



Årsmelding 2006

Innhold

En ny æra	3
Presentasjon av Jernbaneverket	6
Hvem er vi?	6
Hva gjør vi?	6
Nøkkeltall per 31.12.2006	6
Hvordan arbeider vi?	7
Jernbaneverkets organisasjon	8
Året 2006 – årskavalkade	10
Konkurranseskraft og samfunnsnytte	12
Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på det statlige jernbanenettet	13
Jernbanesektorens rammebetingelser	19
Jernbanen og miljøet	20
Jernbaneverkets internasjonale arbeid	22
Jernbaneverkets omdømme	23
Sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet	24
Sikkerhet	25
Punktlighet	29
Kundetilfredshet	30
Produktivitet og prosesskvalitet	34
Jernbaneverkets regnskap	35
Mennesker og organisasjon	40
Kompetanse innen jernbanesektoren	41
Lederutvikling	42
Styrings- og oppfølgingssystemer innen HR	43
Personalet og arbeidsmiljøet	43
Økonomibilag	46
Jernbaneverkets utgivelser i 2006	66
Kontakt oss	67



En ny æra

2006 markerer på mange måter et tidsskille for jernbanen. For første gang har Stortinget vedtatt et jernbanebudsjett som er i tråd med Nasjonal transportplan.



Jernbanedirektør Steinar Killi
Foto: Sindre Anonsen

Og med en ekstra milliard i investeringsmidler i 2007 og en regjering som lover å opprettholde nivået på bevilgningene, har Jernbaneverket fått det utgangspunktet vi trenger for å oppfylle vår del av "avtalen"; en konkurransedyktig jernbane som gir avkasting for samfunnet i form av større mobilitet og bedre miljø. Vi er allerede godt i gang. I Oslo-området går arbeidet videre med byggingen av nye Lysaker stasjon, og i Sandnes/Stavanger-området bygges ny godsterminal og nytt dobbeltspor. Dette er alle viktige prosjekter i arbeidet med å styrke jernbanens konkurransekraft både regionalt og nasjonalt. Samtidig er nye detaljplaner under utarbeidelse, planer som raskt kan realiseres når bevilgningene kommer.

Jernbanen har også i 2006 opplevd vekst både i person- og godstrafikken. Vi gleder oss over de gode resultatene til togselskapene og håper den positive utviklingen fortsetter. Samtidig vet vi at våre hverdagsleveranser er helt avgjørende. Ved siden av å stille et sikkert trafikkssystem til disposisjon, må det være høy oppmerksomhet rundt feil som kan gå utover punktlighet og regularitet – hver eneste dag, hele året gjennom. 2006 har gitt en nedgang i punktligheten. Det er en påminnelse om at treet ikke vokser inn i himmelen uten at gartnerarbeidet tas på alvor. Årsakene til nedgangen er sammensatte, men Jernbaneverket må gjøre sitt for at jernbanen løfter seg opp mot 2005-tallene – og gjerne enda bedre.

Et viktig bidrag i så måte er at vi nå har fått en ny drifts- og vedlikeholdsorganisasjon som kan demonstrere både effektiv utnyttelse av ressursene og målbare resultater i form av kvaliteten på det produktet vi leverer. Samtidig er vi avhengig av vedlikeholdsbudsjetter i en størrelsesorden som gjør oss i stand til å drifte et hardt belastet jernbanenett.

Rekruttering er også et stikkord. Jernbanekompetanse tar år å tilegne seg, og når det gjelder de tradisjonelle jernbanefagene, er det kun Jernbaneverket og Norsk jernbaneskole som gjennom utdanning og lærlingordninger kan utvikle og videreføre den kunnskapen vi har behov for. I 2007 skal Jernbaneverket ta inn 50 lærlinger og 175 fram mot 2009. Skal vi klare det må vi bli mer synlige ovenfor unge mennesker i den fasen da de viktige vegvalgene tas.



Det betyr i korthet at Jernbaneverket må markedsføre seg som en spennende og teknologisk interessant arbeidsplass både i skolene, på yrkesmesser og gjennom andre markedsrettede tiltak. Her vil Jernbaneverket bruke langt mer ressurser i årene som kommer.

De siste to årene har vi opplevd flere større ras som har resultert i stygge avsporinger. Det ser Jernbaneverket meget alvorlig på. Mye tyder på at vi går mot en framtid der klimaet endres, og ekstremvær vil sette hele samferdselssektoren på prøve. I likhet med vegnettet går jernbanen i Norge gjennom bratte terreng og værharde områder. Det er derfor helt nødvendig at vi gjennomfører tiltak som reduserer muligheten for alvorlige ras med ulykker til følge. Dette krever mer kunnskap.

Jernbaneverket har derfor utvidet samarbeidet med Meteorologisk institutt, slik at vi kan sette riktig beredskap med utgangspunkt i nøyaktige og oppdaterte værvarsler. Samtidig gjennomfører vi en omfattende kartlegging av strekningene våre for å finne fram til eventuelt andre rasutsatte områder enn dem vi har oversikt over i dag. Vi har også et godt samarbeid med Norges geotekniske institutt og Norges vassdrags- og energidirektorat. Jernbaneverket har også satt ned et eget rasutvalg.

Det generelle sikkerhetsarbeidet i Jernbaneverket er i stadig utvikling. Stadig flere avvik lukkes og arbeidsrutinene forbedres. Jeg vil også trekke fram den positive dialogen vi har med Statens jernbanetilsyn omkring det løpende arbeidet med å gjøre jernbanen enda tryggere. Dette gode samarbeidet skal vi utvikle videre. Det er med sikkerhetsarbeid som med annet arbeid; ny kunnskap og bedre systemer tar oss de nødvendige skrittene framover.

I 2006 startet vi på et omfattende arbeid der alle forhold rundt plattformene våre skal vurderes. Dette arbeidet er viktig både med hensyn til tilgjengelighet og sikkerhet, og skal videreføres i årene som kommer, med tanke på å iverksette tiltak der vi finner at forholdene ikke er gode nok for de reisende. Jernbaneverket har et mål om universell tilgjengelighet, og om vi ennå har et stykke igjen dit, skal de som bruker plattformene våre vite at vi er i gang med jobben. For øvrig blir det interessant å få en avklaring i spørsmålet om hvem som i framtiden skal sitte med eierskapet til stasjoner og godsterminaler. Arbeidsgruppen som ble nedsatt av Samferdselsdepartementet høsten 2005, leverte sin rapport i oktober i 2006. Rapporten har vært på høring med frist til 15. februar 2007, og Jernbaneverket venter



Foto: Bjørn Skauge



Foto: Øystein Grue



Bergensbanen
Foto: Øystein Grue

i spenning på hva resultatet av den politiske behandling vil bli. Uansett har Jernbaneverket – som én av deltakerne i gruppearbeidet – en klar oppfatning av hva som er best for jernbanen. Det er at eierskapet til stasjoner og godsterminaler, som i hovedsak ligger hos togselskapet NSB, føres tilbake til Staten som nøytral eier.

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

Uansett om en eventuell høyhastighetsutbygging realiseres, er jeg overbevist om én ting:

Framtida tilhører jernbanen.

Oslo, mars 2007

Steinar Killi
jernbanedirektør

Presentasjon av Jernbaneverket

Hvem er vi?

Jernbaneverket er en etat underlagt Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet styrer og følger opp etaten gjennom et omforent mål- og resultatstyringssystem. Stortinget behandler de langsiktige utviklingsplaner for jernbanen ved behandling av Stortingsmelding om Nasjonal transportplan. Stortinget bevilger også de årlige budsjettene for Jernbaneverket.

Jernbaneverket er organisert med jernbanedirektørens sentrale staber, en infrastrukturdivisjon og en trafikkdivisjon, de to sistnevnte med regionale enheter.

Hva gjør vi?

Jernbaneverkets oppgave er å bidra til at staten når sine transportpolitiske mål. Vi arbeider for at jernbanestransport skal være en sikker og konkurransedyktig transportform, integrert med det øvrige transportnettet.

Jernbaneverket eier og driver et komplett trafikksystem for jernbanestransport bestående av infrastruktur, trafikkstyring og publikumsinformasjon. Trafikksystemet stilles til disposisjon for togselskapene og deres kunder.

Jernbaneverket har ansvar for:

- Utbygging, drift og vedlikehold av det statlige jernbanenettet i Norge for å tilfredsstillе samfunnets og markedets krav til sikkerhet og kvalitet (punktlighet, togtetthet, publikumsinformasjon m.v.).
- Trafikk- og publikumsarealer med informasjonstjeneste, adkomst, parkeringsplasser og andre offentlige fasiliteter som er nødvendige for brukerne av tog tjenester.

- Inngåelse av sportilgangsavtaler med togselskaper som kjører på det statlige jernbanenettet.
- Fordeling av infrastrukturkapasitet (ruteleier) til togselskapene.
- Trafikkstyring på det statlige jernbanenettet.
- Utredninger og planer innen jernbanesektoren.
- Utdanning av jernbanefaglig personell, herunder lokomotivførere.

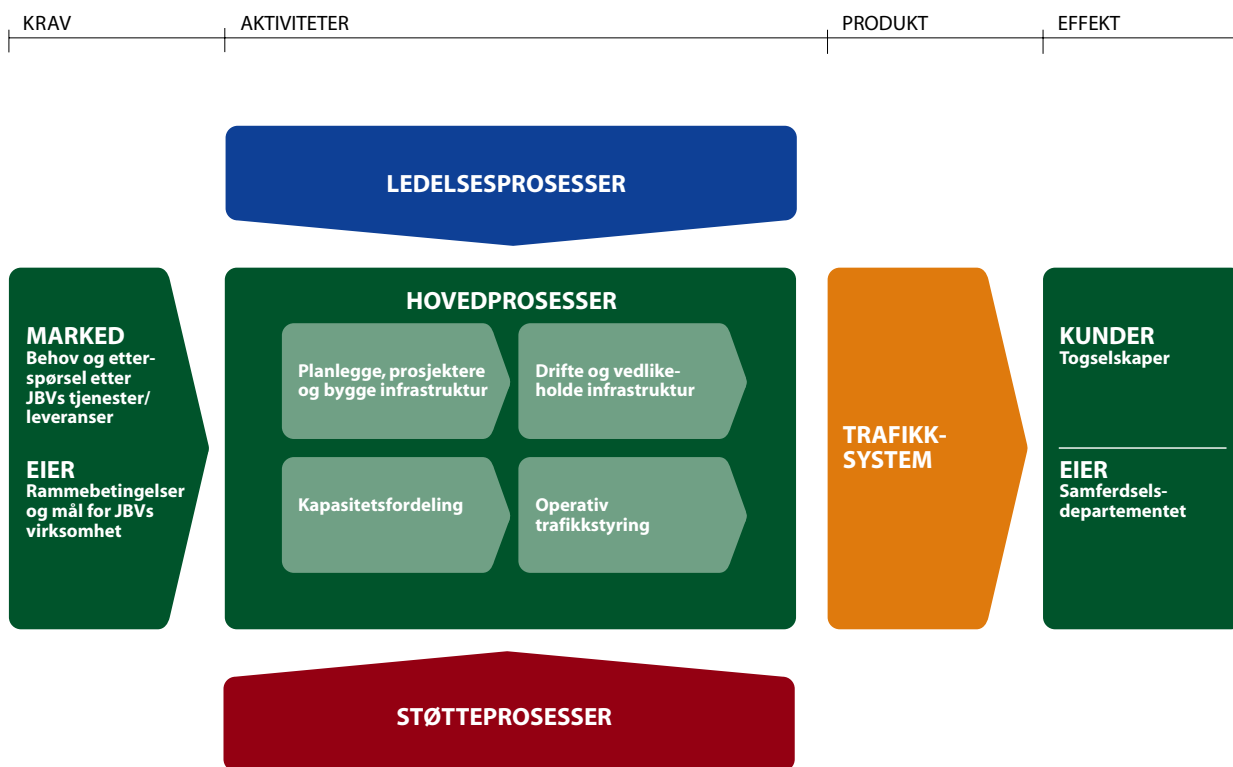
Jernbaneverkets produkt er nærmere beskrevet i Network Statement, som er å finne på Jernbaneverkets hjemmesider på internett: www.jernbaneverket.no

Tabellen nedenfor gir et overblikk over omfanget av infrastrukturen.

Nøkkeltall per 31.12.2006

Infrastruktur:

Sporvidde	1 435 mm
Antall km bane	4 043 km
Elektrifisert bane	2 509 km
Helsveist spor	90 %
Enkeltspor	3 829 km
Dobbeltspor	214 km
Antall tunneler	730
Antall bruer	2 638
Antall planoverganger	3 254
Herav planovergang for off. vei	272
Herav planovergang for privat vei	2 982



Jernbaneverkets prosessmodell

Hvordan arbeider vi?

Prosessmodellen viser Jernbaneverkets hovedprosesser og de viktigste ledelses- og støtteprosessene. Modellen illustrerer hvordan alt som gjøres i Jernbaneverket skal virke sammen og bidra til at vi leverer et komplett trafikksystem.

De viktigste krav og forventninger fra vår eier, Samferdselsdepartementet og våre kunder, togselskapene, ble lagt til grunn da Jernbaneverket i 2005 bygget sine hovedmål og strategier rundt fire hovedområder. Se figur side 8.

Hovedområder og delmål skal danne grunnlaget for alle virksomhetsplaner i Jernbaneverket. Innenfor hovedmålene skal ledelsen fastsette konkrete mål og ambisjoner for de enkelte år. For hvert

hovedmål er det utformet måleparametre som sikrer at Jernbaneverket kan følge opp og måle innsats og resultater. Rapportering og oppfølging vil skje i henhold til fastsatte mål og måleparametere.

I Jernbaneverkets virksomhetsplan for 2006 ble et nytt resultat- og målstyringssystem i relasjonen Samferdselsdepartementet – Jernbaneverket innarbeidet. Det er satt konkrete mål for utviklingen i sikkerhetsnivå, punktlighet (oppetid) og kundetilfredshet med utgangspunkt i de økonomiske rammer som Stortinget vedtok i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006 – 2015. Videre har Jernbaneverket vurdert mulighetene for produktivetsforbedringer i form av reduserte enhetskostnader.

Hovedområder

Konkurranseskraft og samfunnsnytte

vektlegger eiers og kunders krav og forventninger til Jernbanelikene – og de resultater som skal gi mer verdi for samfunnet og kundene.

Sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet

vektlegger de tre viktigste egenskapene ved Jernbanelikens produkt og levering til kundene.

Produktivitet og prosesskvalitet

vektlegger riktig anvendelse av ressursene og kvalitet i de interne arbeidsprosessene.

Mennesker og organisasjon

vektlegger innsatsfaktorene – mennesker, kompetanse, organisasjon og systemer som er nødvendige for å utføre Jernbanelikens oppgaver.

Årsmelding 2006 er bygget opp rundt de fire hovedområdene med tilhørende delmål.

Jernbanelikens organisasjon

Ved utgangen av 2006 var det totalt 2930 fast ansatte i Jernbanelikene. Det er like mange som i 2005 (2931).

Jernbanelikendirektøren har ansvaret for ledelsen av Jernbanelikene.

Jernbanelikendirektørens staber

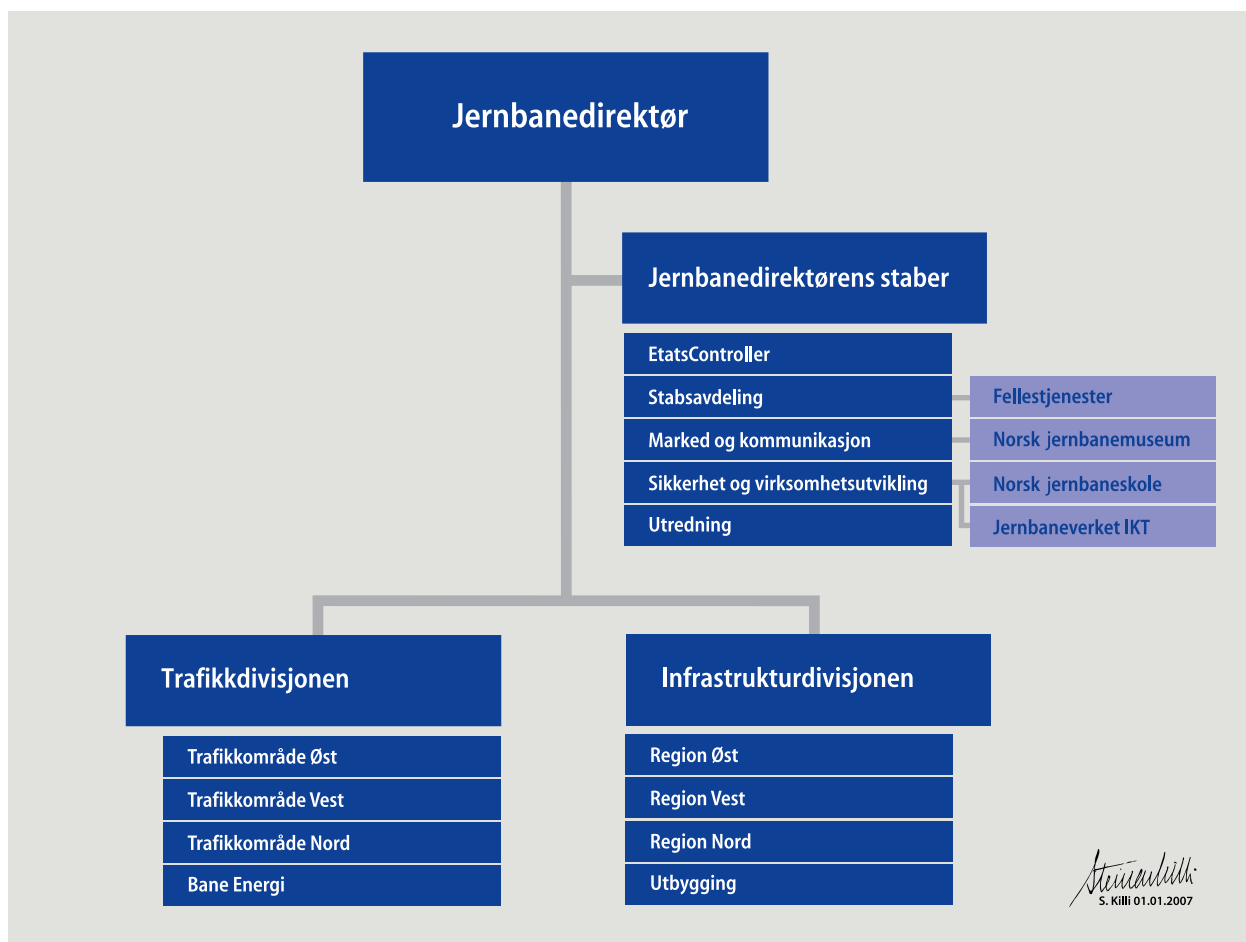
med 125 fast ansatte (122 årsverk) består av følgende avdelinger:

- Marked og kommunikasjon, herunder fordeling av infrastrukturkapasitet til togselskapene
- Sikkerhet og virksomhetsutvikling, herunder personal, kvalitet og revisjon
- Utredning, herunder utredninger vedrørende ny infrastruktur

- Etatscontroller med ansvar for budsjett-, virksomhetsplan, controller- og regnskapsfunksjonen
- Stabsavdeling, herunder juridisk avdeling og internasjonale relasjoner.

Infrastrukturdivisjonen

med 1912 fast ansatte (1876 årsverk) har ansvar for drift og vedlikehold av all jernbaneteknisk infrastruktur og utbygging, samt forvaltning av eiendommer, stasjoner og terminaler. Divisjonen består av tre regionale enheter med totalansvar innenfor eget område. Utbygging av ny infrastruktur er samlet i en egen organisatorisk enhet.



Trafikkdivisjonen

med 759 fast ansatte (749 årsverk) har ansvar for den operative trafikkstyringen og informasjonstjenesten mot de reisende. Divisjonen består av tre regionale trafikkområder som til sammen har åtte toglederområder, samt enheten BaneEnergi som forvalter omformerstasjonene og kjøper inn og videreselger elektrisk energi til togselskapene.

Fellestjenester

med 116 fast ansatte (111 årsverk) har ansvar for Jernbaneverkets administrative funksjoner og er lokalisert på Hamar. Fellestjenester rapporterer til Stabsavdelingen.

Norsk jernbaneskole

med ti fast ansatte (10 årsverk) lokalisert på Grorud i Oslo er et utdanningscenter for jernbanesektoren med ansvar for bl.a. fagskolen for lokomotivførere og jernbanefaglige sikkerhetsutdanninger. Norsk jernbaneskole rapporterer til etatsdirektør for Sikkerhet og virksomhetsutvikling.

Norsk jernbanemuseum

med 18 fast ansatte (16 årsverk) lokalisert på Hamar har ansvaret for dokumentasjon og presentasjon av norsk jernbanehistorie og rapporterer til etatsdirektør for Marked og kommunikasjon.

JBV IKT

hadde 32 fast ansatte (32 årsverk) ved utgangen av januar. Enheten ble opprettet 1.1.2007 og er lokalisert i Oslo, Drammen, Bergen og Trondheim. JBV IKT har ansvaret for at de IKT-baserte administrative systemene Jernbaneverket har behov for, fungerer slik at de dekker brukernes behov. JBV IKT rapporterer til etatsdirektør for Sikkerhet og virksomhetsutvikling.

Året 2006 – årskavalkade



20. januar

Ekstreme nedbørsmengder med over 1 meter snø på ett døgn fører til at tog kjører seg fast på Sørlandsbanen. Snøberedskapen i Jernbaneverket styrkes for å unngå liknende hendelser.

Foto: Arne Danielsen

31. januar

Jernbaneverket inngår avtale med NSB Berging og Beredskap Jernbane om levering av bergingstjenester. Hensikten er å sikre verdier og få ryddet sporet raskt og effektivt ved uhell og ulykker på hele det norske jernbanenettet.

Mars

Jernbanen øker sine markedsandeler

Veksten i godstrafikken på jernbanen er høyere enn den totale trafikkveksten her i landet. Dette betyr at jernbanen øker sine markedsandeler på bekostning av andre transportformer.



11. juni

NSB Anbud AS overtar persontrafikken på Gjøvikbanen ved ruteendringen. Både togmateriell og stasjonsområder er pusset opp til overtakelsen.

Foto: Njål Svingheim



26. juli

Et godstog sporer av tre km sør for Dombås og forårsaker store skader på banen. Bratt terreng gjør bergingsarbeidet ekstra komplisert. Dovrebanen åpnes igjen om morgenen 3. august.

Foto: Vidar Heitkøtter

Januar

Mars

Juni

Juli

Februar

Mai

24. januar

Togselskapene i Norge organiserer seg i Norsk Togoperatørforening (NTF) for å arbeide for felles sak.



23. februar

Cargonet kjører sitt første tømmertog i nytt driftsopplegg på Østlandet. Flere tømmerterminaler tas i bruk igjen. Hvert tømmertog sparer veinettet for nærmere 20 vogntog.

Foto: Øystein Grue



10. mai

Kontrakt med PEAB AS om hovedentreprise på grunnarbeid ved utbygging av ny Lysaker stasjon signeres. Stasjonen vil få fire spor til plattform og ny kollektivterminal.

Foto: Øystein Grue

Juni

Jernbaneverket har fått varsel om økt behov for tømmertog til Sverige. I løpet av sommeren og høsten gjennomføres en rekke tiltak for å øke aksellasten til 25 tonn for tømmertog på Røros-, Solør- og Kongsvingerbanen.



Juli

Det blir klart at flerårige ENØK-tiltak som for eksempel termostat på sporveksler bidrar til å redusere Jernbaneverkets strømregning med 16 mill.kr i forhold til 2002 selv med høyere strømpriser.

Foto: Njål Svingheim



August

60% av godstrafikken mellom Oslo og Bergen går nå på jernbane, noe som tilsvarer 64000 færre vogntog på veiene.

Foto: Njål Svingheim

September

Sykefraværet i Jernbaneverket er redusert med 24% i forhold til samme tidspunkt i 2005. Reduksjonen i langtidsfraværet var på hele 42%.



23. oktober

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete tar første grave-maskintak på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger.

Foto: Øystein Grue

23. november

Første fase av utredningen av mulige høyhastighetsbaner i Norge presenteres på et seminar i Oslo. Jernbaneverket vurderer å utvide utredningen i fase to.



20. desember

Ny samarbeidsavtale om værdatatjenester og bygging av 15 nye værstasjoner langs jernbanenettet signeres. Bilde: Jernbanedirektør Steinar Killi og statsmeteorolog Siri Wiberg med direktør ved Meteorologisk Institutt Anton Eliassen i bakgrunnen.

Foto: Øystein Grue

August

September

Oktober

November

Desember



September

Passasjerrekord på Flåmsbana: I september transporterte togene på Flåmsbana en halv million reisende.

Foto: Njål Svingheim



6. oktober

Rammene i Nasjonal transportplan vedtatt av Stortinget følges opp i statsbudsjettet for første gang. En vekst i bevilgningene på 20% gir et samlet budsjett på 5,5 milliarder for Jernbaneverket i 2007. Statsminister Jens Stoltenberg og statsråd Liv Signe Navarsete utenfor Oslo S.

Foto: Lasse Storheil



6. november

Nattoget fra Oslo til Bergen kjører inn i et ras ved Flå i Buskerud. Ingen kommer alvorlig til skade.

Bilde: Fra oppryddingsarbeidet. To 200 tons mobilkraner får loket opp på skinnene igjen.

Foto: Øystein Grue

1. desember

Jernbaneverket fyller 10 år som rendyrket infrastrukturforvalter etter delingen av NSB i NSB BA og Jernbaneverket i 1996. Jernbaneverket ble formelt opprettet av Stortinget 1. desember 1996 med bakgrunn i EU-direktiv 91/440.



Konkurranseskraft og samfunnsnytte

vektlegger eiers og kunders krav og forventninger til Jernbaneverket – og de resultater som skal gi merverdi for samfunnet og kundene.

Konkurranseskraft og samfunnsnytte

Jernbaneverkets mål innen hovedområdet er:

- Legge til rette for mer gods på jernbane
- Bidra til økt markedsandel for lokaltrafikk og mellomdistansetrafikk
- Sikre effektiv kapasitetsutnyttelse
- Være en nøytral og effektiv infrastrukturforvalter og kapasitetsfordeler
- Forbedre Jernbaneverkets omdømme

De fire første målene står i direkte sammenheng med Jernbaneverkets hovedprodukt – å levere et komplett trafikksystem for jernbanestransport.

Mer gods på jernbane og økte markedsandeler for lokal- og mellomdistansetrafikken forutsetter at Jernbaneverket enten har ledig kapasitet, eller at kapasiteten økes der den er utilstrekkelig eller at den eksisterende kapasiteten utnyttes mer effektivt.

I løpet av 2006 har Jernbaneverket blitt kontaktet av flere selskap som vurderer å starte trafikkvirksomhet. Jernbaneverket er også blitt rådspurt av vareeiere og speditører.

Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på det statlige jernbanenettet

Alle Jernbaneverkets aktiviteter relatert til drift og vedlikehold av, samt investeringer i infrastruktur gjennomføres med sikte på å opprettholde eller forbedre kvaliteten og kapasiteten i infrastrukturen. En banes infrastrukturkapasitet uttrykker hvor mange tog som kan kjøres på strekningen per kjøreretning per time og per døgn.

Infrastrukturkapasitet er – sammen med god tilgjengelighet til infrastrukturen (høy oppetid på de tekniske anleggene) – avgjørende for jernbanens konkurransekraft innen transportsektoren.

Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) gir anbefalinger både for hvordan kapasiteten skal beregnes, og for hvor mye av kapasiteten som bør utnyttes. En for høy utnyttelse kan gi negative konsekvenser både for punktlighet og for kjørehastighet. På deler av det statlige jernbanenettet er imidlertid etterspørselen etter kapasitet så stor at denne utnyttes langt over UICs anbefalinger.

Godstransport

Antall togselskaper har økt siden 2005. Godstogselskapene har økt sin transportvirksomhet i løpet av 2006, og godstrafikken har hatt en uforutsett vekst. Dette har forsterket behovet for flere og lengre kryssingsspor, samt mer effektive godsterminaler.

Jernbaneverket erfarer at konkurranse innen godstransporten har ført til økt innovasjon hos togselskapene: Tildelt infrastrukturkapasitet utnyttes bedre. Jernbaneverket mottar flere forslag til nye - ofte særdeles samfunnsøkonomisk lønnsomme - tiltak som kan øke vår infrastrukturkapasitet og dermed togselskapenes lønnsomhet og jernbanens konkurransevne. Flere av disse tiltakene ble implementert i 2006.

Persontransport

Innenlands er NSB AS, NSB Anbud AS og Flytoget AS enerådende for hver sin del av dette transportsegmentet som ikke er åpnet for konkurranse på sporet.

Et eksempel på en utvikling

– og på hva høy kapasitetsutnyttelse kan gjøre med kjørehastigheten

Drammenbanen er den norske bane-strekning som har gjennomgått den største utviklingen: Den ble åpnet i 1872 som en smalsporet, enkeltsporet jernbane med dampdrift hvor det gikk fem tog i hver retning per døgn. I dag er Drammenbanen en elektrisk drevet fjernstyrt, normalsporet bane med delvis to og delvis fire spor, elleve kilometer kortere enn ved åpningen. 134 år etter banens åpning er antall tog 80 ganger høyere! I 2006 gikk det 390 faste tog per døgn på denne strekningen. I tillegg kom ekstratog, arbeidstog og tomtog. Figuren nedenfor viser en økning av togenes kjøretider som faller sammen med fordoblingen av antall tog på strekningen mellom 1979 og 1998.

Kan det statlige jernbanenettet ta imot ytterligere trafikk?

De to kartene på side 16 og 17 viser begge hvor mange tog det er kapasitet til å kjøre på ulike deler av det statlige jernbanenettet per døgn.

Det første kartet viser hvor mye av denne kapasiteten som faktisk blir utnyttet i løpet av ett døgn. Kartet identifiserer tre strekninger som overbelastet:

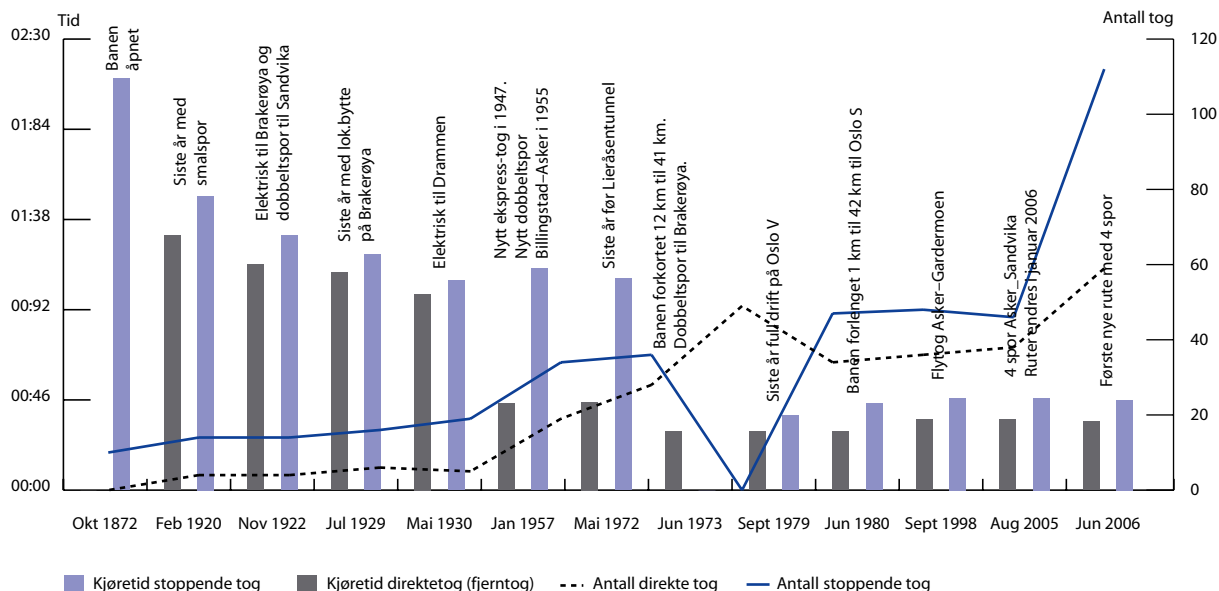
– Drammenbanen, strekningen Asker–Lysaker.

Her arbeider Jernbaneverket med å øke kapasiteten gjennom å utvide fra to til fire spor på strekningen Asker–Lysaker. Parsellen Asker–Sandvika ble åpnet i 2005.

–Bergensbanen, strekningen Bergen–Arna.

Her planlegger Jernbaneverket å øke kapasiteten ved å bygge dobbeltspor gjennom fjellet Ulriken.

Drammenbanen (Oslo–Drammen)



"Direkte tog" = persontog som betjener de to stasjonene i hver ende av banen, men som enten ikke stopper, eller som har få stopp ved mellomliggende stasjoner. "Stoppende tog" = persontog som betjener både de to stasjonene i hver ende av banen og mellomliggende stasjoner.

– Sørlandsbanen, strekningen Stavanger–Nærbø.

Her planlegger Jernbaneverket å øke kapasiteten ved å bygge dobbeltspor på strekningen Sandnes–Stavanger. I tillegg bygges godsterminal sør for Ganddal. Når denne står ferdig i november 2007, vil ikke lenger godstogene trafikere strekningen (Orstad-)Ganddal–Stavanger og således avlaste denne.

Kapasiteten utnyttes ujevnt når man ser døgnet under ett

Trafikkbelastningen på jernbanen er ujevnt fordelt over døgnet. Noe forenklet er det en topp i rushtidene morgen og kveld, ikke ulikt situasjonen på veg. Nattetid er det få persontog, men desto flere godstog. Her er dog trenden at antall godstog som kjøres på dagtid, øker.

Kartet på side 17 viser i tillegg kapasitetsutnyttelsen i "topptimene", dvs. de av døgnetimer det kjøres flest tog. Forskjellen mellom de to kartene er påtagelig: De overbelastede strekningene får selskap av

- Nordlandsbanen, strekningene Bodø–Dunderland og Hell–Trondheim
- Rørosbanen, strekningen Røros–Hamar
- Gjøvikbanen, strekningen Hakadal–Roa
- Østfoldbanen, strekningen Oslo S–Ski
- Drammenbanen, strekningen Skøyen–Lysaker

Av de ovennevnte strekningene er det utført omfattende planarbeider for Østfoldbanen som foreslås utvidet fra to til fire spor mellom Oslo S og Ski. På de øvrige strekningene er det kun foreslått

mindre, kapasitetsforbedrende tiltak, herunder enkelte nye eller forlengede kryssingsspor.

De to kartene viser ledig kapasitet på storparten av jernbanenettet – dersom man godtar å kjøre utenom "topptimene". Kapasiteten tar ikke hensyn til varierende kryssingssporlengder.

Overbelastet infrastruktur:

Dersom det ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal infrastrukturforvalteren umiddelbart erklære den berørte del av infrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for infrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid. For infrastruktur som er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foreta en kapasitetsanalyse. Dette fremgår av fordelingsforskriften § 7–9.

I henhold til ovenstående har Jernbaneverket erklært følgende strekninger som overbelastet:

- Oslo S–Ski mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- Oslo S og Oslostunnelen mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- Skøyen–Sandvika mellom 06.30 og 09.00 og mellom 15.00 og 17.30 på virkedager
- Bergen–Arna mellom 06.30 og 00.30 på virkedager
- Stavanger–Nærbø mellom 06.15 og 08.15, og mellom 16.00 og 18.00 på virkedager
- Hamar–Lillehammer mellom 12.00 og 14.30 på virkedager

Togselskaper på det statlige jernbanenettet

I 2006 hadde følgende togselskaper sportilgangsavtale med Jernbaneverket:

G=godstransport

P=persontransport

M=museums- og hobbypreget (person) transportvirksomhet

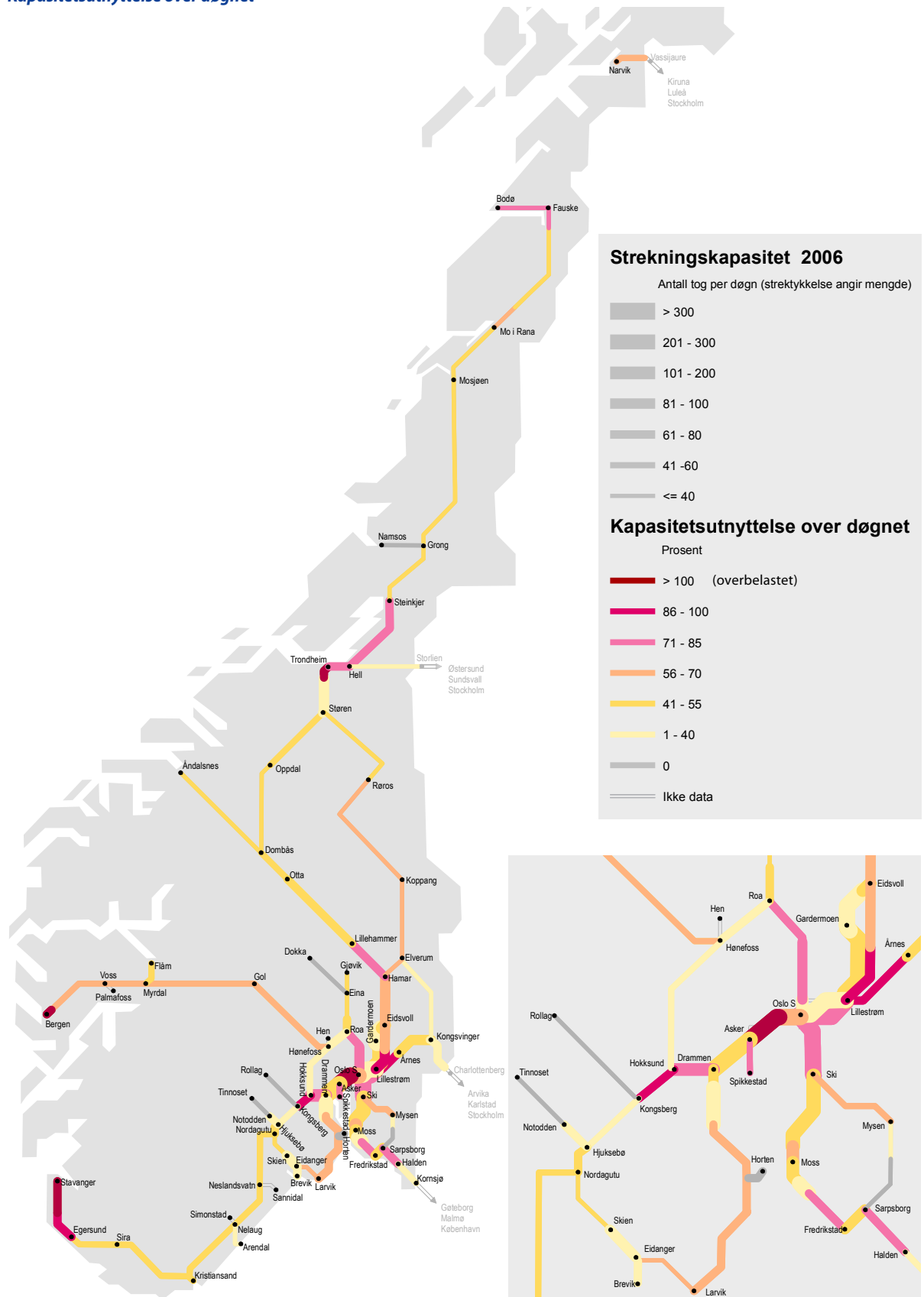
- CargoNet AS G
- Flytoget AS P
- GM-gruppen M
- GreenCargo AB G
- Hector Rail AB G
- Malmtrafikk AS G
- NSB AS P
- NSB Anbud AS P
- Nya Inlandsgods AB G
- Ofotbanen AS G/P
- Tågakeriet i Bergslagen G
- Valdresbanen AS M
- Veolia Transport Norge AS P
(tidl. Connex Tog AS)

Noen av togselskapene har kun tillatelse til å trafikere begrensede deler av det statlige jernbanenettet. En oversikt finnes på Statens Jernbanetilsyns hjemmesider,

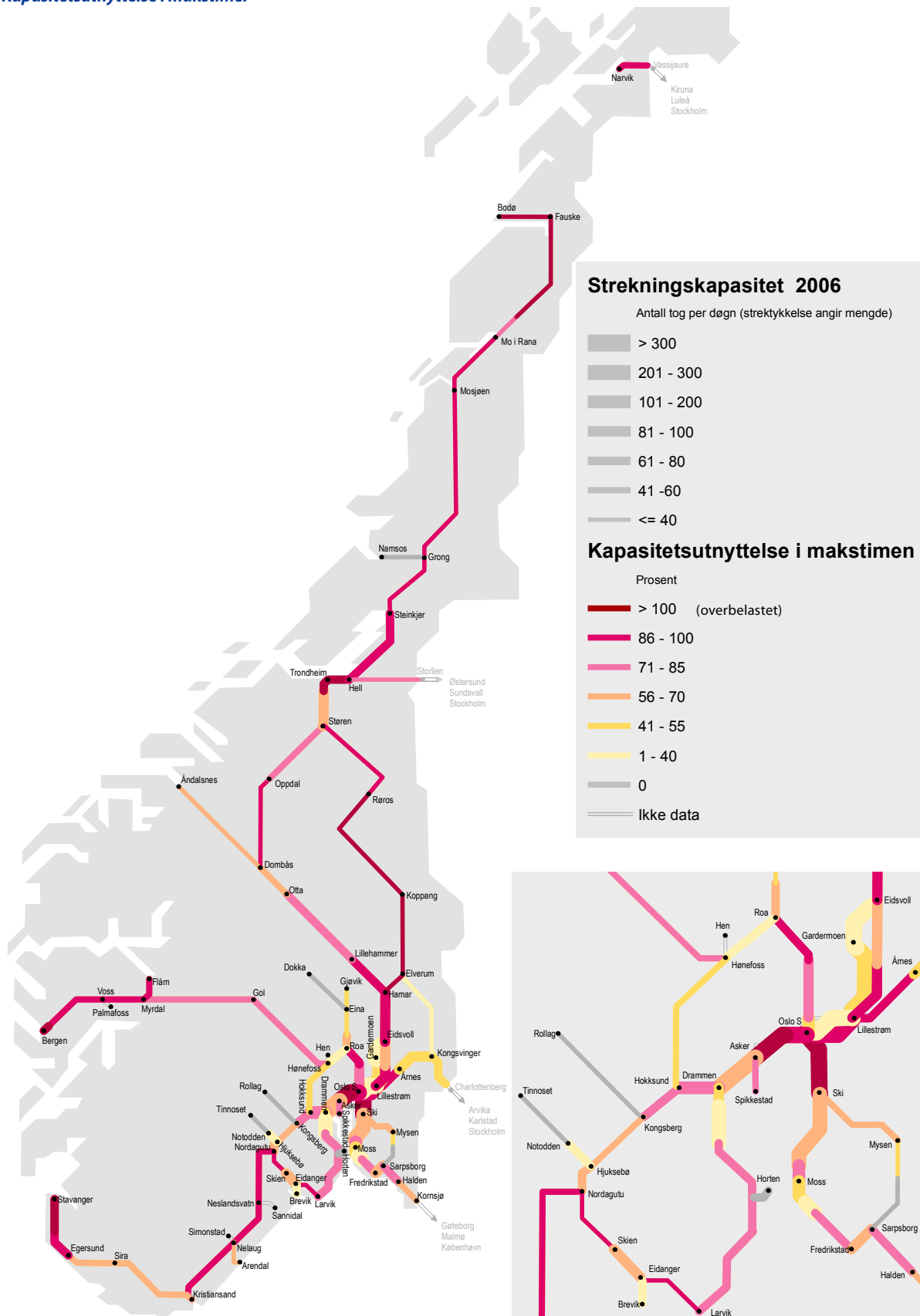
se www.sjt.no



Kapasitetsutnyttelse over døgnet



Kapasitetsutnyttelse i makstimer



Kryssingssporavstander og -lengder – de viktigste kapasitetsparametrene

Det statlige jernbanenettet består for det meste av enkeltsporede baner der samme spor benyttes i begge kjøreretninger. På et enkeltsporet jernbanenett er kjøretiden mellom kryssingssporene avgjørende for hvor mange tog det er kapasitet til. Kapasitetsberegningene viser imidlertid ikke lengden på kryssingsspor. Lengden på kryssingssporene er den viktigste parameteren for hvor lange tog som kan kjøres. Dette er viktig for godstogselskapene som tradisjonelt ønsker å kjøre så lange tog som lokomotivene deres er i stand til å trekke. Det er i dag begrenset med ledig kapasitet til å kjøre lange godstog.

Terminalkapasitet:

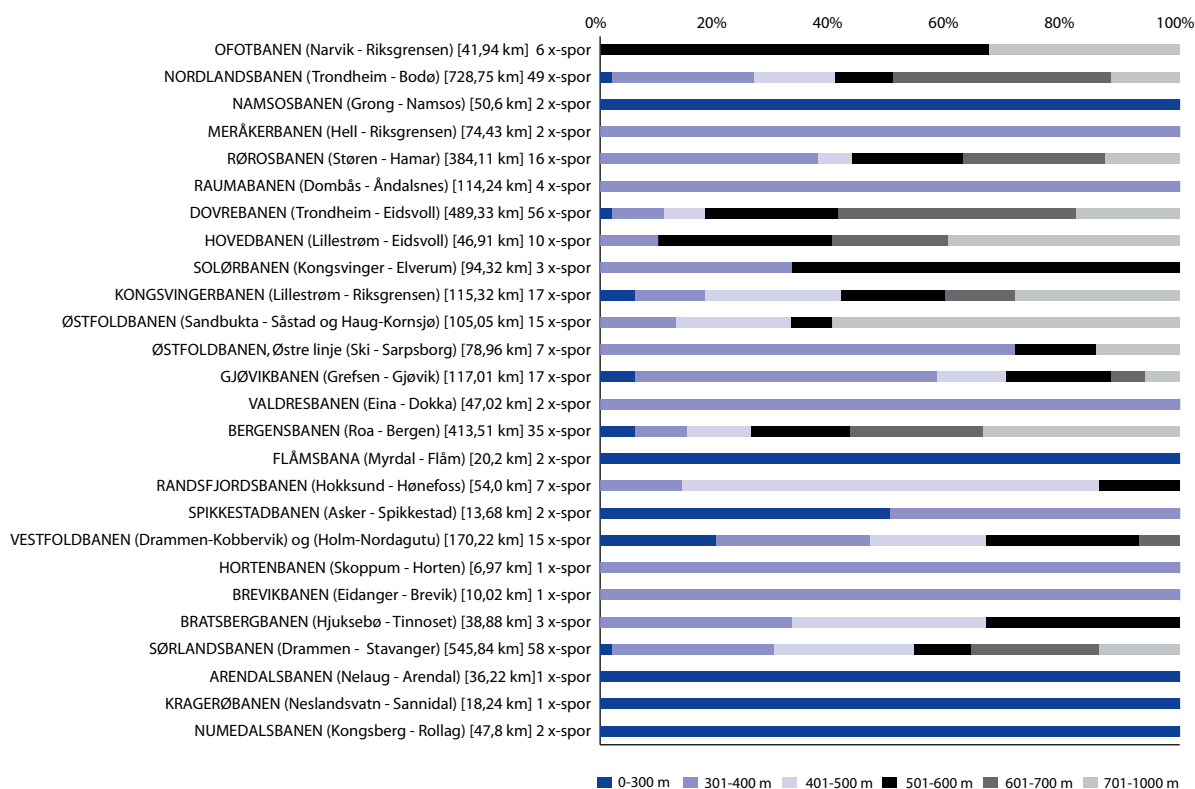
Tog skal ikke bare kjøres, de skal også lastes og losses. Persontrafikkterminaler

kalles i jernbaneterminologi stasjoner og holdeplasser. Godstog lastes og losses i ulike typer godsterminaler.

I likhet med jernbanenettet har også terminaler en målbar kapasitet. Denne kan – som kapasiteten på det statlige jernbanenettet – strekkes og tøyes. Man får da plass til flere tog, men driften av terminalen blir mindre effektiv.

For godstrafikken er manglende kapasitet i terminaler et større veksthinder enn manglende kapasitet ute på det statlige jernbanenettet. Av den grunn planlegger Jernbaneverket kapasitetsøkende tiltak på flere godsterminaler, herunder Alnabru (i Oslo). Det bygges ny godsterminal på Ganddal (ved Sandnes) som blir åpnet november 2007.

Fordelingen av kryssingssporenes lengder per banestrekning (kun enkeltsporede baner)





Utbygging av Ganddal godsterminal.
Foto: Kjell Bakken



Jernbanesektorens rammebetingelser

Jernbanesektoren kjennetegnes ved et langt større antall tekniske grensesnitt enn andre transportformer. Jernbanens utvikling har historisk vært styrt av nasjonalstaten. Følgelig har hvert land kunnet innføre sine egne nasjonale standarder. Dette skiller seg fra for eksempel luftfarten, som har hatt en overordnet, internasjonal styring fra starten av.

Fraværet av internasjonal styring har gitt jernbanen et utall ulike løsninger som hver for seg og i sum svekker dens konkurransekraft. Den europeiske union (EU) har siden 1991 sittet i førersetet i en lang og kostbar prosess med sikte på å oppnå europeisk samtrafikkvevne (interoperabilitet) innen jernbanesektoren. De første internasjonale, legale kravene ble implementert tidlig på 1990-tallet. Det første tekniske kravet med konsekvens for Norge er kommunikasjonssystemet GSM-R som er under utbygging langs det statlige jernbanenettet. De tekniske rammebetingelsene er ofte tids- og kostnadskrevenne å endre, ikke minst fordi jernbanens system kan gjøre det vanskelig eller umulig med gradvise endringer. Over tid vil nye, internasjonalt harmoniserte, rammebetingelser gi en mindre kostnadskrevenne jernbane. Avskaffelsen av nasjonale særkrav vil over tid gi et mer internasjonalt leverandørmarked. Det vil bli mer

serieproduksjon og større serier av alt fra enkeltkomponenter til lokomotiver og vogner. En liten jernbanenasjon som Norge vil relativt sett tjene mer på å kunne kjøpe "hylleware" fremfor å fortsette med kostbar "skreddersøm" av små serier.

Økonomiske rammebetingelser

Eierskap til godsterminaler, persontrafikkstasjoner og sentrumsnære jernbaneområder kan ha konsekvenser for jernbanens konkurransevne

Nye togselskaper etterspør nå terminalkapasitet på og/eller tilgang til arealer som direkte og indirekte eies og/eller forvaltes av NSB AS med datterselskaper. Våren 2005 nedsatte Samferdselsdepartementet en arbeidsgruppe med deltakere fra Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet, NSB AS og Jernbaneverket for å se nærmere på disse problemstillingene. Gruppens sluttrapport ble sendt på offentlig høring høsten 2006.

For persontrafikkstasjoner anbefalte arbeidsgruppens flertall at dagens modell for eierskap og forvaltning av stasjonsområder videreføres. For godsterminaler (særsilt kombiterminaler) fant heller ikke arbeidsgruppens flertall grunnlag for å foreslå endringer i organiseringen av og/eller eierskapet til de eksisterende godsterminalene.

Jernbaneverkets representant i arbeidsgruppen valgte å summere opp sitt syn i to særmerknader i sluttrapporten. Disse er i strid med vurderingene og anbefalingene til arbeidsgruppens flertall. Jernbaneverket begrunnet sitt syn ytterligere i sin høringsuttalelse hvor det fremgår at ut fra en samlet vurdering mener Jernbaneverket at Jernbaneverket bør bli eier av stasjoner og terminaler. Dette vil sikre ensartet eierskap og drift av alle stasjoner og terminaler uavhengig av om de er bygget før eller etter delingen i 1996, et klarere ansvarsforhold, en forvaltning og utvikling basert på samfunnsøkonomiske og transportpolitiske hensyn, samt full konkurransenøytralitet. Det er svært viktig at den løsning som velges mht. eierskap og drift av jernbanestasjoner og godsterminaler, blir en løsning som blir "levedyktig" også på lengre sikt.

En annen utfordring for jernbanesektorens konkurransekraft i framtiden er by- og tettstedsutvikling hvor ønsket om å legge beslag på jernbanearealer i pressområder ofte kommer i konflikt med jernbanesektorens egne behov.

Legale rammebetingelser

Norsk jernbanelovgivning består i dag dels av et stadig økende antall bestemmelser fastsatt av EU i den hensikt å øke jernbanens konkurransekraft og dels av

nasjonale særkrav. Nasjonalt er høringsuttalelser til ny lovgivning et viktig arbeidsfelt der Jernbaneverket søker å øke jernbanens konkurransekraft i forhold til andre transportmidler.

Lasteprofil og lasttilfeller

Lasteprofilet angir maksimal tillatt høyde og bredde på jernbanemateriell med eller uten last på de forskjellige banestrekninger.

Jernbaneverket får regelmessig spørsmål om å kjøre vogner eller laster som overskrider standardprofilene. Ofte er det kun små og relativt sett billige grep som skal til for å kunne åpne lange streknin-ger for større vogner og laster. Derfor er profilutvidelser både den billigste og hurtigste metoden for å øke jernbanens transportkapasitet.

Aksellast

Standard aksellast på jernbanenettet i Norge er 22.5 tonn. Et unntak er Ofotbanen som er utbygget for aksellast opp til 30 tonn. Arbeidet med å øke fremføringshastigheten på Meråkerbanen med 22.5 tonn aksellast begynte i 2006 og vil sluttføres i løpet av 2007. Videre pågår arbeidet med å oppgradere Solørbanen, Kongsvingerbanen, Rørosbanen og Østfoldbanen til 25 tonn for tømmer tog, med forventet prøvedrift i løpet av 2007.

Network Statement

– Jernbaneverkets produktbeskrivelse

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

Network Statement finnes på www.jernbaneverket.no under toppmenyen Marked.

Alle europeiske jernbaneforvaltninger utgir sine egne Network Statements hvert år. Gyldighetsperiodene er sammenfallende på tvers av nasjonsgrensene, det samme er produktbeskrivelsens oppbygning.

Jernbanen og miljøet

Tog er en miljøvennlig transportform sammenlignet med andre transportformer. Ved siden av å skape et bedre miljø gjennom å øke togtrafikkens markedsandeler arbeider Jernbaneverket systematisk med å bedre sin egen miljøprofil.

Energiøkonomisering (ENØK)

Jernbaneverket Bane Energi har i en årrekke arbeidet med å etablere et felles nordisk system for elektrisk energimåling i tog. Systemet ble satt i drift i 2006 og består av energimålere i togene og en sentralenhet som samler inn og fordeler registrert energiforbruk på de enkelte tog i Norge, Sverige og Danmark. Togselskapene kan selv se hvor mye energi hvert enkelt tog bruker, noe som vil gjøre dem i stand til å spare ca. 10 prosent av energiforbruket sitt. Systemet fungerer på tvers av landegrensene, og energiforbruket i togene i Norge, Sverige og Danmark blir målt og avregnet i regi av Jernbaneverket Bane Energi i Oslo. Interessen for det nordiske energiavregningssystemet er stor i hele Europa. Investeringskostnadene for systemet er 108 mill. kr (fordelt på infrastruktureierne og togselskapene). Dersom togselskapene reduserer sitt energiforbruk med 10 prosent, noe som er forsiktig kalkulert, sparer togselskapene i Norge, Sverige og Danmark til sammen elektrisk energi for 69 mill kroner årlig. Dette gir en positiv nåverdi for systemet på 890 mill. kr.

Jernbaneverket har siden 2003 iverksatt energiøkonomiseringstiltak knyttet til driften av det offentlige jernbanenettet og har gjennom dette oppnådd en innsparing på 16,5 millioner kroner i året. I 2006 ble fase to av prosjektet igangsatt med mål om totalt å redusere elektrisitetsforbruket med 24,6 GWh.



Tømmertog Solørbanen.
Foto: Øystein Grue



Skogrydding på Bleiken stasjon, Gjøvikbanen.
Foto: Njål Svingheim



Seniorrydgiver logistikk, Knut Bøe i Jernbane-
verket arbeider med terminalkapasitet.
Foto: Arne Danielsen

Biodiesel

Et bærekraftig transportsystem forutsetter reduksjon i bruk av fossilt brensel. Jernbanetransport er den minst energikrevende av alle transportformer. De fleste norske tog drives med elektrisk energi. Enkelte person- og godstog, samt de fleste vedlikeholdsmaskiner har forbrenningsmotor (diesel).

I forbindelse med regjeringens arbeid med nasjonal satsing på biodrivstoff har Jernbaneverket sammen med representanter fra togselskapene, verkstedet Mantena, forvaltere av rullende materiell og Esso utredet potensialet for bruk av biodiesel på tog. Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet i april 2006. Konklusjonen er at det er teknisk uproblematisk å benytte 5 % biodiesel innblandet i vanlig diesel for alle dieselmotorer i bruk ved jernbanene i Norge. Jernbaneverkets nytte-/kostnadsanalyse viser at det ikke er lønnsomt å bruke biodiesel til jernbaneformål.

NO_x-avgift

I 2006 ble forslag om innføring av NO_x-avgift utredet. Konklusjonen ble at for jernanelokomotiver skal avgiften beregnes på grunnlag av en faktor på 47 kg NO_x per tonn forbrukt diesel. NO_x-avgift er på 15 kroner per kg NO_x. Det må betales avgift for lokomotiver med fremdriftsmaskineri med samlet

installert effekt på mer enn 750 kW som brukes til transport av gods og for vedlikehold av jernbanenettet. Avgiften kan settes inn på et fond der selskapene kan få refundert store deler av den dersom de klarer å redusere utslippene av NO_x. Det finnes per i dag dessverre ikke praktisk implementerbar teknologi som kan redusere NO_x-utslipp fra eksisterende lokomotiver av denne størrelsen. Jernbaneverket ønsker å bidra til at det utvikles metoder for reduksjon av NO_x-utslipp fra jernbanens dieselmotorer. Avgift på utslipp av NO_x gjelder fra 1. januar 2007.

Vegetasjonsrydding og dyrepåkjørsler

I 2006 ble 1484 dyr påkjørt av tog. Dette er mer enn 200 flere enn i 2005, men antallet er likevel lavere enn antall påkjørte dyr i hvert av årene 2001-2004. For at målet om 25 prosent reduksjon i forholdet til toppåret 2003 skal nås, er det viktig at arbeidet med forebyggende tiltak som f.eks. vegetasjonsrydding i sideterreng fortsetter.

I 2005 startet Jernbaneverket utprøving med bruk av kasjmirgeiter til å beite ned vegetasjonen langs jernbanesporet. Resultatene etter de to første årene er interessante, men metoden kan ikke anvendes alle steder langs toglinjene.

Støy

Regjeringen og Stortinget fastsatte i 1999 et nasjonalt mål for støy. Målet var å redusere støyplagen med 25 prosent innen 2010 i forhold til 1999. Beregninger fra Statistisk sentralbyrå viser at jernbanen har redusert sin andel av støyplagen kraftig, men totalt sett har plagen gått opp, mest pga. økning i biltrafikken. Denne økningen gjør at det ser ut til å bli umulig å oppfylle målet fra 1999. Jernbaneverket har i 2006 deltatt i en tverretattlig gruppe under ledelse av SFT som utredet et nytt mulig mål, og hva som må til for å nå dette målet. For jernbanen er de viktigste tiltakene som blir foreslått, økt skinnesliping og utskiftning og forbedring av materiell. Nytt nasjonalt mål er ennå ikke vedtatt av Stortinget.

I 1999 ble det også fastsatt et krav om at ingen boliger skulle utsettes for innendørs støy over 42 dBA. Jernbaneverket har oppfylt dette kravet, og etter 2005 har ingen boliger hatt et støynivå fra jernbane over grenseverdien.

Les mer om Jernbaneverkets miljøpolitikk og status for miljøarbeid i Miljørapport 2006 på:

www.jernbaneverket.no

Jernbaneverkets internasjonale arbeid

Et hovedmål for Jernbaneverkets internasjonale arbeid er å påvirke EUs harmoniseringsarbeid i en for jernbanesektoren tjenlig retning. Selv om harmonisering primært er begrunnet i internasjonal trafikk, vil den få positive effekter også for den nasjonale trafikken, da nasjonal og internasjonal trafikk finner sted på samme spor. Jernbaneverket samarbeider med andre infrastrukturforvaltere for å forenkle og effektivisere den grenseoverskridende trafikken. Innen Norden pågår et samarbeid med sikte på å utvikle et felles, nordisk leverandørmarked for drift og vedlikehold av infrastruktur.

Jernbaneverkets internasjonale arbeid finner sted på flere fronter og gjennom flere organisasjoner:

Rail Net Europe (RNE)

har sete i Wien i Østerrike og er et praktisk samarbeidsorgan for alle europeiske kapasitetsfordelere. RNE har nå ansvaret for fordelingen av infrastrukturkapasitet for alle internasjonale person- og godstog. RNE er representert i alle europeiske jernbaneland gjennom en "OneStopShop-enhet" (OSS) tilknyttet hvert enkelt lands kapasitetsfordeler.

Togselskap som vil kjøre grenseoverskridende trafikk, kan nå henvende seg til én OSS-enhet med kapasitetsbestilling for hele strekningen. OSS bistår togselskapene med å få utarbeidet gjennomgående rute for hele strekningen. Jernbaneverkets OSS-enhet kan kontaktes på oss@jbv.no

Se www.railneturope.com

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

EIMs viktigste arbeidsoppgaver kan deles inn i to hovedområder:

- Lobbyvirksomhet overfor EUs lovgivende organer. For å fremme medlemmenes syn på den transportpolitiske utviklingen i Europa utarbeider EIM posisjonsnotater og pressemeldinger. Organisasjonen arbeider opp mot EU-kommisjonen og Transportkomiteen i Europa-parlamentet. Blant de viktigste sakene i 2006 var Jernbanepakke 3, den planlagte revisjonen av EUs Hvitbok om transportpolitikk og arbeidet med å utrede prioriterte strekninger for godstransport. Arbeidet i EIM er særlig viktig fordi Jernbaneverket her får anledning til å være med på å påvirke EUs lovgivning på et tidlig stadium. Siden Norge ikke er medlem av EU, har vi få påvirkningskanaler, men EIM er en organisasjon hvor Jernbaneverket har stemmerett på lik linje med de andre medlemmene, og hvor det derfor finnes en reell påvirkningsmulighet.



Frya

Foto: Jernbanefoto.no

- Deltakelse i EUs arbeid med harmonisering av tekniske standarder. EIM er blant de organisasjonene som har fått rett til å nominere eksperter til ERA (European Railway Agency). Fagfolk fra Jernbanelverket deltar i utstrakt grad i forarbeidet gjennom EIMs "skyggearbeidsgrupper", og flere av dem er også valgt ut til å delta i ERAs arbeidsgrupper.

Se www.eimrail.org

Den internasjonale jernbaneunion (UIC)

har hovedsete i Paris. Organisasjonen har i de senere årene hovedsakelig arbeidet med tekniske og forskningsrelaterte spørsmål. Fagpersonell fra Jernbanelverket deltar i ekspert- og prosjektgrupper. I 2006 gjennomførte UIC en større omstrukturering hvor organisasjonens arbeid ble inndelt i et globalt og et regionalt nivå. Dette vil øke UICs oppmerksomhet på globale, snarere enn rent europeiske problemstillinger.

Se www.uic.asso.fr

Nordic Infrastructure Managers (NIM)

består av infrastrukturforvalterne i Norge, Sverige og Finland. På den tekniske siden er det nordiske samarbeidet stadig svært aktivt, og NIM Teknikk har en rekke arbeids- og prosjektgrupper i virksomhet.

Sammen med de øvrige NIM-medlemmene og de nordiske vegdirektoratene deltar Jernbanelverket i prosjektet "Felles nordisk anleggsmarked", initiert av Nordisk Ministerråd. Prosjektet er nå i slutfasen.

Jernbanelverkets omdømme

I 2006 implementerte Jernbanelverket en omdømmestrategi som skal være førende for hvordan vi tenker – og ivaretar omdømmet. MMIs årlige omdømmeundersøkelse er med og danner grunnlag for de omdømmetiltakene som iverksettes.



Sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet

vektlegger de tre viktigste egenskapene ved Jernbaneløstets produkt og leveranse til kundene.

Sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet

Jernbanelikens mål innenfor hovedområdet er:

- Opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået for jernbanetransport og sikre at alle endringer skjer i positiv retning
- Sørge for at alle tog kan holde ruteplanen
- Sikre lett tilgjengelig og korrekt trafikkinformasjon

Sikkerhet

Året 2006 var et av de sikkerhetsmessig beste for jernbanen i Norge. Sikkerhet er likevel ikke noe vi har. Sikkerhet er noe vi må skape – og gjenskape – hver dag.

Transport bidrar til verdiskaping i samfunnet. Transportverdier skapes i en verdikjede bestående av infrastruktur, trafikkstyring og togselskap. Risiko for skade på menneske, miljø og materiell består av summen av risikobidrag fra hvert av disse tre leddene og fra samspillet dem imellom. Det er viktig å holde kontroll med denne summen av alle risikobidrag i jernbanesystemet for å skape og opprettholde et jernbanetilbud med akseptabelt sikkerhetsnivå. Som ansvarlig for kapasitetsfordelingen på jernbanenettet er det Jernbanelikens som kan overvåke den løpende summen av risikoer.

Jernbanelikens beskriver risikobildet for det statlige jernbanenettet gjennom strekningsvise risikoanalyser. Disse suppleres med risikoanalyser i forbindelse med enhver endring som kan påvirke sikkerhetsnivået på nettet. Små og store risikoanalyser av tekniske systemer,

grensesnitt menneske – maskin og organisatoriske endringer gir sammen med strekningsanalysene kontroll med og oversikt over risikobildet.

De gjennomførte analysene og erfarte hendelser gjør at Jernbanelikens har spesiell oppmerksomhet mot å forhindre storulykker og å redusere mulighetene for påkjørsler på planoverganger og i sporet.

Fra manuell til teknisk trafikkstyring

Jernbanelikens jobber ut fra enkeltfeilprinsippet, det vil si at ingen feil alene skal kunne føre til en ulykke. Sikringsanlegg og tekniske barrierer som ATC (automatisk togkontroll) er i tråd med dette prinsippet og bidrar til økt sikkerhet på jernbanenettet. ATC er et teknisk system som overfører signalbeskjed fra signal til tog. Ved utilsiktet passering av stoppsignal bremses toget automatisk ned. ATC danner en ekstra barriere og gjør togframføringen mindre avhengig av menneskelige faktorer.

Planlegging og bygging av nye sikringsanlegg og fjernstyring på Nordlandsbanen har pågått i hele 2006. Fjernstyringen på strekningen Grong–Mosjøen ble tatt i bruk ved årsskiftet 2006/2007 og på strekningen fram til Bodø skjer det i 2008.

GSM-R – kommunikasjon for jernbane

GSM-R er en europeisk standard for kommunikasjon på jernbanen, og 11 land i Europa er nå i ferd med å bygge ut syste-

met. Den 2. januar 2007 satte Jernbanelverket i drift GSM for Rail, eller GSM-R, som nødkommunikasjon på 100 prosent av jernbanenettet med en forenkelt funksjonalitet på de banestrekningene som i dag har Scanet togradio. Scanet togradiosystem er fortsatt primær-systemet som nødkommunikasjon i det materiell som har Scanet togradio ombord. Innføringen av GSM-R i Norge som togradio skal etter planen fullføres i 2007 og vil erstatte nåværende Scanet togradio.

GSM-R bygger på mobilstandarden GSM. I tillegg tilfredsstill systemet en rekke krav til sikkerhet og tilgjengelighet som er spesielle for jernbanetraffikk. GSM-R har nødalarmer, prioritetsnivåer på samtaler, rask oppkoblingstid og gruppesamtaler. GSM-R gir full radiodekning langs sporet og i samtlige jernbanetunneler.

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

Sikkerhet i tunnel

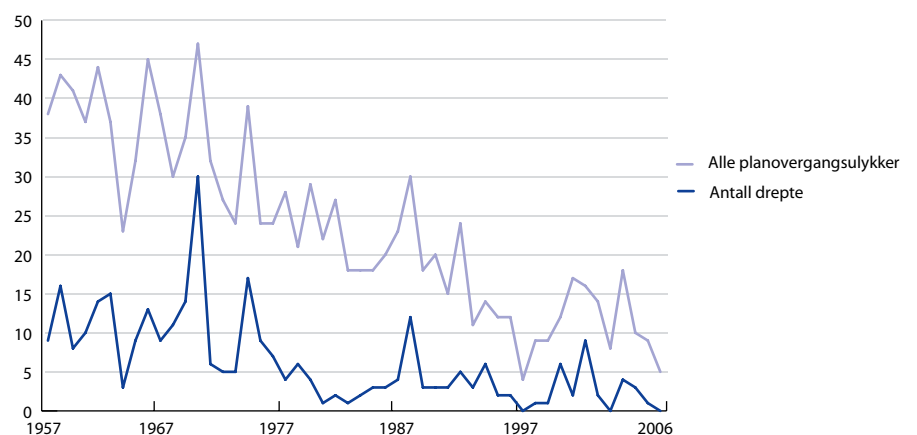
Jernbanenettet har over 700 tunneler, 50 av dem er lengre enn 1000 m. I jernbanens 150 år lange historie har man ikke opplevd større tunnelulykker i Norge. Jernbanelverket forbedrer tunnel-sikkerheten ved å gjennomføre tiltak i de lengste tunnelene. Slike tiltak er i hovedsak tiltak som gir bedre mulighet for selvredning. I 2006 har det blitt utviklet produkter for vannsikring som erstatte det brannfarlige PE-skummet som sikringsmetode.

Planoverganger

Planoverganger har historisk sett vært en av de største bidragsyterne til risiko forbundet med jernbane i Norge. Derfor har dette lenge vært et område med spesiell oppmerksomhet. Jernbanelverket har ut over generell drift og vanlig vedlikehold gjennomført 323 større og mindre tiltak for økt sikkerhet ved planoverganger i 2006.

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

Planovergangsulykker 1957-2006



- Siktutbedring og utbedring av veggeometri.
- Oppgradering av vegskilting (Skiltplan utarbeidet i samarbeid med Vegdirektoratet)
- Gjerdning, låsing og midlertidig stengning.
- Ringerutiner for planoverganger med liten trafikk (prøveordning)
- Etablering av enkel varselampe og skilting av disse på landbruks-overganger.
- Tiltak som reduserer den mest risikoutsatte trafikken over planovergangen, eksempelvis nedgradering av planovergang til bruk kun for gående.
- Informasjonsfilm om planoverganger til bruk ved bl.a. trafikkopplæring.

Jernbaneverket har utarbeidet en plan som beskriver de gjenstående aktiviteter fram mot sikkerhetsgodkjenningen, og som er oversendt Samferdselsdepartementet i brev av 21.12.06. Planen er utviklet av Jernbaneverket med veiledning av Statens Jernbanetilsyn. Planen bygger på den forutsetning at Jernbaneverket har tilstrekkelig faglige ressurser til å utføre dette løftet i tillegg til den løpende drift.

Sikkerhet på jernbanen

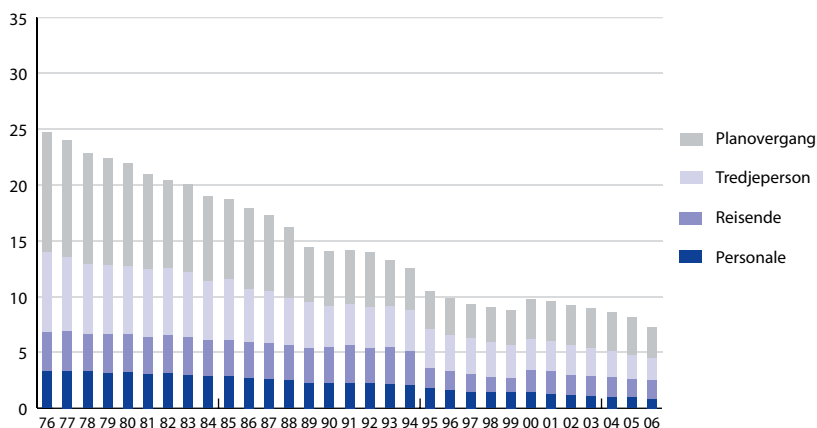
Jernbanen har de siste 20 år hatt en positiv sikkerhetsmessig utvikling og er blant de sikreste transportformene. I 2006 omkom én person ved ulykker på jernbanen i Norge. Det var en person som falt ned i sporet på en stasjon idet toget kom.

Ingen passasjerer omkom i 2006.

Sikkerhetsgodkjenning for Jernbaneverket (sikkerhetsforskriften)

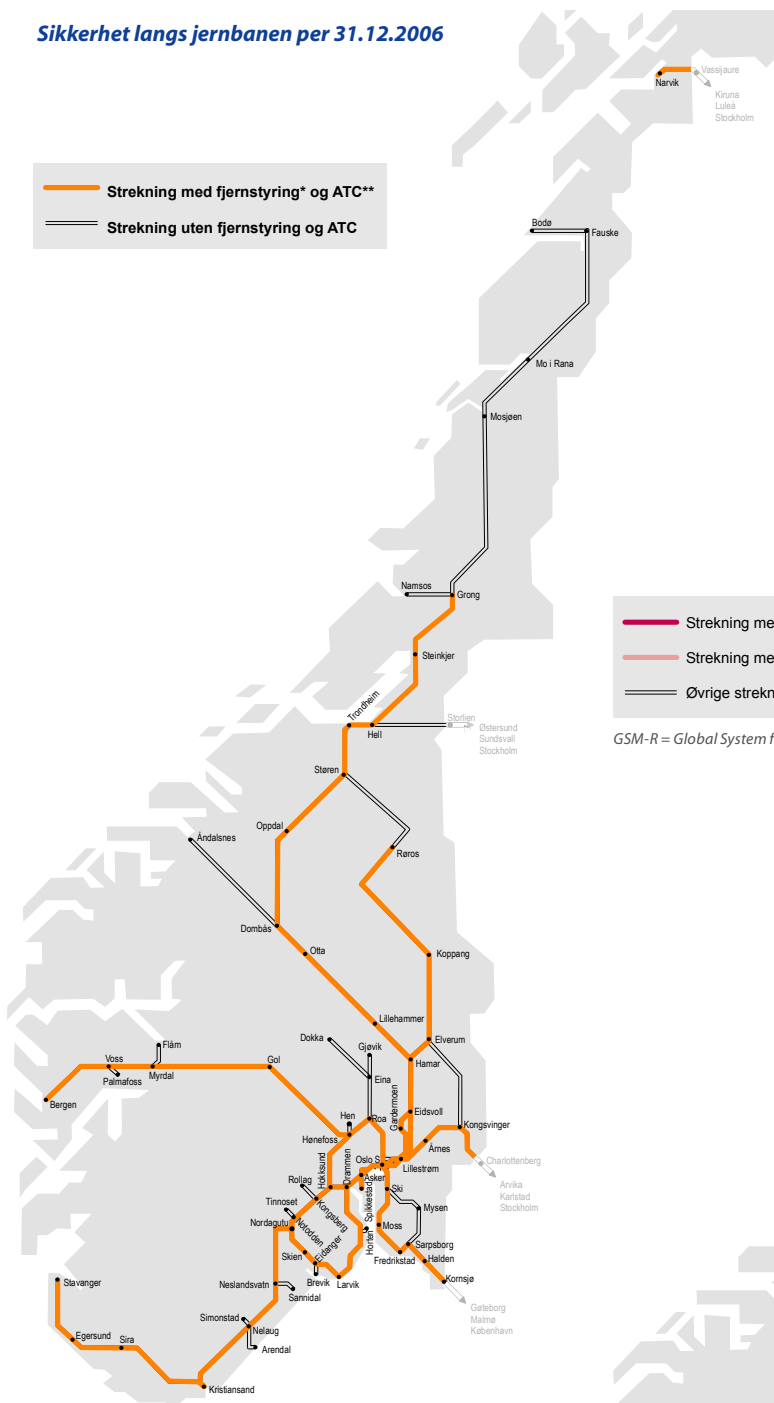
Gjennom Lisensforskriften (av 16.12.05) er Jernbaneverket pålagt å innhente sikkerhetsgodkjenning fra Statens Jernbanetilsyn. Kravene for slik godkjenning er gitt i Sikkerhetsforskriften (19.12.05). Fristen for sikkerhetsgodkjenning av Jernbaneverket var opprinnelig 01.01.07, men er i brev fra Samferdselsdepartementet av 22.12.06 endret til 01.01.08.

Drepte pr år, glidende snitt siste 20 år



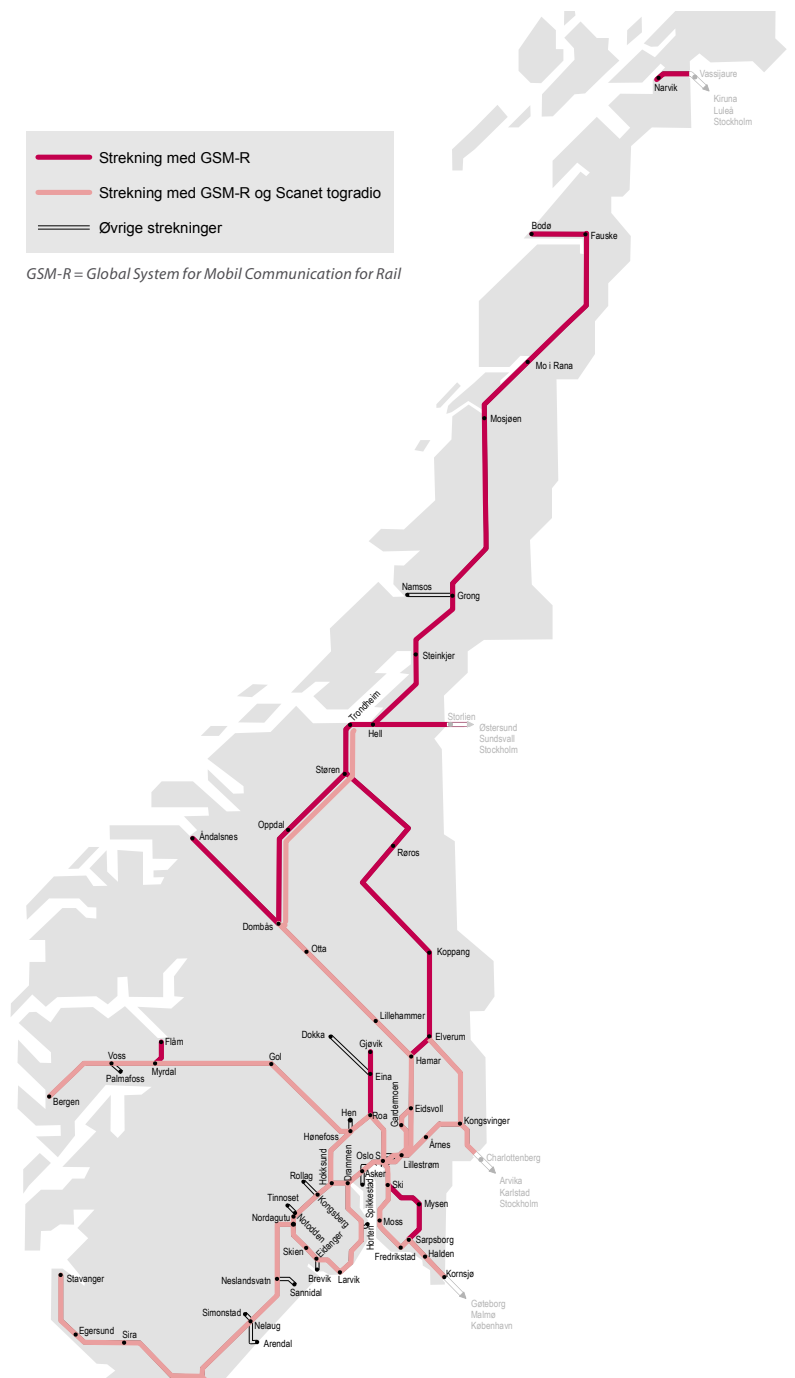
Sikkerhet langs jernbanen per 31.12.2006

- Strekning med fjernstyring* og ATC**
- Strekning uten fjernstyring og ATC



- Strekning med GSM-R
- Strekning med GSM-R og Scanet togradio
- Øvrige strekninger

GSM-R = Global System for Mobil Communication for Rail



*Fjernstyring – innebærer at stasjonenes sikringsanlegg kommuniserer med en fjernstyringsentral og fjernstyres fra en slik sentral.

** ATC (automatic train control) – er en fellesbetegnelse for DATC og FATC. På strekninger med delvis utrustet ATC (DATC) bremses toget ned ved utilsiktet passering av stoppsignal, og hastigheten for kjøring inn på eller ut fra stasjonen overvåkes, mens strekninger med fullstendig utrustet ATC (FATC) i tillegg har overvåkning av hastigheten mellom stasjonene.

Sammenstilling av driftsulykker 2006 etter UIC Safety Database definisjon med kostnad per hendelse > 150.000 euro, død eller alvorlig skadd.

Type ulykke	Antall	Døde	Alvorlig skadde ⁽¹⁾
Sammenstøt	4	0	0
• Togframføring (tog-tog)	1	0	0
• Togframføring (tog-objekt)	3	0	0
• Skifting	0	0	0
Avspøringer	5	0	0
• togframføring	5	0	0
• skifting	0	0	0
Planovergangsulykker⁽²⁾	1	0	1
• sikret med bom, lyd, lys	1	0	0
• sikret med grunder	0	0	1
Andre planovergangsulykker	0	0	0
Brann i rullende materiell	1	0	0
Andre ulykker⁽³⁾	2	1	1
Totalt	13	1	2

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

⁽²⁾ Gjelder sammenstøt mellom vegkjøretøy og skinnegående materiell.

⁽³⁾ Gjelder øvrige ulykker som medførte døde eller alvorlig skadde.

Punktlighet

Etter to år med god punktlighet falt punktligheten i 2006. Året startet med mye snø i Sør-Norge, noe som førte til store driftsproblemer. I tillegg har året vært preget av ekstremvær med store nedbørmengder i form av regn og sterk vind.

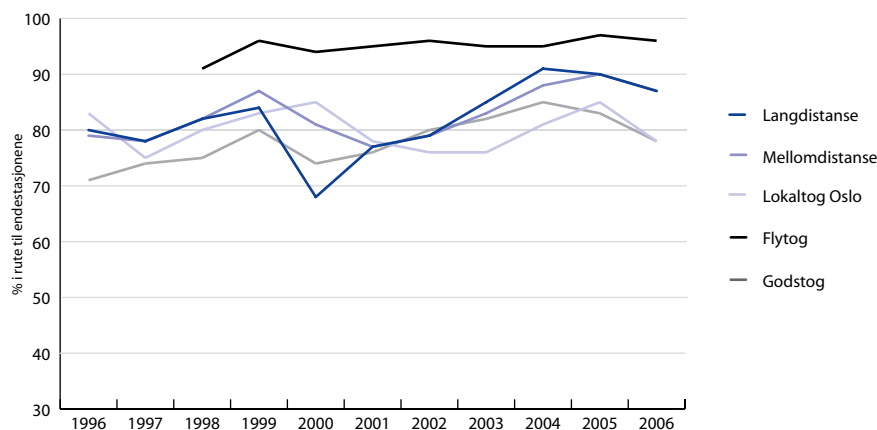
Jernbaneverkets hovedmål for punktlighet er at minimum 90 % av alle tog skal være i rute til endestasjonen.

Persontog

Det var nedgang i punktligheten for de fleste togslag og på de fleste strekningene i 2006.

Måloppnåelse ble det bare for mellomdistansetog og lokaltog på Gjøvikbanen, samt lokaltog Arna-Bergen, Trønderbanen og Saltenpendelen. For øvrige togslag og strekninger var det stort sett tilbakegang fra 2005. Størst tilbakegang var det for lokaltogene rundt Oslo og mellomdistansetogene på Østfoldbanen.

Punktlighet i togtrafikken 1996–2006



NB! Tall for lokaltog Oslo er rushtidsmåling

Flytoget oppnådde en punktlighet på 96 % til Gardermoen i 2006.

Godstog

Også for godstogene var det tilbakegang på alle strekninger og togslag i 2006.

Målet på 90 % ankomstpunktlighet ble ikke oppnådd på noen av strekningene. Størst tilbakegang var det på Dovrebanen med en punktlighet på 75 % mot 84 % i 2005.

Årsaker til punktlighetsforstyrrelser

Lokaltrafikken rundt Oslo har den svakeste punktligheten. Dette skyldes at enkelte strekninger er overbelastet – spesielt i rushtidene – ; og at forsinkelser forplanter seg til flere tog. I tillegg har det i lengre tid pågått anleggsarbeider på Drammenbanen, en bane som trafikkeres av tog til byer over hele Østlandet pluss til Sørlandet og Vestlandet. Drammenbanen er derfor nøkkelen til punktlighet på jernbanen i Norge. Også på Østfoldbanen har anleggsarbeider for omlegging av veier i Bjørvika/Loenga-området medført sporomlegging og punktlighetsbrist.

Store infrastrukturarbeider ble utført ved at man innstilte alle tog på aktuelle strekninger enkelte helger. Passasjerene ble kjørt med buss på hele eller deler av strekningene.

Mye snø i østlandsområdet forårsaket store driftsproblemer i begynnelsen av året.

Sterk vekst i godstrafikken har ført til kapasitetsproblemer, spesielt på Alnabru S. og medført dårlig avgangspunktlighet på godstogene.

De tekniske anleggene – særlig sikringsanlegg – har på enkelte strekninger vært preget av mange feil. Det gjelder spesielt rundt Oslo. Slike feil trekker punktligheten ned. Det samme gjelder feil på togmateriell, noe det også har vært mye av i perioder.

I løpet av året har det også vært en del driftsproblemer knyttet til dårlig vær med ødelagte kontaktledninger og strømbrudd, flom og ras med avsporinger til følge. Spesielt har Bergensbanen vært utsatt.

Punktlighetsrapport 2006

Du kan lese mer om punktlighetsutviklingen i Punktlighetsrapport 2006. Rapporten finner du på Jernbaneverkets internettside

www.jernbaneverket.no

Kundetilfredshet

Jernbaneverket har definert sitt ansvar for publikumsinformasjon i Serviceerklæringen.

Jernbaneverkets mål med Serviceerklæringen er å synliggjøre etatens ytelser overfor kundene og samtidig bidra til en kontinuerlig forbedring av produkter og tjenester.

Dette gjøres ved at kundene kan sende klager/ tilbakemeldinger til en registreringsenhet i Jernbaneverket. Sakene blir så fordelt til saksbehandlere som utarbeider oversikter over forskjellige kategorier klager, trender osv. Rapportene benyttes som underlag for prioritering av tiltak. Kunder som ønsker det, har krav på tilbakemelding fra Jernbaneverket.

Det totale antall klager har økt i forhold til 2005. Dette kan ha sammenheng med at kundene fra 1. november 2005 kan sende tilbakemeldinger til Jernbaneverket via SMS-tjeneste eller e-post direkte til Jernbaneverkets registreringsenhet.

Jernbaneverket vil utvikle flere metoder for å måle kundetilfredshet.

I 2006 har det blitt registrert 1536 klager som fordeler seg slik:

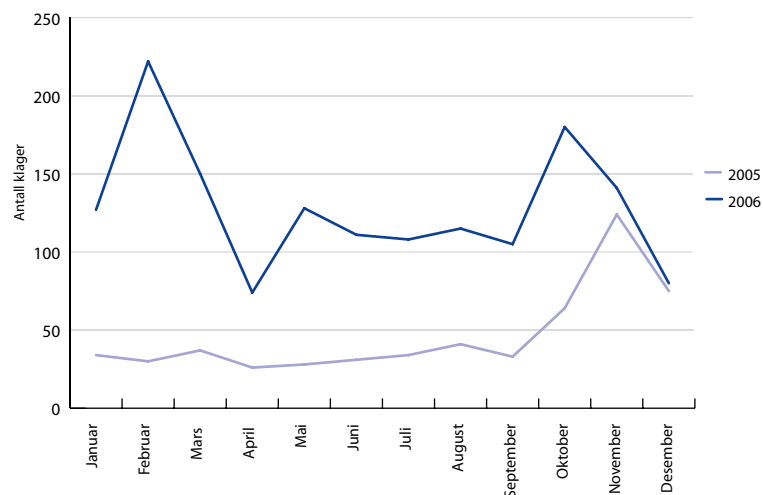
Kode	Klageobjekt	2006	2005
1	Manglende oppdatert ruteoversikt	99	44
2	Manglende informasjon om endring av plattform/ spor	61	40
3	Manglende informasjon om passerende tog	41	9
4	Manglende informasjon om forsinkelse	547	290
Delsum		748	492
5	Ren og ryddig stasjon	365	42
6	Tilstrekkelig belysning	62	23
7	Annet	361	109
Totalt		1536	557

Registreringsrutinene for "Ren og ryddig stasjon" ble etablert 1. november 2005.

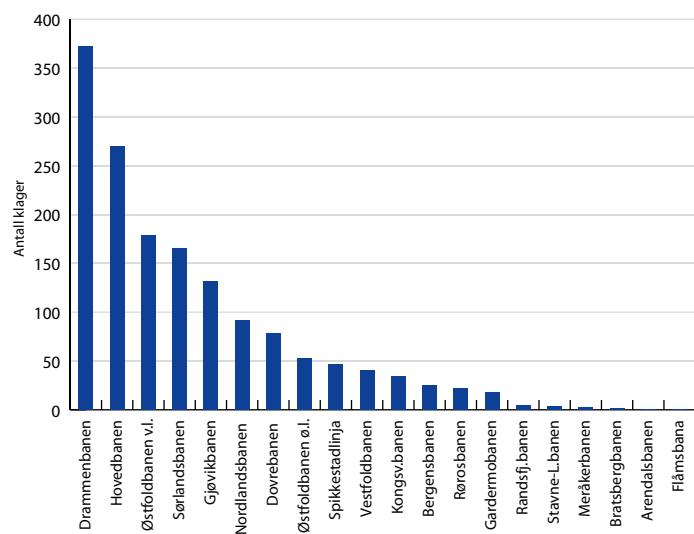
Under "Annet" registreres klager på dårlig skilting, klage på eller ønske om høytalere, monitorer, åpne venterom/

leskur, tilgjengelighet til stasjonen, parkering og lignende. I tillegg er det klager fra svaksynte og døve som mener at informasjonen ikke er tilrettelagt for dem.

Antall klager per måned



Antall klager fordelt på banestrekninger

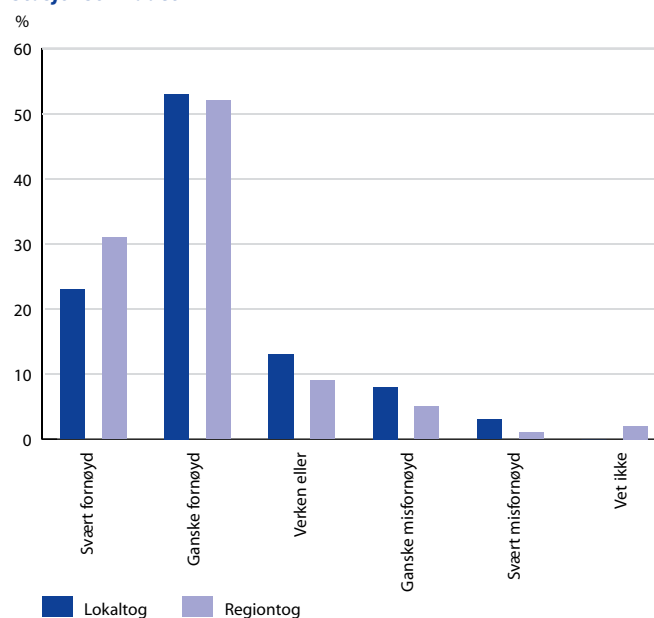




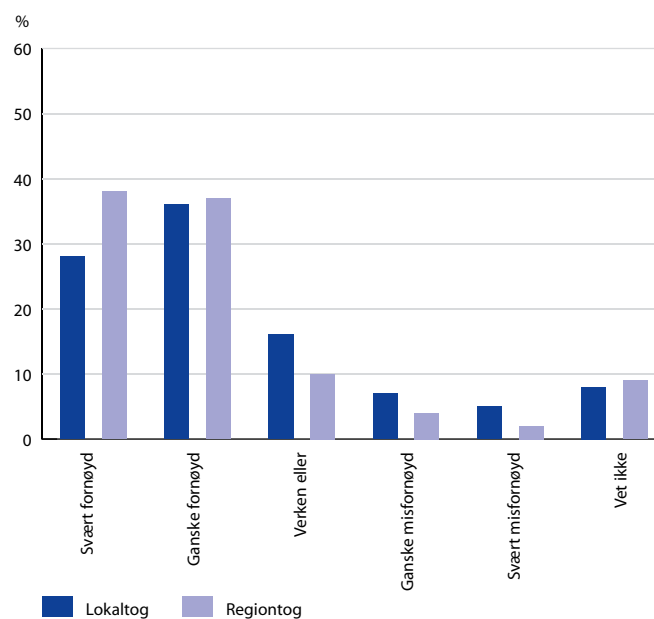
Kundetilfredsheten ved tre av elementene som Jernbaneverket har ansvaret for, inngår i NSBs markedsundersøkelse.

Basert på undersøkelsens tall for høsten 2006 kan kundetilfredsheten framstilles slik:

Stasjonsområdet



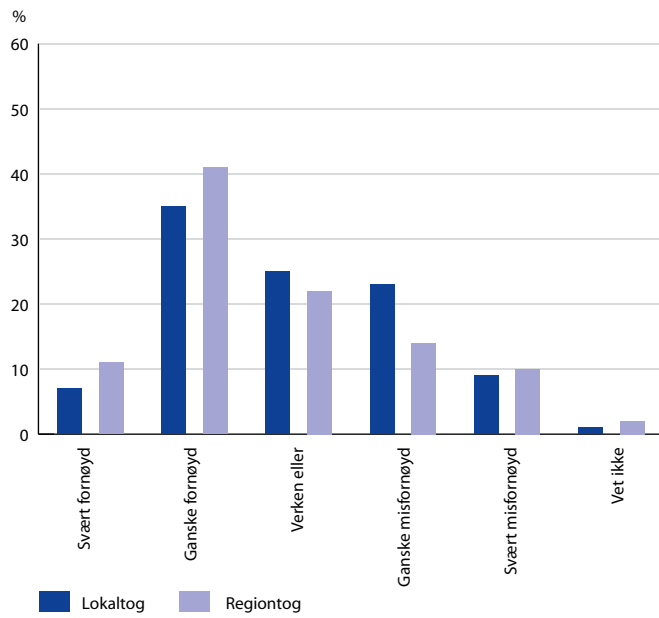
Informasjon på stasjonen





Oslo S.
Foto: Øystein Grue

Informasjon ved avvik





Produktivitet og prosesskvalitet

vektlegger riktig anvendelse av ressursene og kvaliteten i de interne arbeidsprosessene.

Produktivitet og prosesskvalitet

Jernbanelverket skal innenfor vedtatte økonomiske rammer tilby et trafikksystem for jernbanetransport som tilfredsstillende samfunnets og markedets krav til kapasitet, sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, lasteprofil, komfort/opplevelse, miljø og publikumsinformasjon.

Avviket på Jernbanelverkets utbetalingskapittel (kap 1350) i 2006 var 0,02 promille eller tilsvarende 11 minutters forbruk ut fra en gjennomsnittsbetraktning.

Jernbanelverkets regnskap

Stortinget bevilger midler i henhold til kontantprinsippet. Regnskapet viser ut- og innbetalinger basert på en formålsdefinisjon og viser i hovedsak en likviditetsbruk og ikke nødvendigvis ressursbruk, som et ordinært regnskap gjør.

Stortinget har også vedtatt at det såkalte periodiseringsprinsippet skal prøves ut i staten. Jernbanelverket er valgt ut som en av pilotvirksomhetene. Jernbanelverket har derfor i den interne styringen valgt periodiseringsprinsippet. Bevilgningen omregnes til interne resultatkrav til enhetene. Formell rapportering til Samferdselsdepartementet foretas etter kontantprinsippet, men det pågår en utviklingsprosess for å utnytte også periodiserte regnskapsdata i styringen.

Bevilgningsregnskap

Samlet oversikt

Jernbanelverkets regnskap omhandler kap. 1350 Utbetalinger og kap. 4350 Innbetalinger målt mot årets bevilgning.

Jernbanelverkets bevilgningsregnskap for 2006 (alle tall i mill. kr)

	2006		
	Bevilgning	Regnskap	Avvik
Kap. 1350			
Post 22 Omstillingskostnader	58,4	40,4	18,0
Post 23 Drift og vedlikehold	3 102,5	3 206,3	-103,8
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	96,4	80,4	16,0
Post 30 Investeringer	1 514,6	1 444,7	69,9
Sum kap. 1350	4 771,9	4 771,8	0,1
Kap. 4350			
Post 01 Kjørevegsavgift	20,0	23,0	3,0
Post 02 Salg av utstyr og tjenester	100,0	178,9	78,9
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	179,1	247,4	68,3
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	78,6	83,1	4,5
Post 15-18.12 Diverse refusjoner	0,0	39,3	39,3
Sum kap. 4350	377,7	571,7	194,0

Lysaker stasjon, våren 2006.
En 300 meter lang stålvegg skal beskytte trafikken på Drammenbanen i anleggsperioden.
Foto: Øystein Grue

Årets bevilgning er basert på:

- Brev av 23. desember 2005 fra Samferdselsdepartementet vedrørende Jernbaneverkets tildelingsbrev for 2006.
- Brev av 23. mars 2006 fra Samferdselsdepartementet om overføring av ubrukte midler.
- Brev av 30. juni 2006 fra Samferdselsdepartementet vedrørende Jernbaneverkets tilleggsbevilgninger og omprioriteringer våren 2006.

Merutbetalingene over post 23 Drift og vedlikehold skyldes i hovedsak økningen av kraftprisene knyttet til innkjøp av elektrisk energi til togdriften; se også merinnbetalingene på post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift.

Investeringer i linjen

Økonomisk status for kap. 1350 post 30
Investeringer i linjen.

Det er ved utgangen av 2006 utbetalt 1 444,7 mill. kroner til investeringer. Prosjektene produksjonsverdi utgjorde i 2006 1 710 mill. kroner i 2006.

Det har vært en lavere regnskapsmessig produksjon enn antatt for GSM-R prosjektet. Videre er det forsinkelser på prosjektene i Vestkorridoren, Sandnes-Stavanger, Alnabru godsterminal, fjernstyring Mosjøen – Bodø og på Jernbaneverkets bidrag til Nordre avlastningsvei i Trondheim (Brattøra). For øvrig er det mindre avvik innen programområdene, hvor blant annet Nationaltheatret stasjon er forsinket.

Mindreutbetalingene til GSM-R prosjektet påvirket ikke målet om å ta i bruk nødnettet 1. januar 2007. Lavere produksjonsverdi framkommer i hovedsak i forhold til omfanget av restarbeider,

Investeringer 2006 – kontantregnskap (tall i mill. kroner)

	Status 2006			Totalt for prosjektet		
	Bevilgning	Regnskap	Avvik	Kostn.-overslag	Forv. sluttsum	Avvik
Sandvika - Asker	72,0	31,2	40,8	3 781,0	3 710,0	71,0
Lysaker stasjon	165,0	242,3	-77,3	1 068,0	1 068,0	-
Kolbotn-Ski inkl. Ski st.	35,0	5,4	29,6	2 736,0	2 736,0	-
GSM-R	510,0	504,3	5,7	1 783,9	1 797,0	-13,1
Sandnes–Stavanger	150,0	71,5	78,5	1 143,5	1 565,0	-421,5
Ganddal godsterminal	129,0	169,7	-40,7	445,7	445,7	-
Fjernstyring, Grong–Mosjøen	28,5	54,4	-25,9	176,6	191,6	-15,0
Fjernstyring, Mosjøen–Bodø	88,0	36,8	51,2	384,3	384,3	-
Nordre avlastningsvei, tiltak Brattøra	40,0	22,0	18,0	77,8	77,8	-
NYANLEGG	1 217,5	1 137,7	79,8	11 596,8	11 975,4	-378,6
Lysaker–Sandvika	103,5	129,5	-26,0	2 730,0	2 730,0	-
Alnabru godsterminal	23,0	12,4	10,6	204,0	215,0	-11,0
Bergen–Fløen	5,0	5,4	-0,4	112,3	112,3	-
DETALJPLANL./ GRUNNERV.	131,5	147,4	-15,9	3 046,3	3 057,3	-11,0
Sikkerhet	60,5	53,5	7,0			
Kapasitetsøkende tiltak	36,0	31,8	4,2			
Miljø	-	0,3	-0,3			
Stasjoner og knutepunkter	43,0	72,8	-29,8			
Kundeinformasjon	-	0,3	-0,3			
Diverse tiltak og overførte midler	26,1	0,9	25,2			
SUM PROGRAMOMRÅDER	165,6	159,6	6,0			
INVESTERINGER	1 514,6	1 444,7	69,9			

retting av feil og mangler og annen dokumentasjon som var budsjettert gjennomført i 2006.

Jernbaneløst arbeider løpende med å finne løsninger slik at prosjektet fjernstyring på Nordlandsbanen (Mosjøen – Bodø) kan ferdigstilles i 2009. Den største risikoen er knyttet til mangelen på signalkompetanse.

Prosjektet Sandnes – Stavanger er forsinket som følge av sen anleggsstart og mindre gjennomført grunnervverk enn planlagt. Årsaken er rekrutteringsproblemer og generell knapphet på signalkompetanse.

I prosjektet Alnabru containerterminal er det forsinkelser i forhold til planavklaringer. Dette skyldes bl.a. manglende dokumentasjon på eksisterende

anlegg. Reviderte fremdriftsplaner er under utarbeidelse.

De øvrige avvik er av midlertidig karakter, hvor en del prosjekter innenfor programområdene har forsinket oppstart og lavere produksjon enn planlagt.

Det er stor usikkerhet i prosjektenes kostnadsoverslag når det gjelder Kolbotn – Ski, Ski stasjon, Alnabru godsterminal og Sandnes – Stavanger på grunn av markeds-situasjonen.

Periodisert regnskap

Jernbaneløst har nå gjennomført to år med periodisert regnskap basert på de statlige standardene for denne type regnskap. For fullstendig regnskap med noter – se side 46–64. Oppstillingen her skiller seg fra den statlige standarden da transaksjoner mot "forpliktelser knyttet

Periodiserings regnskapet

	<i>Mill. kr</i>	
	<i>Regnskap</i>	<i>Regnskap</i>
	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Driftsinntekter		
Kjørevegsavgifter	109	99
Driftstilskudd	2 636	2 932
Andre inntekter	442	491
Sum inntekter	3 186	3 522
Driftskostnader		
Varekostnader	351	401
Personalkostnader	1 645	1 740
Andre produksjonskostnader	714	688
Sum driftskostnader	2 709	2 829
EBITDA ¹⁾	478	693
Avskrivninger og nedskrivninger	526	601
Netto finanskostnader	-2	1
Ekstraordinære kostnader	-	118
Årsresultat	-46	-27
Disponering av årsresultat		
Til statens kapital -forpliktelse	483	573
Fra statens kapital -forpliktelse	-526	-601
Til avregning med statskassen	-4	1
Sum disponert	-46	-27

¹⁾ Resultat før avskrivninger, nedskrivninger, renter og skatt

til anleggsmidler" er håndtert som årsoppgjørdisposisjon og ikke inkludert i driftstilskuddet.

Reduksjonen i kjørevegsavgiften skyldes Stortingets vedtak om null avgift for all godstrafikk med aksellast mindre enn 22,5 tonn. Driftstilskuddet inkluderer også, i henhold til standarden, arbeidsgiverandelen til Statens Pensjonskasse – i 2006 118 mill.kr. Motposten er lagt på personalkostnader. Økningen i andre inntekter er bl.a. knyttet til økte kraftpriser.

Avskrivningene har økt med 14,4 % som i hovedsak kan forklares med helårsvirkningen av investeringen i nytt dobbeltspor Sandvika – Asker. De regnskapsmessige avskrivningene er større enn fornyelsen – hvilket indikerer at infrastrukturen drives på nedslitingsbasis.

Ekstraordinære kostnader er i hovedsak erstatningen til NSB AS vedrørende kreosotforurensningen på Lillestrøm. Årsresultatet viser et underskudd på 27 mill.kr som er en resultatforbedring på 19 mill.kr i forhold til 2005.

Balanseregnskap per 31. 12 2006

	<i>Mill. kr</i>	
	<i>Regnskap</i>	<i>Regnskap</i>
	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Eiendeler		
Anleggsmidler		
Immaterielle eiendeler	35	17
Varige driftsmidler	18 540	18 235
Finansielle anleggsmidler	0	0
Anlegg under utførelse	2 365	4 358
Sum anleggsmidler	20 940	22 610
Omløpsmidler		
Lagerbeholdning	192	197
Fordringer	85	78
Forskuddsbetalt kostnad m.m.	40	26
Likviditetsbeholdning	19	13
Sum omløpsmidler	335	314
Sum eiendeler	21 275	22 924
Egenkapital og gjeld		
Statens kapital		
Avsetning langsiktig forpliktelse	20 795	22 470
Avregning med statskassen utenom årets resultat	-46	-334
Årets resultat	-4	1
Sum statens kapital	20 744	22 137
Langsiktig gjeld		
Pensjonsforpliktelse	-	-
Annen langsiktig gjeld	475	457
Sum langsiktig gjeld	475	457
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	110	139
Annen kortsiktig gjeld	-54	191
Sum kortsiktig gjeld	56	330
Sum egenkapital og gjeld	21 275	22 924

I balanseframstillingen på forrige side er alle poster knyttet opp mot staten samlet under "statens kapital" for å vise den samlede kapitalbindingen vedrørende Jernbaneverket. Annen langsiktig gjeld omfatter blant annet anleggsbidrag for oppgradering av Ofotbanen og "mot-post" til Flytogets rettigheter.

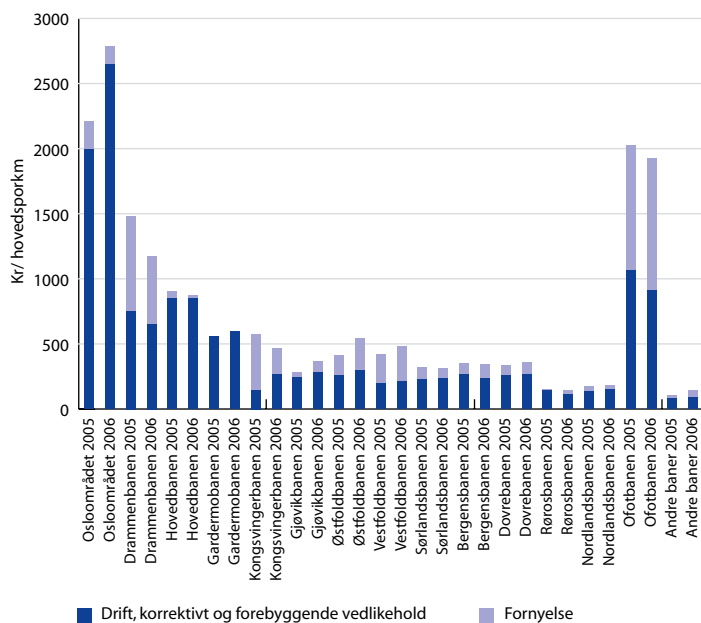
Effektivitetsmål – produktivitetsmåling

I figuren nedenfor fordeles kostnadene til drift og vedlikehold av infrastrukturen etter periodiseringsprinsippet på

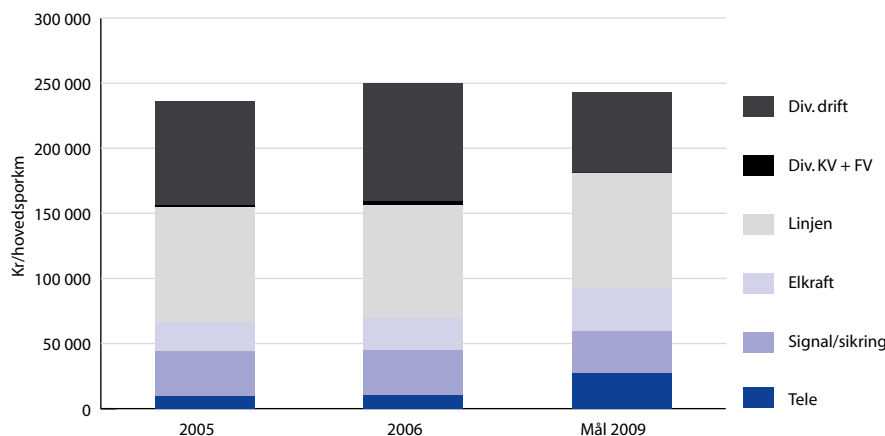
banestrekninger. I dette diagrammet er kostnader til sentrale og regionale staber, samt avskrivninger holdt utenom. Tallene er delvis kalkulatorisk fordelt. Vær oppmerksom på at figuren viser kostnadene i 2006 og 2005 for samme banestrekning ved siden av hverandre.

Nederst på siden fremstilles kostnader per fag. Tallene er justert iht. endring i konsumprisindeks juli 2005 til juli 2006. Avskrivninger og lagerendringer er holdt utenfor.

Produktkøkkeltall - kroner per hovedsporkm. Drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold, samt fornyelser per 2005 og 2006 fordelt på banestrekninger. Eks. avskrivninger.



Produksjonstall – per fag, faste priser 2006



Mennesker og organisasjon

vektlegger innsatsfaktorene – mennesker, kompetanse, organisasjon og systemer som er nødvendige for å utføre Jernbaneverkets oppgaver.



Mennesker og organisasjon

Jernbaneverket har som mål å være en attraktiv arbeidsplass. Dette innebærer godt arbeidsmiljø, gode utviklingsmuligheter, meningsfylte arbeidsoppgaver og ansvarsbevisste og inspirerende medarbeidere og ledere.

Jernbaneverket har følgende hovedmål innenfor området Mennesker og organisasjon:

- Sikre god og tilstrekkelig kompetanse innen jernbanesektoren
- Forbedre lederskap på alle nivåer
- Ivareta menneskelige behov under omstilling
- Forbedre og forenkle styrings- og oppfølgingsystemer

Kompetanse innen jernbanesektoren

Norsk jernbaneskole bidrar til felles forståelse, felles begrepsbruk og større tverrfaglig kjennskap til og kunnskap om de mange fagområdene innenfor jernbanesystemet. Skolen skal sikre at den jernbanefaglige kompetansen opprettholdes og videreutvikles.

Skolen ble offisielt åpnet i januar 2005, mens fagskoleutdanning for lokomotivførere ble etablert på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2004.

Første kull med fagskoleutdannede lokomotivførere ble uteksaminert i januar 2006. Norsk jernbaneskole tilbyr i tillegg grunnutdanning for trafikkstyrere, trafikk sikkerhetsutdanning og fagkurs til hele sektoren, både til togselskap, Jernbaneverket og eksterne entreprenører. Kurs for lærlinger i ulike jernbanefag og for veiledere og instruktører tilbys

også ved skolen. Figuren på neste side viser fordeling av kurstype og antall kursdager for de ulike kurs ved Norsk jernbaneskole i 2006.

Som et resultat av blant annet nedbemanningen i 2005 og alderssammensetningen i etaten er det en sentral utfordring for Jernbaneverket å få etterfyll av kritisk kompetanse for jernbanedriften. Dette gjelder innen nesten alle områder, men spesielt innen de jernbanespesifikke fagene er behovet for fagfolk stort.

I Trafikkdivisjonen er gjennomsnittsalderen for trafikkstyringspersonalet 47 år. I løpet av de nærmeste årene vil mange medarbeidere gå av med pensjon. Det er derfor i årene framover behov for å rekruttere aspiranter til trafikkstyrer og togleder. Høsten 2005 startet 19 aspiranter opplæring ved Norsk jernbaneskole. Disse ble uteksaminert våren 2006. På høsten startet et nytt kull med opplæring, disse vil bli uteksaminert våren 2007.

Trafikkdivisjonen bruker gjennom året mye tid og ressurser på kompetanseutvikling. Det ble gjennomført en todagers medarbeiderkonferanse for alle medarbeidere, med hovedfokus på trafikkstyring, elkraftstyring og publikumsinformasjon. Medarbeiderkonferansen gjennomføres ved hjelp av



interne instruktører og bred deltakelse fra ledelsen. Denne samlingen er viktig med hensyn til å skape felles forståelse for kundens behov og egen rolle i samspill med de øvrige aktørene.

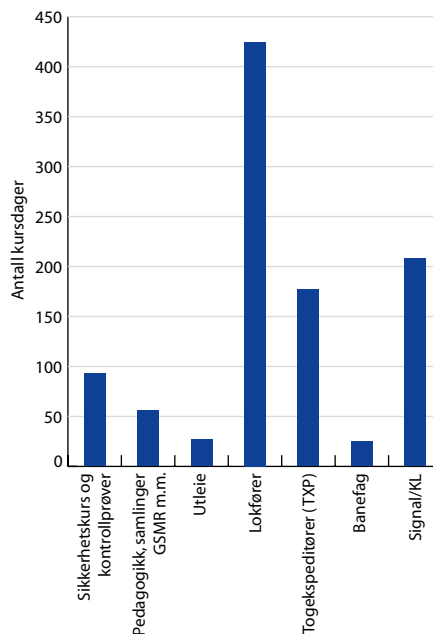
Lederutvikling

Jernbaneverket legger vekt på å tilby utviklingsopplegg for ledere som stimulerer til egenutvikling og utvikling av profesjonelle lederferdigheter i kombinasjon med de organisasjonsmessige utfordringer. Stor avgang av ledere i produksjonsvirksomheten under nedbemanningen var hovedutfordrin-

gen i 2005. Satsingen på lederutvikling i 2006 har derfor vært å bidra til å gi disse nye lederne en god ballast for å ta fatt på lederjobben. Det ble følgelig gjennomført to skreddersydde lederutviklingsprogram hvor målgruppen var operative ledere i produksjonsvirksomheten og i forvaltningen.

Et lederutviklingsprogram for potensielle ledere ble avsluttet i 2006. Det er tredje gang et slikt program gjennomføres i Jernbaneverket.

Aktivitetsoversikt Norsk jernbaneskole





Ida Bøe og Bjørn Kristian Bakka satser på en karriere i Trafikkdivisjonen.
Foto: Sindre Ånonsen



Togleder Nina Løvdal i arbeid ved den nye Trafikkstyringssentralen Trondheim. Sentralen ble åpnet 22. mai 2006.
Foto: Arvid Bårdstu



Banemontør Arild Kvaal i arbeid med sporveksel. Sikkerhetsmann Vegard Lade i bakgrunnen.
Foto: Øystein Grue

I mai 2006 ble det gjennomført en ledersamling med 120 ledere i Jernbaneverket. Tema for samlingen var omdømme og omdømmearbeid. I de enkelte enheters virksomhetsplaner for 2007 er det derfor innarbeidet aktiviteter som skal bidra til et styrket omdømme.

Styrings- og oppfølgings-systemer innen HR

Jernbaneverket har et prosessbasert styringssystem. Dette innebærer at alle papirbaserte håndbøker fortløpende blir omsatt til elektroniske prosesskart med aktiviteter, ansvar og tilhørende rutiner. I 2006 ble kompetanseutviklingsproses-

sen implementert. Personalprosessen er under utarbeidelse og vil bli implementert i 2007.

Personalet og arbeidsmiljøet

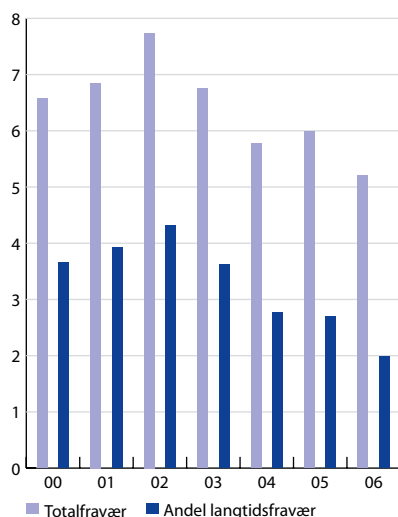
Antall ansatte

Ved utgangen av 2006 hadde Jernbaneverket 2930 fast ansatte. Dette utgjorde 2874 årsverk mot 2853 årsverk ved utgangen av 2005.

Sykefravær

Figuren nedenfor viser at sykefraværet totalt har variert noe i årene 2000-2006 med en topp på 7,74 i 2002. Sykefraværet for 2006 var 5,20 prosent. Dette er det

Totalt sykefravær og andel langtidssykefravær i Jernbaneverket 2000-2006





beste resultatet i Jernbaneverkets historie sammen med resultatet i 1997 (også 5,2 %).

Satsingen på Inkluderende Arbeidsliv (IA) har bidratt til at langtidssykefraværet er redusert fra 4,31 % i 2002 til 1,98 % i 2006. Dette er bemerkelsesverdig og viser en meget vellykket håndtering av langtidssykefraværet.

Arbeidsskader i Jernbaneverket

2006 var det første året Jernbaneverket samlet inn data om arbeidsskader for både egne ansatte, ansatte hos eksterne entreprenører og personalet hos togselskapene. Tabellen nedenfor viser at det i alt ble registrert 122 skader, hvorav 70 inntraff hos egne ansatte.

Drift er den del av virksomheten som har de fleste og mest alvorlige skadene. Fra 2002 til 2005 har utviklingen gått i riktig retning, mens tallene for 2006 viser en svak negativ tendens.

Overtidsbruk i Jernbaneverket

Det ble registrert 294167 overtidstimer i Jernbaneverket i 2006. Dette var en økning på 17,5 % i forhold til 2005. Over en tredjedpart av timene var nattarbeid (mellom kl. 20.00 og 06.00). Dette mønsteret synes å gå igjen over tid. En liten gruppe medarbeidere hadde et stort overtidsforbruk både i 2005 og 2006. Gjengangerne følges opp for å unngå unødig stor overtidsbelastning på grupper og enkeltpersoner.

Fordeling av arbeidsskader i Jernbaneverkets for i 2006. Inndelt etter skadenes alvorlighetsgrad for egne ansatte og eksterne. Vist i absolutte tall

Enheter	Alvorlige skader	Moderate skader	Lettere skader	Førstehjelpsskader	I alt
			med sykmelding	Ikke sykmeldt	
Drift	1	4	21	18	47
Øvrige deler av Jernbaneverket	0	0	8	15	23
Totalt for Jernbaneverket	1	4	29	33	70
Eksterne entreprenører	0	2	8	20	30
Togpersonale					22
I alt					122



Vegard Svendsen er utdannet lokfører og en av tre som kan kjøre Jernbaneverkets tyngste, gule arbeidsmaskiner. Foto: Øystein Grue



Siv. ing. Vera Jensen i arbeid med ny hovedplan for tunnel mellom Bergen og Arna. Foto: Øystein Grue



Oppsynsmann Bjørn Jensen er sikkerhetsmann mens maskinkjører Per Erik Lindsetmo rydder vegetasjon langs linjen. Foto: Øystein Grue

Medarbeidermåling – HKI Humankapitalindeks

Jernbaneverket har siden 2004 gjennomført årlige medarbeidermålinger som skal avdekke medarbeidernes engasjement i jobben. Hensikten med HKI er at Jernbaneverket gjennom oppfølgingen av målingen skal bidra til å styrke medarbeiderengasjementet og derigjennom prestasjoner og trivsel. Jernbaneverket har ved alle målingene hatt høy svarprosent, over 80 %. Humankapitalindeksen har hatt en positiv utvikling i 2006. Jernbaneverkets drifts- og vedlikeholdsvirksomhet er ikke med i HKI-målingene da målingene gjennomføres online, og store deler av Drift ikke benytter PC.

Likestilling

Jernbaneverket har nå fått en bedre oversikt over antallsmessig kjønnsfordeling i forbindelse med lønnsveksten i virksomheten. I forbindelse med underrepresentasjon i visse stillingstyper/fagområder, vil vi søke løsninger for å øke representasjonen av det kjønn som er i mindretall. Det har ikke vært noen vesentlig økning av antallet kvinnelige ledere fra 2005. Da var 13,2 % av den totale ledermassen i Jernbaneverket kvinner. Målet er fortsatt å ha gjennomgående 20 % kvinnelige ledere.

For å komme nærmere målet om likestilling oppfordres kvinner til å søke på stillingskategorier med lav kvinnelig representasjon og menn oppfordres til å søke stillinger med lav mannlig representasjon. Samtidig rettes oppmerksomheten mot kvinnelige potensielle ledere og opplæring/ utvikling av disse.



Regnskapsprinsipper

Som statlig forvaltningsorgan har Jernbaneverkets et regnskap som er en integrert del av statsregnskapet. Jernbaneverket har heller ikke noe styre som kan foreslå disponering av resultatet.

Årsregnskapet er satt opp i tråd med Statlige Regnskapsstandarder (SRS) og veiledningsnotater som er utarbeidet i forbindelse med Finansdepartementets utprøving av periodiseringsprinsippet i utvalgte statlige virksomheter. Presentasjonen her avviker likevel på noen områder.

Dersom intet annet er spesifisert, er alle tall i hele tusen kroner.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets forventede levetid. Den delen av resultatet som utgjøres av avskrivninger, disponeres til "bevilgning til investeringer".

Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens fornyelse/oppgraderinger tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Immaterielle eiendeler

Jernbaneverket har balanseført to IT-systemer under denne posten. Det ene er et spesialutviklet system for drift og vedlikehold av tekniske innretninger i og ved sporet. Kun verdien av varer og tjenester fra eksterne leverandører er tatt med i verdien som er balanseført. Det andre er et IT-system for lagerstyring. Her er avskrivningsteknikken benyttet for å periodisere en lisenskostnad over tre år. Brukerrettighetene til øvrige IT-systemer dekkes av årlige lisenskostnader.

Anleggsmidler

Balanseført verdi av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler har motpost i regnskapslinjen *Forpliktelser knyttet til anleggsmidler*. Dette representerer finansieringen av disse anleggsmidler. Ved tilgang av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler balanseføres anskaffelseskostnaden.

Avskrivninger av anleggsmidler kostnadsføres. I takt med gjennomført avskrivning disponeres den delen av resultatet som utgjøres av avskrivning. Dette medfører en gradvis oppløsning av finansieringsposten *Forpliktelser knyttet til anleggsmidler*. Konsekvensen av dette er at summen av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler alltid vil være fullfinansiert ved posten *Forpliktelse 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 anleggsmiddelet på realisasjonstidspunktet vises som *Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler* i resultatoppstillingen.

Varebeholdning

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Avhengig av lokasjon er to ulike verdivurderinger benyttet. Hovedlageret er vurdert etter inntakskost inklusive frakt og forsikring (CIF) og regionallagrene etter gjennomsnittlig varepris per artikkel per lager. Frakt mellom hovedlageret og regionallagrene er kostnadsført. I løpet av 2006 ble

vurderingsprinsippene samordnet.

Fra 1. januar 2006 har Jernbaneverket fradrag for merverdiavgift for all sin virksomhet. Verdien av varelageret i åpningsbalansen 1. januar 2006 er derfor ikke inkludert merverdiavgift. Det er ikke foretatt vurdering av ukurs.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende.

Statlig finansiering

Finansieringen av anleggsmidler, som inkluderes i åpningsbalansen for første gang, er klassifisert som en langsiktig forpliktelse. Denne forpliktelse vil bli redusert i takt med avskrivningen på de anleggsmidler som finansieringen dekker. Enkelte utbygginger er delfinansiert av andre enn Staten ved bevilgninger til Jernbaneverket. Andre departementer, fylkeskommuner, kommuner og bedrifter bidrar for eksempel ved finansiering av bygging av nye stasjonsområder, planoverganger og kapasitetsøkninger. I de tilfellene hvor Jernbaneverket eier hele det ferdigstilte prosjektet, er total anskaffelseskost lagt til grunn for balanseføring, men finansieringen er splittet mellom forpliktelse til staten og andre. Disse forpliktelsene reduseres i tråd med avskrivningen av anlegget. Der andre eier en del av anlegget, er kun Jernbaneverkets andel bokført.

For omløpsmidler, kortsiktig gjeld, samt øvrige forpliktelser som inkluderes i åpningsbalansen, benyttes virkelig verdi som grunnlag for verdsettelsen. Det netto finansieringsbehov klassifiseres som *periodisert mellomværende med statskassen*.

Langsiktige forpliktelser

Flytoget AS har i sin balanse ført opp et krav om prioritet på Gardermobanen med en opprinnelig verdi på 424 mill. kr og med en avskrivningstid på 30 år. Jernbaneverket har balanseført en tilsvarende forpliktelse.

Øvrige langsiktige forpliktelser er ikke tatt med i balansen, enten fordi det er utsikkert om de vil inntreffe, eller verdien av forpliktelsen ikke er mulig å beregne (se NSRS 19 usikre forpliktelser og betingede eiendeler).

Pensjoner

Ansatte i statlige virksomheter er som hovedregel tilknyttet pensjonsordning i Statens Pensjonskasse (SPK). Ordningen i SPK representerer en ytelsesordning. Ordningen er ikke fondsbasert, men SPK opererer med et fiktivt fond, beregnet ut fra gitte retningslinjer. Fondets størrelse tilsvarende som utgangspunkt den beregnede pensjonsforpliktelse, i henhold til SPKs forutsetninger.

Det er i Periodiseringsprosjektet lagt til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er ikke foretatt beregning eller avsetning for eventuell over-/ underdekning i pensjonsordningen tilsvarende NRS nr 6. Årets pensjonskostnad fremkommer derfor som årlig premiekostnad beregnet som 12 % av pensjonsgivende inntekt. Se også note 2 side 58 for mer detaljert beskrivelse av tilnæringsmetoden.

Fakturerbare inntekter

Fakturerbare inntekter bokføres i den perioden hvor tilhørende kostnader er ført.



I november 2006 ble Grønland planovergang i Drammen sentrum lagt ned og erstattet av undergang. Foto: Njål Svingheim

Inntekter fra bevilgning

Bevilgninger til drift og vedlikehold, inntektsføres i den periode hvor aktiviteten som bevilgningen er forutsatt å finansiere, utføres, dvs. i den periode kostnadene påløper. Bevilgninger av denne typen er ment å dekke drift og vedlikehold i budsjettåret som tilsvarer regnskapsperioden. Disse forpliktelsene reduseres i tråd med avskrivningen av anlegget. Bevilgningen til drift og vedlikehold er, bortsett fra den delen som er benyttet til fornyelse/oppgradering, inntektsført i regnskapsåret. Denne delen bokføres slik beskrevet for bevilgning.

Bevilgning til investering, føres til "bevilgning til investering" som øker Jernbaneverkets forpliktelser overfor staten. Dette gjøres i samme periode som investeringsprosjektet gjennomføres.

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.

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

Resultatregnskap

(Hele tusen kroner)

	Note	2006	2005
Driftsinntekter			
Inntekt fra bevilgninger	1	-2 960 311	-2 678 113
Gebyrer og lisenser	1	-1 991	-1 699
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer	1	0	-7 000
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	1	-2 064	-12 686
Salgs- og leieinntekter	1	-746 565	-483 874
Andre driftsinntekter	1	160 680	-45 195
Sum driftsinntekter		-3 550 250	-3 228 567
Driftskostnader			
Lønn og sosiale kostnader	2	1 740 229	1 644 724
Varekostnader		400 795	350 648
Andre driftskostnader	3	687 763	713 554
Avskrivninger	4,5	601 087	525 512
Nedskrivninger	4,5	0	0
Sum driftskostnader		3 429 873	3 234 439
Ordinært driftsresultat		-120 377	5 872
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	-15 901	-3 986
Finanskostnader	6	16 978	2 077
Sum finansinntekter og finanskostnader		1 076	-1 909
Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.			
Utbytte fra selskaper m.v.	6	0	0
Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.		0	0
Resultat av ordinære aktiviteter		-119 301	3 963
Ekstraordinære inntekter og kostnader			
Ekstraordinære kostnader	7	118 000	0
Sum ekstraordinære inntekter og kostnader		118 000	0
Avregninger			
Avsetning for forpliktelser (nettobudsjetterte)	15	0	0
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8	0	-3 963
Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler	9,5	0	584
Sum avregninger		0	-3 379
Innkrevningsvirksomhet			
Inntekter av avgifter og gebyrer direkte til statskassen	10	0	0
Andre inntekter fra innkrevningsvirksomhet	10	0	0
Overføringer til statskassen	10	0	0
Sum innkrevningsvirksomhet		0	0
Tilskuddsforvaltning			
Overføringer fra statskassen til tilskudd til andre	11	0	0
Utbetalinger av tilskudd til andre	11	0	0
Sum tilskuddsforvaltning		0	0
Periodens resultat		-1 301	0
Disponeringer		0	0

Balanse – eiendeler

(Hele tusen kroner)

	Note	31.12.06	01.01.06
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Forskning og utvikling	4		
Rettigheter og lignende immaterielle eiendeler	4	17 312	34 684
Sum immaterielle eiendeler		17 312	34 684
II Varige driftsmidler *)			
Infrastruktur	5	16 210 205	16 483 474
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	1 686 917	1 716 789
Maskiner, anleggsutstyr og biler	5	281 675	290 054
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	56 429	49 540
Anlegg under utførelse	5	4 357 841	2 365 138
Beredskapsanskaffelser	5	0	0
Sum varige driftsmidler		22 593 067	20 904 995
III Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i datterselskaper	13	100	100
Investeringer i tilknyttet selskap		0	0
Investeringer i aksjer og andeler		0	0
Langsiktige fordringer	13	0	0
Sum finansielle anleggsmidler		100	100
Sum anleggsmidler		22 610 479	20 939 779
B. Omløpsmidler			
I Varebeholdninger og forskudd til leverandører			
Varebeholdninger	14	196 558	191 849
Forskuddsbetalinger til leverandører	18	5 055	39 994
Sum		201 613	231 843
II Fordringer			
Kundefordringer	16	49 383	67 483
Andre fordringer	17	28 939	17 485
Merverdiavgift		158 332	0
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	18	16 447	0
Øvrige opptjente inntekter		4 045	0
Sum fordringer		257 145	84 968
III Kasse og bank			
Bankinnskudd	19	12 686	18 544
Andre kontanter og kontantekvivalenter	19	119	127
Sum kasse og bank		12 805	18 671
Sum omløpsmidler		471 564	335 482
Sum eiendeler		23 082 043	21 275 260

*) Innholdet i grupperingen er noe endret fra 2005–2006

Balanse – gjeld og egenkapital

(Hele tusen kroner)

	Note	31.12.06	01.01.06
VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD			
C. Virksomhetskaptal			
I Innskutt virksomhetskaptal			
Innskutt virksomhetskaptal	13		
Sum innskutt virksomhetskaptal			
II Opptjent virksomhetskaptal			
Resultatandeler i datterselskap og tilknyttede selskaper			
Annen opptjent virksomhetskaptal	12		
Sum opptjent virksomhetskaptal			
Sum virksomhetskaptal			
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelses			
Forpliktelses knyttet til anleggsmidler	4, 5	-22 469 668	-20 794 707
Forpliktelses knyttet til fremmedfinansieringen av anleggsmidler	4,5,21	-140 711	-144 972
Forpliktelse Flytoget AS	21	-316 176	-329 923
Sum avsetning for langsiktige forpliktelses		-22 926 556	-21 269 602
II Annen langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld	21	0	0
Sum annen langsiktig gjeld		0	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		-138 779	-109 716
Skyldig skattetrekk		-59 379	-52 353
Skyldige offentlige avgifter	20	-27 226	110 356
Avsatte feriepenges		-130 013	-121 832
Gjeld ansatte	20	-2 195	0
Påløpte kostnader	20	-121 523	126 110
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntektes		-9 193	0
Annen kortsiktig gjeld		0	-8 655
Sum kortsiktig gjeld		-488 309	-56 090
IV Avregning med statskassen / Avsetning for forpliktelses			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	8	334 122	50 432
Årets resultat (konto 1999)		-1 301	0
Sum		332 821	50 432
Sum gjeld		-23 082 043	-21 275 260
Sum virksomhetskaptal og gjeld		-23 082 043	-21 275 260

Kontantstrøm

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	2005
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Innbetalinger		
Innbetalinger av bevilgning (nettobudsjetterte)	0	0
Innbetalinger av skatter, avgifter og gebyrer til statskassen	20 007	0
Innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre	0	0
Innbetalinger fra salg av varer og tjenester	-703 005	512 871
Innbetalinger av avgifter, gebyrer og lisenser	-91 208	0
Innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre statsetater	-35	0
Innbetalinger av utbytte	0	0
Innbetalinger av renter	-15 889	0
Innbetaling av refusjoner	-39 904	41 812
Arbeidsgiveravgift til inntekt	3 637	0
Andre innbetalinger (mva. + uident.)	-173 327	0
Sum innbetalinger	-999 725	554 683
Utbetalinger		
Utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	1 475 003	-1 426 430
Utbetalinger til investering (post 23)	-572 764	483 384
Utbetalinger for varer og tjenester for videresalg	396 283	-1 811 414
Utbetaling for varer og tjenester eget forbruk MINUS POST 30	1 612 242	0
Utbetalinger av renter	16 224	0
Utbetaling av feriepenger	0	0
Utbetalinger av skatter og offentlige avgifter (mva. refusjon)	0	397 322
Andre utbetalinger	110 562	-118 713
Sum utbetalinger	3 037 550	-2 475 851
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *	2 037 825	-1 921 168
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
Utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	1 444 660	-1 545 547
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	572 764	-483 384
Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	0	0
Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	0	0
Utbetalinger ved kjøp av andre investeringsobjekter	0	0
Innbetalinger ved salg av andre investeringsobjekter	0	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	2 017 423	-2 028 931
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)		
Innbetalinger av virksomhetskapskapital		
Tilbakebetalinger av virksomhetskapskapital		
Utbetalinger av utbytte til statskassen		
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	0
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter	0	0
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-4 055 248	-3 950 098
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	12 805	0
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	-4 042 443	-3 950 098

	31.12.06	2005
* Avstemming		
Periodens resultat	-	
Bokført verdi avhendede anleggsmidler	311 261	
Ordinære avskrivninger	601 086 564	
Nedskrivning av anleggsmidler		
Netto avregninger	1 300 573	
Inntekt fra bevilgning (bruttobudsjetterte)	-4 508 682 159	
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap. 5700/5309	173 327 370	
Avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)	-2 272 098 513	
Resultatandel i datterselskap	0	
Resultatandel tilknyttet selskap	0	
Endring i forpliktelser knyttet til anleggsmidler	1 653 169 938	
Endring i varelager	-4 708 565	
Endring i kundefordringer	18 099 768	
Endring i leverandørgjeld	29 063 234	
Effekt av valutakursendringer	0	
Inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	-118 857 393	
Pensjonskostnader (kalkulatoriske)	118 857 393	
Poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	2 017 423 334	
Endring i andre tidsavgrensingsposter	253 882 191	
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-2 037 825 005	
	-2 037 825 005	
Justert inn i endring andre tidsavgrensingsposter	-200 563	0



Kontantstrøm

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen

(Hele tusen kroner)

* Avstemming	2 006
Periodens resultat	-1 300 573
Bokført verdi solgte anleggsmidler	0
Avskrivninger ved avgang av driftsmidler	0
Ordinære avskrivninger	-601 086 563
Nedskrivning av anleggsmidler	0
Netto avregninger	-20 006 940
Inntekt fra bevilgning - post 30	1 699 334 692
Inntekt fra bevilgning - post 23 (netto etter fradrag for inntektsbevilgning)	2 612 436 179
Regnskapsteknisk regulering investeringsbevilgning	572 763 821
Inntekt fra posteringsfullmakter (Justisdepartementet)	5 631 215
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap. 5700/5309	-173 327 370
Avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler) post 23	0
Avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler) post 30	0
Tilgang anleggsmidler uspesifisert	0
Endring forpliktelse ihht. forpliktelsesmodell (inkl. avgang BS)	0
Endring forpliktelse som følge av BS-uttak anleggsmidler	0
Resultatandel i datterselskap	0
Resultatandel tilknyttet selskap	0
Endring egne bank- og kassebeholdninger	-5 865 635
Endring i varelager	4 708 565
Endring i kundefordringer	-18 099 768
Endring i leverandørgjeld	5 325 003
Påløpte kostnader og forskuddsbetalt inntekt	0
Effekt av valutakursendringer	0
Inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	118 857 393
Pensjonskostnader (kalkulatoriske)	-118 857 393
Poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	-2 017 423 334 380
Endring i andre tidsavgrensningsposter	-45 271 228
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-2 013 388 092 981

Statsregnskapet

for bruttobudsjetterte virksomheter

Overføringer fra statskassen tilskudd til A			(kroner)
3. tertial 2006 – årsslutt	Statskonto	Budsjett	Kontantbeløp
I Driftsutgifter	135022	55 000 000,00	40 434 490,60
	135023	3 102 535 000,00	3 206 282 174,28
	135025	96 397 000,00	80 391 261,50
II Investeringer	135030	1 514 562 000,00	1 444 659 513,38
III Inntekter	435001	-20 000 000,00	-23 538 862,56
	435002	-100 000 000,00	-178 996 261,93
	435006	-179 100 000,00	-247 460 803,42
	435007	-78 600 000,00	-83 107 406,99
IV Overføringer	43501611		-39 341 113,27
	04717115		5 733 090,30
	570072		-173 327 360,51
	650013		3 637 116,86
	560583		-124 439,00
V Innbetalinger - Norges Bank	60040101		2 844 299 773,03
VI Utbetalinger Norges Bank	60040102		-6 899 548 111,98
VII Bevegelse mellomværende			-20 006 939,71
Mellomværende 31.12.2005	713210		-66 366 275,34
Bevegelse mellomværende			-20 006 939,71
Mellomværende 31.12.2006			-86 373 215,05



Noter

Note 1 Spesifikasjon av driftsinntekter

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Inntekt fra bevilgninger		
Overført bevilgning fra foregående år (bruttobudsjetterte virksomheter)	0	0
Årets bevilgning fra Fagdepartement ¹⁾		
Bevilgning til drift post 22, 23 og 25	-3 185 200	-2 896 493
Inntektsbevilgning post 01-07	377 700	483 300
Bevilgning til omstilling - post 22	0	-105 000
Bevilgning til invest. post 30	0	-1 570 114
Benyttet til investering av årets bevilgning post 30	0	1 231 100
Investering anleggsmidler (uspesifisert bevegelse AN-note, ref. tilbakef. beløp/regulering note 1)		170 661
Årets bevilgning fra andre departement, belastningsfullmakt	-5 631	-299
- brutto benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd post 23,24,25	572 764	483 384
+ utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer	-601 087	-525 512
+ inntekt til pensjoner	-118 857	-117 492
- utbetaling av tilskudd til andre		0
- regnskapsteknisk regulering investeringsbevilgning (kfr. post 30 note 1)		168 353
Sum inntekt fra bevilgninger	-2 960 311	-2 678 113
Gebyrer og lisenser		
Provisjon billettsalg	-1 701	-1 689
Andre provisjonsinntekter	-284	-10
Gebyrer / lisenser	-6	0
Sum gebyrer og lisenser	-1 991	-1 699
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater	0	-7 000
Sum tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater	0	-7 000
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner m.v.	-2 064	-12 686
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner m.v.	-2 064	-12 686
Salgs- og leieinntekter		
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	-201 461	-5 922
Salgsinntekter materiell og annet	-62 263	-27 596
Salgsinntekter energi og nettleie	-335 511	-218 765
Salgsinntekter kjørevegavgift	-21 332	-34 240
Salgsinntekter kjørevegavgift Gardermobanen	-78 066	-74 306
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter,etc	-47 931	-123 045
Sum salgs- og leieinntekter	-746 565	-483 874

1) Se note 1B sum statsoppdrag (driftsbevilgning) og omstillingsmidler.

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Andre inntekter:		
Annen inntekt inkl. eliminering av intern salg andre inntektskonti	176 418	-9 615
Erstatninger	-1 991	-21 833
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	-13 747	-13 747
Sum andre inntekter	160 680	-45 195
Sum driftsinntekter	-3 550 250	-3 228 567

Note 1B Bevilgninger

Statsoppdrag

(Hele tusen kroner)

	Opprinnelig bevilgning ⁽¹⁾	Overført fra 2005 ⁽²⁾	Endring RNB ⁽³⁾	Endring Nysaldering	Inntektsført bevilgning
Driftsutgiftsbevilgning					
Post 23 Drift og vedlikehold	2 937 200	48 335	117 000		3 054 200
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	76 000	20 397			76 000
Sum bevilgning Drift og vedlikehold - A	3 013 200	68 732	117 000	-	3 130 200
Inntektsbevilgning					
Post 01 Kjørevegsavgifter	33 500		-13 500		20 000
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	100 000				100 000
Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100				179 100
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600				78 600
Sum inntektsbevilgning - B	391 200	-	-13 500	-	377 700
Bevilgning til Statsoppdrag - C = A - B	2 622 000	68 732	130 500	-	-
Andre bevilgninger					
Post 22 Omstrukturingsmidler	55 000	3 414			55 000
Post 30 Investeringer i linjen	1 477 000	26 062	11 500		1 514 562

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 23.12.2005

(2) Jf. brev fra SD av 23.03.2006 vedrørende overførte midler. For Post 22, 23 og 25 er overførte midler ikke inkludert i inntektsført bevilgning, da disse i prinsippet lå i mellomværende med statskassen ved forrige årsskifte.

(3) Jf. brev fra SD av 30.06.2006 vedrørende tilleggsbevilgning i forbindelse med RNB 2006

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

Note 2 Lønn og sosiale kostnader

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Lønninger	1 276 468	1 174 086
Feriepenger	126 997	127 666
Arbeidsgiveravgift	195 866	213 720
Pensjonskostnader*	118 857	117 492
Sykepenger og andre refusjoner	-39 588	-46 624
Andre ytelser	61 629	58 387
Sum lønnskostnader	1 740 229	1 644 724
Antall årsverk	2 874	2 853

* Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens Pensjonskasse, og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes ihht. sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en sjablongmessig sats for beregning av pensjonskostnad. Benyttet premiesats for 2006 er 14,0 prosent. (SPK har beregnet den til 13,48%).

Det er kun lønn etter lønnstabell A og B som medregnes i grunnlaget for beregning av pensjon. Pensjoner er kostnadsført basert på denne sats multiplisert med påløpt pensjonsgrunnlag i virksomheten. Det vises for øvrig til prinsippnote om pensjoner, samt til note 1 vedrørende resultatføring av kalkulatoriske inntekter til pensjoner.

Note 3 Andre driftskostnader

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	114 960	45 525
Elektrisk kraft, nettleie	84 659	77 103
Leie og vedlikehold lokaler	197 692	137 694
Driftmateriell	226 005	137 574
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	158 857	94 976
Entreprenører og andre kjøp av tjenester fra eksterne	1 579 811	1 116 596
Reiser, diett og forpleining	92 911	38 464
Telekommunikasjon	75 054	36 704
Administrative kostnader	480 513	25 481
Påløpne, avsatte kostnader	28 447	646 143
Overført til fornyelse/aktivering *	-2 213 977	-1 642 707
Sum andre driftskostnader	687 763	713 554

* Prosjekter som skal aktiveres, registeres løpende på kostnadskonti og aktiveres samlet ved periodeslutt. Posten inneholder også beløp kostnadsført under personalkostnader

Note 4 Immaterielle eiendeler

(Hele tusen kroner)

	IT -Programvare	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2006	52 416	52 416
Tilgang i 2006	400	400
Avgang anskaffelseskost i 2006		0
Anskaffelseskost 31.12.2006	52 816	52 816
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.2006	0	0
Nedskrivninger i 2006		0
Akk. avskrivninger 01.01.2006	-17 732	-17 732
Ordinære avskrivninger i 2006	-17 772	-17 772
Akk. avskrivning avgang i 2006	0	0
Balanseført verdi 31.12.2006	17 312	17 312

Avskrivningsatser (levetider) 3 år

Note 5 Varige driftsmidler

	Immaterielle Eiendeler	Tomter	Driftsbygninger	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infrastruktur-eiendeler	Beredskapsanskaffelser	Maskiner, transportmidler	Annet inventar og utstyr	Sum
Anskaffelseskost										
1.1.2006	52 416 000	466 408 957	0	1 633 507 746	2 368 130 058	16 895 101 232	0	741 940 173	82 893 000	22240397166
Overføring til annen anleggsgruppe		-45 237 000		45 297 500	0			-60 500	0	0
Overføring fra annen anleggsgruppe				0	0			-370 183	370 183	0
Overføring fra annen anleggsgruppe				0	0		0	811 015	-811 015	0
Tilgang fra 2006 fra post 23	400 000	0	0	12 240 887	504 966 720	0	0	38 028 877	17 127 337	572 763 821
Tilgang i 2006 fra post 30	0	0	0	0	1 699 334 692	0	0	0	0	1 699 334 692
Tilgang i 2006 - nto tillegg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fra anlegg under utførelse til annen gr.	0	0	0	10 795 117	-214 590 139	202 386 893	0	899 809	508 320	0
Avgang 2006 anskaffelseskost	0	0	0	0	0	0	0	-30 653 671	-337 795	-30 991 466
Anskaffelseskost 31.12.06	52 816 000	421 171 957	0	1 701 841 250	4 357 841 331	17 097 488 125	0	750 595 520	99 750 030	24481504213
Akkumulerte avskrivninger pr 1.1.2006	17 732 001	0	0	383 128 739	0	411 627 486	0	451 886 465	36 343 773	1 300 718 464
Overført fra annen anleggsgruppe										
Nedskrivninger i 2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ordinære avskrivninger i 2006	17 772 001	0	0	52 967 878	0	475 655 919	0	47 462 959	7 227 806	601 086 563
Akk. avskrivninger avgang i 2006	0	0	0	0	0	0	0	-30 429 205	-251 000	-30 680 205
Akkumulerte avskrivn. per 31.12.06	35 504 002	0	0	436 096 617	0	887 283 405	0	468 920 219	43 320 579	1 871 124 822
Balanseført verdi 31.12.06	17 311 998	421 171 957	0	1 265 744 633	4 357 841 331	16 210 204 720	0	281 675 301	56 429 451	22610379391

Avskrivningsatser (levetider)

Ingen avskrivning

10-60 år
dekomponert lineært

20-60 år
dekomponert lineært

Ingen avskrivning

Virksomhetsspesifikt

Virksomhetsspesifikt

3-15 år lineært

3-15 år lineært

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Renteinntekter, DnB Nordpool	-141	0
Renteinntekter	-413	0
Valutagevinst (Agio)	-963	0
Andre finansinntekter	0	0
Renteinntekter internt	-14 385	0
Sum renteinntekter	-15 901	-3 986
Rentekostnader, DnB Nordpool	127	0
Morarenter, kostnad	1 136	0
Andre rentekostnader - internt	14 385	0
Annen finanskostnad	307	0
Valutatap (Disagio)	1 010	0
Andre rentekostnader – eksterne	12	0
Sum rentekostnader	16 978	2 077
Beregnet rentekostnad på investert kapital*:		707 688

Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:

	31.12.06	01.01.06	Gjennomsnitt i perioden
Balanseført verdi immaterielle eiendeler	17 312	34 684	25 998
Balanseført verdi varige driftsmidler	22 593 067	20 904 995	21 749 031
Sum	22 610 379	20 939 679	21 775 029

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2006:	21 775 029
Fastsatt rente for år 2006:	3,25 %

* Beregning av rentekostnader på den kapitalen som er investert i virksomheten, vises her i henhold til "Utkast til veiledningsnotat om renter på kapital"

Note 7 Ekstraordinære poster

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Ekstraordinære inntekter	0	0
Sum ekstraordinære inntekter	0	0
Ekstraordinære kostnader	-118 000	0
Sum ekstraordinære kostnader	-118 000	0

Opprydding etter forurensning, spesielt kreosot NB jfr. rev. nasjonal budsjett 2006 og tildelingsbrev.

Note 8 Netto avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (Bruttobudsjetterte virksomheter)

Forskjeller som oppstår som følge av periodiseringsposter

		Periode 31.12.06	01.01.06	Endring
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	12 805	127	12 679
	Kundefordringer og andre fordringer	262 201	294 747	-32 546
	Aksjer	100	100	0
	Varelager	196 558	191 849	4 709
	Delsum	A1	471 664	486 823
				-15 159
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-138 779	-144 104	5 325
	Avsatte /skyldige feriepenger	-130 013	-121 832	-8 180
	Andre lønnsrelaterte avsetninger	-61 574	-56 679	-4 895
	Offentlige avgifter	-130 716	121 781	-252 497
	Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter	-27 226	-25 034	-2 192
	Annen kortsiktig gjeld	0	397 831	-397 831
	Delsum	A2	-488 309	171 962
				-660 271
Langsiktige forpliktelser	Netto ufordelt periodisert avregning mot kontantbasert avregning	86 373	-67	86 441
	Andre forpliktelser	-316 176	-329 923	13 747
	Delsum	A3	-229 803	-329 991
				100 188
Netto periodiseringsposter		A	-246 448	328 794
				-575 242
Hovedposter som inngår i avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende:				
Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	119	127	-7
	Mva.	151 480	143 236	8 244
	Andre fordringer	1 892	980	912
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	-59 695	-53 012	-6 683
	Deposita m.v.	0	0	0
	Annen gjeld	-7 423	-24 964	17 541
Avregning med statskassen / kontantbasert mellomværende, jf. S-rapport		B	86 373	66 366
				20 007
Avregning med statskassen		A+B	-160 075	395 160
				-555 235

Note 9 Tilbakeføring av gjenværende, utsatte inntekter ved salg eller nedskrivning av anleggsmidler

(Hele tusen kroner)

	2006	2005
Salg / nedskrivning av eiendom	0	0
Salg / nedskrivning av maskiner, utstyr m.v.	0	0
Salg / nedskrivning av andre driftsmidler	0	584
Tilbakeføring utsatte inntekter ved salg eller nedskrivning av eiendom, anlegg og maskiner m.v.	0	584

Note 13 Investeringer i aksjer og selskapsandeler

(Hele tusen kroner)

	Forretnings- kontor	Ervervs- dato	Antall aksjer	Eier- andel	Stemme- andel	Årets resultat	Balanseført egenkapital	Balanseført verdi kapital- regnskap	Balanseført verdi virksomhets- regnskap
Baneservice Prosjekt AS ¹	Oslo	15.02.2000	1000	100,0 %	100,0 %	0	0	0	100
Finse vann og avløp AS ²	Finse		2	1,5 %	1,5 %	-39	3 175	0	3 295
Balanseført verdi 31.12.2006						-39	3 175	0	3 395

¹ Regnskapet for selskapet er ikke avsluttet. Selskapet er under avvikling

² Overtatt vederlagsfritt fra NSB

Note 14 Beholdninger

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Anskaffelsesverdi		
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten	196 558	191 849
beholdninger beregnet på videresalg		
Sum anskaffelsekost	196 558	191 849
Ukurans		
Beholdninger vurdert til anskaffelseskost		0
Beholdninger vurdert til virkelig verdi (nedskrevet verdi)		0
Sum ukurans	0	0
Sum varebeholdninger	196 558	191 849

Det er per 31.12.2006 ikke foretatt nedskrivning for ukurans eller avvik lagerstyringssystem – virkelig lager.

Note 16 Kundefordringer

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Kundefordringer til pålydende	73 817	72 463
Avsatt til latent tap *	-24 434	-4 686
Sum kundefordringer	49 383	67 777

Kundefordringer er i løpet av 2006 vurdert og usikre fordringer identifisert. Fordringer eldre enn 90 dager hvor to purringer er sendt, er vurdert til latent tap.

Saker som er sendt til Samferdselsdepartementet for avgjørelse, er ikke tatt med i det latente tapet.

* Herav Baneservice Prosjekt AS kr 16.625.000

Note 17 Andre kortsiktige fordringer

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Forskuddsbetalt lønn	48	197
Reiseforskudd	102	193
Personallån	795	743
Depositum	1	0
Krav om refusjoner	6 366	1 978
Forskuddsfakturerte inntekter	0	-7 293
Interne fordringer	45 439	21 677
Avsetninger	16 447	
Sum	69 199	17 495

Note 18 Opptjente, ikke fakturerte inntekter / forskudd leverandører

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Forskuddsbetalte eller avsatte/periodiserte kostnader	5 055	39 994
Forskudd leverandører	0	
Avsatte, opptjente inntekter	0	
Sum forskuddsbetalte/avsatte kostnader/avsatte opptj. inntekter	5 055	39 994
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	16 447	0

Note 19 Bankinnskudd, kontanter og lignende

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Øvrige bankkonti *	12 686	18 544
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	119	127
Sum bankinnskudd og kontanter	12 805	18 671

* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

Note 20 Annen kortsiktig gjeld

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Gjeld ansatte	96	119
Avsetning lønnsrelaterte poster	2 099	4 207
Sum gjeld ansatte	2 195	4 326
Påløpne kostnader		
Jernbanedirektørens staber	-7 260	2 038
Energi	-43 685	24 648
Utbygging	-23 219	-212 484
Trafikk	-162	422
Infrastruktur	-47 198	59 266
Sum påløpne kostnader	-121 523	-126 110
Offentlige avgifter	27 226	57 767
Merverdiavgift	-158 332	-80 215
Sum	-7 387	-22 448

Skyldige offentlige avgifter

Jernbaneverket har fra 01.01.2005 fradrag for merverdiavgift.

Jernbaneverket har normalt til gode merverdiavgift.

Note 21 Forpliktelseser

(Hele tusen kroner)

	31.12.06	01.01.06
Fremmedfinansiering	140 711	144 972
Forpliktelse Flytoget AS*	316 176	329 923
Sum forpliktelseser	456 887	474 895
Spesifisering av fremmedfinansiering		
<i>Ekstern finansiering: **</i>		
Jærbanen	815	815
Ofofbanen	145 286	145 286
Lademoen	1 500	1 500
Planovergang region øst	1 632	1 632
Samlet endring forpliktelse tidligere	-4 261	-4 261
Samlet endring forpliktelse denne perioden	-4 261	
Sum langsiktige forpliktelseser	140 711	144 972

Bidragstyter

Kommune

LKAB

Kommune

Diverse

* Flytoget AS har en prioritetsavtale med Jernbaneverket for kjøring på Gardermobanen. Denne rettigheten ble etablert på det tidspunkt hvor Gardermobanen ble overført fra Flytoget AS til Jernbaneverket.

** Langsiktig forpliktelse knyttet til ekstern finansiering behandles regnskapsmessig parallelt med forpliktelse knyttet til anleggsmidler (se prinsippnotene). Forpliktelsen kommer ikke til utbetaling, men er en forpliktelse som Jernbaneverket har overfor bidragstyterne om å holde denne delen av infrastrukturen i drift.

Andre forpliktelseser / betingede eiendeler

I tillegg har Jernbaneverket følgende forpliktelseser / betingede eiendeler som enten er usikre eller ikke mulige å verdsette:

- Utleie av overkapasitet på nettet av optisk fiberkabel
- Opprydding etter forurensning, spesielt kreosot. NB jfr. rev. nasjonalbudsjett 2006 og note 7.
- Vedlikehold/sikring av infrastruktur som har historisk verdi

Disse er ikke balanseført.



Både i 2005 og 2006 ble Jernbaneverkets kommentar til statsbudsjettet kåret til årets morsomste pressemelding av Teknisk Ukeblad.

Jernbanverket sitt budsjett 2005

Fritt etter Ivar Aasen

Me vil alltid klaga og kyta
at det ganga so seint og so smått;
nei, me vil ikkje slutta å tyta
me vil byggja so mangt og so flott.

Til minister frå Sogn me fekk byta
og fekk von om eit storfint budsjett;
milliardar i jarnbanegryta
berre tanken gjer hugen vår lett.

Men statsråd, no skal du høyra,
meir kan du gjera i revidert;
me må halda deg litt i øyra,
og me lovar, det skal bli levert!

Ja, Liv Signe, på deg vil me lita,
når me kjem til totusenogseks;
nei, me kan ikkje leva på krita,
for trafikken den blomstrar og veks!

*PM med kommentar til statsbudsjettet for
2006 fra jernbanedirektør Steinar Killi.*

Jernbaneverket sitt budsjett 2006

Fritt etter Ivar Aasen

Nei, no vil vi'kje klaga og syta
Gløymt er armod og kvass sparekniv
Nei, no skal de få høyra oss skryta
De skal merka at her står til liv!

Ja, Liv Signe har sanneleg klart det
Når vi kjem til to tusen og sju
Eit budsjett nesten heilt utan make
Det er nesten, knapt til å tru!

Vi skal satsa på kapasiteten
Så trafikken får auka frekvens
Ja, berre sjå kvaliteten
Eit jernbaneverk med potens!

Ja, vi trur, dette er berre starten
Store ting skal vi få til å skje
For no må vi gira opp farten
Milliardar og full NTP!

*PM med kommentar til statsbudsjettet for
2007 fra jernbanedirektør Steinar Killi.*

Jernbaneverkets utgivelser i 2006

Ansvaret er ditt: toget har forkjøringsrett – uansett...

Note: Om planoverganger

Utgitt av Jernbaneverket, Trondheim

Bruk av biodiesel ved jernbanene i Norge: utredning

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Det kan stå om liv

Note: Om kryssinger og gjerder

Utgitt av Jernbaneverket, Trondheim

Dobbeltspor Arna–Fløyen: konsekvensutredning – sluttdokument

Note: Jernbaneverket anbefaler at det bygges dobbeltspor for jernbane mellom Bergen og Arna

Utgitt av Jernbaneverket, Bergen

Hovedplan: Hovedbanen

Stikkord: Jernbanestasjoner – Strømmen / Stasjoner

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Jernbaneverket: omdømme [video]

Utgitt av Jernbaneverket Informasjonsavdelingen, Oslo

Jernbanestatistikk 2005

<http://www.jernbaneverket.no>

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Kapasitetsrapporten 2006 / Gaute Borgerud

Note: Rapporten gir en oversikt over det statlige jernbanenettets infrastrukturkapasitet og hvordan denne benyttes

Utgitt av Jernbaneverket Marked, Oslo

Lysaker–Sandvika: informasjon om reguleringsplanen

Note: Informasjon om prosjektet, om reguleringsplan og informasjonsmøter våren 2006

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Mer på skinner fram mot 2040: Jernbaneverkets stamnettutredning

Utgitt av Jernbaneverket Utredning, Oslo

Miljørapport 2005

<http://www.jernbaneverket.no>

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Network statement 2008: gyldighetsperiode 6. januar 2008 – 4. januar 2009

Note: 5. utgave utgitt 1. desember 2006.

Gyldighetsperiode 6. januar 2008 –

4. januar 2009

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Ny godsterminal for Stavanger-området: Ganddal godsterminal

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Ny Lysaker stasjon: fra to til fire spor

Note: Informasjon om prosjektet, om reguleringsplan og informasjonsmøter våren 2006

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging, Oslo

Punktlighetsrapport 2005

<http://www.jernbaneverket.no>

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Rusmiddelpolitikk for Jernbaneverket: vedtatt 13.06.2006

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Skal du ut på ski?: Pass deg for toget!

Note: Innholdet bygger i stor grad på en tilsvarende brosjyre utgitt for Bergensbanen

Utgitt av Jernbaneverket, Trondheim

Stabilitet i banestrømforsyningen: prosjektrapport

Note: Dette dokumentet sammenfatter arbeidet som er gjort i prosjektet "Stabilitet i banestrømforsyningen" som er en del av Plan- og utredningsprogrammet.

Utgitt av Jernbaneverket Infrastruktur Teknisk, Oslo

Tall som teller

Utgitt av Jernbaneverket Informasjonsavdelingen, Oslo

Tidsforbruk ved kryssinger med godstog: rapport

Utgitt av Jernbaneverket Marked, Oslo

Trygt til fjells med tog: – men pass deg for toget!

Note: Se også "Skal du ut på ski"

Utgitt av Jernbaneverket Informasjonsavdelingen, Bergen

Vern i AT-system for norsk bane-strømforsyning: teknisk rapport

Utgitt av Jernbaneverket Infrastruktur Teknisk, Oslo

Årsmelding 2005

Annual Report 2005

<http://www.jernbaneverket.no>

Utgitt av Jernbaneverket, Oslo

Kontakt oss

Jernbaneverkets enheter er lokalisert på flere steder i landet. For nærmere informasjon, besøk hjemmesiden vår www.jernbaneverket.no eller ring vårt landsdekkende og døgnåpne sentralbord:

Telefon: 05280

Fra utlandet: (+47) 22 45 50 00

Vår postadresse er:

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Utgitt av: Jernbaneverket, Oslo, april 2007

Opplag: 1500

Layout og design: Geelmuyden.Kiese

Foto på forsiden:

Rune Fossum/Jernbanefoto.no

Trykk/produksjon: Jonny Fladby AS



