

# Årsrapport 2010

Oslo, 11. mars 2011



## 0 INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>0</b>	<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Jernbanedirektørens beretning</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Økonomi</b> .....	<b>6</b>
2.1.	Kontantregnskap.....	6
2.2.	Kommentarer til kontantregnskapet.....	6
2.3.	Periodisert regnskap.....	11
<b>3</b>	<b>Sikkerhet</b> .....	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Punktlighet på jernbanen</b> .....	<b>15</b>
4.1.	Punktlighet.....	15
4.2.	Regularitet.....	19
4.3.	Oppetid.....	20
<b>5</b>	<b>Kundetilfredshet</b> .....	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Administrative og andre forhold</b> .....	<b>27</b>
6.1.	Bemanningsutvikling.....	27
6.2.	Sykefravær.....	27
6.3.	Kompetanse.....	27
6.4.	Kompetansestrategi for morgendagens jernbane.....	28
6.5.	Ledertrening og sikkerhet.....	28
<b>7</b>	<b>Produksjons- og produkt nøkkeltall</b> .....	<b>29</b>
<b>8</b>	<b>Vedlikehold og fornyelse</b> .....	<b>33</b>
<b>9</b>	<b>Investeringer (postene 30, 31 og 33)</b> .....	<b>38</b>
9.1.	Kort beskrivelse av de største prosjektene.....	41
9.2.	Utvikling i kostnadsoverslag/styringsramme 2010.....	43
<b>10</b>	<b>Oppfølging i forhold til tildelingsbrev 2010</b> .....	<b>44</b>
<b>11</b>	<b>Periodisert regnskap</b> .....	<b>49</b>

# 1 Jernbanedirektørens beretning

2010 ble et utfordrende år for norsk jernbane. Vi opplevde en av de tøffeste vintrene på lang tid. Januar, februar og mars var kaldere og hadde mer snø enn på mange år. Dette, sammen med etterslep i vedlikeholdet, ga utslag i en rekke driftsproblemer som resulterte i en svært dårlig punktlighet. Klimaet påvirket ikke bare linjen, men også rullende materiell som fikk problemer med driften. Punktligheten bedret seg utover året, og i 2. halvår så vi resultater av den store innsatsen på vedlikehold og fornyelse. Erfaringene fra sist vinter har blitt tatt hensyn til under planleggingen av snøberedskapsen for denne vinteren. Det har også blitt stilt økte ressurser til disposisjon til dette arbeidet. Så langt i år er det gledelig å kunne formidle at resultatene er vesentlig bedre enn i 2010, men det er viktig å gjøre oppmerksom på det fremdeles gjenstår mye arbeid i årene som kommer.

Jernbanen har dessverre opplevd flere tragiske ulykker i 2010. Ulykken på Sjursøya var spesiell. Tomme godsvogner trillet ukontrollert fra Alnabru Godsterminal og helt ned til Sjursøya, hvor de forårsaket omfattende skader og tap av menneskeliv. Statens Havarikommisjon for Transport har avgitt en rapport om saken som Jernbaneverket har gått grundig gjennom og iverksatt tiltak for å forhindre at tilsvarende kan skje igjen.

Det har vært utført et omfattende bygge- og vedlikeholdsarbeid på jernbanen i 2010. Jernbaneverket holder på med flere store investeringsprosjekter for å skape et mer robust jernbanetilbud til både reisende og godsleverandører. Eksempler på dette er det nye dobbeltsporet på deler av Vestfoldbanen, Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen og nytt dobbeltspor på strekningen Lysaker – Sandvika.

Vedlikeholdsarbeidene har pågått med full styrke i 2010. Spesielt hektisk var det i sommer med 30 dagers stengning av strekningen Oslo – Drammen. Det ble jobbet døgnet rundt med vedlikehold, utskifting og forbedringer. Tiltakene inngår i "Prosjekt Stor-Oslo", som snart er halvveis i det omfattende fornyelsesarbeidet, og som vil fortsette i 2011 og 2012. Den togfrie perioden ble vellykket gjennomført i samarbeid med togselskapene. Passasjerene ble fraktet i buss over de strekningene som var stengt i perioden. På Bergensbanen ble det i 2009 satt i gang en ekstrainsats for å få ned antallet feil og saktekjøringer. Disse tiltakene ble videreført med stor innsats også i 2010. Likeledes ble det på Dovrebanen gjennomført et stort arbeid i 2010 med å fornye sporet på strekningen over Dovrefjell.

Sikkerhetskulturen i Jernbaneverket har fått betydelig økt fokus i 2010. Den er en viktig del av kulturutviklingsprosjektet som pågår. Det norske Veritas har blitt benyttet til å vurdere sikkerhetskulturen i Jernbaneverket som grunnlag for videre utvikling. Jernbaneverket arbeider systematisk for kontinuerlig forbedring av sikkerheten for å unngå skader på mennesker, miljø og materielle verdier.

## **Politiske rammebetingelser**

Jernbaneverket har økt aktiviteten betydelig som følge av den økte satsingen på jernbane gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2019, og som ble fulgt opp gjennom statsbudsjettet for 2010. Den økte satsingen gir seg utslag i en rekke konkrete utbyggingsprosjekter igangsatt i 2010. Videre startet Jernbaneverket i 2010 utredningen om framtiden for høyhastighetsbane i Norge. Dette arbeidet vil pågå frem til 1. februar 2012, hvor utredningen presenteres. Jernbaneverket lager også en ny utgave av sin stamnettutredning som tar for seg jernbanens utvikling de neste 30 årene.

## **Økonomi**

Jernbaneverkets totale kostnader og investeringer i 2010 utgjorde kr 9,278 milliarder. Dette er kr 1.477 millioner mer enn i 2009, men kr 355 millioner under samlet bevilgning på kr 9,633 milliarder. Det har vært et merforbruk på kr 295 millioner på Drift og vedlikehold, og et mindreforbruk på kr 699 millioner på Investeringer.

## **Sikkerhetsutvikling**

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 4.5 % hvert år.

2010 har fortsatt vært preget av en del uhell og ulykker på jernbanen. Den mest alvorlige ulykken var Sjursøyaulykken. Målet for reduksjon i gjennomsnittet for antall drepte siste 20 år er likevel oppnådd. Det samme gjelder for antall personskader, målet på en reduksjon på minst 4,5 % ble oppnådd. For hendelser med materielle skader ble resultatet en reduksjon 3,1 %.

## **Punktlighetsutvikling**

Punktligheten for persontog var svært dårlig i første del av 2010 som følge av vinterutfordringene, og i særlig grad gjaldt dette januar og februar. Etter dette tok punktligheten seg gradvis opp. Mars og april hadde mye saktekjøring som følge av ras og teleløsning. En rekke tiltak ble satt inn for å bedre situasjonen. I andre halvår ga tiltakene resultater og punktligheten ble vesentlig bedre enn i første halvår. Totalt for året ble det en gjennomsnittlig punktlighet for persontog på 85%. Ved inngangen til 2011 er det positivt å se at punktligheten er vesentlig bedre enn på samme tid i fjor.

## **Kundetilfredshet**

I 2010 ble det iverksatt en rekke tiltak for å bedre kundetilfredsheten. Det ble bl.a. installert nye monitører og høyttalere på en rekke stasjoner, bemanningen av toginformatører ble forsterket, samarbeidet Jernbaneverket – NSB ble intensivert og det ble opprettet et nytt kundesenter som behandler alle kundeforhøvelser til Jernbaneverket. Mulighet for toginformasjon på mobiltelefon ble også lansert.

Det ble gjennomført to målinger av kundetilfredshet i 2010, begge i regi av NSB. På våren ble det lav kundetilfredshet, sammenfallende med driftsproblemene på det tidspunktet. Målingen på høsten viste en klar forbedring, og hadde den høyeste kundetilfredsheten på 3 år.

## **Organisasjon**

Jernbaneverket hadde ved utgangen av året 3.379 faste ansatte mot 3.140 året før. Økningen på 239 medarbeidere skyldes økt aktivitetsnivå. Sykefraværet har gått ned siden året før og er ved utgangen av året 4,5%, vesentlig under landsgjennomsnittet.

## **Fornyelsesgrad**

Fornyelsesgrad i % tilsvarer Regnskapsført (Fornyelse + Prosjekt Stor-Oslo) i prosent av NTP (Fornyelse + Prosjekt Stor-Oslo), og var for 2010 på 109 %.

## Målmatrise

Parameter	Status 2008	Status 2009	Status 2010	Mål 2010	Mål mot 2013
<i>Økonomi</i>					
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Periodisert resultat (mill. kr)	15	-118	525	> 0	> 0
<i>Sikkerhet</i>					
Gjennomsnitt antall drepte siste 20 år	6,7	6,5	6,2	-4,5%	-4,5% p.a
Gjennomsnitt antall personskader siste 3 år	85	82	66,7	-4,5%	-4,5% p.a
Antall hendelser med materiell skade	783	995	914	-4,5%	-4,5% p.a
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i prosent	98,6	98,5	98,2	98,8	99,2
Regularitet i prosent	98,1		97,3	98,5	99,0
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	63,5	62,3	60,0	67,0	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,2	3,6		3,2 (*)	3,8

Oslo, 11. mars 2011



Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

## 2 Økonomi

### 2.1. Kontantregnskap

Jernbaneverkets regnskapsrapportering omhandler kap. 1350 Utbetalinger og kap. 4350 Innbetalinger målt mot årets bevilgning. Bevilgning er basert på Tildelingsbrev for 2010 fra Samferdselsdepartementet av 13. januar 2010.

#### Jernbaneverkets kontantregnskap for 2010 (tall i mill kr)

Statkonto	Poster	Totalt 2010		
		Bevilgning	Regnskap	Avvik
135023	Drift og Vedlikehold	5 020,0	5 315,4	-295,4
135025	Drift og vedlikehold GMB	90,9	97,7	-6,8
135030	Investeringer i linjen	4 291,8	3 622,2	669,6
135031	Oslo-Ski	194,0	214,7	-20,7
135033	Fysisk skille JBV-BaneTele AS	36,4	28,0	8,4
<b>Sum kap. 1350</b>		<b>9 633,1</b>	<b>9 278,0</b>	<b>355,1</b>
435001	Kjørevegsavgift	25,8	29,0	-3,2
435002	Salg av utstyr og tjenester m.v.	239,0	215,3	23,7
435006	Videresalg av elekt. til togdrift	292,2	318,4	-26,2
435007	Betaling for bruk av GMB	74,7	75,0	-0,3
435016-18	Refusjoner	0,0	33,8	-33,8
435037	Anleggsbidrag	15,4	16,7	-1,3
<b>Sum kap. 4350</b>		<b>647,1</b>	<b>688,2</b>	<b>-41,1</b>

Note: Overførte midler fra 2009 og endringer er medtatt i kolonne for bevilgning

### 2.2. Kommentarer til kontantregnskapet

Jernbaneverkets kontantregnskap for 2010 viser en mindreutbetaling på kapitel 1350 i forhold til bevilgning på kr 355,1 millioner.

#### Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har utbetalt 295,4 mill kroner mer enn bevilget på post 23 Drift og vedlikehold. Som følge av lavere aktivitet enn planlagt under post 30 Investeringer i linjen har Jernbaneverket overført midler fra post 30 til post 23 Drift og vedlikehold på 66,3 mill kroner i 2010. Merforbruk målt mot revidert kontantbudsjett er 229,0 mill kroner.

Årsaken til merutbetalingen er sammensatt. Nedenfor beskrives hovedårsakene til avvik mellom bevilgning og kontante utbetalinger.

Jernbaneverket har et merforbruk på drift av infrastrukturen på 76 mill kroner i 2010. Dette skyldes økte utbetalinger for ekstra snørydding og snøberedskap samt økte energikostnader.

Snøberedskap: Det er utbetalt 80 mill kroner mer enn kontantbudsjett på 151,6 mill kroner for snørydding. I det sentrale Østlandsområdet medførte mye snø og kulde ekstra innleie av mannskap, mye overtid og ekstra maskinleie. Økt vinterberedskap medførte en økning i innleid mannskap med om lag 100 personer. Dette gjelder spesielt Oslo/Alnabru. Jernbaneverket iverksatte "klumpvakt", dvs. vakt på sårbare punkter for å fjerne is og snø. I løpet av 2010 ble det også anskaffet flere nye maskiner og leid inn spesialutstyr til rydding i Lodalen.

På Sør og Vestlandet har det også vært ekstra utfordringer knyttet til beredskap og fjerning av is i høyfjellet og snørydding i lavlandet (Hallingdal og Myrdal). Eksterne leverandører ble brukt til rydding av publikumsområder. Videre var arbeidet med ishugging i tunneler og fjellskjæringer større enn normalt. Store mengder snø krevde ekstrainsats av mannskapene for å holde sporvekslene i normal drift. Ekstra maskinkostnader påløper som følge av at det tunge snøryddingsutstyret, som vanligvis er prioritert til høyfjellet, også ble brukt i resten av baneområdet. I november og desember var en del maskinelt utstyr prioritert til det sentrale østlandsområdet.

I Nord var det et økt omfang av tining og hugging av is på Rørosbanen og økt omfang av beredskap på Dovre/Trønderbanen. Nordlandsbanen fikk ekstra kostnader i forbindelse med inneleie av eksterne entreprenører, samt økte maskinkostnader.

Energikostnader: Det er merutbetalinger for energibruk på om lag 30 mill kroner i 2010. Merforbruk skyldes i hovedsak økte energipriser samt høyt energiforbruk på grunn av en kald og snørik vinter.

Uønskede hendelser: Samlede utbetalinger for slike saker var om lag 17 mill kroner i 2010. De største hendelsene var brann i Askertunnelen, havarett godstog på hovedbanen, avsporing på Sjursøya, Brynsbakken og Harpefoss. Videre var det flomskader på Losna, vannlekkasje på Oslo S, samt flom, ras, avkjøringer og bomskader.

Korrektivt vedlikehold: Det er utbetalt 93 mill kroner mer enn kontantbudsjett i 2010 for korrektivt vedlikehold. Avviket skyldes i hovedsak økt feilretting av kontaktledningsanlegg, utbedring og oppfølging av skinnebrudd, mye arbeid knyttet til snørydding, samt retting av kabelfeil og releebytte. Videre har det vært betydelig opprydding og utbedringer etter skader og uønskede hendelser. Arbeidet var spesielt knyttet til Ras ved Lønsdal og Brumoen på Nordlandsbanen. Andre hendelser var flom og ras på Meråkerbanen, avsporinger på Stavanger driftsbanegård, Kristiansand stasjon og ved Dalane i Kristiansand. Ved Koppang stasjon var det et mindre sammenstøt mellom et tømmertog og et persontog.

Fornyelse: Det er utbetalt 52 mill kroner mer enn kontantbudsjett på 1.425 mill kroner i 2010. Store deler av merforbruket skyldes forhold relatert til Stavanger driftsbanegård. Prosjektet ble betydelig dyrere enn forutsatt. Videre er det merutbetalinger på Kongsberg stasjon, tekniske barrierer på Alnabru, sporvekselvarmeprosjekter, utbedring av telehiv og avisingsanlegg på Alnabru.

#### *Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen*

Jernbaneverket har utbetalt kr 6,8 millioner mer enn bevilgning på post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen i 2010. Merutbetalingen skyldes høyere aktivitet på vedlikeholdsarbeider på strekningen. Aktivitetsøkningen dekkes innenfor akkumulert fiktivt fond. Aktiviteter ut over ordinært vedlikehold innebærer en nedbygging av det "fiktive fondet". Ultimo 2010 utgjør fondet 1,5 mill kroner.

*Post 30 Investeringer i linjen*

**Investeringer (postene 30, 31 og 33) – Økonomisk status pr. 2010 (tall i tusen kr)**

Prosjektt tekst	Status 2010			Totalt 2010	Totalt for prosjektet		
	Budsjett	Kontant	Avvik	Bevilgning	Styringsramme	Forventet sluttsum	Avvik
Lysaker stasjon	133,10	43,7	89,37	15,00	1 140,03	1 195,00	-54,97
Lysaker-Sandvika	610,50	649,9	-39,35	650,00	3 114,46	3 080,00	34,46
Sandvika-Asker	21,50	15,7	5,80	0,00	3 802,61	3 715,00	87,61
Dobbeltspor Sandnes-Stavanger	194,20	212,6	-18,43	285,00	2 110,46	2 145,00	-34,54
Ganddal godsterminal	7,20	0,5	6,71	0,00	468,60	565,00	-96,40
GSM-R	65,10	11,0	54,06	0,00	1 831,61	1 716,00	115,61
Nordre avlastningsvei, tiltak på Brattøra	9,80	4,6	5,21	0,00	97,01	97,01	0,00
Fjernstyring Grong-Mosjøen	12,00	3,6	8,40	0,00	249,79	249,79	0,00
Fjerstyring Mosjøen-Bodø	35,00	48,6	-13,58	50,00	620,13	643,00	-22,87
Bergen-Fløen	12,00	11,6	0,39	0,00	432,37	432,37	0,00
Gevingsåsen tunnel	293,60	292,1	1,51	140,00	645,20	645,20	0,00
Barkåker-Tønsberg	395,98	377,7	18,29	530,00	1 488,11	1 488,11	0,00
Høvik st. vende og hensettingsanlegg	52,30	25,3	26,96	50,00	364,88	480,00	-115,12
<b>NYANLEGG</b>	<b>1 842,28</b>	<b>1 696,9</b>	<b>145,34</b>	<b>1 720,00</b>			
Eidsvoll-Hamar	195,00	204,0	-8,98	165,00			
Holm-Holmestrand-Nykirke	200,00	191,6	8,45	280,00	4 900,00	4 900,00	0,00
Alnabru containerterminal	55,00	53,0	2,01	70,00			
Farrisidet-Porsgrunn	80,00	85,0	-5,02	60,00			
Sandbukta-Moss	3,70	0,8	2,85	0,00			
Ulriken tunnel	20,00	22,1	-2,11	20,00			
Kolbotn stasjon - ny stasjon	10,00	4,0	6,04	0,00			
ERTMS erfaringsstrekning ØfbØ1	26,90	34,4	-7,47	30,00			
ERTMS-EOS	26,70	8,3	18,42	0,00			
ERTMS-EOS (STM)	0,00	0,0	0,00	0,00			
Plan for utskifting av signalanlegg	0,00	0,0	0,00	0,00			
Grunnerverv "fond" strategiske kjøp	20,20	-5,8	25,99	0,00			
Høyhastighetsutredning	0,00	0,0	0,00	0,00			
Ufordelt prosjektering, planlegging	0,00	0,0	0,00	80,00			
<b>DETALJPLANL/ GRUNNERV.</b>	<b>637,50</b>	<b>597,3</b>	<b>40,17</b>	<b>705,00</b>			
Sikkerhet og miljø	326,60	211,4	115,22	144,00			
Kapasitetsøkende tiltak	663,02	511,8	151,24	396,00			
Stasjoner og knutepunkter	335,30	246,0	89,26	278,00			
Prosjekt Lysaker-Etterstad/innestrekninger	465,00	324,0	141,00	470,00			
Ufordelt planlegging	73,00	7,3	65,70	0,00			
<b>SUM PROGRAMOMRÅDER m.m.</b>	<b>1 862,92</b>	<b>1 300,5</b>	<b>562,41</b>	<b>1 288,00</b>			
<b>POST 30 INVESTERINGER I LINJEN</b>	<b>4 342,70</b>	<b>3 594,8</b>	<b>747,91</b>	<b>3 713,00</b>			
POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO-SKI	201,30	214,7	-13,44	194,00			
POST 33 FYSISK SKILLEJBV-BANE TELE	36,40	28,0	8,36	25,00			
<b>INVESTERINGER NETTO</b>	<b>4 580,40</b>	<b>3 837,6</b>	<b>742,83</b>	<b>3 932,00</b>			
KAP. 4350 INNBETALINGER	38,75	27,3	11,45	-15,00			
Overføringer og tilleggsbevilgninger				605,20			
<b>INVESTERINGER BRUTTO</b>	<b>4 619,15</b>	<b>3 864,9</b>	<b>754,28</b>	<b>4 522,20</b>			

Jernbaneverket har utbetalt 657 mill kroner mindre enn bevilgning på investeringspostene 30, 31 og 33. Som følge av lavere aktivitet enn planlagt under post 30 har Jernbaneverket overført midler fra post 30 til post 23 Drift og vedlikehold på 66,3 mill kroner i 2010, jf. beskrivelse under post 23. Mindreutbetalinger målt mot revidert kontantbudsjett utgjør således 603,3 mill kroner.

Årsaken til mindreutbetalingene er sammensatt. En del av mindreutbetalingene skyldes forhold som ikke er relatert til forsinket framdrift, som utsatt betaling på grunn av tvist, lavere kostnader, etc. Slike forhold utgjør om lag kroner 230 millioner av mindreutbetalingene. Dette gjelder Lysaker stasjon, GSM-R, grunnerverv, noen delprosjekter i prosjekt Stor-Oslo og kundeinformasjonstiltak. Mindreutbetalinger tilknyttet forsinket framdrift målt mot revidert kontantbudsjett utgjør 373 mill kroner.

Årsakene til framdriftsforsinkelsene skyldes i hovedsak store utfordringer med å oppdrive nok kapasitet innefor jernbanetekniske fag. Tilgang på kritiske nøkkelresurser begrenser framdriften i prosjektene. Ressurssituasjonen innenfor signalfaget er kritisk og medfører at enkelte prosjekter får forsinket framdrift. I tillegg foretas en nødvendig prioritering av signalressursene til oppgaver innenfor drift og vedlikehold - og i særlig grad til prosjekt Stor-Oslo. Ferdigstillelse av Drammen stasjon har også blitt høyt prioritert i 2010, noe som har påvirket framdriften til flere andre prosjekter.



Nedenfor kommenteres avvik mellom kontantbudsjett og kontante utbetalinger for prosjekter med vesentlige avvik.

Barkåker-Tønsberg: Mindreutbetalinger på 18 mill kroner skyldes i hovedsak utsatte utbetalinger til nytt sikringsanlegg på Tønsberg stasjon. Nytt sikringsanlegg blir erstattet med et midlertidig sikringsanlegg til ibruktakelse i november 2011 for strekningen Barkåker - Tønsberg. Videre framdrift går som planlagt. Jernbaneverket planlegger å ta i bruk anlegget i november 2011.

Lysaker stasjon: Mindreutbetalinger på 89 mill kroner skyldes tvist og utsatt sluttoppgjør. Rettsavgjørelse i 2011 ga Jernbaneverket medhold i saken og redusert total kostnad.

GSM – R: Mindreutbetalinger på 54 mill kroner skyldes redusert total kostnader og tilbakeholdte utbetalinger knyttet til garantiasaker.

Grunnerverv: Det er mindreutbetalinger på 26 mill kroner tilknyttet avsatte midler til grunnerverv, ”grunnervervsfond” avsatt for strategiske kjøp er ikke benyttet i 2010.

Høvik stasjon vende og hensetting: Mindreutbetaling på kroner 27 millioner. Dette skyldes utsettelse av prosjektet. Videre framdrift er at Jernbaneverket slutfører detalj- og byggeplan og fremmer reguleringsplan for behandling i Bærum kommune.

Prosjekt Stor-Oslo: Mindreutbetalinger på 141 mill kroner skyldes flere forhold.

- Store deler av ”delprosjekt Lysaker-Asker” er utsatt til 2011 på grunn av manglende signalressurser. Dette har medført mindreutbetalinger på 44,2 mill kroner.
- Det er mindreutbetalinger på 6,1 mill kroner på ”delprosjekt akseltellere Øst”. Dette skyldes forsinkelse på grunn av manglende signalressurser.
- Det er mindreutbetalinger på 15 mill kroner på ”delprosjekt Spikkestadbanen”. Dette skyldes i hovedsak kostnadsbesparelser grunnet gjenbruk av anlegg.
- Anskaffelse og installasjon i ”delprosjekt Sporvekselovervåkning” er utsatt til 2011. Dette har medført mindreutbetalinger på 4,8 mill kroner.
- Det er mindreutbetalinger på 67 mill kroner på delprosjekt ”Lysaker – Etterstad”. Dette skyldes flere forhold. Utførelse av faser som var planlagt gjennomført i oktober 2010 ble avbrutt og utsatt. Arbeidet med KL-anlegg har hatt noe lavere aktivitet enn planlagt. Videre er bygging av ”KL Oslo S” forsinket og arbeidet med Telekabler har mindreutbetalinger på 17 mill kroner. Dette skyldes lavere kostnader i forbindelse med prosjektering / byggeledelse. Detaljprosjektering av ”Lillestrøm fjellhall” er stanset og ”Koblingshus Oslogate” har mindreutbetalinger på 10,5 mill kroner.

Sandnes-Stavanger: Merutbetalinger på 18 mill kroner skyldes forsinkelse i innbetaling av kommunale refusjoner for anlegg som er utført av Jernbaneverket for kommunene. Avvikling av signalentreprisen med ABB medførte også høyere utbetalinger i 2010 enn budsjettet.

Lysaker-Sandvika: Merutbetalinger på 39,4 mill kroner skyldes gjennomføring av sluttoppgjør for ferdigstilte entrepriser tidligere enn antatt. Framdriften er i henhold til plan.

Programområde kapasitetsøkende tiltak

Samlet sett er det mindreutbetalinger på 134 mill kroner i 2010 under programområdet kapasitetsøkende tiltak. Dette skyldes i hovedsak følgende forhold:

- CTC Bergensbanen: Mindreutbetalinger på 13 mill kroner skyldes forsinkelser i kontraktsinnngåelser. Forsinkelsen påvirker planlagt sluttdato for prosjektet.
- Drammen stasjon sportilpasning: Merutbetalinger på 23 mill kroner skyldes høyere kostnad.
- Nodeland kryssningsspor: Mindreutbetaling på 13 mill kroner skyldes senere oppstart av anleggsarbeidene enn planlagt.
- Bodø godsterminal: Mindreutbetaling på 20 mill kroner skyldes utsettelse av anleggsarbeider til sommeren 2011.
- Vålåsøy kryssningsspor: Mindreutbetaling på 22 mill kroner skyldes utsettelse av planlagte anleggsarbeider til 2011.

- Delprosjekt GSM-R: Mindreutbetalingene på 20,0 mill kroner skyldes at prosessen med avtaleinngåelse ved ekstern utlysning har tatt lengre tid enn planlagt.
- Transmisjon Bergensbanen: Det er utbetalt 7,4 mill kroner lavere enn budsjett i 2010.
- ERTMS - Plasir: Det er utbetalt 7,6 mill kroner lavere enn budsjett i 2010. Dette skyldes forsinket oppstart.
- Stavanger omformerstasjon: Det er utbetalt 17,5 mill kroner lavere enn budsjett i 2010. Mindreforbruk i forhold til kontantbudsjett skyldes forsinkelser i utbetalinger. Produksjon er i henhold til planen.

#### Programområde stasjoner og knutepunkter

Samlet sett er det mindreutbetalinger på 89 mill kroner under programområde stasjoner og knutepunkter. Dette skyldes i hovedsak følgende forhold:

- Voss stasjon: Mindreutbetaling på 10 mill kroner skyldes lavere framdrift enn forutsatt.
- Kundeinformasjonstiltak: Mindreutbetaling på 55 mill kroner skyldes lavere kostnad (30 mill kr) samt forsinkelser fra november 2010 til januar 2011.
- RØ Plattformforlengelse: Merutbetalinger på 23 mill kroner skyldes at tiltak har blitt vesentlig dyrere enn budsjettet. Dette gjelder i hovedsak Vestfossen, Gullhella, Tangen og Grua stasjoner.

#### Programområde sikkerhet

Samlet sett er det mindreutbetalinger på 115,2 mill kroner under programområde sikkerhet i 2010. Mindreforbruk skyldes hovedsakelig knapphet på signalressurser og manglende kapasitet innen prosjektering.

Tilpasninger til ny togfremføringsforskrift: Mindreutbetalinger på 25 mill kroner skyldes i hovedsak mangel på signalressurser og forsinket planarbeid.

- Rassikring: Mindreutbetalinger på 22,5 mill kroner skyldes i hovedsak forsinkelser.
- Planoverganger: Mindreutbetalinger på 13,6 mill kroner skyldes i hovedsak forsinkelser på grunn av tidlig vinter.
- Tunnelsikkerhet: Mindreutbetalinger på 7,6 mill kroner skyldes i hovedsak forsinket prosjektering.

Jernbaneverket har utbetalt 20,7 mill kroner mer enn bevilget over post 31 Oslo – Ski. Målt mot internt budsjett, som innebefatter overførte midler, er avviket 13,4 mill kroner. Merutbetalingene skyldes i hovedsak at prosjekteringskostnader og forberedende arbeider i forbindelse Ski stasjon er høyere enn planlagt.

Jernbaneverket har utbetalt 8,3 mill kroner mindre enn bevilgning på post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele AS i 2009. Forsinkelsen i prosjektet har bakgrunn i at oppstart av byggearbeidene ble forsinket. Anskaffelser er nå iverksatt og det er iverksatt tiltak slik at prosjektet vil ta igjen etterslepet for å nå planlagt ferdigstillelse. Prosjektet er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 2011.

### 2.3. Periodisert regnskap

Nedenfor vises et sammendrag av det periodiserte regnskapet basert på de statlige standardene. For et fullstendig regnskap vises til vedlegget "Årsregnskap 2010".

#### Periodisert resultatregnskap - 2010 (mill kr)

	2010	2009
<b>Driftsinntekter</b>		
Inntekt fra bevilgninger	3 554,0	3 701,0
Øvrige inntekter	847,0	659,0
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>4 401,0</b>	<b>4 360,0</b>
<b>Driftskostnader</b>		
Lønn og Sosiale kostnader	2 276,0	2 061,0
Varekostnader	520,0	391,0
Øvrige driftskostnader	1 183,0	1 216,0
Avskrivninger	946,0	808,0
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>4 925,0</b>	<b>4 476,0</b>
<b>Finanskostnader</b>		
Finansinntekter	3,6	5,4
Finans kostander	-4,7	-7,8
<b>Netto finanskostnader</b>	<b>-1,1</b>	<b>-2,4</b>
<b>Resultat</b>	<b>-525,1</b>	<b>-118,4</b>

Se fullstendig regnskaps rapport med kommentarer som eget vedlegg.

### 3 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 resultatet:

På veien mot nullvisjonen er kravet til Jernbaneverket en årlig reduksjon på 4,5 % for gjennomsnittlig antall drepte siste tjue år, gjennomsnittlig antall personskader siste tre år og årlig antall hendelser med materielle skader.

For året 2010 er det registrert 10 drepte på jernbanen. Det er ingen sammenheng mellom ulykkene og de er på ulike banestrekninger. Gjennomsnittet de siste 20 årene endte for 2010 på 6,2 drepte som er en nedgang på 4,6 % fra 2009. Det betyr at målsetningen om 4,5 % reduksjon i 20 års middel for antall drepte ble oppnådd for året.

#### Totalt antall omkomne 2010 og gjennomsnittet siste 20 år (driftssatt jernbane)

ÅR	Gj. snitt siste 20 år	2006	2007	2008	2009	2010
A) Omkomne	<b>6,20</b>	1	2	1	3	10*

\* 4 saker er fortsatt under etterforskning av politiet.

For gjennomsnittlig antall personskader, kategori B, C og D, er det en nedgang i tre års middel på 18,7 % og følgelig innfor den målsatte reduksjonen på 4,5 %. For førstehjelpskadene, kategori E og F har det vært en økning på 11,6 % for 3 års middel.

#### Antall hendelser 2010 med skade. Alle typer personskader, både driftssatt jernbane og utbygging.

ÅR	Gj. snitt siste 3 år	2006	2007	2008	2009	2010
B) Hardt skadde, m/mulig varig men	<b>3,0</b>	2	3	5	2	2
C) Alvorlig personskade, >24 timer på sykehus	<b>9,0</b>	21	15	8	9	10
D) Medisinsk behandlingsskade	<b>54,7</b>	56	82	64	58	42
E+F) Førstehjelp	<b>175,3</b>	90	142	159	170	197
<b>Sum</b>	<b>242</b>	<b>169</b>	<b>242</b>	<b>236</b>	<b>239</b>	<b>251</b>

Antall hendelser med materielle skader for 2010 viser en reduksjon på 3,1 % sammenlignet med målet som var en reduksjon på 4,5 %. Antall store og middels skader har økt sammenlignet med 2009. For de mindre ulykkene har antallet gått noe ned. Det gjøres oppmerksom på at saker med materiell skade kan forekomme i synergidatabasen uten at det ennå er lagt inn kostnader. Dette er saker som ennå ikke er avsluttet og hvor det kan være vanskelig å estimere kostnadene.

#### Totalt antall materielle skader 2010 både driftssatt jernbane og utbygging med innrapportert eller estimert kostnad.

ÅR	Gj. snitt siste 3 år	2006	2007	2008	2009	2010
> 600.000 Euro	<b>2,7</b>	3	1	4	0	4
> 150.000 Euro	<b>14,7</b>	9	10	20	12	12
> 30.000 Euro	<b>101,7</b>	72	75	101	91	113
> 10.000 Euro	<b>176,3</b>	202	194	201	170	158
< 10.000 Euro	<b>590,3</b>	250	324	439	685	647
Saker uten reg. beløp	<b>28,3</b>	32	37	18	37	30
<b>SUM</b>	<b>914</b>	<b>568</b>	<b>641</b>	<b>783</b>	<b>995</b>	<b>964</b>

Antall dyrepåkjørslar har økt de senere årene og er en utfordring for jernbanen. Det er registrert en økning på 17,1 % for 2010 sammenlignet med 2009.

#### Antall dyrepåkjørslar 2010.

ÅR	Gj. snitt siste 3 år	2006	2007	2008	2009	2010
Dyrepåkjørslar	1912	1568	1885	1877	1778	2083

#### Tiltak i handlingsprogrammet:

Aktuelle tiltak som inngår i handlingsprogrammet omfatter:

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

#### Tiltak mot ras og utglidninger av masse i spor

Endringer av klima de siste årene har ført til økt fokus på hendelser knyttet til ras. Selv om antall hendelser er redusert, ser man at klima påvirker infrastrukturen i større grad. Ekstremvær medfører ikke nødvendigvis flere hendelser, men større konsekvenser når først ekstremvær inntreffer. Man har imidlertid klart å unngå større ulykker ved å møte denne utviklingen med bedre varslingsrutiner ved bruk av flere værstasjoner, og egne prosedyrer for togframføring under ekstreme værforhold. Varslings- og inspeksjonsrutinene bidrar til at man i større grad kan vurdere både tiltak, hastighetsnedsettelse og evt. stengning av banen før hendelser oppstår. Dekningsgrad for værstasjoner må imidlertid stadig forbedres. Det er klaggjort oppsetting av 18 nye værstasjoner, hhv 5 på Bergensbanen, 2 Sørlandsbanen, 2 Dovrebanen, 6 Nordlandsbanen og 3 Ofotbanen. Av disse er 7 værstasjoner satt opp i 2010, mens de øvrige 11 værstasjonene skal settes opp i 2011. I 2010 har det for øvrig vært stort fokus på investeringsiden og bygging av permanente sikringstiltak. Store og omfattende tiltak er gjennomført blant annet på Bergensbanen (Reinunga og Kleven) for sikring mot snøskred og andre typer skred. Arbeidet med permanente sikringstiltak, utvikling av værberedskap og videre rasfarekartlegging vil fortsette i 2011.

#### Tiltak på planoverganger

I 2010 ble det undersøkt om teknisk utstyr på planoverganger bør skiftes ut for å øke sikkerheten ved overgangene. Det ble funnet behov for å skifte ut komponenter i innkoblingsfeltet. Videre ble det startet produksjon og utsending av én bestemt komponent som anses som viktig å ha tilgjengelig som reservedel under vinteren. Jernbaneverket planlegger å avslutte utskiftingen av komponenter for innkoblingsfelt for veisikringsanlegg uten signalavhengighet i løpet av 2011. I tillegg er det tildelt rammeavtale til leverandør av en ny type veisikringsanlegg.

#### Tiltak som forebygger ulykker med sammenstøt tog – tog og tog – objekt

Dagens sikringsanlegg og ATC har høy alder og er basert på gammel teknologi, og levetidsbetraktninger tilsier utskifting til fordel for nyere teknologi (programvarebaserte sikringsanlegg og ERTMS) for å opprettholde sikkerhetsnivået. Det gikk i 2010 ut forespørsel til leverandører av ERTMS om levering av signalanlegg på Østfoldbanens østre linje. Det ble samtidig arbeidet videre med generell implementeringsplan for ERTMS og tekniske og operative forhold i denne forbindelse.

For å tilfredsstillere kravene i den nye togframføringsforskriften ble det i løpet av 2009 identifisert i alt 23 tiltak av infrastrukturmessige, operative og trafikkmessig karakter. Mange av tiltakene ble ferdigstilt i løpet av 2010 mens andre kommer på plass på et senere tidspunkt. Alle tiltakene med tidsfrister for ferdigstillelse er avklart med Statens jernbanetilsyn.

Alle stasjoner ble i 2009 vurdert med hensyn på styrking av barrierer i forbindelse med kryssing. På denne bakgrunn ble det i 2010 som første skritt prosjektert såkalt ATC kryssingsbarriere på 6 stasjoner for installasjon i 2011.

#### **Tiltak for å hindre kryssing av og opphold i spor**

På bakgrunn av registrerte hendelser hvor personer krysser jernbanespor ulovlig, lages det analyser over spesielle problemområder. Det foreslås så tiltak som følge av dette.

#### **Tiltak for å hindre dyrepåkjørsler**

Antall dyrepåkjørsler har økt de senere årene og er en betydelig utfordring for jernbanen. Det er iverksatt tiltak for å redusere dette. Blant annet har rydding av vegetasjon vært styrket og det samarbeides lokalt med viltansvarlige om tiltak. Høsten 2009 ble det igangsatt et forskningsprosjekt med bruk av repellent for å redusere viltpåkjørsler langs jernbanen. Prosjektet ble avsluttet i 2010 på grunn av svake resultater. I 2010 var det særlig stor økning i antall påkjørte tamrein på Nordlandsbanen. Arbeidet med å sette opp gjerde for reinsdyr på begge sider av banen mellom Semska og Sørrelva på Saltfjellet (4 km) ble nesten ferdig i 2010. Jernbaneverket har utarbeidet en handlingsplan med hensikt å redusere omfanget av dyrepåkjørsler, planen ble ferdigstilt februar 2011.

#### **Tiltak på terminaler**

Jernbaneverket har også i perioden gjennomført analyser for hensetting av materiell på terminaler, stasjoner, driftsbanegårder og hensettingsspor. Det ble utført analyser på 152 områder. Ekskludert er Alnabru hvor det arbeides med flere detaljerte analyser i forbindelse med iverksettelse av forebyggende tiltak. På de 152 områdene ble det på 19 områder vurdert at det er risiko for løpsk materiell. Totalt 33 tiltak på disse 19 områdene er anbefalt vurdert nærmere.

## 4 Punktlighet på jernbanen

### 4.1. Punktlighet

**Mål:**

80 % av godstogene, 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).

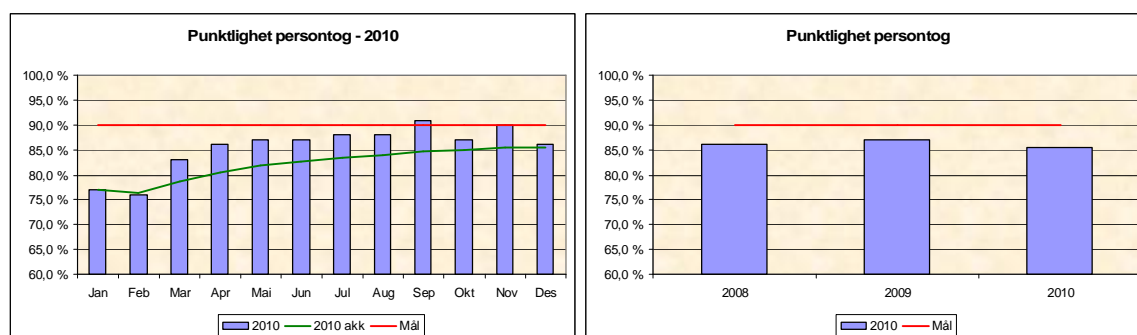
**Måloppnåelse:** Ikke oppnådd

**Vurdering av resultatet:**

Punktligheten for persontog ble 85 % for hele 2010, mot 87 % for forrige år. Punktligheten varierer noe gjennom året på grunn av sesongmessige forhold som snø og temperatur. Januar, februar og desember isolert

hadde lav punktlighet som følge av til dels ekstreme forhold med snø og/eller lave temperaturer. Gjennomsnittet for året ble 2 prosentpoeng dårligere enn 2009.

Punktlighetsmålet ble nådd for persontog for banene Raumabanen, lokaltog Stavanger (Jærbanen) og Bergen-Arna. For godstog ble punktlighetsmålet 80 % nådd for Cargonet på Nordlandsbanen og Green Cargo på Østfoldbanen. For øvrige baner lå punktligheten under 90 % (under 95 % for Flytoget).



Årsaken til forsinkelsene i 2010 skyldes i 33,3 % av tilfellene forhold hos Jernbaneverket og i 36,7 % av tilfellene forhold hos togselskapene. 19,2 % av tilfellene var følgeforsinkelser av trafikkavviklingen og 10,8 % av tilfellene skyldes eksterne årsaker som ras, forsinkelser fra utlandet, påkjørsler, etc.

Vinterværet med stort snøfall og periodevis sterk kulde forårsaket is og snø i sporveksler. Dette utløste midlertidige funksjonsfeil, som medførte stans i togtrafikken. I tillegg har forsinkelser oppstått som følge av kabelfeil, signalfeil, skinnbrudd, solslyng og strømbrudd. Det har gjennom året vært store infrastrukturarbeider på flere baner med mange og lange saktekjøringer. Ved oppsetting av buss for tog har ulik framføringshastighet buss/tog, og venting på busser, medført forsinkelser.

#### Punktlighetsforbedrende tiltak 2010

Det ble i 2010 gjennomført mange ulike typer tiltak med tanke på bedring av punktlighet. For flere av tiltakene er det en forventning om å se effekter fra 2011 og senere år.

#### Infrastrukturtiltak

I forhold til infrastrukturen har det blant annet blitt jobbet med å fjerne planoverganger og fornye utslitt infrastruktur, for eksempel skinner og sviller. Det har pågått omfattende skogsrydding langs sporet, særlig på Gjøvikbanen, men også på Dovre- og Østfoldbanen, samt i Osloområdet. Dette har allerede gitt målbar effekt ved at antall tilfeller der trær har veltet over kjøreledningen (KL) er redusert i 2010.

Osloprosjektet, og midlertidig ferdigstillelse av Sandvika og Lysaker, ga merkbart positiv effekt i punktligheten på Drammenbanen utover høsten. Ny sporsløyfe har økt fleksibiliteten på Drammen stasjon. Det er på deler av Vestfoldbanen og utvalgte steder i Osloområdet gjennomført fornyelser av KL-anlegg. Videre er ballastrensing blitt utført som planlagt på Østfold- og Kongsvingerbanen.

På Bergensbanen har innsatsen vært spesielt rettet mot skifting av skinner, sviller og ballast. Det ble på strekningen Voss-Bergen også gjennomført tele-forebyggende tiltak for å unngå telehiv fra vinteren/våren 2010. Tidstapet på Bergensbanen er i januar 2011 ca 1 min og 40sek, en markert forbedring sammenlignet med vinteren 2009/2010 hvor man var oppe i ca 7 min.

Mens gjennomføring av infrastrukturtiltak er viktig for bedring av punktligheten, skaper de omfattende arbeidene på sporet også forsinkelser. Det ble derfor gjennomført tiltak for å sikre god kommunikasjon internt i Jernbaneverket, bl.a. har punktlighetslederne deltatt fast i koordineringsgruppa for infrastrukturarbeider i Oslo-området.

### **Vinterberedskap**

Vinteren 2009/2010 virket sterkt inn på resultatet for punktligheten for 2010. Sist vår ble det derfor i samarbeid med togselskapene gjennomført en grundig evaluering av vinterberedskapen. Det ble etablert og gjennomført en rekke tiltak, herunder forbedring av vinterberedskapen og bedre snøryddingsutstyr, økt bemanning og utskifting av varmeelementer i sporveksler, i tillegg til tiltak som skal sikre god kommunikasjon internt i Jernbaneverket og mellom Jernbaneverket og togselskapene.

### **Trafikkinformasjon**

God informasjon i avvikssituasjoner er viktig for de reisende. I 2010 har det blitt fokusert mye på dette gjennom å styrke trafikkinformasjonen. Blant annet ble det tilsatt flere nye medarbeidere på toginfo, noe som har ført til at betjeningstiden er økt betydelig på alle togledersentraler. I tillegg til at dette gir raskere og bedre informasjon til kunder ved uregelmessigheter, bidrar det også til hurtigere trafikkavvikling, for eksempel ved sporendringer. Det har også skjedd en rask utbygging av infoanlegg på stasjoner på flere baner, som et viktig bidrag for å bedre informasjonen til de reisende.

### **PIMS**

I forhold til punktlighetsarbeidet har man i 2010 jobbet med innføringen av PIMS (Punctuality Improvement Method System) som arbeidsmetode. Metoden ble utviklet av Jernbaneverket, togselskapene, NTNU og SINTEF i perioden 2007-2009. Siden implementeringen av PIMS startet høsten 2009 er det i samarbeid med togselskapene gjennomført 12 PIMS-prosjekter på strekninger og/eller tognummer. Som eksempel ble et av disse gjennomført på Jærbanen i desember 2009 og januar 2010, hvor prosjektet resulterte i en klar forbedring av punktligheten. Årsaken til at prosjektet ble igangsatt var at punktligheten på Jærbanen hadde vært lav i store deler av 2009, og man opplevde ingen stor bedring etter at det nye dobbeltsporet på strekningen Stavanger-Sandnes ble tatt i bruk på slutten av året. Gjennom PIMS-prosjektet ble bakenforliggende årsaker til punktlighetsbristene kartlagt og det ble etablert 13 konkrete tiltak, hvorav de fleste i dag er implementert. Prosjektet har gitt som resultat at punktligheten på Jærbanen hver enkelt måned var bedre i 2010 enn i 2009.

### **Utvikling av strategi og handlingsplan for punktlighetsarbeidet**

Høsten 2010 ble det utviklet en strategi for punktlighetsarbeidet, med en tilhørende handlingsplan. Det er brukt mye tid på å forankre denne i Jernbaneverket og hos togselskapene. I 2011 blir det satt full fokus på implementering og videre forankring av strategien, og på gjennomføringen av aktivitetene i handlingsplanen. Strategien er blant annet viktig for at Jernbaneverket skal kunne fylle rollen som kravstiller og ta et helhetsansvar for punktlighet og regularitet i jernbanesektoren

En del av strategien går på å utvikle målesystemet slik at det er mulig å fordele forsinkelsestimer og antall innstillinger på de ulike aktørene. Dette er viktig for å kunne skape et større eierskap til punktligheten. Banedivisjonen har allerede foretatt organisatoriske grep for mer direkte oppfølging av oppetiden og raskere reaksjon der det oppdages uønsket utvikling. Dette har eksempelvis ført til et mye større fokus på å holde antall og lengde på saktekjøringer innenfor avtalt tidstap.

### **Planer for 2011**

I 2011 vil man fortsette arbeidet med å utvikle punktlighetsarbeidet. Da mange punktlighetsbrister oppstår i grensesnittene mellom jernbaneorganisasjonene, vil dette arbeidet i stor grad være et



fellesprosjekt mellom de ulike delene i Jernbaneløst og togselskapene. Konkret vil det i samarbeid med togselskapene bli igangsatt flere fellesaktiviteter. Dette inkluderer utvikling av måltavle for punktlighet og regularitet, tiltak for å sikre effektive stasjonsopphold, etablering av prosess for evaluering av ruteplan mht. punktlighet og økt avgangspunktlighet fra Alnabru godsterminal.

I forhold til infrastrukturen skal det også i 2011 gjennomføres mange tiltak som forventes å bidra til bedre driftsstabilitet fremover. Dette inkluderer blant annet nytt dobbeltspor ved Tønsberg, nytt kryssingsspor ved Jensrud på Gjøvikbanen, åpning av Bærumstunnelen, modernisering og utviding av Ski stasjon, forbikjøringspor på Ås og dobbeltsporstreking nord for Eidsvoll.

Det vil også arbeides med å sikre stabil trafikkavvikling under arbeid på infrastrukturen. Her planlegges det et pilotprosjekt knyttet til de forestående plattformarbeider på Trondheim S, der man vil bruke simulering av trafikkavviklingen som et utgangspunkt for videre punktlighetsanalyser.

### **Nærmere strekningsvis vurdering:**

#### **Nærtrafikk rundt Oslo hele døgnet**

Til tross for store problemer i januar og februar ble punktligheten i 2010 den samme som i 2009, 85 % i rute til endestasjon. Beste strekning var Østfoldbanen med gjennomsnittlig punktlighet på 89 %. Svakest ble Drammenbanen med 81 %. Dette skyldes anleggsarbeider. Bl.a. var strekningen Oslo – Drammen helt eller delvis stengt i åtte uker fra juni til august, i tillegg til flere helger utover høsten. I rushtiden er punktligheten betydelig svakere på alle strekninger. Det skyldes at flere baner er overbelastet, slik at det ikke finnes tilbakestillingsevne ved forsinkelser.

Innsatsen som er gjort i Oslostunellen har ført til færre punktlighetsforstyrrende feil, selv om prosjektet ennå ikke er ferdigstilt.

#### **Nærtrafikk Bergen, Trondheim, Stavanger**

Gjennomsnittlig punktlighet i 2010 var 89 %, en bedring på 1 % poeng. Beste banestrekning var Bergen-Arna med en gjennomsnittlig punktlighet på 97 % i rute til endestasjonen. Nytt dobbeltspor på strekningen Stavanger – Sandnes ble tatt i bruk i desember 2009, og punktligheten på Jærbanen ble 91 % i rute til endestasjonen i 2010. Svakeste banestrekning var Vossebanen med en gjennomsnittlig punktlighet på 81 % i rute til endestasjonen.

#### **Flytoget**

Samferdselsdepartementet har satt som mål for Flytoget 95 % punktlighet til Gardermoen. Med 92 % ble målet ikke nådd, og dette er svakere enn året før da tallet ble 94 %. Dette skyldes blant annet vinterproblemene i januar og februar.

#### **Intercity/ Regiontog Østlandet**

I forhold til 2009 har punktligheten falt betydelig, fra 82 til 77 %. Beste strekning var Østfoldbanen med gjennomsnittlig punktlighet på 87 %. Svakest ble Dovrebanen med 66 %. Hovedårsaken var at togene ventet på busser fra Drammen i de periodene Drammenbanen var stengt. Dessuten er det kapasitetsproblemer nord for Eidsvoll der strekningen Hamar – Lillehammer er erklært overbelastet i perioder av døgnet.

#### **Gjøvikbanen AS**

Punktligheheten er falt kraftig fra 88 til 80 %. Utenom vinterproblemene har arbeid med omlegging av banen i forbindelse med nytt kryssingsspor på Jensrud forårsaket forsinkelser. At persontog på Bergensbanen og godstog på Sørlandsbanen måtte kjøres over Gjøvikbanen det meste av sommeren, skapte framkommelighetsproblemer.

**Fjerntog, regiontog og langdistanse**

Gjennomsnittlig punktlighet i 2010 var 80 %, en nedgang på 3 % fra 2009.. Beste banestrekning var Raumabanen og Sørlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 91 og 80 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekninger var Dovrebanen og Bergensbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 75 % og 76 % i rute til endestasjonen.

**Godstog**

Gjennomsnittlig punktlighet i 2010 var 69 %, noe som er en tilbakegang på 8 % i forhold til 2008. Beste banestrekning var Nordlandsbanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på 80 % i rute til endestasjonen. Svakeste banestrekninger var Dovrebanen og Raumabanen, med en gjennomsnittlig punktlighet på hhv. 65 og 58 % i rute til endestasjonen.

Hovedårsak er at togene ikke klarer å gå fra Alnabru i rute, dessuten har tog fra Sverige hatt meget svak punktlighet ved ankomst grensen.

## 4.2. Regularitet

### Mål:

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

**Måloppnåelse:** Ikke oppnådd

### Vurdering av resultatet:

Regulariteten i toggangen i 2010 var 97,6 %, noe som er en nedgang på 0,3 prosentpoeng fra 2009. Regularitet viser prosentvis faktisk antall tog, som har blitt kjørt, i forhold til antall tog som skulle ha kjørt i henhold til

ruteplan. Tog kan bli innstilt av flere årsaker, hvorav de mest vanlige er:

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

Nedenfor vises en spesifisert oversikt over regularitet i 2010. Innstillinger som er planlagt i forbindelse med infrastrukturarbeid, og som er meldt inn i ruteplanprosessen er ikke med i tabellen. Innstilte flytog i forbindelse med at Oslo Lufthavn, Gardermoen var stengt i april pga. vulkanutbrudd/askesky fra Island er utelatt. Oversikten skiller heller ikke mellom tog som er innstilt på hele eller deler av strekningen.

Tog-produkt-gruppe	Togprodukt	Togprodukt på strekning	Gj.sn. reg.			2010	
			1. tertial	2. tertial	3. tertial		
<b>NSB Langdistanse</b>	Dovrebanen	Oslo	Trondheim	99,0	95,4	98,0	<b>97,4</b>
	Nordlandsbanen	Trondheim	Bodø	95,9	89,9	99,3	<b>95,0</b>
	Raumabanen	Dombås	Åndalsnes	94,3	99,2	94,7	<b>96,1</b>
	Rørosbanen	Hamar	Røros/Tr.heim	99,0	99,3	99,1	<b>99,1</b>
	Bergensbanen	Oslo	Bergen	97,3	98,1	99,4	<b>98,2</b>
	Sørlandsbanen	Oslo	Kr.sand/Stavanger	98,3	99,1	98,4	<b>98,6</b>
<b>NSB Mellomdistanse</b>	Østfoldbanen	Oslo	Halden	98,4	99,2	98,2	<b>98,6</b>
	Vestfoldbanen	Oslo	Larvik/Skien	94,0	97,7	98,2	<b>96,6</b>
	Dovrebanen	Oslo	Lillehammer	96,3	98,1	99,0	<b>97,8</b>
<b>NSB Gjøvikbanen AS</b>		Oslo	Hakadal/Jaren/Gjøvik	90,9	98,0	97,7	<b>95,5</b>
<b>Utenlandstog</b>	Østfoldbanen	Oslo	Komsjø	95,6	99,9	98,2	<b>97,9</b>
	Kongsvingerbanen	Oslo	Magnor	94,9	97,8	96,2	<b>96,3</b>
	Meråkerbanen	Trondheim	Storlien	95,6	99,2	99,2	<b>98,0</b>
	Oftobanen	Narvik	Bjørnfjell	98,9	99,3	100,0	<b>99,4</b>
<b>Flytoget AS</b>	Flytog	Asker/Oslo	Gardermoen	98,0	99,1	98,5	<b>98,5</b>
<b>Lokal tog</b>	Lokal tog Oslo	Oslo	HB, DB, KB, ØB	94,5	98,1	97,8	<b>96,8</b>
	Lokal tog Stavanger	Stavanger	Nærbø/Egersund	95,6	98,3	98,1	<b>97,3</b>
	Arendalsbanen	Nelau	Arendal	99,4	99,8	97,1	<b>98,8</b>
	Bratsbergbanen	Porsgrunn/Skien	Notodden	96,0	98,0	93,5	<b>95,8</b>
	Lokal tog Bergen	Bergen	Ama	98,3	99,8	99,6	<b>99,2</b>
	Vossebanen	Voss	Bergen	97,6	98,6	99,4	<b>98,5</b>
	Flåmsbanen	Myrdal	Flåm	99,4	99,4	99,7	<b>99,5</b>
	Lokal tog Trondheim	Trondheim	Steinkjer	98,6	99,2	98,6	<b>98,8</b>
	Salten (Rognan-Bodø)	Rognan/Fauske	Bodø	99,0	99,6	99,1	<b>99,2</b>
<b>Antall tog gjennomsnitt</b>				<b>96,1</b>	<b>98,5</b>	<b>98,2</b>	<b>97,6</b>

### 4.3. Oppetid

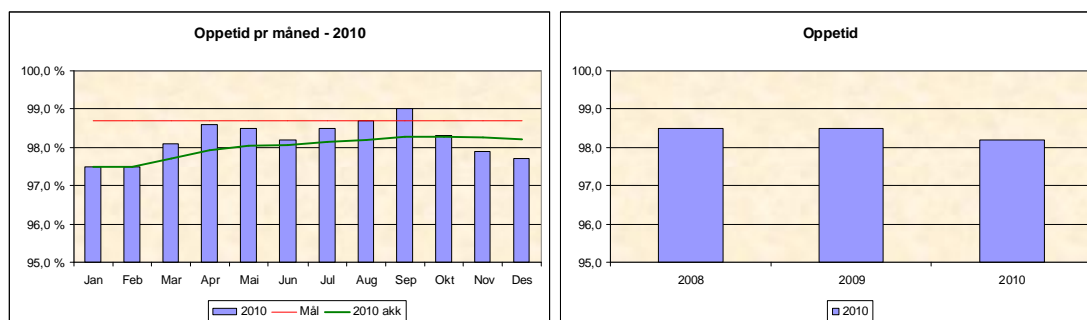
**Mål for oppetid:**

Oppetiden for jernbaneinfrastrukturen skal være på minst 98,7%.

**Måloppnåelse:** Ikke oppnådd.

**Vurdering av resultatet:**

Forsinkelsestimer som følge av feil i infrastrukturen reduserer oppetiden for jernbanen. Målet for 2010 var 9.400 forsinkelsestimer, som gir en oppetid på 98,7%, og som er et delmål mot målet for 2013 på 99,2%. Resultatet ble 11.973 forsinkelsestimer, 1.723 flere enn året før og en økning på 14%. Dette gir en samlet oppetid i 2010 på 98,4%, dvs. 0,3 prosentpoeng lavere enn målet. I 3. tertial var oppetiden på 98,7%.



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.

**Hovedårsaker til forsinkelsestimer:**

- I januar og februar var jernbanen utsatt for mye kulde i de fleste deler av landet. Konsekvensene av denne kuldeperioden preget jernbanen videre utover i 1. tertial med telehivproblematikken. I tillegg har fare for ras ført til flere ikke-planlagte saktekjøringer. Feil på telefonsystemet GSM-R i mars førte til stopp i all togtrafikk i hele Norge i 2 timer og 45 minutter. Konsekvensen av dette ble 170 forsinkelsestimer i tillegg til innstilte tog.
- I 2. tertial er det spesielt busskjøring i forbindelse med planlagte arbeider som har bidratt til forsinkelser. I tillegg har det vært enkelte signalfeil, jordfeil kontaktledningsfeil.
- I 3. tertial 2010 var det registrert 12% færre forsinkelsestimer enn i 3. tertial 2009. September og november var måneder med laveste antall forsinkelsestimer i 2010. I oktober har det vært registrert forsinkelsestimer forårsaket av glatte skinner og belegg, samt en del enkeltfeil/hendelser. I desember har det vært flere jordfeil i Oslo-området.

Forsinkelsestimer fordeler seg som følger (endring i forhold til 2009):

- Feil på sikringsanlegg 3.697 forsinkelsestimer / en økning på 197 forsinkelsestimer. (+5%)
- Feil på kontaktledning 1.168 forsinkelsestimer / en økning på 127 forsinkelsestimer. (+11%)
- Feil i den øvrige infrastrukturen (overbygning) 3.462 forsinkelsestimer / en økning på 1040 forsinkelsestimer. (+30%)
- Planlagte arbeider (utover det som allerede er inkorporert i ruteplanen) 2.238 forsinkelsestimer / en reduksjon på 116 forsinkelsestimer. (-5%)
- Tele 327 forsinkelsestimer (koden er innført igjen fra 2010, tidligere er disse feil tatt med under kontaktledning).
- Ytre forhold, inkl koden ”materiell med feil sperret spor”, 1080 forsinkelsestimer (848 forsinkelsestimer knyttet til materiell med feil sperret spor) / en økning på 142 forsinkelsestimer. (+14%).

Jernbaneverket jobber kontinuerlig med analyse av feil i infrastrukturen og konsekvenser av disse i form av forsinkelsestimer. I begynnelsen av desember 2010 har Jernbaneverket tatt i bruk ny årsaksregistreringsmal, der forsinkelsestimer også skal knyttes til hendelser / feil i infrastrukturen.

Man vil på denne måten forbedre tilgangen til informasjonen om konsekvensene av oppståtte feil i infrastrukturen. Dette skal videre gi bidrag til beslutning om hvor og hvilke type tiltak skal iverksettes for å redusere antall feil. Vi er inne i en innføringsfase. Innsamling av data, samt evaluering av kvaliteten på den innsamlede informasjonen vil fortsette i 2011.

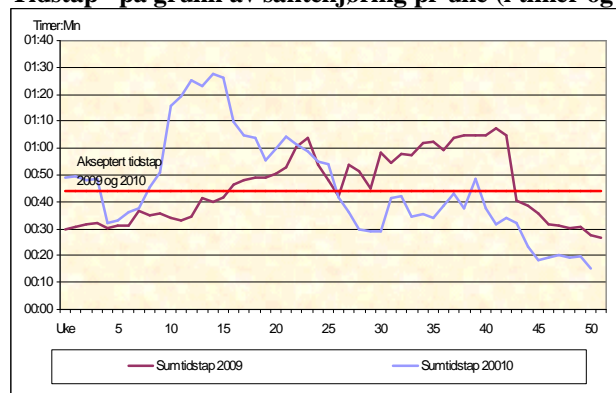
#### 4.4. Tidstap

**Mål:** Inntil 1 minutt tidstap pr 10 mil spor dvs. gjennomsnittlig tidstap på 44 min pr uke.

##### Vurdering av resultat:

Gjennomsnittlig tidstap pr uke i 2010 var på 46 min mot 45 min i samme periode i fjor. Økningen var knyttet til saktekjøringer pga planlagte arbeider. Gjennomsnittlig tidstap pga planlagte arbeider pr uke var på 18 min mot 17 min i fjor. Gjennomsnittlig tidstap pga ikke planlagte saktekjøringer pr uke er redusert fra 28 min i 2009 til 27 min i 2010. Kuldemengdene i vinter medførte ikke-planlagte saktekjøringer på grunn av telehiv og rasfare på flere strekninger. Situasjonen i 3. tertial var vesentlig bedre enn i 3. tertial 2009, med gjennomsnittlig tidstap pr uke på 30 min mot 47 min i 3. tertial 2009.

##### Tidstap\* på grunn av saktekjøring pr uke (i timer og minutter) planlagt og ikke planlagt



\* I den grafiske framstillingen ovenfor presenteres totalt tidstap pr. uke på grunn av saktekjøringer og akseptert tidstap pr uke.

##### Tiltak:

Det har blitt iverksatt tiltak for å oppheve ikke planlagte saktekjøringer. Av dette kan nevnes:

- § Rassikring på utsatte steder bla på Nordlands- og Vestfoldbanen.
- § Pakking / dreneringstiltak, samt sville- / skinne- / massebytte på strekninger med dårlig spor bl.a. på Bergensbanen.

## 4.5. Punktlighetsforstyrrende feil

### Signalfeil med togforsinkelse

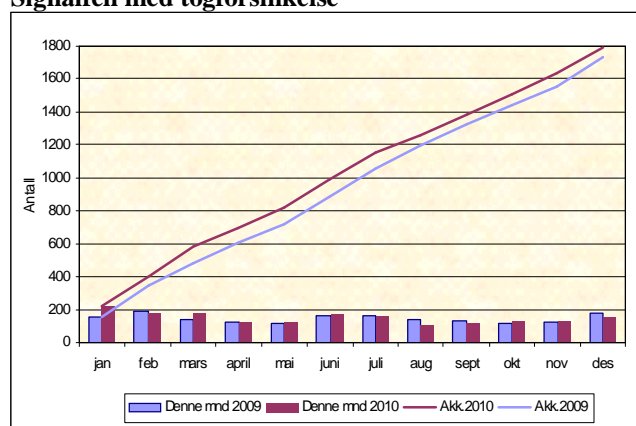
**Mål:** Mindre enn 1400 signalfeil med togforsinkelse i hele 2010

#### Vurdering av resultat:

Det er registrert 1793 signalfeil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken i 2010. Dette er 56 flere feil enn i fjor. Etterslep i registreringen av antall signalfeil i 2009 er noe redusert, derfor er antall signalfeil som legges til grunn i sammenligningen justert opp.

Det er noe økende trend i antall forsinkelsestimer på grunn av signalfeil. Antall registrerte forsinkelsestimer har en økning på 5% i forhold til samme periode i fjor. Konsekvens av signalfeil er økt fra 2 timer pr feil til 2,1 timer.

#### Signalfeil med togforsinkelse\*



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

#### Risiko:

For trendbildet av utvikling av antall signalfeil er det usikkerhet knyttet til om det har vært svakhet i datagrunnlaget i tidligere år.

#### Tiltak:

Tiltakene som er gjort innenfor prosjektet på strekningen Lysaker-Etterstad er knyttet til bl.a. utskifting av signalkomponenter, bytting av sporveksler eller innføring av akseltellere, vil over tid også bidra til færre signalfeil. I løpet av de 30 dagene tunnelen gjennom Oslo var stengt for trafikk ble det montert akseltellere i hele tunnelen og på Skøyen st. Disse skal erstatte dagens system med sporfelt for detektering av tog på sikt.

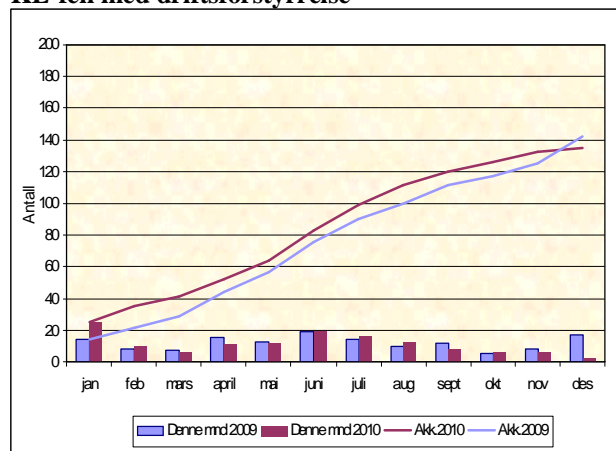
### Kontaktledningsfeil med togforsinkelse

**Mål:** Mindre enn 135 KL-feil med togforsinkelse for hele 2010.

#### Vurdering av resultat:

Det er registrert 135 kontaktledningsfeil som medførte driftsforstyrrelser i togtrafikken i 2010. Dette er 7 færre feil enn i fjor. Noen av feilene er forårsaket av tog. Det er en økende trend i antall forsinkelsestimer på grunn av kontaktledningsfeil som er økt med 11% i forhold til i fjor. Konsekvens av KL - feil er økt fra 7,3 timer pr feil til 8,7 timer.

## KL-feil med driftsforstyrrelse



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

### Risiko:

KL-feil med driftsforstyrrelser gir generelt store konsekvenser for togtrafikken, spesielt de som er knyttet til nedrevet bæreline / kontaktledning eller kontaktråd. Denne typen feil er mest langvarige, gir mest forsinkelser, samt innstillinger av tog.

### Tiltak:

Jernbaneverkets landsomfattende prosjekt for å rydde skog langs banestrekningene er videreført i 2010. Tiltaket gjøres bla for å hindre at trær faller inn i kontaktledning og spor. Det er i 2010 gjennomført omfattende skogrydding på for eksempel Østfold- og Gjøvikbanen.

## 4.6. Sikkerhetsfeil i infrastrukturen

### Solslyng og ras

**Mål:** Maksimalt 29 solslyng og 65 ras i 2010.

### Vurdering av resultat:

Solslyng kan oppstå i forbindelse med stor varme. Det er registrert 11 solslyng i 2010. Dette er 28 færre solslyng enn i 2009, en positiv trend og resultat av stort fokus på å forebygge/unngå dette. Det er registrert 55 ras i 2010. Dette er 1 flere enn i fjor. 21 ras er registret på Nordlandsbanen og 13 på Bergensbanen.

### Risiko:

Ekstreme værforhold vil påvirke risiko for solslyng (ekstrem varme i sommermånedene) og ras (ekstreme nedbørsmengder).

### Tiltak:

Jernbaneverket jobber aktivt med solslyng i de periodene av året hvor dette er aktuelt. Det er gjennomført mange aktiviteter på forsesongen i 2010 med utskifting av mellomlegg og sideisolatorer, samt nøytralisering av utsatte partier. Årsaken til solslyng er i de fleste tilfeller temperatur over 30 grader. Alle solslyng vil bli utbedret gjennom kapping, retting og nøytralisering av sporet.

Det er høyt fokus på kontroll av vann som kommer i sporet, gjennom god drenering hindres det at vannet blir stående og over tid fører til ustabile spor. Kontroll og vedlikehold av stikkrenner er blant tiltak som forebygger fare. Det er i 2010 gjennomført fjellrensk og fjellsikring, som tiltak for å redusere faren for ras.

## **Sikkerhetsfeil i signalanlegg**

**Mål:** Maksimalt 10 i hele 2010.

### **Vurdering av resultat:**

Det er registrert 22 sikkerhetsfeil i signalanlegg mot 20 i fjor, som er høyere enn målet for året. Det er gjort anstrengelser med riktig registrering av sikkerhetsfeil, men det antas at det fremdeles er noe feilregistrering på området.

### **Tiltak:**

Det skal gjennomføres utskifting av komponenter for innkoblingsfelter for ca. 140 planoverganger. Dette dekker ca. 35 % av de planovergangene som ikke har avhengighet til hovedsignal. På grunn av lav tilgjengelighet/kapasitet på leveranser av enkelte elektronikkomponenter er tiltakene/endingene av innkoblingsfeltene forsinket. Tiltaket vil videreføres i 2011.

## **Skinnebrudd**

**Mål:** Maksimalt 44 i hele 2010.

### **Vurdering av resultat:**

Resultatet for 2010 viser 92 tilfeller av skinnebrudd. Dette er 43 flere enn i fjor.

### **Risiko:**

Det er en markant økning i antall skinnebrudd, noe som trolig har en bakgrunn i kulde kombinert med utfordringer for togselskapene mht hjulslag.

### **Tiltak:**

Alle skinnebrudd utbedres. Tiltakene for å redusere den negative trenden på langsikt er bla utskifting av skinner, samt vurdering av installasjon av hjulslagdetektorer.



## 5 Kundetilfredshet

### Mål:

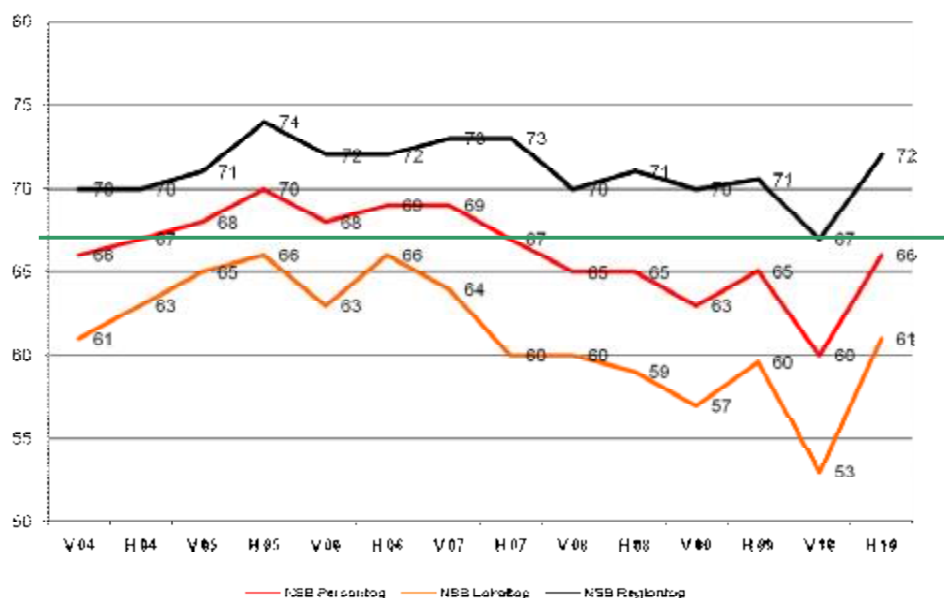
Målet er å oppnå 67 poeng på NSBs Kundetilfredshetsindeks (KTI) som måles to ganger i året, hhv. vår og høst.

**Måloppnåelse:** Ikke oppnådd

### Vurdering av resultatet:

Ved årets første måling (vår 2010) ble resultatet 60 poeng, et historisk lavt resultat som sammenfalt med store driftsrelaterede problemer. Ved årets andre måling (høst 2010) ble resultatet 66 poeng. Dette er ett poeng under målsettingen på 67, men likevel det beste resultatet siden målingen høsten 2007.

under målsettingen på 67, men likevel det beste resultatet siden målingen høsten 2007.



NSBs KTI måler 12 områder, hvorav Jernbaneverket har direkte innflytelse på tre av disse, hhv. ”Stasjonsområdet”, ”Informasjon på stasjonsområdet” og ”Informasjon ved avvik”. I 2010 ble det iverksatt en rekke tiltak innrettet mot forbedring av kundeinformasjonen. Målingen høsten 2010 viser spesielt en markert større kundetilfredshet knyttet til informasjon ved avvikssituasjoner, med det beste resultatet siden høsten 2006 både for lokaltog og regiontog.

### Tiltak som har blitt iverksatt for å nå målene

Serviceerklæringen ligger til grunn for Jernbaneverkets leveranse på stasjoner mht stasjoner, tilgjengelige fasiliteter og informasjon. For å forbedre kundetilfredsheten har blant annet følgende tiltak blitt initiert/gjennomført i 2010:

- Installasjon av nye monitører/høytalere på stasjoner i IC-triangelet og lokalstrekningene mellom Oslo og Lillestrøm/Ski. Informasjonselementer ble installert på 58 stasjoner før utgangen av 2010. I løpet av januar og februar vil 30 ytterligere stasjoner få installert nye informasjonselementer.
- Arbeidet med hovedplan for Kunde og trafikkinformasjonssystem pågår og det vil bli lagt frem ferdig plan innen februar.
- Det er gjort diverse endringer i publikumsinformasjonssystemet (PIA) for å bedre kvaliteten på data som overføres til informasjonselementer på stasjoner.
- Bemanningen av toginformatører ble forsterket både i Oslo, Drammen og Trondheim og i tillegg ble det ansatt egne toginformatører i Bergen.

- Jernbaneverket og NSB samarbeidet om en rekke fellestiltak for å bedre informasjonen til kundene, bla for å bedre informasjonsflyten på tvers av virksomhetene.
- 29. september ble det etablert et nytt kundesenter som behandler alle kundehenvendelser til Jernbaneverket. Kundesentret er en viktig bidragsyter for innspill til forbedringstiltak både for stasjonersansvarlige og toginformatører.
- 29. september ble det også lansert en mobilapplikasjon for å bedre informasjon til de reisende.
- Det ble gjennomført mange fornyelsestiltak på stasjoner. En rekke venterom ble oppusset, både utvendig og innvendig. Videoovervåkning har blitt installert på mange stasjoner hvor det har vært problemer med tagging og hærverk.

I vinterperioden ble åpningstiden på en rekke venterom utvidet. Det er også forbedret snøbrøyting og strøing på de mest trafikkerte stasjonene.

## 6 Administrative og andre forhold

### 6.1. Bemanningsutvikling

Ved utgangen av 2010 hadde Jernbaneverket 3379 faste ansatte mot 3140 året før. Dette gir en økning på 239 faste ansatte. Det er økningen av de økonomiske investerings- og vedlikeholdsrammene som gir behov for økt antall ansatte. Den kjønnsmessige fordelingen er ved utgangen av året var 695 kvinner og 2684 menn.

### 6.2. Sykefravær

Jernbaneverket hadde både i 2009 og 2010 et lavt sykefravær sammenlignet med landsgjennomsnittet. Ved utgangen av 2010 var sykefraværet 4,5 prosent mot 5,9 prosent akkumulert på samme tidspunkt i fjor. Det er en reduksjon av sykefraværet på 23,7 prosent for året.

### 6.3. Kompetanse

Med økte investeringsrammer og en generell høy gjennomsnittsalder er bemanning innen jernbanefag en stor utfordring i hele sektoren. Det finnes ikke høyere jernbanefaglig utdanning innen ordinære studieløp og vi har i 2010 satt i gang ulike tiltak med sikte på øke tilgjengelig kompetanse med kunnskap om og interesse for jernbanefag, samt skape økt interesse på arbeidsmarkedet for sektorens utfordringer. Det har også vært behov for å starte og forsterke interne tiltak for å møte det økte behovet for jernbanefaglig kompetanse.

Jernbaneverket har de siste to årene satset betydelig på markedsføring og kommunikasjon overfor studenter og studiesteder. Dette har bidratt til at Jernbaneverket i denne perioden har gått fra 64 til 47 plass på Universums oversikt over landets mest attraktive arbeidsgivere innen teknologi. Mange studenter tar blant annet mastergradsoppgave i samarbeid med Jernbaneverket.

Samarbeidet med NTNU er videreført og styrket i 2010. NTNU, SINTEF og JBV finansierer en 20% førsteamanuensis stilling ved NTNU. Disse ressursene er knyttet til undervisning i jernbanerelaterte emner, planlegging og gjennomføring av EiT - Eksperter i Team. Kurs i jernbaneteknikk har opplevd stor økning og videreføres også i 2011. En skisse til samarbeid om etablering av en erfaringsbasert mastergrad i jernbane foreligger, oppstart av planlegging starter vårsemesteret 2011.

Ved Høyskolen i Oslo har vi etablert et nytt valgfag i grunnleggende jernbaneteknikk, dette samarbeidet videreføres og utvikles i 2011.

Våren 2010 gjennomførte Jernbaneverket på vegne av jernbanesektoren en innledende runde i det som skal bli et formalisert samarbeid i jernbanesektoren. En rekke ulike entreprenører, rådgivende konsulenter, fagforeninger, Spekter med flere har vært samlet i flere runder for å drøfte samarbeidsformer innen kompetanse, rekruttering og markedsføring av jernbanefag, for å sikre morgendagens kompetanse innen jernbane. Mange av aktivitetene som springer ut av dette realiseres i 2011.

I november 2010 startet første kull på Samferdselsskolen, et samarbeid mellom entreprenører, Statens Vegvesen og Jernbaneverket.

Gjennom 2010 har Jernbaneverket videreført sin traineeordning og tatt inn nye lærlinger og vi har nå 13 traineer og 52 nye lærlinger. I sektoren er det 180 lærlinger totalt. Lærlingeordningen er et samarbeid mellom jernbanesektoren og Opplæringskontoret for jernbanesektoren. I tillegg til den pågående traineeordningen, har Jernbaneverket også utarbeidet og igangsatt et traineeprogram for nye signalingeniører. Målsettingen med programmet var å rekruttere et større antall signalingeniører samt å redusere opplæringstiden fra ca. 2 til 1 år, noe vi har realisert i 2010.

Fra januar 2011 vil alle deltagerne være ansatt i den nyetablerte Signalenheten. Prosjektene deltagerne skal jobbe i vil velges ut fra hvilke fagområder som er mest ressurskritiske fremover, slik at de får

opplæring i disse fagområdene fremfor å vektlegge bredde i opplæringen. I 2011 vil programmet bli omdøpt til "Opplæringsprogram for nytilsatte signalingeniører" og det skal rekrutteres ytterligere 30 nye som skal gjennomføre opplæringsprogrammet.

#### **6.4. Kompetansestrategi for morgendagens jernbane**

På bakgrunn av Jernbaneverkets kompetansesituasjon og endrede investeringsmidler, har vi tatt utfordringen med å utvikle en langsiktig kompetansestrategi. Vi inngikk derfor en avtale med Accenture om bistand til utviklingen av kompetansestrategi for jernbanesektoren i desember 2010. Arbeidet skal være ferdig første halvår 2011 og har foreløpig tre hovedfokus:

- Identifisere kritiske kompetanser og ressurser
- Kartlegge og estimere fremtidig ressurs- og kompetansebehov
- Identifisere strategiske veivalg for å sikre fremtidig kompetanse i lys av endrede satsninger og innføring av ny teknologi

#### **6.5. Ledertrening og sikkerhet**

Jernbaneverket begynte i 2009 en større kulturendringsarbeid med fokus på mål, strategier og ønsket kultur i hele virksomheten. Et av tiltakene var et ledertreningsprogram med intensjon om å utvikle offensive ledere som viser evne og vilje til å bygge en kultur preget av sikkerhet, nøyaktighet, resultat og samarbeid. I desember 2010 hadde 120 ledere fullført programmet. I 2011 vil ytterligere 160 ledere gjennomføre programmet.

1. halvår 2010 ble Det Norske Veritas engasjert for å gjennomføre en kartlegging av eksisterende sikkerhetskultur. Resultatene viste at Jernbaneverket er en organisasjon som er genuint opptatt av sikkerhet, og det å ivareta sikkerheten ses på som en viktig del av organisasjonens daglige arbeid. Samtidig påpeker rapporten en rekke forbedringsområder. Utvikling av Jernbaneverkets sikkerhetskultur har derfor vært en sentral del av både lederutviklingen og det interne utviklingsarbeidet i 2010. Det er utarbeidet konkrete utviklingstiltak for hvordan vi skal styrke sikkerhetskompansen i hele virksomheten og det er besluttet at det skal gjennomføres faglige sikkerhetssamlinger for alle ansatte innen første halvår 2011.

## 7 Produksjons- og produktnøkkeltall

### 7.1. Gjennomføringsproduktivitet / internproduksjon i drift og vedlikehold

Produksjonen i eget driftsapparat, primært snørydding, korrektivt vedlikehold (beredskap og feilretting), kontroller og annet forebyggende vedlikehold ble 15 % høyere enn planlagt noe som ga en økt total kostnad. Kostnadene ved denne produksjonsøkningen ble likevel lavere relativt sett, ca 6 % lavere enn estimert budsjett. Altså så Jernbaneverket en noe økt produktivitet på dette området.

### 7.2. Produksjon og produksjonsnøkkeltall

Produktiviteten i vedlikeholdet følges opp ved måling av produksjonsnøkkeltall innenfor to hovedgrupper:

- Forebyggende vedlikehold (systematiske kontroller, levetidsforlengende tiltak, samt utskifting av enkeltkomponenter)
- Fornyelser (strekingsvise fornyelser eller utskifting av større enkeltstående anlegg)

Nedenfor presenteres et utvalg av produksjonsmengder og tilhørende produksjonsnøkkeltall (kostnader per produsert enhet) i 2010.

Det må understrekes at flere av aktivitetene ikke har noen standardisert prosessbeskrivelse og at tallene derfor er basert på prosjekter med forskjellig arbeidsomfang og innhold, og tilsvarende spredning i faktiske kostnader. Sammenligning av enhetspriser er dermed beheftet med usikkerhet og i enkelte tilfeller ikke mulig. Det er derfor på enkelte linjer i tabellen kun angitt beløp.

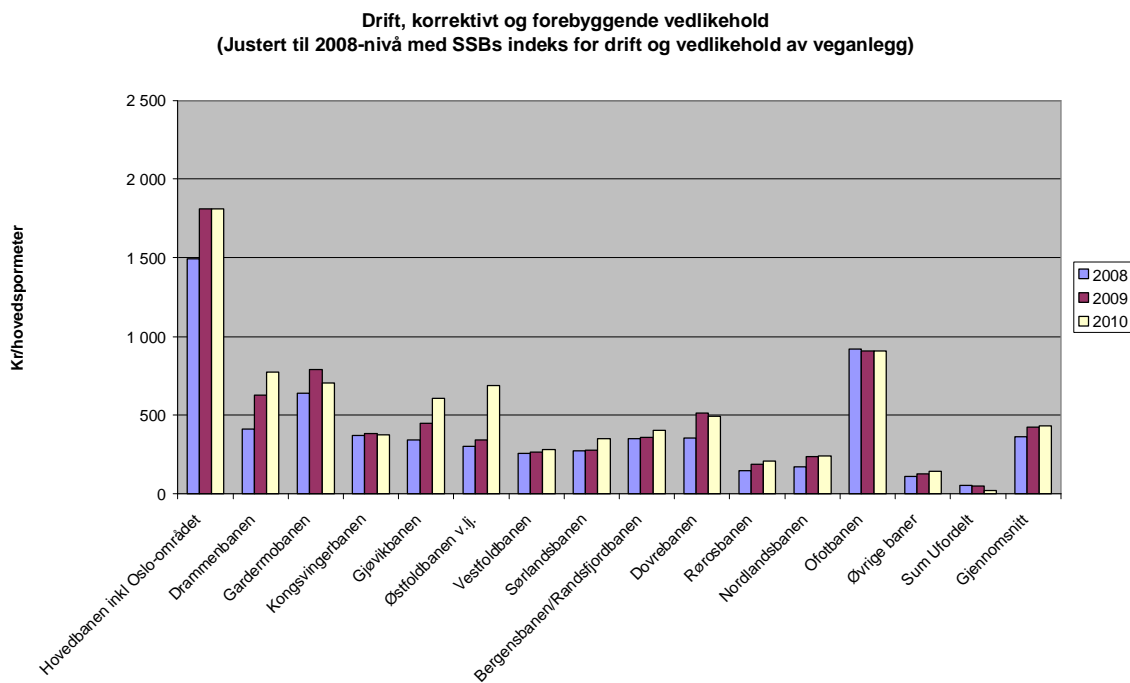
#### Forebyggende vedlikehold

Aktivitet	Budsjett 2010 (MNOK)	Regnskap 2010 (MNOK)	Mengde** 2010	Produksjons- nøkkeltall 2010
Kontroller linjen	60	61	4200 sporkm	15 kr/m
Kontroller elkraft	63	56	2700 sporkm	21 kr/m
Kontroller signal/sikring	79	68	4200 sporkm	16 kr/m
Kontroller tele	19	18	4200 sporkm	4 kr/m
Ballastsupplering	18	20	40 sporkm	474 kr/m
Sviller, stikkbytte	11	12	3490 stk	3400 kr/stk
Skinner, stikkbytte	10	7,2	2235 sporm	1952 kr/m
Skinnesliping	23	30	462 sporkm	65 kr/m
Skinnebefestigelse	13	16	60000 stk	270 kr/stk
Sporveksler inkl komponentbytte	32	31	462 stk	67000 kr/stk
Gjerding	3,7	3,7	15,1 km	240 kr/m
Øvrig komponentrettet vedlikehold linjen	109	95		
Komponentrettet vedlikehold av kontaktledning og øvrig elkraft	25	27		
Utskifting av sporfeltreoler	10	8,8	433 stk	19000 kr/stk
Revisjon/bytte av drivmaskiner	12	11	206 stk	41000 kr/stk
Øvrig komponentrettet vedlikehold signal/sikring	40	36		
Komponentrettet vedlikehold tele	22	24		
Planmessige forebyggende tiltak publ.omr og stasjoner	12	14		
Gjennomgående sporjustering	62	60	1048 sporkm	54 kr/m
Øvrig sporjustering	19	25		
Forsert skogrydding	41	36	462 sporkm	78 kr/m
Øvrig forebyggende vedlikehold	150	161		
<b>Sum forebyggende vedlikehold</b>	<b>834</b>	<b>820</b>		

\*\* Tallene er avrundet

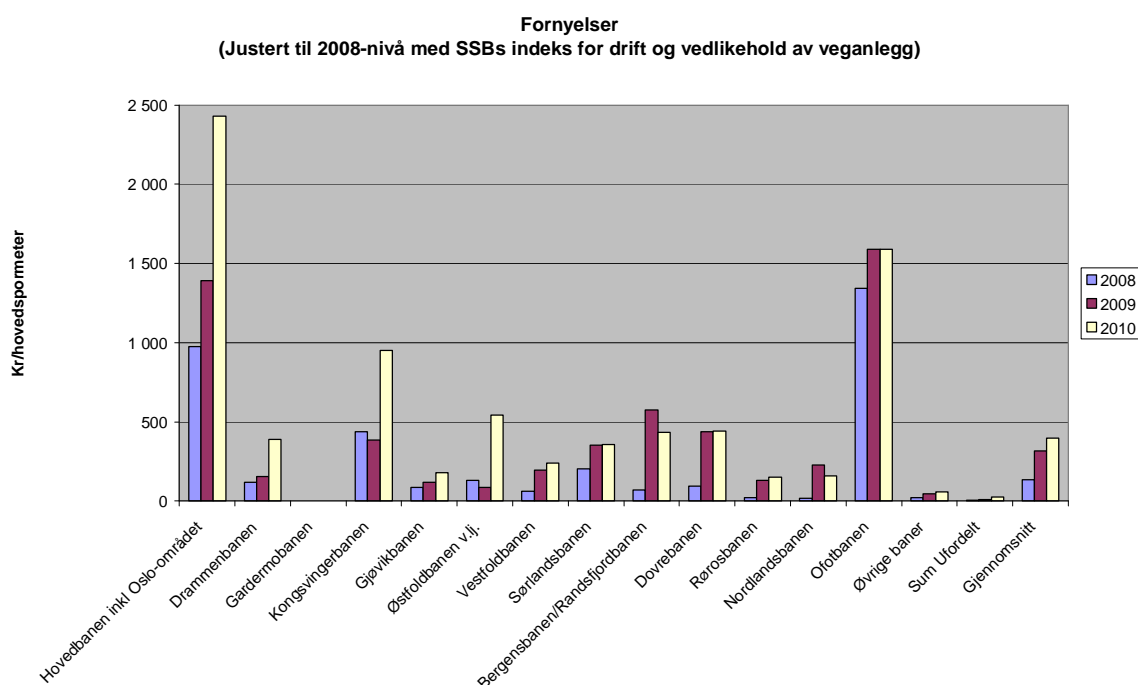
### 7.3. Produktnøkkeltall

Kostnadene ved drift og vedlikehold av de enkelte banene kan sammenliknes ved hjelp av produktnøkkeltall, dvs. kostnader per anleggsmengdeenhet. Jernbaneverket benytter kr/hovedsporkm. Resultater for 2008 - 2010 gjengis nedenfor. Resultatene er priskorrigert til 2008-prisnivå i henhold til SSB sin indeks for drift og vedlikehold av veglegg.



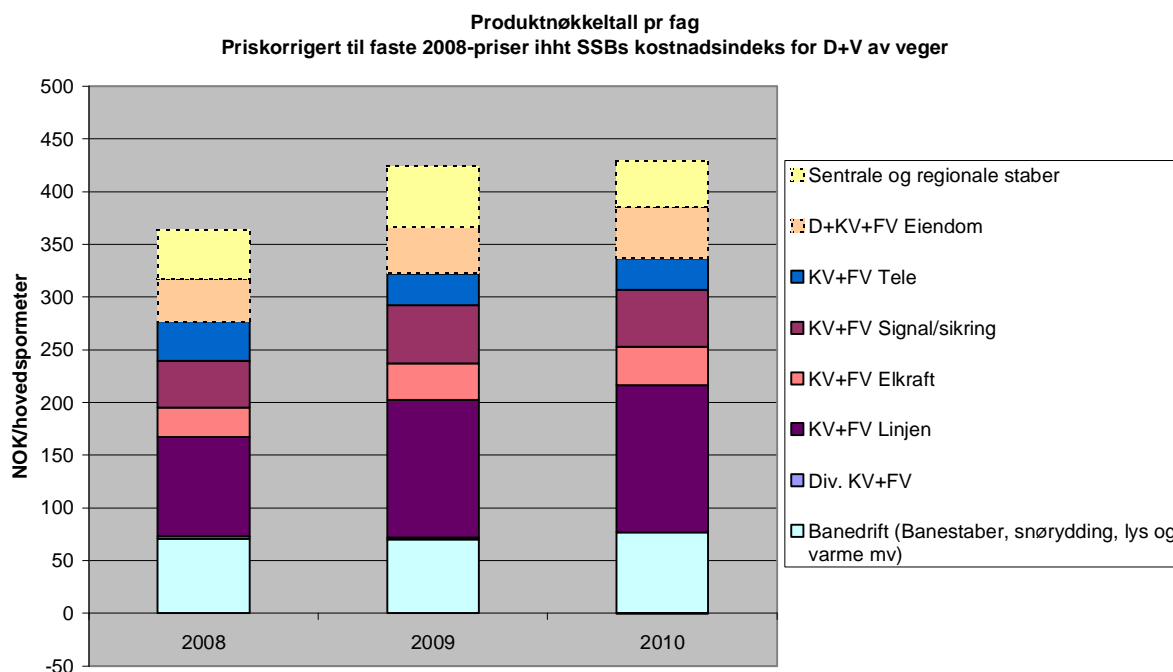
Fra 2008 til 2009 skjedde en betydelig økning i budsjettene, særlig til fornyelse og forebyggende vedlikehold. Dette høyere nivået er videreført i 2010.

I gjennomsnitt er kostnadene til drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold økt med ca 8 kr/hovedspormeter eller ca 1,9 % fra 2009 til 2010, korrigerert med SSBs indeks for drift og vedlikehold av veganlegg.



Figuren inkluderer den betydelige innsatsen med fornyelse i Oslo-området (Prosjekt Stor Oslo), finansiert over post 30. Det er produsert for ca 400 mill kr i dette området i 2010. Inklusive satsingen i Oslo-området, er fornyelsen økt med ca 26 % fra 2009 til 2010, korrigert med SSBs indeks for drift og vedlikehold av veganlegg.

På landsbasis viser kostnadene fordelt på fagområder følgende utvikling:



- De samlede kostnader til banedrift og intern driftsenhet (Banestaber, snørydding, lys og varme mv) er økt med ca 10 % målt i faste priser. Innenfor denne gruppen er det særlig en økning når det gjelder snørydding.
- Kostnadene til korrektivt vedlikehold er økt nominelt med ca 18 % i 2010 i forhold til 2009 og økt med ca 13 % målt i faste priser. Økningen innenfor korrektivt vedlikehold gjelder både beredskap og akutt og utsatt feilretting.
- Kostnadene til forebyggende vedlikehold er økt med ca 3,7 % nominelt og redusert med 0,6 % i faste priser.
- Fornyelsene ekskl. Oslo-prosjektet er økt med ca 3,1 % nominelt og redusert med 1,1 % i faste priser. Når man inkluderer Oslo-prosjektet har det vært en økning på 26 % korrigert med SSBs indeks for drift og vedlikehold av veganlegg.

Det vises også til oversikten ovenfor om utvikling av viktige produksjonsnøkkeltall innenfor forebyggende vedlikehold og fornyelser.

## **Øvrig rapportering og vedlegg**



## 8 Vedlikehold og fornyelse

I gjeldende vedlikeholdsplan prioriteres først og fremst hensynet til sikkerhet, dernest hensynet til oppetid, foran hensynet til framtidige vedlikeholdskostnader og trafikkstyringskostnader. Beregninger som er utført med hensyn til kost/nytte viser også at dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette betyr at fornyelsen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019 primært benyttes til å bedre sikkerheten, oppetiden, og dermed punktligheten i Oslo-området, samt i noen grad for Jæren, Bergens- og Trondheims-området. Etter hvert som utfordringer knyttet til oppetid også har gjort seg gjeldende på Bergens- og Dovrebanen, er disse banene prioritert høyere enn tidligere. Med den dominans som Oslo-området utgjør, legges det imidlertid fremdeles størst vekt på å løse utfordringene i dette området.

Vedlikeholdet omfatter: Korrektivt vedlikehold (beredskap og feilretting), Forebyggende vedlikehold (kontroller iht. generiske arbeidsrutiner, samt levetidsforlengende tiltak), samt Fornyelser (Systematisk utskifting av anlegg og anleggsdeler som har nådd sin levetid).

Regnskapet viser, ekskl. Gardermobanen, BaneEnergi og Oslo-prosjektet, at det per desember er brukt 335 mill.kr. på korrektivt vedlikehold, mot et budsjett på 243 mill.kr. 14 mill kr av merforbruket skyldes 2 ras på Nordlandsbanen. På forebyggende vedlikehold er det tilsvarende brukt 769 mill.kr. mot budsjett på 784 mill.kr. Avvikene er spredd på en rekke områder, men det er mindreforbruk på periodiske kontroller på signalanlegg og merforbruk på vegetasjonstiltak og tiltak på linjens underbygning. På fornyelse er det brukt 1440 mill.kr. mot budsjett på 1366 mill.kr. Det største merforbruket er knyttet til fornyelsesandel av dobbeltspor Sandnes-Stavanger, ny sporplan Kongsberg stasjon, teknisk barriere på Alnabru, svilleytting mv på Rørosbanen, mens det er mindreforbruk pga forsinket framdrift på kontaktledningsfornyelse Egersund-Sandnes og nye kontaktledningsmaster og mastefundamenter på den nordlige del av Dovrebanen, samt utbygging av akseltellere. Det vises også til omtale av enkeltstrekninger nedenfor.

Beløpene og produksjonen inkluderer de ekstra bevilgningene som ble gitt i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, som særlig ble benyttet på Dovrebanen, Østfoldbanen og Bergensbanen. Tallene ovenfor er ekskl. tiltakene i Oslo-området som er finansiert over post 30, samt BaneEnergi og Gardermobanen. Alle tall rapporteres iht. produsert verdi.

### 8.1. Strekningsvis status – med fokus på tiltak som gir bedre oppetid

#### **Prosjekt Stor-Oslo (finansiert over post 30)**

Prosjekt Stor-Oslo gjelder fornyelsen av jernbanen i Oslo-området. Til sammen skal det brukes vel to milliarder kroner på fornyelse av jernbanen i Oslo-området fram til 2014. Arbeidene på strekningen gjennom Oslo, Etterstad – Oslo S – Lysaker, skal være ferdig i løpet av 2012. Målet er en robust og driftsstabil jernbane gjennom Oslo som skal gi en punktlig og pålitelig togtrafikk. De viktigste tiltakene er utskifting av skinner, sviller, pukk og kontaktledningsanlegg. Utskifting av kabler i signalanlegg, bedre strømforsyning og etablering av akseltellere og strømskinne i taket gjennom Oslotunnelen er også store og viktige tiltak. For å kunne gjennomføre arbeidene er det nødvendig med stengt bane på natten i flere perioder, samt en lengre periode uten togtrafikk på sommeren. I 2010 var banen stengt i fire uker i perioden 10.7- 9.8.2010.

#### *Kontaktledningsanlegg/strømskinne*

I løpet av langbruddet i 2010 ble det montert takstrømskinne i deler av Oslotunnelen til erstatning for dagens kontaktledning. Dette vil forhindre nedrivning av kontaktledningen. Arbeidene skal være ferdige i 2011. Det er også gjort vedlikeholds- og fornyelsesarbeider på det ordinære kontaktledningsanlegget på Drammenbanen og Spikkestadbanen.

#### *Akseltellere*

I løpet av de 30 dagene tunnelen gjennom Oslo var stengt for trafikk ble det montert akseltellere i hele tunnelen og på Skøyen st. Disse skal erstatte dagens system med sporfelt for detektering av tog.

Hensikten er å få ned tallet på signalfeil som er kilden til mange forsinkelser. Etter at installasjonen av akseltellere er fullført, vil begge systemene holdes i drift inntil Jernbaneverket er trygge på at akseltellerne gir den effekten som er tilsiktet. Deler av montert akseltellersystem er satt i skyggedrift i påvente av prøvedrift i 2011. Det er startet opp planarbeider for akseltellere på strekningen Lysaker til Asker og Drammen inkl. Spikkestadbanen, som vil fortsette i 2011. Krav vedrørende FATC er gitt, og det er risiko for vesentlig økning av kostnadene og forsinket utbygging av dette eller andre tiltak. På grunn av miljøhensyn er det usikkert om baliser for FATC vil være tilgjengelig. Avklaringer pågår.

#### *Signal- og sikringsanlegg*

Det er gjennomført et stort arbeid med gjennomgang av kabler og kabelskjøter på Skøyen stasjon. Det skal også etableres bedre jording av signalanlegg. Arbeidet fortsetter i 2011.

#### *Strømforsyning (Elkraft)*

Det ble i sommer utført mange strømrelaterte arbeider i Oslotunnelen. Det er blant annet montert sporvekselvarme i ”trakta” ved begynnelsen av tunnelen og nye fordelingstavler for banestrøm.

#### *Informasjonsanlegg*

Gjennom et prosjekt for å bedre informasjonen om togtrafikken på stasjonene settes det nå opp et stort antall nye monitører på stasjoner og holdeplasser i Oslo-området. Også datasystemene som fanger opp og presenterer informasjonen skal bedres.

#### *Banetekniske arbeider (overbygning/underbygning)*

På selve Oslo S er det skiftet ut flere sporveksler og sporkryss. Flytogtraseen, det vil si sporene som til vanlig benyttes av flytogene, har fått nye skinner. Det er gjennomført ballastrensing på strekningen Skøyen - Lysaker. Det er også lagt inn to nye sporveksler på Skøyen stasjon og gjennomført skog/vegetasjonsrydding på strekningen Skøyen – Asker.

På strekningen Lysaker – Asker er det byttet ut fire sporveksler på Stabekk, skiftet sviller/skinner på ett spor mellom Blommenholm og Sandvika. På strekningen Asker – Spikkestad er det skiftet ut en sporveksel, ca 5000 sviller, etablert en stikkrenne ved Røyken, rensket øvrige stikkrenner og linjegrøfter på hele strekningen, gjennomført vegetasjonsrydding på hele strekningen samt utbedret gjerder ved tettbebyggelse på strekningen.

#### *Sporvekselovervåkning*

Hovedplan ble godkjent august 2010. Plan for implementering av fase 1, testfase Oslo, er påbegynt. Arbeidet fortsetter i 2011.

#### *Planarbeider*

Fornyelsesplaner for innerstrekningene har pågått gjennom hele 2010. Fornyelsesplanen for strekningen Etterstad – Lillestrøm er i slutfasen og forventes godkjent i begynnelsen av 2011. Fornyelsesplan for strekningene Lysaker – Asker/Spikkestad og Oslo – Ski er startet opp og forventes slutført i løpet av 2011.

### **Østfoldbanen**

- I 2010 er de forberedende arbeidene for ballastrensing på Østfoldbanens sørlige del videreført. Midler fra revidert nasjonalbudsjett til forberedende ballastrensing er rettet inn på strekningen Fredrikstad – Sarpsborg (15 km) og arbeidet startet opp i september med endelig ferdigstilling i 2011.
- Jernbaneverkets landsomfattende prosjekt for å rydde skog langs banestrekningene er videreført på Østfoldbanen. Skogen ryddes i hele bredden mellom Jernbaneverkets eiendomsgrenser, ofte i en bredde på 15 meter. Tiltaket gjøres for å hindre at trær kan falle inn i kontaktledning og spor, for å øke sikkerheten ved bedre sikthet, for å redusere tallet på dyrepåkjørslar og også for øke reiseopplevelsen. Arbeidene er noe forsinket i forhold til plan. Det ble ryddet 50 km av planlagt 61 for hele året.

- Prosjektet treplattformer på Østfoldbanen er på planleggingsstadiet, og ble ikke gjennomført som planlagt i 2010. Resterende midler 7 mill kr er overført andre tiltak og P-plasser.

### **Kongsvingerbanen**

På Kongsvingerbanen var den største fornyelsesjobben i 2010 kjøring av ballastrenseverket på Grensebanen, det vil si mellom Kongsvinger og riksgrensen ved Magnor.

- I 2010 ble det utført ballastrensing på ca. 40 km med spor, mot planlagt 46 km. Årsproduksjonen ble lavere enn planlagt, da det ble nødvendig med mer frostisolering enn tidligere antatt og på grunn av arbeidet med togavsporing ved Skotterud. Det vil gjenstå ca 6 km med rensing til 2011 før endelig ferdigstilling av hele Kongsvingerbanen.

### **Vestfold- og Bratsbergbanen**

Dette baneområdet omfatter Vestfoldbanen fra Drammen til Skien, Bratsbergbanen fra Skien til Nordagutu, Sørlandsbanen fra Drammen til Nordagutu og strekningen Asker - Drammen. I 2010 er det gjennomført større arbeider med skinne- og svillebytte og påbegynt fornyelse av kontaktledningsanlegget flere steder på disse strekningene.

- På strekningen Drammen - Kobbervik er det i 2010 påbegynt flere tiltak for å øke standarden på banen. Det pågår arbeider med forberedelser til ballastrensing, som skal gjennomføres i 2011. Det er boret og utplassert fundamenter for nytt kontaktledningsanlegg. Kontrakt er også inngått for bygging av nytt kontaktledningsanlegg og nye føringsveier, med plan om fullføring av arbeidene i august 2011. Bygging av nytt kontaktledningsanlegg vil sikre en stabil strømtilførsel til togene. Etablering av nye kabelkanaler og utskifting av gamle signal- og telekabler vil forbedre driftsikkerheten i anleggene.
- På strekningen Tønsberg – Sem er det etablert 3,4 km nye kabelkanaler og det er lagt nye signal- og telekabler i kanalene.
- Det er utført 2 km skinnebytte på delstrekningen mellom Lauve og Sandefjord, og 1,5 km på strekningen mellom Larvik og Eidanger.
- Det er på ovennevnte baner skiftet ut 9 isolerte skjøter av planlagt 20 totalt i 2010. Isolerte skjøter registrerer hvor togene befinner seg.
- På ovennevnte baner er det skiftet gangbaner på 11 bruer, mot opprinnelig planlagt 8. I tillegg er det skiftet brosviller på 8 stålbruer.
- Det er byttet i alt ca 1350 tresviller på strekningen mellom Larvik og Eidanger. Det er byttet 2 sporveksler på Drammen stasjon. Ny drivmaskintype Alstom ble innført.
- Det er utført fornyelse og oppgraderinger av sporvekselvarmeanlegg i Drammen-området.

### **Sørlandsbanen**

Det største enkeltprosjektet på Sørlandsbanen i 2010 var oppstarten av fornyelsen av kontaktledningsanlegget på Jærbanen mellom Egersund og Sandnes. Det skulle også utføres en del skinne- og svillebytte og flere andre tiltak på banen.

- Kontaktledningsanlegget på strekningen Egersund - Sandnes er fra 1956 og har stort behov for fornyelse. Arbeidene med å etablere bardunanker er startet mellom Kielland og Hellevik. Nye mastefundamenter ble forsinket pga at godkjenning av ny borerigg tok lengre tid enn forventet. Det er også lagt ut 3 km kabelkanaler med høyspentkabler.
- I 2010 er det også gjennomført ballastrensing på noen strekninger mellom Egersund og Sandnes.
- Det er foretatt skinnebytte på 5,2 km av totalt planlagt 5 km på strekningen Kristiansand-Egersund. Det er igangsatt utskifting av ca 6600 sviller på samme strekning, delvis i tunneler. På strekningen mellom Vestfossen og Darbu er 2200 sviller av totalt planlagt 2400 sviller skiftet ut..
- Det er skiftet en sporveksel på strekningen og i tillegg skal det skiftes komponenter i flere andre sporveksler.
- Ny sporplan og nytt sikringsanlegg NSI-63 på Kongsberg stasjon ble tatt i bruk 17.06.2010. Stasjonen kunne etter ombyggingen fjernstyres fra trafikkstyringssentralen i Drammen.

## **Bergensbanen**

På Bergensbanen ble det i 2009 satt i gang en ekstrainsats for å få ned tallet på feil og saktekjøringer. Tiltakene omfatter skinne- og svillebytte, dreneringsarbeider, fjellsikring og ballastrensing. Tallet på feil i infrastrukturen gikk klart ned på Bergensbanen i løpet av 2009, som følge av at de igangsatte tiltakene etter hvert ga effekt. Disse tiltakene ble videreført med stor innsats også i 2010.

- På Vossebanen er det utført 21 sporkm skinnebytte og 10900 stk svillebytte.
- På strekningen Hallingskeid - Myrdal er det foretatt dreneringstiltak i det bratte sideterrenget på 10 km, som planlagt.
- I 2010 er det gjennomført forberedende arbeider for ballastrensing 15 km på strekningen Mjølfjell-Uppsete. Det var opprinnelig planlagt 7 km, men omfanget er økt etter tilleggsbevilgning ifm. revidert nasjonalbudsjett. I tillegg er det utført etterarbeider på 15 km i Raundalen.
- På Bergensbanens høyfjellsstrekning er det i 2010 gjennomført fornyelsestiltak på 2 snøskjermer, som planlagt.
- Det pågår også et omfattende skogryddingsprosjekt på Bergensbanen. Det er utført 100 km i 2010, som planlagt. Strekningen Hønefoss-Geilo er ferdig utført.

## **Dovrebanen**

På Dovrebanen ble tiltakene fra 2009 for å få ned tallet på feil og saktekjøringer videreført i 2010. Dette omfatter sporfornyelse, skinne- og svillebytte, dreneringsarbeider og rassikring.

- I 2010 er det store arbeidet med å fornye sporet på strekningen over Dovrefjell videreført. Mellom Dombås og Fokstua ble sporet fornyet i 2009. I 2010 har arbeidet fortsatt med sporfornyelsen på strekningen Fokstua - Hjerkin. Det er skiftet sviller og skinner samt lagt inn ny puk i sporet. Arbeidene er viktige for å kunne hindre nedsatt hastighet på strekningen. Arbeidet med utskifting av 8,6 km spor er ferdigstilt, som planlagt.
- Det er også gjennomført forberedende arbeider for ballastrensing på flere delstrekninger. Det er utført ca 52 km i 2010 av planlagt 55 km.
- Det er foretatt utskifting eller rehabilitering av 4 stk sporveksler, mot planlagt 6.
- Arbeidene med rydding av skog langs banen har pågått vinteren 2010.

## **Gjøvikbanen**

- Det er foretatt skogrydding langs 53 km på strekningen Grefsen - Jaren, som planlagt

## **Rørosbanen**

På Rørosbanen har det gjennom flere år foregått omfattende utskifting av gamle sviller. Dette store og viktige arbeidet er videreført i 2010. Dårlige sviller er skiftet ut med nye for å hindre saktekjøringer og for sikre et trygt og stabilt spor.

- 2010 er det på lengre strekninger mellom Elverum og Atna gjennomført utskifting av sviller. Arbeidet er gjennomført ved bruk av store maskiner (sporombyggingstog). Det er skiftet ut 27 600 sviller mot opprinnelig planlagt ca 22 500.
- Koppang stasjon er ferdig oppgradert. I tillegg er det utført plattformarbeider på stasjonene Tynset, Auma, Evenstad og Rena. Det gjenstår asfaltering av plattform og P-plass på Evenstad og noe mindre opprydding / finish på Auma og Tynset. Dette utføres våren 2011.
- Det pågår fornyelser av sikringsanleggene på Rørosbanen. Prosjektet omfatter utskifting av CTC-sentral på Hamar med en ny, moderne redundant sentral på trafikkstyringssentralen i Trondheim. I tillegg inngår oppgraderinger av understasjoner og redundante kommunikasjonslinjer: I 2011 gjenstår oppfølging av godkjenningsprosess i forhold til Statens jernbanetilsyn, samt diverse tester.

## **Nordlandsbanen**

På Nordlandsbanen pågår et større program for rehabilitering av mange av banens bruer. Nordlandsbanen har mange stålbruer der svillene er festet direkte til brukonstruksjonen og sporet på

bruene skal også fornyes med nye brosviller og gangbaner. Det foregår i 2010 også skinnebytte, svillebytte og rassikringsarbeider på banen, samt gjerding mot viltpåkjørsler.

- I 2010 er arbeidet med rehabilitering av banens bruer videreført. Dette er viktig både av hensyn til sikkerheten og for punktligheten, fordi bruene må være i fullgod stand for å hindre nedsatt hastighet. Fire bruer er rehabilitert, i samsvar med plan
- Det ble gjennomført ballastrensing på flere strekninger av Nordlandsbanen i 2009. I 2010 er det gjennomført ca 4 km av totalt planlagt 6 km forberedende arbeider for å videreføre ballastrensingen på banen senere. Produksjonen er lavere enn forutsatt pga dårligere tilstand enn først antatt.
- Nordlandsbanen har på delstrekninger problemer med telehiv, noe som ble særlig synlig våren 2010 på grunn av streng kulde i vinter. Derfor er gjennomført en rekke tiltak i banens underbygning i 2010.
- Deler av banen går i terreng med rasfare. I 2010 er arbeider med sikring mot ras videreført. Dette omfatter både bedring av banens dreneringssystemer, stikkrenner og fjellsikrings/rensk.
- I 2010 er det utført en forsert skogrydding langs banen.
- Det er gjennomført svillebytte av 4260 sviller ifm. sporbytte i Medjå tunnel i tillegg til 1660 sviller på delstrekninger i 2010 til sammen 5920 sviller som er noe mer enn planlagt for året.
- Det er satt opp stolper i forbindelse med gjerding mot dyrepåkjørsler på Saltfjellet. Gjerdet vil bli ferdigstilt i 2011.

### **Ofofbanen**

Ofofbanen er en av strekningene i landet med tettest togtrafikk. Den største delen av trafikken utgjøres av malmtog fra Sverige med 30 tonns aksellast. Dette gjør at banen har et stort behov for vedlikehold i sommersesongen. I 2010 sto ballastrens, skinne- og svillebytte på programmet. I tillegg til den omfattende malmtrafikken utgjør Ofofbanen en viktig godsforbindelse til og fra Sør-Norge via Sverige. Banen har også daglige persontog mellom Narvik, Luleå og Stockholm.

- I 2010 er det kjørt ballastrensverk på delstrekninger av Ofofbanen. Det er renset 12,5 km i samsvar med plan.
- Skinnene på Ofofbanen får stor slitasje, spesielt i kurvene som følge av de tunge malmtogene som bremses ed strekningen. malmtogene går nesten hver time, men det er enighet mellom gruveselskapet LKAB og jernbaneverket om å kjøre noen færre malmtog i sommerukene for å sikre tilgang til sporet for vedlikehold. I 2010 er det som vanlig skiftet slitte skinner og sviller på deler av banen. Det er skiftet 3765 sviller og 1855 spormeter skinner, noe mer sviller og noe mindre skinner enn planlagt.
- Et snøoverbygg på Kvitur er bygd opp igjen.
- For øvrig fortsetter arbeidene med underbygningen på Straumsnes stasjon. Disse arbeidene fortsetter i 2011.

## 9 Investeringer (postene 30, 31 og 33)

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

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2010	Risiko økonomi og fremdrift
<b>Nyanlegg</b>				
Barkåker-Tønsberg	Prognostisert sluttkostnad er innenfor budsjett	Tunneldrivingen er ferdigstilt – gjennomslag 01.09.10. Oppstart av jernbanetekniske arbeider 1. tertial 2011. Arbeidene er i henhold til plan	Mindreforbruk i 2010	Fremdrift for signalanlegg Barkåker (NSI63) er kritisk for "ibruktakelsesdato".
Lysaker stasjon	Prognostisert sluttkostnad er innenfor budsjett	Iht. plan.	Mindreforbruk i 2010.	Økonomisk risiko ift pågående rettsbehandling for en entreprise. Resultat av rettsbehandlingen foreligger ikke ved årsslutt 2010.
Lysaker-Sandvika	Prognostisert sluttkostnad er innenfor budsjett	Iht. plan.	Merforbruk i 2010.	Ingen større risiko
Sandnes-Stavanger	Nytt permanent signalanlegg gir usikkerhet knyttet til prosjektets kostnadsramme.	Anlegget ble tatt i bruk 16.11.09 med midlertidig signalanlegg.	Merforbruk i 2010	Det er stor usikkerhet knyttet til mulighet for å ha på plass permanent signalanlegg før midlertidig tillatelse fra SJT går ut i okt. 2012.
Gaddal Godsterminal	Sluttkostnad er 96 mill kr. høyere enn godkjent kostnadsoverslag pga. grunnerverv/erstatninger. Prognostisert sluttkostnad er 565 mill kr.	Anlegget ble tatt i bruk i jan 2008, uten sikringsanlegg.	Mindreforbruk.	Jernbaneverket har hevet kontrakten med ABB og leveransen av signalanlegget Merkur. Nødvendige avklaringer i forhold til videre anskaffelse av sikringsanlegg for terminalen ses i sammenheng med Sandnes-Stavanger.
Bergen st.-Fløen	Ny styringsramme er 432 mill kr	Prosjektet er inntil videre stanset.	I henhold til budsjett	Prosjektet er utsatt i tid pga. ressursituasjonen. Koordineres i forhold til Ulriken tunnel.
Fjernstyring Grong-Mosjøen (tom. Eiterstraum)	Estimert slutt-kostnad er 249 mill kr.	Ferdigstilling tom. Eiterstraum 30.04.2011. Det er knyttet risiko til å nå denne datoen	Mindreforbruk med 8 mill kr. i 2010	Endring i disponering av sluttkontrollører signalanlegg (F og S).

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2010	Risiko økonomi og fremdrift
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	Estimert slutt-kostnad var 643 mill kr. Vesentlig usikkerhet ift. videreføring av prosjektet.	Stanses midlertidig i løpet av 2010.	13 mill over budsjett 2010.	Nødvendige avklaringer i forhold til sikringsanlegg, samt konsekvens for kostnad.
Gevingåsen tunnel	Prognose slutt-kostnad innenfor budsjett.	Følger framdriftsplan og hovedmilepæler	I henhold til budsjett 2010, produksjon noe lavere enn budsjettet.	Ingen større usikkerheter/ risiko ved årsslutt 2010
Høvik stasjon - vendespor og hensetting	Forventet slutt-kostnad er høyere enn kostnads- og styringsramme (hovedplan). Detalj- og byggeplan, inkl. usikkerhetsanalyse gjennomføres.	I hht. plan innenfor gjeldende mandat. Byggestart utsatt på ubestemt tid.	Mindreforbruk for 2010-	Ingen større usikkerheter innenfor gjeldende mandat. Byggestart er utsatt på ubestemt tid.
<b>Prosjekter under planlegging</b>				
Farriseidet-Porsgrunn	Forventet slutt-kostnad er 5.300 mill kr (alternativ med dobbeltspor)	Vedtatt reguleringsplan for dobbeltsporet trase foreligger. Prosjektet er klargjort for KS2 for mulig videreføring og anleggs-gjennomføring	Merforbruk i 2010	Gjennomføring av KS2 og videre avklaringer ift. oppstartsbevilgning for videreføring av prosjektet.
Alnabru container-terminal	Godkjent styringsramme mangler	Hovedplan ferdigstilles for godkjenning-behandling i JBV i januar/februar 2011.	Mindre avvik ift. budsjett i 2010	Ingen større usikkerheter innenfor gjeldende mandat.
Holm-Holmestrand-Nykirke	Forventet slutt-kostnad KS2 er 4.900 mill kr	Anleggsarbeidet har startet. Første salven for tunneldriving gikk av ultimo 3.tertial.	Mindreforbruk i 2010	Jernbaneverket vil oppsummere i et notat resultat av gjennomførte grunnundersøkelser og vurderinger som er lagt til grunn av referansegruppen knyttet til KS2-rapporten
Eidsvoll-Hamar (Parsell Langset - Kleverud)	Prognose slutt-kostnad høyere enn foreløpig styringsramme.	Detaljplan sendes på høring i januar 2011. KS 2 planlagt startet 1. kv. 2011.	Merforbruk i 2011.	Faseforskyvning jernbaneteknikk / underbygning i prosjekteringsarbeidet. Gjennomføring av KS 2 som planlagt.
ERTMS erfaringstrekning Østfoldbanens Østre linje og ERTMS EOS (ombordutrustning)	Kostnadsramme inkl. stasjonstiltak (hovedplan): - ERTMS Øfb øl. 646,7 mill kr. Årsramme for	ERTMS Erfaringsstrekning klar til å prekvalifisere leverandører for ERTMS.	Overforbruk på 7,5 mill kr i 2010 p.g.a. ekstra kostnader til utvikling av kravspesifikasjon signalanlegg (KSPE).	ERTMS erf.strekning: Inngåelse av kontrakt EOS: Koordinering og integrering STM og

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2010	Risiko økonomi og fremdrift
	begge prosjektene i 2010 er 53,6 mill. Utbetalt ca. 11 mill under budsjett	EOS, SAT er 1 år forsinket.	EOS er under budsjett i 2010 med et mindreforbruk på 18,4 mill.	EOS fra leverandører er kritisk faktor for prosjektet (samkjøres med Banverket)
Kolbotn stasjon – ny stasjon (hovedplanarbeid)	Budsjettert med 10 mill i 2010.	Hovedplanarbeid igangsatt mai 2010. Fremdrift er iht. revidert plan.	Mindreforbruk på kr 6 mill i 2010	Ingen
Ulriken tunnel	Godkjent foreløpig kostnadsramme er 1.760 mill kr (hovedplan)	Prosjektet er på plan for å nå milepæl med detaljplanarbeidet mai 2011.	Merforbruk på kr 2 mill i 2010	Ingen
<b>Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski</b>				
Oslo-Ski inkl. Ski	Prosjektgjennomgang og kvalitetssikring av foreliggende kostnadsberegning pågår og vil foreligge i mars 2011.	Fremdriften i utredningsarbeidet ligger om lag seks måneder etter plan. Jernbaneverkets vurdering er at dette ikke vil påvirke ferdigstillings-tidspunktet. Selve gjennomføringstiden er stipulert til mellom fem og syv år.	Foreliggende kostnadsberegning viser høyere budsjettbehov enn tidligere angitte nivåer.	Målsetting om ferdigstilling i 2018 er krevende ift. Planprosesser og behandling, samt kritisk kompetanse for prosjekteringsfasen.
<b>Post 33 Fysisk skille JBV–BaneTele</b>				
Fysisk skille JBV-BaneTele	Prognostisert sluttkostnad 3,5 mill høyere enn budsjett	Byggetiltak ca 3 mnd forsinket.	Under budsjett i 2010 med 8,4 mill kroner	Sluttprognose 65 mill kr Prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av 2011. Noen utbetalinger forventes i 2012.
<b>Andre viktige prosjekt:</b>				
Tiltak for innfasing av nytt togmateriell og tiltak ifm plattformer på stasjoner.	Verifisering og kvalitetssikring av usikkerheten i forhold til kostnadsoverslag for prosjekter mellom 50 og 500 mill kr gjennomført i januar 2011.	Fremdriftsmål er satt for prosjekter som er nødvendig for å ta i mot nye tog	Mindreforbruk i 2010	Verifisering og kvalitetssikring av usikkerhet pågår for prosjekter mellom 50 og 500 mill kr, ferdigstilt og oversendt Samferdselsdepartementet.
Kundeinformasjons tiltak på stasjoner 2010	Prognostisert sluttkostnad 66 mill. dvs. 32 mill lavere enn kostnadsoverslag for tiltakene i 2010.	Byggetiltak(2010) ca 4 mnd forsinket, ferdigstilles januar 2011.	Mindreforbruk i 2010 er 55 mill kroner	Sluttprognose 66 mill kr for 2010 arbeidsomfang 30 mill under kostnadsoverslag.



## **9.1. Kort beskrivelse av de største prosjektene**

### **Lysaker - Sandvika**

#### Økonomi

I 2010 er det utbetalt 649,9 mill kroner, mot et budsjett på 610,5 mill kroner. Produsert verdi i 2010 er 618,0 mill kroner, mot et budsjett på 635 mill kroner. Merutbetalingene skyldes i hovedsak tidligere gjennomføring av sluttoppgjør enn forutsatt. Produksjonsavvik har sammenheng med lavere kostnad enn forutsatt for jernbanetekniske arbeider.

Akkumulert produksjonsverdi totalt for prosjektet er 2.904 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 3.080 mill kroner, som er i innenfor godkjent styringsramme på 3.114,5 mill. kr.

#### Framdrift

Framdrift er i henhold til plan.

#### Risiko og usikkerhet

Det er i dag ingen spesielle forhold å kommentere.

### **Barkåker - Tønsberg**

#### Økonomi

I 2010 er det utbetalt 377,7 mill kroner, mot et budsjett på 396 mill kroner. Produsert verdi i 2010 er 377,8 mill kroner, mot et budsjett på 388 mill kroner.

Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 738 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 1.488 mill kroner, noe som er i samsvar med godkjent styringsramme.

#### Framdrift

Gjennomslag i tunnelen ble markert 1.september 2010 og tunneldrivingen er ferdigstilt. Pågående arbeider går som planlagt med forventet ibruktakelse november 2011, som planlagt.

#### Risiko og usikkerhet

Den største risikoen i prosjektet er fremdrift for midlertidig signalanlegg Barkåker (NSI63). Denne er kritisk for ibrukttakelsesdato, samt gjennomføring av entrepris for innføring og omlegging av trase ved Kjellelia (påkobling sørgående bane ved Tønsberg st)

### **Holm – Holmestrand - Nykirke**

#### Økonomi

I 2010 er det utbetalt 191,6 mill kroner, mot et budsjett på 200 mill kroner. Produsert verdi i 2010 er 204,2 mill kroner, mot et budsjett på 213,7 mill kroner.

Akkumulert produksjonsverdi for prosjektet er 254 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 4.900 mill kroner, noe som er i samsvar med anbefalt styringsramme fra KS2.

#### Framdrift

Det er inngått kontrakt for de 2 første tunnelentreprisene av totalt 5 entrepriser. Det er planlagt å inngå kontrakt for gjenstående entreprisene på tunnelarbeidene i løpet av 2.tertial 2011. Anleggsarbeider startet sommeren 2010. Planlagt ibrukttakelse av ny trasé er desember 2015.

#### Risiko og usikkerhet

Den største risikoen i prosjektet er knyttet til geologiske forhold og teknisk utforming av stasjonshallen i fjell.

## **Gevingåsen tunnel**

### Økonomi

I 2010 er det utbetalt 292 mill kroner, mot et budsjett på 293,6 mill kroner. Prodosert verdi i 2010 er 278 mill kroner, mot et budsjett på 294 mill kroner. Prosjektet er på plan i henhold til hovedmilepæler

Akkumulert produksjonsverdi totalt for prosjektet er 484 mill kroner. Prognostisert sluttkostnad er 645 mill kroner, som er i henhold til godkjent styringsramme.

### Framdrift

Framdrift i tunnelentreprisen, samt arbeidene i dagsonen på Hommelvik, er som planlagt. Milepæl for gjennomslag i tunnelen 15.08.2010, ble nådd som planlagt. Plan for ibruktagelse av tunnelen er 15.08.11.

### Risiko og usikkerhet

Det er ingen vesentlige forhold ved rapporteringstidspunktet som truer kostnad ift gitte rammer og planlagt ferdigstillestidspunkt.

## **Kundeinformasjonstiltak på stasjoner (utrulling på utvalgte stasjoner i 2010)**

### Økonomi

I 2010 er det utbetalt 43 mill kroner, mot et budsjett på 98 mill kroner. Prodosert verdi i 2010 er 50 mill kroner, mot et budsjett på 98 mill kroner. Avvikene skyldes forsinkelser og rimeligere gjennomføring enn opprinnelig planlagt. Prosjektet er en del av implementeringen av en helhetlig hovedplan for Publikumsinformasjon og er ikke vesentlig forsinket.

### Framdrift

Prosjektet er ca. 4 måneder forsinket, i tillegg vil noe ferdigstillende aktiviteter først utføres til sommeren (Asfaltering og tilsåing). Anleggene vil idriftsettes uavhengig av dette.

### Risiko og usikkerhet

Det er ingen vesentlige forhold å rapportere ved årsslutt.

Prosjektet videreføres i 2011 og dets arbeidsomfang utvides med flere stasjoner

## 9.2. Utvikling i kostnadsoverslag/styringsramme 2010

Prosjekt	Note	Oppstartsbevilgning		Endring	St.prp.nr 1 (2005-2006) (06-kr)	Endring	St.prp.nr 1 (2006-2007) (07-kr)	Endring	St.prp.nr 1 (2007-2008) (08-kr)	Endring	St.prp.nr 1 (2008-2009) (09-kr)	Endring	Prop 1 S (2009 2010) (10-kr)	Korrigert for endring og faktisk prisstigning 08 09 og forbruk pr 2009 (10- kr)	Styringsramme Prop 1 S (2010- 2011) (11- kr)
		St.prp.nr 1 / Prop 1 S	Stryrings- ramme												
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	10,4	1 144,0	1 140,0	1 195,0
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	-	-	249,8	-
Ganddal godsterminal	4	2004 - 2005	376,0	-39,0	337,0	114,0	451,0	8,0	459,0	7,4	466,4	-	-	466,4	469,0
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	6,0	626,0	620,0	625,0
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	0,0	2 215,0	2 180,5	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	-	-	97,0	-
Lysaker - Sandvika	9	2006 - 2007	2 705,0	-	-	-	2 705,0	195,0	2 900,0	127,0	3 027,0	146,0	3 173,0	3 114,5	3 123,0
Bergen -Fløen	10	2006 - 2007	112,0	-	-	-	112,0	158,0	270,0	24,0	294,0	14,0	308,0	432,4	441,0
Ski st. byggetrinn 1	11	2006 - 2007	300,0	-	-	-	300,0	-45,0	255,0	-	-	-	-	-	-
Gevingsåsen tunnel	12	2008 - 2009	635,0	-	-	-	-	-	-	-	635,0	19,0	654,0	645,2	649,0
Barkåker - Tønsberg	13	2008 - 2009	1 489,3	-	-	-	-	-	-	-	1 489,3	41,7	1 531,0	1 488,1	1 535,0
Holm - Holmestrand - Nykirke	14	2010 - 2011	4 900,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 030,0
Eidsvoll - Hamar, Langset - Kleverud	15	2010 - 2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Høvik - vendeanlegg og hensetting	16	2010 - 2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Farrisundet - Porsgrunn, dobbeltspor	17	2010 - 2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo - Ski	17	2010 - 2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11 973,0
Post 33 Fysisk skille Jernbaneverket - BaneTele A/S	18	2010 - 2011	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60,0

Note: Pristigning var generelt beregnet medl 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 pristigning til 2009 kr var 4,1 % korrigering for faktisk prisstigning til 2009 kr ble 0,94 % og til 2010 stipulert 2,7% stipulert pristigning til 2011 er 2,2%

### Alle tall er oppgitt i styringsramme P 50

1) Kostnadsoverslaget er justert i forhold til ekstern kvalitetssikring. Jf. sak forelagt Samferdselsdepartementet 26. april 2006 og iht. prisindeks 8,2% til 2008 kr og 4,1% til 2009 kr. Prognose er 51,4 mill kr over styringsramme = 1195 mill kr 2009

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

GSM - R inngikk ikke i 2009 og 2010 bevilgning - kun saldering. **Prognose sluttkost er redusert fra 1771 mill kr 2008 kr til 1716 mill kroner 2010kr , gjelder i 2010**

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

3) Kostnadsoverslag er endret fra 219 mill kr. til nytt godkjent kostnadsoverslag på 249 mill kr 2008 kr og omregnet til 2009 kr 250,1 mill kr. Prognose for økte kostnader da Mosjøen utsettes ift. Merkur sikringsanlegg. .Strekningen Eiterstrøm - Mosjøen o

### Prognosen Loam Eiterstrøm er 250 mill kroner

4)Ganddal godsterminal,Godkjent kostnadsoverslag er 468,6 mill kroner,justert til 2009 kr. **Prognose er 565 mill kr. (2010 kr) p.g.a bla.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 643 mill kr (2010kr) prognose har stor usikkerhet.**

**Kostnad avhengig av beslutning rundt valg av løsning for sikringsanlegg ( erstatning for Merkur) Installasjon av sikringsanlegg er stanst. Endret gresnesult med overføring av strekn Eiterstrøm - Mosjøen inkl Mosjøen st. må inntas når budsjett skal revi**

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

Styringsramme 2215 mill kr 2009 kr. Ny Styringsramme og Kostnadsramme er inkludert andel Fornylse. Kostnadsramme fra KS 2 =2497mill ( 2008 kr) omregnet til 2011 verdi 2523 mill.kr **Nytt permanent sikringsanlegg skal kontraheres**

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

**Foreløpig kostnadsoverslag viser vesentlig kostnadsøkning i forhold kostnadsoverslag i NTP 2010-2019 på 1130 mill kr! Vesentlig omfangsendring hovedplan trinn1 har kostnad 5-7 milliarder kr . Prop 1 S for 2010-2011 beskriver KVV/KS 1av alternative utbyg**

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 iht prisindekser 2008 kr og til 2009 kr gir prisstigning økt styringsramme til 3115 mill kr. 2010 kr i 2011 kr = 3123 mill kr.

10) **Bergen - Fløen :**Prosjektet ble endret til rent investeringsprosjekt med styringsramme på hovedplannivå 271 mill 2007 kroner. Kostnadsoverslaget er regulert i iht korrigerte prisindekser , omfang er øket og styringsramer er i **09hevet til 421 mill kroner! Korrigert for prisreg til 2010 kr = 432 mill kr**

11) Ski st.Revidert kostnadsoverslag med redusert omfang av byggetrinn 1 ble i tertial 2 - 2007 godkjent med kostnadsoverslag 255 mill kroner.Prosjektet ble stanst i 2007. Prosjektet er nå **inkludert i nytt dobbeltspor Oslo - Ski .Ski st hensetting** Inngår også som tiltak for infansing nytt materiell og ny grunnrutemodell

Ski stasjon hensetting tiltakene skilles kostnadsmessig ut i fra øvrige kostnader for Ski st. Dette er gjennomført i løpet av 3. kvartal i 2010 og følges opp som eget underprosjekt i budsjett 2011.KS 2 prosess for Ski st.hensettingsanlegg planlegges gjenn

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 i Prop 1 S for 2010, faktisk prisreg gir en ned**

14) **Holm - Holmestrand - Nykirke, Jf Prop 127 S KS 2 rapport april/mal angir styringsramme P50 på 4900 mill kroner for alternativ med stasjon i fjell, og P85 Kostnadsramme 5720 mill kroner. (2010 kroneverdi)Oppstart beskrives og fremkommer i RNB 2010**

15) **Eidsvoll - Hamar, Langset - Kleverud, NTP 2010-2019 har budsjettet prosjektet med 2943 mill kr, basert på hovedplan. Usikkerhetsanalyse gjennomført i desember 2010 viser forventet kostnad 4080 mill kr. KS 2 gjennomføres i 1.-2. kvartal 2011.**

16) **Høvik vendeanlegg og hensetting; Usikkerhetsanalyse på detalplannivå gjennomført i sept resultat til P 50 verdi på og prognose 480 mill kr - byggestart er utsatt**

17) **Farrisundet - Porsgrunn dobbeltspor, Foreløpig kostnad som dobbeltspor er estimert til 5300 mill kr. KS 2 planlegges gjennomført i 2011 for mulig anleggsstart i 2012**

18) **Post 31 Oslo - Ski nytt dobbeltspor; styringsramme er fra tidlig fase og anslag i NTP 2010- 2019, Planleggingsarbeid pågår - KS 2 planlegges i 2012.**

19) **Fysisk Skille JBV - BaneTele A/S Styringsramme satt tidlig til 60 mill kr - bevilgningbehov er 65 mill kroner**

## 10 Oppfølging i forhold til tildelingsbrev 2010

Oppfølgingspunkter	Status
<p>Jernbaneverket har eit meir overordna ansvar for den samla driftsstabiliteten innafor jernbanesektoren. Departementet ber Jernbaneverket setja av nødvendige ressursar for å vidareføra det utgreiingsarbeidet og ivareta det ansvaret som er omtala i brevet.</p>	<p>Det legges betydelig vekt på driftsstabilitet i hele Jernbaneverket. SINTEF har på oppdrag utarbeidet en rapport om årsakssammenhenger til forsinkelser. Vedlikehold av linjen pågår kontinuerlig. Snøberedskapen er høynet.</p>
<p>Samferdselsdepartementet ber om at ubrukte midlar til tiltak for å redusera talet på dyr som blir drept av tog blir overførte til 2010 slik at dette arbeidet kan halda fram.</p>	<p>Midler er overført fra 2009. Vegetasjonsrydding har pågått gjennom hele 2010 på de viktigste baner. Gjerde på Nordlandsbanen er så godt som ferdigstilt. Det gjenstår 400 meter av totalt 8 km på grunn av værutfordringer. Viser for øvrig til møte med SD, samt Miljøplan 2010-2013.</p>
<p>For å styrkja konkurranseevna er det ønskje om å få betre mobildekning og tilgang til internett på jernbanen. Departementet ber om at Jernbaneverket vidarefører dette planarbeidet i 2010, på den måten som Jernbaneverket har skissert i sitt brev av 11. desember d.å., og at det foreløpig settast av 20 mill. kr til dette i 2010, med sikte på å kunne starte arbeida med ei pilotstrekning i 2010.</p>	<p>JBV sørger for mobildekning og bredbåndsdekning i tunneler på erfaringsstrekningen Lillehammer – Skien i løpet av 2011. Det er nå trådløst bredbånd på de fleste tog mellom Skien – Oslo – Lillehammer. I løpet av 2011 vil de fleste regiontog har trådløst bredbånd.</p>
<p>SD ber Jernbaneverket om å prioritera arbeidet med å fjerna kapasitetshinder slik at fleire og lengre godstog kan køyra på dei viktigaste godsstrekningane. Departementet føreset at Jernbaneverket har tett dialog med næringa om kva slags behov for infrastruktur- turkapasitet dei har for sine transportar. For å leggja til rette for verksam konkurranse innan godstransport med jernbane, er det viktig at Jernbaneverket får på plass ordningar som sikrar likebehandling av dei einskilte aktørane.</p>	<p>Det er løpende kontakt med togselskapene og næringen. På Alnabru er det inngått en midlertidig avtale med CargoNet om terminalhåndtering av alle aktører på like vilkår. Det er også avtale med CargoLink om at de kan utføre løftetjenester for last til sine egne tog, og en er i ferd med å inngå tilsvarende avtaler på flere terminaler.</p>
<p>SD ber om at Jernbaneverket foreløpig set av 5 mill. kr til private sidespor og terminalar innafor ramma av vedteke løyving for 2010 under programområdet «Kapasitetsaukande tiltak».</p>	<p>Det er satt av kr 5 mill. på post 30, investeringer, til slike tiltak.</p>
<p>Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket kjem tilbake med forslag om eit revidert budsjett etter at planane basert på den fornya gjennomgangen av signalstrategien er på plass i Jernbaneverket.</p>	<p>Jvf. Jernbaneverkets innspill til revidert budsjett for 2010 Prop 126 S og Prop 127 S (2009-2010).</p>
<p>Samferdselsdepartementet er kjend med at Jernbaneverket i oppfølginga av rapportane utarbeidde av Price Waterhouse Coopers og Det norske Veritas i 2009 i den eksterne gjennomgangen av Merkur, no vil setja i verk eit arbeid for å gjennomgå og eventuelt foreta tilpassingar i arbeidsprosessane m.m. i Utbyggingsavdelinga. Dette er eit arbeid departementet er oppteke av. SD ber Jernbaneverket orientera om arbeidet og resultat på eigna måte til departementet.</p>	<p>Jernbaneverket viser til orientering om tiltak i oppfølgingsmøter med SD. Ny signalorganisering er gjennomført. Innkjøpsfunksjonen er vurdert og danner grunnlag for beslutning om ny organisering av forsyning. Det har vært arbeidet med ny UPB-prosess..</p>
<p>På driftssida skal Jernbaneverket prioritera oppgåver som</p>	<p>Det er iverksatt økt vinterberedskap i Oslo-området fra</p>

Oppfølgingspunkter	Status
sikrar god driftstryggleik. Dette omfattar mellom anna vinterdrifta med snørydding av spor og plattformer mv. Samferdselsdepartementet legg til grunn at alle nye investeringsiltak som blir planlagde og sette i drift, skal medverke til minimum å oppretthalda, eller betra tryggleiken på jernbanenettet.	2010. Erfaringene fra siste vinter er evaluert. Innkjøp av nytt vinterutstyr er gjort. Se for øvrig kapittel om vedlikehold.
Samferdselsdepartementet legg til grunn at Jernbaneverket prioriterer arbeidet med å vidareutvikla tryggleikssystemet og oppfølginga av dette i den daglege drifta. SD føreset at Jernbaneverket i denne samanhengen legg vekt på å ha ein god og konstruktiv dialog med Statens jernbanetilsyn, og at Jernbaneverket har ei god forståing av dei krava som Statens jernbanetilsyn set i samband med godkjenninga av nye anlegg mv. Det er viktig at Jernbaneverket så tidleg som mogleg avklarar med Statens jernbanetilsyn kva for løysingar som er akseptable for å møta krav som er sette i tryggleiksregelverket.	Jernbaneverket ved Utbyggingsdivisjonen vil engasjere egen person for i enda større grad sikre at bygging av all ny infrastruktur holder det samme høye sikkerhetsnivået og kvalitet. Dette innebærer også å sikre at dialog med Statens jernbanetilsyn (SJT) gjøres kjent og etterleves i organisasjonen. Jernbaneverket har i løpet av den siste tiden lagt vekt på at SJT skal være godt informert om de forskjellige prosjekter som foregår, slik at man oppnår en konstruktiv dialog mellom SJT på prosjektnivå i tillegg til ledelsesnivå. Dette arbeidet søkes videreført, hvor også åpenhet mot SJT videreføres. De tre seminarene som ble gjennomført i 2010 ble gjennomført med stort hell. Det søkes derfor å gjennomføre flere seminarer hvor SJT medvirker.
Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket i samarbeid med relevante kommunar arbeider aktivt for å kontrollera og redusera negative påverknader for det biologiske mangfaldet langs jernbanenettet.	Jernbaneverket samarbeider med mange kommuner i miljøspørsmål, dyrevern, etc. Jernbaneverket har iverksatt flere tiltak i 2010 for å redusere påvirkning på biologisk mangfold. Detaljert beskrivelse av dette er presentert i Miljøplan 2010 – 2013.
Samferdselsdepartementet er oppteken av at jordvernet må styrkjast. Dette må det mellom takast meir omsyn til i <u>planlegginga</u> av nye jernbaneprosjekt og i større grad inngå i KVV/KS1- prosessen for større jernbaneanlegg.	Konsekvensene for jordvern og dyrket mark utredes i et hvert større prosjekt.
Samferdselsdepartementet er oppteken av at Jernbaneverket held fram med arbeidet med å redusera støypilager ved mellom anna å gjennomføra nødvendige skjenesliping som også har positive verknader for togpassasjerane sin komfort og reduserer vedlikehaldskostnadane til togselskapa.	Jernbaneverket har iverksatt en rekke tiltak i 2010 med hensyn på støy. Detaljert beskrivelse av dette er presentert i Miljøplan 2010 – 2013.
Universell utforming skal vera ein integrert del av alle <u>planar</u> for oppgradering og bygging i regi av Jernbaneverket. Dei store ressursane som krevst for å få eit universelt utforma jernbanesystem, gjer at utviklinga må gjennomførast gradvis. For jernbanen vil satsinga i planperioden medverka til å sikra tilgjenge for alle på svært mange av stasjonane og dei mest trafikkerte knutepunkta.	Nye byggeprosjekter i Jernbaneverket tar hensyn til krav om universell utforming.
For kvart av hovudmåla under pkt. 3 og for målkrava i målmatrisa skal Jernbaneverket gjera risikovurderingar. Samferdselsdepartementet legg opp til at desse risikovurderingane skal vera gjennomgåande for etats- og budsjettstyringa av Jernbaneverket. Departementet ber Jernbaneverket, i samband med det første etatsmøtet i 2010, å gjera greie for dei viktigaste risikoelementa som kan påverka Jernbaneverket si måloppnåing i 2010.	Det er definert i Virksomhetsplanen hvor det er størst risiko ift. Måloppnåelse. Godkjente kravspesifikasjoner for signalanlegg og sikringsanlegg, og bemanningsressurser til prosjektene. Det er etablert månedlig oppfølging av risikorapportering ift. Målsetting. Virksomhetsplanen legger opp til at risikostyring skal være en integrert del av alt

Oppfølgingspunkter	Status
<p>Gjennomgangen skal omfatta Jernbaneverket si vurdering av kva slags risiko som er knytt til arbeidet med å nå dei ulike måla, kva slags konsekvensar dei ulike risikoane kan ha, og tilråding om kva slags tiltak som kan vera aktuelle for å handtere risikoane.</p>	<p>prosjektarbeid.</p>
<p>Det har dei siste åra vore prioritert midlar frå Jernbaneverket og transportutøvarane i samband med PEMRO-prosjektet. Prosjektet hadde til hensikt å utvikla metode- og verktøystøtte for analyse og oppfølging av punktlegheita i jernbanedrifta. Samferdselsdepartementet er i denne samanheng oppteken av at Jernbaneverket tek eit overordna ansvar, i samarbeid med transportutøvarane, for å oppretthalda og vidareutvikla eit norsk vitskapeleg forskingsmiljø knytt til jernbanedrift. Dette kan gjerast i form av rammeavtalar med aktuelle vitskapelege miljø og ved medfinansiering i relevante forskingsprogram. Samstundes er departementet oppteken av at Jernbaneverket nyttar koplinga til dei vitskapelege miljøa til å styrkja den analytiske kompetansen internt i organisasjonen.</p>	<p>Jernbaneverket har benyttet SINTEF til arbeid og analyser i 2010.</p>
<p>Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket arbeida vidare med måltal for innstilte tog (ikkje planlagde innstillingar, regularitet). Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å arbeida særleg med å betra punktlegheita i rushtrafiken.</p>	<p>Det gjennomføres/har vært gjennomført flere prosjekter med mål om kartlegging av årsaker til- og bedring av punktlighet og regularitet bl.a. av SINTEF. Tiltak er implementert og vil fortsatt bli implementert på disse områdene.</p>
<p>Departementet ber Jernbaneverket om å foreta mest mogeleg korrekte påføringar av årsakskodar ved innstillingar og driftsavvik.</p>	<p>Det er etablert et prosjekt med formål å bringe frem bakenforliggende årsaker til forsinkelse/innstillinger i rapporteringen.</p>
<p>Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket vidarefører og utviklar publi-seringa av trafikkdata og statistikk for punktlegheit, regularitet og oppetid i jernbanenettet retta mot transportbrukarane – både for persontrafikk og godstrafikk. Rapporteringa skal vera mest mogeleg relevant for dei ulike gruppene av transportbrukarar og detaljert nok til at dei ulike gruppene kan finna ut av kva som skjer med «mitt tog», kvifor det oppstår avvik i trafikkavviklinga, og kva slags tiltak som kan gjerast for å bøta på den uregelmessige togtrafikken. Denne rapporteringa bør gjerast/oppdaterast minst ein gong i månaden og i nært samarbeid med trafikkelskapa. Jernbaneverket bør vurdere om denne rapporteringa kan gjerast meir synleg og tilgjengeleg enn ho er i dag.</p>	<p>Detaljert liste over punktlighetsforbedrende tiltak pr baneområde er publisert på Jernbaneverkets nettsider. Graf over fremdrift er med i presentasjonen. Avviksinformasjon vurderes også publisert.</p>
<p>Samferdselsdepartementet viser til at det er fastsett målkrav til Jernbaneverket sitt omdøme i NSBs kundeundersøking og i Jernbaneverkets eigen brukarundersøking hos togselskapa. Fastsett målkrav i 2013 for måleindeksen i NSBs kundeundersøking er 71, medan fastsett målkrav for måleindeksen i Jernbaneverket sin eigen brukarundersøking er 3,8 i 2013. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket seinast til andre etatsmøte i 2010 konkretiserar kva som er realistiske etappemål for desse måleindeksane i 2010</p>	<p>For at kundetilfredshet skal være 71 må resultatet av målingen økes med 3% hvert år frem til 2013.</p>

Oppfølgingspunkter	Status
<p>og fram til 2013. SD ber også om at Jernbaneverket vurderer om det er mogleg å finna ein meir pedagogiske måte å framstilla desse målkrava på, mellom anna om det er meir teneleg å setja målkrava som prosentvis forbetring</p>	
<p>Eit viktig tiltak for å betra omdømet til jernbanen er å betra informasjonen til dei reisande når det oppstår avvik i togtrafikken som fører til forseinkingar og innstillingar av tog. Som eit ledd i arbeidet er det etablert eit felles prosjekt der Jernbaneverket og togselskap som driv med persontrafikk deltek. Prosjektet er viktig for Samferdselsdepartementet. SD legg difor opp til at den særskilde rapporteringa til departementet blir vidareført. Vidare legg SD til grunn at prosjektet har fokus på aktivitetar som kan gi effekt på informasjonsområdet både på kort og lengre sikt. Departementet viser i denne samanhengen til at i 2010-budsjettet er det løyvd 80 mill. kr til vidareføring av arbeidet med tiltak for publikumsinformasjon.</p>	<p>Jernbaneverket har flere pågående prosjekter som skal bidra til å øke kundetilfredsheten på jernbanen. Det installeres nye monitører og anvisere på sentrale stasjoner. Antall toginformatører er økt. Det samarbeides om fellestiltak mellom Jernbaneverket og NSB. Se for øvrig kapittel 5 for mer om kundetilfredshet.</p>
<p>Som Jernbaneverket er vel kjent med, er Samferdselsdepartementet oppteken av at Jernbaneverket har effektiv drift og organisering. Dette er særskilt viktig i ein situasjon med sterk aktivitetsauke. Det er og viktig at Jernbaneverket arbeider aktivt med å sikra tilstrekkeleg bemanning og kompetanse for å kunna gjennomføra den planlagde satsinga som er lagd opp til i Nasjonal transportplan 2010-2019 og i første omgang for å få gjennomført det planlagde aktivitetsnivået som er lagt til grunn i statsbudsjettet for 2010. Særleg gjeld dette behovet for signalkompetanse og togleiarar i Oslo-området . SD viser i denne samanhengen til eigne omtalar i Prop. 1 S (2009-2010).</p>	<p>Det er i 2010 gjort mye arbeid med rekruttering og opplæring. 52 nye lærlinger startet opp i 2. tertial. 19 ingeniører ble rekruttert til et internt intensivt opplæringsopplegg i signalfaget, disse er nå ferdig med sin grunnopplæring for å kunne arbeide i prosjekter. Signalressursene/ingeniørene i jernbaneverket er nå samlet i en organisasjon, dette skal bidra til bedre koordinering og prioritering av tilgjengelige ressurser, samt at det skal effektivisere opplæringen av ingeniører.</p> <p>Det forventes underkapasitet i markedet i forhold til kompetanse blant annet innen prosjektering av KL-anlegg (internt og eksternt), rekruttering av erfarne prosjekteringsledere innen jernbaneteknikk er en utfordring for framdrift i prosjektene og koordinering i senere faser.</p> <p>I sammenheng med budsjett for 2011 er det foretatt en ny gjennomgang av ressursfordelingen, ressurssituasjonen særlig innenfor signalfaget er fortsatt presset. Det arbeides med alternative metoder for prosjektgjennomføring og større grad av konkurranseutsetting og eventuelt bruk av andre kontraktsformer.</p>
<p>Alle statlege etatar skal regelbunde gjennomføra brukarundersøkingar. Resultata av dei skal vera offentlege. Jernbaneverket skal i årsrapporten for 2010 rapportera om etaten har gjennomført brukarundersøkingar og gjort dei offentleg tilgjengelege. Samferdselsdepartementet vil rapportera samla for alle sine etatar til Fornyings- og administrasjonsdepartementet.</p>	<p>Se kapitlet om kundetilfredshet.</p>
<p><b>IKT-arkitektur</b></p> <p>Statlege etatar skal:</p> <p>a) leggja arkitekturprinsippa til grunn når dei utviklar</p>	<p>Jernbaneverket har i 2010 startet opp eller arbeider vidare med flere prosjekter som vil legge til rette for å kunne utvikle etatens systemløsninger iht. DIFIs</p>

Oppfølgingspunkter	Status
<p>sine IKT-system</p> <p>b) ta i bruk felles eID når dei legg nye e-tenester ut på nett. Felles elektronisk signatur skal takast i bruk når han ligg føre (frå 2010). Eigne eID-løysingar som etatane brukar på eksisterande tenester, skal fasast ut og erstattast av den felles infrastrukturen i Difi. Etatar som framleis ønskjer å bruka egne eID-løysingar, må grunngje dette</p> <p>c) grunngje dei tilfella der etatane vel å ikkje bruka Altinn for å produsera relevante tenester retta mot næringsliv og publikum.</p> <p>Jernbaneverket skal i årsrapporten for 2010 rapportera om korleis etaten har følgd opp punkt a – c. Samferdselsdepartementet vil rapportera samla til Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet.</p>	<p>arkitekturprinsipper.</p> <p>Jernbaneverket har i 2010 ikke lagt ut nye e-tjenester på nett der det har vært relevant å ta i bruk en eID-løsning.</p> <p>Jernbaneverket har ikke publikumstjenester som egner seg for Altinn. Klager etter Serviceerklæringen tas imot på de fleste medier.</p>



## 11 Periodisert regnskap



**Jernbaneverket**

### **Årsregnskap pr. 31.12.2010**

**Avlagt etter periodiseringsprinsippet  
Org.nr. 971 033 533**

#### **Innhold:**

- 1. Ledelseskommentarer**
- 2. Resultatregnskap**
- 3. Balanse**
- 4. Kontantstrømoppstilling**
- 5. Statsregnskapsrapport**
- 6. Noter**
- 7. Nøkkeltall**

## 1. Ledelseskomentarer

Jernbaneverket forvalter staten sin realkapital som er knyttet til jernbaneinfrastrukturen i det nasjonale jernbanenettet, og skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett. Staten skal legge forholdene til rette for at jernbanetrafikken kan gjennomføres på en trygg, effektiv og forutsigbar måte, med god tilgang for trafikantene og transportbrukerne.

Vedlagte virksomhetsregnskap for Jernbaneverket er utarbeidet i samsvar med anbefalte, statlige regnskapstandarder fastsatt av Finansdepartementet. Se presentasjon av Jernbaneverkets rammeverk og regnskapsprinsipper i noter til årsregnskapet.

Jernbaneverkets regnskapsrapportering til statsregnskapet skjer etter kontantprinsippet. Denne rapporteringen måler utgifter/utbetalinger mot årets tildelte budsjettmidler, overføringer fra fjoråret og eventuelle merinntektsbevilgninger. I tillegg fører Jernbaneverket et periodisert regnskap. En grunnleggende forskjell mellom kontantprinsippet og periodiseringsprinsippet er at kriteriene for regnskapsføring av inntekter og kostnader er uavhengig av betalingsstidspunktet. Forståelsen av forskjellen mellom de to typer regnskapsavleggelse er vesentlig for å kunne vurdere Jernbaneverkets økonomiske rapportering. Vi legger vekt på å levere åpen og ansvarlig ekstern regnskapsrapportering, herunder informasjon som gir innsikt i forskjellen mellom kontantstyring og periodiserte inntekter/kostnader og balansepresentasjoner i samsvar med statlig god regnskapsikk. De følgende kommentarer gjelder vårt periodiserte årsregnskap med noter (virksomhetsregnskapet).

Jernbaneverkets driftsinntekter for 2010 er en prosent høyere enn fjorårets inntektsføring for perioden. Overførte/ubrukte bevilgninger fra 2009 inngår i tildeling som kan brukes til drift og vedlikehold i 2010, men inntektsføres ikke i årets regnskap fordi de ble inntektsført i fjor. Bruk av investeringsbevilgninger har ingen inntektseffekt, se note 1A og B for spesifikasjon av inntektsføring og bevilgninger.

Posten løn- og sosiale kostnader har økt med 10,4 prosent fra 2009 til 2010. Antall årsverk har i perioden økt med 209. Andre driftskostnader er økt med 12 prosent. Her er det størst økning innen entreprenør- og prosjekteringskostnader. Kostnadene til anlegg under utførelse (overført til fornyelse/aktivering) trekkes ut av sum driftskostnader og vises som egen post i regnskapet. Tilgangen til anlegg under utførelse for 2010 var på 5 466 mill mot 4 704 mill i 2009. Dette er en økning på 16,2%. Overføringen til anlegg under utførelse fordeler seg med 3 784 mill på utbyggingsprosjekter og 1 658 mill på fornyelsesprosjekter infrastruktur.

Denne perioden er det overført verdier fra arbeid under utførelse (investeringsprosjekter utbygging) til anleggsregnskapet på 4.033 mrd. Dette fordeler seg med 2.027 mrd på Sandnes-Stavanger, 52 mill på Region Øst plattformforlengelse og 1.954 mrd på øvrige prosjekter. Det er i tillegg anleggsført fornyelsesprosjekter for 1.135 mill i 2010.

Ved utgangen av 2010 har Jernbaneverket en balanseført verdi på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler på til sammen 37,2 mrd. Verdien på anlegg under utførelse er på 11,2 mrd, og dette utgjør 30% av totale anlegg.

Når det gjelder planlagte investeringer i neste regnskapsperiode og kommentarer til rapporteringen til statsregnskapet vises det til rapporten til Samferdselsdepartementet.

Oslø, 11. mars 2011

  
Elisabeth Enger  
Jernbanedirektor

  
John Johansen  
Økonomidirektor

## 2. RESULTATREGNSKAP JERNBANEVERKET

Tusen kroner	Note	31.12.2010	31.12.2009
<b>Driftsinntekter</b>			
Inntekt fra bevilgninger	1	-3 554 259	-3 701 419
Gebyrer og lisenser	1	-1 428	-3 640
Tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag)	1	-29 666	-20 599
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	1	-4 246	-6 192
Salgs- og leieinntekter	1	-744 794	-579 960
Andre driftsinntekter	1	-66 196	-48 163
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>-4 400 588</b>	<b>-4 359 973</b>
<b>Driftskostnader</b>			
Lønn og sosiale kostnader	2	2 275 716	2 060 854
Varekostnader		519 529	391 282
Andre driftskostnader	3	6 649 633	5 919 330
Overført til fornyelse/aktivering	3	-5 466 240	-4 703 556
Avskrivninger	5	946 502	807 686
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>4 925 141</b>	<b>4 475 596</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>524 553</b>	<b>115 624</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Finansinntekter	6	-3 649	-5 424
Finanskostnader	6	4 745	7 810
<b>Netto finansposter</b>		<b>1 096</b>	<b>2 386</b>
<b>Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</b>			
Utbytte fra selskaper m.v.			
<b>Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets aktiviteter</b>		<b>525 649</b>	<b>118 009</b>
<b>Avregninger</b>			
Overført avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)		-525 649	-118 009
Avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (nettobudsjetterte)			
<b>Sum avregninger</b>		<b>-525 649</b>	<b>-118 009</b>
<b>Innkrevningsvirksomhet</b>			
Inntekter av avgifter og gebyrer direkte til statskassen			
Andre inntekter fra innkrevningsvirksomhet			
Overføringer til statskassen			
<b>Sum innkrevningsvirksomhet</b>		<b>0</b>	
<b>Tilskuddsforvaltning</b>			
Overføringer fra statskassen til tilskudd til andre			
Utbetalinger av tilskudd til andre			
<b>Sum tilskuddsforvaltning</b>		<b>0</b>	
<b>Periodens resultat</b>		<b>0</b>	

## BALANSER - EIENDELER FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner	Note	Note 31.12.2010	31.12.2009
<b>EIENDELER</b>			
<b>A. Anleggsmidler</b>			
<b>I Immaterielle eiendeler</b>			
Forskning og utvikling			
Programvarerettigheter og lisenser	5	1 803	3 663
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>1 803</b>	<b>3 663</b>
<b>II Varige driftsmidler</b>			
Infrastruktur	5	23 394 349	19 420 096
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	2 399 307	2 065 112
Maskiner og transportmidler	5	170 075	193 982
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	62 511	61 222
Anlegg under utførelse	5	11 201 869	10 954 626
Beredskap utstyr (Broer)	5	16 156	16 638
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>37 244 268</b>	<b>32 711 676</b>
<b>III Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i datterselskaper			
Investeringer i tilknyttet selskap			
Investeringer i aksjer og andeler	11	102	102
Obligasjoner og andre fordringer			
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>102</b>	<b>102</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>37 246 172</b>	<b>32 715 441</b>
<b>B. Omløpsmidler</b>			
<b>I Varebeholdninger og forskudd til leverandører</b>			
Varebeholdninger	12	317 887	289 018
Forskuddsbetalinger til leverandører	14	0	0
<b>Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører</b>		<b>317 887</b>	<b>289 018</b>
<b>II Fordringer</b>			
Kundefordringer	13	136 983	68 289
Andre fordringer	14	48 072	115 164
Merverdiavgift		468 906	420 208
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	16	14 523	7 324
Øvrige opptjente inntekter		8 417	21 674
<b>Sum fordringer</b>		<b>676 900</b>	<b>632 659</b>
<b>III Kasse og bank</b>			
Bankinnskudd	17	16 619	12 829
Andre kontanter og kontantekvivalenter	17	76	101
<b>Sum kasse og bank</b>		<b>16 695</b>	<b>12 930</b>
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>1 011 481</b>	<b>934 607</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>38 257 654</b>	<b>33 650 049</b>

### 3. BALANSER - GJELD FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner		Note	31.12.2010	31.12.2009
<b>VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD</b>				
<b>C. Virksomhetskaptal</b>				
			0	0
<b>D. Gjeld</b>				
<b>I Avsetning for langsiktige forpliktelser</b>				
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (1)	5		-37 246 070	-32 715 339
Andre langsiktige forpliktelser			-426	0
Forpliktelse Flytoget AS			-262 334	-276 081
<b>Sum avsetning for langsiktige forpliktelser</b>			<b>-37 508 830</b>	<b>-32 991 420</b>
<b>II Annen langsiktig gjeld</b>			-44 800	-14 800
<b>III Kortsiktig gjeld</b>				
Leverandørgjeld			-421 743	-609 258
Skyldig skattetrekk			-90 712	-78 008
Skyldige offentlige avgifter			-35 192	-29 278
Avsatte feriepenger			-194 584	-172 945
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	16		-366	-22
Annen kortsiktig gjeld	18		-612 927	-669 374
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>			<b>-1 355 525</b>	<b>-1 558 885</b>
<b>IV Avregning med statskassen</b>				
Avregning med statskassen (bruttobudsjetteterte)			125 852	797 047
Overført avregning fra resultatregnskapet	8		525 649	118 009
<b>Sum avregning med statskassen</b>			<b>651 501</b>	<b>915 057</b>
<b>Sum gjeld</b>			<b>-38 257 654</b>	<b>-33 650 049</b>
<b>Sum virksomhetskaptal og gjeld</b>			<b>-38 257 654</b>	<b>-33 650 049</b>

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

#### 4. KONTANTSTRØM JERNBANEVERKET

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen for bruttobudsjetterte virksomheter

Tusen kroner

	31.12.2010	31.12.2009
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>		
<b>Innbetalinger</b>		
endring i mellomværende med finansdepartementet	-74 793	-83 615
innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre		
innbetalinger fra salg av varer og tjenester	533 686	493 272
innbetalinger av kjørevegavgifter	104 052	86 708
innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre (anleggsbidrag)	16 774	26 757
innbetalinger av utbytte	0	0
innbetalinger av renter	153	137
innbetaling av refusjoner	33 692	43 597
arbeidsgiveravgift til inntekt	235 651	210 135
andre innbetalinger (forskudd, deposita og avsetninger under Samferdselsdep.)	-34 487	24 757
<b>Sum innbetalinger</b>	<b>814 727</b>	<b>801 748</b>
<b>Utbetalinger</b>		
utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	-2 081 534	-1 865 904
utbetalinger for varer og tjenester for videresalg	-625 631	-449 439
utbetaling for varer og tjenester eget forbruk	-1 012 942	-785 679
utbetalinger av renter	-493	-2 376
utbetalinger av skatter og offentlige avgifter (mva refusjon)	0	0
andre utbetalinger (omstrukturingskostnader, erstatninger)	-2 827	-24 063
<b>Sum utbetalinger</b>	<b>-3 723 427</b>	<b>-3 127 461</b>
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *(Se avstemming)</b>	<b>-2 908 700</b>	<b>-2 325 712</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>		
utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	-3 622 231	-3 130 369
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	-1 692 536	-1 563 949
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 31)	-214 744	
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 33)	-28 036	-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		
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-5 557 547</b>	<b>-4 697 897</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)</b>		
innbetalinger av virksomhetskaper		
tilbakebetalinger av virksomhetskaper		
utbetalinger av utbytte til statskassen		
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter	0	0
Forbruk i kontanter og kontantekvivalenter på kto i Norges Bank	-8 466 247	-7 023 608
Forbruk i øvrige kontanter og kontantekvivalenter	3 765	-23 043
<b>Sum kontantforbruk</b>	<b>-8 462 482</b>	<b>-7 046 651</b>

## 5. STATSREGNSKAPSRAPPORT FOR JERNBANEVERKET

Regnskap pr. 31.12.10

Tusen kroner

	Statskonto	Overf. fra fjorår	Årets bevilgning (Note 1 B)	Sum bevilgninger til bruk i 2010	201000-201012 Kontantregnskap denne periode	200900-200912 Kontantregnskap denne per. i fjor	200900-200912 Kontantregnskap totalt i fjor
<b>I Driftsutgifter</b>							
Drift og vedlikehold	135023	323 000	4 697 000	5 020 000	5 315 388	4 575 460	4 575 460
Drift og vedlikehold av Gardermobanen	135025	16 200	74 700	90 900	97 749	91 887	91 887
II Investeringer				0			
Investeringer i linjen	135030	578 211	3 713 600	4 291 811	3 622 231	3 130 369	3 130 369
Nytt dobbeltspor Oslo - Ski	135031	0	194 000	194 000	214 744	0	0
Fysisk skille JBV - BaneTele AS	135033	11 421	25 000	36 421	28 036	3 579	3 579
<b>Sum kapittel 1350</b>		<b>928 832</b>	<b>8 704 300</b>	<b>9 633 132</b>	<b>9 278 147</b>	<b>7 801 294</b>	<b>7 801 294</b>
<b>III Inntekter</b>							
Kjørevegsavgift	435001		-25 800	-25 800	-29 037	-12 907	-12 907
Salg av utstyr og tjenester	435002		-239 000	-239 000	-215 262	-268 446	-268 446
Videresalg av elektrisitet til togdrift	435006		-292 200	-292 200	-318 424	-224 826	-224 826
Betaling for bruk av Gardermobanen	435007		-74 700	-74 700	-75 015	-73 801	-73 801
IV Overføringer				0			
Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger	43501611			0	-8 321	-10 937	-10 937
Refusjon av arbeidsmarkédstiltak	435015			0	-178	0	0
Refusjon lærlinger	435017			0	-86	-214	-214
Refusjon sykepenger	43501811			0	-25 107	-32 446	-32 446
Anleggsbidrag	435037		-15 400	-15 400	-16 774	-26 757	-26 757
<b>Sum kapittel 4350</b>			<b>-647 100</b>	<b>-647 100</b>	<b>-688 203</b>	<b>-650 335</b>	<b>-650 335</b>
<b>Sum</b>		<b>928 832</b>	<b>8 057 200</b>	<b>8 986 032</b>			
Erstatningsansvar Justisdepartementet	04717155				2 827	23 774	23 774
Universell utforming og tilgjengelighet	084771				0	289	289
Renter	560583				-153	-137	-137
Arbeidsgiveravgift	570072				-235 651	-210 135	-210 135
Forskudd under Samferdselsdepartementet	650013				Se kommentar *	-9 957	-9 957
Deposita og avsetninger under Samferdselsdep.	840013				0	-14 800	-14 800
V Innbetalinger - Norges Bank	60040101				4 783 234	4 071 750	4 071 750
VI Utbetalinger Norges Bank	60040102				-13 249 481	-11 095 358	-11 095 358
<b>VII Bevegelse mellomværende</b>					<b>-109 280</b>	<b>-83 615</b>	<b>-83 615</b>
<b>Mellomværende 31.12.2009</b>	<b>713210</b>				<b>-248 224</b>	<b>-164 609</b>	<b>-164 609</b>
VII Bevegelse mellomværende					-109 280	-83 615	-83 615
Bevegelse forskudd under samferdselsdep.	650013				34 487	Se kommentar *	Se kommentar *
<b>Mellomværende 31.12.2010</b>					<b>-323 016</b>	<b>-248 224</b>	<b>-248 224</b>

(\*)

Postene "Forskudd under Samferdselsdep." og "Deposita og avsetninger under Samferdselsdep." gjelder depositumkonto Nordpool og forskuddsfinansiering av Ofotbanen fra LKAB.

Etter endrede krav inngår disse postene fra og med 2010 i mellomværende/bevegelse mellomværende.

Inngående mellomværende inneholder ikke tidligere netto inn/utbetalinger under disse postene.

Inngående mellomværende vil bli gjennomgått og korrekt rapportert i samråd med Samferdselsdep. og SSØ.

## 6. NOTER TIL RESULTAT- OG BALANSEREGNSKAP

### Generell informasjon, regnskapsrammeverk og regnskapsprinsipper

#### Generell informasjon

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

Jernbaneverkets 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 Jernbaneverkets 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 Jernbaneverket skal presentere og utarbeide sitt virksomhetsregnskap. SRS'ene er utarbeidet av Finansdepartementet forvaltes 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 2010.

Det er ikke gjort noen vesentlige endringer i SRSene eller i Jernbaneverkets regnskapsprinsipper ved avleggelsen av regnskapet for 2010.

#### Endring i presentasjon og klassifikasjon.

Det er ikke gjort noen endringer i 2010 regnskapet sammenlignet med 2009 regnskapet.



### **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 regnskapskikk 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 etter-oppgjørene aktiveres da 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 driftmidlet er tatt i bruk kostnadsføres løpende, mens kostnader til fornyelse aktiveres.

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:

**(avskrivningssatser skal skrives inn fullstendig)**

Immaterielle eiendeler	20 %
Driftsbygninger	2-10 %
Personalboliger m.m.	1-10 %
Infrastruktur	
Trafikksentral	
Godsterminal	
Overvåkingsanlegg	
Overbygning	
Underbygning	
Maskiner og transportmidler	7 – 33 %
Anleggsmaskiner	10 – 15 %
Driftsløsøre, inventar, verktøy m.m.	7 – 10 %
PC-er	33 %
Servere	25 %
Operativsystem	
Skinnegående materiell	
Bygninger	
Andre anleggsmidler	

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 Jernbaneverket 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

	31.12.10	31.12.09
<i>Inntekt fra bevilgninger</i>		
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 23 og 25	-4 771 700	-4 827 500
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 01-07* og post 37	647 100	561 200
Årets bevilgning fra Samferdselsdep., post 30*	-3 713 600	-3 597 600
Årets bevilgning fysisk skille JBV-Bane Tele post 33	-25 000	-15 000
Årets bevilgning nytt dobbeltspor Oslo - Ski Post 31	-194 000	0
Bevilgning fra Justisdep., belastningsfullmakt erstatningssaker	-2 827	-24 063
Benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	1 691 350	1 554 607
Benyttet til investeringsformål, post 30	3 527 048	3 163 352
Ubenyttet bevilgning til investeringsformål, post 30	186 552	434 248
Benyttet bevilgning post 33	32 687	4 638
Ubenyttet bevilgning post 33	-7 687	10 362
Benyttet bevilgning post 31	225 991	0
Ubenyttet bevilgning post 31	-31 991	0
Utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (Årets avskrivninger)	-946 345	-807 686
Inntekt til pensjoner	-171 837	-157 977
Utbetaling av tilskudd til andre	0	0
<b>Sum</b>	<b>-3 554 259</b>	<b>-3 701 419</b>
Provisjon billettsalg	-584	-1 343
Andre Provisjonsinntekter	-698	-2 178
Gebyrer	-146	-119
<b>Sum gebyrer og lisenser</b>	<b>-1 428</b>	<b>-3 640</b>
<i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>		
Tilskudd øremerket til spesielle formål - anleggsbidrag	-29 666	-20 599
<b>Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)</b>	<b>-29 666</b>	<b>-20 599</b>
<i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.</i>		
Salg av andre driftsmidler	-4 246	-6 192
<b>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.</b>	<b>-4 246</b>	<b>-6 192</b>
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsuler/entreprenørtjenester	-90 278	-54 431
Salgsinntekter materiell og annet	-150 407	-131 379
Salgsinntekter energi og nettleie	-340 198	-247 001
Salgsinntekter Kjørevei savgift	-26 100	-16 127
Salgsinntekter Kjørevei savgift Gardermobanen	-75 078	-73 138
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, maskiner og øvrige driftsmidler	-62 732	-57 885
<b>Sum salgs- og leieinntekter</b>	<b>-744 794</b>	<b>-579 960</b>
<i>Andre inntekter:</i>		
Inntekter	-49 941	-32 792
Erstatninger	-2 508	-2 769
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	-13 747	-12 601
<b>Sum andre inntekter</b>	<b>-66 196</b>	<b>-48 163</b>
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>-4 400 588</b>	<b>-4 359 973</b>

**(1) Spesifikasjon av anleggsbidrag**

Fra Hamar kommune	0	-62
Fra Statens Vegvesen (Tilskudd Nydalen holdeplass)	-4 000	0
Fra Flåm utvikling	0	-2 200
Fra LKAB (Ofo banen)	-18 149	-20 088
Fra Bø kommune	0	-70
Korrekasjon fra tidligere år	0	671
Feilføring fra 2008 er rettet i 2009	0	1 150
Fra Øvre Eiker Kommune	-216	
Fra Oslo Kommune	-6 000	
Fra BNSB Gjøvikbanen	-1 300	

Sum	-29 666	-20 599
-----	---------	---------

**Note 1B Bevilgninger**

Tusen kroner

	Opprinnelig bevilgning (1)	Endring RNB (4)	Endring Nysaldering (5)	Sum bevilgninger	Innteksført bevilgning hitil i år (2)
<b>Driftsutgiftsbevilgning kap.1350</b>					
Post 23 Drift og vedlikehold	4 387 000	2 60 000	50 000	4 697 000	4 697 000
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	74 700			74 700	74 700
<b>Sum bevilgning Drift og vedlikehold</b>	<b>4 461 700</b>	<b>2 60 000</b>	<b>50 000</b>	<b>4 771 700</b>	<b>4 771 700</b>
<b>Benyttet til investeringsformål/varige driftsmidler</b>					<b>-1 692 536</b>
<b>Innteksført netto</b>					<b>3 079 164</b>
<b>Inntektsbevilgning kap. 4350</b>					
Post 01 Kjørevesavgifter	-25 800			-25 800	-25 800
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	-189 000		-50 000	-239 000	-239 000
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	-292 200			-292 200	-292 200
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	-74 700			-74 700	-74 700
Post 37 Anleggsbidrag	-15 400			-15 400	-15 400
<b>Sum inntektsbevilgning</b>	<b>-597 100</b>	<b>-</b>	<b>(50 000)</b>	<b>-647 100</b>	<b>-647 100</b>
	Opprinnelig bevilgning (1)	Endring RNB (4)	Endring Nysaldering (5)	Sum bevilgninger	Benyttet investerings- bevilgning (3)
<b>Investeringsbevilgning kap.1350</b>					
Post 30 Investeringer i linjen	3 763 600	(50 000)		3 713 600	3 527 048
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo Ski	130 000	64 000		194 000	225 991
Post 33 Fysisk skille JBV - BaneTele AS	25 000			25 000	32 687
<b>Sum investeringsbevilgninger</b>	<b>3 918 600</b>	<b>14 000</b>	<b>-</b>	<b>3 932 600</b>	<b>3 785 726</b>
<b>Sum bevilgninger/innteksført bevilgning</b>	<b>7 783 200</b>	<b>274 000</b>	<b>-</b>	<b>8 057 200</b>	<b>7 910 326</b>
<b>Overført fra fjorårets bevilgning kap. 1350</b>	<b>928 832</b>			<b>928 832</b>	
<b>Sum bevilgninger Jernbaneverket til bruk i 2010</b>	<b>8 712 032</b>			<b>8 986 032</b>	

**Merknader:**

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 13.01.2010. Alle bevilgninger følger kontantprinsippet.

(2) Driftsutgiftsbevilgning og Inntektsbevilgning til Statsoppdraget i det periodiserte regnskapet inntektsføres månedlig med 1/12 av kontantbevilgningen. Tilleggsbevilgning kan gis annen periodisering. Driftsbevilgning brukt til investering reduserer innteksført driftsbevilgning i resultatregnskapet fordi motsvarende kostnader aktiveres i balansen. Når driftsmiddelet avskrives kommer kostnaden i resultatregnskapet. Inntektene som benyttes til investering avsettes som forpliktelse i balansen på linjen *Ikke innteksført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

(3) Benyttet investeringsbevilgning er lik produsert verdi på utbyggingsprosjekter i regnskapsåret. Investeringsbevilgninger inntektsføres brutto ved årets begynnelse, og justeres ved endringer i bevilgninger gjennom året. Benyttede og ubenyttede bevilgninger regnskapsføres som motpost til inntekter slik at det netto ikke blir noen inntektsføring av investeringsbevilgninger. Ref. beskrivelse over. Når driftsmidlene avskrives bokføres en tilsvarende utsatt inntekt fra *ikke innteksført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

(4) Jf. Supplerende tildelingsbrev av 02.07.2010. Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer våren 2010.

(5) Jf. Revisionsbrev av 14.12.2010

**Note 2 Lønn og sosiale kostnader**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
Lønninger	1 642 716	1 468 288
Feriepenger	208 373	219 452
Arbeidsgiveravgift	246 397	222 828
Pensjonskostnader	171 837	157 977
Sykepenger og andre refusjoner	-45 861	-50 110
Andre ytelser	52 254	42 418
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>2 275 716</b>	<b>2 060 854</b>
<b>Antall årsverk</b>	<b>3 275</b>	<b>3 066</b>

Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes iht sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en aktuarberegnet 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.

"Antall årsverk" er beregnet gjennomsnitt antall årsverk i perioden. Tallene hentes fra lønnsstatistikk for JBV.



**Note 3 Andre driftskostnader (1)**

Tusen kroner

	<b>31.12.10</b>	31.12.09
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	171 447	141 208
Elektrisk kraft, nettleie	76 450	55 250
Leie og vedlikehold lokaler	266 066	253 023
Driftmaterieil	636 808	565 248
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	274 387	249 179
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	4 082 125	3 496 878
Reiser, diett og forpleining	136 356	125 935
Telekommunikasjon	74 224	86 836
Øvrige kostnader	1 016 286	840 971
Påløpne avsatte kostnader	-84 516	104 802
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>6 649 633</b>	5 919 330
	<b>-5 466 240</b>	<b>-4 703 556</b>

(1) Jernbaneverket har ikke avsatt for oppryddingskostnader for kjent miljøforurensing som omfatter forurensing 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 forurensingsspredning fra tomta. Tiltaksplanen med tilleggsnotat foreslår to alternative løsninger for håndtering av forurensing i jordmassene. Kostnadene for tiltakene er estimert/budsjettert til alternativet 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. Rapporten fra eksternt 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 kreosodeponiet.

Note 5 Varige driftsmidler og Immaterielle eiendeler

Total per 201012

Tusen kr.	immaterielle eiendeler	Tomter	Drifts- bygn.	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infrastruktur- eiendeler	Beredskap utstyr	Maskiner, Annet inventar og transport midl.	utstyr	SUM																		
Anskaffelseskost 31.12.2009	58 338	425 157	0	2 248 256	10 954 626	22 204 354	17 523	761 314	129 542	36 799 110																		
Korreksjon anleggsmidler-åpningsbalanse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																		
Overføring til annen anleggsgruppe	0	851	0	63 874	-1 163 174	1 098 449	0	0	0	0																		
Tilgang i 2010 fra post 23	0	150	0	14 612	1 658 349	40	0	6 696	12 689	1 692 536																		
Tilgang i 2010 fra post 30	0	0	0	0	3 527 048	0	0	0	0	3 527 048																		
Tilgang i 2010 fra post 31	0	0	0	0	225 991	0	0	0	0	225 991																		
Tilgang i 2010 fra post 33	0	0	0	0	32 687	0	0	0	0	32 687																		
Fra anlegg under utførelse til annen gr	0	236 285	0	94 339	-4 033 657	3 703 033	0	0	0	0																		
Avgang 2010 anskaffelseskost	0	0	0	0	0	0	0	-19 025	-4 984	-24 009																		
<b>Anskaffelseskost 31.12.2010</b>	<b>58 338</b>	<b>662 443</b>	<b>0</b>	<b>2 421 082</b>	<b>11 201 869</b>	<b>27 005 876</b>	<b>17 523</b>	<b>748 985</b>	<b>137 248</b>	<b>42 253 363</b>																		
Akkumulerte nedskrivninger pr 31.12.2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																		
Nedskrivninger i 2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																		
Akkumulerte avskrivninger pr 31.12.2009	54 675	0	0	608 301	0	2 784 258	884	565 433	63 337	4 076 889																		
Avskrivninger i 2010	1 861	0	0	75 916	0	827 268	482	29 418	11 400	946 345																		
Akk. avskrivninger avgang i 2010	0	0	0	0	0	0	0	-15 941	0	-15 941																		
<b>Balansført verdi 31.12.2010</b>	<b>1 803</b>	<b>662 443</b>	<b>0</b>	<b>1 736 864</b>	<b>11 201 869</b>	<b>23 394 349</b>	<b>16 156</b>	<b>170 075</b>	<b>62 511</b>	<b>37 246 070</b>																		
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">10-60 år</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">10-60 år</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">Virksomhets-</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">3-15 år lineært</td> <td style="width: 15%; text-align: center;">3-15 år lineært</td> </tr> <tr> <td>Avskrivningsmetode (levetid)</td> <td style="text-align: center;">dekomponert</td> <td style="text-align: center;">dekomponert</td> <td style="text-align: center;">spesifikt</td> <td style="text-align: center;">3-15 år lineært</td> <td style="text-align: center;">3-15 år lineært</td> </tr> <tr> <td>5 år/ lineært</td> <td>Ingen avskrivning</td> <td>ert lineært</td> <td>dekomponert lineært</td> <td>Ingen avskrivning</td> <td>3-80 år Lineært</td> </tr> </table>												10-60 år	10-60 år	Virksomhets-	3-15 år lineært	3-15 år lineært	Avskrivningsmetode (levetid)	dekomponert	dekomponert	spesifikt	3-15 år lineært	3-15 år lineært	5 år/ lineært	Ingen avskrivning	ert lineært	dekomponert lineært	Ingen avskrivning	3-80 år Lineært
	10-60 år	10-60 år	Virksomhets-	3-15 år lineært	3-15 år lineært																							
Avskrivningsmetode (levetid)	dekomponert	dekomponert	spesifikt	3-15 år lineært	3-15 år lineært																							
5 år/ lineært	Ingen avskrivning	ert lineært	dekomponert lineært	Ingen avskrivning	3-80 år Lineært																							
<p>Avhendelse varige driftsmidler:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">0</td> <td style="width: 15%; text-align: right;">2 251</td> </tr> <tr> <td>- Bokført verdi avhendede anleggsmidler</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">-1 186</td> </tr> <tr> <td>= Regnskapsmessig gevinst/tap</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">0</td> <td style="text-align: right;">1 065</td> </tr> </table>											Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler	0	0	0	0	2 251	- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	0	0	0	-1 186	= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0	0	1 065
Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler	0	0	0	0	2 251																							
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	0	0	0	-1 186																							
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0	0	1 065																							

**Note 5 B Spesifikasjon av varige driftsmidler 2010**

Tusen kroner

<b>(A) Infrastruktur</b>	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Avskrivninger</b>	<b>Balanseført verdi 31.12</b>
Over- Underbygging	20 606 676	-1 997 799	18 608 877
Høy- og lavspenningsanlegg	2 029 023	-556 737	1 472 286
Anlegg for trafikkestyring og kontroll (1)	4 370 177	-1 056 991	3 313 186
<b>Sum Infrastruktur</b>	<b>27 005 876</b>	<b>-3 611 527</b>	<b>23 394 349</b>

<b>(B) Bygninger tomter og annen fast eiendom</b>	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Avskrivninger</b>	<b>Balanseført verdi 31.12</b>
Bygninger	2 175 058	-671 770	1 503 288
Bygningsmessige anl.	129 304	-7 903	121 400
Tomter og andre grunnarealer	662 443		662 443
Bygg. og anl. i bygg for energiforsyning	116 720	-4 544	112 176
<b>Sum</b>	<b>3 083 524</b>	<b>-684 217</b>	<b>2 399 307</b>

<b>(C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse</b>	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Avskrivninger</b>	<b>Balanseført verdi 31.12</b>
Maskiner og transportmidler	748 985	-578 910	170 075
Annet inventar og utstyr	137 248	-74 737	62 511
Beredskapsbruer	17 523	-1 366	16 157
<b>Sum</b>	<b>903 756</b>	<b>-655 013</b>	<b>248 743</b>

**Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg under utførelse** 26 042 399

	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Avskrivninger</b>	<b>Balanseført verdi 31.12</b>
<b>Herav Banedivisjonen</b>	<b>24 302 780</b>	<b>-986 574</b>	<b>25 289 354</b>
		Banedivisjonens andel i %	97 %

<b>(D)Anlegg under utførelse</b>		<b>Verdi pr. 01.01.2010</b>	<b>Endring 2010</b>	<b>Balanseført verdi 31.12</b>
Infrastruktur anlegg under utførelse (1)	Note 5c	8 481 100	-253 171	8 227 929
Andre anlegg under utførelse		264	0	264
Fornyelsesprosjekter under utførelse	Note 5c	2 366 111	313 202	2 679 313
Andre investeringer under utførelse		67 181	65 647	132 828
Fornyelser i maskinparken		39 970	121 565	161 535
<b>Sum</b>		<b>10 954 626</b>	<b>247 243</b>	<b>11 201 869</b>

(1) Totale kostnader for signalanlegget Merkur er dels aktivert som infrastruktur, dels som anlegg under utførelse. Kostnader for signalanlegg på Ganddal Godsterminal inngår i posten infrastruktur med anskaffelseskost kr 76,5 millioner. Signalanlegget er i dag ikke tillatt i bruk, men Jernbaneverket har søkt om godkjenning for bruk av anlegget som et 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 kr 340 millioner.

## Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse

### Investeringsprosjekter banedivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse (konto 1130)

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2010	Investering i 2010	Overført fra JI (prosjektet tatt over av JP)	Overføring for aktivering 2010	UB 2010
960104	Planoverganger Region Nord	71 602 904	27 262 603			98 865 507
960103	Planoverganger Reg Vest	61 151 165	27 646 721			88 797 886
971934	Signal/sikringsanlegg	0	78 147 447			78 147 447
971925	KL-anlegg	0	66 995 657			66 995 657
971915	Underbygning	0	56 882 900			56 882 900
971983	El-kraft	0	54 585 972			54 585 972
	Andre prosjekter	158 961 078	356 910 435			515 871 513
<b>Investeringsprosjekter Banedivisjonen</b>		<b>291 715 147</b>	<b>668 431 735</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>960 146 882</b>

### Investeringsprosjekter Utbyggingsdivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse

Prosjekt	Prosjekt	IB 2010	Investering i 2010	Overføring for	UB 2010	
951150	Lysaker-Sandvika	2 286 165 998,00	618 013 000,00		2 904 178 998,00	
923200	Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	359 737 000,00	377 833 000,00		737 570 000,00	
960166	Gevingåsen tunnel	205 996 000,00	278 375 000,00		484 371 000,00	
999100	Oslo - Ski, nytt dobbeltspor		226 466 000,00		226 466 000,00	
960169	Eidsvoll-Hamar	82 251 000,00	204 193 000,00		286 444 000,00	
960156	Holm-Holmestrand-Nykirke	50 299 099,00	204 163 000,00		254 462 099,00	
957400	Sandnes - Stavanger	2 027 350 768,00	160 727 000,00	-2 027 350 654,00	160 727 114,00	
960152	Halden driftsbanegård	70 481 708,00	99 126 694,00		169 608 402,00	
952009	Farriseidet - Porsgrunn	27 901 000,00	80 447 000,00		108 348 000,00	
960170	RØ Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	51 611 000,00	77 864 000,00	-51 611 277,00	77 863 723,00	
960235	Kundeinformasjon		52 740 022,00		52 740 022,00	
960129	Fjernstyring Mosjøen - Bodø	370 682 000,00	49 926 000,00		420 608 000,00	
960179	Drammen st. sportilpassing Flytog	55 851 000,00	48 112 000,00		103 963 000,00	
960127	Alnabru CS	137 994 075,00	47 769 000,00		185 763 075,00	
960185	Ualand Kryssingsspor	7 207 074,00	47 171 000,00		54 378 074,00	
960184	Jensrud Kryssingsspor	33 703 363,00	46 804 218,00		80 507 581,00	
	Andre investeringsprosjekter under utførelse	2 422 155 067,00	492 323 301,45	-1 954 695 410,00	959 782 958,45	
<b>Investeringsprosjekter under utførelse</b>		<b>8 189 386 152</b>	<b>3 112 053 235</b>	<b>0</b>	<b>-4 033 657 341</b>	<b>7 267 782 046</b>
	Periodiseringsdifferanse	-781				
<b>Totalt investeringsprosjekter</b>		<b>8 481 100 518</b>	<b>3 780 484 970</b>		<b>-4 033 657 341</b>	<b>8 227 928 929</b>

## Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse

### Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen og Bane Energi (konto 1132)

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2010	Investering 2010 (konto 7931)	Overføring for aktivering 2010	UB 2010
829001	SPA - Ekstraordinær Fornyelse	83 211 709	93 016 101	0	176 227 810
828801	Fornyelsesandel - Investering	55 984 598	58 125 320	0	114 109 918
810592	SPA - Forb.Ballastrensing RDGB	20 860 055	96 356 403	-20 860 055	96 356 403
837034	SPA - Sporfornyelse Dombås-Hjerlann	91 511 906	93 186 746	-91 511 906	93 186 746
818010	Ny sporplan Kongsberg st	42 120 004	45 423 712	0	87 543 716
810561	SPA-Ballastrensing ØKB	36 290 813	85 433 050	-36 290 813	85 433 050
817919	Øvrig fomyelse overbygning	71 651 138	337 962	0	71 989 100
828117	Sandnes - Stavanger, Dobbelspor	70 211 197	0	0	70 211 197
810562	SPA-Forb.Ballastrensing ØKB	58 071 130	62 476 360	-58 071 130	62 476 360
828301	SPA-Egersund - Sandnes, KL-anlegg	17 032 801	36 920 438	0	53 953 239
829606	Skinne-/svillette Vossebanen tiltakspakke 2009	53 652 322	0	0	53 652 322
811007	Nationaltheateret	44 914 567	44 240	0	44 958 807
	Andre prosjekter	1 611 711 391	793 840 267	-951 191 226	1 454 360 432
<b>Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen</b>		<b>2 257 223 632</b>	<b>1 365 160 599</b>	<b>-1 157 925 130</b>	<b>2 464 459 100</b>
Antall fornyelsesprosjekter Banedivisjonen: 439					
889010	Kjosfoss dam mer og vannveier	799 527	5 979 338	7 613 037	-834 172
889037	Nordagutu omformerstasjon - fomyelse	45 596 595	23 471 159		69 067 754
889067	Utskifting av oljefattige brytere	9 384 001	3 342 685		12 726 687
989004	Stavanger omformerstasjon	32 496 406	81 492 846		113 989 252
	Andre prosjekter	20 610 397	13 956 162	14 662 071	19 904 489
<b>Fornyelsesprosjekter Bane Energi</b>		<b>108 886 927</b>	<b>128 242 192</b>	<b>22 275 108</b>	<b>214 854 011</b>
<b>Totalt fornyelsesprosjekter</b>		<b>2 366 110 558</b>	<b>1 493 402 791</b>	<b>-1 135 650 022</b>	<b>2 679 313 111</b>

**Note 6 Finansinntekter og finanskostnader**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
Renteinntekter, DnB Nordpool	-119	-506
Renteinntekter	-537	-489
Valutagevinst	-2 990	-4 429
Annen finanskostnad	-3	0
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>-3 649</b>	<b>-5 424</b>
Rentekostnader, DnB Nordpool	154	137
Rentekostnader	100	83
Moraerenter, kostnad	1 661	1 926
Annen finanskostnad	79	67
Valutatap	2 750	5 597
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>4 745</b>	<b>7 810</b>

**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.

Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:

Balansført verdi immaterielle eiendeler  
Balansført verdi andre varige driftsmidler  
Sum

	31.12.10	31.12.09	Gjennomsnitt i perioden
Balansført verdi immaterielle eiendeler	1 803	3 663	2 733
Balansført verdi andre varige driftsmidler	37 244 268	32 711 676	34 977 972
Sum	37 246 070	32 715 339	34 980 705

Antall måneder på rapporteringstidspunktet:

12

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2010:

34 980 705

Fastsatt rente for år 2010:

3,42 %

**Beregnet rentekostnad på investert kapital:****1 196 340**

**Note 8 Netto avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (bruttobudsjetterte virksomheter)**

Tusen kroner

**Avregning med statskassen (periodisert og kontant)**

		31.12.10	31.12.09	Endring
Anleggsmidler	Investeringer i andre selskaper	102	102	0
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	317 887	289 018	28 869
	Kundefordringer og andre fordringer	185 055	183 453	1 601
	Periodeavgrensingsposter	22 940	28 997	-6 058
	Andre omløpsmidler	485 601	433 139	52 462
	<b>Sum</b>	<b>1 011 583</b>	<b>934 709</b>	<b>76 874</b>
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-421 743	-609 258	187 515
	Avsatte /skyldige feriepenger	-194 584	-172 945	-21 639
	Andre lønnsrelaterte avsetninger	-125 904	-107 286	-18 618
	Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter	-366	-22	-344
	Annen kortsiktig gjeld	-612 927	-669 374	56 447
	<b>Sum</b>	<b>-1 355 525</b>	<b>-1 558 885</b>	<b>203 360</b>
Langsiktige forpliktelser	Miljøforpliktelser	0	0	0
	Andre forpliktelser	-307 559	-290 881	-16 679
	<b>Sum</b>	<b>-307 559</b>	<b>-290 881</b>	<b>-16 679</b>
<b>Avregning med statskassen *</b>		<b>A</b>	<b>-651 501</b>	<b>-915 057</b>
				<b>263 556</b>

**Ho vedposter fra kontant mellomværende som inngår i avregning med statskassen:**

Omløpsmidler	Beholdningsskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	1		-25
	Forskudd ansatte/lønnslån mv.	2		
	Andre fordringer inklusive Mva.	3		87 500
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	4		-12 187
	Deposita mv.	5		-92
	Annen gjeld	6		-403

<b>Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport</b>	<b>B</b>	<b>74 793</b>
Bevegelse forskudd under Samferdselsdep. Flyttet fra innt/utg-delen til mellomværende.		34 487
<b>Bevegelse mellomværende</b>		<b>109 280</b>

**Kontrolloppstilling av periodens endring mellomværende mot endring i avregning med statskassen:**

Konsernkonto utbetaling:	-13 249 481
Konsernkonto innbetaling	4 783 234
Netto inn/utbetaling innkrevingsvirksomhet	0
Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Netto trekk konsernkonto	<b>-8 466 247</b>
Inntektsført/benyttet fra bevilgning (Brutto)	7 913 153
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	-236 110
Tilbakeførte utsatte inntekter ved salg/avgang AN, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Andre avstemningsposter	0
Forskjell mellom inntektsføring (brutto) og netto trekk på konsernkonto	-789 204
Overført avregning med statskassen (fra resultatregnskap)	525 649
Endring saldo på arbeidskonto bank	0
<b>Sum endring i avregning med statskassen *</b>	<b>-263 555</b>

\*Skal være lik summen av A i endringskolonnen

**Note 11 Investeringer i aksjer og selskapsandeler**  
Tusen kroner

	Forretnings-kontor	Antall aksjer	Eierandel	Stemme-andel	Årets resultat	Balansført egenkapital	Balansført verdi kapital-regnskap	Balansført verdi virksomhets-regnskap
BaneserviceProsjekt AS <sup>1</sup>	Oslo	1000	100,0 %	100,0 %			100	100
Finse vann og avløp AS	Finse	2	0,67 %	0,67 %			2	2
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2010</b>							<b>102</b>	<b>102</b>

<sup>1</sup> Selskapet er under avvikling  
Selskapenes regnskap for 2010 foreligger foreløpig ikke

**Note 12 Varebeholdninger**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
<b>Anskaffelsesverdi</b>	<b>317 887</b>	<b>289 018</b>
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten	317 887	289 018
Beholdninger beregnet på videresalg	0	0
<b>Sum Anskaffelsekost</b>	<b>317 887</b>	<b>289 018</b>
<b>Ukurans</b>		
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		
Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg		
<b>Sum ukurans</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sum varebeholdninger</b>	<b>317 887</b>	<b>289 018</b>

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

**Note 13 Kundefordringer**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
Kundefordringer til pålydende**	167 683	92 814
Avsatt til latent tap *	-30 700	-24 525
<b>Sum kundefordringer</b>	<b>136 983</b>	<b>68 289</b>

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. Krav på datterselskap inngår i linjen Andre fordringer i balansen.



**Note 14 Andre fordringer**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
Forskuddsbetalt lønn	30	52
Reiseforskudd	28	25
Personallån	563	577
Deposium	1	1
Krav om refusjoner	9 662	8 953
Forskuddsbetalte kostnader (1)	16 161	83 721
Diverse fordringer (2)	21 626	21 835
<b>Sum</b>	<b>48 072</b>	<b>115 164</b>

(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, og interne tidsavgrensninger.

**Note 16 Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Fakturerte, ikke leverte tjenester**

Tusen kroner

**Opptjente, ikke fakturerte inntekter**

	31.12.10	31.12.09
Jernbanedirektøren med staber	0	0
BaneEnergi	0	0
Utbygging	0	0
Trafikk	369	2 787
Bane	14 154	4 537
<b>Sum fordring</b>	<b>14 523</b>	<b>7 324</b>

**Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter (for eksempel forskuddsbetalt husleieinntekt)**

	31.12.10	31.12.09
Jernbanedirektøren med staber	0	0
BaneEnergi	0	0
Utbygging	0	0
Trafikk	0	0
Bane	-366	-22
<b>Sum fordring</b>	<b>-366</b>	<b>-22</b>

**Note 17 Bankinnskudd, kontanter og lignende**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
Øvrige bankkonti *	16 619	12 829
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	76	101
<b>Sum bankinnskudd og kontanter</b>	<b>16 695</b>	<b>12 930</b>

\* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

**Note 18 Annen kortsiktig gjeld**

Tusen kroner

	31.12.10	31.12.09
Gjeld ansatte	-24	-2
Avsetning lønn	-54 588	-45 809
Påløpte kostnader	-593 356	-661 294
Uidentifiserte innbetalinger	-1 076	-914
Annen kortsiktig gjeld	36 117	38 645
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>-612 927</b>	<b>-669 374</b>

**Påløpte kostnader pr. divisjon**

	31.12.10	31.12.09
Jernbanedirektørens staber	-34 075	-21 600
BaneEnergi	-45 324	-46 374
Utbygging	-314 077	-451 608
Trafikk	-1 353	-782
Bane	-198 527	-140 930
<b>Sum påløpte kostnader</b>	<b>-593 356</b>	<b>-661 294</b>

## Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap pr .31.12.2010

Kronebeløp i tusen kroner

	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
<b>1 Bevilgningsandel</b>			
Inntekt fra bevilgning	3 554 259	3 701 419	3 449 876
Sum driftsinntekter	4 400 588	4 359 973	4 132 596
<i>Bevilgningsandel (i prosent)</i>	80,8 %	84,9 %	83,5 %

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

### 2 Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad

Lønn og sosiale kostnader	2 275 716	2 060 854	1 789 089
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	10 391 381	9 179 153	7 227 398
<i>Lønnskostnadsandel (i prosent)</i>	21,9 %	22,5 %	24,8 %

Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader av sum driftskostnader

Lønn og sosiale kostnader	2 275 716	2 060 854	1 789 089
Antall årsverk	3 275	3 066	2 941
<i>Årsverkskostnad</i>	695	672	608
<i>Endring ift. året før</i>	3,4 %	10,5 %	4,5 %

### 3 Kostnadsandel kjøp av entreprenør- og prosjekteringstjenester

Entreprenør- og prosjekteringstjenester	4 082 125	3 496 878	2 091 858
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	10 391 381	9 179 153	7 227 398
<i>Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)</i>	39,3 %	38,1 %	28,9 %

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

### 4 Avskrivningsandel varige driftsmidler

Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)	4 076 889	3 318 915	2 478 468
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	946 345	807 686	845 694
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle)	-15 941	-42 831	-5 248
<b>Akkumulerte avskrivninger anleggsmidler (Sum)</b>	<b>5 007 293</b>	<b>4 083 770</b>	<b>3 318 914</b>
Bokført anskaffelseskost (varige driftsmidler + immaterielle)	42 253 363	36 799 110	32 157 242
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	11,9 %	11,1 %	10,3 %

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

### 5 Avskrivningsandel infrastruktur

Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)	2 784 258	2 091 271	1 384 509
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	827 268	692 987	706 761
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle)	0	0	0
<b>Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur (Sum)</b>	<b>3 611 527</b>	<b>2 784 258</b>	<b>2 091 270</b>
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)	27 005 876	22 204 355	21 377 146
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	13,4 %	12,5 %	9,8 %

#### 6 Opprettholdelsesgrad av varige driftsmidler

Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 23	1 692 536	1 563 949	630 605
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 30	3 527 048	3 163 352	2 461 340
Korreksjon åpningsbalanse og avgang	-24 009	-90 071	1 747 946
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 31	225 991		0
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 33	32 687	4 638	0
<b>Endring anskaffelseskost</b>	<b>5 454 253</b>	<b>4 641 868</b>	<b>4 839 891</b>
Avskrivning i år (varige driftsmidler+immaterielle)	946 345	807 686	845 694
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)	0	0	0
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	576,3 %	574,7 %	572,3 %

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

#### 7 Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

Fornyelser (1)	1 692 536	1 563 949	630 605
Avskrivning i år (infrastruktur)	946 345	807 686	845 694
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)		0	
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	178,8 %	193,6 %	74,6 %

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 spesifikasjon 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	75 078	73 138	81 348
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	98 481	97 458	77 582
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	76,2 %	75,0 %	104,9 %

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

#### 9 Dekningsgrad av Gardermobanen med avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Gardermobanen	75 078	73 138	81 348
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	98 481	97 458	77 582
Avskrivningskostnader (Etterstad-Verjar)	108 239	108 250	108 245
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	36,3 %	35,6 %	43,8 %

#### 10 Dekningsgrad av Ofofbanen uten avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Ofofbanen	26 100	16 127	10 205
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen	51 887	51 652	49 506
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	50,3 %	31,2 %	20,6 %

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

#### 11 Dekningsgrad av Ofofbanen med avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Ofofbanen	26 100	16 127	10 205
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen	51 887	51 652	49 506
Avskrivningskostnader (Ofofbanen)	15 531	13 653	11 314
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	38,7 %	24,7 %	16,8 %