,7	99,7	28,6	28,6	42,8				100		
	Lokaltog Trondheim	Trondheim	Steinkjer	98,9	99,4	99,0	99,1	22,9	68,8	8,3	4,3	87,0	8,7	20,0	62,2	17,8
	Salten (Rognan-Bodo)	Rognan/Fauske	Bodo	99,5	99,3	99,6	99,5		100		40,0	60,0		50,0	50,0	
Antall tog gjennomsnitt				97,5	98,3	97,9	97,9									

2.3.3 Oppetid

Mål for oppetid:

Oppetiden for jernbaneinfrastrukturen skal være på minst 98,8%.

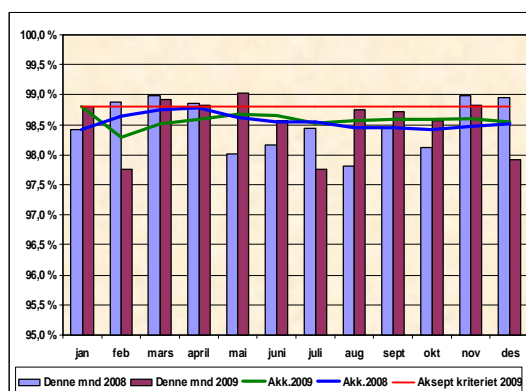
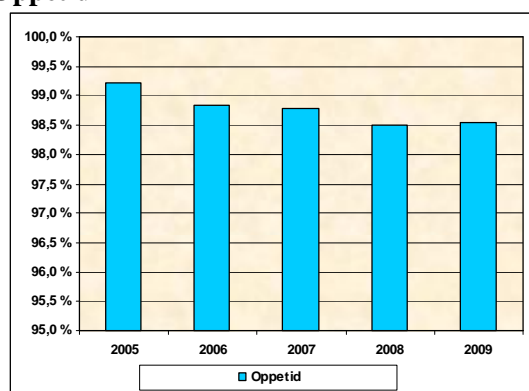
Måloppnåelse: Ikke oppnådd.

Vurdering av resultatet:

Oppetiden til jernbanen reduseres som en følge av forsinkelsestimer, som forårsakes av feil i infrastrukturen. Målet for 2009 tillot maksimalt 8800 forsinkelsestimer,

som ville vært reduksjon på 20 % i forhold til resultatet for 2008. Dette målet er ikke nådd. Resultatet er 10250 forsinkelsestimer, som er 358 færre timer enn i 2008, det vil si en reduksjon på 3 %. Dette ga en oppetid på 98,5 %, 0,3 prosentpoeng lavere enn målet.

Akkumulert tom. 2. tertial var det registrert 722 færre forsinkelsestimer enn i samme periode i 2008 (dvs. ca 10% nedgang). Ekstrem kulde i en lengre periode var en stor utfordring for infrastrukturen i den siste måneden av året. Flere signalfeil, problemer med sporveksler, skinnelbrudd, brann og kabelbrudd var eksempler på utfordringer, spesielt i Osloområdet, den mest trafikkerte delen av jernbanenettet. Tross økt beredskapsinnsats var desember den nest dårligste måneden med 1200 registrerte forsinkelsestimer.

Oppetid*

* Jernbaneverkets viktigste bidrag til punktligheten er oppetid i jernbanenettet. Oppetiden defineres ut fra antall forsinkelsestimer på grunn av infrastruktur i forhold til planlagte togtimer. Oppetiden angis i prosent. Innstilte tog inngår ikke i statistikken.

Forsinkelsestimer skyldes følgende hovedårsaker (endring i forhold til 2008):

- Feil på sikringsanlegg 3499 forsinkelsestimer / en reduksjon på 395 forsinkelsestimer (-10%).
- Feil på kontaktledning 1040 forsinkelsestimer / en reduksjon på 252 forsinkelsestimer. (-20 %)
- Feil i den øvrige infrastrukturen (overbygning) 2422 forsinkelsestimer / en reduksjon på 175 forsinkelsestimer. (-7%)
- Planlagte arbeider (utover det som allerede er inkorporert i ruteplanen) 2354 forsinkelsestimer / en økning på 959 forsinkelsestimer. (+69%)
- Ytre forhold 931 forsinkelsestimer / en reduksjon på 493 forsinkelsestimer. (-35%)

Forsinkelsestimer som følge av planlagte arbeider har økt. Jernbaneverket opplever dilemmaet ved økende behov for utbedringer og vedlikehold av infrastrukturen, samtidig som punktligheten og dermed oppetiden skal bedres. Økningen er hovedsakelig knyttet til strekningen Voss – Bergen og Egersund – Stavanger, samt strekningen Trondheim – Steinkjer. Disse forsinkelsestimerne er i stor grad knyttet til busskjøring på strekninger med innstillinger av tog. Hvis antall forsinkelsestimer korrigeres for økningen relatert til planlagte arbeider, vil den positive utviklingen i antall forsinkelsestimer pga feil i infrastrukturen vise en reduksjon på rundt 13% sammenlignet med 2008.

Risiko:

For å unngå økning av forsinkelsestimer knyttet til planlagte arbeider, er det viktig at gjennomføringen av tiltakene er godt planlagt slik toggangen blir minst mulig forstyrrelser.

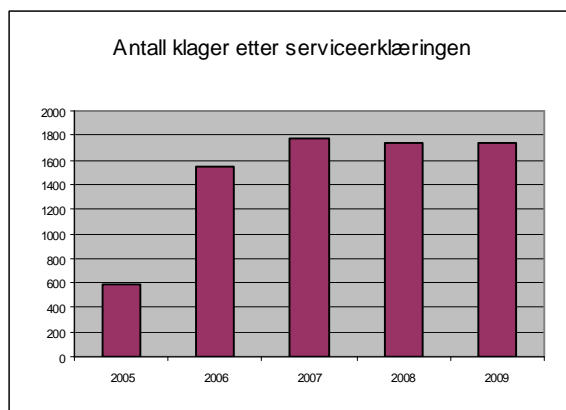
Risikoen er knyttet til: mangel på ressurser innenfor jernbanefag (spesielt signal), endringer i sportilgang underveis som kan medføre forsinkelser og mangel på materialleveranser.

2.4 Kundetilfredshet

De reisende forventer service fra Jernbaneverket på følgende områder:

- Stasjonsområder som er funksjonelle, rene og ryddige og med nødvendige servicetilbud
- Lett tilgjengelig informasjon om togtrafikken
- God informasjon ved avvik
- Innsats for å opprettholde punktlighet i togavviklingen
- Mulighet for bruk av mobiltelefon og tilgang til internett

Gjennom Serviceerklæringen offentliggjør Jernbaneverket sin ambisjon i forhold til service til de reisende. Samtidig gjøres det enkelt å klage på servicen. Klager kan leveres pr brev, e-post, på web eller via SMS. Etter at det ble åpnet for innsendelse av klage via SMS har også antall klager økt.



I 2009 kom det inn 1745 klager, omtrent det samme som året før. Reisende har anledning til å klage på følgende forhold, med prosentfordeling for 2009 angitt:

- Manglende ruteoppslag 8%
- Endring i bruk av plattform/spor 3%
- Manglende info om passerende tog 2%
- Manglende info ved forsinkelse 35%
- Ren/ryddig stasjon 13%
- Manglene belysning 6%
- Annet 32%

Klager på manglende informasjon utgjøre den største posten av klager med 32% av klagen. I tillegg utgjør en del av klagen under "Annet" også manglende informasjon. Etter 2005 ble registreringen og rapportering av klager endret, derfor den store stigningen i antall klager fra 2005 til 2006.

Tiltak:

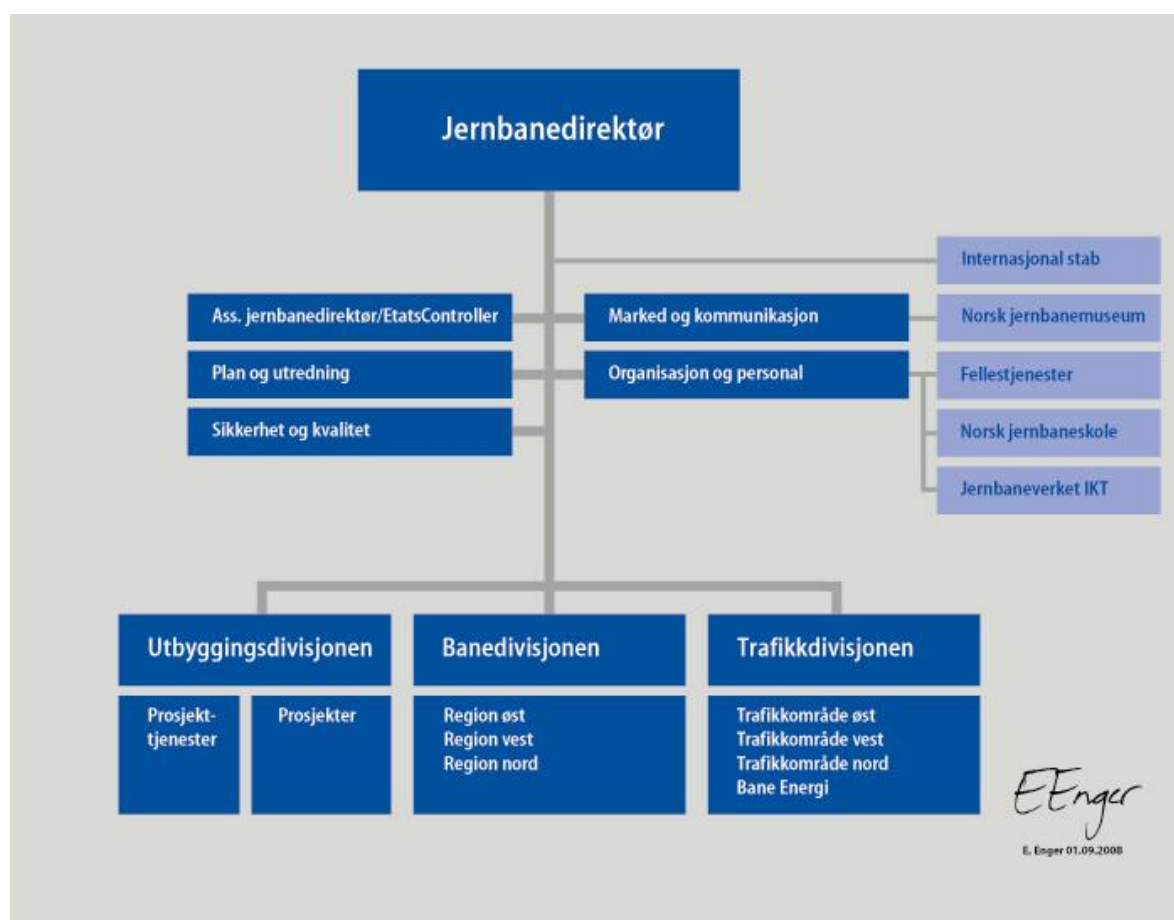
Jernbaneverket har flere pågående prosjekter som skal bidra til å øke kundetilfredsheten på jernbanen. Bedring av informasjon til de reisende er en viktig del av dette. Det er gjennomført kurs for operativt trafikkpersonale i trafikkinformasjon. Det er satt opp monitører ved plattform på sentralstasjonen i Oslo slik at reisende kan hente informasjon om alternative avganger ved forsinkelser. Nytt høyttalersystem fases inn i Oslo, Drammen og Stavanger toglederområder. Antall toginformatører er

økt. Økt samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB er igangsatt. Monitorer og høyttaleranlegg oppgraderes over hele landet. Eldre blokktelefoner erstattes med ny teknologi.

Det er igangsatt et pilotprosjekt med bruk av internett på NSB sine tog. Dette testes ut på NSB Regiontog type 70 på strekningen Skien – Oslo – Lillehammer og NSB Regiontog type 7 nyoppusset, på Bergensbanen.

3 Andre forhold

3.1 Organisasjonen i 2009



Jernbaneverket er direkte underlagt Samferdselsdepartementet. Departementet følger opp virksomheten til Jernbaneverket gjennom faste etatsmøte og tertialrapporter fra Jernbaneverket. **Jernbanedirektøren** har ansvaret for å lede Jernbaneverket.

Stabene til jernbanedirektøren har ansvaret for å utvikle overordnede strategier og følge opp virksomhetsutviklingen. Stabene til jernbanedirektøren har også ansvar for fellestjenester som regnskap, lønns- og personalfunksjoner, arkivtjenester og lokal husdrift for hele Jernbaneverket og Norsk Jernbaneskole. Norsk Jernbanemuseum tar vare på historisk dokumentasjon og formidling av jernbanehistorien i Norge. Fellestjenester og Norsk Jernbanemuseum er lokalisert på Hamar.

Banedivisjonen har ansvaret for å koordinere all virksomhet som er knyttet til drift, vedlikehold og bygging av infrastruktur. Divisjonen omfatter:

- Staber
- 3 regionale enheter med kontor i Oslo, Bergen og Trondheim. Regionene står i eieren sitt sted når det gjelder drift, vedlikehold og forvaltning av det offentlige jernbanenettet

Utbyggingsdivisjonen tar vare på byggherrerollen for utbygging av jernbanen, fra detaljplanlegging til ferdigstilt anlegg. Divisjonen omfatter:

- Staber
- Prosjekttjenester
- Prosjekt

Trafikkdivisjonen har ansvaret for den operative trafikkstyringen og informasjonstjenester mot de reisende. Divisjonen omfatter:

- Staber
- 3 regionale trafikkområder med kontor i Oslo, Bergen og Trondheim, som igjen har til sammen 8 toglederområder lokalisert i Oslo, Hamar, Trondheim, Drammen, Bergen, Kristiansand, Stavanger og Narvik
- Bane Energi, med ansvar for strømforsyningen

3.2 Personalforhold

3.2.1 Antall ansatte

Ved utgangen av 2009 hadde Jernbaneverket 3.140 faste ansatte mot 2.984 ved utgangen av 2008. Rundt halvparten av økningen siden 2008 har vært innen Utbyggingsdivisjonen, og representerer en planlagt økning av kapasiteten innen prosjektering og prosjektledelse som følge av økte investeringsrammer.

3.2.2 Sykefravær

Jernbaneverket hadde både i 2008 og 2009 et lavt sykefravær sammenlignet med landsgjennomsnittet. Ved utgangen av 2009 var sykefraværet 5,8 % mot 5,6 % akkumulert på samme tidspunkt i fjor.

3.2.3 Rekruttering

Jernbaneverkets totale bemanning ble i perioden 2001 til 2006 redusert med nær 550 årsverk, i tillegg til at Baneservice fra 1.januar 2005 ble skilt ut som eget aksjeselskap. I perioden 2006 og fram til i dag har vi økt antall ansatte med om lag 70 årsverk. Siste år har denne økningen spesielt vært innen Utbyggingsdivisjonen for å møte oppgavene knyttet til økte investeringsrammer.

Generelt har Jernbaneverket de siste 2 årene styrket sitt arbeid med rekruttering i betydelig grad. Innsatsen har i hovedsak vært knyttet til økt profilering og markedsføring rettet mot definerte målgrupper, skoler og opplæringssteder. Fokus har vært på rekruttering av ingeniører og lærlinger. Arbeidet har gitt gode resultater, og har sammen med endringene i arbeidsmarkedet generelt, bidratt til at Jernbaneverket nå opplever et langt høyere antall søkere på ledige stillinger enn tidligere.

Teknisk kompetanse både på fagarbeidernivå og ingeniørnivå er en kritisk ressurs både i samfunnet generelt og i Jernbaneverket. Jernbaneverket har i tillegg store utfordringer knyttet til alderssammensetningen i organisasjonen og tilstrekkelig bemanning for å møte de nye satsninger som ligger til grunn i NTP. Lavt nivå på rekruttering over mange år i Jernbaneverket gjør at situasjonen blir spesielt kritisk når veksten også planlegges med en rask opptrapping

Følgende aktiviteter gjennomføres i 2010 for å møte denne situasjonen:

- Økt inntak av lærlinger innen de tradisjonelle jernbanefagene: signal, bane, energi og tele
- Økte rekrutteringsaktiviteter innen ingeniørfagene på høyskoler og universitet
- Økt annonsering av ledige stillinger innen alle fagområder og alle enheter
- Fortsett trainee ordning i Jernbaneverket Utbygging
- Styrking av Norsk Jernbaneskoles tilbud til sektoren ved utdanning av lærlinger og utdanning/etterutdanning av ingeniører, spesielt innen signalfag
- Styrking av det interne kompetansearbeidet for å bedre oversikten over og styrke tilbudet innen kompetanse-, utdannings- og rekrutteringsbehov i sektoren og Jernbaneverket

3.3 Ruteplan 2012

Når strekningen Lysaker-Sandvika står ferdig i 2011, åpnes det for mer kapasitet i Vestkorridoren. Jernbaneverket arbeider derfor med en ny grunnrutemodell for ruteplanarbeidet med virkning fra desember 2012. Arbeidet baserer seg bl.a. på et konkret innspill fra NSB, som ønsker en omfattende produksjonsøkning og har bestilt 50 nye togsett for å kunne avvikle denne.

For å realisere den nye grunnrutemodellen kreves det flere større eller mindre infrastrukturtiltak, blant annet nytt vendeanlegg vest for Lysaker og økt hensettingskapasitet for tog. Samtidig skal fornyelsesarbeidet som skal gjennomføres i Oslo-området, integreres i en samlet plan.

Arbeidet krever bidrag fra flere enheter i Jernbaneverket. Det er derfor etablert en egen koordineringsgruppe. Som en del av arbeidet blir det også utarbeidet en "plan B" som kan realiseres hvis alle infrastrukturtiltakene ikke kan gjennomføres i tide.

Det er også etablert et samordningsforum med NSB, og de øvrige togselskapene holdes orientert gjennom en referansegruppe.

3.4 Stasjonsstrukturprosjektet

Hensikten med dette prosjektet er å gjennomføre en vurdering av Jernbaneverkets stasjonsstruktur i forhold til samfunnets og brukernes behov. Det sees på hvilke stasjoner som vil være bærekraftige på lengre sikt i forhold til utviklingen av lokalsamfunn, endringer i bosettingsmønster, næringsutvikling og reisemønstre. Dessuten må det vurderes om de eksisterende stasjoner tilfredsstiller sikkerhetsforskriften. Prosjektet ble startet opp i 2009 og fortsetter utover i 2010.

Et eksternt konsulentfirma har gjort en samfunnsøkonomisk analyse av stasjonsnettet i Norge i 2009. På bakgrunn av dette er det etablert regionale arbeidsgrupper under ledelse av Jernbaneverket og med representanter for togselskapene, fylkeskommunene og Statens vegvesen. Disse skal legge frem forslag til stasjonsstruktur for den enkelte region.

3.5 Merkur/RailLock

Jernbaneverket har tidligere valgt sikringsanlegget Merkur fra ABB for noen utvalgte jernbanestrekninger. Vi har besluttet å avvikle kontrakten for det signalkonseptet ABB nå utarbeider, fordi dette etter Jernbaneverkets oppfatning er så vesentlig endret fra det opprinnelige at det i realiteten er snakk om et nytt konsept. Det vises til omtale av denne saken under investeringsprosjekter.

3.6 ERTMS

ERTMS er et nytt standardisert signal- og togsikringssystem for de europeiske jernbaner, og skal i de kommende årene erstatte nåværende nasjonalspesifikke systemer. På denne måten skal togtrafikken på sikt kunne bli mer konkurransedyktig i forhold til andre og mindre miljøvennlige transportformer.

Det er utviklet en signalstrategi og en implementeringsplan for ERTMS i Norge. Denne beskriver utbygging av en erfaringsstrekning på Østfoldbanens Østre Linje med planlagt ferdigstillelse i 2014, samt plan for videre utrulling av ERTMS nasjonalt.

Det er et stort behov for å fornye det eksisterende signalsystemet på det norske jernbanenettet. Hoveddelen av eksisterende sikringsanlegg er bygget med reléteknikk fra 1960- og 1970-årene. Anleggsmassen kan karakteriseres av følgende forhold:

- Høy gjennomsnittsalder
- Aldrende tekniske løsninger
- Komponenter er vanskelig å fremskaffe og produksjonen av komponenter fases ut
- ATC-systemet tilfredsstiller ikke Samtrafikkforskriften
- Høy feilfrekvens, hvorav en stor feilandel oppstår i utvendige anlegg
- Teknisk kompetanse er vanskelig tilgjengelig. Teknologien kan ikke læres ved en utdanningsinstitusjon utenfor Jernbaneverket.
- Drift og vedlikehold er ikke egnet for konkurranseutsetting
- Større endringer i anleggene kan medføre negative trafikale konsekvenser (sikkerhet og tilgjengelighet)
- Økende kostnader for drift og vedlikehold

I tillegg til erkjennelsene over er det store utfordringer både knyttet til manglende signalresurser og det faktum at det faktisk ikke finnes tilstrekkelige signaltekniske løsninger for å dekke gjeldende behov for utbygging i jernbanenettet.

Basert på disse erkjennelsene har Jernbaneverket et mål om å innføre ERTMS. Innføring skal skje i to dimensjoner:

- Etablere grunnlagsdokumenter for kommende revisjon av implementeringsplan for ERTMS.
- Etablere teknisk og operasjonell løsning som er dekkende for det nasjonale behov.

Jernbaneverket arbeider med levetidsanalyser som skal skape et solid grunnlag for å kunne vurdere ulike scenario for når og hvor det er hensiktsmessig å gjennomføre en reinvestering av signalanlegg. Levetidsanalysen konkluderes med en rapport som etter plan skal være ferdig april 2010.

I kommende femårsperiode er det planlagt ferdigstillelse av følgende større utbyggingsprosjekter:

- Sørlandsbanen: Sandnes – Stavanger (2012)
- Bergensbanen: Bergen – Fløyen (2015)
- Dovrebanen: Minnesund – Kleverud (2015)
- Vestfoldbanen: Holm – Nykirke (2015)
- Vestfoldbanen: Barkåker – Tønsberg (2011)
- Vestfoldbanen: Farriseidet – Porsgrunn (2016)

Siste to måneder har Jernbaneverket gjennomført et prosjekt for å vurdere mulighet for å forsere implementering av ERTMS i forhold til gjeldende implementeringsplan. Utgangspunktet for prosjektet har vært at Jernbaneverket ønsker å forsere utbygging av ERTMS på ovenfor nevnte strekninger dersom risiko for gjennomføring av prosjektene er akseptabel. På strekninger hvor man må avvente bygging av ERTMS, søkes mulighet for å bygge NSI63 som midlertidig signalanlegg.

Prosjektets formål er å

- Vurdere risikoene ved å forsere utbygging av ERTMS på nevnte strekninger
- Gi overordnede anbefalinger og forslag til risikoreduserende tiltak

Jernbaneverket har valgt Østfoldbanens Østre linje som erfaringsstrekning for ERTMS. Denne strekningen skal gi både Jernbaneverket og jernbaneforetakene førstehånds kunnskap og læring om dette operasjonelle paradigmeskiftet innen det jernbane.

Jernbaneverket har den 24. august 2009 oversendt konseptvalgutredning for ERTMS til Samferdselsdepartementet. Utredningen fokuserer på teknologivalg. Denne utredningen er foreløpig ikke blitt KS1-behandlet.

3.7 Produktivitet

Jernbaneverket vil i dette kapittelet presentere status for produktivitetstall, samt tilstandsutvikling. Dette følges opp årlig av Jernbaneverket. I tillegg presenteres kostnadsutvikling innen administrative og tekniske støttefunksjoner, samt antall ansatte og sykefravær. Dette er forhold som blir omtalt i tildelingsbrevet til Jernbaneverket.

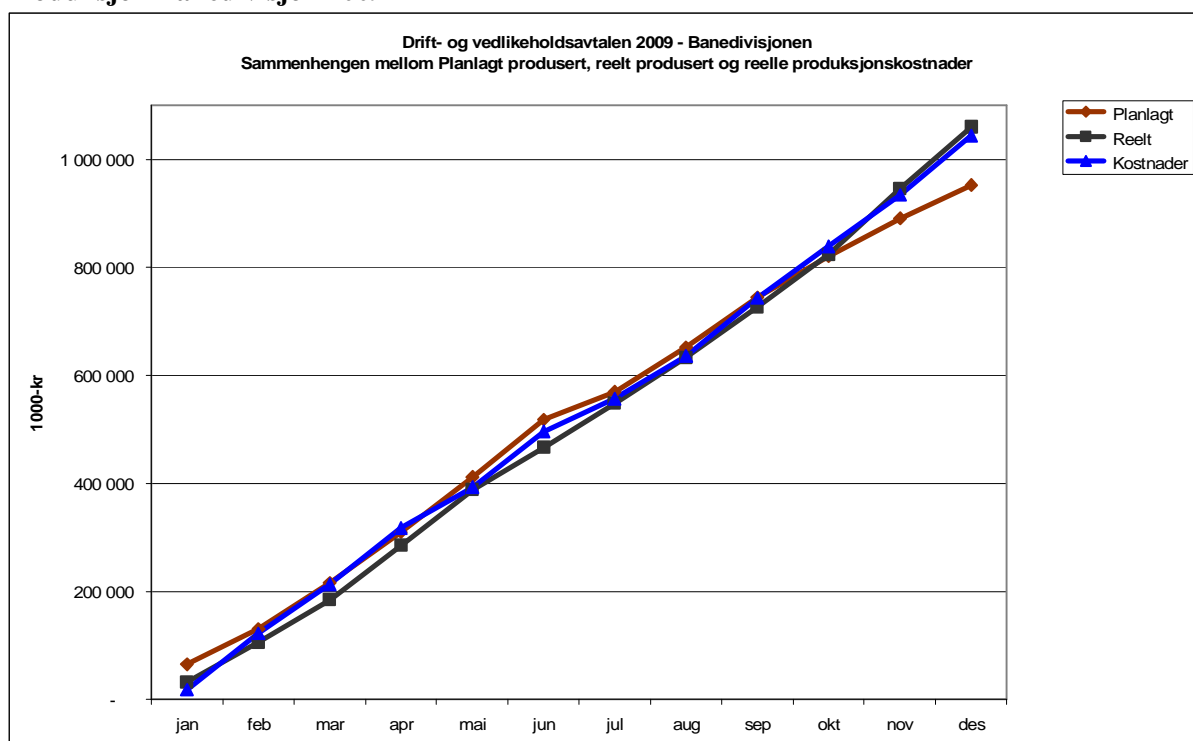
3.7.1 Internproduksjon - drift og vedlikehold

I budsjettprosessen fastsetter baneområdene hvilke aktiviteter som skal gjøres hvor og omfanget av disse. Driftsorganisasjonen planlegger hvordan oppgavene skal løses, og når de skal løses. Alle planlagte aktiviteter legges inn i en felles database, som danner grunnlag for Drift- og vedlikeholdsavtalen mellom banesjef og driftsjef, se årsrapport 2008. Basen danner også grunnlag for planlegging av hvordan de interne innsatsfaktorene skal benyttes.

Figur 6 viser akkumulert produsert verdi og tilhørende kostnad på Banedivisjonsnivå sammenlignet med plan i 2009. Framdriften er 1,11, det vil si at produksjonen endte 11 % over plan. Produktivitetstaktoren på 1,02 viser at kostnadene for å produsere denne verdien er ca 2 % lavere enn estimert på budsjetteringstidspunktet.

Sammenlignet med 2008 hadde driftsavdelingene en samlet resultatforbedring i 2009 på 24 MNOK. Høy aktivitet som følge av Tiltakspakken har medført bedre utnyttelse av mannskapet i driftsavdelingene.

Produksjon Banedivisjon 2009



Forklaring:

Fremdrift Driftsenhet (PF1)	≥ 1 er positivt, men må ses i sammenheng med PF2 (Produsert verdi) / (Planlagt produsert verdi)
Produktivitet Driftsenhet (PF2)	≥ 1 er positivt, men må ses i sammenheng med PF1 (Produsert verdi) / (Bokført kostnad)

3.7.2 Fornyelse av infrastruktur i % av JBV's totale budsjett

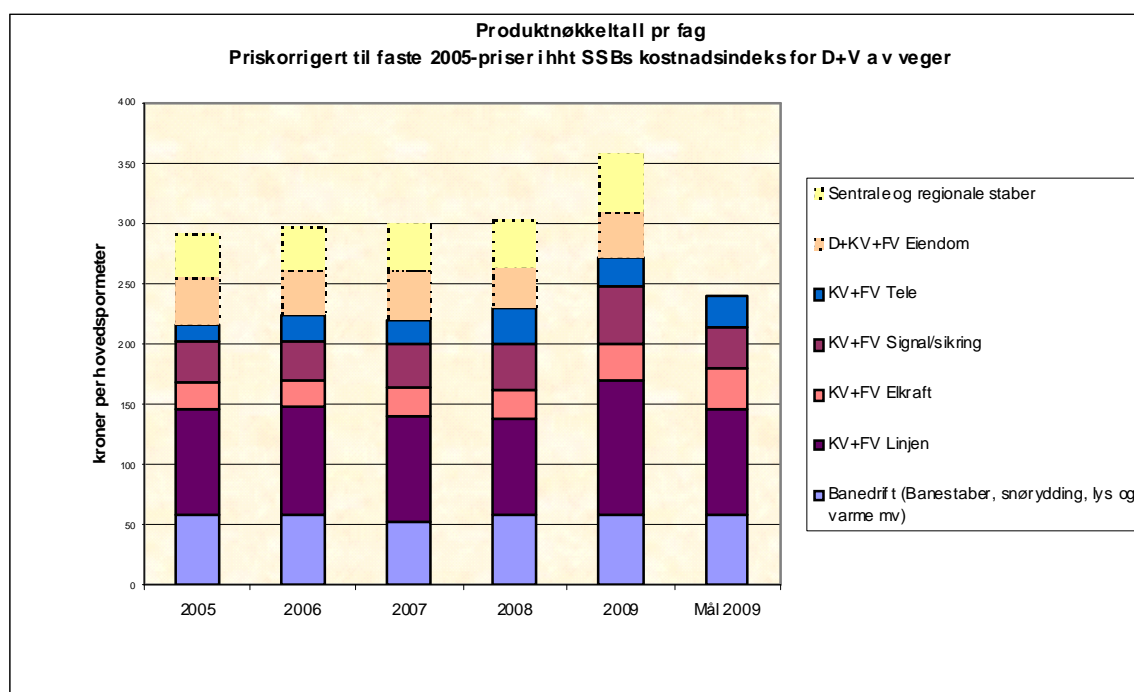
Fornyelse (produsert) i Banedivisjonen 2009 - tallene som vises er for Banedivisjonen.

Fornyelse 2009 (MNOK)	Budsjett	Regnskap	Avvik
BRØ	567,5	502,5	65,0
BRV	323,1	398,6	-75,5
BRN	430,7	439,1	-8,4
BF (gule maskiner)	50,5	40,0	10,5
BT	15,0	16,4	-1,4
Sum Banedivisjonen	1 386,8	1 396,5	-9,7

3.7.3 Produktnøkkeltall:

Produktnøkkeltall måler enhetskostnader per hovedsporkm. for de enkelte anleggsdeler. Målet er en gradvis reduksjon av enhetskostnadene til drift og vedlikehold. Mål for produktnøkkeltall for korrektivt og forebyggende vedlikehold er nådd for elkraft og telekommunikasjoner, men ikke for linjen og signal/sikring.

Produktnøkkeltallene for perioden 2005-2009 målt i faste 2005-priser med en prisjustering basert på SSBs indeks for drift og vedlikehold av veganeleg er vist i figuren nedenfor. Denne indeksen har hatt en reduksjon fra 2008 til 2009, mens den totalt i perioden 2005-2008 har økt mer enn konsumprisindeksen.



Tallene er eksklusive avskrivninger. Tallene er korrigert i henhold til endringer i Statistisk sentralbyrå sin kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veger fra 2. kvartal 2005 til 2. kvartal 2009.

Fordeling på banestrekninger:

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

Banestrekning	Drift, korrektivt- og forebyggende vedlikehold					Fornyelse				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
Prisnivå 2005										
Osloområdet (Oslo S-Lysaker / Grefsen / Alna / Ski)	1 993	2 442	2 368	2 232	3 218	222	106	1 678	1 956	3 468
Drammenbanen (Lysaker-Drammen)	753	632	597	339	623	723	498	156	104	155
Hovedbanen (Alna-Eidsvoll)	847	812	905	580	1 012	56	18	29	163	85
Gardermobanen (Etterstad-Eidsvoll)	560	606	545	501	692	0	0	0	0	0
Kongsvingerbanen (Lillestrøm-Charlottenberg)	146	263	270	254	325	425	181	336	307	326
Gjøvikbanen (Grefsen-Gjøvik)	245	263	299	276	380	34	95	35	69	100
Østfoldbanen	261	280	278	245	325	153	243	218	101	83
Vestfoldbanen (Drammen-Skien)	198	207	199	176	221	219	265	175	46	163
Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger)	229	226	215	183	241	95	73	86	172	302
Bergensbanen/Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss-Bergen)	260	247	231	209	263	90	98	94	49	420
Dovrebanen (Eidsvoll-Trondheim)	323	287	265	249	436	166	131	62	74	371
Rørosbanen (Hamar-Støren)	140	108	85	115	156	9	32	15	16	110
Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)	134	139	157	147	199	46	35	60	17	188
Oftobanen	1 066	995	778	1 019	691	960	984	1 282	1 106	1 194
Andre baner	79	82	92	90	94	26	50	30	12	37
Uspesifisert og infrastrukturs staber	36	41	49	67	44	0	0	2	5	10
Alle banestrekninger	289	296	298	301	359	103	107	117	111	267

Vurdering av resultat:

Det framgår at det er en betydelig økning av enkelte produktøkkeltall i 2009 sammenlignet med 2008. Dette skyldes i hovedsak følgende forhold:

1. Budsjettet til forebyggende vedlikehold ble økt med ca 312 mill kr som del av Regjeringens tiltakspakke i forbindelse med finanskrisen. I forhold til regnskap for 2008 er kostnadene nominelt økt med ca 252 mill kr. Dette gir en økning av nominelle enhetskostnader med ca 60000 kr per hovedsporkm. Økningen er særlig knyttet til revisjon og utskifting av komponenter innen linjen og signal/sikring, samt økte vegetasjonstiltak for å bedre sikten og redusere risikoen for togforsinkelser pga nedfall av trær langs linjen.
2. Korrektivt vedlikehold er nominelt økt med ca 7 mill kr, eller ca 2 %. Økningen er særlig knyttet til økt beredskap og til dels mot utsatt feilretting, mens akutt feilretting er noe lavere enn i 2008. Dette gjelder alle fagområdene.
3. Banedrift er nominelt redusert med ca 12 mill kr eller ca 3 %. På den annen side er snøryddingskostnader økt med ca 39 mill kr i forhold til 2008, mest i Østlandsområdet.
4. Ufordelte maskinkostnader og resultat for egne driftsenheter er redusert med ca 22 mill kr fra 2008.
5. Lagerbeholdninger er redusert med ca 15 mill kr i 2009 mot en økning på ca 7 mill kr i 2008.
6. Inntekter vedr utleie av telenett er redusert med ca 3 mill kr i forhold til 2008.
7. Kostnader til sentrale og regionale staber er økt nominelt med ca 51 mill kr. Av dette skyldes ca 36 mill kr en regnskapsteknisk tilpasning til periodiseringsprinsippet med nye avsetninger knyttet til utsatt ferieavvikling, opparbeidet fleksitid mv. Den resterende økningen på ca 15 mill kr utgjør nominelt ca 7 %.

På bakgrunn av ovennevnte, mener Jernbaneverket at den tilsynelatende negative utvikling av produktøkkeltall i 2009 kan forklares ved økt aktivitetsnivå.

Tabellen over kostnader per banestrekning omfatter også fornyelse. Denne tabellen er delvis basert på kalkulatoriske fordelinger. Når det gjelder drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold, viser banene i baneprioritet 1 (Drammenbanen, Hovedbanen, Gardermobanen og Oslo-området, samt Ofotbanen) et vesentlig høyere vedlikeholdsbehov enn de øvrige baner. Dette skyldes den høye trafikkbelastningen, økt beredskap og feilretting pga kravene til oppetid, samt dårligere sportilgang. Det er også en sammenheng mellom høy kvalitet og lave produktøkkeltall.

Fornyelsen viser relativt størst variasjon mellom banene. Dette skyldes at en del av de største arbeidene foregår konsentrert og flyttes mellom banene fra år til år. Fornyelsen er kraftig økt i 2009. Dette henger sammen med Regjeringens tiltakspakke. I de siste årene har det vært spesielt stor innsats i Oslo-området, hvor punktlighetsproblemene har vært størst.

Risiko:

Produktøkkeltallene vil påvirkes i negativ retning ved:

- Økte krav til punktlighet og oppetid i anleggene (vanskelig å kvantifisere funksjonelle sammenhenger)
- I perioder med for lav fornyelsestakt i forhold til kapitalslitet vil det bli økende feilfrekvens og dermed større behov for korrektivt vedlikehold (beredskap og feilretting) og forebyggende vedlikehold (kontroller og levetidsforlengende tiltak)
- Økte anleggsmengder (økte anleggsmengder vil medføre økte kostnader, men i den grad gamle spor erstattes med nye, vil kostnader kunne reduseres)
- Økte materialpriser (tilnærmet proporsjonal økning av faktorbidrag)
- Økte personalkostnader (tilnærmet proporsjonal økning av faktorbidrag)

Tiltak:

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å redusere feilrettingskostnader ved å fokusere på målrettet fornyelse og forebyggende vedlikehold ut fra prioritering av:

- Sikkerhet i anleggene

- Hvilke strekninger som betyr mest for punktlighet og regularitet for jernbanens kunder
- Egne kostnadsreduksjoner

Det er løpende fokus på linjeorganisasjonens ansvar og myndighet, herunder ansvaret for god styring og kontroll med prioritering, planlegging og gjennomføring av tiltak i infrastrukturen.

Jernbaneverket deltar i samarbeid med andre jernbaneforvaltninger og andre kompetansesentra med fokus på kompetanseutveksling og kostnadsreduksjoner. Det arbeides kontinuerlig med kompetanseoppbygging for sentrale medarbeidere, både når det gjelder prosjektarbeid og faglig utvikling.

4 Vedlikehold, fornyelse og investeringer

4.1 Vedlikehold/Fornyelse

Lysaker – Etterstad ("Prosjekt Oslo")

Jernbaneinfrastrukturen i Oslo er den mest trafikkerte i Norge, med i dag ca. 900 tog pr. døgn på Oslo S, og ca. 600 tog pr. døgn (sum begge retninger) gjennom Oslotunnelen. Anleggene i Oslo-området har blitt utvidet flere ganger de siste tiårene, men kapasitetsgrensen er igjen nådd. Det prioriteres økt ressursbruk til innerstrekningene i Oslo-området, spesielt mht økt forebyggende vedlikehold og økt fornyelse med sikte på feilreduksjon og dermed reduserte forsinkelsestimer og derav bedret punktlighet. Dette skal gjennomføres ved følgende:

1. Øke oppetid og bedre regularitet gjennom:

- Forsert vedlikehold av eksisterende anlegg,
- Fornyelse av infrastrukturkomponenter,
- Bruk av tekniske løsninger (dagens eller ny standard) som er pålitelige og mindre vedlikeholdskrevende.

2. Opprettholde restkapasitet i avvikssituasjoner gjennom:

- Etablerte rutiner for driftshåndtering i avvikssituasjoner.

Underbygning:

Føringsveier i Oslotunnelen blir ferdigstilt i løpet av februar 2010. Det har ikke vært like høy aktivitet i produksjon av føringsveier som forventet. Tapt skift på grunn av mistet sportilgang er en medvirkende årsak. Mindre KL-ombygging er ikke utført eller prosjektert og vil medføre forlenget frist.

Overbygning:

Kortsiktig tiltak er slutført. Langsiktige tiltak som ballastrens Skøyen – Lysaker, svillebytte Skøyen – Lysaker og fornyelse / utskifting av spor og sporveksler i trakta Oslo-tunnelen er utført som planlagt.

EL-kraft:

Kortsiktig tiltak vil delvis bli gjort i år og slutført til neste år. Langsiktige tiltak er under prosjektering / planlegging, kontrakter inngått i oktober. Forespørsel sendes ut 1. mars 2010.

Signal:

Kortsiktige tiltak slutført. Pågående prosjektering og detaljplanlegging i forbindelse med sporarbeider / sporveksler i trakta. Det er manglende tilgang på ressurser innenfor signalfaget.

Tele:

Kortsiktige tiltak er etablering av nye sporanvisere, dette er ikke påbegynt, men blir utført i 2010. Det pågår prosjektering og detaljplanlegging og det er igangsatt kabelbestilling. Prising av tilbud pågår hos regional driftsenhet. Gjennomføringen betinger kapasitet og at arbeidene får den nødvendige prioritet.

Akseltellere:

Kontrakt er inngått i desember 2009. Det er planlagt en samlet utbygging av akseltellere for store deler av Osloområdet (opprinnelig delvis inkl. i Prosjekt Akseltellere). Interne ressurser og avklaring vedrørende grensesnitt er kritisk.

Budsjett 2009 tilsvarer 251,3 mill kroner. Det er planlagt brukt ca 2,7 mrd. totalt for hele prosjektet. (Post 23 og Post 30). Det er regnskapsført 188,6 mill kroner i 2009. Prosjektet har et mindreforbruk på 62,6 mill kroner i 2009. Dette skyldes for optimistiske planer og mindre produksjon enn planlagt som følge av manglende ressurser for planlegging og gjennomføring. Aktivitetene vil bli utført i 2010.

Risiko:

Sportilgang er avgjørende for gjennomføring av prosjektet. Endringer i tilgangen kan medføre forsinkelser. Materialleveranser av sporveksler m/bevegelige kryss er kritisk. For sen leveranse vil kunne forsinke aktiviteter. Det er risiko knyttet til knapp kapasitet innefor signal og sikkerhetsmenn.

Forberedelser til ballastrensing (flere strekninger)

Formålet med prosjektet er å klargjøre profilet for å kunne kjøre ballastrenseverk. Jernbaneverket har forberedt i henhold til plan med mengder som skal ballastrenses i 2010. Totalt budsjett 2009 var 88,2 mill kroner og det er påløpt 88,6 mill kroner.

Ballastrensing

Formålet med ballastrensing er å skifte gammel pukk med ny pukk for å oppnå bedre komfort og sikkerhet. Sporet blir mer stabilt og gir mindre risiko for vindskjevheter. Det er ballastrenset 83 km som er i henhold til plan. Det gjenstår noe nøytralisering av spor som må gjennomføres i 2010. Totalt budsjett i 2009 var 104,0 mill kroner, mens det er påløpt 98,2 mill kroner til dette formålet.

Ny sporplan Kongsberg stasjon

Formålet med prosjektet er å få en mer effektiv togdrift ved at stasjonen blir fjernstyrt. Dette vil igjen gi lavere driftskostnader. Prosjektet skal etablere en ny sporplan gjennom utskifting av sporveksler, ombygging av KL-anlegg samt skifte innvendig sikringsanlegg. Det vil også gjøres endringer av utvendig signalanlegg.

Prosjektet ble startet i 2006, men ble ikke ordentlig igangsatt før 2009. Av tiltaksmidler er det hittil i 2009 utført projektering, anbudsutsendelse, tilbudsbefaring og kontraktsinngåelse. Planlagt sluttdato er 1. juli 2010. Framdrift er noe etter planen. Dette skyldes bl.a kapasitetsproblemer hos entreprenøren. Det har påløpt 23,9 mill kroner mot et budsjett på 33 mill kroner i 2009. Det er meldt inn behov for mer midler til prosjektet for slutføringen i 2010.

Fornyelse av driftsbanegård – Paradis

Formålet med prosjektet er å øke hensettingskapasiteten på Jærbanen for å sikre god driftsfleksibilitet ved åpning av dobbeltsporet. Prosjektet består av tre byggetrinn. Som følge av at det nå går tog hvert 15. minutt har det vært nødvendig å forsere fremdrift på byggetrinn 2 med blant annet serviceplattformer for togvedlikehold inkludert vann, trykkluft, strøm. Totalt budsjett 2009 er 49 mill kroner, mot et regnskapsført kostnad tilsvarende 56 mill kroner.

Strakstiltak Dovrebanen syd

Formålet med prosjektet er å øke driftsstabiliteten på Dovrebanen. Prosjektet innebærer følgende tiltak:

- q Forberende renseverk
- q Drenering
- q Skinnebytte
- q Massebytte
- q Kurvekorrigering
- q Isolerte skjøter
- q Bytte til isolerte jordinger
- q Oppgradere returforbindelse
- q Isolere bæreline
- q Oppgradering av kabelføringer
- q Forlenge 0-felt
- q Rehab. av kabelforbindelser
- q Oppgradering i problemområder
- q FO-Bruer

- q Helsveise togspor
- q Hovedplan FO
- q Tiltak driftsforstyrrelser signal

Produksjonen er tilpasset behovene underveis og er integrert med det ordinære/øvrigt vedlikeholdet. Det er regnskapsført 24,6 mill kroner i 2009.

Sporfornyelse Dombås-Hjerkinn

Prosjektet innbefatter bytte av skinner på 17,9 km og bytte av sviller på 16,5 km. Det skal i tillegg byttes ut ca 18.000 m³ med pukk. Det er valgt UIC 60-standard med tilhørende sviller på hele strekningen med unntak av i Grønnbogen tunnel der det ikke er mulig med heving av sporet pga tunnelprofilen. Videre skal stikkrenner utbedres i tillegg til grøfting og drenering. Prosjektet er samkjørt med skogryddings- og kontaktledningsprosjektet på samme strekning. Prosjektet startet i uke 24 med utkjøring av materiell. Arbeidet startet 18. august og ble sluttført i september. Planlagte mengder ble gjennomført i henhold til plan.

Totalt budsjett i 2009 var på 76,0 mill kroner, hvorav 50 mill kroner er finansiert gjennom Regjeringens tiltakspakke. Det er påløpt 88,6 mill kroner i 2009. Merforbruk skyldes blant annet nødvendige tilleggsarbeider og opprydding. Noe nøytralisering av spor gjenstår i 2010. Merforbruket finansieres gjennom omprioriteringer fra ordinær fornyelse på Dovrebanen

Sporfornyelse Bergensbanen

Prosjektet innebærer fornyelse av skinner og sviller på Bergensbanen. Totalt er det byttet 27 355 spormeter skinner og 20.174 sviller i 2009 på Bergensbanen. Totalt budsjett i 2009 var 103,0 mill kroner hvorav 60 mill kroner er ekstraordinær fornyelse, og 30 mill kroner er gitt i tiltakspakken. Det er regnskapsført 136,8 mill kroner i 2009. Merforbruket skyldes høyere enhetspriser fra ekstern leverandør enn planlagt.

Bruvedlikehold Rørosbanen, Dovre-Trønderbanen og Nordlandsbanen

Prosjektet innebærer vedlikehold på bruer. Det er planlagt i alt 24 små og store tiltak. Av større tiltak kan nevnes at det er gjennomført sandblåsing og komplett reetablering av korrosjonsbeskyttelse på 3 bruer. Dette er levetidsforlengende tiltak. Det var budsjettet med 53,9 mill kroner i 2009, mens det er regnskapsført 51,1 mill kroner.

Planlegging av bedre strømforsyning på Gjøvikbanen

Prosjektet innebærer å utarbeide et konseptvalg for banestrømforsyningen på Gjøvikbanen. I tillegg skal det utarbeides et forenklet hovedplansnotat for tiltaket. Innledende planfase er gjennomført og det er nå klart for oppstart av detaljprosjektering i 2010. Det er regnskapsført 3,0 mill kroner mot et budsjett på 5,0 mill kroner i 2009.

Ekstra til grøfting og skogrydding på Gjøvikbanen

Prosjektet innebærer vegetasjonsrydding på Gjøvikbanen, både pga fare for trefall mot sporet/kontaktledningsanlegget og for å bedre sikten ved planoverganger. Den nordre delen av banen ble påbegynt i 2008. Det totale skogryddingsprosjektet på Gjøvikbanen (Grefsen-Gjøvik) pågår – med en planlagt ferdigstilling i 2010. Det er utført rydding av 66 km. Det er regnskapsført 5,6 mill kroner mot et budsjett på 4,5 mill kroner i 2009. Merforbruket skyldes økt sluttoppgjør grunnet skifte av entreprenør.

Gjerding langs Nordlandsbanen, for å redusere dyrepåkørsler

Prosjektet innebærer gjennomføring av skogrydding og gjerding for å forebygge dyrepåkørsler og gjennomføres i samarbeid med kommunale viltforvaltninger og reindriftsnæringen. Tiltak gjennomføres på strekningen Steinkjer - Bodø.

Prioriterte strekninger er;

- Saltfjellet (Semska – Lønnsdal) - gjerding
- Holmvassdal (Majavtn – Trofors) - skogrydding
- Mellom Lassemoen og Namskogan - skogrydding

Skogryddingstiltak gjennomføres ved at Jernbaneverket yter tilskudd til kommunene basert på prioriteringer fra de lokale viltforvaltningene. Det er kommunene som inngår avtaler og følger opp valgte entreprenører. Tiltakene er gjennomført i henhold til plan.

Gjerdingstiltakene er planlagt utført av ekstern entreprenør. Befaring for plassering av gjerder ble gjennomført i september. Tilbud fra aktuelle entreprenører ble mottatt i september. Betingelser for godkjenning av prosjektet fra fylkesmannen var av en slik karakter at prosjektet ikke kunne gjennomføres innenfor de økonomiske rammer stilt til disposisjon. Jernbaneverket ønsker å sende inn klage på fylkesmannens vedtak. Ny saksbehandling startes tidlig i 2010 med tanke på å få satt opp gjerde før vinteren 2010/2011. Det arbeides med en reguleringsplan/konsekvensutredning for Nordlandsbanen. Resultat av dette arbeidet vil avgjøre om prosjektet kan gjennomføres innenfor de økonomiske rammene som gjenstår. Det var budsjettet med 5 mill kroner i 2009.

Forebyggende vedlikehold – alle banestrekninger

Som følge av tiltakspakken har Banedivisjonen økt nivået på forebyggende vedlikehold med 47 % i forhold til 2008.

Midlene er bl.a nyttet til følgende aktiviteter:

q	Visitasjon, inspeksjon og kontroll	207,4 MNOK
q	Målevognskjøring	19 MNOK
q	Revisjoner og utskifting av komponenter	282,7 MNOK
q	Sporjustering	82,2 MNOK
q	Skinnesliping og sporvekselsliping	28,7 MNOK
q	Skinnesmøring	4,0 MNOK
q	Forsert skogrydding	28,0 MNOK
q	Vegetasjonskontroll (sprøyting)	8,5 MNOK
q	Utskifting av DSI-releer uten polduk	6,7 MNOK
q	Kulturminnevern	10,0 MNOK

Det er regnskapsført 733,7 mill kroner til disse tiltakene, mot et budsjett på 715,1 mill kroner.

4.2 Status investeringsprosjekter

Kortfattet status for de største prosjektene

Nedenfor gis en overordnet skjematisk oversikt over prosjektøkonomi, framdriften i større planlagte investeringer. I tillegg angis en overordnet risikovurdering knyttet til framdrift og økonomi ved en fargekategorisering med fargekodene grønn, gul og rød for henholdsvis lav, moderat og høy risiko.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2009	Risiko økonomi og fremdrift
Nyanlegg				
Barkåker - Tønsberg	På budsjett	4-5 uker etter plan	Mindreforbruk i 2009.	Sikringsanlegg
Lysaker stasjon	Innenfor kostnadsrammen	I henhold til plan.	Mindreforbruk i 2009.	Stevningskrav fra entreprenør.
Lysaker - Sandvika	På budsjett	I henhold til plan.	Produksjonsverdi er i henhold til plan.	Stevningskrav fra entreprenør.
Sandnes - Stavanger	På budsjett.	Tatt i bruk 16.11.09.	Høyere utbetalinger i 2009.	Sikringsanlegg.
Ganddal Godsterminal	Sluttkostnad 82 mill høyere enn godkjent kostnadsoverslag.	Anlegget ble tatt i bruk jan 2008, uten sikringsanl.	Noe mindreforbruk i 2009.	Sikringsanlegg
Bergen st. - Fløen	Ny styringsramme er kr 421 mill	Stanses midl. fom Q2 2010.	Mindreforbruk i 2009	Signalressurser og sikringsanlegg.
Fjernst Grong - Mosjøen	Est. sluttkostnad er kr 239 mill	Ferdigstillelse t.o.m Eutastrøm april 2010	Mindreforbruk i 2009	Stram tidsplan for ferdigstillelse.
Fjernst Mosjøen - Bodø	Est. sluttkostnad er kr 631 mill	Sluttføres i 2010.	Mindreforbruk i 2009 ift. saldert budsjett	Høy risiko tilknyttet sikringsanlegg.
Gevingåsen tunnel	På budsjett	4 uker bak plan, sluttdato iht. plan	Mindreforbruk i 2009	Signalentreprise og FATC
Prosjekter under planlegging				
Farriseidet - Porsgrunn	Est sluttkostnad er kr 5.300 mill	Prosjekt tar lengre tid.	Mindreforbruk i 2009.	Ferdigstillelse av detalj/reg.plan
Alnabru cont. terminal	Foreligger ikke kost. Overslag p.t	Forsinket.	Mindreforbruk i 2009.	Signal ressurser.
Holm – Holmestrand - Nykirke	Prognostisert slutt-kostnad er i henhold til budsjett.	På plan	Mindreforbruk skyldes endringer av konseptet, stasjon i fjell	Risiko tilknyttet gjennomføring av KS2.
Oslo - Ski	Tunnelkosnept avgjør kostnadene.	Ligger noe bak planlagt fremdrift.	Noe mindreforbruk i 2009.	Jernbanetekniske ressurser
Eidsvoll - Hamar	Noe økt sluttkostnad.	På plan	På budsjett	Jernbanetekniske ressurser
ERTMSog ERTMS EOS	Est. kostnad ERTMS EOS 42,3 mill.kr.	2-3 mnd forskinet..	Mindreforbruk	Signalressurser.

Lysaker stasjon

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 105,8 mill kroner, mot et budsjett på 223,8 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak forsinket fakturering av de jernbanetekniske entreprisene og lavere utbetaling på hovedentreprisen. Produisert verdi i 2009 er 101,9 mill kroner, mot et budsjett på 139,9 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak noe lavere produksjonskostnad for hovedentreprisene og lokale støytak enn tidligere estimert.

Akkumulert produksjonsverdi utgjør 1.097,4 mill kroner og det er utbetalt totalt 1.062,9 mill kroner på prosjektet.

Prognostisert sluttkostnad er 1.195 mill kroner, mot en styringsramme på 1.143,7 mill 2009-kroner. Prosjektets kostnadsramme er 1.239 mill 2009-kroner. Jernbaneverket vil overskride styringsrammen, men holde seg innenfor kostnadsrammen. Overskridelsen skyldes i hovedsak høykonjunktur i entreprenørmarkedet på kontraheringstidspunktet for de største kontraktene. I tillegg har det påløpt økte prosjekterings- og byggekostnader som følge av tiltak for å kompensere for avviket i sikkerhetsforskriften i forhold til plattform i kurve og krav til universell tilgjengelighet.

Framdrift

Lysaker stasjon ble ferdigstilt og tatt i bruk som planlagt 3. august 2009. Stasjonen ble offisielt åpnet av statsministeren og samferdselsministeren 1. september 2009. Statens jernbanetilsyn har gitt midlertidig tillatelse for 2 år. Ny søknadsprosess til SJT foretas ved sammenkobling med ny strekning Lysaker – Sandvika i 2011. Videre vil det pågå etterarbeider i 2010.

Risiko og usikkerhet

Det er risiko knyttet til kostnadskonsekvensen av forseringskrav fra entreprenør vedrørende omleggingen sommeren 2007. Jernbaneverket har avvist forseringskrav/dagbotsituasjon. JBV har mottatt stevning fra entreprenør datert 03.06.09 med et samlet krav på 118 mill kroner. Det er også fremmet forseringskrav på siste fase på 59 mill kroner. Entreprenør har varslet stevning som omhandler denne fasen. Det er ønsket at begge stevningene behandles samtidig i retten. Hovedforhandlingene er berammet til høsten 2010 og anslått tidsforbruk er 10 - 12 uker. Prosjektet har bistand fra eksternt advokatfirma som sammen med interne ressurser ivaretar JBV's interesser i rettsbehandlingen.

Lysaker - Sandvika

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 853,8 mill kroner, mot et budsjett på 814,4 mill kroner. Merforbruket skyldes at produksjonen for november og desember 2008 ble utbetalt i 2009. Produsert verdi i 2009 er 872,0 mill kroner, mot et budsjett på 907,2 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak at levering av ballastmutter er utsatt til 2010, samt at etterarbeidene i tunnelen ligger noe bak planen. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet utgjør 2.286,2 mill kroner og det er utbetalt 2.164,6 mill kroner på prosjektet totalt. Prognostisert sluttkostnad er 3.145,0 mill kroner, noe som er i henhold til eksternt kvalitetssikring og prosjektets styringsramme. Prosjektets kostnadsramme er 3.588 mill 2009-kroner.

Framdrift

Tunneldrivingen av hovedtunnelen er ferdig og hovedgjennomslaget i tunnelen skjedde 26. juni 2009. Videre er alle entrepriser kontrahert. Sporet ble midlertidig lagt om ved Sandvika Øst i mai 2009 for å starte utsprenging for framtidig sportrase. Videre pågår det etterarbeider i tunnelen, som er noe forsinket, men dette påvirker ikke planlagt oppstart av jernbanetekniske arbeider. Lysaker – Sandvika er planlagt tatt i bruk i august 2011.

Risiko og usikkerhet

Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadskonsekvensene av krav fra en entreprenør. Det er mottatt stevning fra en entreprenør i forbindelse med tvist omkring tolkning av arbeidstiden i kontrakten. Kravet er på 45 mill kroner. Kostnaden for nytt rømningskonsept, som følge av endrede krav til sikkerhet, utgjør om lag 90 mill kroner. Dette er langt høyere enn hva som ble lagt til grunn for styringsrammen fra den eksterne kvalitetssikringen KS2. Gjennomført tunneldriving gav en kostnadsbesparelse i forhold til budsjett, slik at merkostnader for nytt rømningskonsept, antas å være håndterbart innenfor styringsrammen.

Alnabru Containerterminal - Kortsiktige tiltak

For kortsiktig å håndtere noen av flaskehalsene på terminalen pågår ombygging av adkomstområdet og utvidelse av semidepotplasser. Tiltakene har ferdigstilling tidlig i 2010.

Sandnes - Stavanger

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 840,5 mill kroner, mot et budsjett på 749,7 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak manglende refusjoner fra kommunene i 2009. Produsert verdi i 2009 er 819,1 mill kroner, mot et budsjett på 711,1 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak manglende refusjoner fra kommunene (gir regnskapsmessig kostnadsreduksjon), samt økt arbeidsomfang på de jernbanetekniske entreprisene enn forutsatt. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 2.027,4 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er i henhold til styringsrammen på 2.207,4 mill kroner i 2009 kroner.

Framdrift

Den 16. november ble trafikken igangsatt på nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger. Prosjektet ble offisielt markert av Samferdselsministeren 14. desember 2009. Gjenstående etterarbeider utføres i løpet av 1. halvår 2010.

Risiko og usikkerhet

Ved senere utskifting til annen type sikringsanlegg vil det påløpe økte kostnader og det blir behov for en ny anleggsperiode. Prosjektets kostnader vil fortsatt holde seg innenfor den totale kostnadsrammen.

Ad. Merkur/ raillock (Jf. St. prp.nr. 72 av 15. 05.09)

Jernbaneverket har besluttet å avvike kontrakten for det signalkonseptet ABB nå utarbeider, fordi dette etter Jernbaneverkets oppfatning er så vesentlig endret fra det opprinnelige at det i realiteten er snakk om et nytt konsept. Det vil derfor etter Jernbaneverkets oppfatning være i strid med anskaffelsesregelverket å gå videre med kontrakten og ikke lyse ut ny konkurranse. Dette betyr at det for dobbeltsporet Sandnes-Stavanger må lyses ut ny konkurranse for et permanent anlegg.

På Ganddal godsterminal i Rogaland er signalanlegget Merkur installert, men ennå ikke tillatt tatt i bruk. På Nordlandsbanen er det også gjort omfattende arbeider for å installere Merkur. For om mulig å få nytte av disse investeringene, vil Jernbaneverket søke å få kontraktene med ABB om Ganddal og Nordlandsbanen gjennomført. Målet er at anleggene her kan bli godkjent tatt i bruk som lokaltilpassede anlegg uten så omfattende dokumentasjoner som kreves for typegodkjenning. Dette vil i så fall være den raskeste måten for å få nye signalanlegg i drift på disse stedene.

Jernbaneverket er nå i forhandlinger med ABB med ovennevnte utgangspunkt. De samlede kontraktsbeløpene med ABB er om lag 265 mnok. I tillegg kommer kostnader til det midlertidige anlegget som er bygget på strekningen Sandnes-Stavanger som kostet om lag 50 mill kroner.

Ganddal godsterminal

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 0,5 mill kroner, mot et budsjett på 2,9 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er -8,9 mill kroner, mot et budsjett på -22,9 mill kroner (kostnadsrefusjoner). Akkumulert produksjonsverdi totalt for prosjektet hittil er 588,1 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 550 mill kroner, mot en tidligere godkjent styringsramme på 468,6 mill kroner. Avviket har sammenheng med stadfestet dom ifm. erstatninger for grunnavståelse og ulempeerstatninger

Framdrift

Terminalen ble satt i drift uten signalanlegg i januar 2008.

Risiko og usikkerhet

De store usikkerhetsfaktorene er økonomisk usikkerhet knyttet til signalkontrakten, samt framdrift som følge av usikkerhet ved når nytt signalanlegg godkjennes tatt i bruk. Jernbaneverkets ledelse viderefører behandlingen av dette. Videre framdrift og følgekostnader er ikke avklart. Dagens driftskonsept medfører ulemper for driftsoperatøren TDAS. Jernbaneverket vil i løpet av 1. tertial 2010 gjøre tiltak som bedrer driftsforholdene. Dette gjelder blant annet å montere lokal elektronisk styring av sporvekslene.

Barkåker – Tønsberg

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 241,5 mill kroner, mot et budsjett på 278,6 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 262,9 mill kroner, mot et budsjett på 301,6 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak at tunneldrivingen på Jarslbergsentreprisen (Frodeåsen tunnel) er noe forsinket. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 359,9 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 1.500,5 mill kroner, noe som er i samsvar med godkjent styringsramme.

Framdrift

Tunneldriving er ca 4-5 uker forsinket. Det er gjort tiltak hos entreprenør i 3. tertial som har resultert i at noe av forsinkelsen er tatt igjen. Forsinkelsen er ikke kritisk i forhold til etterfølgende jernbanetekniske arbeider. Barkåkerentreprisen, dagsone, er godt i gang med grunn- og betongarbeider. Det pågående arbeidet med funksjonsspesifikasjon for signal på Vestfoldbanen er kritisk for framdriften i prosjektet. Dobbeltsporet er forutsatt ferdigstilt og tatt i bruk i november 2011.

Risiko og usikkerhet

Den største risikoen i prosjektet er knyttet til arbeidet med funksjonsspesifikasjon for signal for Vestfoldbanen, noe som er kritisk for framdriften for signalentreprisen. Jernbaneverket vurderer å bygge midlertidig sikringsanlegg (NSI63) for å redusere risikoen for gjennomføring av prosjektet. Øvrig risiko er først og fremst knyttet til geologiske forhold i tunnelen, samt til dels dårlige grunnforhold på strekningen.

GSM-R

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 1,5 mill kroner mot et budsjett på 66,7 mill kroner. Avviket skyldes hovedsakelig at Jernbaneverket har stoppet alle utbetalinger til hovedleverandøren på grunn av manglende realiserede synergibesparelser og Civil Work dagbøter i prosjektet. Jernbaneverket har inndrevet en dagbot i form av softwareleveranse på 8,1 mill kroner fra hovedleverandør. Midlene er videreført til GPRS prosjektet. Det er saldert 66,7 mill. kroner til 2010. Dette utgjør sluttfinansiering av prosjektet.

Framdrift

Hovedfokus for prosjektet er å få avsluttet alle utestående aktiviteter og få overlevert dette til JBV Nett. Av større gjenstående saker er ny programvare for CAB radio (Ombordutrustning), feilretting på LCT (Spesial telefonapparat hos togekspeditør / txp), samt overlevering av disse delsystemene til JBV Nett. CAB radioer og LCT ferdigstilles først i 2010.

Risiko og usikkerhet

Det knytter seg fortsatt noe usikkerhet til total sluttkostnad for prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er 1.740 mill kroner. Avklaringer av sluttoppgjør mot hovedleverandør vil ikke skje før i løpet 2010.

GPRS landsdekkende

GPRS ble først etablert for strekningen Mosjøen – Bodø. Det er nå i tillegg gjennomført et prosjekt for etablering av GPRS for resterende deler av GSM-R-nettet. Prosjektet var budsjettert til 13,1 mill kroner. I 2009 er det produsert for 12,8 mill kroner, som er i henhold til plan. GPRS for hele landet ble idriftsatt i desember 2009 som planlagt. Prosjektet er avsluttet.

Fjernstyring på Nordlandsbanen

Grong – Mosjøen

Økonomi

I 2009 ble det utbetalt 6,0 mill kroner, mot et budsjett på 26,3 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 7,8 mill kroner, mot et budsjett på 12,8 mill kroner. Avviket skyldes prioriteringer av kritiske ressurser til andre prosjekter i Jernbaneanverket. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 233 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad ved ferdigstilling til Eiterstraum er på 239 mill kroner ved planlagt ferdigstillelse innen april 2010. Mosjøen stasjon tas ut av prosjektet og overføres til Mosjøen – Bodø prosjektet.

Framdrift

Ny framdriftsplan tilsier ferdigstillelse, fram til og med Eiterstraum kryssningsspor, innen april 2010 (grensestasjon for fjernstyringen før Mosjøen stasjon). Dette inkluderer ettermontering av kryssingsbarriere på tre stasjoner i drift på strekningen.

Risiko og usikkerhet

Det er noe risiko knyttet til kostnader ved å avslutte Mosjøen stasjon midlertidig og overføring til Mosjøen – Bodø prosjektet. Tidsplanen for ferdigstillelse til og med Eiterstraum er knapp.

Mosjøen – Bodø

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 58,3 mill kroner mot et budsjett på 80,2 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 52,5 mill kroner mot et budsjett på 88,4 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 370,7 mill kroner. Samferdselsdepartementet gjennomførte i perioden oktober 2007 til januar 2008 en særskilt kvalitetssikring, jf. St. prp. nr. 45 (2007-2008) av 14. mars 2008. Styringsrammen, som inntil videre er lagt til grunn, er beregnet til 623 mill 2009-kroner. Usikkerheten knyttet til kostnadsoverslaget i prosjektet har økt vesentlig med bakgrunn i prosessen vedrørende en eventuell videreføring av Merkur sikringsanlegg. Forholdet har vesentlig konsekvens for tidspunkt for ferdigstillelse og sluttkostnad. En ytterligere kostnadsberegning vil bli utført når det er tatt en beslutning om videre framdrift for prosjektet basert på valg av løsning for sikringsanleggene og ved endring av prosjektets grensesnitt ved å inkludere strekningen Eiterstraum – Mosjøen og Mosjøen stasjon i dette prosjektet.

Reelt avvik i forhold til utbetalinger og produksjonsverdi for 2009 er en konsekvens av forholdet rundt Merkur sikringsanlegg, frigivelse av entreprenører til høyere prioriterte prosjekter og tilhørende interne ressursprioriteringer.

Framdrift

Ny fremdriftsplan må utarbeides når forhold vedrørende sikringsanlegg er avklart. I prosjektet slutføres arbeider som ikke har avhengighet til Merkur sikringsanlegg i 2010. Deretter avsluttes prosjektet midlertidig.

Risiko og usikkerhet

De største usikkerhetene er knyttet til økonomi og framdrift som følge av nødvendig avklaring vedrørende sikringsanlegg og interne prioriteringer.

Gevingåsen tunnel

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 166 mill kroner, mot et budsjett på 265,6 mill kroner. Avviket på 99,6 mill kroner skyldes at budsjettforutsetninger som ble lagt til grunn hva angikk produksjon viste seg å være for høyt i forhold til reelle produksjonsmuligheter. I tillegg er det forsinket framdrift i tunneldrivingen pga. partier med dårlig fjellkvalitet. Produsert verdi i 2009 er 180,3 mill kroner, mot et budsjett på 192,2 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi totalt for prosjektet er 206 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 644,4 mill kroner, som er i henhold til en godkjent styringsramme på 644,4 mill kroner.

Framdrift

Fremdrift i tunnelentreprisen ligger ca 4 uker bak detaljert framdriftsplan ved årsskiftet. Avviket skyldes omfattende sikringsarbeid i forbindelse med svake soner i fjellet. Denne forsinkelsen antas ikke å påvirke milepæl for gjennomslaget i tunnelen. Entreprisen for dagsone Hommelvik og ny overgangsbru på Hell er i henhold til plan. Gjennomslag i tunnelen er planlagt 15.08.10.

Risiko og usikkerhet

Risiko i prosjektet er knyttet til omfang av signalentreprisen samt tilgang på nødvendige ressurser. Risiko knyttet til driving av tunnel anses som normal i forhold til nye identifiserte svake soner. Begge forhold kan påvirke økonomi og fremdrift.

Nordre avlastningsvei – Tiltak Brattøra

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 5,3 mill kroner, mot et budsjett på 14,9 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 5,2 mill kroner, mot et budsjett på 13,7 mill kroner. Avviket skyldes endret framdrift i utførelse av skiftestillverket og sentralstillverket. Dette skyldes manglende godkjenning av arbeidsgrunnlag for signalarbeidene. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet totalt er 79,5 mill kroner. Prosjektets totale kostnadsestimat (sluttkostnad) har økt som følge av forlenget byggetid (ca. 3 år) og økte prosjekteringskostnader for signalanlegg. Prognose for sluttkostnad er foreløpig 90 mill kroner og holdes innenfor godkjent kostnadsoverslag for prosjektet som er 97,3 mill 2009- kroner.

Framdrift

Manglende tilgang på signalressurser gjør at det fortsatt er stor usikkerhet knyttet til framdriften i forhold til tidspunkt for ferdigstilling av prosjektet. Skiftestillverket og sentralstillverket planlegges utført i løpet av 2010. Hvorvidt sentralstillverket kommer til utførelse i 2010 avhenger av nødvendig tilgang på signalressurser. Øvrige kontrakter, utenom signalarbeider, er avsluttet.

Risiko og usikkerhet

Usikkerhet er knyttet til de framdriftsmessige forhold i forbindelse med godkjenning av arbeidsgrunnlag, utførelse og sluttkontroll av signalarbeidene. Prosjektet har lavest prioritet (prioritet 7) i prioriteringsliste for signalressurser.. Prosjektet har derfor betydelig usikkerhet i forhold til tidspunkt for ferdigstilling

Bergen stasjon – Fløen

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 30,5 mill kroner, mot et budsjett på 126,7 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 33,4 mill kroner, mot et budsjett på 28,9 mill kroner. Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 47,4 mill kroner. Mindreutbetalinger i 2009 er på 93,3 mill kroner i forhold til bevilgningen på 126,7 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak manglende ressurser til prosjektering av kravspesifikasjon for nytt sikringsanlegg og dermed manglende inngåelse av kontrakt på leveranse av sikringsanlegg i 2009.

Kostnadsoverslag og prognose for sluttkostnad er etter gjennomført usikkerhetsanalyse i juli 2009 på 421 mill 2009-kroner, mot et tidligere godkjent kostnadsoverslag på 304 mill kroner. Økningen skyldes økt arbeidsomfang i forhold til detaljplanen og at markedssituasjonen har endret seg. Nytt kostnadsoverslag på 421 mill kroner ble internt godkjent i Jernbaneverket høsten 2009 og orientering og begrunnelse om endringen er meddelt Samferdselsdept.

Framdrift

Jernbaneverket har inngått kontrakt med rådgivende ingeniørfirma for prosjektering av byggeplan, med unntak av sikringsanlegg og spor. Arbeidet med byggeplan pågår. Manglende prioritering av signalressurser medfører forsinkelse i utarbeidelse av tilbudsgrunnlag for nytt signalanlegg. Det er også knyttet stor usikkerhet til den videre anskaffelsesprosessen for nytt signal- og sikringsanlegg. Konsekvensen av dette er at prosjektets ferdigstilling nå foreløpig er korrigert fra høst 2011 til høst 2013. Som følge av ressursprioritering vil videreføringen av prosjektet stanses midlertidig etter 1. kvartal 2010 og framdrift videre er foreslått sett i sammenheng med Ulriken tunnel.

Risiko og usikkerhet

Anskaffelse av nytt sikringsanlegg til Bergen stasjon er den kritiske aktiviteten i prosjektet. Det er også usikkerhet i revidert prognose for totalkostnad. Usikkerheten er størst i forhold til anskaffelsen av sikringsanlegg.

Planlegging, prosjektering og grunnerverv

Det er i 2009 budsjettert med 362,2 mill kroner til planlegging, prosjektering og grunnerverv av nye store prosjekter. Dette gjelder:

- q Oslo - Ski med 48,3 mill kroner
- q Eidsvoll - Hamar (parsell Minnesund – Kleverud) med 58,9 mill kroner
- q Holm - Holmestrand - Nykirke med 59,4 mill kroner
- q Farriseidet - Porsgrunn med 36,9 mill kroner
- q Alnabru Containerterminal med 68,8 mill kroner
- q Sandbukta - Moss med 4,9 mill kroner
- q ERTMS erfaringsstrekning Østfoldbanens Østre linje og ERTMS EOS henholdsvis 11 mill kroner og 26,9 mill kroner.
- q Grunnerverv ”fond” for strategiske kjøp investeringsprosjekter 30 mill kroner.
- q Vendesløyfer R 2012 – Høvik vendeanlegg med 17 mill kroner (inngår i programområdet Kapasitet i 2009)

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 219,6 mill kroner, mot et budsjett på 362,2 mill kroner. Dette er 142,7 mill kroner lavere enn budsjettert. Produsert verdi i 2009 er 239 mill kroner, mot et budsjett på 352,9 mill kroner. Dette tilsvarer et produksjonsavvik på 113,9 mill kroner. De fleste prosjektene under planlegging, med unntak av Eidsvoll – Hamar, har hatt vesentlig lavere framdrift og utbetalinger enn budsjettert. Hovedårsaken er forsinkelser i planavklaringer har krevd vesentlig mer tid enn forutsatt ved budsjettetablingen. I tillegg har tilgangen på kritiske ressurser som signalingeniører og jernbanetekniske ressurser vært knapp.

Planleggingsarbeidet på Holm-Holmestrand – Nykirke og Farriseidet – Porsgrunn har hatt vesentlig mindretbetalinger i 2009 på grunn av konseptendringer / endrede forutsetninger for utarbeidelse av detaljplaner og reguleringer. Dette har medført at byggeplanarbeidet ikke har blitt som forutsatt ved budsjettering. Konseptendringen er knyttet til utredning av dobbeltsporet trase for hastighet på 250 km/t. Kontraheringsprosessen av rådgivere for utarbeidelse av detalj/reguleringsplan og byggeplan har for Farriseidet – Porsgrunn tatt vesentlig lenger tid. Oslo – Ski ligger pr. utgangen av året noe bak planen. Planleggingsarbeidet for Sandbukta – Moss har pr. desember mindretbetalinger på 3,1 mill kroner.

Alnabru Containerterminal har mindretbetalinger i 2009 på om lag 10,5 mill kroner. Dette skyldes avvik i framdriften i utredningsarbeidet og at hovedplanleggingsarbeidet ikke har gått som forutsatt som følge av manglende jernbanetekniske ressurser.

Framdrift

Oslo – Ski

I samarbeid med de tre berørte kommunene, Oslo, Oppegård og Ski pågår nå utarbeidelse av planprogram for prosjektet. Jernbaneverket sender planprogrammet ut på høring. Videre skal grunnlag for valg av tunnelkonsept i ett eller to løp legges frem for vedtak vinteren 2010. Forslag til kommunedelplaner for strekningen Oslo - Ski planlegges lagt ut høsten 2010. Forslag til reguleringsplaner på denne strekningen planlegges lagt ut høsten 2011, med forventet vedtak 1. halvår i 2012. Byggestart på strekningen Oslo – Ski er planlagt i 2013.

På Ski stasjon pågår utarbeidelse av anbudsgrunnlag for gjennomføring av forberedende arbeider. Arbeidene planlegges gjennomført i 2010. Byggestart på hovedarbeidene planlegges i 2011 og ferdigstillelse av sporområde for hensetting av togsett skjer i 2012 (R2012). Ferdigstillelse av øvrige arbeider på Ski st. var opprinnelig planlagt i 2015, men p.g.a. utsatt planlegging av signaltekniske arbeider kan ferdigstillelse bli utsatt til 2017.

Eidsvoll-Hamar, parsell Minnesund-Kleverud

Prosjektet har fått ny plan etter traséfastsattelse 24. februar og godkjenning av reguleringsplan forutsettes innen utgangen av 2010. Byggeplanarbeid for Minnesund – Kleverud, som er fellesstrekningen med Statens vegvesen, igangsettes våren 2010. Anleggsstart for hovedarbeider planlegges vinter 2012 under forutsetning av at forberedende arbeider gjennomføres i perioden 2010 – 2012, herunder bygging av Dorr bru, etablering av 7 planskilte krysninger av dagens Dovrebane og jernbanetekniske omlegginger. Jernbanetraséen på strekningen Minnesund – Kleverud planlegges ferdigstilt i 2015. For å muliggjøre mottak av overskuddsmasse (stein) fra Statens vegvesens anlegg mellom Dal og Minnesund er det utarbeidet reguleringsplan i henhold til vedtatt kommunedelplan for strekningen Eidsvoll – Dokknes. Denne ligger til sluttbehandling i Eidsvoll kommune. Her skal det fylles ut for etablering av fremtidig dobbeltspor samt etablering av et vendespor. Vendesporet skal være operativt i 2012 (R2012).

Holm – Holmestrand – Nykirke

Detaljplan og reguleringsplan er ferdig utarbeidet og reguleringsplaner for ny trasè er godkjent i de berørte kommuner. Jernbaneverket har i perioden besluttet at strekningen skal forberedes for høyhastighet (250 km/t) og at ny stasjonsløsning blir inne i fjellet ved Holmestrand. Detalj- og reguleringsplan er utarbeidet for ny trase. Reguleringsplan for ny hovedtrasè med stasjon i fjellet er godkjent. Prosjektet er klargjort for ekstern kvalitetssikring KS 2 (oppstart i januar 2010) og byggestart er mulig i 2010 så snart KS 2 er gjennomført og vedtak om byggestart er fattet.

Farriseidet – Porsgrunn

Detaljplan og reguleringsplan for opprinnelig konsept er godkjent. Jernbaneverket har besluttet / anbefalt at prosjektet skal utvides til dobbeltspor på hele strekning, samt at traseen skal forberedes for høyhastighet (250 km/t). Kontrakter med rådgivere for detalj-, regulerings- og byggeplan ble inngått i desember 2009. Konsekvens for videre planprosess for videre regulering pågår. Forventet byggestart er i 2011.

Alnabru containerterminal

I NTP og i handlingsprogram er det avsatt et foreløpig beløp til ny containerterminal på Alnabru. Planleggingen av prosjektet så langt indikerer at avsatt beløp er for lavt i forhold til det et første byggetrinn vil koste. Endelig løsning er ikke avklart. Det er dermed for tidlig å angi et kostnadsoverslag. Beregninger så langt viser at prosjektet vil ha en positiv samfunnsøkonomisk nytteverdi. Jernbaneverket har foretatt en driftssimulering av konseptet for å sikre at tiltakene gir ønsket effekt. Denne viser at planlagt terminalutforming vil gi en kapasitet som er i henhold til Jernbaneverkets godsstrategi. Utredning for komplett utbygging, jf. Godsstrategien, behandles i Jernbaneverket 1. kv. 2010. Prosjektet er forsinket blant annet på grunn av intern ressursmangel på jernbanetekniske fag (signal/ spor). Byggestart for byggetrinn 1 er bl.a. avhengig av godkjente arealplaner i Oslo kommune. Foreløpig er byggestart stipulert til 2013.

Sandbukta-Moss

Forundersøkelsene til detaljplanarbeidet er gjennomført og hovedplanen for prosjektet er godkjent. Rapport fra forundersøkelsen forventes i februar 2010. Videreføring av detaljplanarbeidet planlegges startet i 2010.

ERTMS erfaringsstrekning og ERTMS-EOS (ombordutrustning)

Hovedplanen for ERTMS erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje er ferdig utredet og ble behandlet i januar 2010. I tillegg er omfang av stasjonstiltak avklart. Det pågår forberedende arbeider med detaljplan, blant annet er prosjektet tilnærmet fullt bemannet og rådgivere er kontrahert. Arbeidet

med kravspesifikasjonen er 2-3 måneder forsinket på grunn av utilstrekkelig bemanning på signalsiden. Signeringen av "tillegg 3" til avtalen med Bombardier om levering av test STM EOS (ombordutrustning), fører til utsatt avslutning av prosjektet til desember 2012. Dette medfører at test av EOS kan ferdigstilles med unntak av test av ekstern STM fra Ansaldo. I tillegg til å vente på avklaringer vedr. STM prosjektet, er godkjenningen av System Requirement Specifications for EOS forsinket.

Høvik vendeanlegg (R 2012)

Forberedende grunnundersøkelser ble gjennomført sommeren 2009. Foreløpig hovedplan er utarbeidet og Hovedplan ble ferdigbehandlet primo 2010. Videre avklaringer i forhold til forutsetninger i hovedplan og videre detaljplanarbeid er nødvendig. Forventet oppstart av reguleringsplanarbeidet er mars 2010. Det er risiko knyttet til framdrift og kostnad spesielt innen anskaffelse og godkjenning av signalanlegg, endelig godkjenning av reguleringsplan og sportilgang for å gjennomføre selve anleggsarbeidet.

Programområde – Kapasitetsøkende tiltak

Av tiltak i 2009 framheves ferdigstillingen av Berg krysningsspor og oppstart av anleggsarbeidene for Halden driftsbanegård og krysningssporene på Jensrud og Straumsnes.

Det pågår planlegging av nye krysningsspor på Vålåsjø og Kvam på Dovrebanen, Nodeland, Ualand og Vigrestad på Sørlandsbanen, Ygre/Vieren på Bergensbanen, Frogner på Hovedbanen, ett krysningsspor (Sukkertoppen) mellom Dunderland og Lønsdal på Nordlandsbanen, samt ett krysningsspor mellom Sarpsborg og Ingedal på Østfoldbanen. Detaljplan/byggeplanlegging for Ualand, Nodeland og Vålåsjø krysningsspor pågår.

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 242,1 mill kroner, mot et budsjett på 322 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 245 mill kroner, mot et budsjett på 266 mill kroner. Avviket i utbetalinger skyldes i hovedsak forskjøvet produksjon på krysningssporprosjektene Ualand, Nodeland og Vålåsjø, Heimdal spor 3 og CTC Bergensbanen. Videre har flere krysningssporprosjekter ikke kommet i gang som planlagt. Dette skyldes i hovedsak manglende hovedplangodkjenning. Dette gjelder bl.a. Frogner, Lillestrøm spor 13, Ygre/Vieren, Sarpsborg-Ingedal og Vigrestad. Det har vært en høyere produksjon enn budsjettet på Halden driftsbanegård, pga. forsering av anleggsstart, på Jensrud krysningsspor, Strømforsyning Ofotbanen og Profilutvidelse Ofotbanen. På Berg krysningsspor er det totalt produsert for en lavere kostnad (blitt billigere) enn budsjettet tilsvarende 8 mill kroner.

Jernbaneverket har lagt frem egen sak vedrørende økningen av kostnadsoverslaget på Halden driftsbanegård overfor SD. Nytt styringsramme er 165,3 mill kroner.

Framdrift

Prosjektet Berg krysningsspor ble satt i drift i juni 2009. Prosjektet Heimdal stasjon (spor 3) er forsinket på grunn av manglende avklaringer med Trondheim kommune vedrørende riving og kostnadsfordelingen for etablering av ny overgangsbru. Videre er prosjektets hovedplan endret. På Jensrud krysningsspor er byggeplanen og forberedende arbeider med kabelomlegging ferdigstilt og grunnarbeidene er startet opp. Prosjektet er noe forsinket pga. manglende signalressurser og ferdigstillingsdato er usikker pga. avklaringer knyttet til leveranse av nytt sikringsanlegg. Det er foreslått bruk av NSI 63 sikringsanlegg for nye krysningsspor inntil videre. Videre er det startet byggearbeidene på Halden Driftsbanegård. Prosjektet Drammen stasjon sportilpasning for Flytog har utsatt gjennomføringen av tunge signaltekniske arbeider til sommeren 2010. Det er gjennomført tiltak for å etablere en midlertidig løsning for å sikre fremføring av flytog til Drammen fra 30.08.2009. Arbeidene med Straumsnes krysningsspor går etter planen (finansiert med lån fra LKAB). Prosjektering av krysningssporene på Ualand, Nodeland og Vålåsjø pågår med sikte på en anleggsstart i februar 2010 (Ualand), april 2010 (Vålåsjø) og juni 2010 (Nodeland). Det er forsinkelser i forhold til tidligere planer. Prosjektet Strømforsyning Ofotbanen er forsinket pga store rustangrep på eksisterende master som skal benyttes for ny mateledning. Nødvendige tiltak er avklart.

Programområde - Stasjoner og knutepunkter, inkludert kundeinformasjon

Av tiltak i 2009 framheves ferdigstilling av Nydalen holdeplass, Åndalsnes stasjon fase 1, samt oppstart av planleggingen på Trondheim stasjon, Levanger stasjon, Voss stasjon, Fauske stasjon (trinn 2) og Holmlia stasjon. Arbeidet med plattformforlengelser i henhold til Sikkerhetsforskriften har pågått i hele 2009 og 19 plattformer er forlenget og oppgradert. Arbeidet med plattformforlengelser fortsetter i 2010 og innen 2019 skal i alt 143 plattformer være forlenget i henhold til Sikkerhetsforskriften. I tillegg er det utført strakstiltak på stasjoner for bedring av tilgjengelighet, merking, skilting mv. Arbeidene med utskifting av høyttalere på 70 stasjoner (prosjektet Kundeinformasjon) ble også igangsatt.

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 170,9 mill kroner, mot et budsjett på 217,3 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 191,3 mill kroner, mot et budsjett på 171,5 mill kroner. Avviket skyldes i hovedsak at produksjonen på plattformforlengelser kom senere i gang enn budsjettet slik at deler av utbetalingene først kommer i 2010. Videre er det forskjøvet produksjon på prosjektet Kundeinformasjon.

Framdrift

På Nydalen holdeplass var det byggestart i begynnelsen av august og holdeplassen ble åpnet for trafikk 18.12.09. Prosjektet er gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen. For Holmlia stasjon er byggeplan utarbeidet. Videre fremdrift er avhengig av Oslo kommunes prosjekt med utvidelse av eksisterende bru over stasjonen. På Åndalsnes stasjon ble plattform til spor 2 ferdigstilt til turistsesongen i begynnelsen av juni 2009. Fase 2, plattform til spor 1 er under prosjektering og blir etablert innen turistsesongen starter i 2010. For Trondheim stasjon pågår det forberedelse for igangsetting av prosjektering mens prosjektering er igangsatt for Voss stasjon.

Arbeidet med plattformforlengelser pågår i alle regioner. Alle de 18 plattformene som skulle ferdigstilles i 2009 er plattformene i Regionene nord og vest (totalt 10 plattformer) ferdigstilt og tatt i bruk som forutsatt. For plattformene i Region øst (8 plattformer) har det vært en del utfordringer ved gjennomføringen. For Harestua stasjon på Gjøvikbanen og Hanaborg holdeplass på Hovedbanen er det gjennomført midlertidige tiltak på plattformene slik at disse tilfredsstiller Sikkerhetsforskriften. Det arbeides videre med planer for permanente tiltak for disse. For noen av de øvrige plattformene i Region øst gjenstår det noen arbeider, men alle plattformene er tatt i bruk etter godkjenning av Statens jernbanetilsyn. For øvrig er arbeidet med planer for de plattformforlengelser som skal gjennomføres i 2010 igangsatt.

Kundeinformasjon "høyttalerprosjektet"

I 2009 er det lagt vekt på utskifting av høyttalersystemer som har utrop via blokkelefonanlegg, som følge av at disse anleggene fases ut da GSM-R er tatt i bruk som togradio. De aktuelle stasjoner (70 stk.) skal kobles inn mot det nye sentrale høyttalersystemet. Prosjektet er forsinket på grunn av problemer knyttet til transmisjon og forventes ferdigstilt sommeren 2010. I 2010 legges det opp til en omfattende oppgradering av kundeinformasjonsanlegg på de største og viktigste stasjonene og holdeplassene i østlandsområdet. Planlegging av dette arbeidet er igangsatt.

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 7,5 mill kroner, mot et budsjett på 18,2 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 8,6 mill kroner, mot et budsjett på 18,3 mill kroner. Avvikene skyldes en noe senere oppstart av arbeidene enn planlagt samt en forskyvning i produksjon på grunn av problemer med transmisjon på enkelte banestrekninger.

Framdrift og Risiko

Utskifting av høyttaleranlegg på Ofotbanen ble ferdigstilt i 2009. Arbeidene på de øvrige banestrekningene (Bergensbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen) er forsinket på grunn av utfordringer med fibertransmisjon (forutsatt bruk av eksisterende fiberkabel). Sluttdato er derfor

beheftet med vesentlig usikkerhet, men det er forventet å kunne ferdigstillelse prosjektet sommeren 2010.

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 2009 framheves sikring og sanering av planoverganger på de fleste banestrekninger, rassikring på flere banestrekninger, sikring av tunneler samt tiltak knyttet til innføring av ny togramføringsforskrift.

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 109,4 mill kroner, mot et kontantbudsjett på 184,2 mill kroner.

Framdrift - Teknisk trafiksikkerhet

Som følge av ny togramføringsforskrift er det i 2009 gjennomført en rekke tiltak for å tilfredsstille forskriften. Tiltakene var ikke budsjettert, og framstår derfor som et merforbruk.

Framdrift – Rassikring

Det er igangsatt eller videreført 16 større og mindre tiltak innenfor rassikring og rasvarsling i 2009. Dette gjelder blant annet strekninger på Bergensbanen, Vossebanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Ofofbanen. Hovedårsaken til manglende produksjon innen rassikring skyldes manglende detalj/byggeplan, spesielt i region vest. Herunder er sikringsløsning for Flåmsbanen Nipa stanset. Det innebærer et mindreforbruk på 9,9 mill kr. Sikkerheten ivaretas inntil videre med rasvarslingsgjerde. Prosjektet rassikring Grong har dessuten blitt 8,0 mill rimeligere enn opprinnelig kostnadsoverslag. Igangsatte tiltak videreføres i 2010.

Framdrift - planoverganger

I 2009 er det lagt ned 62 planoverganger og gjennomført 243 større eller mindre tiltak som for eksempel tiltak på grunder, vegsikringsanlegg, varsellamper og sikt. Planovergangstiltak er forsert i forhold til budsjett i og med at rassikringstiltakene er blitt forsinket.

Særskilte tilskudd til kollektivtransport.

Jernbaneverket fikk i 2006 øremerkede midler til tilgjengelighetstiltak. Nedenfor gis en kort oppsummering av arbeidet som er videreført i 2009. Tilrettelegging for blinde og svaksynte på stasjoner (alle stasjoner på Jærbanen, og Kristiansand st.). Det er i 2009 ikke utplassert særskilte mobile ramper for rullestolbrukere. Dette skyldes forsinkelser i utviklingen og godkjenningen av ny prototype for rampene samt inngåelse av ny rammeavtale for leveranse av rampene. Togselskapene, Handicapforbundet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Blindforbund har deltatt aktivt i denne prosessen. Det har blant annet vært problemer med bredde på enkelte av de plattformene som rampene er planlagt utplassert på og tilpasninger ift. de forskjellige typer materiell. Utplassering av mobile ramper vil bli utført i 2010.

JBV – BaneTele skille tekniske installasjoner (post 33)

Som grunnlag for at Jernbaneverket kan akseptere at statens eierandel i BaneTele AS i sin helhet overføres til Bredbåndsalliansen, jf. St.prp. nr. 35 (2008-2009), har Regjeringen besluttet at Jernbaneverket tar ansvaret for å opprette et fysisk skille mellom Jernbaneverkets og BaneTele AS sitt tekniske utstyr i de lokaliteter hvor Jernbaneverket og BaneTele AS deler tekniske rom. I den sammenheng skal Jernbaneverket sørge for et fysisk skille etableres for ca. 135 telerom lokalisert på banestrekninger i alle de tre regionene. Fysisk skille skal være etablert i løpet av 2011 innenfor en kostnadsramme på 60 millioner kroner.

Økonomi

I 2009 er det utbetalt 3,6 mill kroner mot et budsjett på 15 mill kroner. Produsert verdi i 2009 er 4,6 mill kroner, mot et budsjett på 15 mill kroner. Prognose for sluttkostnad er pr. desember estimert til 67 mill kroner.

Framdrift

Forsinkelsen i prosjektet har bakgrunn i at oppstart av byggarbeidene er forsinket (prosessen for å få aksept av alle berørte parter/grensesnitt, samt anskaffelsesprosessen tar lengre tid enn forutsatt). Anskaffelser er nå iverksatt og det er iverksatt tiltak slik at prosjektet vil ta igjen etterslepet for å nå planlagt ferdigstilling. Prosjektet er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 2011.

4.3 Tiltakspakken for økt sysselsetting

4.3.1 Post 23 vedlikehold

Banedisjonen ble ved supplerende tildelingsbrev for Statsbudsjettet 2009 tildelt 806 mill. kr. i ekstra budsjettmidler gjennom regjeringens "Tiltakspakke for økt sysselsetting". Av dette var 768 mill. kr. under post 23 og 38 mill. kr. under post 30. Dette er arbeider som har blitt gjennomført i tillegg til allerede planlagte tiltak innenfor drift og vedlikehold. Tabellen nedenfor viser tildelte midler fra Tiltakspakken fordelt på hovedaktiviteter:

Aktivitet (tall i MNOK)	Budsjett	Regnskap	Avvik
Drift - lærlinger	30	30	0
Forebyggende vedlikehold	155	141	14
Fornyelse	583	578	5
Investering	38	31	7
Sum budsjettøkning Tiltakspakken	806	779	27

Totalt er det rundt 150 prosjekter i Banedisjonen som har fått finansiering gjennom tiltakspakken. Budsjettøkningen har medført stor positiv motivasjon og engasjement i hele organisasjonen. Tiltakene er gjennomført på kort tid, uten at egen organisasjon har økt nevneverdig. Midlene har blitt nyttet slik at store og små entreprenører har blitt engasjert geografisk spredt i de enkelte regionene. Det har vært stor bredde i tiltakene og med få unntak er tiltakspakkene for 2009 gjennomført i sin helhet. Noe arbeid må ferdigstilles i 2010.

Midlene har blitt brukt til sårt tiltrengt vedlikehold, fornyelse og investering. Noen av de viktigste prosjektene knyttet til tiltakspakken i 2009 har vært:

- Skinne-/svillebytte for å øke sikkerhet, oppetid, redusere feil og bedre sporkvalitet.
- Ballastrensing for å bedre sporkvalitet og oppetid.
- Vannsikring for å øke sikkerhet og oppetid. Påvirker også driftskostnader da det reduserer kostnader til ishogging.
- Utbedring av signalanlegg for å bedre oppetid og redusere antall feil.
- Utbedring og oppgradering av stasjoner, holdeplasser, plattformer og fjerning av tagging for bedre publikumsopplevelse, økt sikkerhet og universell utforming.
- Vegetasjonstiltak/skogrydding for å øke sikkerhet langs linjen.
- Bruvedlikeholdstiltak.
- Økt innsatsen rundt planoverganger og rassikring (i tillegg til investeringsmidlene fra sikkerhetspakken).
- Sporvekselvevedlikehold og sporjustering.
- Ny sporplan Kongsberg stasjon.
- Informasjonsanlegg.
- Gjerding for økt sikkerhet.

Noen prosjekter er ikke ferdigstilt som blant annet som følge av mangel pga eksterne ressurser, sent levert materiell og snø/is tidligere enn antatt. Det er bedt om saldering på enkelte prosjekter som forventes ferdigstilt i 2010.

- KL-prosjektet på dobbeltsporet på Sørlandsbanen ble ikke gjennomført i sin helhet pga kapasitet hos eksterne entreprenører og sen oppstart pga anbudsprosess. Det er utført en del arbeider. Kontrakt på resterende ble inngått sent 2009, og starter i februar 2010
- Stikkbytte av skinner på enkelte prosjekter er ikke gjennomført pga at personell måtte rydde snø og is tidligere enn planlagt
- Enkelte prosjekter innen signal er ikke slutført i 2009 pga ressursmangel. Fra 2010 er det tilgang på eksterne aktører

Syssetteffekt

Samlet sysselsettingseffekt er beregnet til 580 årsverk, med utgangspunkt i budsjett 2009. Inntak av lærlinger ble i 2009 finansiert gjennom tiltakspakken, 30 mill. kr., med en årsverkseffekt på 63. Flere tilbydere har levert fastprisavtaler, som gjør det vanskelig å få eksakte timetall på de jobbene som er utført. For de resterende aktivitetene har man derfor valgt å estimere¹ sysselsettingseffekten, beregnet å utgjøre ca. 517 årsverk.

4.3.2 Tilleggsbevilgning under post 30 Investeringer

Nedenstående rapportering viser regnskapstall og sysselsettingseffekt basert på tilgjengelige opplysninger om den eksterne bemanningen i prosjektene. Total effekt av sysselsettingspakken i 2009 ble om lag 191 årsverk. Reduksjonen i forhold til prognosen ved budsjettetableringen på 220 årsverk skyldes i hovedsak at prosjekter under planlegging ikke har oppnådd planlagt framdrift i 2009.

For øvrig har tiltakene også gitt effekt i leverandørmarkedet for underleverandører tilknyttet de enkelte tiltakene som det ikke lar seg gjøre å rapportere effekten av. Jernbaneverkets egne ansatte er ikke med i angitt årsverkseffekt. Som følge av vesentlig høyere budsjett i investeringsporteføljen, inkludert tiltaksmidlene, er det i år en netto rekruttering på 79 personer i 2009.

Den tabellariske oversikten nedenfor viser en oppsummering av investeringsprosjektene med tilleggsbevilgning pr 31.12.2009.

Prosjekt nr.	Prosjekt / Tiltak	Tildelt Budsjett 2009	Tiltakspakke 2009	Sum tildelt prosjekt-budsjett 2009	Akk Utbetalt pr desember mnd.Totalt av samlet budsjett	Akk Regnskap, Produsert verdi pr. desember. Totalt av samlet budsjett	Faktisk sysselsettingseffekt totalt 2009 av pakken (årsverk)	* Prognose effekt årsverk tiltakspakke 2009 pr sept.	Endring i.f.t Prognose sept 09
923200	Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	160	120	280	242	263	95	95	0
960166	Gevingåsen tunnel	150	120	270	166	180	25	25	0
Sum nyanlegg		310	240	550	408	443	120	120	0
952009	Farriseidet - Porsgrunn	10	30	40	12	11	2	10	-8
960156	Holm-Holmestrand-Nykirke	30	30	60	23	23	0	5	-5
960169	Eidsvoll-Hamar	30	30	60	59	63	28	24	4
960217	ERTMS (signal og sikringsanlegg , ombordutrustning EOS)	0	10	10	5	6	0,5	0,5	0
960222	Grunnerverv "fond" strategiske kjøp inv.porosjekter	0	30	30	10	10	0	0	0
Sum planlegging		70	130	200	108	112	31	40	-9
960175	Kryssingsspor planlegging, prosjektering	1	4	5	2	1	0,5	2	-1,5
960218	Frogner kryssingsspor	0	2	2	0	0	0	0	0
960219	Vigrestad kryssingsspor	0	4	4	0	0	0	0,5	-0,5
960220	Sarpsborg - Ingedal kryssingsspor	0	4	4	0	0	0	0,0	0
960221	Klofta st. kapasitetsøkende tiltak	0	2	2	0	0	0	0,0	0
Sum kapasitetsøkende tiltak		1	16	17	2	1	1	3	-2
960170	RØ Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	12	30	42	44	52	21	10	11
960171	RV Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	19	10	29	27	29	7	7	0
960190	RN Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	9	10	19	19	21	7	7	0
960216	Fauske stasjon, kulvert	0	9	9	6	7	5	6	-1
Sum Stasjoner og knutepunkter		40	59	99	97	108	40	30	10
Total sum Prosjekter med tiltaksmidler Utbygging		421	445	866	614	665	191	192	-1

¹ Årsverk = Samlet budsjett dividert på 1,5 mill. kr.

* Effekten er dels angitt som følge av innmeldt faktisk ekstern bemanning/sysselsatte i de igangsatte prosjektene og ved en verdsetting av antall årsverk i kr. ved vurdering av at et entreprenørårsverk utgjør verdiskapning for om lag 1,5 mill kr. og rådgiverårsverk tilsvarende 1,0 - 1,2 mill kr.

1. Beskrivelse av status pr. prosjekt ved utgangen av desember mnd. 2009

Tiltak	Status pr desember 2009
Barkåker - Tønsberg Tiltaksmidler 120 mill kr	Anleggsarbeidene på de to første entreprisene pågår og er forsert, kontrakt for entreprise 3 (Barkåker entreprisen) ble forsert frem og kontrakt ble inngått 1. september 2009, som planlagt. Framdrift er i henhold til planlagt ift inngåtte kontrakter, men framdriften på første tunnelentreprisen ligger ca 4 uker etter plan. Sysselsettingseffekt ble som gitt i prognose ved tidligere rapport. Planlagt produksjon i november og desember etter ordinær bevilgning ville ikke vært startet uten tiltaksmidlene. Total effekt i årsverk utgjør om lag 95 årsverk som følge av forsert framdrift og som følge av ekstratildelingen.
Gevingåsen tunnel Tiltaksmidler 120 mill kr	Anleggsarbeidene går i hovedsak som planlagt ift. inngåtte kontrakter. Det er imidlertid noe forsinkelse på tunneldrivingen pga. større sikringsarbeider enn antatt, men dette vurderes å kunne hentes inn slik at planlagt milepæl for gjennomslag i tunnelen (15.08.10) kan nås. Som rapportert tidligere ble ikke hele bevilgningen benyttet i 2009, ubrukte midler salderes til 2010. I 2009 er ca 30 mill av bevilgningen til sysselsetting benyttet. Sysselsettingseffekt i 2009 som følge av tiltakspakken utgjør om lag 25 årsverk tilsvarende tidligere prognose (i tillegg til ordinær bevilgning).
Farriseidet–Porsgrunn Tiltaksmidler 30 mill kr	Planlegging og grunnerverv, og fremdrift i det videre planlagte byggeplanarbeidet ligger etter plan som følge av høyhastighetsutredningen/dobbeltsporutredningen for strekningen. Oppstart av byggeplanarbeidet er derfor forsinket. Inngåelse av kontraktene med rådgivere for utarbeidelse av regulerings, detalj- og byggeplan ble ultimo desember 2009. Tiltaksmidlene ble i liten grad brukt og sysselsettingseffekten ble begrenset til om lag 2 årsverk i forhold til tiltaksmidlene.
Holm – Holmestrand – Nykirke Tiltaksmidler 30 mill kr	Reguleringsplaner for gjeldene alternativ er vedtatt (stasjon i fjell). Planlegging pågår for klargjøring av byggestart i 2010. Som følge av vesentlig endringer i planavklaringer (hastighet 250 km/t og stasjon i fjell) er framdrift redusert og tildelte midler er ikke benyttet. Anbudsdokumenter for den første entreprisen er sendt ut og prosjektet er klart for anleggstart så snart KS 2 er gjennomført og videre formell godkjenning for oppstart foreligger. Tiltaksmidler har ikke blitt benyttet og har således gitt liten effekt på sysselsettingen i 2009 (kun egen organisasjon for å være klar til oppstart av anlegget, dette er ikke inkludert i beregnet effekt).
Eidsvoll – Hamar Tiltaksmidler 30 mill kr	Planlegging og grunnerverv pågår. Den totale sysselsettingseffekten ble på ca 28 årsverk ift. tiltaksmidlene. Det er iverksatt særskilt godkjenningsbehandling i Eidsvoll kommune for arbeidene på strekningen Eidsvoll – Dokknes og for Dorr bru. Godkjenning forventes slik at tiltakene kan gjennomføres som planlagt. Parallelt er det levert betongelementer for ny undergang ved Eidsvoll. Disse ble lagt inn i september 2009. Sysselsettingseffekt har hovedsakelig vært knyttet til planlegg-

Tiltak	Status pr desember 2009
	ing/prosjektering av arbeidene hos rådgivende ingeniører, produksjon av betongelementer, gjennomføring av grunnundersøkelser samt anleggsarbeider knyttet til innlegging av kulvert. Tiltaksmidlene er brukt i 2009
ERTMS - EOS Tiltaksmidler 10 mill kr	Utvikling av ombordutrustning i lok. (EOS): Fremdrift er p.t bak plan som følge av tilleggsavtale om utvikling. Sysselsettingsmessig har dette gitt begrenset effekt, kun om lag 0,5 årsverk. Tildelte midler ble delvis benyttet. Midlene overføres til 2010.
Grunnerverv "fond" 30 mill kr (Strategiske kjøp for forestående anlegg)	Behov vurderes fortløpende. Pr. august var det foretatt erverv av en eiendom ved Hell på Nordlandsbanen. Videre ble det lagt til grunn erverv av inntil 5 eiendommer i traseen for nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll – Hamar – stipulert til 12,3 mill kroner. Det ble enighet med 2 eiendomsbesittere og belastningen ble kun 5,75 mill. kroner. Totalt for året ble det av estimatet på 17,3 mill kroner av de avsatte midlene brukt 9,8 mill.kr. Det er ikke beregnet direkte sysselsettingseffekt av disse erverv. Restmidlene overføres i sin helhet til 2010. Det er lagt opp til at "fondet" skal rullere fra år til år hvor midler tilbakeføres fra investeringsprosjekter som har disponert midler fra "fondet" i tidligfase når oppstartbevilgning gis. Dette som grunnlag for nye aktuelle prosjekter med behov for strategiske erverv uten tilstrekkelige midler i tidlig fase.
Kryssingsspor Planlegging Tiltaksmidler 4 mill kr	Omfang av planlegging er gjennomført for å dekke opp behov i forhold til videre budsjetter og handlingsprogram. Ett av prosjektene som var tenkt gjennomført har falt fra (Kvam kryssingsspor), da revidert kapasitetsanalyse viser at dette ikke er et prioritert tiltak nå. Dette har betydd lavere budsjettforbruk. Fremdrift for øvrig arbeid er slik som planlagt. Forbruk 1,3 mill kr, noe som tilsvarer ca 0,5 årsverk. Resterende midler overføres til 2010 for slutføring av pågående arbeid og for å ha midler til å starte opp nye planer i 2010.
Frogner – kryssingsspor Tiltaksmidler 2 mill kr	Prosjektet er i tidlig planfase. Godkjent hovedplan var forventet i november 2009. Hovedplanarbeidet er noe forsinket. Prosjekteringsarbeidet har derfor ikke kunnet starte opp i 2009 og forbruk av midlene er satt til 0, dvs. ingen sysselsettingseffekt i 2009.
Vigrestad kryssingsspor Tiltaksmidler 4 mill kr	Prosjektet er i tidlig planfase. Godkjent hovedplan var forventet i løpet av høsten 2009. Hovedplanarbeidet er noe forsinket. Prosjekteringsarbeidet har derfor ikke kunnet starte opp i 2009 og forbruk av midlene er redusert til 0, dvs. ingen sysselsettingseffekt i 2009.
Sarpsborg – Ingedal kryssingsspor Tiltaksmidler 4 mill kr	Prosjektet er i tidlig planfase. Hovedplanen er godkjent, men det er knyttet usikkerhet til videre gjennomføring av prosjektet. Prosjektet er ikke prioritert for gjennomføring i 2010. Forbruk av midlene er satt til 0, dvs. ingen sysselsettingseffekt i 2009.
Kløfta – stasjon Tiltaksmidler 2 mill kr	Prosjektet er i tidlig planfase. Det er knyttet usikkerhet til videre gjennomføring av prosjektet. Prosjektet er ikke prioritert for gjennomføring i 2010. Forbruk av midlene er satt til 0, dvs. ingen sysselsettingseffekt i 2009.

Tiltak	Status pr desember 2009
Plattformforlengelser region Øst. Tiltaksmidler 30 mill kr	Produksjon på de enkelte stasjoner har pågått for fullt i 2. halvår 2009. Akkumulert produksjonsverdi for 2009 er på om lag 52 mill kr, mens utbetalingene er på om lag 44 mill kr som er 2 mill kr over budsjett. Hele bevilgningen av tiltaksmidler er benyttet og sysselsettingseffekten for 2009 er 21 årsverk som er 11 årsverk mer enn tidligere prognose.
Plattformforlengelser region Vest Tiltaksmidler 10 mill kr	Produksjon på de enkelte stasjoner har pågått for fullt i 2. halvår 2009. Akkumulert produksjonsverdi for 2009 er på om lag 29 mill kr, mens utbetalingene er på om lag 27 mill kr som er 2 mill kr under budsjett. Hele bevilgningen av tiltaksmidler er benyttet og sysselsettingseffekt for 2009 er 7 årsverk som tidligere angitt i prognose.
Plattformforlengelser region Nord Tiltaksmidler 10 mill kr	Produksjon på de enkelte stasjoner har pågått for fullt i 2. halvår 2009. Akkumulert produksjonsverdi for 2009 er på om lag 21 mill kr, mens utbetalingene er på om lag 19 mill kr som tildelt budsjett. Hele bevilgningen av tiltaksmidler er benyttet og sysselsettingseffekt for 2009 er 7 årsverk som tidligere angitt i prognose.
Fauske st. kulvert Tiltaksmidler 9 mill kr	Kulvert ble etablert under sporene i juni mnd. og alle arbeidene er ferdigstilt. Akkumulert produksjonsverdi for 2009 er på om lag 7 mill kr, mens utbetalingene er på om lag 6 mill kr som er 3 mill under tildelt budsjett. Dette skyldes at prosjektet er blitt billigere enn tidligere antatt. Sysselsettingseffekt for 2009 er 5 årsverk som er 1 årsverk mindre enn tidligere angitt i prognose.

Prosjekt Nvanlegg	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	St.prp.nr 1 (2008-2009) (09-kr)	Endring	Korrigert for faktisk prisstigning og forbruk pr 2008 (09-kr)	Endring	Prop 1 S (2009 2010) (10-kr)
		St.prp.nr 1	Styringsramme												
Lysaker stasjon	1	2003 - 2004	672,1	251,9	924,0	160,0	1 084,0	22,0	1 106,0	27,6	1 133,6	10,0	1 143,6	0,4	1 144,0
GSM-R	2	2003 - 2004	1 530,0	139,0	1 669,0	123,0	1 792,0	17,9	1 809,9	-	-	-	1 832,3	-	-
Fjernstyring Grong Mosjøen CTC/ATC	3	2004 - 2005	133,0	22,0	155,0	5,0	160,0	60,0	220,0	29,8	249,8	0,3	250,1	-	-
Ganddal godsterminal	4	2004 - 2005	376,0	-39,0	337,0	114,0	451,0	8,0	459,0	7,4	466,4	2,2	468,6	-	-
Fjernstyring Mosjøen - Bodø CTC/ATC	5	2004 - 2005	358,0	-45,0	313,0	73,0	386,0	210,8	596,8	23,2	620,0	3,0	623,0	3,0	626,0
Sandnes-Stavanger	6	2005 - 2006	1 344,0	0,0	1 344,0	50,0	1 394,0	257,0	1 651,0	564,0	2 215,0	-77,6	2 137,4	77,6	2 215,0
Alnabru godsterminal	7	2005 - 2006	194,0	0,0	194,0	25,0	219,0	-	605,0	-	-	-	-	-	-
Nordre avlastingsveg tiltak Brattøra	8	2005 - 2006	76,0	-	76,0	3,5	79,5	-	-	-	96,3	1,0	97,3	-	-
Lysaker - Sandvika	9	2006 - 2007	2 705,0	-	-	-	2 705,0	195,0	2 900,0	127,0	3 027,0	118,2	3 145,2	27,8	3 173,0
Bergen -Fløen	10	2006 - 2007	112,0	-	-	-	112,0	158,0	270,0	24,0	294,0	9,8	303,8	4,2	308,0
Ski st. byggetrinn 1	11	2006 - 2007	300,0	-	-	-	300,0	-45,0	255,0	-	-	-	-	-	-
Gevingsåsen tunnel	12	2008-2009	635,0	-	-	-	-	-	-	-	635,0	9,4	644,4	9,6	654,0
Barkåker - Tønsberg	13	2008-2009	1 489,3	-	-	-	-	-	-	-	1 489,3	11,2	1 500,5	30,5	1 531,0

Noter: Prisstigning var generelt beregnet med prognose) 5 % fra 2007 til 2008 kr og 4,1% fra 2008 - 2009 kr st. prp. for 2009. korrigering for faktisk prisstigning fra 2007 til 2008 kr utgjør 8,2 %, stipulert prisstigning til 2009 kr er 4,1 % og til 2010 stipulert 2,7%

Alle tall er oppgitt i styringsramme 50/50

1) Kostnadsverslaget er justert i forhold til ekstern kvalitetssikring. Jf. sak forelagt Samferdselsdepartementet 26. april 2006 og iht. prisindekser 8,2% til 2008 kr og 4,1% til 2009 kr. Prognose er 51,4 mill kr over styringsramme = 1 195 mill kr 2009

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 37 mill kroner lavere enn styringsrammen. GSM - R inngår ikke i 2009 bevilgning - kun saldering. **Prognose sluttkost er redusert fra 1771 mill kr 2008 kr til 1740 mill kroner**

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

3) Kostnadsverslag er endret fra 219 mill kr. til nytt godkjent kostnadsverslag på 249 mill kr 2008 kr og omregnet til 2009 kr 250,1 mill kr. **Prognose for økte kostnader da Mosjøen utsettes ift. Merkur sikringsanlegg, -Strekningen Eiterstraum - Mosjøen og Mosjøen st. blir overført til Fjernst. Mosjøen - Bodø.**

Prognosen t.o.m Eiterstraum er 239 mill kroner

4) Godkjent kostnadsverslag er 468,6 mill kroner justert til 2009 kr. **Prognose er 550 mill kr. (2008 kr) p.g.a stadfestet skjønn vedr. grunnerverv. Risiko ift. sluttkost sikringsanlegg**

5) Særskilt KS 2 gjennomført og rapport forelå 16. januar 08. St.prp 48 (2007-2008) fremlagt for Stortinget 18.mars med ny styringsramme 611 mill kroner - 2008 kroner omregnet til 2009 kr = 623mill kroner. **Prognose er foreløpig 631 mil kr (2009kr) prognose har stor usikkerhet.**

Kostnad avhengig av beslutning rundt valg av løsning for sikringsanlegg (Merkur) Installasjon av sikringsanlegg er stanset. Endret gresnesnitt med overføring av strekn Eiterstraum - Mosjøen inkl Mosjøen st. må inntas når budsjett skal revideres.

6) Særskilt KS 2 gjennomført og rapport forelå 16. januar 08. St.prp 48 (2007-2008) fremlagt for Stortinget 18.mars med ny styringsramme (alt1) 2167 mill kroner - 2008 kroner, omregnet til 2009 kr = 2137,4 mill kroner

Kostnadsramme 2215 mill kr 2009 kr. Ny Styringsramme og Kostnadsramme er inkludert andel Fomyelse.

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

Kostnadsverslag vil bli revidert på nytt. **foreløpig kostnadsverslag viser vesentlig kostnadsøkning i forhold kostnadsverslag i NTP 2010-2019 på 1130 mill kr! Vesentlig omfangsendring.**

8) Prognose kostnad for NAV tiltak Brattøra er 97 mill kr. noe usikkerhet i ft. sluttidspunkt for signalarbeider

9) **Lysaker - Sandvika:** Endelig resultat av ekstern kvalitetssikring av prosjektet forelå i desember 2006. Styringsrammen (P50) for prosjektet er 2.730 mill 2006-kroner og kostnadsrammen (P85) ble satt til 3 100 mill 2006-kr.

Korrigert og regulert i hht prisindekser 2008 kr og til 2009 kr gir prisstigning økt styringsramme til 3145,2 mill kr. 2009 kr

10) **Bergen - Fløen:** Prosjektet er endret til rent investeringsprosjekt med styringsramme på hovedplannivå 271 mill 2007 kroner. Kostnadsverslaget er regulert i hht korrigerte prisindekser, omfang er øket og styringsrammer er i **09hevet til 421 mill kroner!**

11) Revidert kostnadsverslag med redusert omfang av byggetrinn 1 ble i tertial 2 - 2007 godkjent med kostnadsverslag 255 mill kroner. Prosjektet ble stanset 2007. **Vil nå bli inkludert i nytt dobbeltspor Oslo - Ski - totalkostnad vesentlig høyere.** Inngår som tiltak i Ruteplan R 2012

12) **Gevingsåsen gitt oppstartbevilgning i 2009, KS 2 startet i mai 2008, styringsramme er angitt i 2008 og 2009 kr etter foreløpige prisindekser. Rapport fra KS 2 anbefaler en kostnadsramme på 700 mill kroner og en styringsramme på 620 mill kroner 2008 kr**

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

5 Oppfølging i forhold til tildelingsbrev 2009

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS
<p>Spesielle prioriteringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Planlegging og grunnerverv:</i> I 2009 skal det settes av: <ol style="list-style-type: none"> 1. 6 mill. kr i tilskudd til Rogaland fylkeskommune til planlegging av kombibane på Nord-Jæren/ Stavangerområdet 2. 5 mill. kr til planlegging av bedre strømforsyning på Gjøvikbanen 3. 10 mill. kr til grunnerverv på Larvik - Porsgrunn («Eidangertunnelene»), og til nødvendig planlegging som grunnlag for gjennomføring av grunnerverv. • <i>Drift og vedlikehold:</i> Det skal settest av: <ol style="list-style-type: none"> 1. 5 mill. kr ekstra til grøfting og skogrydding på Gjøvikbanen 2. 5 mill. kr ekstra til gjerding langs Nordlandsbanen, ev. andre utsette jernbanestrekninger for å redusere dyrepåkjørsler. • <i>Vedlikehold/fornyelse:</i> Det skal settest av 60 mill. kr til ekstraordinær fornyelse på Bergensbanen, og 30 mill. kr til ekstraordinær fornyelse på Dovrebanen. 	<p>P/C</p> <p>B</p> <p>U</p> <p>B</p> <p>B</p> <p>B</p>	<p>31.01</p> <p>31.01</p> <p>31.01</p> <p>31.01</p> <p>31.01</p> <p>31.01</p>	<p>Inngått avtale.</p> <p>Planarbeid pågår. Forbruk 0.</p> <p>Inngått avtale med leverandør. Arbeid påbegynt aug.</p> <p>JBV er i gang med grunnerverv. De første eiendommene er kjøpt og betalt. Tiltak mot dyrepåkjørsler og gjerding pågår.</p> <p>Bergensbanen er fornyet for kr 136 mill i 2009.</p>
<p>«Komiteen er opptatt av at Internetttilgang og bedre mobildekning vil øke togets attraktivitet for de fleste passasjergrupper. Komiteen legger derfor til grunn at Regjeringen tar nødvendige initiativ og arbeider for å få aktuelle aktører til å samarbeide med sikte på å gi togpassasjerer tilgang til Internett og bedre mobildekning.», jf. side 157.</p>	<p>B</p>	<p>01.05</p>	<p>NSB er i gang med pilotprosjekter med internett og mobil kommunikasjon på utvalgte tog. Viser til møte i SD mai 2009.</p>

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS
<p>SD legger til grunn at JBV prioriterer arbeidet med å videreutvikle styringssystemet og oppfølgingen av dette i den daglige driften. SD forutsetter at JBV legger vekt på å ha en god og konstruktiv dialog med SJT om dette, og at JBV har en god forståelse av de kravene som SJT setter ved godkjenning av nye anlegg m.v.</p>	S	Løpende	
<p>SD ber om at JBV rapporterer om hvordan brevene fra SD til JBV av 22. november 2007 om «trafikksikkerhet – NSBs virksomhetsplan for perioden 2008-2012» og «sikkerhetsforskriften § 12-3 første, andre og tredje ledd – Konsekvenser for NTP 2010-2019» er fulgt opp og hva som står igjen av videre arbeid.</p> <p>Sikringsanlegg: Departementet ber om følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Å bli informert om resultatet av intern gjennomgang så snart resultater foreligger 2. Vil bli informert om resultatet av dialogen mellom JBV og SJT vedrørende godkjenning av bruk av NSI 63 som en midlertidig løsning på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger, samt hvilke konsekvenser dette vil få for framdriften i prosjektet 3. Ber om å få opplyst om hvilke konsekvenser en manglende godkjenning av Merkur vil ha for utbyggingen av fjernstyringen mellom Mosjøen og Bodø. 	B	Løpende	<p>Gjennomgang av kritiske dvergsignaler er gjennomført. Tiltaksplan er etablert for fysiske utbedringer. Fremdrift er iht plan.</p>
<p>Ved planlegging og utbygging av nye jernbaneanlegg er det viktig å se lengre strekninger i sammenheng og ikke dele prosjektene og anleggsarbeidet opp i mange delparseller dersom dette ikke er mer lønnsomt eller av andre grunner er nødvendig eller mer hensiktsmessig. I planleggingen av store investeringsprosjekter er det viktig at JBV har tidlig og nær kontakt med lokale myndigheter for å finne gode og kostnadseffektive løsninger, samtidig som JBV avklarer med SJT om hvilke løsninger som kan aksepteres ut fra hensynet til trafikksikkerheten.</p> <p>Et viktig mål er også at transportsystemet skal dekke næringslivet sitt transportbehov. SD ønsker derfor at JBV skal prioritere arbeidet med å få overført mer gods fra veg til bane. Vi ber JBV arbeide med å fjerne flaskehalsene i jernbanenettet og øke kapasiteten som innebærer at det kan</p>	U	01/05	<p>Det vises til løpende dialog med Samferdselsdepartementet i disse sakene. (Banedivisjonen og Utbyggingsdivisjonen har aksjoner ift. dette)</p>
	P U	Løpende	<p>JBV har kontakt med lokale myndigheter og har en egen prosess mot SJT for hvert enkelt prosjekt for å avklare om forslag til løsning kan aksepteres ut fra hensynet til</p>

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS
<p>kjøres flere og lengre godstog på de viktigste godsstrekningene. SD forutsetter at JBV har tett dialog med næringen, dvs. terminaldrifere, godstransportører og samlastere om hvilke behov for infrastrukturkapasitet de har for sine transporter.</p>	M/P	Løpende	trafiksikkerheten.
<p>JBV skal gjennom arbeidet med mål- og resultatstyring kunne godtgjøre at bevilgningen blir benyttet på en kostnadseffektiv måte, enten arbeidet blir gjort i egen regi eller satt ut i konkurranse. Det vises til omtalen av mål- og resultatstyring av JBV i St.prp.nr. 1 (2008-2009). SD ber JBV om å intensivere arbeidet med å framskaffe dokumentasjon som viser hvor effektivt/produktivt JBV driver virksomheten.</p>	B	01.05	Rapportering er på plass.
<p>Kravet om å drive mest mulig kostnadseffektivt er spesielt viktig med hensyn til drift og vedlikehold av infrastrukturen, og særlig med hensyn til den betydelige aktivitetsøkningen som ligger i budsjettet for 2009. I forbindelse med dette er det særleg viktig at JBV aktivt arbeider for å kunne ta ut mulige effektiviseringsgevinster av nye investeringer og legge fram nye forslag til investeringer som gjør driften og vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen mer effektiv. SD ber om at JBV ved framlegg om nye investeringstiltak gjør greie for hvilke virkninger tiltakene har for drift og vedlikehold av jernbanenettet. SD legger vekt på at JBV fortsetter med arbeidet som sikrer og dokumenterer god utnytting av egne ressurser, f.eks. gjennom økt mobilitet og mer fleksibel ressursutnytting. I JBV's arbeid med å bedre produktivitet og kostnadseffektivitet er det også viktig å arbeide videre med å utvikle JBV's leverandørmarkeder, særlig innenfor de jernbanespesifikke fagområdene.</p>	B/T/U	01.05	<p>Utbygging arbeider for å få flere leverandører for å øke konkurransen og sikre kapasitet i markedet. Utbygging arrangerte 26.03.09 et leverandørseminar for prosjekterende, grunn/-tunnel-entreprenører, jernbane-teknikkentreprenører/-leverandører og prosjekterende med svært god deltagelse. Det er i september holdt et foredrag for SWERIG (jernbanesammenslutning) for Sveriges eksportråd i Stockholm. Det planlegges et miniseminar i Norge i Q1 2010.</p>

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS
<p>Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn i planlegging av alle nye investeringstiltak. SD viser til at JBV må samarbeide tett med både brukerorganisasjoner og transportutøvere med sikte på å finne gode løsninger og strategien for å få gjennomført løsningene. SD vil peke på at det er viktig at JBV på et tidlig stadium i planleggingen av nye prosjekter involverer brukerne slik at de får muligheten til å komme med sine synspunkter på konseptet for utbyggingen. Det legges til grunn at JBV baserer sine løsninger og tiltak på grundige kostnadsoverslag.</p>	<p>P/M</p>	<p>Løpende</p>	<p>Prinsippet om universell utforming legges til grunn i planlegging av alle nye investeringstiltak Brukerorganisasjoner involveres ved stasjonstiltak. Transportutøvere involveres ved hovedplanlegging.</p>
<p>Innenfor drift og vedlikehold er tiltak for å ivareta og utvikle verdiene av eksisterende realkapital i infrastrukturen viktige, både på kort og særlig på lang sikt. SD ber JBV om å arbeide videre med hvordan det reelle behovet for vedlikehold bedre kan synliggjøres, prioriteres og følges opp i forbindelse med SDs etatsstyring av JBV. Det vises til at bevilgningen til drift og vedlikehold er økt med 411,3 mill. kr i 2009 sammenlignet med saldert budsjett for 2008. SD ber JBV redegjøre for disponeringen av bevilgning på kap. 1350, post 23, fordelt på de ulike aktivitetsområdene. Det bes også om å få opplyst om hvilke effekter den økte innsatsen på de ulike områdene gir. Vidare bes det om at JBV redegjør for hvilke effektiviseringstiltak som etaten gjennomfører for å kunne redusere forbruket til drift på kap. 1350 post 23, for om mulig å kunne øke fornyelsen av jernbaneinfrastrukturen i 2009.</p>	<p>B</p>	<p>1. tertial</p>	<p>Se eget kapittel om drift og vedlikehold.</p>

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS										
<p>Punktlighet, regularitet og oppetid</p> <p>SD vil understreke hvor viktig driftsstabiliteten er for jernbanens omdømme og konkurransekraft. SD regner med at økningen i JBV's budsjett for 2009 vil slå positivt ut for driftsstabiliteten i togtrafikken. Det vises til at punktligheten i togtrafikken i 2008 ikke har innfridd de mål som ble satt for 2008.</p> <p>For 2009 er disse målene fastsatt for punktligheten i trafikkavviklinga for persontrafikken:</p> <table border="1" data-bbox="47 528 981 871"> <thead> <tr> <th data-bbox="47 528 741 568">Toggruppe</th> <th data-bbox="741 528 981 663">Punktlighetskrav i pst. av tog i rute til endestasjon</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="47 663 741 699">Flytoget (i rute innenfor 3 min.)</td> <td data-bbox="741 663 981 699">95 pst.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="47 699 741 767">Lokaltog Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim (i rute innenfor 3 min.)</td> <td data-bbox="741 699 981 767">90 pst.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="47 767 741 836">Regiontog Østlandet (i rute innenfor 3 min.)</td> <td data-bbox="741 767 981 836">90 pst.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="47 836 741 871">Andre persontog (i rute innenfor 5 min.)</td> <td data-bbox="741 836 981 871">90 pst.</td> </tr> </tbody> </table> <p>JBV's viktigste bidrag til punktlighet i togtrafikken er «oppetiden» i jernbanenettet, som i 2005 var 99,3 pst. SD forutsetter at JBV arbeider med å redusere «nedetiden» i jernbanenettet med 3,5 pst. pr. år med utgangspunkt i oppetiden i 2005. I tillegg oppfordres det til at JBV arbeider aktivt med å etablere løsninger som gjør at de reisende får best mulig informasjon i situasjonar med driftsavvik. Reserverløsninger må også vurderes.</p> <p>SD ber JBV arbeide videre med måltall for JBV's andel av innstilte tog (ikke planlagte innstillinger, regularitet). SD viser til at særlig punktligheten i rushtrafikken er sårbar. Driftsavvik i rushtrafikken har særlig stor negativ virkning for publikum, og jernbanens omdømme. SD ber derfor JBV om å ha særlig fokus på å bedre dette.</p> <p>SD ber JBV om å foreta mest mulig korrekte påføring av årsakskoder ved innstillinger og driftsavvik, slik at årsakskoder kan brukes mer aktivt i arbeidet med å bedre regulariteten og punktligheten i togtrafikken. SD ber JBV ha tett oppfølging av de enkelte driftsavvik og årsakene til disse.</p>	Toggruppe	Punktlighetskrav i pst. av tog i rute til endestasjon	Flytoget (i rute innenfor 3 min.)	95 pst.	Lokaltog Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim (i rute innenfor 3 min.)	90 pst.	Regiontog Østlandet (i rute innenfor 3 min.)	90 pst.	Andre persontog (i rute innenfor 5 min.)	90 pst.	<p>B</p> <p>T</p> <p>T</p>	<p>Tertialvis</p> <p>Tertialvis</p> <p>Løpende</p>	<p>Dette jobbes det kontinuerlig med. Se hoveddelen av rapporten for utførlig dokumentasjon.</p>
Toggruppe	Punktlighetskrav i pst. av tog i rute til endestasjon												
Flytoget (i rute innenfor 3 min.)	95 pst.												
Lokaltog Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim (i rute innenfor 3 min.)	90 pst.												
Regiontog Østlandet (i rute innenfor 3 min.)	90 pst.												
Andre persontog (i rute innenfor 5 min.)	90 pst.												

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS
<p>SD ber om at JBV i 2009 som en prøveordning, regelmessig publiserer statistikk for punktlighet, regularitet og oppetid i jernbanenettet rettet mot transportbrukerne – både for persontrafikk og godstrafikk. Rapporteringen bør være mest mulig relevant for de ulike gruppene av transportbrukere og detaljert nok til at de ulike gruppene kan finne ut hva som skjer med «mitt tog» og hvorfor det oppstår avvik i trafikkavviklingen. Rapporteringen bør også omfatte hvilke relevante tiltak som blir gjennomført for å redusere konsekvensene av den uregelmessige togtrafikken og hvilke tiltak som blir gjort for å bedre driftsstabiliteten. Videre bør rapporteringen gi et anslag for samfunnsøkonomiske kostnader som er knyttet til driftsavvik. En slik rapportering bør gjennomføres minst en gang i måneden og i nært samarbeid med togselskapene.</p> <p>SD ber om at JBV i 2009 gjennomfører en «årsaksstudie» av punktlighet, regularitet og oppetid for årene 2004 og 2005 (som beste år) og sammenligner utviklingen i forhold til årene før og etter. Formålet er å identifisere hva som gjorde at driftsstabiliteten i jernbanenettet og togtrafikken i disse to årene var bedre enn hva som har vært tilfelle de siste tre årene, inklusive på hvilket område det kan læres noe om gjennomføring av vedlikehold og drift av jernbanenettet. Årsaksstudien bør gjennomføres i nært samarbeid med togselskapene, og det bør legges opp til at resultatene og rapporten kan publiseres.</p>	C	15.02	<p>Statistikk legges ukentlig ut på JBV hjemmesider.</p> <p>Arbeide pågår.</p>
<p>Samfunnssikkerhet og beredskap</p> <p>Samfunnssikkerhet og beredskap skal inngå som en integrert del av JBV's arbeid, m.a. i forbindelse med drift og vedlikehold, og i utbyggingsprosjekter. SD ber JBV særlig om å følge opp resultatene fra SAMROS-prosjektet og KRISIS (Krisescenario i samferdselssektoren) på sitt område, og prioritere arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalyser i jernbanesektoren. Vidare bes det om at JBV særlig legger vekt på tiltak rundt sikring av samfunnskritiske funksjoner og objekt. JBV bør regelmessig øve egen krise-organisasjon, gjerne i samarbeid med andre etater og virksomheter.</p>	S	Løpende	<p>Flere samarbeidsforum er etablert.</p>
<p>Samarbeid med andre om å skape gode togtilbud</p> <p>SD legger vekt på at JBV må ha en tett dialog med lokale styresmakter og transportutøvere om å skape et attraktivt togtilbud for de reisende. For å få dette til er det viktig at JBV har en god dialog med togselskapene. Dette gjelder også samarbeid som f.eks. bruk av stasjoner/holdeplasser til andre formål enn jernbanevirksomhet. JBV må innrette virksomheten slik at dette lar seg gjennomføre. SD vil særlig be om at JBV arbeider videre med dialogen mellom etaten og togselskapene i den daglige driften slik at JBV's responstid med hensyn til innrapporterte hendelser og uregelmessigheter ved</p>	M/P/B	Løpende	<p>Det er etablert forskjellige fora for løpende møter med togselskapene.</p>

OMRÅDE/OPPGAVE	ANSVAR	INTERN FRIST	STATUS
<p>infrastrukturen blir så kort som mulig. Det er viktig at JBV har gode rutiner for oppfølging av denne type innrapporteringer.</p>			
<p>Klimapolitikk/biologisk mangfold</p> <p>Som ledd i arbeidet med å følge opp St.meld.nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk skal det utarbeides en ny tiltaksanalyse for transportsektoren. SD legger opp til at JBV deltar i dette arbeidet. JBV må også medvirke til at handlingsplanen mot støy for perioden 2007-2011 blir fulgt opp på jernbaneområdet.</p> <p>Det ble i juni 2007 lagt fram en tverrsektoriell strategi for fremmede arter som ble utarbeidet av ulike departementer, f.eks. SD, som deltok i et interdepartementalt samarbeid om oppfølging av stortingsmeldinga om biologisk mangfold. Dette omfatter utarbeidelse av et nasjonalt program for kartlegging og overvåkning. JBV deltok i dette arbeidet og det bes om at JBV fortsetter med dette.</p>	<p>P/B</p>	<p>Løpende</p>	<p>JBV deltar i Klimakur 2020. JBV deltar videre finansielt i nasjonalt program for kartlegging og overvåking av biologisk mangfold. JBV arbeider også med støypromblematikk.</p>
<p>Økonomireglementet stiller krav til at departementet skal sørge for at det skal gjennomføres evalueringer for å få informasjon om effektivitet, måloppnåelse og resultat innenfor hele eller deler av departementets ansvarsområde og aktiviteter. Evalueringen kan ha fokus på innsatsfaktorer, aktiviteter, produkt og tjenester, samt effekter med hensyn til brukere og samfunn. SD ber om at JBV gjennomfører «årsaksstudien» for utviklingen i punktlighet, regularitet og oppetid for årene 2004 og 2005 sammenlignet med årene før og etter.</p>	<p>C</p>	<p>01.05</p>	<p>Se punktet om "årsaksstudie".</p>

6 Periodisert regnskap



ÅRSREGNSKAP

Pr 31.12.2009

Avlagt etter periodiseringsprinsippet
Org. Nr. 971 033 533

RAPPORTEN INNEHOLDER:

1. Ledelseskommentarer
2. Resultatregnskaper
3. Balanseregnskaper
4. Kontantstrømoppstilling
5. Statsregnskapet for bruttobudsjetterte virksomheter
6. Noter med regnskapsprinsipper
7. Nøkkeltall

Ledelseskomentarer

Jernbaneverket avlegger sitt årsregnskap etter statlige regnskapsstandarder gitt av Statlig senter for Økonomistyring som et ledd i utprøving av periodiseringsprinsippet i offentlig sektor i Norge. Jernbaneverkets regnskapsprinsipper er nærmere beskrevet i noter til årsregnskapet.

Jernbaneverkets inntektsføring av bevilgningsinntekter i resultatregnskaper er økt med 7,3 prosent fra 2008 som følge av økte driftsbevilgninger (bruk av investeringsbevilgninger har ingen inntektseffekt)

Posten lønn- og sosiale kostnader har økt med 15 prosent som følge av økt bemanning og endring i sammensetning av arbeidsstokken med høyere gjennomsnittlig lønn.

Andre driftskostnader er økt med 40,5 prosent. Dette henger sammen med tilleggsbevilgninger til regjeringens tiltakspakke.

Kostnadsandelen for kjøp av entreprenør- og prosjekteringstjenester øker fra 28,9 i 2008 til 38,1 prosent i andel av brutto driftskostnader (før overføring av kostnader til anlegg under utførelse) i 2009. Andelen kostnader til egne ansatte synker fra 24,8 i 2008 til 22,5 i 2009.


Kostnader til prosjekter under utførelse trekkes ut av brutto kostnader og vises som egen post i regnskapet. Tilgangen til prosjekter under utførelse har økt med 51 prosent fra fjoråret og årets kostnader utgjør 56 prosent av Jernbaneverkets brutto driftskostnader eksklusiv avskrivninger.

Av årets overføring til fornyelse/aktivering på 4,7 mrd er ca 3,2 mrd nyinvesteringer i infrastrukturprosjekt mens årets investeringer i fornyelse er på 1,45 mrd.

Jernbaneverket har i 2009 brukt 118.009 millioner kroner mer enn sum driftsinntekter. Overførte bevilgninger fra fjoråret er ikke inntektsført, men er tilgjengelig til bruk.

Anlegg under utførelse økt med 3,7 milliarder. Samtidig tar det også tid før ferdige prosjekter blir overført fra Anlegg under utførelse til Infrastruktur med avskrivninger. Gjennomføring av investerings- og fornyelsesprosjekter skjer over tid. Avskrivningene gjør at økning av verdien av infrastrukturen i balansen ikke viser tilsvarende økning. Ved verdsettelsen av jernbaneinfrastrukturen i balansen er åpningsbalansen i 2005 til dels verdsatt lavere og er ikke fullstendig i samsvar med det som kreves i de statlige regnskapsstandardene. Avviket er nærmere beskrevet i note om regnskapsprinsipper.

For øvrig vises det til Jernbaneverkets årsrapport utover årsregnskapet med kommentarer for omtale av økonomiske og øvrige forhold med relevans for vurdering av årsregnskapet.


Elisabeth Enger
Jernbanedirektør


Gunnar Markussen
Økonomidirektør

2. RESULTATREGNSKAPER JERNBANEVERKET

Tusen kroner

	Note	31.12.2009	31.12.2008
Driftsinntekter			
Inntekt fra bevilgninger	1	-3 701 419	-3 449 876
Gebyrer og lisenser	1	-3 640	-1 788
Tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag)	1	-20 599	-48 589
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	1	-6 192	-1 624
Salgs- og leieinntekter	1	-579 960	-570 806
Andre inntekter	1	-48 163	-59 913
Sum driftsinntekter		-4 359 973	-4 132 596
Driftskostnader			
Lønn og sosiale kostnader	2	2 060 854	1 789 089
Varekostnader		391 282	380 443
Andre driftskostnader	3	5 919 330	4 211 681
Overført til fornyelse/aktivering		-4 703 556	-3 114 652
Avskrivninger	5	807 686	846 186
Sum driftskostnader		4 475 596	4 112 746
Driftsunderskudd (Overskudd 2008)		115 624	-19 850
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	-5 424	-2 495
Finanskostnader	6	7 810	6 916
Netto finanskostnader		2 386	4 422
Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.		0	0
Underskudd av årets aktiviteter (Overskudd 2008)		118 009	-15 428
Avregninger			
Overført avregning med statskassen		-118 009	15 428
Sum avregninger		-118 009	15 428
Innkrevningsvirksomhet		0	0
Tilskuddsforvaltning		0	0
Periodens resultat		0	0

3. BALANSER - EIENDELER FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner

	Note	31.12.2009	31.12.2008
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Programvarerettigheter og lisenser	5	3 663	3 517
Sum immaterielle eiendeler		3 663	3 517
II Varige driftsmidler			
Infrastruktur	5	19 420 096	19 285 876
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	2 065 112	2 015 284
Maskiner og transportmidler	5	193 982	222 224
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	61 222	63 748
Anlegg under utførelse	5	10 954 626	7 230 559
Beredskap utstyr (Broer)	5	16 638	17 121
Sum varige driftsmidler		32 711 676	28 834 811
III Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler	13	102	102
Sum finansielle anleggsmidler		102	102
Sum anleggsmidler		32 715 441	28 838 430
B. Omløpsmidler			
I Varebeholdninger og forskudd til leverandører			
Varebeholdninger	14	289 018	262 845
Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører		289 018	262 845
II Fordringer			
Kundefordringer	16	68 289	105 787
Andre fordringer	17,16	115 164	93 221
Merverdiavgift		420 208	263 722
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	18	7 324	2 527
Øvrige opptjente inntekter		21 674	-3 062
Sum fordringer		632 659	462 195
III Kasse og bank			
Bankinnskudd	19	12 829	35 861
Andre kontanter og kontantekvivalenter	19	101	112
Sum kasse og bank		12 930	35 973
Sum omløpsmidler		934 607	761 013
Sum eiendeler		33 650 049	29 599 443

3. BALANSER - GJELD FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner

Tusen kroner

	Note	31.12.2009	31.12.2008
VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD			
C. Virksomhetskapi tal		0	0
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelse r			
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (1)	5	-32 715 339	-28 838 328
Forpliktelse Flytoget AS		-276 081	-288 682
<i>Sum avsetning for langsiktige forpliktelse r</i>		-32 991 420	-29 127 010
II Annen langsiktig gjeld		-14 800	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		-609 258	-328 560
Skyldig skattetrekk		-78 008	-71 306
Skyldige offentlige avgifter		-29 278	-16 861
Avsatte feriepenger		-172 945	-154 322
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	18	-22	-259
Annen kortsiktig gjeld	20	-669 374	-473 103
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		-1 558 885	-1 044 410
IV Avregning med statskassen			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)		797 047	587 406
Overført avregning fra resultatregnskapet	8	118 009	-15 428
<i>Sum avregning med statskassen</i>	8	915 057	571 977
Sum gjeld		-33 650 049	-29 599 443
Sum virksomhetskapi tal og gjeld		-33 650 049	-29 599 443

4. KONTANTSTRØM JERNBANEVERKET

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen for bruttobudsjetterte virksomheter

Tusen kroner	31.12.2009	31.12.2008
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Innbetalinger		
endring i mellomværende med finansdepartementet	-83 615	10 968
innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre		
innbetalinger fra salg av varer og tjenester	493 272	449 540
innbetalinger av kjørevegsavgifte	86 708	94 078
innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre (anleggsbidrag)	26 757	42 369
innbetalinger av utbytte	0	0
innbetalinger av renter	137	425
innbetaling av refusjoner	43 597	34 073
arbeidsgiveravgift til inntekt	210 135	186 776
Andre innbetalinger (forskudd, deposita og avsetninger under Samferdselsdep.)	24 757	-14 274
Sum innbetalinger	801 749	803 955
Utbetalinger		
utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	-1 865 904	-1 671 891
utbetalinger for varer og tjenester for videresalg	-449 439	-482 138
utbetaling for varer og tjenester eget forbruk	-785 679	-903 635
utbetalinger av renter	-2 376	-4 616
utbetalinger av skatter og offentlige avgifter (mva refusjon)	0	0
Andre utbetalinger (omstrukturingskostnader, erstatninger)	-24 063	-10 151
Sum utbetalinger	-3 127 461	-3 072 431
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *(Se avstemming)	-2 325 712	-2 268 476
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	-3 130 369	-2 364 948
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	-1 563 949	-630 605
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 33)	-3 579	
innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak		
utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak		
utbetalinger ved kjøp av andre investeringsobjekter		
innbetalinger ved salg av andre investeringsobjekter		
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-4 697 897	-2 995 553
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)		
innbetalinger av virksomhetskapskapital		
tilbakebetalinger av virksomhetskapskapital		
utbetalinger av utbytte til statskassen		
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	0
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter	0	0
Forbruk i kontanter og kontantekvivalenter på kto i Norges Bank	-7 023 608	-5 264 029
Forbruk i øvrige kontanter og kontantekvivalenter (Tilgang i 2008)	-23 043	14 273
Sum kontantforbruk	-7 046 651	-5 249 756

4. KONTANTSTRØM JERNBANEVERKET

** Avstemming*

	31.12.2009	31.12.2008
netto avregninger	-118 009	15 428
bokført verdi avhendede anleggsmidler	9 342	-460
avgang anleggsmidler -åpningsbalanse (tilgang 20008)	37 899	-1 753 225
ordinære avskrivninger	807 686	846 186
nedskrivning av anleggsmidler	0	0
inntekt fra bevilgning	-7 458 353	-5 569 955
arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	209 674	186 776
avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)	-4 731 939	-3 091 945
resultatandel i datterselskap	0	0
resultatandel tilknyttet selskap	0	0
endring i ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler	3 877 012	3 999 444
endring egne bank og kassebeholdninger		
endring i varelager	-26 173	-33 832
endring i kundefordringer	37 498	-23 814
endring i leverandørgjeld	280 698	124 227
Effekt av valutakursendringer	0	0
inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	-157 977	-126 140
pensjonskostnader (kalkulatoriske)	157 977	126 140
poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	4 697 897	2 995 553
endring i andre tidsavgrensingsposter	51 056	39 224
endring saldo på arbeidskonto bank	0	-2 084
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-2 325 712	-2 268 476

5. STATSREGNSKAPET FOR JERNBANEVERKET

Kontantregnskap pr. 31.12.09

Tusen kroner

	Statskonto	Bevilgning	Kontantbeløp
I Driftsutgifter			
Drift og vedlikehold	135023	4 754 300	4 575 460
Drift og vedlikehold av Gardermobanen	135025	73 200	91 887
II Investeringer			
Investeringer i linjen	135030	3 597 600	3 130 369
Fysisk skille JBV - BaneTele AS	135033	15 000	3 579
III Inntekter			
Kjørevegsavgift	435001	-12 000	-12 907
Salg av utstyr og tjenester	435002	-235 000	-268 446
Videresalg av elektrisitet til togdrift	435006	-225 100	-224 826
Betaling for bruk av Gardermobanen	435007	-73 200	-73 801
IV Overføringer			
Erstatningsansvar Justisdepartementet	04717155		23 774
Universell utforming og tilgjengelighet	084771		289
Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger	43501611		-10 937
Refusjon lærlinger	435017		-214
Refusjon sykepenger	43501811		-32 446
Anleggsbidrag	435037		-26 757
Renter	560583		-137
Arbeidsgiveravgift	570072		-210 135
Forskudd under Samferdselsdepartementet	650013		-9 957
Deposita og avsetninger under Samferdselsdep.	840013		-14 800
V Innbetalinger - Norges Bank	60040101		4 071 750
VI Utbetalinger Norges Bank	60040102		-11 095 358
VII Bevegelse mellomværende			-83 615
Mellomværende 31.12.2008	713210		-164 609
Bevegelse mellomværende			-83 615
Mellomværende 31.12.2009			-248 224

6. NOTER TIL RESULTAT- OG BALANSEREGNSKAP

Generell informasjon, regnskapsrammeverk og regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Jernbanelogget er et statlig forvaltningsorgan (statlig virksomhet) underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbanelogget er en del av staten som juridisk person. Jernbanelogget eier og har ansvaret for omfanget og kvaliteten på det offentlige jernbanenettet, stasjoner og terminaler, samt regulerer og styrer trafikken på nettet. Jernbanelogget har hovedkontor i Oslo, ledes av Jernbanedirektøren og består av enhetene Bane, Utbygging, Trafikk, Bane Energi, samt staber, herunder Jernbanemuseet og Jernbaneskolen.

Jernbaneloggets årsregnskap omfatter foruten resultat- og balanseregnskaper etter periodiseringsprinsippet også kontantstrømoppstilling, rapport til statsregnskapet (bevillingsregnskap og rapportering til kapitalregnskap etter kontantprinsippet), noter og nøkkeltall.

Sammendrag av Jernbaneloggets viktigste regnskapsprinsipper.

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av årsregnskapet.

Rammeverk for regnskapsavleggelsen.

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med de anbefalte statlige regnskapsstandardene (SRS). Statlige regnskapsstandarder inneholder regler om hvordan Jernbanelogget skal presentere og utarbeide sitt virksomhetsregnskap. SRS'ene er utarbeidet av Finansdepartementet og Statlig senter for økonomistyring med utgangspunkt i International Public Sector Accounting standards (IPSA's). IPSAS som er regnskapsstandarder utarbeidet og tatt i bruk innenfor offentlig sektor i en rekke land og FN-systemet.

Resultatregnskap og balanser med noter er utarbeidet under forutsetning om fortsatt drift. Med periodiseringsprinsippet forstås i SRS'ene regnskapsføring etter de grunnleggende prinsippene i regnskapsloven. Transaksjoner og andre hendelser bokføres når de finner sted (og ikke bare når det finner sted en pengetransaksjon som er grunnlaget for kontantregnskapet som er hovedregnskapsavleggelsen i Staten).

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den direkte modellen tilpasset statlige virksomheter.

Ledelsens skjønnsmessige vurderinger

Anvendelsen av regnskapsprinsippene grunnleggende regnskapsprinsippet og Statlige regnskapsstandarder krever i enkelte tilfeller bruk av estimater og vurderinger hvor ledelsen må utøve skjønn. Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger eller estimater er vesentlig for regnskapet, er beskrevet særskilt i noter.

Endringer i regnskapsprinsipper eller statlige regnskapsstandarder med virkning for regnskapsåret 2009.

Det er ikke gjort noen vesentlige endringer i SRS'ene eller i Jernbaneloggets regnskapsprinsipper ved avleggelsen av regnskapet for 2009 med unntak av at det på noen områder er bedre etterlevelse av standardene. Dette omfatter følgende poster:

- Fra og med regnskapsåret 2009 er det avsatt for påløpne kostnader for opptjent fleksitid og ikke avvirket ferie fra forrige ferieår
- Opplysninger om tilaksplaner med estimat for deler av påregnelige kostnadene for miljøoppdydding er oppgitt i note til regnskapet (men ikke avsatt for i regnskapet)

Endring i presentasjon og klassifikasjon.

Presentasjonen av resultatregnskap og noter er endret for å gi en mer formålstjenlig presentasjon av regnskapet. I resultatregnskapet er det opprettet en separat linje for ”Til fornyelses- og investeringsprosjekter”. Posten inngikk tidligere under andre kostnader. Kostnader til investerings- og fornyelsesprosjekter (utviklingsprosjekter) bokføres løpende på kostnadskonti, men krediteres ved hver periodes avslutning i en samlepост i resultatregnskapet. Motposten debiteres på ”Anlegg under utførelse” i balansen. Tilbakeføring av kostnadene omfatter lønn, sosiale kostnader, varekostnader og andre driftskostnader og regnskapet er derfor mer rettvise når posten føres på egen linje. Tilsvarende er nøkkeltallene knyttet til driftskostnader endret til å vise kostnadsandeler i forhold til brutto kostnadene.

Også innenfor enkelte linjer i resultat og balanser er klassifikasjonen for enkelte konti endret for å gi bedre samsvar med kravene til oppstillingsplanen.

Tilsvarende gjelder endringer av klassifikasjon. Ved endringer i presentasjon og klassifikasjon er sammenligningstall omarbeidet tilsvarende.

Transaksjonsbaserte inntekter.

Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntektene består av kjøreveisavgift, salg av tjenester, energi, materiell, driftsmidler, anleggsbidrag og leieinntekter. Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Salg av tjenester inntektsføres i takt med opptjening/utførelse av tjenesten. Opptjening for salg av varer er på leveringstidspunktet når hoveddelen av risiko og kontroll over varen går over til kjøper. Inntekten fastsettes til vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Inntekter fra bevilgningsfinansierte aktiviteter

Posten inntekter fra bevilgninger i resultatregnskapet er en nettobevilgning som består av brutto bevilgninger til drift, med fratrukk for estimerte anslag for andre inntekter (negative bevilgninger), inntekter fra belastningsfullmakter på andre departementer, utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (avskrivninger) samt inntekter til pensjoner.

Bevilgninger inntektsføres lineært gjennom året som en praktisk tillempling til inntektsføring i den periode da aktiviteten som bevilgningen er forutsatt å finansiere er utført, det vil si i den perioden kostnadene påløper. Bevilgningsinntekter justeres løpende for endringer i bevilgningen.

Endelig bevilgning til drift tilsvarer årets bevilgninger og belastningsfullmakter på post 01-29. Driftsbevilgninger inntektsføres lineært hver måned. En del av inntekter til driftsbevilgningen (post 22, 23 og 25) brukes til fornyelse og investering i driftsmidler (ikke infrastrukturbevilgninger). Denne del av bevilgningen overføres hver periode som forpliktelse knyttet til anleggsmidler i balansen og reduserer periodens inntekt. Inntektene fra driftsbevilgningen i resultatregnskapet blir derfor den delen som ikke omfatter fornyelse og andre investeringer i driftsorganisasjonen.

Investeringsbevilgninger føres som *Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler* i balansen med det beløpet som faktisk er investert i regnskapsperioden. Inntekter fra investeringsbevilgning i resultatregnskapet blir null fordi inntekter fra investeringsbevilgning reduseres med ubrukt bevilgning til investeringsformål ved regnskapsavlutningen før nettobeløpet overføres til balansen som forpliktelse knyttet til anleggsmidler. Overførbar investeringsbevilgning inntektsføres ikke.

Kostnader

Etter sammenstillingsprinsippet henføres kostnader til samme periode som tilhørende inntekt både når det gjelder transaksjonsbaserte inntekter og bevilgningsfinansierte aktiviteter. Kostnader som finansieres ved bevilgning periodiseres til den periode aktivitetene som bevilgningen er forutsatt å finansiere er utført.

Avsetninger for påløpne kostnader og betingede forpliktelser

Det skal avsettes for påløpne kostnader når det er sannsynlig at det oppstår en kostnad som følge av en hendelse som er skjedd før utgangen av regnskapsperioden og sammenstillingsprinsippet tilsier at kostnaden skal tas i perioden. Det foretas ingen avsetning for betingede forpliktelser.

Valuta

Jernbaneverkets regnskap er avlagt i norske kroner. Leverandørgjeld i utenlandsk valuta er bokført etter kursen som gjelder på fakturadato.

Pensjoner

Det er i SRSene lagt til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er således *ikke* foretatt beregning eller avsetning for eventuell over-/underdekning i pensjonsordningen som tilsvarer Norsk Regnskapsstandard 6 (Norske regnskapsstandarder er god regnskapsskikk for regnskaper som ikke er offentlig sektor og som ikke avlegger regnskapet etter de internasjonale regnskapsstandardene IFRS (International Financial Reporting Standards)).

Årets pensjonskostnad tilsvarer Jernbaneverkets arbeidsgiverandel av årlig premiebeløp til Statens Pensjonskasse (SPK). Jernbaneverket betaler ikke premie til SPK, denne dekkes over sentralt kapittel i statsbudsjettet og det legges det til grunn en sjablongmessig sats for beregning av pensjonspremie som baserer seg på beste estimat for virksomheten. Se også note 2.

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 varige driftsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler

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

Anleggsmidler

Anleggsmidler er eiendeler som er anskaffet til varig eie eller bruk i Jernbaneverket. Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost med fradrag for avskrivninger over den perioden Jernbaneverket forventes å ha nytte av eiendelen i egen virksomhet. Periodens avskrivninger beregnes ved å fordele eiendelens restverdi (anskaffelse minus eventuell verdi ved salg/utrangering) over forventet brukstid/økonomisk levetid. Tomter avskrives ikke. Avskrivninger foretas normalt fra tidspunktet driftsmidlet er tatt i eie eller bruk.

Anleggsmidler nedskrives til eventuell lavere virkelig verdi ved eventuell bruksendring.

Anleggsmidler består av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler.

Immaterielle eiendeler

Eksternt innkjøpte immaterielle eiendeler (programvare) er balanseført.

Varige driftsmidler

Avskrivningene av varige driftsmidler skal vise Jernbaneverkets periodiske kostnader ved forbruk av aktivert infrastruktur og andre aktiverte eiendeler som bygningsmasse, maskiner og driftsløsøre.

Avskrivningene starter normalt når eiendelene er tilgjengelig for bruk. Anskaffelseskost av prosjekter under utførelse overføres til infrastruktur i en eller flere faser. Når anlegget tas i bruk aktiveres hovedkostnadene, mens deler av kostnadene ikke vil være ferdig mottatt før etter en periode og disse etteroppgjørene aktiveres da på hovedanlegget i ettertid.

Anskaffelseskost for varige driftsmidler inkluderer utgifter for å anskaffe eller utvikle eiendelen for bruk. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmidlet, enten kjøpspris med tillegg av kjøpsutgifter eller prosjektkostnader i utbyggingsprosjekter. Prosjektkostnader omfatter direkte og indirekte henførbare kostnader. Indirekte henførbare kostnader omfatter kostnader til administrasjon i Utbyggingsdivisjonen og tilsvarende for fornyelses- og investeringsprosjekter i Banedivisjonen.

Utgifter til forebyggende og korrektivt vedlikehold som påløper etter at driftsmidlet er tatt i bruk kostnadsføres løpende, mens kostnader til fornyelse aktiveres på driftsmiddelet.

Kostnader på fornyelses- og utbyggingsprosjekter som ikke er tatt i bruk balanseføres som anlegg under utførelse.

Ved anskaffelser i relasjon til allerede eksisterende driftsmidler gjøres det en konkret vurdering av om anskaffelsene anses som fornyelse (påkostning) eller vedlikehold/driftskostnad. Vedlikeholdet av infrastrukturen deles inn i korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelser. Kostnader for korrektivt og forebyggende vedlikehold kostnadsførende løpende og omfatter feilretting, beredskap og tiltak for å opprettholde funksjonaliteten i anleggene og oppnå forutsatt levealder. Periodisk vedlikehold (fornyelse) blir balanseført med avskrivning over perioden frem til neste vedlikehold forventes gjennomført.

Fornyelse er utskiftning av komplette anlegg eller systematisk utskiftning av deler av anlegget på definerte strekninger. Fornyelser legges til driftsmidlenes balanseførte verdi eller balanseføres separat. Estimert brukstid, avskrivningsmetode og restverdi vurderes årlig. Hvis nye deler innregnes i balansen, fjernes delene som ble skiftet ut og eventuelt gjenværende balanseført verdi innregnes som tap ved avgang. Dersom de utskiftede deler/komponenter er registrert separat i anleggsregisteret blir den utrangerte delen/komponenten regnskapsført som ved avhending.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metoden, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost, eller revaluert verdi, avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

Immaterielle eiendeler - programvare	5 år
Driftsbygninger	10 – 60 år (dekomponert)
Infrastruktur	
Trafikksentral	
Godsterminal	
Signalanlegg	3- 20 år (dekomponert)
Kontaktledning	3- 20 år (dekomponert)
Overbygning	3- 40 år (dekomponert)
Underbygning	3- 80 år (dekomponert)
Maskiner og transportmidler	3-15 år
Anleggsmaskiner	3-15 år
Annet inventar og utstyr	3-15 år

Datautstyr, inventar og annet kontorutstyr kostnadsføres ved løpende utskiftning/fornyelse, men aktiveres og avskrives ved større samlede investeringer.

Driftsmidlenes gjenværende levetid, samt restverdi skal revurderes på hver balansedato og endres hvis nødvendig. Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Åpningsbalanse

Åpningsbalansen skal etter statlig regnskapsstandard nr. 17 Anleggsmidler fastsettes ved å legge til grunn at bruksverdi basert på gjenanskaffelsesverdi representerer verdien for fysiske eiendeler, mens virkelig verdi benyttes når det gjelder finansielle eiendeler. Verdi knyttet til nasjonaleiendom og

kulturminner, samt kunst og bøker skal inkluderes i den grad det foreligger en reell bruksverdi for virksomheten.

Ved utarbeidelse av åpningsbalanse i Jernbaneløst 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, løpemeterpriser 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 følger ikke tatt med i åpningsbalansen. I tillegg er følgende ikke med:

- ¶ Fornyelse av infrastrukturen som er foretatt før åpningsbalansen ble verdsatt
- ¶ Fiberoptisk kabel med mer
- ¶ Banestrekninger som ikke trafikkeres eller som benyttes til museum eller drift av historiske baner

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.

Investeringer i aksjer og andeler

Investeringer i aksjer og andeler er balanseført til kostpris.

Varebeholdninger

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Egentilvirkede ferdigvarer og varer under tilvirkning er vurdert til full tilvirkningskost. Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans. Ved tilordning av kostpris ved forbruk innkjøpte varer brukes gjennomsnittlig anskaffelseskost.

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.

Finansiering av periodiserte poster:

Omløpsmidler / kortsiktig gjeld

Bruttobudsjetterte virksomheter: 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 når det gjelder kortsiktige poster og eventuelle finansielle anleggsmidler.

Anleggsmidler

Balanseført verdi av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler har motpost i regnskapslinjen *Ikke inntektsført bevilgning 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 *Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

I takt med avskrivning av anleggsmidler inntektsføres et tilsvarende beløp under *Inntekt fra bevilgning*. Dette gjennomføres ved at finansieringsposten *Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler* oppløses i takt med at anleggsmidlet forbrukes i virksomheten. Konsekvensen av dette er at avskrivningene har en resultatnøytral effekt. Således er summen av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler fullfinansiert (av staten) 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.

Selvassurandørprinsipp

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

Statens konsernkontoordning

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

Jernbaneverket (som er en bruttobudsjettert virksomhet) tilføres ikke likvider gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto som tilsvarer netto bevilgning (årets pluss overført fra forrige år). 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. Saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank nullstilles ved overføring til nytt regnskapsår.

Note 1 A Spesifikasjon av driftsinntekter		
Tusen kroner	31.12.09	31.12.08
<i>Inntekt fra bevilgninger</i>		
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 22, 23 og 25	-4 827 500	-3 638 000
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 01-07* og post 37	561 200	539 100
Årets bevilgning fra Fagdepartement, post 30*	-3 597 600	-2 421 937
Årets bevilgning fysisk skille JBV-Bane Tele post 33	-15 000	0
Årets bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt - benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	-24 063	-9 715
- benyttet til investeringsformål, post 30	3 163 352	2 461 340
-ubrukt bevilgning til investeringsformål, post 30	434 248	-39 403
benyttet bevilgning post 33	4 638	0
Ubenyttet bevilgning post 33	10 362	0
+ utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer	-807 686	-845 694
+ inntekt til pensjoner	-157 977	-126 140
- utbetaling av tilskudd til andre	0	
Sum inntekt fra bevilgninger	-3 701 419	-3 449 876
<i>Gebyrer og lisenser</i>		
Provisjon billettsalg	-1 343	-1 477
Andre Provisjonsinntekter	-2 178	-302
Gebyrer	-119	-8
Sum gebyrer og lisenser	-3 640	-1 788
<i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>		
Tilskudd øremerket til spesielle formål - anleggsbidrag	-20 599	-48 589
Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)	-20 599	-48 589
<i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.</i>		
Salg av andre driftsmidler	-6 192	-1 624
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.	-6 192	-1 624
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	-54 431	-70 194
Salgsinntekter materiell og annet	-131 379	-115 746
Salgsinntekter energi og nettleie	-247 001	-240 195
Salgsinntekter Kjøreveisavgift	-16 127	-10 205
Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen	-73 138	-81 348
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, maskiner og øvrige driftsmidler	-57 885	-53 118
Sum salgs- og leieinntekter	-579 960	-570 806
<i>Andre inntekter:</i>		
Inntekter	-32 792	-32 043
Erstatninger	-2 769	-14 123
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	-12 601	-13 747
Sum andre inntekter	-48 163	-59 913
Sum driftsinntekter	-4 359 973	-4 132 596

Note 1 A forts.:

(1) Spesifikasjon av anleggsbidrag

Fra Hamar kommune	-62	-650
Fra Flåm utvikling	-2 200	0
Fra LKAB (Ofofbanen)	-20 088	-6 220
Fra Bø kommune	-70	0
Fra Modum kommune	0	-970
Fra Spydeberg	0	-300
Fra Schenker Linjegods (Gandal godstermonal)	0	-17 239
Fra Tollpost Globe (Gandal godsterminal)	0	-21 825
Faktura Futurum as	0	-120
Sluttoppgjør ny adkomst på Mosby	0	-115
Korreksjon fra tidligere år	671	0
Feilføring fra 2008 er rettet i 2009	1 150	-1 150
Sum	-20 599	-48 589

Note 1B Bevilgninger

Tusen kroner

	Opprinnelig bevilgning (1)	Endring RNB	Endring Nysaldering (2)	Bevilgning 2009	Inntekstført bevilgning hittil i år
Driftsutgiftsbevilgning					
Post 23 Drift og vedlikehold	3 800 900	84 500	868 900	4 754 300	4 754 300
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	73 200			73 200	73 200
Sum bevilgning Drift og vedlikehold - A	3 874 100	84 500	868 900	4 827 500	4 827 500
Inntektsbevilgning					
Post 01 Kjørevegsavgifter	25 000		-13 000	12 000	12 000
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	113 100		121 900	235 000	235 000
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	283 100		-58 000	225 100	225 100
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	73 200			73 200	73 200
Post 37 Anleggsbidrag	15 900			15 900	15 900
Sum inntektsbevilgning - B	510 300	-	50 900	561 200	561 200
Bevilgning til Statsoppdrag - C = A - B	3 363 800	84 500	818 000	4 266 300	4 266 300

Andre bevilgninger

	Opprinnelig bevilgning (1)	Endring RNB	Endring Nysaldering (2)	Bevilgning 2009	Inntekstført bevilgning hittil i år
Post 30 Investeringer i linjen	3 199 100	(84 500)	483 000	3 597 600	3 597 600
Post 33 Fysisk skille JBV - BaneTele AS		15 000		15 000	15 000

Merknader:

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 19.12.2008 og supplerende tildelingsbrev (tiltaksplan) st.prp. nr 37 (2008 - 2009)

(2) Iflg supplerende tildelingsbrev av 19.02 og 18.12.2009

Bevilgningen til Statsoppdraget er periodisert lineært, da Jernbaneverkets leveranse er den samme hele året. Periodisering av bevilgningsinntekter etter kostnadsutvikling/aktivitetsbudsjett er ikke hensiktsmessig.

Note 2 Lønn og sosiale kostnader	Tusen kroner	
	31.12.09	31.12.08
Lønninger	1 468 288	1 314 336
Feriepenger	219 452	156 947
Arbeidsgiveravgift	222 828	192 886
Pensjonskostnader	157 977	126 140
Sykepenger og andre refusjoner	-50 110	-41 849
Andre ytelser	42 418	40 628
Sum lønnskostnader	2 060 854	1 789 089
Antall årsverk	3 066	2 941

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 er 12,84 prosent. Det er kun lønn etter lønnstabell A og B som medregnes i grunnlaget for beregning av pensjon. Pensjoner er kostnadsført og inntektsført som bevilgning basert på denne satsen.

Lønn og sosiale kostnader inneholder også andel av kostnader overført til fornyelse/aktivering i egen linje i resultatregnskapet

Note 3 Andre driftskostnader (1)	Tusen kroner	
	31.12.09	31.12.08
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	141 208	98 227
Elektrisk kraft, nettleie	55 250	70 069
Leie og vedlikehold lokaler	253 023	237 768
Driftmateriell	565 248	253 824
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	249 179	174 985
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	3 496 878	2 091 858
Reiser, diett og forpleining	125 935	119 795
Telekommunikasjon	86 836	70 672
Øvrige kostnader	840 971	951 099
Påløpne avsatte kostnader	104 802	143 384
Sum andre driftskostnader	5 919 330	4 211 681

- (1) Jernbaneverket har ikke avsatt for oppryddingskostnader for kjent miljøforurensning som omfatter forurensning på Hommelvik og i Mostadmarka, Malvik kommune. I Hommelvik har Jernbaneverket et nedlagt impregneringsverk for jernbanesviller (nedlagt i 1975) hvor det må gjøres tiltak for å hindre fare for helseskade og videre forurensningsspredning fra tomte. Tiltaksplanen med tilleggsnotat foreslår to alternative løsninger for håndtering av forurensning i jordmassene. Kostnadene for tiltakene er estimer/budsjettet til alternativt 22,5 eller 39,5 millioner kroner. Jernbaneverket har søkt Fylkesmannen om tillatelse til å gjennomføre miljøtiltaket.

NSB deponerte i 1969 ca 160 tonn kreosotavfall fra det nedlagte impregneringsverket på Nygården i Hommelvik. Rapport fra ekstern konsulent anbefaler oppgraving av forurensede masser som transporteres til mobilt termisk forbrenningsanlegg for organiske miljøstoffer ved Nygården i Hommelvik samt at deponiområdet etter utgraving dekkes med rene masser og tilsås. Det foreligger ikke noe kostnadsestimat for tiltak for opprydding av kreosotdeponiet.

Note 5 Varige driftsmidler og Immaterielle eiendeler
Total per 200912

Tusen kr.	Immaterielle eiendeler	Tomter	Drifts-bygn.	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infrastruktur- eiendeler	Beredskap utstyr	Maskiner, transport		SUM
								mid.	Annet inventar og utstyr	
Anskaffelseskost 31.12.2008	56 778	406 667	0	2 174 840	7 230 559	21 377 147	17 523	773 464	120 265	32 157 243
Korreksjon anleggsmidler-åpningsbalanse	0	0	0	0	0	-37 899	0	0	0	-37 899
Overføring til annen anleggsgruppe	0	0	0	6 652	0	-6 652	0	0	0	0
Tilgang i 2009 fra post 23	1 560	5 200	0	61 976	1 477 377	714	0	6 424	10 698	1 563 949
Tilgang i 2009 fra post 30	0	0	0	0	3 163 352	0	0	0	0	3 163 352
Tilgang i 2009 fra post 33	0	0	0	0	4 638	0	0	0	0	4 638
Fra anlegg under utførelse til annen gr	0	13 289	0	36 966	-921 300	871 045	0	0	0	0
Avgang 2009 anskaffelseskost	0	0	0	-32 177	0	0	0	-18 574	-1 421	-52 172
Anskaffelseskost 31.12.2009	58 338	425 156	0	2 248 256	10 954 626	22 204 355	17 523	761 314	129 542	36 799 110
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte nedskrivninger pr 31.12.2008	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivninger i 2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger pr 31.12.2008	53 262	0	0	566 223	0	2 091 271	402	551 241	56 517	3 318 915
Avskrivninger i 2009	1 413	0	0	68 542	0	692 987	482	31 945	12 316	807 686
Akk. avskrivninger avgang i 2009	0	0	0	-26 464	0	0	0	-15 855	-512	-42 831
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balanseført verdi 31.12.2009	3 663	425 156	0	1 639 955	10 954 626	19 420 096	16 638	193 982	61 222	32 715 340

Avskrivningssatser (levetider)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	10-60 år		Ingen avskrivning	3-80 år Lineært	Virksomhets-spesifikt	3-15 år lineært	3-15 år lineært
			dekomponert lineært	10-60 år dekomponert lineært					

Avhendelse varige driftsmidler:

Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler	0	0	0	12 036	0	0	0	4 955	464	17 455
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	0	0	-5 714	0	0	0	-2 720	-909	-9 342
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0	6 322	0	0	0	2 235	-444	8 113

Note 5 B Spesifikasjon av varige driftsmidler 2009

Tusen kroner

	Anskaffelseskost	Avskrivninger	Balanseført verdi 31.12
(A) Infrastruktur			
Infra Over- Underbygging	17 034 576	-1 580 230	15 454 346
Infra høy- og lavspenningsanlegg	1 568 957	-433 515	1 135 442
Infra anlegg for trafikkstyring og kontroll (1)	3 600 822	-770 513	2 830 308
Sum Infastruktur	22 204 354	-2 784 258	19 420 096
(B) Bygninger tomter og annen fast eiendom			
Bygninger	2 080 640	-603 482	1 477 158
Bygningsmessige anl.	65 508	-2 844	62 664
Tomter og andre grunnarealer	425 157		425 157
Bygg. og anl. i bygg for energiforsyning	102 108	-1 975	100 133
Sum	2 673 413	-608 301	2 065 112
(C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse			
Maskiner og transportmidler	761 314	-567 331	193 982
Annet inventar og utstyr	129 542	-68 321	61 222
Beredskapsbruer	17 523	-884	16 638
Sum			271 842
Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg under utførelse			21 757 050
	Anskaffelseskost	Avskrivninger	Balanseført verdi 31.12
Herav Banedivisjonen	24 305 160	-3 325 122	20 980 038
		Banedivisjonens andel i %	96 %

		Verdi pr. 01.01.2009	Endring 2009	Balanseført verdi 31.12
(D)Anlegg under utførelse				
Infrastruktur anlegg under utførelse (1)	Note 5c	6 210 062	2 271 039	8 481 101
Andre anl under utf.		2 050	-1 786	264
Fornyelsesprosjekter under utførelse	Note 5c	978 287	1 387 824	2 366 111
Andre investeringer under utførelse		40 160	27 020	67 181
Fornyelser i maskinparken		0	39 970	39 970
Sum		7 230 559	3 724 067	10 954 626

- (1) Totale kostnader for signalanlegget Merkur er dels aktivert som infrastruktur, dels som anlegg under utførelse. Kostnader for signalanlegg på Gandal godsterminal inngår i posten infrastruktur med anskaffelseskost på 76,5 millioner kroner. Signalanlegget er i dag ikke tillatt tatt i bruk, men Jernbaneverket har søkt om godkjenning for bruk av anlegget som stedlig anlegg. Øvrige aktiverte verdier for utvikling av Merkur sikringsanlegg inngår i posten "Anlegg under utførelse". Aktiverte og kostnadsførte beløp er ikke entydig gjennfinnbare i Jernbaneverkets regnskapsføring, anslag fra gjennomført granskning viser at sum kostnadsførte og aktiverte verdier utgjør anslagsvis 340 millioner kroner. Etter juridiske vurderinger har ledelsen i Jernbaneverket kommet til at det ikke er grunnlag for å nedskrive på aktiverte verdier i årsregnskapet for 2009 på grunnlag av endret (tiltenkt) bruk av investerte midler.

Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse – investeringer/fornyelser**Investeringsprosjekter banedivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse**

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2009	Investering i 2009	Overføring for aktivering 2009	UB 2009
960104	Planoverganger Region Nord		27 237 966		71 602 904
960103	Planoverganger Reg Vest		17 042 165		61 151 165
	Andre investeringsprosjekter i Bane	35 459 900	75 766 073		158 961 078
	Investeringsprosjekter Banedivisjonen	35 459 900	120 046 204		291 715 147

Med investeringsprosjekter menes anlegg under utførelse som er definert som utbyggingsprosjekter av Samferdselsdepartementet i Budsjettarbeidet. Investeringsprosjekter finansieres av bevilgning post 30.

Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse – fornyelsesprosjekter

Investeringsprosjekter Utbyggingsdivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse

Prosjekt	Prosjekt	IB 2009	Investering i 2009	Korreksjon prosjekt 918029	Overføring for aktivering 2009	UB 2009
957400	Sandnes - Stavanger	1 208 208 768	819 142 000			2 027 350 768
951140	Lysaker st.	995 503 000	101 889 852			1 097 392 852
Andre investeringsprosjekter tatt i bruk		1 197 877 091	69 163 167		-1 057 610 241	209 430 017
Investeringsprosjekter tatt i bruk,		3 401 588 859	990 195 019		-1 057 610 241	3 334 173 637
951150	Lysaker-Sandvika Fjernstyring Mosjøen - Bodø	1 414 194 000	871 971 998			2 286 165 998
960129		318 182 000	52 500 000			370 682 000
943120	Grong-Mosjøen CTC/ATC Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	213 325 000	7 800 000			221 125 000
923200		96 831 000	262 906 000			359 737 000
960127	Alnabru CS	75 262 000	62 732 075			137 994 075
960166	Gevingåsen tunnel	25 650 000	180 346 000			205 996 000
960167	Oslo - Ski	34 099 000	50 244 000			84 343 000
960169	Eidsvoll-Hamar Drammen st. sportilpassing	19 435 000	62 816 000			82 251 000
960179	Flytog	24 122 000	31 729 000			55 851 000
960152	Halden driftsbanegård	6 314 724	64 166 984			70 481 708
960156	Holm-Holmestrand-Nykirke	27 639 099	22 660 000			50 299 099
960128	Bergen - Fløen Ofotbanen - Strømforsyning	14 010 000	33 409 000			47 419 000
960187		8 333 000	38 994 211			47 327 211
Andre investeringsprosjekter under utførelse		519 815 313	315 411 890	313 000		835 227 203
Investeringsprosjekter under utførelse		2 797 212 136	2 057 687 158	313 000		0 4 855 212 294
Investeringsprosjekter under utførelse og tatt i bruk		6 198 800 995	3 047 882 177	313 000	-1 057 610 241	8 189 385 931
Korreksjon		-24 199 261		24 199 261		
Totalt investeringsprosjekter		6 210 061 634	3 167 928 381	160 721 304	-1 057 610 241	8 481 101 078

Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse – fornyelsesprosjekter

Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen og Bane Energi

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2009	Investering 2009 (konto 7931)	Overføring for aktivering 2009	UB 2009
837034	Sporfornyelse Dombås-Hjerkind	3 908 438	87 603 468		91 511 906
829001	Ekstraordinær Fornyelse	0	83 211 709		83 211 709
817919	Øvrig fornyelse overbygning	0	71 651 138		71 651 138
828117	Sandnes - Stavanger, Dobbeltspor	70 211 197	0		70 211 197
818002	Lieråsen tnl, vedlikeholdsdelt	68 783 207	0		68 783 207
830573	SPA - Ballastrens BTB	0	60 022 592		60 022 592
810562	SPA-Forbr.Ballastrensing ØKB	30 133 796	27 937 335		58 071 130
828801	Fornyelsesandel - Investering	0	55 984 598		55 984 598
829606	Skinne-/ svillett Vossebanen tiltakspakke 2009	0	53 652 322		53 652 322
811007	Nationaltheateret	39 805 767	5 108 800		44 914 567
	Sum øvrige prosjekter i Banedivisjonen	687 692 439	911 516 825		1 599 209 265
	Sum Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen	900 534 845	1 356 688 787		2 257 223 632
<i>Antall fornyelsesprosjekter Banedivisjonen: 334</i>					
889010	Kjosfoss dammer og vannveier	4 204 154	7 197 078	-10 601 705	799 527
889037	Nordagutu omformerstasjon - fornyelse	21 342 129	24 254 466		45 596 595
889040	Kongsvinger omformerstasjon - fornyelse	33 544 670	13 235 101	-44 661 566	2 118 205
989004	Stavanger omformerstasjon	2 506 382	29 990 024		32 496 406
	Sum øvrige prosjekter i Bane Energi	16 154 750	19 420 269	-7 698 824	27 876 195
	Sum prosjekter under utførelse Bane Energi	77 752 084	94 096 937	-62 962 095	108 886 927
Total fornyelsesprosjekter i Jernbaneverket		978 286 929	1 450 785 724	-62 962 095	2 366 110 559

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader		Tusen kroner
Tusen kroner		
Renteinntekter, DnB Nordpool	-506	0
Renteinntekter	-489	-528
Valutagevinst	-4 429	-1 967
Sum finansinntekter	-5 424	-2 495
Rentekostnader, DnB Nordpool	137	424
Rentekostnader	83	23
Morarenter, kostnad	1 926	876
Annen finanskostnad	67	66
Valutatap	5 597	5 527
Sum finanskostnader	7 810	6 916

Kalkulatoriske rentekostnader

Kalkulatoriske kapitalkostnader er ikke bokført i regnskapet. Nedenfor presenteres rentekostnader beregnet for investeringer med en kalkulatorisk sats gitt fra Senter for statlig økonomistyring

	31.12.09	31.12.08	Gjennomsnitt i perioden
<u>Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:</u>			
Balanseført verdi immaterielle eiendeler	3 663	3 517	3 590
Balanseført verdi andre varige driftsmidler	32 711 676	28 834 811	30 773 243
Sum	32 715 339	28 838 328	30 776 834

Antall måneder på rapporteringstidspunktet:

12

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2009:

30 776 834

Fastsatt rente for år 2009:

4,69 %

Beregnet rentekostnad på investert kapital:

1 443 433

Note 8 Netto avregning Jernbaneverket

Tusen kroner

Avregning med statskassen (periodisert og kontant)		31.12.09	31.12.08	Endring
Anleggsmidler	Investeringer i andre selskaper	102	102	0
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	289 018	262 845	26 173
	Kundefordringer og andre fordringer	183 453	199 008	-15 555
	Periodeavgrensingsposter	28 997	-535	29 533
	Andre omløpsmidler	433 139	299 695	133 443
	Sum	<i>A1</i> 934 709	761 115	173 594
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-609 258	-328 560	-280 698
	Avsatte /skyldige feriepenger	-172 945	-154 322	-18 623
	Andre lønnsrelaterte avsetninger	-107 286	-88 167	-19 119
	Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter	-22	-259	236
	Annen kortsiktig gjeld	-669 374	-473 103	-196 271
	Sum	<i>A2</i> -1 558 885	-1 044 410	-514 475
Langsiktige forpliktelser	Miljøforpliktelser	0	0	0
	Andre forpliktelser	-290 881	-288 682	-2 199
	Sum	<i>A3</i> -290 881	-288 682	-2 199
Avregning med statskassen *		A	-915 057	-571 977
Hovedposter fra kontant mellomværende som inngår i avregning med statskassen:				
Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)		1	- 11
	Forskudd ansatte/lønnslån mv.		2	
	Andre fordringer		3	93 511
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk		4	-7 459
	Deposita mv.		5	-4 248
	Annen gjeld		6	1 304
Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport			B	83 097

Forts Note 8 Netto avregning Jernbaneverket

Tusen kroner

Konsernkonto utbetaling:	-11 095 358
Konsernkonto innbetaling	4 071 750
Netto inn/utbetaling innkreivingsvirksomhet	0
Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Netto trekk konsernkonto	-7 023 608
Inntektsført fra bevilgning (Brutto)	7 458 353
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	- 209 674
Tilbakeførte utsatte inntekter ved salg/avgang AN, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Andre avstemmingsposter	0
Forskjell mellom inntektsføring (brutto) og netto trekk på konsernkonto	225 070
Overført avregning med statskassen	118 009
Sum endring i avregning med statskassen *	343 079

Note 13 Investeringer i aksjer og selskapsandeler

Tusen kroner

	Forretnings- kontor	Antall aksjer	Eierandel	Stemme-andel	Årets resultat	Balanseført egenkapital	Balanseført verdi kapital-regnskap	Balanseført verdi virksomhets-regnskap
BaneserviceProsjekt AS ¹	Oslo	1000	100,0 %	100,0 %			100	100
Finse vann og avløp AS	Finse	2	0,67 %	0,67 %			2	2
Bokført verdi pr. 31.12.2009							102	102

¹ Selskapet er under avvikling

Note 14 Varebeholdninger		
Tusen kroner		
Anskaffelsesverdi	31.12.09	31.12.08
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten	289 018	262 845
Beholdninger beregnet på videresalg	0	0
Sum Anskaffelsekost	289 018	262 845
Ukurans		
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		
Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg		
Sum ukurans	0	0
Sum varebeholdninger	289 018	262 845

Det er pr 31.12.2009, ikke foretatt nedskrivning for ukurans.

Deler av lageret (satelittlagre) som ligger ute på baneenhetene er ikke talt opp og (ukjent) avvik er følgelig ikke regnskapsført/korrigert i lagersystemene

Note 16 Kundefordringer		
Tusen kroner		
	31.12.09	31.12.08
Kundefordringer til pålydende**	92 814	133 643
Avsatt til latent tap *	-24 525	-27 856
Sum kundefordringer	68 289	105 787

For fordringer eldre enn 90 dager hvor 2 purringer er sendt, er det foretatt full tapsavsetning. Saker som er sendt til Samferdselsdepartementet for avgjørelse er ikke tatt med i det latente tapet

*Herav tap på datterselskap Baneservice Prosjekt AS kr 16.625.000

**Kravet på kr 21.625.000 på datterselskap Baneservice Prosjekt AS er ikke med i kundefordringer til pålydende, men er inngår i linjegn Andre fordringer.

Note 17 Andre fordringer		Tusen kroner	
	31.12.09	31.12.08	
Forskuddsbetalt lønn	52	121	
Reiseforskudd	25	75	
Personallån	577	811	
Depostium	1	1	
Krav om refusjoner	8 953	6 974	
Forskuddsbetalte kostnader (1)	83 721	62 173	
Diverse fordringer (2)	21 835	23 065	
Sum	115 164	93 221	

(1) De største postene i forskuddsbetalte kostnader er husleie for kontorlokaler og publikumsarealer.
(2) Gjelder blant annet BaneService Prosjekt AS, et prosjektselskap ifm omdanning av BaneService til AS

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

Tusen kroner

Opptjente, ikke fakturerte inntekter

	31.12.09	31.12.08
Jernbanedirektøren med staber	0	0
BaneEnergi	0	0
Utbygging	0	0
Trafikk	2 787	375
Bane	4 537	2 152
Sum fordring	7 324	2 527

Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter (eks. forskuddsbetalt husleieinntekt)

	31.12.09	31.12.08
Jernbanedirektøren med staber	0	-3 640
BaneEnergi	0	0
Utbygging	0	0
Trafikk	0	0
Bane	-22	3 381
Sum fordring	-22	-259

Bane, Utbygging, Trafikk og BaneEnergi er enheter i Jernbaneverket.

Note 19 Bankinnskudd, kontanter og lignende

Tusen kroner

	31.12.09	31.12.08
Øvrige bankkonti *	12 829	35 861
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	101	112
Sum bankinnskudd og kontanter	12 930	35 973

* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

Note 20 Annen kortsiktig gjeld	Tusen kroner	
	31.12.09	31.12.08
Gjeld ansatte	-2	-74
Avsetning lønn	-45 809	-1 601
Påløpte kostnader	-661 294	-504 690
Uidentifiserte innbetalinger	-914	-2 183
Annen kortsiktig gjeld	38 645	35 444
Sum annen kortsiktig gjeld	-669 374	-473 103
Påløpte kostnader pr. divisjon		
	31.12.09	31.12.08
Jernbanedirektørens staber	-21 600	-13 331
BaneEnergi	-46 374	-19 066
Utbygging	-451 608	-409 365
Trafikk	-782	-352
Bane	-140 931	-62 576
Sum påløpte kostnader	-661 294	-504 690

7. Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap pr. 31.12.2009

Kronebeløp i tusen
kroner

	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2009
1 Bevilgningsandel			
Inntekt fra bevilgning	2 959 859	3 449 876	3 701 419
Sum driftsinntekter	3 487 395	4 132 596	4 359 973
<i>Bevilgningsandel (i prosent)</i>	84,9 %	83,5 %	84,9 %
Bevilgningsandel beskriver hvor stor prosentvis andel av Jernbaneverkets samlede inntekter som kommer fra bevilgning			
2 Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad			
Lønn og sosiale kostnader	1 661 065	1 789 089	2 060 854
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	6 602 383	7 227 398	9 179 153
<i>Lønnskostnadsandel (i prosent)</i>	25,2 %	24,8 %	22,5 %
Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader av sum driftskostnader			
Lønn og sosiale kostnader	1 661 065	1 789 089	2 060 854
Antall årsverk	2 855	2 941	3 066
<i>Årsverkskostnad</i>	582	608	672
<i>Endring ift. året før</i>	7,1 %	4,5 %	10,5 %
3 Kostnadsandel kjøp av entreprenør- og prosjekteringstjenester			
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	2 091 858	2 091 858	3 496 878
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	6 602 383	7 227 398	9 179 153
<i>Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)</i>	31,7 %	28,9 %	38,1 %
Kostnadsandel kjøp av tjenester uttrykker prosentvis andel av kostnader ifm kjøp av tjenester ift. sum driftskostnader.			
4 Avskrivningsandel varige driftsmidler			
Akkumulerte avskrivninger anleggsmidler	2 478 046	3 318 915	4 083 770
Bokført anskaffelseskost(varige driftsmidler + immaterielle)	27 317 352	29 531 675	36 799 110
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	9,1 %	11,2 %	11,1 %
Avskrivningsandel uttrykker de akkumulerte avskrivningenes prosentvise andel av kostnaden forbundet med å anskaffe anleggsmidlene			

Forts. nøkkeltall

5 Avskrivningsandel infrastruktur

Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur	1 437 133	2 144 532	2 784 258
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)	17 803 943	21 393 927	22 204 355
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	8,1 %	10,0 %	12,5 %

6 Opprettholdelsesgrad av varige driftsmidler

Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 23	659 011	630 605	1 563 949
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 30	2 187 000	2 461 340	3 163 352
Korreksjon åpningsbalanse og avgang	9 832	1 748 046	-90 071
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 33			4 638
Endring anskaffelseskost	2 855 843	4 839 991	4 641 868
Avskrivning i år (varige driftsmidler+immaterielle)	620 125	846 186	807 686
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)	0	0	0
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	460,5 %	572,0 %	574,7 %

Opprettholdelsesgrad av anleggsmidler er årets anskaffelser og fornyelser av anleggsmidler i % av av- og nedskrivningskostnader.

7 Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

Fornyelser (1)	659 011	630 605	1 450 786
Avskrivning i år (infrastruktur)	620 125	846 186	807 686
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	106,3 %	74,5 %	179,6 %

Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur uttrykker det prosentvise forholdet mellom fornyelse av eksisterende infrastruktur og

mellom fornyelse av eksisterende infrastruktur og kostnader til avskrivning og nedskrivning

(1) Fra og med 2009 er kostnadene for fornyelser hentet fra egen spesifisering i note 5c. For tidligere år er fornyelser hentet fra netto tilgang i note 5

8 Dekningsgrad av Gardermobanen uten avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Gardermobanen	80 997	81 348	73 138
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	73 197	77 582	97 458
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	110,7 %	104,9 %	75,0 %

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

Forts. nøkkeltall

9 Dekningsgrad av Gardermobanen med avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Gardermobanen	80 997	81 348	73 138
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	73 197	77 582	97 458
Avskrivningskostnader (Etterstad-Venjar)	106 833	108 245	108 250
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	45,0 %	43,8 %	35,6 %

10 Dekningsgrad av Ofotbanen uten avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Ofotbanen	22 012	10 205	16 127
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofotbanen	50 498	49 506	51 652
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	43,6 %	20,6 %	31,2 %

Dekningsgraden uttrykker det prosentvise forholdet mellom betaling for bruk av Ofotbanen og kostnaden som går til drift og vedlikehold av Ofotbanen. Inntektene er korrigert for periodefremmede poster for 2008.

11 Dekningsgrad av Ofotbanen med avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Ofotbanen	22 012	10 205	16 127
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofotbanen	50 498	49 506	51 652
Avskrivningskostnader (Ofotbanen)	8 674	11 314	13 653
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	37,2 %	16,8 %	24,7 %