



*Baneservice*

Årsrapport 2006

## Innhold

På rett spor	4
Lokomotivene	6
Klarsignal for gigantsatsing	8
Mer jernbane for pengene	10
Suksess i Sverige	12
Mobile fabrikker	14
Utvikling og rekruttering	16
Langt færre personskader	18
Samlet på Nyland	20
Kreative problemløsere	22
Tre generasjoner i samme spor	24
Jernbanens historie i Norge	26
Styrets beretning og regnskap	28
English summary	47

## Baneservice på fem minutter

### Virksomhet:

Baneservice leverer maskin- og entreprenørtjenester til jernbanerelatert virksomhet i Skandinavia. Bygger og vedlikeholder spor, signalanlegg, kontaktledninger og teleanlegg.

### Lokalisering:

Hovedkontor, lager og verksteder i Oslo (Oslo City og Nyland). Verkstedavdeling på Skotterud ved Kongsvinger. Et eget kontor i Göteborg samt datterselskapet STG i Borlänge betjener det svenske markedet.

### Antall ansatte:

270 i morselskap og 328 i konsern.

### Vekst:

Baneservice har ambisjoner om å nær doble omsetningen innen 2010. Dette skal skje gjennom organisk vekst, strategiske allianser og nye produkter innen jernbane og t-bane.

### Mål:

Sikkerhet, kvalitet og lønnsomhet er overordnede mål for Baneservice. Virksomheten skal ikke medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell. Baneservice skal kjennetegnes av kvalitet i alle ledd, og tilfredsstillende avtalte krav og kvalitetsmål. Selskapet skal skape verdier for både kunder, medarbeidere og eier.

### Verdier:

Ansvarlig, endringsvillig og nøktern.

### Historie:

Baneservice ble opprettet i 1992, da NSB besluttet å skille byggherre- og entreprenørfunksjonene fra hverandre. I forbindelse med omorganiseringen av NSB i 1996 ble Baneservice en selvstendig forretningsenhet under Jernbaneverket. I 2005 ble Baneservice statlig aksjeselskap med Samferdselsdepartementet som eneste eier.

## Nøkkeltall 2006

Beløp i millioner kroner	Morselskapet	Konsernet
Omsetning	459,7	495,2
Resultat før skatt	4,4	8,9
Totalkapital	317,7	338,8
Egenkapital	159,8	168,4
Egenkapitalandel	50,3 %	49,7 %
Investeringer	37,2	40,6
Sykefravær	6,4 %	5,6 %
Skader ( H-verdi )	6,8	6,8

# På rett spor

Skadetallene gikk ned, omsetningen økte og Baneservice gikk tungt inn i det svenske markedet. Adm. direktør Lars Skålnes har mye å glede seg over når status for 2006 skal gjøres opp.

## Hva tenkte du da revidert statsbudsjett ble lagt frem i 2006 – med én milliard ekstra til jernbane?

– Først og fremst tenkte jeg at dette er bra for miljøet. Opprusting av jernbanen vil gi bedre kapasitet og punktlighet, noe som gir grunn til å tro at flere vil reise med tog. Jeg er imponert over at regjeringen klarte å sette av såpass store midler. Nå gjenstår det bare å få gjennomført arbeidet på en effektiv måte, og vi i Baneservice er selvsagt klare til å bidra til mer jernbane for pengene.

## Hvordan kan Baneservice bidra til mer effektiv bruk av offentlige midler?

– Det viktigste ved konkurranseutsetting er at det skaper en kreativ prosess for å drive mest mulig effektivt og sløse minst mulig – både med menneskelige og materielle ressurser. Baneservice er blitt langt mer fokusert på kostnader, uten at det går ut over kvalitet eller arbeidsmiljø. Tvert imot er feilnivået i de anleggene vi har levert betydelig lavere nå enn før vi fikk konkurranse om oppdragene. Det handler ikke om å svette mer, men om å tenke smartere.

## Hvordan kan du være sikker på at omstilling og effektivisering ikke har gått ut over arbeidsmiljøet?

– Korttidsfraværet vårt var nede i 1,1 prosent i 2006 – dette er lavt sammenlignet med resten av bransjen. Samtidig viser de interne medarbeidermålingene våre at folk trives. Noe av årsaken til at omstillingen har gått så bra, er nok at de ansatte og deres tillitsvalgte har vært sterkt involvert gjennom hele prosessen.

## Hva er du mest fornøyd med når det gjelder 2006?

– Jeg synes det mest positive er at skadehyppigheten er redusert til en tredjedel av hva vi hadde året før. Vi ligger nå godt under

gjennomsnittet for bransjen. Skader er en belastning både for den ansatte som rammes, for kollegene og for selskapet som helhet. Forbedringen har vi oppnådd gjennom systematisk arbeid med både rutiner og holdninger.

## Hvordan vurderer du driftsresultatet?

– Det er gledelig å se at vi har oppnådd større omsetning enn forventet, og opprettholdt vår høye markedsandel. Dette er resultatet av en skjerpet salgsstrategi, der vi er blitt flinkere til å gå etter prosjekter som utnytter kapasiteten vår bedre. Samtidig er vi blitt dyktigere selgere og har forbedret salgsprosessen. Dette har virkelig gitt resultater! Vi har også hatt en klart forbedret effektivitet i gjennomføring av prosjektene våre, men dessverre vises ikke dette på bunnlinjen. Pensjonsordningen som vi har med oss fra Jernbaneverket, er vesentlig dyrere enn gjennomsnittet for bransjen. Dette har belastet resultatet vårt betydelig og reduserer vår konkurransevne. Sammen med våre ansattes organisasjoner vil vi derfor revurdere pensjonsordningen slik at kostnadene kommer på samme nivå som våre konkurrenters.

## På hvilket område utviklet selskapet seg mest?

– Rent forretningsmessig er vi blitt flinkere til å ta oss betalt for den jobben vi gjør. Bedre kontraktsstyring og tettere oppfølging av økonomien i prosjektene skaper bedre lønnsomhet. Det har vært en intern prosess å omstille seg fra forvaltning til forretning.

## Hvorfor har dere satset så sterkt i Sverige?

– Sverige-satsingen lå inne i strategien allerede da vi opprettet Baneservice, men ble fremskyndet grunnet endringer i rammevilkårene. Da regjeringen gikk inn for å stramme inn konkurranseutsettingen av jernbanetjenester i Norge, ble markedet for lite for oss. Med satsingen

i Sverige har vi tredoblet markedspotensialet vårt.

## Hva er erfaringene så langt i Sverige?

– Opprettelsen av eget kontor i Sverige og oppkjøpet av STG-konsernet ga god økonomisk avkastning allerede i første driftsår. Vi har store vekstambisjoner i Sverige, og ser at vi sammen med STG kan påta oss større og mer komplekse oppdrag. Muligheten til å flytte maskiner og mannskaper over landegrensen gjør oss både mer effektive, mer fleksible og mindre sårbare for svingninger i de to markedene.

## Hva er dine viktigste egenskaper som leder?

– Jeg mener jeg er rimelig analytisk og strategisk, og har en smule utholdenhet. Det har vært nødvendig gjennom den mangeårige prosessen det tok å bli aksjeselskap, fra dette første gang ble varslet av eierne våre. Kollegene mine vil nok si at jeg er ryddig og ikke så aller verst til å delegere. Men jobben kverner ofte i bakhodet, også når jeg har fri.

## Hvordan kobler du best av på fritiden?

– Den beste avkoblingen er høstjakt, for da må jeg konsentrere meg hundre prosent om målet. Ellers kobler jeg godt av i drivhuset i hagen om sommeren, hvor jeg dyrker både tomater, chili og andre pepperplanter. Sistnevnte setter resten av familien mindre pris på...

## Hva er Baneservice' viktigste utfordring i 2007?

– Videreutvikling i Sverige, det å få tatt ut synergiene i samarbeidet mellom Baneservice og vårt datterselskap STG. Vi har ulike styrker som kan utnyttes enda bedre på tvers av landegrensene. I tillegg skal vi bli enda flinkere til å velge de riktige prosjektene – både i Norge og Sverige – slik at vi bidrar til at det blir mer jernbane for pengene.

VINNER: Konkurranse handler ikke om å svette mer, men om å tenke smartere, sier adm. direktør Lars Skålnes.



# Lokomotivene

Her er ledergruppen i Baneservice.



**Lars Skålnes**  
administrerende direktør

Telefon: 22 45 66 01  
Mobil: 91 65 66 01  
E-post: [lsk@baneservice.no](mailto:lsk@baneservice.no)

Sivilingeniør fra NTH, Bygningsingeniøravdelingen. Lang nasjonal og internasjonal erfaring fra bygg- og anleggsbransjen. Har hatt en rekke stillinger innen bedrifts-, prosjekt- og anleggsledelse, samt kvalitets- og sikkerhetsledelse. Ansatt som leder for maskinavdelingen i Jernbaneverket Baneservice i 2000, direktør for Baneservice fra 2001 (Baneservice AS fra 2005).



**Erik A. Nedberg**  
leder region nord/vest og elektroverksted

Telefon: 22 45 66 50  
Mobil: 91 65 66 50  
E-post: [ean@baneservice.no](mailto:ean@baneservice.no)

Utdannet kjemiingeniør og pedagog. Ansatt som sikkerhets- og kvalitetssjef i 1997, regionsjef siden etableringen av selskapet. Har de siste 25 årene hatt ledende stillinger innen kvalitetssikring, logistikk, utvikling og fabrikkledelse. Region nord/vest dekker Sør- og Vestlandet, Rørosbanen og alt nord for Dombås. Har dessuten ansvar for elektroverkstedet, terminaltjenester og stikningsavdelingen, samt drift av Jernbaneverkets skinnesmie.



**Synøve Buan**  
leder HR (human resources)

Telefon: 22 45 66 30  
Mobil: 91 65 66 30  
E-post: [sbu@baneservice.no](mailto:sbu@baneservice.no)

Utdannet can.mag. i økonomi og administrasjon fra Kommunalhøgskolen og pedagogikk fra Universitetet i Oslo. Ansatt som personalsjef i Jernbaneverket Baneservice i 1999 og har vært HR-sjef i Baneservice AS siden etableringen. Ansvar for personal- og utviklingsutvikling, lønns- og tarifforhandlinger, opplæring i fag og ledelse samt internkommunikasjon. Tidligere personalsjef i NSB Persontrafikk Øst og personalkonsulent i Dun & Bradstreet Norge.



**Mariann Stenby Hole**  
sikkerhets- og kvalitetssjef

Telefon: 22 45 66 46  
Mobil: 91 65 66 46  
E-post: [msh@baneservice.no](mailto:msh@baneservice.no)

Utdannet jurist fra Universitetet i Oslo. Har vært ansatt i Baneservice siden 1998, som administrasjonssjef og fungerende personalsjef. I dag er hun sjef for sikkerhet, kvalitet og prosjektstøtte. Det innebærer ansvar for administrative støttejenester som sentralbord og arkiv, samt sikkerhet, teknikkområdet, ubemannede maskiner, lager, bil- og brakkeadministrasjonen på Nyland.



**Hans Antonsen**  
leder region utland og spesialprosjekter

Telefon: 22 45 67 60  
Mobil: 91 65 67 60  
E-post: [han@baneservice.no](mailto:han@baneservice.no)

Utdannet bygningsingeniør. Ansatt i Baneservice siden opprettelsen i 1992. Ansvar for selskapets virksomhet i utlandet, inkludert datterselskapet STG i Sverige. Regionen disponerer store maskiner til ballastrensing, sporombygging, stabilisering osv. Håndterer dessuten spesialprosjekter som GSM-R. Antonsen har lang erfaring fra planlegging og ledelse av jernbanetekniske prosjekter for NSB og Jernbaneverket. Har også jobbet en periode for oljeselskapet Oxy i Libya.



**Terje Wilhelmsen**  
leder region øst

Telefon: 22 45 66 87  
Mobil: 91 65 66 87  
E-post: [twi@baneservice.no](mailto:twi@baneservice.no)

Utdannet elektroingeniør fra Gjøvik ingeniørhøgskole. Ansatt i Baneservice siden 1994, blant annet som prosjektleder, regionsjef fra 2005. Har blant annet jobbet med prosjekter knyttet til nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Omfattende erfaring innen ledelse og prosjektstyring. Ansvarsområdet dekker i hovedsak Jernbaneverket Utbygging, Jernbaneverket Region Øst og Kollektivtransportproduksjon AS (Oslo Sporveier).

**Rigmor Gangsø**  
leder økonomi og IT

Telefon: 22 45 66 10  
Mobil: 91 65 66 10  
E-post: [rkg@baneservice.no](mailto:rkg@baneservice.no)

Diplomøkonom fra BI. Leder for økonomi- og IT-funksjonen i Baneservice siden 1997. Før dette har hun hatt ulike stillinger innen økonomi og finans i NSB. Flere års erfaring fra entreprenørbransjen, blant annet som regnskapssjef i Ragnar Evensen AS.





KLAR TIL AVGANG: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete har lagt fram tidenes jernbanebudsjett. Foto: Scanpix

# Klarsignal for gigantsatsing

Regjeringen har lagt opp til en historisk satsing på jernbane i statsbudsjettet for 2007. I alt 7,1 milliarder kroner er satt av til jernbaneformål, det høyeste nivået på 25 år.

– Økningen har sammenheng med at regjeringen – i tråd med Soria Moria-erklæringen – ønsker en kraftig opptrapping av tildelingene til utbygging, drift og vedlikehold av jernbanenettet. Forslaget er et historisk løft for jernbaneinfrastrukturen, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da statsbudsjettet ble lagt fram i oktober 2006.

## 50 prosent mer til investeringer

Den største økningen i budsjettet er innen investeringer på linjenettet, hvor det er satt av vel 2,2 milliarder kroner. Dette er en økning på 742,6 millioner eller 50,3 prosent fra 2006, og innebærer et historisk høyt nivå på investeringer i infrastruktur.

Det er blant annet satt av midler til nye Lysaker stasjon, ombygging av Ski stasjon, dobbeltspor på strekningene Lysaker-Sandvika, Sandnes-Stavanger og Bergen-Fløen, bygging av kryssingsspor, fjernstyring på Nordlandsbanen og utbygging av togradiosystemet GSM-R som Baneservice allerede er tungt involvert i.

Det er satt av rundt 450 millioner kroner til prosjekter med særlig nytte for godstrafikken.

## Fortsatt konkurranseutsetting

Ifølge en utredning fra Jernbaneverket kan en oppnå betydelige reisetidsgevinster og en tredobling av godstrafikken hvis bevilgningsnivået for 2007 videreføres i årene fremover.

– Med én milliard kroner ekstra årlig i ti år vil jernbanen bli konkurransedyktig på områder der den har klare samfunnsøkonomiske fortrinn, sier jernbanedirektør Steinar Killi til Jernbanemagasinet.

For persontrafikken gjelder det tettstedene på Østlandet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim. For godstrafikken handler det om å ruste opp fjerntogstrekningene.

Budsjettløftet innen jernbane vil utvilsomt kreve en ekstra innsats fra Jernbaneverket. Dette skal løses gjennom nyrekruttering og fortsatt konkurranseutsetting av prosjekter der dette gir den beste løsningen for jernbanen i Norge, ifølge Killi.

## Betydelige midler til drift og vedlikehold

Den største budsjettposten er likevel drift og vedlikehold av jernbanenettet, hvor det er satt av 3,25 milliarder kroner i 2007, en økning på nær åtte prosent. Den økte innsatsen på vedlikehold er viktig for å ivareta en sikker og stabil avvikling av togtrafikken, understreker Samferdselsdepartementet.

## Mer penger også i Sverige

Også i Sverige, som er et viktig marked for Baneservice, satses det på jernbane. Allerede i 2004 ble det tatt en politisk overenskomst om vei- og jernbaneinvesteringene i vårt naboland. I perioden 2004-2015 er det satt av 107,7 milliarder svenske kroner til nyinvesteringer i jernbanenettet. Sveriges tidligere statsminister Göran Persson fikk nylig Sofieprisen (opprettet av Jostein Gaarder) for sin innsats for å bekjempe klimakrisen. Han har fått svenskene til å redusere både oljeforbruket og CO<sub>2</sub>-utslippene radikalt. I tillegg har Sverige satset stort på kollektivtransporten.

## Investeringer i 2007

- Utbygging av togradiosystem GSM-R
- Fjernstyring på Nordlandsbanen
- Nye Lysaker stasjon
- Ombygging av Ski stasjon
- Ny godsterminal i Ganddal i Rogaland
- Modernisering av Alnabru Godsterminal i Oslo
- Ombygging av Brattøra godsterminal i Trondheim
- Dobbeltspor Lysaker-Sandvika
- Dobbeltspor Sandnes-Stavanger
- Dobbeltspor Bergen-Fløen
- Forlenging av kryssingsspor og nye kryssingsspor
- Sikring og fjerning av planoverganger
- Brann- og tunnelsikring
- Tiltak for å gjøre stasjonene mer tilgjengelige for publikum
- Planlegging og grunnverv for nye investeringsprosjekter

Kilde: Samferdselsdepartementet



## «Historisk satsing» på vei og tog

Frp vil ha flere «friske penger»

Ikke siden Kjell Opseths dager har det vært bevilget så mye penger til veier, skoler, stasjonsminister Arne Stokkenberg. Statistikk viser at det er satt av 7,1 milliarder kroner til jernbaneformål i 2007, det høyeste nivået på 25 år. Dette er en økning på 742,6 millioner eller 50,3 prosent fra 2006. Det er blant annet satt av midler til nye Lysaker stasjon, ombygging av Ski stasjon, dobbeltspor på strekningene Lysaker-Sandvika, Sandnes-Stavanger og Bergen-Fløen, bygging av kryssingsspor, fjernstyring på Nordlandsbanen og utbygging av togradiosystemet GSM-R som Baneservice allerede er tungt involvert i. Det er satt av rundt 450 millioner kroner til prosjekter med særlig nytte for godstrafikken. Ifølge en utredning fra Jernbaneverket kan en oppnå betydelige reisetidsgevinster og en tredobling av godstrafikken hvis bevilgningsnivået for 2007 videreføres i årene fremover. Med én milliard kroner ekstra årlig i ti år vil jernbanen bli konkurransedyktig på områder der den har klare samfunnsøkonomiske fortrinn, sier jernbanedirektør Steinar Killi til Jernbanemagasinet. For persontrafikken gjelder det tettstedene på Østlandet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim. For godstrafikken handler det om å ruste opp fjerntogstrekningene. Også i Sverige, som er et viktig marked for Baneservice, satses det på jernbane. Allerede i 2004 ble det tatt en politisk overenskomst om vei- og jernbaneinvesteringene i vårt naboland. I perioden 2004-2015 er det satt av 107,7 milliarder svenske kroner til nyinvesteringer i jernbanenettet. Sveriges tidligere statsminister Göran Persson fikk nylig Sofieprisen (opprettet av Jostein Gaarder) for sin innsats for å bekjempe klimakrisen. Han har fått svenskene til å redusere både oljeforbruket og CO<sub>2</sub>-utslippene radikalt. I tillegg har Sverige satset stort på kollektivtransporten.

Jernbaneinvesteringene i statsbudsjettet for 2007 er de høyeste på 25 år.

# Mer jernbane for pengene

Konkurransetsatt gir mer jernbane for pengene – noe som kommer hele samfunnet til gode. I Sverige har man oppnådd en gevinst på 15-20 prosent etter at utbygging og vedlikehold på jernbanen ble konkurransetsatt i 2001-2002.

Først ble nybygging og fornyelse av jernbantekniske elementer konkurransetsatt. Deretter fulgte øvrig vedlikehold og infrastrukturrettede driftsoppgaver. Det er det svenske Banverket, tilsvarende Jernbaneverket i Norge, som har anslått sparegevinsten til 15-20 prosent, ifølge en rapport Samferdselsdepartementet ga ut i 2004.

I nabolandet Danmark ble alle nyanlegg konkurransetsatt allerede i 1998. Fra 2003 har også prosjekterings-, anleggs- og vedlikeholdsoppgaver vært konkurransetsatt med gode resultater, ifølge den samme rapporten.

## Andre eksempler

I Norge ble utbygging og vedlikehold av jernbaneanlegg delvis konkurransetsatt allerede tidlig på 1990-tallet. En videre opptrapping ble imidlertid skrinlagt i 2005.

Det er ikke gjort internasjonale studier av konkurranseutsetting innen tekniske jernbanetjenester, men det finnes annen forskning fra samferdselssektoren som kan gi en pekepinn på hva samfunnet kan spare.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) beskriver i en rapport fra 2005 hvordan konkurranseutsetting av persontransport med jernbane har fungert

i Storbritannia, Sverige, Nederland og Danmark. Her har forskerne registrert positive resultater når det gjelder både produksjons- og kostnadseffektivisering. Man har opplevd lik eller økt produksjon til et lavere tilskuddsnivå, uten at dette har gått ut over kvaliteten på tjenestene.

– Basert på internasjonale studier av konkurranseutsetting av persontransporttjenester, er 10-20 prosents kostnadsbesparelser ved første gangs anbud en god tommelfingerregel, forteller forsker Frode Longva ved TØI.

## Svekker ikke sikkerheten

Forskerne fra TØI fant ingen tegn til at den økte konkurransen innen jernbanesektoren førte til redusert sikkerhet, snarere tvert imot. Erfaringene viser imidlertid at konkurranseutsetting bør gjennomføres over tid for å oppnå de beste resultatene. For å sikre kvalitet og ønskede gevinster, må forholdene legges til rette for utvikling av markedet.

– Økt kvalitet forutsetter at konkurranseutsettingen er ledd i en strategi med økt satsing på tjenesteutvikling, snarere enn bare et middel for å oppnå kostnadskutt, opplyser Longva.



FORSKER: Frode Longva ved TØI forteller om positive resultater av konkurranseutsetting i samferdselssektoren



GOD TUR: Konkurranse om oppdragene gir passasjerene mer jernbane for skattepengene.

SVENSK SATSING: Baneservice er på plass i Sverige - her illustrert ved Stockholm og togtypen X40.



### Scandinavian Track Group

Det svenske konsernet som Baneservice kjøpte 51 prosent av i 2006, består av følgende selskaper:

- RWS – skinnesveising
- ITC – kontroll av skinnesveis
- Spår 1435 – sporarbeider
- RSS – signalanlegg
- Raildoc – kvalitetskontroll av sviller

### Raske tog i Sverige

Sverige har gjennom en årrekke satset tungt på utbygging av jernbane. Togtypen X2000 som holder samme hastighet som det norske Flytoget, trafikkerer det meste av Sør-Sverige. Med toget kan du reise fra Stockholm til Göteborg på under tre timer – like langt som Oslo-Bergen. Flere mindre togselskaper opererer i konkurranse med Statens järnvägar – som tilsvarer norske NSB.

# Suksess i Sverige

I 2006 etablerte Baneservice eget kontor i Göteborg og kjøpte samtidig 51 prosent av den svenske STG-gruppen. Dermed har selskapet fått to nye bein å stå på i et marked som er mer enn dobbelt så stort som det norske.



NYTT KONTOR: Prosjekttsjef Ulf Johansson (i midten) sammen med Madeleine Olin og Roy Myrehag på Göteborg-kontoret.

Göteborg-kontoret ble åpnet i februar 2006, med håndplukkede medarbeidere som kjenner det svenske markedet meget godt. Den faste staben består av en prosjekttsjef, to prosjektledere, en miljø- og kvalitetsleder samt 11 montører.

– Det svenske Banverket (tilsvarende Jernbanverket i Norge) er svært opptatt av såkalte «myke parametere», det vil si rutiner knyttet til HMS, kvalitet, arbeidsbeskrivelser og så videre. Dette vektlegges noen ganger like sterkt som pris, og her har Baneservice gjort et svært solid arbeid, forteller utenlandssjef Hans Antonsen.

### Millionkontrakter

Det første oppdraget for Banverket ble å skifte deler av opphenget til kontaktledningen på en strekning sør for Stockholm.

I høst vant Baneservice dessuten en kontrakt på ca 45 millioner kroner på Bohusbanen mellom Göteborg og Uddevalla. Her skal selskapet levere spor og kontaktledning for entreprenøren Saab Communication.

– Vi merker veldig godt at det svenske markedet er mye større enn det norske. Prisene er lavere enn i Norge, men volumet langt større, fastslår Antonsen.

I mars 2007 vant Baneservice to anbuds-konkurranser på til sammen rundt 80 millioner kroner som gjelder ombygging av kontaktledning og spor på Uppsala bangård. Disse arbeidene skal pågå over fire år og er veldig viktige for selskapets videre satsing i Sverige.

Målet for de kommende årene er å utvide kapasiteten på banesiden, og vinne flere oppdrag innen sporbygging og ballastrensing. Dette vil gi bedre utnyttelse av kompetansen og maskinparken som allerede finnes på norsk side, og som enkelt kan kjøres over grensa til Sverige.

### Bedre enn ventet

I begynnelsen av juni 2006 kom nyheten om at Baneservice hadde kjøpt majoriteten i det svenske selskapet Scandinavian Track Group (STG). STG består av fire datterselskaper med til sammen nær 60 ansatte i Sverige.

– STG leverte et resultat over budsjett i 2006, allerede før vi har rukket å hente ut de store synergieffektene. Dette ser veldig lovende ut, sier utenlandssjef Hans Antonsen.

STG har et omfattende kontaktnett i Sverige, særlig med mindre byggherrer. I allianse med

Baneservice får selskapet tilført kompetanse og maskinkapasitet, noe som øker muligheten til å delta i større prosjekter, hvor de måtte nøye seg med å være underleverandør tidligere. Baneservice har blant annet overkapasitet på enkelte maskiner som STG har behov for i visse oppdrag. Samtidig får Baneservice en langt sterkere salgsposisjon i det svenske markedet.

– Vi utfyller hverandre svært godt, oppsummerer Antonsen.

### På gjerdet i Danmark

Det kan være godt å ha lokal erfaring på laget når en skal operere i et nytt marked. Svenskene er svært grundige når de inngår kontrakter. Det samme gjelder godkjenning av sporgående maskiner.

Mens svenskene er kommet svært langt i å åpne jernbanemarkedet sitt for konkurranse, er ikke markedssituasjonen helt den samme i Danmark. Derfor nøyer Baneservice seg foreløpig med ren utleie av maskiner her. Men i det øyeblikk forholdene skulle endre seg på andre siden av Kattegat, står Baneservice og STG klare til å rulle inn i enda et nytt marked.



Kutting/tilpassing av skinner.



Montering av kontaktledning.



Rensing av ballast.



Revisjon av togelektronikk.

# Mobile fabrikker

Baneservice har kompetanse og maskiner til å påta seg de fleste typer jernbanetekniske oppdrag – fra utbygging av mobilnett til rensing av pukk under skinnegangen. Mye av arbeidet foregår om natten.

Baneservice har de siste årene bidratt til å bedre sikkerheten i togtrafikken, blant annet gjennom GSM-R-prosjektet som ble avsluttet i 2006. Oppdraget gikk ut på å sikre togene radiosamband også i tunneler der det tidligere ikke var mobildekning. Prosjektet er en betydelig satsing fra Jernbaneverket for å øke sikkerheten i togtrafikken.

Baneservice fikk i 2003 være med på å løse utfordringen, som underentreprenør til Netel AS. Dette er det største ordinære oppdraget Baneservice har hatt, med et omfang på ca 300 millioner kroner.

– Både Nordlandsbanen og Bergensbanen var utfordrende, fordi det var vanskelig å komme til med anleggsmaskiner på vinteren. Det var også krevende å få montert antenner og annet utstyr i de trangeste tunnelene, forteller leder for spesialprosjekter Hans Antonsen.

Arbeidet med å sikre alle togstrekninger full GSM-dekning, ble avsluttet i 2006. Nå gjenstår kun noe dokumentasjonsarbeid.

## Signalanlegg

Et annet prosjekt som har gjort det sikrere å ta toget, er signalanlegget som Baneservice har installert på deler av Nordlandsbanen. Her har selskapet vært leverandør av teknologi og prosjektering.

Mens lyssignaler og sporvekslere tidligere ble styrt manuelt av trafikkekspeditører på stasjonene, er disse funksjonene nå automatisert. To parallelle, datastyrte systemer sørger for sikker trafikkflyt – systemene overvåker hverandre og må være «enige» for at togene skal få grønt lys. I tillegg kan de overstyres fra sentralene i Trondheim og etter hvert Bodø.

– Det nye signalanlegget øker ikke bare sikkerheten, men også kapasiteten på Nordlandsbanen. Dette åpner for flere miljøvennlige godstog på strekningen, forteller regionsjef Erik Nedberg.

## Sporombygging

Sporombygging er en av de mer spektakulære

operasjonene som Baneservice bedriver langs jernbanenettet. Selskapet har Norges eneste maskin for automatisk skifting av sviller og skinner. Inkludert sville- og pukkvogner blir toget nærmere 600 meter langt.

Meråkerbanen går fra Hell stasjon i Sør-Trøndelag og østover mot Sverige. I 2006 ble 11 kilometer av banen oppgradert til høyere aksellast, for å kunne kjøre mer godstrafikk mellom Midt-Sverige og Trønderlag.

– Vi har fått veldig hyggelige tilbakemeldinger fra lokførerne på banen. De sier at togene svever der de tidligere humpet i vei, smiler Nedberg.

Sporombygging krever store ferdigheter i logistikk. Først må nye skinner kjøres ut og legges langs sporet. Deretter ruller det enorme anleggsverket i vei. Gammel ballast renses ut, ny pukk kjøres på, deretter sviller og skinner. Hver dag kommer nye forsyninger med sviller fra Hønefoss, mens gamle materialer må hentes ut og leveres til gjenvinning.

– Arbeidet går svært effektivt. I løpet av et skift

## NÅR ANDRE SOVER:

Baneservice er avhenging av å løse oppdragene når det ikke er trafikk på jernbanesporet. Her fra sporjustering på Vestfoldbanen.



på 6-8 timer kan vi legge én kilometer med nytt spor, forteller Nedberg.

I løpet av to ukers intensivt arbeid på Meråkerbanen gikk det med 6000 tonn pukk, 12 000 meter skinner og 9500 sviller. Baneservice utførte i 2006 også noe sporombygging på Rørosbanen. I 2007 tar selskapet sikte på å utnytte maskinen enda bedre, blant annet gjennom oppdrag i Sverige og Danmark.

## Ballastrensing

En annen type krevende oppdrag som Baneservice kniver om i konkurranse med utenlandske entreprenører, er ballastrensing. Det vil si fjerning av finstoff og annen forurensing fra ballasten under skinnegangen. Dette må gjøres med jevne mellomrom for at ikke pukken skal gro igjen og hindre drenering, noe som igjen kan medføre frostsprenging og ustabil underlag.

Arbeidet utføres av et skinnegående ballastrenseverk som først graver ut pukken, deretter kjører den gjennom rensing og til slutt

legger massen tilbake på plass. Forurenset masse erstattes av ny pukk som renseverket har med seg i egne vogner.

Etter ballastrenseverket følger maskiner for sporjustering, ballastfordeling og sporstabilisering – samt en gravemaskin og en rekke pukkvogner. Hele prosessen foregår uten at skinner eller sviller må fjernes.

– Arbeidet krever et stort apparat og alt må skje i riktig rekkefølge. Skiftet på 30 mann jobber 10 timer om dagen i syv sammenhengende dager før de får avløsning, forteller Hans Antonsen.

Baneservice utførte i 2006 ballastrensing fra Vestfoldbanen i sør til Ofotbanen i nord. Kontrakten innebærer årlige opsjoner frem til 2010.

## Nytt dobbeltspor

Skøyen-Asker er den mest trafikkerte togstrekningen i landet. For å styrke kapasiteten, bygger Jernbaneverket nytt dobbeltspor på strekningen. Baneservice har de senere årene

hatt flere store oppdrag på delstrekningen Sandvika-Asker som ble ferdigstilt sommeren 2005.

I 2006 har selskapet utført jernbanetekniske arbeider på strekningen mellom Sandvika øst og Bestum. Enkelt fortalt går arbeidet ut på å flytte jernbanetekniske installasjoner for å gjøre plass til det nye dobbeltsporet.

## Snørydding

Tidlig i 2006 hadde Baneservice 11 ansatte utleid til snøberedskap for Jernbaneverket i Oslo. Da snøværet først satte inn, viste det seg å være behov for langt flere. Fra november ble bemanningen fra Baneservice økt til 30 mann som kan rykke ut på kort varsel.

– Jernbaneverket benytter mannskapene til annet arbeid når det ikke snør, så de sitter ikke uvirksomme, forklarer regionsjef Hans Antonsen.



# Utvikling og rekruttering

Baneservice legger stor vekt på å utvikle medarbeidernes kompetanse og gjøre selskapet til en attraktiv arbeidsplass. Som et ledd i dette ble Baneserviceskolen etablert i 2006. Samtidig har bedriften for første gang på flere år tatt inn lærlinger.

– Baneservice og bransjen for øvrig opplever stadig skjerpede krav fra kundene til sikkerhet og dokumentering av kompetanse. Dette gjør at vi stadig må videreutvikle våre interne rutiner, sier opplæringsleder Hanne Sveberg.

I 2006 startet Baneservice arbeidet med et nytt elektronisk kurs- og kompetansesystem for å ivareta disse kravene. I tillegg ble Baneserviceskolen etablert på slutten av året. Den interne skolen dekker jernbanespesifikke fag på flere områder. Her er også en rekke obligatoriske oppdateringskurs som ansatte må gjennom hvert år.

Salg og kontraktsarbeid har vært et av hovedsatsingsområdene for Baneservice i 2006. Det har vært gjennomført en rekke samlinger der profesjonalisering av bedriftens salgsarbeid har vært hovedtema. Innsatsen har gitt gode resultater.

## Trenger nytt blod

For første gang på flere år har Baneservice tatt inn lærlinger. Sang Le og Mads Dammen ble rekruttert via opplæringskontorene i Østfold og Hedmark. De to får sin opplæring innenfor signalmontørfaget. Her er læretiden to og et halvt år. I tillegg kommer opplæring i sikkerhetstjeneste og en omfattende praksisperiode, før de nye medarbeiderne kan slippes alene ut i sporet.

– Jeg visste lite om Baneservice før jeg begynte, men nå er jeg veldig fornøyd. Arbeidet er både spennende og krevende, forteller Sang Le.

På grunn av lav rekruttering til bransjen og høy gjennomsnittsalder på dagens arbeidsstokk, blir det viktig for Baneservice å rekruttere flere kull med lærlinger i årene som kommer.

– Fordelen med å jobbe i Baneservice er at man får mer spennende oppgaver enn andre steder i bransjen. Vi utarbeider signalelektronikken og sikringskapene helt fra bunnen av, mens andre kun

utfører vedlikehold, sier Per Jan Haursett som er faglig veileder for signalmontørlærlingene.

## Deltar på messer

Som et ledd i et mer langsiktig arbeid med rekruttering av nye medarbeidere til fag innenfor jernbanebransjen, deltok Baneservice for første gang på Fagutdanningsmessen på Lillestrøm i oktober 2006. Bedriften kom i kontakt med mange unge potensielle fagarbeidere, samt rådgivere innenfor skoleverket.

– Det er en utfordring å synliggjøre hva bransjen kan tilby av spennende jobber. Vi satser nå på å være synlige på arbeidslivsmesser og andre arenaer hvor vi møter aktuelle kandidater. I tillegg er vi i direkte kontakt med opplæringskontorene i fylkene for å få lister over nyutdannede som kan være av interesse, forteller opplæringsleder Hanne Sveberg.

For å understøtte satsingen på informasjon og markedsføring, har Baneservice besluttet å ansette en informasjonsleder i løpet av 2007.

## Baneservice skal rekruttere lærlinger på fire fagområder:

- Banemontør
- Telekommunikasjonsmontør
- Energimontør
- Signalmontør

UNGE KREFTER: Baneservice satser sterkere på å tiltrekke seg ny arbeidskraft. Her er signalmontørlærling Sang Le sammen med veileder Per Jan Haursett.



# Langt færre personskader

Tallene for 2006 viser et rekordlavt korttidsfravær og en betydelig nedgang i antall skadetilfeller. Likevel fortsetter Baneservice satsingen for å bedre miljø og sikkerhet. Visjonen er null personskader.

Baneservice har de senere årene satsset sterkt på forebyggende sikkerhetstiltak for å redusere skader og fravær. Resultatet av arbeidet ser man både gjennom nedgangen i skadefravær, og utviklingen av nye systemer for å kartlegge nestenulykker og små uhell som ikke medfører skade.

– Det ble registrert omtrent dobbelt så mange uønskede hendelser i 2006 som året før. Dette skyldes ikke at vi har hatt flere hendelser, men at vi er blitt flinkere til å melde fra, mener HMS-rådgiver Egil Skalle.

Kunnskapen om og forståelsen for forebygging av ulykker og skader i Baneservice har økt. Selskapet vil videreutvikle systemer for innrapportering av uønskede hendelser og forhold for å bedre sikkerheten ytterligere.

## Betydelig færre skader

Antall personskader i 2006 var relativt få, og de fleste var av bagatellmessig karakter. For å gjøre det mulig å sammenlikne bedrifter av ulik størrelse, måles skadetilfellene i såkalt H-verdi. Denne verdien defineres som antall skader med fravær for hver million arbeidede timer.

Baneservice hadde i fjor en H-verdi på 6,8, noe som er godt under gjennomsnittet for bransjen. Skadehyppigheten er redusert betydelig i forhold til nivået i 2005, da H-verdien var 19,4. Skalle er godt fornøyd med den store nedgangen, men har ingen planer om å lene seg tilbake i godstolen riktig ennå.

– Ingen skader er akseptable for Baneservice.

Vårt mål er at alle ansatte skal være like friske når de går av skift som når de kommer på jobb. Visjonen vår er en H-verdi på null, og det mener vi er innen rekkevidde, sier Skalle.

## Sikkerhet i alle kanaler

Baneservice driver et utstrakt opplysningsarbeid for å styrke sikkerheten i bedriften. Blant annet avholdes et årlig verne- og sikkerhetsmøte for alle ansatte, med informasjon om skader, forebygging og sikkerhetstiltak. I tillegg blir det jevnlig foretatt HMS-runder i bedriften, der interne forhold kontrolleres. Det er satt opp HMS-tavler på hovedkontoret i Oslo City og i lokalene på Nyland, med statistikk og informasjon. Flere informasjonstavler vil bli satt opp i løpet av året.

– Det viktigste vi gjør for å skape gode holdninger er å påvirke gjennom flere informasjonskanaler, både skriftlig, muntlig og ute på anlegg, forklarer Skalle.

På HMS-rundene kontrolleres bruken av verneutstyr og andre sikkerhetsrutiner. Ledelsen på anleggene skal sørge for at alle ansatte gjennomfører en «sikker jobb-analyse» i forkant av oppstart på alle prosjekter. Dette skal sikre at hver enkelt medarbeider er bevisst eventuelle farer ved oppdraget, og at nødvendige sikkerhetstiltak er iverksatt.

– Å jobbe forebyggende ved at hver enkelt ansatt er bevisst sitt ansvar, er den beste måten å unngå skader og ulykker på, fastslår Skalle.

## Påvirker kvaliteten

Arbeidet med å bedre sikkerheten er en kontinuerlig prosess for å utvikle hver enkelt ansatt i riktig retning hver eneste dag. Det samme gjelder selskapets tekniske løsninger, som er gjenstand for et systematisk utviklingsprogram. Strenge og detaljerte prosedyrer skal sikre forsvarlig fremføring av selskapets maskiner på jernbanen. For å forebygge menneskelige feil, benyttes i tillegg solide og velprøvde løsninger og systemer.

– For Baneservice handler sikkerhet om trygghet og punktlighet både for brukerne av jernbanenettet og for våre ansatte. Fullgod sikkerhet er en forutsetning for å levere gode tjenester. Derfor vil sikkerhet fortsette å være et satsningsområde i alle nivåer av organisasjonen fremover, avslutter Skalle.

**TRYGGERE ARBEIDSPASS:**  
Skadehyppigheten er redusert med nesten to tredeler fra 2005 til 2006, noe HMS-rådgiver Egil Skalle er godt fornøyd med.

# Samlet på Nyland

Baneservice har nå samlet det meste av lager- og verkstedfunksjonene sine på Nyland i Oslo. Samlokaliseringen har gitt både økonomiske, praktiske og faglige gevinster.

– Vi sparer betydelige beløp på dette. Samtidig er det positivt at vi har fått et tverrfaglig miljø mellom flere av avdelingene våre. Og så er det jo praktisk å ha alt samlet på ett sted, sier sikkerhets- og kvalitetssjef Mariann Hole.

## Stor spredning

Tidligere hadde Baneservice lager for større maskindeler på Hamar, mens verkstedene lå i Oslo og Kristiansand. Dermed gikk det mye tid til transport av deler. I Oslo var brakke- og biladministrasjonen lokalisert på Alnabru, mens elektroverkstedet lå på Nyland i Groruddalen.

Nå har elektrogjengen fått selskap av kolleger som tar seg av bil- og brakkeparken, landmåling, tunge maskindeler og arbeidstøy. I tillegg er det satt opp en brakkerigg for pendlere. Til sammen jobber nå rundt 30 Baneservice-ansatte på Nyland. I nabolaget har de både NSB og deres datterselskap Mantena som driver vedlikehold av større maskiner.

– Baneservice er blitt del av et større jernbanemiljø i Groruddalen, noe som er positivt i seg selv, mener Hole.

## Sterkt samhold

Mariann Hole har bare menn som rapporterer til seg på Nyland. Det synes hun ikke er så rart, ettersom mye av arbeidet krever tunge fysiske løft.

– Fordelen med mannsdominerte miljøer er at samholdet er sterkt og tilbakemeldingene klare, noe som bidrar til færre konflikter, sier Hole.

Arild Kjærnstad og Terje Ottesen har jobbet sammen siden 1985 – de senere årene ved lageret på Hamar. I 2006 ble de med på flyttelasset til Oslo.

– Vi har fått lengre reisevei, så om vinteren blir det mye ukependling. Fordelen er at vi har fått mye bedre arbeidslokaler og et større arbeidsmiljø, mener Kjærnstad.

De to vennene og kollegene aviser at det var noe sjokk å plutselig skulle forholde seg til flere kolleger, etter å ha vært mer eller mindre alene på Hamar i en årrekke.

– Vi hadde jo kontakt med andre folk før også, humrer Kjærnstad.

## Sjeldne reservedeler

Kjærnstad leder lageret hvor Baneservice oppbevarer reservedeler til anleggsmaskinene. Her ligger hele motorer, girkasser og akslinger på flere tonn hver. Dette er ikke deler du kjøper fra Biltema eller Claes Ohlsson...

– Det går ikke mange av disse delene, men med opptil ett års leveringstid er vi nødt til å ha dem på lager. Det vil medføre store kostnader for Baneservice hvis et prosjekt stopper opp fordi vi mangler en reservedel, forklarer Hole.

I naborommet har Baneservice egen servicehall for tjenestebiler.

– Vi jobber stadig for å bli mer effektive. Nå er vi i ferd med å avhende bilparken vår og gå over på en leasingavtale. Det vil gi oss nyere biler som er mer tilpasset behovet vårt, samtidig som vi sparer investeringer og får mindre vedlikehold, forteller Hole.

## Togsikkerhet

Bygget bortenfor kalles Kongevognhallen. Her sto NSBs kongevogn tidligere. I dag brukes hallen som verksted – akkurat nå har den besøk av en lastetraktor som får skiftet bremses.

Innenfor døra til elektroverkstedet møter vi Hilde Antoniussen – eneste kvinne blant de rundt 30 ansatte på Nyland. Hun sitter med loddebolt og justerer et sporfeltrelé.

– Jeg synes vi har et fint miljø her. Jeg får ingen særbehandling, bortsett fra at jeg har egen

garderobe, smiler Antoniussen.

En etasje opp jobber Kjell Øimoen med testing av de samme releene.

– Dette er hjertet i signal- og sikringsanleggene som sørger for at to tog ikke kan kjøre mot hverandre på samme spor, forklarer Øimoen. De eldste releene er fra 1930-tallet, tilsynelatende uslitelige, men inne til revisjon hvert sjette år.

## Faglig fellesskap

Baneservice har en rekke tunge maskiner som er ute på oppdrag i sommerhalvåret. Om vinteren gjennomgår de et omfattende vedlikehold som tidligere delvis ble utført i Kristiansand. Nå er alt samlet på Nyland. Vedlikeholdet utføres av Baneservice' egne maskinkjørere og andre interne krefter. De ansatte kan dessuten dra veksler på verkstedmiljøet ved Mantena og MiTrans som holder til vegg i vegg.

TVERRFAGLIG: Både elektroverksted, mekanisk verksted, delelager, landmålere og brakke- og biladministrasjon er nå samlet på Nyland.



# Kreative problemløsere

På elektroverkstedet repareres jernbanekomponenter både fra 1950-tallet og nyere tid. Felles for mange av dem er at det verken finnes bruksanvisning eller reservedeler.

– Mange produsenter har vært svært sparsomme med dokumentasjonen, fordi de vil beskytte seg mot kopiering. Ofte må vi først finne ut hvordan en komponent skulle ha virket, før vi kan finne feilen, sier regionsjef Erik A. Nedberg som også er ansvarlig for elektroverkstedene.

## Sjekket 2600 releer

Baneservice har elektroverksted både på Nyland og Skotterud, med til sammen nærmere 30 ansatte. I perioder med stor oppdragspågang har de vært opp mot 40. Mange jobber med vedlikehold av sporfeltreleer – elektromekaniske komponenter langs skinnegangen som brukes til å registrere passerende tog, samt styre signal og sporveksling. Det finnes tusenvis av slike releer på jernbanen i Norge, og de har stor betydning for sikkerheten,

derfor skal de inn til revisjon hvert sjette år.

– Releene plukkes fra hverandre, kontrolleres, justeres og utslitte deler byttes. I 2006 reviderte vi 2600 releer, det var en mangedobling fra normalen og vi måtte sette på ekstra folk, forteller Nedberg.

## Mer effektive løsninger

På enkelte linjer skiftes de mekaniske releene ut med ny elektronikk. Da Baneservice vant oppdraget med å modernisere Nordlandsbanen, var det elektroverkstedet som måtte montere kjernen i de nye signalanleggene. Det vil si at de fyller signalkioskene med ny elektronikk som styrer og overvåker togtrafikken på avgrensede strekninger.

– I forbindelse med prosjektet har vår verkstedleder Trond Sørvik utviklet og tatt i bruk nye montasjebretter i aluminium. Disse gir

sikrere montasje og kan enklere vedlikeholdes og modifiseres senere. Det sparer samfunnet penger på, forklarer Nedberg.

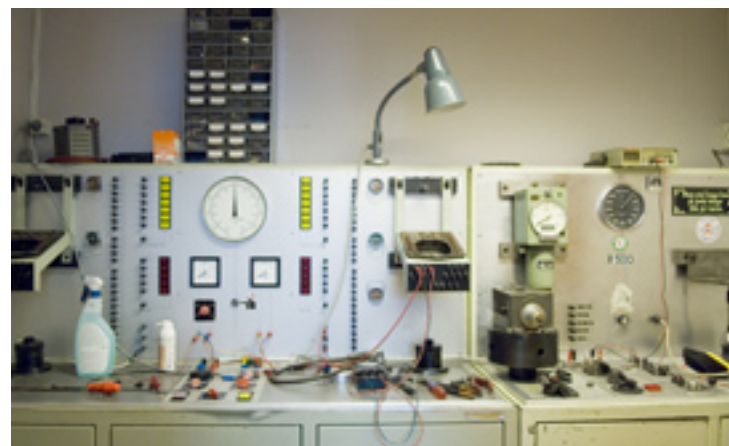
## Uten reservedeler

Elektroverkstedet vedlikeholder og reparerer mange typer elektroniske og finmekaniske komponenter til tog – blant annet hastighetsmålere, radiosamband og styringsenheter. Mange av delene er både 40 og 50 år gamle, og til dels finnes det verken manualer eller reservedeler lenger.

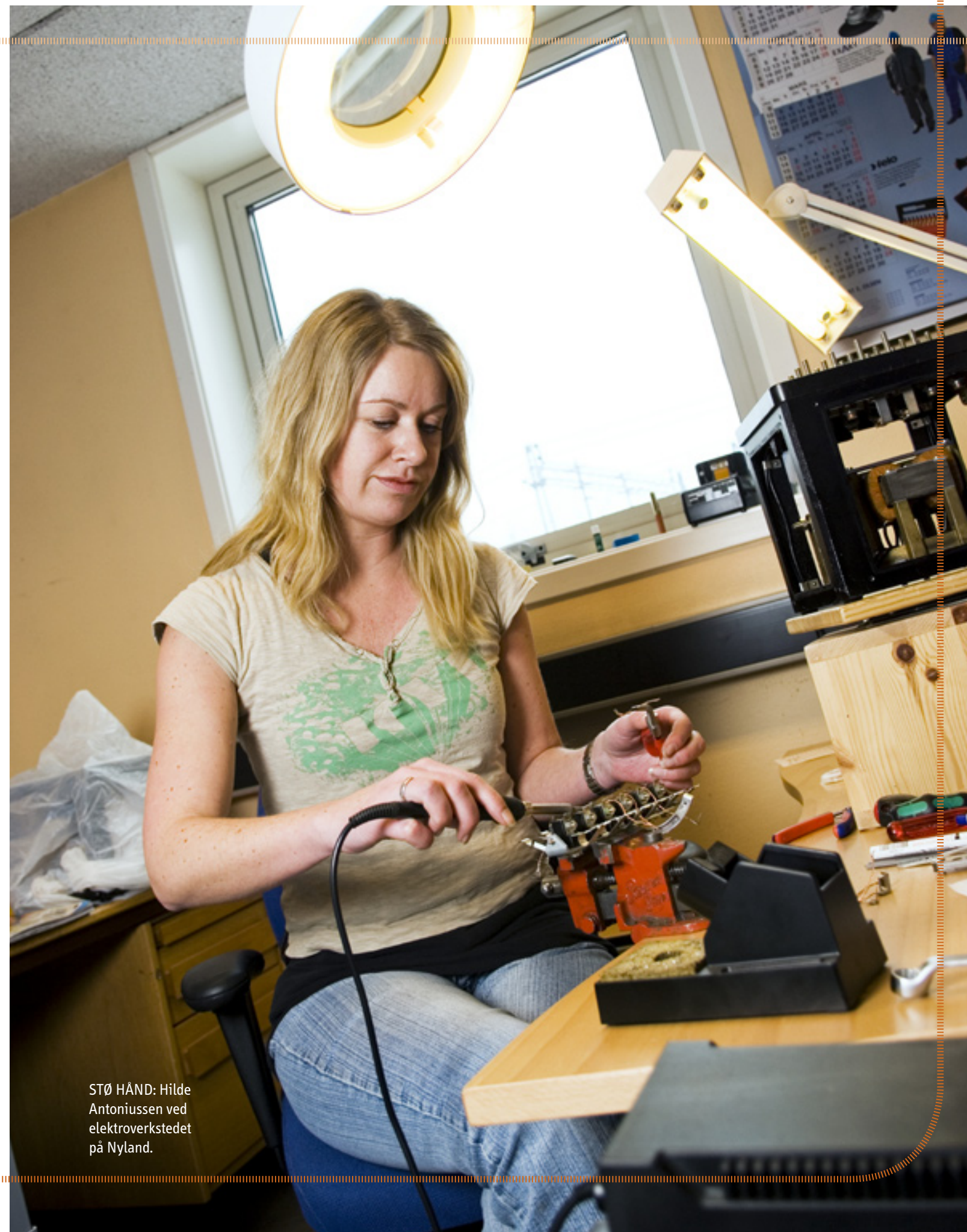
– Det kan være litt av en utfordring å modifisere komponenter som en ikke får tak i deler til lenger. Vi har heldigvis flinke og kreative folk, skryter Erik A. Nedberg.



STOR PÅGANG: I 2006 kontrollerte og justerte Baneservice 2600 releer.



SIKKERHET: Kontrollene er viktige for å opprettholde sikkerhet i togtrafikken.



STØ HÅND: Hilde Antoniussen ved elektroverkstedet på Nyland.

# Tre generasjoner i samme spor

Baneservice har kort historie som selskap, men likevel 150 års erfaring med utbygging av jernbanen i Norge. Far, sønn og sønnesønn Vingebacken har fulgt selskapets utvikling gjennom tre generasjoner.

– Mye har utviklet seg siden jeg fikk utdelt min første lønningsspose fra NSB i 1961. Den gangen var lønnen 2 kroner og 64 øre timen, minnes eldstefar Thor Oddvar Vingebacken (73).

Han gikk av med pensjon i 1998, etter 37 år i jernbanen. Om årsaken er arv eller miljø er uvisst, men tre av hans sønner og en sønnesønn jobber i Baneservice i dag. For yngstemann Stein Erik (25) ble det et naturlig valg.

– Jeg har vært med pappa på jobb så lenge jeg kan huske. Som liten gutt var det alltid stas å få sitte på med de store maskinene, forteller han. I dag er Stein Erik ansatt som hjelpearbeider/aspirant på maskinavdelingen og på verkstedet om vinteren, og håper etter hvert å kunne videreutdanne seg til å bli maskinfører som sin far, Knut Erik (48).

## Norge rundt i 80 år

Til sammen har de tre generasjonene Vingebacken jobbet på jernbanen i bortimot 80 år. På denne tiden har de rukket å bli kjent med enhver by eller bygd, liten eller stor, som er velsignet med togskinner. Som vedlikeholdsarbeider på jernbanen er du på reisefot gjennom hele sommerhalvåret, fra snøen forsvinner og frem til oktober-november, alt etter værforhold. Det vanlige er å jobbe én uke på og én uke av. I 32 år har Knut Erik hatt hele Norge som sin arbeidsplass.

– Vi reiser rundt med maskinene og har en egen brakkevogn på slep. Her sover og spiser vi, vasker klær og lever mens vi er ute. Selv om det meste dreier seg om jobb, så rekker vi å oppleve litt også, forteller han.

Livet som vedlikeholdsarbeider på jernbanen kan på mange måter minne om den gamle

rallarkulturen på 1800- og begynnelsen av 1900-tallet. Dagens moderne rallare jobber stort sett i faste team, noe som gjør at det utvikler seg et godt sosialt miljø i brakkene.

– Mange av oss har vært på lag i mange år nå. Det skaper en egen kompiskultur, vi blir nesten som en familie, sier Knut Erik.

## Fra håndkraft til maskiner

Også Thor Oddvar likte i sin tid godt å være ute i sporet. På 1960- og 70-tallet var imidlertid hverdagen for jernbanearbeiderne annerledes enn i dag.

– I dag gjøres alt med maskiner. Da jeg var ung var det ren håndkraft som gjaldt, sier han, og forteller hvordan de byttet tunge sviller med bare nevene. Svillene var innsatt med kreosot, noe som ble lovlig hett i sommervarmen. Den gangen var det ikke vaskerom på brakka. Og at kreosot i dag er ansett som et farlig giftstoff var det heller ingen som kjente til den gang.

– Likevel har jeg ikke hørt om noen som fikk helseproblemer. Kanskje har den harde jobbinga bidratt til å holde meg i så god form, sier han med et smil.

Knut Erik nikker samtykkende.

– I dag sitter vi inne i maskinrommene med air condition og alt. Kanskje har vi det litt for bra, sier han.

## Sikkerhet på skinner

Thor Oddvar husker godt hvordan han pleide å trække rundt på en dresin for å inspisere skinnegangen eller frakte personer og utstyr. «Jernbanesykkelen» var vanlig frem til 70-tallet.

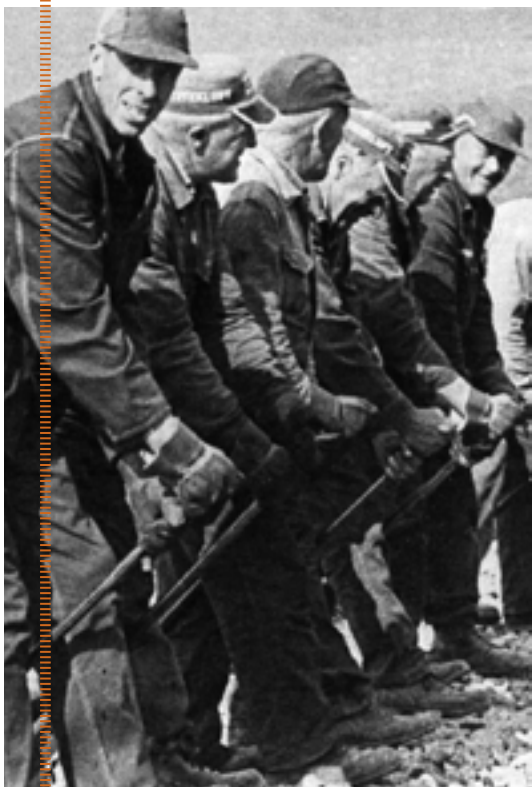
– Bremsen var ikke så mye mer enn en trekloss. Det gikk farlig fort i blant, minnes Tor Oddvar med et smil.

Til tross for at det var et hardt yrke, var rallarne fra gammelt av kjent for å bli tatt godt vare på av arbeidsgiveren gjennom sikkerhetstiltak og helsetjenester. Godt miljø, trivsel og sikkerhet var grunnleggende faktorer for virksomheten på jernbanen – den gang som i dag.

– Det er sterkt fokus på sikkerhet i Baneservice, og som ansatte får vi grundig kursing i alt fra førstehjelp til sikkerhetsrutiner. Noe av det første du lærer i denne jobben er å være forsiktig, fastslår Knut Erik.

SLEKTSLINJER: Far, sønn og sønnesønn Vingebacken har jobbet i Baneservice gjennom tre generasjoner. Fra venstre Knut Erik Vingebacken, Thor Oddvar Vingebacken og Stein Erik Vingebacken.





# Jernbanens historie i Norge

- Begynte i 1840, da Robert Stephenson besøkte landet for å gjøre de første forberedelsene til utbygging av jernbanenettet. Robert var sønnen til George Stephenson, oppfinneren av lokomotivet.
- På grunn av pengemangel, startet utbyggingen først i 1851. Da foretok stattholder Løvenskiold det første spadestikket på banen mellom Christiania og Eidsvoll.
- September 1854 kjørte det første toget mellom Christiania og Eidsvoll.
- Frem til omlag 1880 ble en rekke jernbanestrekninger bygget ut på privat initiativ.
- NSB ble opprettet i 1883 og tok dermed over ansvaret for de fleste jernbanestrekningene i landet.
- Bergensbanen sto klar i 1909 og Dovrebanen ble åpnet i 1921.
- Andre verdenskrig var en tung tid for jernbanen, og ved krigens slutt var det norske jernbanenettet i svært dårlig stand.
- Den første store fornyelsesbevilgningen fra Stortinget kom i 1952.
- Gjennom hele 60-tallet foregikk en omfattende modernisering av spor og signalanlegg i hele landet.
- Det siste damplokomotivet ble tatt ut av normal drift i 1970.
- I 1989 ble NSB delt opp i divisjoner, og den nye divisjonen Jernbane- og Elektroanleggene samlet mye av NSBs kompetanse på utbygging og vedlikehold av spor og signalanlegg.
- I 1992 besluttet NSB å skille funksjonene byggherre og entreprenør fra hverandre, og Baneservice ble opprettet som en ren entreprenør på jernbanenettet.
- I 1996 ble Jernbaneverket Baneservice videreført som en selvstendig forretningsenhet innen forvaltningsorganet Jernbaneverket.
- I januar 2005 ble virksomheten i Jernbaneverket Baneservice overført til Baneservice AS, et aksjeselskap eid av Samferdselsdepartementet.

# Styrets beretning

Thor Svegården  
Styreleder

Are Langmoen  
Styremedlem

Ove Snarheim  
Ansattrepresentant

Geir Wilhelm Rør  
Ansattrepresentant

Jon Jessesen  
Ansattrepresentant

Olaf Melbø  
Styremedlem

Anita Kåveland  
Styremedlem

Eli Giske  
Styremedlem



## Om selskapet og virksomheten

Baneservice AS ble stiftet 19.12.2003 og er et heleid selskap av staten v/Samferdselsdepartementet. Selskapet ble etablert i forbindelse med utskillelsen av forretningsenheten Baneservice, en del av Jernbaneverket, til et eget aksjeselskap. Utskillelsen skjedde med virkning fra 1.1.2005 gjennom en virksomhetsoverdragelse. 2006 er dermed selskapets andre ordinære driftsår. Gjennom kjøpet av aksjemajoriteten i det svenske konsernet Scandinavian Track Group AB (STG) 30.5.2006 ble Baneservice et konsern som består av Baneservice AS, med hovedkontor i Oslo, og STG, som er lokalisert i Borlänge i Sverige.

I Norge er konsernet organisert i regionale enheter; region Øst, Nord/Vest og Utland/Spesialprosjekter. Prosjektstøttefunksjoner som lager/verksted, utleie av maskiner/biler etc. er samlet i en egen avdeling. I Sverige er produksjonen organisert i en filial av morselskapet og gjennom det deleide konsernet STG i Midt-Sverige.

## Hovedhendelser i 2006

Konsernet er den største totalleverandøren innenfor jernbanetekniske entrepriser i Norge. Hovedmarkedet for konsernet er det norske jernbanenettet, og den viktigste kunden er Jernbaneverket. Konsernet tilbyr også jernbanerelaterte tjenester til private sporeiere og til trikk og T-bane. Som en del av konsernets langsiktige strategi for utvikling av Baneservice AS sin kompetanse og lønnsomhet, er det også satsset utenfor Norge, hovedsakelig i det svenske markedet. I den forbindelse ble det i 2005 etablert en filial av Baneservice AS i Göteborg. 30.5.2006 ervervet Baneservice AS også 51 % av aksjene i det svenske konsernet STG, som er en nisjeleverandør innenfor skinnesveising. STG har en betydelig markedsandel innenfor sitt markedssegment på den svenske jernbanen, og er en velkjent samarbeidspartner gjennom flere år for selskapet.

## Årets resultat og disponering

I likhet med selskapets første driftsår har også 2006 svart til styrets forventninger mht lønnsomhetsutvikling, konkurransekraft og omstillingsevne. Konsernets resultat før skatt ble på 8,9 mill.kr med en omsetning på 495,2 mill.kr. Siden konsernets resultatandel fra det svenske konsernet STG kun reflekterer perioden 30.5. til 31.12.06, er det framlagte resultatet bedre enn om det hadde reflektert hele årets drift. Resultat før skatt i morselskapet ble på 4,4 mill.kr (5,8) med en omsetning på 459,7 mill.kr (372,1). Dette gir en resultatgrad på 0,9 % (1,5 %).

En betydelig andel av omsetningen i konsernet i 2006 var knyttet til utbygging av togradiokommunikasjon på det norske jernbanenettet. Øvrige oppdrag har i hovedsak vært for Jernbaneverket og fordelt geografisk over hele jernbanenettet. Konsernet har lyktes i å opprettholde sin sterke markedsposisjon i Norge også i 2006, til tross for skjerpet konkurranse. Aktiviteten i Sverige har i hovedsak vært for Banverket.

I forbindelse med sluttoppjøret om utbygging

av togradiokommunikasjon, er det tvist med kunden, Netel AS, om oppgjør knyttet til entreprisen og endringer som har funnet sted underveis i prosjektperioden. Det er derfor sendt stevning til Oslo Tingrett med et totalt krav på 33,4 mill.kr eks. mva. Konsernets regnskap reflekterer et estimat etter beste skjønn.

Styret er av den oppfatning at årsresultatet gir et rettviseende bilde av selskapets stilling, og fremstår som bedre enn forventet ved virksomhetens etablering.

Det har ikke inntruffet forhold etter regnskapsårets slutt som er av vesentlig betydning for å vurdere virksomhetens stilling og resultat.

Konsernet har for tiden ingen FoU-aktiviteter.

## Omstilling

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra Jernbaneverket ble det bevilget 45,6 mill. kr fra eier til restrukturering av Baneservice AS. Siden starten i 2005 er det blitt gjennomført flere omstillingsoppgaver for å tilpasse selskapet til et konkurranseutsatt marked. En vesentlig del av restrukturingsmidlene er knyttet til førtidspensjonering. Det har imidlertid vært en klar målsetting i restrukturingsprosessen å unngå førtidspensjonering av medarbeidere, og så langt har man lyktes i å finne alternative løsninger for de berørte. I tråd med forutsetningene for bevilgningen har eier godkjent omdisponeringer til alternative restrukturingsformål.

Selskapet ble i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen pålagt å opprettholde en ytelsesbasert pensjonsordning for alle ansatte gjennom Statens pensjonskasse i minimum fem år. Styret vurderer de samlede pensjonskostnader, slik de fremgår av note 9 til regnskapet, som bekymringsfullt høye. De høye pensjonskostnadene vil over tid bidra til å svekke selskapets konkurransevne i et marked med sterkt pressede marginer, og hvor våre konkurrenter har vesentlig mindre omfattende pensjonsordninger. Det vil derfor være påkrevet å videreføre arbeidet med å styrke konsernets konkurranseposisjon, bl.a. gjennom å vurdere dagens pensjonsordning

## Fremtidsutsikter

Baneservice AS ble etablert som et ledd i å effektivisere jernbanesektoren i Norge. Stortinget vedtok samtidig en plan for økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets tjenester. Denne planen ble imidlertid stoppet etter regjeringsskiftet høsten 2005, noe som medførte en reduksjon av forventet totalmarked f.o.m. 2009 på over 500 mill.kr. Konsekvensen av markedsbortfallet viste at det var nødvendig med tiltak for å sikre tilfredsstillende avkastning på innskutt kapital. Det viktigste tiltaket som er igangsatt er en økning i tempoet for satsing utenfor Norge, med en fortsatt målsetting om å opprettholde virksomhetens solide posisjon i hjemmemarkedet.

Av markeder utenfor den norske jernbanen vurderes det svenske markedet som mest interessant. Sverige satses offensivt på jernbanen, og markedet er mer enn dobbelt så stort som det norske. Konkurranseutsettingen har også kommet

lenger enn i Norge. I tråd med utenlandsstrategien ervervet Baneservice AS 51 % av aksjene i det svenske konsernet STG 30.5.2006. Sammen med selskapets egen svenske driftsorganisasjon sikrer dette et sterkere fotfeste for videre satsing i Sverige. Så langt har satsingen ført til to større oppdrag i Sverige.

Styret vurderer ordreserven for 2007 som lav i forhold til de forventningene som ble skapt gjennom de økte bevilgningene til den norske jernbanen i statsbudsjettet for 2007. Økningen i bevilgningene indikerer imidlertid en sterkere satsing på vedlikehold og utbygging av jernbane i Norge, som konsernet, som den klart største totalleverandøren i bransjen, forventer å få sin relative markedsandel av. De neste årene er det planlagt store utbyggingsprosjekter rundt Oslo, både innenfor jernbane, trikk og T-bane. Også i områdene Bergen og Stavanger og på Sørlandsbanen er det planer om større utbyggings- og tunge vedlikeholdsoppgaver de neste tre til fire årene.

Med økningen av markedet forventes det konkurranse fra flere aktører. Dette krever at konsernet fortsatt må ha fokus på effektivitetsutvikling, styrking av konkurransevne og gode markedstilpassede løsninger som sikrer konsernets posisjon i hjemmemarkedet. Strategien frem mot 2010 innebærer fortsatt satsing innenfor nye markeder i Skandinavia, samt terminaltjenester, vedlikehold og nybygging innenfor trikk og T-bane. Satsingen skal sikre vekst og fortsatt positiv resultatutvikling til glede for både eier og ansatte.

Styret er av den oppfatning at forutsetningen for fortsatt drift er til stede.

## Kontantstrøm, investeringer, finansiering og likviditet

Samlet kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i konsernet var på -33,9 mill.kr i 2006, og for Baneservice AS -40,0 mill.kr (50,5). De samlede investeringene i konsernet var på 40,6 mill.kr, og for Baneservice AS 37,2 mill.kr (10,4). Investeringene har gått til innkjøp eller oppgraderinger av maskiner og utstyr som har økt konsernets driftssikkerhet og -stabilitet.

Konsernets likviditetsbeholdning var på 120,8 mill.kr pr. 31.12.2006, og 109,2 mill.kr i Baneservice AS (201,9). Totalkapitalen ved utgangen av året for konsernet var på 338,8 mill.kr og for Baneservice AS 317,7 mill.kr (346,0). Egenkapitalandelen i konsernet pr. 31.12.2006 var på 49,7 % og i Baneservice AS på 50,3 % (46,9 %). Konsernets og Baneservice AS sin finansielle stilling vurderes som god.

Konsernet er eksponert for endringer i valutakurser, spesielt svenske kroner, da inntekter fra oppdrag i Sverige er i svenske kroner. Selskapet har også leveranser fra utlandet, bl.a. investeringer i maskiner, som er i utenlandsk valuta. Det inngås terminkontrakter for å redusere selskapets valutarisiko og derigjennom den driftstilnyttede markedsrisiko.

Konsernet er også eksponert mot endringer i det generelle rentenivået.

Risiko for at motparter ikke har økonomisk evne til å oppfylle sine forpliktelser anses som lav, da





# Balanse

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
31.12.2006	EIENDELER	Note	31.12.2006	31.12.2005	
8.632	Goodwill	17			
17.892	Utsatt skattefordel	5	17.892	18.685	
<b>26.524</b>	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>17.892</b>	<b>18.685</b>	
70.892	Maskiner		70.413	48.243	
5.199	Vare- og personbiler		5.199	6.663	
8.648	Verktøy og inventar		6.371	5.775	
<b>84.739</b>	<b>Sum varige driftsmidler</b>	<b>4</b>	<b>81.983</b>	<b>60.681</b>	
	Investeringer i datterselskap	18	13.752		
917	Investeringer i øvrige aksjer	18			
	Pensjonsmidler	9		294	
<b>917</b>	<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>13.752</b>	<b>294</b>	
<b>112.180</b>	<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>113.627</b>	<b>79.660</b>	
8.829	Varelager	6	8.327	6.223	
89.533	Kundefordringer	12	82.932	51.940	
7.444	Andre kortsiktige fordringer	19	3.689	6.361	
<b>96.977</b>	<b>Sum fordringer</b>		<b>86.621</b>	<b>58.301</b>	
120.768	Likvide midler	7	109.151	201.862	
<b>226.574</b>	<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>204.099</b>	<b>266.386</b>	
<b>338.754</b>	<b>SUM EIENDELER</b>		<b>317.726</b>	<b>346.046</b>	

# Balanse

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
31.12.2006	GJELD OG EGENKAPITAL	Note	31.12.2006	31.12.2005	
50.000	Aksjekapital	8	50.000	50.000	
87.968	Overkursfond	8	87.968	87.968	
<b>137.968</b>	<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>137.968</b>	<b>137.968</b>	
30.407	Annen egenkapital	8	21.840	24.450	
<b>168.375</b>	<b>Sum egenkapital</b>	<b>8</b>	<b>159.808</b>	<b>162.418</b>	
161.676	Majoritetens andel				
6.699	Minoritetens andel				
5.757	Pensjonsforpliktelser	9	5.757		
7.591	Garanti- og serviceforpliktelser		7.591	6.045	
31.583	Restruktureringsforpliktelser	10	31.583	37.804	
<b>44.931</b>	<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>44.931</b>	<b>43.849</b>	
38.584	Langsiktig lån	11	38.300	38.300	
<b>38.584</b>	<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>38.300</b>	<b>38.300</b>	
43.327	Leverandørgjeld	12	41.332	44.060	
12.707	Skyldige offentlige avgifter		12.707	20.213	
1.495	Betalbar skatt		0	0	
26.665	Annen kortsiktig gjeld	15,19	17.978	37.206	
2.670	Avsetning til utbytte	8	2.670	0	
<b>86.864</b>	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>74.687</b>	<b>101.479</b>	
<b>170.379</b>	<b>Sum gjeld</b>		<b>157.918</b>	<b>183.628</b>	
<b>338.754</b>	<b>SUM GJELD OG EGENKAPITAL</b>		<b>317.726</b>	<b>346.046</b>	

# Kontantstrømoppstilling

## Morselskapet

Beløp i NOK 1000	2006	2005
Resultat før skatter	4.356	5.765
Gevinst ved avgang anleggsmidler	-55	-440
Av- og nedskrivninger	15.791	12.740
Endring kundefordringer, lager, forskudd leverandører, pensjoner	-30.430	-24.758
Endring kortsiktig gjeld	-23.417	64.892
Endring avsetning til restrukturering	-6.221	-7.746
<b>Netto likviditetsbeholdning fra driften (A)</b>	<b>-39.976</b>	<b>50.453</b>
Investering i varige driftsmidler	-37.203	-10.377
Salg av varige driftsmidler	175	1.946
Investering i datterselskap	-13.752	
<b>Netto likviditetsendring fra investeringer (B)</b>	<b>-50.780</b>	<b>-8.431</b>
Nedbetaling av langsiktig gjeld	0	0
Endring avsetning til garanti	1.545	-1.108
Utbetalt utbytte	-3.500	
<b>Netto likviditetsendring fra finansiering (C)</b>	<b>-1.955</b>	<b>-1.108</b>
<b>Netto endring av likvide midler (A+B+C)</b>	<b>-92.711</b>	<b>40.914</b>
Likviditetsbeholdning 1.1.	201.862	160.948
Likviditetsbeholdning 31.12.	109.151	201.862

## Konsernet

Beløp i NOK 1000	2006
Resultat før skatter	8.932
Gevinst ved avgang anleggsmidler	-55
Av- og nedskrivninger	16.931
Betalt skatt	-285
Endring kundefordringer, lager, forskudd leverandører, pensjoner	-35.231
Endring kortsiktig gjeld	-18.779
Endring avsetning til restrukturering	-6.221
Effekt av valutakursendringer	809
<b>Netto likviditetsbeholdning fra driften (A)</b>	<b>-33.899</b>
Investeringer i varige driftsmidler	-40.599
Salg av varige driftsmidler	200
Netto utbetalinger ved investering i datterselskap	-4.208
Utbetalinger ved kjøp av aksjer, obligas./konsernbidrag til datterselskap	-917
<b>Netto likviditetsendring fra investeringer (B)</b>	<b>-45.524</b>
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld	284
Endring avsetning til garanti	1.545
Utbetaling utbytte	-3.500
<b>Netto likviditetsendring fra finansiering (C)</b>	<b>-1.671</b>
<b>Netto endring av likvide midler (A+B+C)</b>	<b>-81.094</b>
Likviditetsbeholdning 1.1.	201.862
Likviditetsbeholdning 31.12.	120.768

Kontantstrømanalysen for konsernet er satt opp med utgangspunkt i Baneservice AS sin balanse pr. 31.12.2005.

# Noter

## Note 1 Regnskapsprinsipper

### Grunnleggende prinsipper

Årsregnskapet er satt opp i henhold til norsk regnskapslovgivning og god regnskapsskikk, og består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømsoppstilling og noter.

Årsregnskapet er basert på grunnleggende regnskapsprinsipper om transaksjon, opptjening, sammenstilling, forsiktighet og sammenlignbarhet. Ved usikkerhet om faktiske tall er det benyttet beste estimat basert på tilgjengelig informasjon på tidspunktet for regnskapsavleggelsen. Ved endring av regnskapsestimat resultatføres virkningen i den perioden estimatet endres.

### Konsolidering

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Baneservice AS og det svenske konsernet Scandinavian Track Group, som eies med 51 % av aksjene. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapet følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet, som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell merverdi eller mindreverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld balanseføres som goodwill. Merverdier i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

### Datterselskap

Datterselskapet vurderes etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringen er vurdert til anskaffelseskost for aksjene med mindre nedskrivning har vært nødvendig. Det er foretatt nedskrivning til virkelig verdi når verdifall skyldes årsaker som ikke kan antas å være forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Nedskrivninger er reversert når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Utbytte og andre utdelinger er inntektsført

samme år som det er avsatt i datterselskapet. Overstiger utbytte andel av tilbakeholdt resultat etter kjøpet, representerer den overskytende del tilbakebetaling av investert kapital, og utdelingene er fratrukket investeringens verdi i balansen.

### Utenlandsk valuta

Transaksjoner i valuta blir omregnet til kursen på transaksjonstidspunktet. På balansedagen blir eiendeler og gjeld i utenlandsk valuta omregnet til balansedagens kurs.

Omregning av balanseposter i utenlandsk valuta ved konsolidering skjer til balansedagens kurs. Omregningsdifferanser føres mot egenkapitalen. Inntekter og kostnader omregnes med periodens gjennomsnittlige transaksjonskurs.

### Resultatføring

#### Inntektsføring

Virksomheten består i all hovedsak av prosjekterelaterte oppgaver som kan ha varighet fra under en måned til flere år. Fakturering skjer normalt månedlig med betaling pr. 30 dager, vanligvis i takt med utførelsen av arbeidet. Anleggskontrakter regnskapsføres ved løpende avregning, ved at inntekt resultatføres i takt med fullføring av prosjektet, og kontraktskostnader sammenstilles med opptjent inntekt. Inntektsføringen skal reflektere opptjening, og fullføringsgraden benyttes som et mål på opptjeningen. Fullføringsgrad måles ut fra utført produksjon (vanligvis medgåtte kostnader/totalt estimerte kostnader). Resultatføring skjer dermed med opparbeidet andel av sluttprognose basert på fullføringsgrad. Endrings-/tilleggskrav resultatføres når de er sikre.

Prosjektkostnader inkluderer kostnader som er direkte knyttet til det enkelte prosjekt, samt indirekte kostnader som kan henføres til prosjekter. Indirekte kostnader som gjelder foretaket som helhet og som ikke kan henføres til prosjekter, inkluderes ikke.

Opparbeidet inntekt klassifiseres som driftsinntekt i resultatregnskapet. Løpende prosjekter klassifiseres som kortsiktige fordringer. Mottatte kundeforskudd utover det som er avregnet mot beholdninger på det enkelte prosjekt,

klassifiseres som kortsiktig gjeld.

Det foretas løpende avsetninger til garantiarbeider og annen usikkerhet. Garantitiden er normalt tre år på anleggskontrakter.

Netto gevinst/tap ved avhendelse av driftsmidler føres som annen driftsinntekt/-kostnad.

#### Offentlige tilskudd ved omstilling

Baneservice AS er tildelt midler fra staten til omstilling og restrukturering jfr. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004 –2005). Tilskuddet er balanseført med verdien på transaksjonstidspunktet. Ved mottak av restruktureringstilskudd bokføres denne som restruktureringsforpliktelse i balansen. Tilskudd resultatføres når restruktureringkostnader oppstår. Anvendte restruktureringsmidler vises netto i resultatregnskapet.

#### Kostnadsføringstidspunkt/sammenstilling

Kostnader sammenstilles og resultatføres samtidig med de inntekter som kostnadene henføres til. Kostnader som ikke kan henføres direkte til inntekter resultatføres når de påløper.

#### Transaksjoner mellom virksomhetsområder (interne leveranser)

Transaksjoner mellom virksomhetsområder foretas til alminnelige forretningsmessige vilkår og intern fortjeneste elimineres.

#### Klassifisering og vurdering av balanseposter

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

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventets å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

#### Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetningen til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte kundefordringene. I tillegg gjøres det for andre fordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap. Kundefordringer inkluderer opptjent, ikke fakturert kontraktinntekt på prosjekter.

#### Varebeholdninger

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Anskaffelseskost vurderes til gjennomsnittlig anskaffelseskost. Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans.

#### Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmiddelets forventede levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmiddelets kostpris og avskrives i takt med driftsmiddelet. Dersom den virkelige verdien av driftsmiddelet er lavere enn balanseført verdi, og dette skyldes årsaker som ikke er forbigående, skrives driftsmiddelet ned til virkelig verdi. Driftsmidler aktiveres og avskrives over en fastsatt avskrivningsplan dersom kostnadspris overstiger kr. 15.000,- og levetiden antas å være over tre år.

Ordinære avskrivninger beregnes og regnskapsføres lineært over den økonomiske levetiden med utgangspunkt i historisk kost. Nedskrivning forestas i den grad virkelig verdi er varig lavere enn bokført verdi.

#### Usikre forpliktelser

Usikre forpliktelser blir regnskapsført dersom det er sannsynlighetsovervekt for at de kommer til oppgjør og verdien kan estimeres pålitelig. Beste estimat benyttes ved beregning av oppgjørsverdi.

#### Garanti- og serviceforpliktelser

Det avsettes for garanti- og serviceforpliktelser på igangværende og avsluttede prosjekter med gjenværende garantitid. Avsetningene er basert på konkrete vurderinger på de enkelte prosjekt.

#### Pensjoner

Baneservice AS har pensjonsordninger som gir de ansatte rett til avtalte fremtidige pensjonsytelser (ytelsesbasert). Alle ansatte som ble overført fra Jernbaneverket Baneservice pr. 1.1.2005 er inkludert i Statens Pensjonskasse (SPK). Det samme gjelder alle nyansatte med unntak av ansatte i selskapets filial i Sverige.

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang osv. Netto pensjonskostnad klassifiseres som ordinær driftskostnad sammen med lønnskostnad. m.m. Pensjonsordninger i SPK er ikke fondsbasert, men simulert i et såkalt fiktivt fond som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner. Avkastninger fra pensjonsmidlene reinvesteres i det fiktive fondet til en avkastning i takt med utviklingen i statsobligasjonsrenten.

Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner amortiseres over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i beregningsforutsetningene (estimatendringer) amortiseres over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid, hvis avvikene ved årets begynnelse overstiger 10 % av differansen mellom pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler.

Det foreligger avtale med de ansatte om avtalefestet pensjon (AFP). Ordningen innebærer at de ansatte kan velge å gå av med pensjon fra og med 62 år. Ordningen finansieres fra ansettelsestidspunktet.

Konsernets ansatte i Sverige har pensjonsrettigheter og selskapene forpliktelser som er fundet og håndert av Fora og Alecta. Ordningene er å betrakte som flerforetaksplaner og arbeidsgiver er ansvarlig for ytelsene helt til de er dekket ved utbetalinger. Fora og Alecta har ikke fått frem tilfredsstillende underlag for vurdering av status for forpliktelsene og midlene i ordningene. Derfor behandles ordningen ved regnskapsavslutning

inntil videre som en innskuddsordning. Ansatte i ledende stillinger i STG-gruppen har en egen innskuddsordning.

#### Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 28 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapmessige og skattemessige verdier ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reverseres i samme periode, er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at den kan bli nyttiggjort. Årets skattekostnad består av endringer i utsatt skattefordel og betalbar skatt for inntektsåret.

#### Kontantstrømpoppstilling

Kontantstrømpoppstillingen er beregnet etter den indirekte metode. Kontanter og bankinnskudd omfatter bankinnskudd og andre kortsiktige plasseringer som umiddelbart kan konverteres til kjente kontantbeløp.

## Note 2

### Salgsinntekter

Beløp i NOK 1000

#### Morselskapet

	2006	2005
Region Øst	222.717	233.159
Region Nord/Vest	228.957	132.527
Sverige	8.016	5.521
<b>Sum</b>	<b>459.690</b>	<b>371.207</b>

#### Pr. virksomhetsområde

Utbygging og vedlikehold av jernbane	435.662	344.398
Maskinutleie	7.864	10.704
Lager	13.230	10.870
Opplæring	791	2.453
Diverse	2.143	2.782
<b>Sum</b>	<b>459.690</b>	<b>371.207</b>

#### Konsernet

	2006
Region Øst	222.718
Region Nord/Vest	228.957
Sverige	43.494
<b>Sum</b>	<b>495.169</b>

#### Pr. virksomhetsområde

Utbygging og vedlikehold av jernbane	471.141
Maskinutleie	7.864
Lager	13.230
Opplæring	791
Diverse	2.143
<b>Sum</b>	<b>495.169</b>

## Note 3

Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte m.m.

Beløp i NOK 1000

#### Morselskapet

Lønnskostnader	2006	2005
Lønninger	128.723	113.164
Arbeidsgiveravgift	20.301	15.485
Pensjonskostnader	16.171	7.793
Andre ytelser	6.195	3.488
<b>Sum</b>	<b>171.390</b>	<b>139.930</b>

I gjennomsnitt har det vært 270 fast ansatte i 2006.

Administrerende direktør har avtale om seks måneders lønn utover oppsigelsestiden på seks måneder (ved fratredelse etter styrets vedtak), og samme pensjonsordning som øvrige ansatte gjennom Statens Pensjonskasse. Det foreligger ikke avtale om bonusutbetaling. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til daglig leder, styreformann eller andre nærstående parter.

Revisjon og andre tjenester fra revisor spesifiseres som følger:

Lovpålagt revisjon	kr 355.500
Skatterådgivning	kr 27.500

#### Konsernet

Lønnskostnader	2006
Lønninger	146.517
Arbeidsgiveravgift	25.359
Pensjonskostnader	16.417
Andre ytelser	6.596
<b>Sum</b>	<b>194.889</b>

I gjennomsnitt har det vært 328 fast ansatte i 2006

Ytelser til ledende personer:	Adm.dir.	Styret
Lønn	856	1.350
Pensjonskostnader	96	0
Annen godtgjørelse	0	0

Revisjon og andre tjenester fra revisor spesifiseres som følger:

Lovpålagt revisjon	kr 441.900
Skatterådgivning	kr 27.500
Andre tjenester	kr 180.000

I datterselskapet ble det ikke utbetalt godtgjørelse til styret i 2006.

## Note 4 Varige driftsmidler

Beløp i NOK 1000

### Morselskapet

Avskrivningsplan	6-15 år		8 år	3 - 10 år	Sum
	Maskiner	Vare-/laste-/personbiler		Verktøy/ inventar	
Anskaffelsesverdi 1.1.06	58.212		8.181	7.028	73.421
Akkumulerte avskrivninger 1.1.06	9.969		1518	1.253	12.740
Tilgang 2006	34.843		264	2.106	37.213
Avgang 2006	0		83	37	120
Årets avskrivninger 2006	12.673		1.645	1.473	15.791
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2006</b>	<b>70.413</b>		<b>5.199</b>	<b>6.371</b>	<b>81.983</b>

Årlig leiekostnad knyttet til driftsmidler som ikke er balanseført utgjør kr.1.842.238. Dette omfatter transportmidler og maskiner. Avtalene har kort varighet.

### Konsernet

Avskrivningsplan	6-15 år		8 år	3-10år	Sum
	Maskiner	Vare/laste/personbiler		Verktøy/ inventar	
Anskaffelsesverdi 1.1.06	58.212		8.181	7.028	73.421
Akkumulerte avskrivninger 1.1.06	9.969		1.518	1.253	12.740
Tilgang anskaffelser ved kjøp av virksomhet	599		0	3.570	4.169
Akkumulert avskrivning ved kjøp av virksomhet	124		0	1.115	1.239
Tilgang 2006	34.935		264	2.470	37.669
Avgang 2006	0		83	62	145
Årets avskrivninger 2006	12.761		1.645	1.990	16.396
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2006</b>	<b>70.892</b>		<b>5.199</b>	<b>8.648</b>	<b>84.739</b>

Årlig leiekostnad knyttet til driftsmidler som ikke er balanseført utgjør kr 3.278.102. Dette omfatter transportmidler, maskiner og produksjonsutstyr. Avtalene har kort varighet.

## Note 5 Skatt

Morselskapet	2006	2005	Konsernet	2006
Årets skattekostnad fordeler seg på:			Årets skattekostnad fordeler seg på:	
Betalbar skatt	0	0	Betalbar skatt	1.450
Endring i utsatt skatt	796	1.143	Endring i utsatt skatt	796
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>796</b>	<b>1.143</b>	<b>Sum skattekostnad</b>	<b>2.246</b>
Beregning av årets skattegrunnlag:			Beregning av årets skattegrunnlag:	
Resultat før skattekostnad	4.355	5.765	Resultat før skattekostnad	8.931
Permanente forskjeller	-1.513	-1.684	Permanente forskjeller	-1.513
Endring i midlertidige forskjeller	-35.760	-35.876	Endring i midlertidige forskjeller	-35.760
<b>Årets skattegrunnlag</b>	<b>-32.918</b>	<b>-31.795</b>	<b>Årets skattegrunnlag</b>	<b>-28.342</b>
Oversikt over midlertidige forskjeller:			Oversikt over midlertidige forskjeller:	
Fordringer	11	1.055	Fordringer	11
Anleggsmidler	4.884	2.116	Anleggsmidler	4.884
Anleggskontrakter	44.353	23.654	Anleggskontrakter	44.353
Avsetning etter god regnskapsskikk	-42.677	-62.055	Avsetning etter god regnskapsskikk	-42.677
Pensjoner	-5.757	294	Pensjoner	-5.757
Fremførbart underskudd	-64.713	-31.795	Fremførbart underskudd	-64.713
<b>Sum</b>	<b>-63.899</b>	<b>-66.731</b>	<b>Sum</b>	<b>-63.899</b>
<b>28% utsatt skattefordel</b>	<b>17.892</b>	<b>18.685</b>	<b>28% utsatt skattefordel</b>	<b>17.892</b>
<b>Analyse av årets skattekostnad:</b>			<b>Analyse av årets skattekostnad:</b>	
28 % av resultat før skatt	1.219	1.615	28 % av resultat før skatt	2.501
Skatt av permanente forskjeller	-423	-472	Effekt av avskrivning ikke skattemessig goodwill	150
<b>Analyse skattekostnad</b>	<b>796</b>	<b>1.143</b>	Skatt av permanente forskjeller	-423
			Effekt av valutkursendringer datterselskap	18
			<b>Analyse skattekostnad</b>	<b>2.246</b>

## Note 6 Varer

Beløp i NOK 1000

### Morselskapet

	31.12.2006	31.12.2005
Lager av ferdigvarer	8.327	6.223

### Konsernet

	31.12.2006
Lager av ferdigvarer	8.829

## Note 7 Likvide midler

Bundne skattetreksmidler i selskapet utgjør kr. 6.897.129. Konsernet har plassert likvide midler i et pengemarkedsfond. Fondet er vurdert som en kortsiktig plassering og det gjøres løpende vurderinger av plasseringen. Fondet er vurdert til virkelig verdi i balansen, og utgjør pr. 31.12.2006 kr 50.586.419.

## Note 8 Egenkapital og aksjonærinformasjon

Beløp i NOK 1000

### Morselskapet

	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2005	50.000	87.968	24.450	162.418
Utbytte for 2005 etter vedtak i generalforsamling			-3.500	-3.500
Årets resultat			3.560	3.560
Avsatt til utbytte			-2.670	-2.670
<b>Egenkapital 31.12.2006</b>	<b>50.000</b>	<b>87.968</b>	<b>21.840</b>	<b>159.808</b>

Selskapets aksjekapital består av 50.000 aksjer som alle har lik stemmerett. Samtlige aksjer er eid av Samferdselsdepartementet.

### Konsernet

	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2005	50.000	87.968	24.450	162.418
Utbytte for 2005 etter vedtak i generalforsamling			-3.500	-3.500
Tilgang minoritet ved konserndannelse			4.395	4.395
Årets resultat			6.686	6.686
Omregningsdifferanser			1.046	1.046
Avsatt til utbytte			-2.670	-2.670
<b>Egenkapital 31.12.2006</b>	<b>50.000</b>	<b>87.968</b>	<b>30.407</b>	<b>168.375</b>

## Note 9

### Pensjonsforpliktelser

#### Morselskapet:

Selskapet har ytelsesbasert pensjonsordning som omfatter alle ansatte, med unntak av ansatte i filial Sverige som har andre ordninger. Pensjonsforpliktelsene for virksomheten i Norge er dekket i Statens Pensjonskasse (SPK), og pensjonene er fastsatt etter reglene som gjelder for SPK. Regnskapsmessig er ordningen behandlet som en ytelsesmessig pensjonsplan. På oppgjørstidspunktet hadde selskapet forpliktelser overfor 270 personer.

De økonomiske forutsetninger som er benyttet i aktuarberegningen er:

Beløp i NOK 1000	31.12.2006	31.12.2005
Diskonteringsfaktor	4,35 %	5,00 %
Lønnsregulering	4,50 %	3,30 %
G-regulering	4,00 %	2,90 %
Forventet avkastning på pensjonsmidler	5,00 %	4,00 %

Gjennomsnittlig gjenværende tjenestetid anvendes som amortiseringsfaktor. 10 % av den største verdi av fondsmidlene og påløpt pensjonsforpliktelse benyttes som korridor. Selskapet har pr. 31.12.2006 valgt å legge til grunn de forutsetninger som følger av NRS sitt høringsutkast til veiledning for fastsettelse av forutsetninger ved pensjonsberegninger for ytelsesbaserte pensjonsordninger etter NRS 6 og IAS 19.

Selskapets diskonterte, påløpte pensjonsforpliktelser på oppgjørstidspunktet:	31.12.2006	31.12.2005
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	309.869	186.859
Pensjonsmidler	-179.795	-158.182
Ikke resultatført virkning estimatavvik	-125.028	-33.015
Balanseført netto pensjonsforpliktelse før arbeidsgiveravgift	5.046	-4.338
Arbeidsgiveravgift	711	4.044
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>5.757</b>	<b>-294</b>

Årets samlede netto pensjonskostnader:	2006	2005
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	9.305	7.113
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	12.543	8.533
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-8.315	-5.889
Administrasjonskostnader	243	0
Resultatført estimatendringer og avvik	6.868	0
Arbeidsgiveravgift	2.911	1.376
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>23.555</b>	<b>11.133</b>
Årets andel av avsetning til merkostnad SPK*	-3.340	-3.340
Effekt av endret metode for avsetning arbeidsgiveravgift	-4.044	
<b>Netto pensjonskostnad etter fradrag for inntektsført avsetning</b>	<b>16.171</b>	<b>7.793</b>

\*Inngår i tilskudd til restrukturering, se note 10.

#### Konsernet:

Konsernets ansatte i Sverige har pensjonsrettigheter og selskapene forpliktelser som er fundet og håndtert av Fora og Alecta. Ordningene er å betrakte som flerforetaksplaner og arbeidsgiver er ansvarlig for ytelsene helt til de er dekket ved utbetalinger. I henhold til uttalelse fra Redovisningsrådet er dette ytelsesbaserte ordninger. Det er ikke mottatt aktuarberegninger. I samråd med Föreningen Auktoriserade Revisorer forutsettes det at ordningene er i balanse, og det er derfor benyttet periodens innbetalinger som periodens kostnad. Årets pensjonskostnad for STG beløper seg til kr 246.000.

Konsernets diskonterte, påløpte pensjonsforpliktelser på oppgjørstidspunktet:

	31.12.2006
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	309.869
Pensjonsmidler	-179.795
Ikke resultatført virkning estimatavvik	-125.028
Balanseført netto pensjonsforpliktelse før arbeidsgiveravgift	5.046
Arbeidsgiveravgift	711
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>5.757</b>

#### Årets samlede netto pensjonskostnader:

	2006
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	9.305
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	12.543
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-8.315
Administrasjonskostnader	243
Resultatført estimatendringer og avvik	6.868
Arbeidsgiveravgift	2.911
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>23.555</b>

Årets andel av avsetning til merkostnad SPK*	-3.340
Effekt av endret metode for avsetning arbeidsgiveravgift	-4.044
Innbetalinger til innskuddsordninger	246
<b>Netto pensjonskostnad etter fradrag for inntektsført avsetning</b>	<b>16.417</b>

\*Inngår i tilskudd til restrukturering, se note 10.

## Note 10 Tilskudd til restrukturering

Beløp i NOK 1000

I forbindelse med omdanning av Jernbaneverkets forretningsenhet Baneservice til aksjeselskap ble det gitt et tilskudd fra eier til dekning av kostnader til restrukturering av selskapet. Tilskuddet ble basert på det identifiserte restrukturingsbehovet fra styret i Baneservice AS. Det er forutsatt at bruk av midlene til alternative virkemidler skal godkjennes av eier, samt at evt. overskytende beløp kan kreves tilbakebetalt til Samferdselsdepartementet.

	Tilskudd	Benyttet	Gjenstående	Resultatført
Adm.kostnader knyttet til gjennomføring av restrukturering	2.000	2.748	-748*	0
Førtidspensjonering	24.000	0	24.000	0
Flytting av arkiv, skrotning av maskiner og lagervarer, merkostnader gjeldende husleiekontrakt	2.850	4.539	-1.689*	0
Merkostnad fem års medlemsskap i SPK	16.700	6.680	10.020	0
Sum restrukturingsforpliktelser	45.550	13.967	31.583	0

\*I tråd med forutsetningene har Samferdselsdepartementet godkjent omdisponeringer til alternative restrukturingsformål.

## Note 11 Langsiktig lån

Som en overgangsordning ble Baneservice AS tildelt et lån på kr. 38.300.000 fra eier for å dekke virksomhetens likviditetsbehov etter omdanningen. Lånet er gitt på markedsmessig vilkår med en løpetid på tre år. Lånet er avdragsfritt. Det er forutsatt at selskapet ved behov refinansierer lånet i det private kapitalmarkedet ved låneperiodens utløp.

## Note 12 Prosjekter

Beløp i NOK 1000

Morselskapet	2006	2005
Inntektsført på igangværende prosjekter	241.695	154.598
Kostnader opptjent inntekt og tapsavsetninger	-199.945	-133.136
<b>Netto resultatført igangværende prosjekter</b>	<b>41.750</b>	<b>21.462</b>
Opptjente, ikke fakturerte inntekter igangværende prosjekter (inngår i kundefordringer)	6.997	4.106
Forskuddsfakturert produksjon	-11.632	-10.640
Innestående fra byggherre	12.232	5.947
Gjenværende tapsavsetninger (inngår i kortsiktig gjeld)	2.000	14.000
Estimert gjenværende produksjon på tapsprosjekter	9.605	109.500

Konsernet	2006	2005
Inntektsført på igangværende prosjekter	242.275	
Kostnader opptjent inntekt og tapsavsetninger	-200.673	
<b>Netto resultatført igangværende prosjekter</b>	<b>41.602</b>	
Opptjente, ikke fakturerte inntekter igangværende prosjekter (inngår i kundefordringer)	10.227	
Forskuddsfakturert produksjon	-11.821	
Innestående fra byggherre	12.232	
Gjenværende tapsavsetninger (inngår i kortsiktig gjeld)	2.000	
Estimert gjenværende produksjon på tapsprosjekter	9.605	

## Note 13 Pantstillelser og garantiansvar

Beløp i NOK 1000

Morselskapet	2006	2005
Garantiansvar	3.605	409

I forbindelse med inngåtte entreprenørkontrakter er selskapet underlagt sedvanlige entreprenørforpliktelser med tilhørende garantistillelser. Nordea Bank ASA har pant i kundefordringer og varelager som sikkerhet for garantiene.

## Note 14 Transaksjoner med nærstående parter

Baneservice AS har transaksjoner med nærstående part. Denne er identifisert som Samferdselsdepartementet som eier av kapitalinnskuddet. Jernbaneverket som kontraktspart og byggherre betraktes ikke som nærstående part etter det organisatoriske skillet pr. 1.1.2005. Ved opprettelsen av Baneservice AS la Samferdselsdepartementet stor vekt på at selskapet ble etablert med en sunn økonomisk og bemanningsmessig basis som gjør det i stand til å tilpasse seg markedsmessige rammevilkår på en best mulig måte og ha betingelser på linje med konkurrerende selskaper. Samferdselsdepartementet foreslo derfor at det ble bevilget tilskudd til selskapet til dekning av restrukturingskostnadene, se St.prp.nr. 1 tillegg 2 (2004-2005) og note 10 Tilskudd til restrukturering.

## Note 15 Usikkerhet og betingede utfall

Løpende inntektsføring av prosjekter innebærer usikkerhet da man baserer seg på estimater og vurderinger. For igangværende prosjekter er det usikkerhet knyttet til fremdrift, tvister, garantiarbeide, sluttprognose etc. Det endelige resultatet for et prosjekt kan derfor avvike fra den forventede sluttprognose. Det kan også forekomme tvister som avgjøres ved voldgift eller rettsak. Det er gjort avsetninger for tvister m.v. under annen kortsiktig gjeld.

I forbindelse med sluttoppgjøret om utbygging av togradiokommunikasjon, er det tvist med kunden, Netel AS, om oppgjør knyttet til entreprisen og endringer som har funnet sted underveis i prosjektperioden. Det er derfor sendt stevning til Oslo Tingrett med et totalt krav på 33,4 mill.kr eks. mva. Konsernets regnskap reflekterer et estimat etter beste skjønn. Netel AS har avvist kravet og senere stevnet sin oppdragsgiver, Siemens AS, der Baneservice AS sitt krav inngår. Baneservice AS har foreslått en treparts megling, men Netel AS ønsker å avvente Siemens' tilsvar. Siemens' oppdragsgiver er Jernbaneverket, som er byggherre.

## Note 16 Vesentlige enkeltransaksjoner

Baneservice AS kjøpte med overtagelsesdato 30. mai 2006 51 % av aksjene i det svenske konsernet STG. Konsernet består av selskapene Rail Weld Sweden AB, Spår 1435 AB, Infra Tech Consulting AB og Rail Safe Service AB. Vederlaget for aksjene var på kr 13.752.000.

## Note 17 Immaterielle eiendeler

Beløp i NOK 1000

Konsernet

	Goodwill
<b>Anskaffelseskost 1.1.2006</b>	0
Årets tilgang	9.167
Årets avgang	0
<b>Anskaffelseskost 31.12.2006</b>	<b>9.167</b>
Årets avskrivninger	535
Årets nedskrivninger	0
<b>Bokført verdi 31.12.2006</b>	<b>8.632</b>

Goodwill er vurder til å ha en levetid på 10 år, og er knyttet til synergigevinster ved kjøpet av Scandinavian Track Group AB.

## Note 18 Aksjer i datterselskap

Beløp i NOK 1000

Morselskapet

	Ervervet	Kontor	Eierandel	St.andel	Balansført verdi
Scandinavian Track Group AB	30.506	Borlänge	51 %	51 %	13.752

## Note 19 Mellomværende med selskap i samme konsern og tilknyttede selskap

Pr. 31.12.2006 var det ingen mellomværende mellom selskapene.

Til generalforsamlingen i Baneservice AS

## Revisjonsberetning for 2006

Vi har revidert årsregnskapet for Baneservice AS for regnskapsåret 2006, som viser et overskudd på TNOK 3.560 for morselskapet og et overskudd på TNOK 6.686 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling, noteopplysninger og konsernregnskap. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2006 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god bokføringsskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 16. mars 2007

**PricewaterhouseCoopers AS**

  
Bjørn Rydland  
Statsautorisert revisor

# Summary in English

Baneservice supplies a complete range of construction and engineering services related to railway track and electrical installations, and is headquartered in Oslo

The company's main market is the Norwegian railway network. The company carries out maintenance and construction projects – mainly for the Norwegian National Rail Administration (Jernbaneverket), but also offers services to private track owners, tram and metro systems.

Baneservice AS was established as part of a government effort to make the Norwegian railway sector more efficient. At the same time the Norwegian Storting (parliament) passed a resolution requiring Jernbaneverket to put more of its projects out to competitive tender. However, this plan was stopped when a new government took over in the autumn of 2005, with a consequent reduction in the company's expected market potential. This necessitated new initiatives on the part of Baneservice, mainly to increase the market efforts outside of Norway and maintain the company's strong position in the domestic market.

In line with the strategy for the international activities, Baneservice acquired 51% of the shares in the Swedish company Scandinavian Track Group AB (STG) in the summer of 2006. STG has a strong position in the Swedish market for track welding. Together with Baneservice's own organisation in Sweden, this acquisition secures a stronger basis for

continued business expansion in Sweden. In 2006 Baneservice was awarded two substantial contracts in Sweden.

A considerable share of the turnover in 2006 derives from participation in the construction of the train radio communication system GSM-R for the Norwegian railway network. Other projects have mainly been carried out for Jernbaneverket throughout most of the rail network.

The company's financial performance in 2006 corresponds to the expectations of the board of directors with regard to profit development, competitive advantages and realignment of the company. The overall result for the year is considered satisfactory for a company under development, and is considerably better than was expected when the company was established.

The managing director of Baneservice AS, Lars Skålnes, points out that the most important challenges for 2007 relate to the company's further development in Sweden, exploiting cross-border synergies with STG, and maintaining the company's strong position in Norway by concentrating on the projects that are best suited for Baneservice. The overall goal is to increase the efficiency of railway maintenance and construction.



Managing director  
Lars Skålnes



Minister of Transport and  
Communications,  
Liv Signe Navarsete



Installation of catenary



Ballast cleaning



Young apprentice at  
Baneservice

## Key figures 2006

Million NOK	The Parent Company	The Group
Turnover	459,7	495,2
Profit before tax	4,4	8,9
Total capital	317,7	338,8
Equity	159,8	168,4
Equity %	50,3 %	49,7 %
Investments	37,2	40,6
No. of employees (31.12.2006)	270	328
Sick leave %	6,4 %	5,6 %
Injuries (H-factor*)	6,8	6,8

\*H-factor = the number of injuries per 1 million working hours



## **Baneservice**

**Besøksadresse:**

Stenersgt. 1A (Oslo City)

**Postadresse:**

Postboks 596 Sentrum  
0106 Oslo

Telefon: +47 22 45 66 00

Faks: +47 22 45 66 04

[post@baneservice.no](mailto:post@baneservice.no)

[www.baneservice.no](http://www.baneservice.no)