

# Høydepunkter i 2007

Januar

**Sesongstart på Baneservice-skolen:**  
I løpet av 2007 blir det gjennomført 1.600 kursdager for å utvikle medarbeiderens kompetanse. Les mer på [side 26-27](#)

Mars

**Relasjonsmøting:**  
Baneservice gjennomfører en relasjonsmøting blant kunder, samarbeidspartnere og i det politiske miljø. På en skala fra 1 til 7 skårer Baneservice 6,4 på spørsmålet om selvskapet er en seriøs aktør i markedet. Senere samme år gjennomfører Baneservice en kundeundersøkelse med gode resultater. Les mer på [side 22-23](#)

April

**Nye jobber i Sverige:**  
Kontrakter på SEK 80 millioner gjelder ombygging av kontaktlednings- og sporanleggene på Uppsala-Bangård. Les mer på [side 12-13](#)

**Oppstartsmøter:**  
For høysesongen startet blir det gjennomført oppstartsmøter på flere prosjekter. Framdriftsplaner og sikrer jobbanalyser er viktige punkter på disse møtene. Les mer på [side 24-25](#)

Mai

**Balastrensing:**  
Jernbaneverket velger ny årlig oppjon. Les mer på [side 14-15](#)

**Operatør i Sverige:**  
Baneservice sin filial i Sverige får egen operatørstatus på den svenske jernbanen og kan dermed kjøre egne maskiner på trafikkerte spor. Dette er kostnadseffektivt og gir større fleksibilitet mellom prosjektene. Les mer på [side 12-13](#)

**Kontrakt på T-banen:**  
Baneservice får sin første store kontrakt på T-banen (i Oslo) i forbindelse med oppgaderingen av Kolåsbanen til metrostandard. Les mer på [side 4-5 og 10-11](#)

Juni

**Sporombygging i København:**  
Baneservice starter arbeidet med sporombygging på Køgebanen, en tre mil lang strekning sørvest for København. Les mer på [side 12-13](#)

**Ny kontrakt på Nordlandsbanen:**  
Baneservice får kontrakten på nybygging av signalanlegget for fjernstyringen på strekningen fra Mosjøen til Mo i Rana. Les mer på [side 10-11](#)

**Kundeundersøkelsen:**  
93 prosent av kundene til Baneservice er så fornøyde med samarbeidet at de vil anbefale selskapet til andre. Les mer på [side 22-23](#)

**Ny organisasjon:**  
Etter organisasjonsendringen består Baneservice nå av fire stabsavdelinger og fem divisjoner.

Oktober

**Nordic Rail i Jönköping:**  
Dette er den viktigste møteplassen for nordisk jernbane, og det største utstillingsvinduet mot markedet. Baneservice er til stede med stand. Besøktallet lå 20 prosent høyere enn i 2005.

September

**Nye brakker i Asker:**  
28 nye boliger tas i bruk. De nyebrakkene har separate soverom og felles takterrasse. Les mer på [side 18-19](#)

November

**Ny HR-sjef:**  
John-Erik Johnsen begynner som HR-sjef i Baneservice.

Desember

**GSM-R-prosjektet avsluttes:**  
Dette arbeidet startet i 2003, og anlegget var ferdig montert i september 2006. Fra 1. november 2007 ble GSM-R tatt i bruk som eneste lovlig togradio i Norge. Baneservice sin omsetning i prosjektet er på omlag 400 millioner.

**Blir sporbygger i Bergen:**  
For Bybanen i Bergen skal Baneservice bygge spor fra Bergen sentrum til Nesttun. Arbeidet starter i juni 2008 og pågår til januar 2010. Les mer på [side 4-5 og 10-11](#)

**Rekordlave skadestall:**  
Fra 2005 til 2007 er antall skader mer million arbeidstimer redusert med 80 prosent. Les mer på [side 24-25](#)

**Ny kontrakt på Nordlandsbanen:**  
Baneservice får kontrakten på nybygging av signalanlegget for fjernstyringen på strekningen mellom Mo i Rana og Rognan, samt en oppjon på strekningen Rognan-Bodø.

# Sterk vekst i nye spor

Gjennombrudd i sporveismarkedet var ett av høydepunktene, og trygger fremtiden for Baneservice. Når administrerende direktør Lars Skålnes gjør opp status for 2007, er han likevel mest fornøyd med alt som ikke skjedde.

Allerede i 2005 satte Baneservice som strategisk mål å vokse innenfor sporveien i Norge.

– Vi ville satse på dette markedet for å få opp omsetningen og få en jevnere tilgang på prosjekter, sier administrerende direktør Lars Skålnes.

Han kan se tilbake på 2007 som året da Baneservice fikk sitt endelige gjennombrudd i dette markedet.

## Skaper trygghet

I arbeidet med å gjøre Kolsåsbanen om til metrobane, legger Baneservice nå spor og strømskinner mellom Sørbyhaugen og Lysakerelva. Denne første kontrakten med Kollektivtransportproduksjon (tidligere Oslo Sporveier) ble signert i mai 2007, og har en verdi på til sammen 43 millioner kroner.

Like før jul ble det også klart at Baneservice skal bygge ti kilometer dobbeltsporet trasé fra Bergen sentrum til Nesttun, som er første byggetrinn på bybanen ut til Bergen lufthavn Flesland. Arbeidet starter sommeren 2008 og vil vare til 2010. På det meste vil Baneservice ha 40 medarbeidere i arbeid her.

– Med de store ordreservene vi nå har, har vi en helt ny trygghet for framtiden. Vi kan planlegge på mye lengre sikt enn tidligere, sier Skålnes.

## Lykkes i Sverige

Satsingen i Sverige er et annet strategisk grep fra Baneservice for å møte et begrenset hjemmemarked. I tillegg til den svenske filialen som allerede var etablert, kjøpte Baneservice i 2006 majoriteten i det svenske selskapet STG.

– Vi så at det norske markedet var for lite til å beholde og utvikle all den jernbanefaglige kompetansen vi har i selskapet. Dessuten er det risikabelt å gjøre oss for avhengige av én eller få

kunder innenlands, sier Skålnes.

Satsingen i det svenske markedet ga gode resultater i 2007. I underkant av 100 ansatte inkludert sesongarbeidere sørget for en omsetning på SEK 150 millioner i Sverige.

## Laster opp godstog

Også det nye forretningsområdet terminaldrift gir Baneservice et nytt bein å stå på. Dette er en logistiktjeneste på godsterminaler. Baneservice har 14 faste medarbeidere som sørger for at godstog blir lastet med biler i Drammen, papir i Halden og Hønefoss og tømmer i Kongsvinger. I motsetning til den mer sesongbaserte virksomheten, sørger denne divisjonen for oppdrag og inntekter gjennom hele året.

## Synkende skadetail

– Jeg er likevel mest fornøyd med alt det som ikke skjedde, sier Skålnes når han oppsummerer 2007.

Han peker da på de rekordlave skadetailene i Baneservice: 3,6 skader med fravær per million arbeidede timer er både ny rekord for selskapet og lavere enn snittet i bransjen.

– Vi ser at holdningen om å passe godt på seg selv og sine arbeidskamerater er i ferd med å bli en ryggmargsrefleks, sier Skålnes.

I tillegg til gode holdninger og den daglige bevisstheten hos den enkelte som arbeider på prosjektene, bidrar også gode rutiner som HMS-runder, risikoanalyser og oppstartsmøter til de positive tallene.

## To utfordringer

Lars Skålnes ser to hovedutfordringer i 2008. For det første må Baneservice fortsatt trekke til seg kompetent arbeidskraft. I 2007 steg antallet faste ansatte, og dette er en kurve som Skålnes gjerne ser enda brattere i årene som kommer.

– Det er ingen tvil om at dagens ansatte er de beste ambassadørene vi har overfor potensielle søkere. Jeg tror vi har et rykte for å ta vare på og utvikle kompetansen hos den enkelte. Baneserviceskolen er et godt eksempel på det, sier Skålnes.

For det andre vil Skålnes i løpet av 2008 ha i havn en ny pensjonsavtale med de av Baneservice sine ansatte som i sin tid ble overført fra Jernbaneverket.

– Vi jobber godt sammen med fagforeningen her, og når året er omme er nok dette løst, avslutter Skålnes.

## Lars Skålnes (55)

**Bakgrunn:** Utdannet sivilingeniør, sjef i Baneservice siden 2001

**Første betalte jobb:** Ryddet kratt i plantefelt

**Mest eksotiske jobb:** Construction Manager i Tanzania og Zambia

**Beste togminne:** En glad studenttur mellom Trondheim og Levanger

**Verste togminne:** Døgnet da han jaktet på togbilletter i Shanghai

**Familie:** Bor med kone og tre døtre i Lommedalen i Bærum

**Leser og hører akkurat nå:** Jacob Sande på nattbordet, Katie Meluha i CD-spilleren

**Fritid:** Hagestell, hjortejakt og barnas korps og håndball

NYE MARKEDER: Administrerende direktør ser tilbake på et år der Baneservice har fått flere bein å stå på.



# Klimasporet

Mer penger til jernbane nå sparer oss for langt større regninger senere, mener Norges Naturvernforbund.

Da årets statsbudsjett ble lagt fram inneholdt det drøye 7,5 milliarder til jernbane. Norges Naturvernforbund pekte da på at etterslepet på investeringer blir på hele 1,1 milliard, sammenlignet med den mer langsiktige nasjonale transportplanen.

## Kjemper for vei

Tre måneder senere presenterte de norske transportetatene sitt forslag til en ny nasjonal transportplan for årene 2010-2019. Her valgte Jernbaneverket å prioritere vedlikehold framfor nyinvesteringer.

– Når så du sist en samferdselsminister klippe snora for en ny jernbanetrasé? Det lokale presset for mer vei er enormt. Alle stortingsrepresentanter har med seg en lokal veistubb å kjempe for når de blir valgt inn. Nesten ingen har med seg en jernbanestrekning.

Slik beskriver leder Lars Haltbrekken i Norges Naturvernforbund den manglende politiske viljen til å gi jernbanen mer penger.

## Koster mer å la være

Det politiske Norge samler seg om å redusere utslippene av klimagasser med minst 15 millioner tonn innen 2020.

Den såkalte Stern-rapporten fra Storbritannia konkluderer med at utslippene av klimagasser uten noen reduserende tiltak vil koste mellom 5 og 20 prosent av verdens samlede BNP. Samtidig sier den tredje delrapporten fra FNs klimapanel at det vil koste tre prosent av det globale BNP å redusere utslippene så mye at klodens gjennomsnittstemperatur ikke øker med mer enn 2,8 grader celsius. Det er med andre ord langt billigere å gjøre noe enn å la være.

## Pålitelighet til flere passasjerer

Transporten av mennesker og varer er en av sektorene som bidrar aller mest til å øke våre egne klimagassutslipp. Det er her Haltbrekken

håper politikere vil sette inn støtet.

– Det er ingen tvil om at jernbanen kan være med på å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren, sier Haltbrekken.

En rapport fra Transportøkonomisk Institutt har vist at 150 millioner mer til kollektivtransporten kan gi ti prosent flere passasjerer. Haltbrekken tror folk velger kollektive løsninger når sektoren har fått så mye penger at tilbudet er hyppig og pålitelig.

– Det er ingen tvil om at kaoset på lokal-togene i Oslo det siste året har hatt stor betydning for folks tillit. Da har privatbilen igjen blitt alternativet for mange, sier Haltbrekken.

## Gods på bane

Det er imidlertid ikke bare passasjervognene som kan redusere norske utslipp av klimagasser. Tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at potensialet er svært høyt også i godstrafikken: I 2005 gikk 93 prosent av alt gods som ble transportert innenlands på vei eller sjø. Bare sju prosent ble transportert på jernbanen. For at dette skal snu, må det settes av penger til å fjerne flaskehalsen som i dag gjør innenlands jernbanetransport lite effektiv. Alnabru godsterminal er i dag en slik flaskehals.

## Miljø mer enn klima

Det er ikke bare i det globale klimaregnskapet jernbanen gir store miljøgevinster.

Jernbanen krever mindre plass enn nye veier og bidrar til langt mindre lokal forurensning. Derfor er dette også en transportform som bidrar til å bevare Norges biologiske mangfold. Utryddelsen av naturtyper og arter blir sammen med den globale oppvarmingen sett på som en av verdens største miljøtrusler i dag. Samarbeidsrådet for biologisk mangfold (SABIMA) regner med at bare i Norge har minst 130 plante- og dyrearter forsvunnet de siste 150 årene. Gjennom FN-konvensjonen om Biologisk mangfold

## CO<sub>2</sub>-utslipp per person per kilometer:

Hurtigbåt:	0,803 kilo
Innenlands fly:	0,578 kilo
Personbil:	0,183 kilo
Bilferge:	0,120 kilo
Buss:	0,120 kilo
Trikk og T-bane:	0,021 kilo
Tog:	0,016 kilo

Kilde: [www.klimalofet.no](http://www.klimalofet.no)

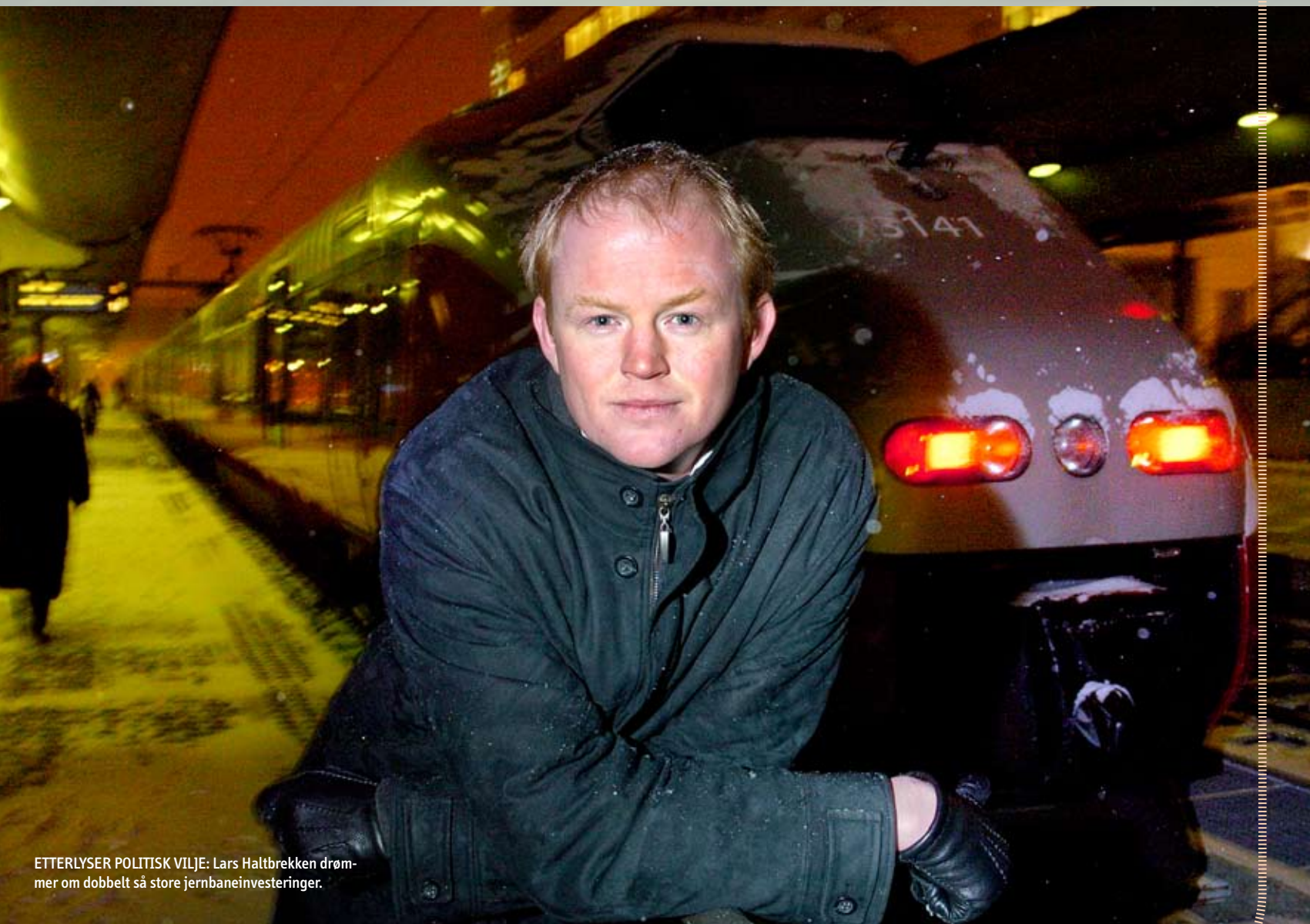
har Norge forpliktet seg til å stanse tapet av det biologiske mangfoldet innen 2010.

I landets største byer er også den lokale luftforurensningen av svevestøv et stort problem. Fordi svevestøvet følger luftveiene ned i lungene, kan de forårsake astma, bronkitt samt hjerte- og karsykdommer når konsentrasjonen blir høy nok på de kaldeste vinterdagene. Det er vedfyring og veitrafikken som er de største kildene til denne forurensningen.

## Lokalt press

Etter hvert som jernbanens gevinster og veitrafikkens trusler mot mennesker og miljø blir tydelige for folk flest, kan dette påvirke den nasjonale viljen til å prioritere.

– Jeg ser mange ting som tyder på et stadig sterkere lokalt press for mer penger til jernbane. Drømmebudsjettet er dobbelt så mye til jernbanen - og de pengene som er nødvendig for å vedlikeholdet dagens veier, sier leder Lars Haltbrekken i Norges Naturvernforbund.



ETTERLYSER POLITISK VILJE: Lars Haltbrekken drømmer om dobbelt så store jernbaneinvesteringer.

# Veiviseren

## Byggenæringens Landsforening (BNL) ønsker seg full konkurranse også på jernbanen, slik vi har det på norske veier.

Statens vegvesen kontrollerer både kjøretøy og trafikanter, men er også forvaltningsorganet med ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av norske riks- og fylkesveier. Produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen omfatter bygging, vedlikehold og drift av veier, bruer og tunneler. Fra 1. januar 2003 ble imidlertid denne delen av Statens vegvesen konkurranseutsatt. Veientreprenøren Mesta er en direkte konsekvens av dette politiske grepet, og i dag er dette en fri aktør i et fullstendig konkurranseutsatt marked.

### Mer igjen for pengene

– Opplegget vil gi grunnlag for en effektivisering som vil bety at en får mer igjen for de midler staten stiller til rådighet til vegformål.

Det skrev regjeringen da den i oktober 2002 la fram forslaget om å skille myndighetsoppgavene til Statens vegvesen fra produksjonsvirksomheten.

Resultatet ble senere årlige innsparinger på én milliard kroner innenfor denne sektoren.

### Samme suksess på bane

Det er ifølge BNLS næringspolitiske rådgiver Audun Blegen ingen særskilte sider ved jernbanesektoren som gjør det vanskeligere å konkurranseutsette både utbygging, drift og vedlikehold.

– Det ble en tid påstått at noen oppgaver innenfor jernbaneentreprise er så samfunns-kritiske at de ikke egner seg til konkurranseutsetting, for eksempel signalsystemene. Selv om Stortinget ga uttrykk for at de ønsket å skjerme dette området, er det nettopp her konkurranseutsettingen har økt mest. Det har gått veldig bra. I denne debatten har det dessverre blitt konstruert en del argumenter underveis. De fleste slike argumenter har forsvært å definere sektoren eller oppgavene som så spesielt kompliserte at staten må ha ansvaret, sier Blegen.

Blegen ser heller ingen grunner til at en full konkurranseutsetting av jernbanesektoren ikke vil gi samme resultater som på veisektoren.

– Vi ser det samme i alle deler av vår bransje: Private som får slippe til i markedet gjør gode

jobber billigere. Slik bidrar de til den mest mulig fornuftige bruken av samfunnets penger, sier Blegen.

### - Se til Sverige

Blegen peker ikke bare på erfaringene fra norske veier når han anbefaler full konkurranse på jernbanen. Også internasjonal erfaring viser at det er penger å spare i et fritt marked. Det svenske Banverket har anslått sparegevinsten på 15-20 prosent etter at utbygging og vedlikehold på jernbanen ble konkurranseutsatt. Samtidig mener Banverket at både punktlighet, kvalitet og sikkerhet har blitt ivaretatt på en god måte.

– Det svenske Banverket jobber godt og systematisk med leverandørutvikling. Det tjener samfunnet på, sier Blegen.

Også Spania har de siste ti årene konkurranseutsatt stadig mer drift og vedlikehold av jernbanenettet. Kvaliteten på jernbaneanleggene i Spania er god, samtidig som landet nå har Europas laveste livsyklus-kostnader på infrastrukturen, omlag 30 prosent under gjennomsnittet.

### Riktig retning

Blegen tror med sikkerhet at Norge vil følge opp andre lands suksesshistorier med å konkurranseutsette utbygging, drift og vedlikehold av jernbanen.

– Det er ingen tvil om hvilken vei dette går. Jeg føler meg helt trygg på at prosessen med konkurranseutsetting av jernbanen vil bli fullført på et eller annet tidspunkt. Jernbanen vil etter hvert få økte bevilgninger og stadig mer politisk oppmerksomhet. Da vil man også ha mer igjen for pengene, sier Blegen.

### Uforutsigbart

Blegen mener de private selskapene innenfor jernbaneentreprise lider under altfor lite forutsigbarhet om framtiden i markedet.

– Ved årets start finnes det for eksempel ingen overordnet plan for hvilke prosjekter som kommer ut på anbud og hvor store disse vil være, sier Blegen.

Resultatet er at det er vanskelig for selskapene

å bygge opp den faglige kapasiteten. Nettopp dette er ifølge Blegen jernbanesektorens felles utfordring i tiden som kommer.

– Enten det gjelder offentlige eller private aktører, er den store felles jobben å sikre den framtidige kompetansen. Mange medarbeidere med nøkkelkompetanse når snart pensjonsalderen. Da må vi jobbe for å rekruttere og vokse i den andre enden av aldersskalaen, sier Blegen.

### Mest for pengene

Det er likevel ikke først og fremst med tanke på egne medlemsorganisasjoner BNL argumenterer for full konkurranseutsetting i den norske jernbanesektoren.

– Vi vil at samfunnet skal få både bedre og mer jernbane for pengene, sier Blegen.

I sitt næringspolitiske program peker BNL på at kvaliteten på infrastrukturen betyr mye både for trafikksikkerheten og for å fremme et lønnsomt næringsliv med base i Norge. «Et viktig tema er hvordan vi kan utnytte eksisterende samferdselsressurser på mest mulig effektiv måte. Konkurranseeksponeringen av veiproduksjonen ved Statens vegvesen, ved at Mesta ble skilt ut som eget AS, har allerede gitt betydelige innsparinger i form av mer vei for pengene. Disse erfaringene bør også omsettes til jernbanesektoren», skriver foreningen i programmet.

## Byggenæringens Landsforening (BNL)

- BNL er en paraplyorganisasjon for 17 bransjeforeninger innen bygg, anlegg og eiendom.
- BNL er den nest største landsforeningen i NHO.
- BNL har 3 800 bedrifter som sysselsetter 64 000 personer.

ØNSKER MER KONKURRANSE: Næringspolitisk  
rådgiver Audun Blegen i Byggenæringens  
Landsforening.



# Fire gode kort

Divisjonen Prosjekter Norge sørger for at Baneservice møter framtiden med sterke kort på hånden.

Baneservice er den største totalleverandøren i Norge, og selskapet har som mål å styrke denne solide posisjonen i hjemmemarkedet.

– Vi skal lykkes fordi vi skal utnytte forbedringspotensialene og bli enda bedre der vi allerede er gode, sier divisjonssjefen for Prosjekter Norge, Terje Wilhelmsen.

Han peker på flere sterke kort som skal føre til dette. Baneservice har kompetanse innen alle jernbanetekniske fag, selskapet har erfaring fra hele jernbanenettet og kan påta seg både små og store oppdrag. Ikke minst har selskapet allsidighet og bredde fra utbygging og vedlikehold av så vel tradisjonelle jernbaneanlegg som moderne metrolinjer.

I løpet av 2007 har det blitt et stadig økende fokus på jernbanen i Norge. Dette har først og fremst kommet fra brukerne av jernbanen med utgangspunkt i det store etterslepet på vedlikeholdet og de problemene dette tidvis skaper. Det etterlyses også tilstrekkelig med midler til nødvendige utbygging av nyanlegg. En rekke organisasjoner har tatt fatt i problemstillingene, og etter hvert har det politiske miljøet kommet på banen. Det synes nå som om det er politisk vilje til å satse på jernbanen.

– Dette er en veldig positiv utvikling, sier Wilhelmsen. Baneservice ønsker å bidra til at jernbanen lykkes, fortsetter han.

## Langs hele linja

Det norske jernbanenettet er på over 4 000 kilometer, og Baneservice har erfaring fra hele nettet. På Ofofbanen lengst i nord har arbeidet i 2007 omfattet bytte av skinner og sviller samt bygging av sporkryss på Narvik stasjon. Prosjektene har en samlet verdi på cirka 15 millioner kroner.

Langs Nordlandsbanen har Baneservice

jobbet med det innvendige og utvendige signalanlegget siden 2003. I 2007 fikk Prosjekter Norge i tillegg kontrakten på tilsvarende arbeider fra Mosjøen til Mo i Rana, samt på stasjonene Skonseng og Dunderland. Disse kontraktene er på rundt 27 millioner kroner til sammen.

På Sørlandsbanen i den andre enden av landets jernbanenett avsluttet Prosjekter Norge i 2007 et flerårig prosjekt. Her har selskapet fornyet kontaktledningsanlegget på den nesten 80 kilometer lange strekningen mellom Sandvatn og Kristiansand. Disse arbeidene har hatt en totalverdi på om lag 100 millioner kroner.

I denne delen av landet har divisjonen også sikret seg et betydelig og viktig prosjekt, elektroarbeidene på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Kontrakten er på omlag 150 millioner kroner.

## Bred kompetanse

Baneservice har bred erfaring innen alle jernbanetekniske fag.

Spennvidden i divisjonens kompetanse og erfaring demonstreres ytterligere gjennom aktivitetene på elektroverkstedet på Nyland. Elektroverkstedet vedlikeholder og reparerer mange typer elektriske og finmekaniske komponenter til jernbanenettet. Her reparerer også elektronisk materiell for blant andre Flytoget. I tillegg produserer og monterer verkstedet utstyr til signalanlegg, veibomanlegg osv.

– Ingeniørene og teknikerne her representerer en helt annen, men like viktig, kompetanse som den vi har på plass ute i sporene, sier Wilhelmsen.

## Bygger for fremtiden

Wilhelmsen og Baneservice har god grunn til å se lyst på fremtiden.

– Vi har aldri hatt så store ordreserver som vi hadde ved inngangen til 2008, sier Wilhelmsen.

Ved årsskiftet ble det blant annet klart at Prosjekter Norge hadde vunnet et nytt T-baneoppdrag: bygging av 10 kilometer nytt spor for Bergen Bybane mellom Bergen sentrum og Nesttun. Arbeidet har en verdi på rundt 140 millioner kroner, og vil være ferdig tidlig i 2010.

Et annet T-baneoppdrag kom i mai. Kolsåsbanen skal få metrostandard med høyere punktlighet, større kapasitet og bedre sikkerhet. Her fikk Baneservice jobben med å legge spor og strømskinner mellom Sørbyhaugen og Lysakerelva, en kontrakt med en verdi på 43 millioner kroner.

– Det er viktig for Baneservice å komme inn på nye markeder. Økt kollektivtransport er en nødvendig samfunnsmessig utvikling som også er en del av det miljøløftet Norge må inn i. Dette er det veldig motiverende å være en del av, avslutter Wilhelmsen.

## Prosjekter Norge 2007

**Omsetning:** 155,9 millioner kroner

**Antall ansatte** 130

**Maskiner/kompetanse:** Total jernbanefaglig kompetanse

**Største oppdrag:** Utvendig signalanlegg Grong - Mosjøen





# Seier på bortebane

Satsingen i Sverige og Danmark har vist seg som et riktig spor for Baneservice. Her venter store oppdrag i årene som kommer.

Begrensningene i konkurranseutsettingen hjemme har sendt Baneservice ut i verden, nærmere bestemt til Sverige og Danmark. I 2006 åpnet Baneservice eget kontor i Göteborg og kjøpte majoriteten av svenske Scandinavian Track Group (STG). Begge deler har vist seg som gode investeringer.

## Mer konkurranse

– Aktiviteten vår i Sverige gir veldig bra utnyttelse av maskiner og mannskap, ettersom vi kan flytte ressursene våre over grensa ved behov, forklarer divisjonssjef for Prosjekter utland, Hans Antonsen.

Sverige har i langt større grad enn Norge åpnet jernbanemarkedet for konkurranse. Dette, kombinert med tung satsing på jernbane, gir gode utsikter for selskaper som Baneservice og STG.

– Konkurransen har presset prisene ned, men dette tar vi igjen på volum og kapasitetsutnyttelse. Svenskene har, i likhet med oss, så stort etterslep på vedlikehold at det ligger store oppgaver og venter, fastslår Antonsen.

## Store prosjekter

Baneservice hadde flere større oppdrag i Sverige i 2007. Det største er på Uppsala bangård, hvor Baneservice bygger spor- og kontaktledningsanlegg for til sammen SEK 84 millioner. Oppdraget går frem til 2011.

På Bohusbanen nord for Göteborg er selskapet i gang med ombygging av kontaktlednings- og signalanlegg. Her har Baneservice ansvar for hele prosjektet, og benytter både egne folk og underentreprenører. Også dette arbeidet går frem til 2011 og har en verdi på nærmere

SEK 50 millioner.

Baneservice bygget dessuten spor på havneområdet i Göteborg.

## Danske sviller

Sommeren 2007 utførte Baneservice sporombygging på Køgebanen, langs kysten sørvest for København. Her ble det lagt nye sviller.

– Danskene har en del toblokksviller. Disse kommer gradvis til å bli byttet ut mange steder i Danmark. Vi håper å få flere av disse oppdragene, sier Antonsen.

Oppdraget på Køgebanen innebærer bruk av sporombyggingstog, og ledes derfor fra Norge. De øvrige prosjektene styres av Göteborgkontoret.

Den svenske avdelingen fikk i fjor operatørstatus på det svenske banenettet. Det betyr at de kan kjøre sine egne maskiner på trafikkerte spor – noe som er kostnadseffektivt og gir større fleksibilitet mellom prosjektene.

## Mye å gå på

– Vi har store vekstambisjoner i Sverige. I 2008 blir filialen omgjort til eget aksjeselskap og vi skal ansette ny direktør, forteller utenlandssjefen entusiastisk.

Han mener Baneservice har lyktes i Sverige fordi det er bygget opp en solid organisasjon fra grunnen av, med lokal tilknytning og kompetanse. Selskapet har fått godt fotfeste i det svenske markedet, og var blant annet til stede med egen stand på jernbanemessen Nordic Rail i Jönköping i 2007. Ifølge Antonsen kan selskapet øke omsetningen i Sverige med SEK 50 millioner uten å øke de administrative kostnadene.

## Dyktig datter

Også det svenske selskapet STG, som Baneservice kjøpte 51 prosent av i 2006, leverte bedre resultater enn ventet i fjor. Gruppen består av fem datterselskaper innen blant annet sveising, spor, sviller og signal, og har et omfattende kontaktnett i Sverige.

– STG driver godt og effektivt, med en liten administrasjon. Vi har fått bra synergi ut av alliansen, sier Hans Antonsen.

## Prosjekter utland 2007

### Filial i Sverige

**Omsetning:** SEK 64 millioner

**Antall ansatte:** 22

**Største oppdrag:** Uppsala bangård

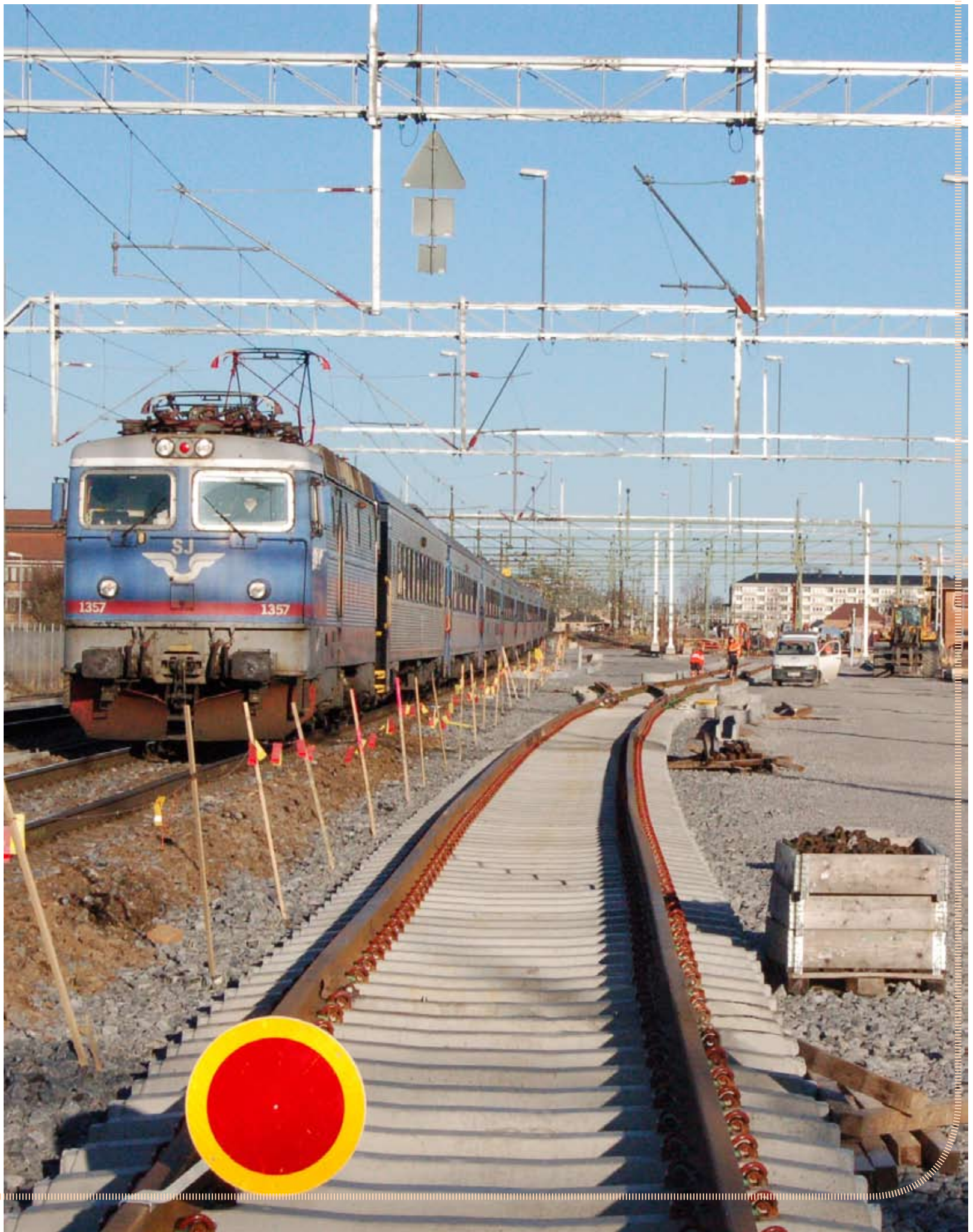
### Scandinavian Track Group (STG)

**Omsetning:** SEK 86 millioner

**Antall ansatte:** 77

Scandinavian Track Group består av følgende selskaper:

- Rail Weld Sweden AB (100%)
- ITC Infra Tech Consulting AB (100%)
- Spår 1435 AB (100%)
- Rail Safe Service AB (60%)
- Raildock AB (51%)



# Knirkefritt vedlikehold

Divisjonen Maskinelt sporvedlikehold renser ballast, smører skinner og sørger for komfortable spor over hele landet.

Ballastrensing for Jernbaneverket utgjør rundt halvparten av omsetningen til divisjonen Maskinelt sporvedlikehold. Tjenesten går ut på å fjerne finstoff og annen forurensing fra ballasten under skinnegangen. Dette må gjøres med jevne mellomrom for at ballasten skal fungere og ikke hindre dreneringen, noe som igjen kan medføre frostsprenging og ustabil underlag.

– I 2007 gjennomførte vi ballastrensing på cirka 40 kilometer toglinje i østlandsområdet. Kontrakten varer frem til 2010, avhengig av at årlige opsjoner utløses, sier divisjonssjef Hans Antonsen.

## Omfattende arbeid

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 pukke 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, alt må skje i riktig rekkefølge og om natten. Arbeidslaget på over 30 medarbeidere jobber ti timers skift i syv sammenhengende døgn før de får avløsning, forteller Antonsen.

## Fjerner knirkelyd

Baneservice deltar også i skinnesliping og utfører skinnesmøring for Jernbaneverket. Alle toglinjer i Norge skal smøres to-tre ganger i

året, for å redusere friksjonen mellom toghjul og skinner. Dette bidrar til mindre slitasje og reduserer støy. Det betyr også bedre komfort for de reisende.

– Utstyret er montert på et revisjonstog type LM5 som sprøyter olje på innsiden av skinnene, der flensen på toghjulet går inntil. Slitasjen er særlig stor i krappe kurver, og behovet er størst midt på sommeren når det er varmt i været, forklarer Antonsen. I tillegg har divisjonen utført sporjustering på mer enn 400 kilometer spor og 200 sporveksler på Øst- og Vestlandet.

## Maskinelt sporvedlikehold 2007

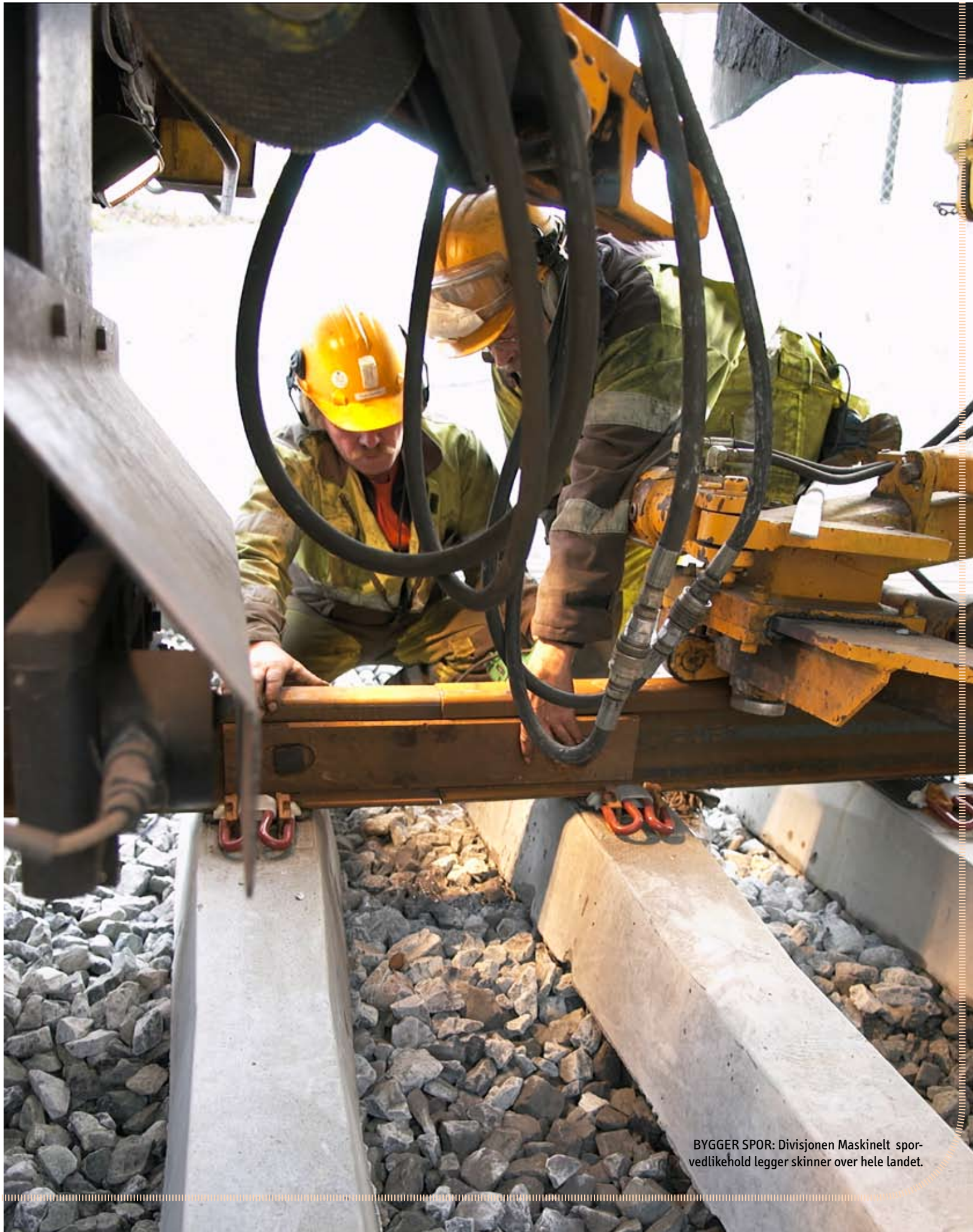
**Omsetning:** 127 millioner kroner

**Antall ansatte:** 65

**Maskiner/kompetanse:** Ballastrenseverk, sporombyggingstog, pakkmaskiner, ballastfordelere, sporstabilisatorer.

**Største oppdrag:** Ballastrensing på Kongsvingerbanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen.





BYGGER SPOR: Divisjonen Maskinelt sporvedlikehold legger skinner over hele landet.



SKIFTTJENESTE: To medarbeidere på hvert skift kobler godsvogner fra hverandre, og setter dem sammen i riktig rekkefølge

# Kobler på nye oppdrag

Terminaldriften sikrer Baneservice oppdrag hele året, i motsetning til anleggsvirksomheten som er mer sesongbetont.

Terminaldrift er en servicetjeneste for godstogselskapene, som ytes i forbindelse med lasting og lossing av gods. Da må nemlig vognene kobles fra hverandre og settes sammen igjen i nye tog. Tidsskjemaet er ofte stramt, for togene skal av gårde i henhold til rutetabellen.

## Krever god fysikk

– Arbeidet krever minst to medarbeidere, en fører som kjører skiftelokomotivet og en sporskifter som skifter veksler og kobler sammen vognene. Sistnevnte går mange kilometer i pukk hver dag, så det krever god fysikk, forteller administrerende direktør Lars Skålnes, som for tiden har ansvar for divisjonen.

Terminaldrift foregår i skiftordning store deler av døgnet. Togstammer på opptil 27 vogner skal deles opp i enheter på alt fra én til åtte vogner, avhengig av terminalens kapasitet og hvilke varer som skal lastes. Deretter må vognene kobles sammen igjen i riktig rekkefølge avhengig av innhold og destinasjon. Dette krever medarbeidere som jobber selvstendig, målbevisst og ikke så lett lar seg stresse.

## Biler og papir

Baneservice har terminaldriftoppdrag for spedisjonsfirmaet Hangartner i Hønefoss og Halden. Togselskapet Hector Rail kjører togene. Begge

steder lastes papir fra Norske Skogs fabrikker. Vognene trekkes fra fabrikkterminalen til den lokale stasjonen hvor toget settes opp. Fra Hønefoss går togene via Halden til Sverige og videre nedover i Europa.

I Drammen jobber Baneservice for togselskapet Ofofbanen AS, som blant annet driver transport av biler som kommer på skip, tog og bil til Drammen Terminal. Her deler man som regel vognstammen ned til rekker av tre vogner, fordi bilene kjøres ombord fra enden. Bilene går stort sett i lukkede vogner til byer som Bergen, Trondheim og Narvik, før de ender opp hos lokale bilforhandlere.

– Dette er kanskje det eneste området hvor veksten i bilsalget slår positivt ut for Baneservice, humrer Skålnes.

## Utnytter kapasitet

Mye av anleggsvirksomheten til Baneservice er sesongavhengig. Da selskapet ble aksjeselskap i 2005, så ledelsen et behov for å utvikle tjenester som kan leveres hele året. Svaret ble terminaldrift, og virksomheten har så langt utviklet seg svært positivt. I 2007 bidro de ansatte med cirka 15 millioner i omsetning, noe som var godt over budsjett.

– I tillegg til å kunne overføre ledig kapasitet fra andre områder, har vi ansatt flere med-

arbeidere. Vi har ansatte med arbeidslyst og endringsvilje som gjør denne satsingen mulig, påpeker Skålnes.

Tjenesten passer som hånd i arbeidshanske til Baneservice sin kompetanse, og gjør at selskapet får utnyttet kapasiteten sin bedre. Målet er å vokse i årene som kommer. En begrensning er at Baneservice i dag bare har lov til å utføre skifting og kjøre kipp tog innenfor terminalområdene på samarbeidspartenes operatørlisens. Selskapet har søkt operatørstatus på det åpne linjenettet, noe som vil gi større fleksibilitet.

## Terminaldrift 2007

**Omsetning:** 15,4 millioner kroner

**Antall ansatte:** 14

**Maskiner/kompetanse:** Maskinførere og sporskiftere samt fem lokomotiver

**Største oppdrag:** Hønefoss, Halden, Drammen

VELKOMMEN: Divisjonssjef Mariann Stenby Hole og avdelingsleder Tore Strøm på besøk hos Idar Dahl.



NY ARBEIDSBOLIG: Idar Dahl var en av de aller første som flyttet inn i den nye brakkeriggen i Asker.



# Myke senger og harde maskiner

Divisjon Maskiner og materiell sørger for at Baneservice har det utstyret som trengs for å få jobben gjort – og at ansatte kan møte uthvilt på jobb hver morgen.

– Det er viktig for oss å kunne tilby gode overnattingsmuligheter, sier divisjonssjef Mariann Hole.

Ett av divisjonens høydepunkter fra 2007 var da de tok i bruk 28 nye brakker i Asker. Baneservice har investert fem millioner kroner i den nye riggen.

– En del av de gamle brakkene begynte å bli nedslitt. Nå kan vi tilby nye stålbrakker, med egen sovealkove og kjøkkenkrok, forteller Hole.

## Beholder det sosiale

Like før årsskiftet flyttet Idar Dahl fra firemannsbrakkene på Høvik til de nye brakkene i Asker. Han jobber på Lysaker stasjon og tilbringer halvparten av månedens netter på brakka.

– Det er godt å få noe for seg selv. I tillegg til egne brakker har vi ei fellesbrakke, slik at jeg fortsatt kan være sosial etter arbeidstid. Akkurat det er viktig for meg, sier Dahl.

Fellesbrakka med oppholdsrom er blitt oppgradert innvendig og gir de ansatte tilgang på fjernsyn og internett.

– Med lange arbeidsdager, vet vi at det er mange som setter pris på at det er kort vei for å møte kolleger etter arbeidstid, sier Hole.

## Vil samle brakkene

Baneservice har i dag brakker i Asker, på Nyland

og Høvik. De fleste av rommene er i bruk av Baneservice selv, men brakkene på Høvik leies også ut eksternt og bidrar til gode inntekter for divisjonen. Til prosjekter utenfor det sentrale Østlandet leier Baneservice rigger, hotellrom og campingplasser. Divisjonen Maskiner og materiell har satt av flere millioner til brakker på neste års investeringsbudsjett. Intensjonen er å kjøpe flere nye enheter på Nyland og samle mye av brakketilbudet der.

## Maskiner til alt

Den viktigste funksjonen for divisjonen Maskiner og materiell er å gi støttetjenester til prosjektene i Baneservice. Den store maskinparken som divisjonen administrerer, står for mye av slike tjenester. Her er det i alt samlet 240 vogner og maskiner.

Disse brukes over hele landet, til alt som tenkes kan av bygging og vedlikehold på toglinja.

## Måler og plasserer sporet

Både før og etter at mange av maskinene gjør jobben i sporet, er en annen avdeling i divisjonen aktiv. Stikningsavdelingen måler og justerer sporet, slik at både avstanden mellom skinnene og plasseringen på underlaget er riktig. Dette arbeidet gjør avdelingen både for Jernbaneverket og på Baneservice sine egne prosjekter.

## Maskiner og materiell 2007

**Omsetning:** 54 millioner kroner

**Antall ansatte:** 23

**Maskiner/kompetanse:** 240 maskiner og vogner, 70 biler og 90 brakker med til sammen 12 000 overnattingsdøgn i 2007

# Vil ha unge på banen

Baneservice står foran et generasjonsskifte. Mens oppdragene strømmer inn i den ene enden, spaserer pensjonistene ut i den andre. Nå frir selskapet både til elever og erfarne arbeidstakere.

I august 2007 var Baneservice med på å etablere Opplæringskontoret for jernbanesektoren. Kontoret har som formål å synliggjøre faget i skolen, og tilby den teoretiske opplæringen som kreves for å jobbe innen jernbanen. I løpet av de første driftsmånedene fikk nærmere 70 lærlinger opplæring ved kontoret. Bak står Jernbaneverket, Infrapartner, Betonmast Bane, Norsk Jernbanedrift, Trafikk-Elektro og Baneservice, representert ved opplæringsleder Hanne Sveberg.

– Selv om vi slåss om den samme arbeidskraften, har vi mye igjen for å samarbeide om opplæring, rekruttering og synliggjøring. Forgubbingen er en bransjeutfordring som vi må løse i fellesskap, påpeker Sveberg.

## Besøker skolene

Samtidig har Baneservice igangsatt et omfattende friertokt på egenhånd, for å rekruttere lærlinger til selskapet. I 2006 hadde selskapet to, i 2007 fire og i 2008 er målet totalt syv lærlinger. Selskapet har inngått samarbeid med seks fylkesopplæringskontor rundt i landet, og satser dessuten på tett kontakt med skolene. I fjor fikk elektrofaglinja ved Eidsvoll videregående besøk av Sveberg og et par av lærlingene, som både viste film og kunne svare på spørsmål. Resultatet er at flere elever allerede har meldt sin interesse.

– Vi prioriterer først og fremst distriktene, fordi elevene derfra har vist seg mest motiverte. De har kanskje noe mer praktisk erfaring enn byungdom, og virker mer positive til å flytte på seg, mener Sveberg.

## Vasser i jobbtilbud

Eidsvoll videregående skole har drøyt 50 elever på elektrofag. 90 prosent skal bli elektrikere, resten har ikke helt bestemt seg.

– Det viktigste for valg av arbeidsplass er trivsel, lønn og at det er faglig interessant. I den rekkefølgen, mener Lars (17) og Bjørn Håkon (16).

Når de er ferdig utdannet om to år, står sannsynligvis arbeidsgiverne i kø. Eidsvoll nyter fortsatt godt av nærings- og boligveksten som

fulgte i kjølvannet av Gardermoen-utbyggingen for ti år siden.

Elevene lærer montering av lamper og ovner, alarmanlegg, porttelefoner, varmekabler og sikringsskap. Men lite om signalanlegg for tog.

– Vi har ikke hatt kontakt med jernbamiljøet tidligere. På 20 år kan jeg tenke meg at seks-syv elever har valgt signalmontøryrket. Det er veldig positivt at Baneservice er ute og markedsfører seg, slik at elevene kan få en bedre oversikt over mulighetene på arbeidsmarkedet, sier lærer Jan Bekken.

## Spennende jobber

Jernbanefagene er lite kjent ute på skolene i dag, men det skal altså forandres. Sveberg mener selskapet har flere konkurransefortrinn – ikke bare for lærlinger, men også for dem som vurderer å bytte jobb.

– Vi tilbyr bransjens beste opplæring, og har mange spennende oppgaver fordi vi er med i nye prosjekter der vi bygger anlegg helt fra bunnen av. Våre ansatte har også mulighet til å jobbe over hele landet og i Sverige, forklarer Sveberg.

– Hvorfor henter dere ikke folk fra Polen og andre land, slik byggebransjen gjør?

– Våre ansatte må ha norske fagbrev og snakke språket flytende, fordi sikkerhetskravene på jernbanen er strengere enn ellers i anleggsbransjen.

## 40 nye i 2008

Baneservice utviklet i 2007 en ny selskaps-presentasjon som blant annet inneholder filmer om hvordan det er å jobbe i selskapet. Disse skal brukes enda mer aktivt i år. Selskapet er i ferd med å utarbeide en kampanje rettet mot unge mennesker. Samtidig er et rekrutteringsfirma engasjert for å hente inn tyngre kompetanse.

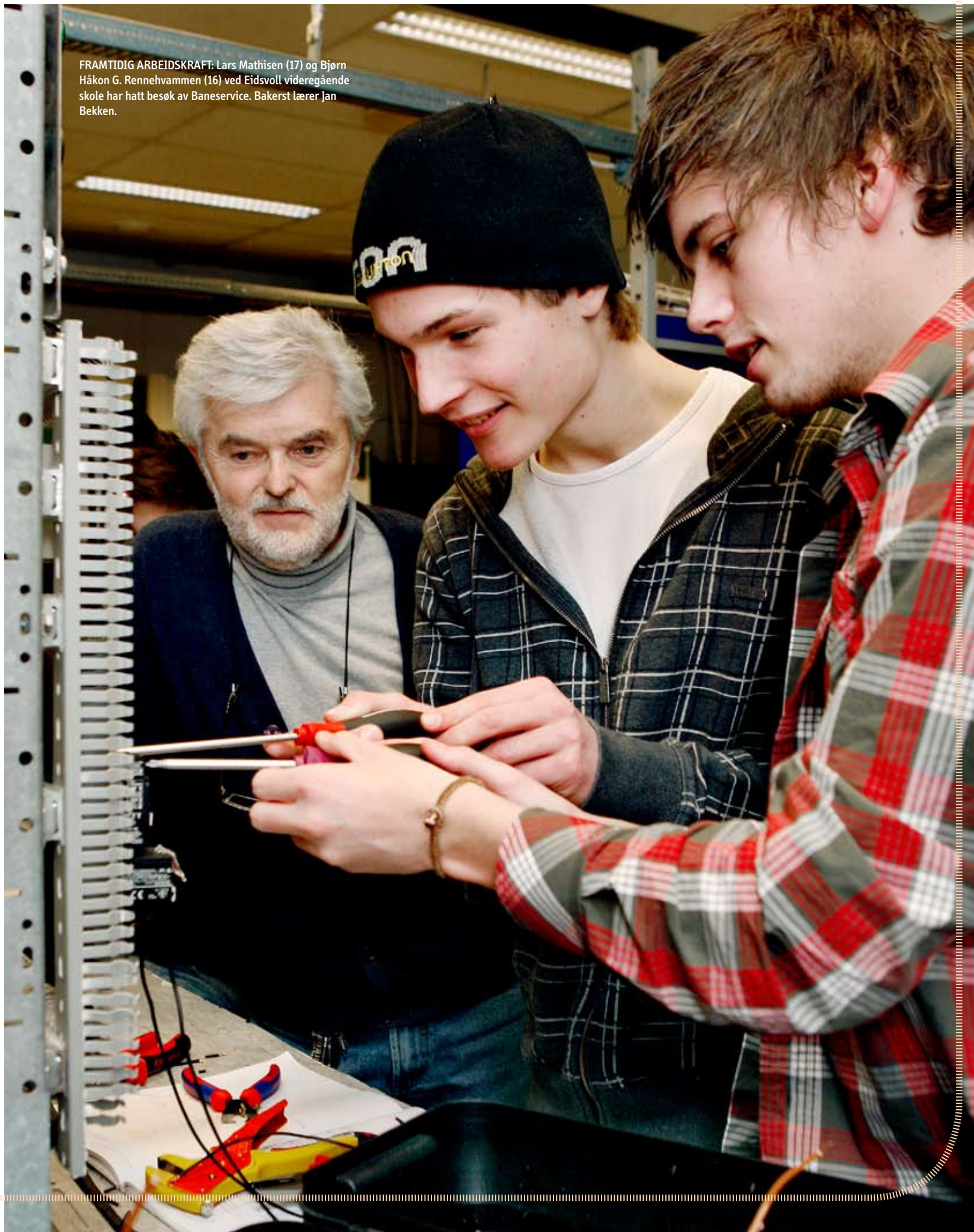
– Vi skal bli mer synlige og kommer til å ta utradisjonelle virkemidler i bruk, røper informasjonsleder Liv Bjørge i Baneservice.

Etter å ha vunnet store anbud blant annet i Bergen og Stavanger, har selskapet behov for å ansette rundt 40 nye medarbeidere. I tillegg skal flere av selskapets ansatte videreutdannes innen prosjektledelse.



KONSENTRASJON: Andreas Tanem (16) går på elektrofag ved Eidsvoll videregående skole.

FRAMTIDIG ARBEIDSKRAFT: Lars Mathisen (17) og Bjørn Håkon G. Rennekvammen (16) ved Eidsvoll videregående skole har hatt besøk av Baneservice. Bakerst lærer Jan Bekken.



# Kunden har alltid rett



**Knut Jørgensen,  
utbyggingssjef Jernbaneverket:**

Jeg vil kalle det samarbeidet som vi har hatt med Baneservice siden etableringen for et tillitsfullt forhold. Baneservice leverer det de skal levere, holder det de lover og etterlater seg et bra produkt. Dette er en bedrift som kan faget sitt, og mannskapet viser tydelig

at de har holdt på med dette i langt tid.



**Asbjørn Granlund,  
byggeleder Kolsåsbanen:**

I arbeidet på Kolsåsbanen har Baneservice vist seg som svært fleksible. De tilpasser seg lett andre entreprenører og takler endringer. Hvis vi må endre planene for noe, er Baneservice kreative og sørger for å få jobben gjort. Det grundige HMS-arbeidet

med sikker jobb-analyser og oppstartsmøter gjør det også langt tryggere å være byggeleder.



**Ole Wilhelm Mortensen,  
prosjektleder Bybanen i Bergen:**

Vi valgte Baneservice fordi de var konkurransedyktige på pris og gjennomføring av prosjektet. De gode skadetallene blir også lagt merke til i en slik vurdering. I oppstarten av kontrakten

har Baneservice bidratt med gode faglige innspill og god dokumentasjon, noe som muliggjør å få alle brikkene på plass også i forhold til de ulike grunntrepenørene.

## Kundene vil gjerne samarbeide med Baneservice også i framtiden, og anbefaler andre å gjøre det samme.

Det beste resultatet i undersøkelsen som Baneservice gjorde blant sine kunder i 2007, handler om framtidig samarbeid.

For å måle dette ble kundene bedt om å ta stilling til utsagnet «vi vil gjerne ha et nærmere samarbeid med Baneservice i framtiden». På en skala fra 1 til 7, der 7 betyr at utsagnet stemmer svært godt med kundens egen mening, scorer Baneservice hele 5,8. Det er andre år på rad at resultatet på dette spørsmålet er så godt.

### Anbefaler Baneservice

Et annet resultat som lover godt for framtiden, er at kundene i undersøkelsen også vil formidle sine egne gode erfaringer videre. På et konkret spørsmål i undersøkelsen svarer 93 prosent av kundene at de er så fornøyde med Baneservice som samarbeidspartner at de vil anbefale dem til andre.

### Pålitelige og dyktige

I undersøkelsen ønsket Baneservice også å måle om kundene forbinder selskapet med bestemte verdier. Kundene som har svart på undersøkelsen mener Baneservice er både

pålitelige og dyktige: På skalaen mellom 1 og 7 er skåren 5,4 både når kundene skal ta stilling til om «Baneservice er pålitelige», og når de tar stilling til om «Baneservice er dyktige».

### Sikkerhetsarbeidet er synlig

Undersøkelsen viser også at det grundige sikkerhetsarbeidet i Baneservice blir lagt merke til blant kundene. Utsagnet om at «Baneservice er opptatt av å ha gode sikkerhetsrutiner» skårer 5,2. Dette resultatet er litt høyere enn i 2006. På samme måte som skadetallene har sunket, har altså kundens opplevelse av sikkerhetsarbeidet blitt bedre i tiden mellom undersøkelsene i 2006 og 2007.

Kundeundersøkelsen for 2007 ble sendt ut til flere enn 100 kunder som alle har vært involvert i Baneservice sine prosjekter dette året. Svarprosenten ble på 63, det samme nivået som undersøkelsen for 2006. Kundene som har vært med i undersøkelsen har svart på konkrete spørsmål eller forholdt seg til ferdige påstander om Baneservice. De fikk også anledning til å komme med egne kommentarer.



Skala 1-7 (7 = Utsagnet stemmer svært godt)



ØVER: HMS-rådgiver Egil Skalle håper første-  
hjelps- og beredskapsøvelsen i Tønsberg kan  
være med på å holde skadetallene i Baneservice  
lave.



ØVER: Under Baneservedagene i Tønsberg fikk alle ansatte i Baneservice lære seg å forebygge og behandle skader.

# Rekordlave skadetall

På to år er antallet skader i Baneservice redusert med 80 prosent. Målet om null skader er nærmere enn noen sinne.

I 2005 hadde Baneservice 19,5 skader med fravær per million arbeidede timer. Denne såkalte H-verdien har sunket siden. I 2007 nådde den et rekordlavt nivå på 3,6.

– De gode tallene er et resultat av gode rutiner satt i system. Slik har vi skapt en kultur, sier hovedtillitsvalgt Jon Jessesen, som selv er skinnesveiser.

## Vurderer hvert prosjekt

Tidlig dette tiåret fikk Baneservice gode rutiner for såkalt sikker jobb-analyse. Dette er risikoanalyser som gjennomføres i forkant av hver jobb. Etter vurderingen har ledelsen for hvert prosjekt ansvar for å sette inn de tiltakene som er nødvendig for å ta vare på arbeidernes helse og sikkerhet.

For eksempel kan et arbeidslag unngå klem-skader når de bytter en sporveksler, hvis de på forhånd har tenkt grundig gjennom hvilket løfte-utstyr de trenger og hvem som faktisk kan bruke det. På samme måte blir det færre fallskader hvis hver enkelt som jobber på ei toglinje, er bevisst på at de ikke legger verkøy og utstyr fra seg på en slik måte at andre kan snuble i det.

## Øker bevisstheten

– Disse analysene gjør den enkelte mer bevisst og oppfordrer til å tenke litt annerledes rundt egne rutiner, sier HMS-rådgiver Egil Skalle.

Etter at sikker jobb-analysen er klar, og før arbeidet starter, samles alle som skal jobbe med et prosjekt til et oppstartsmøte der prosjektledelsen går gjennom risikoen for skader og hva som må til for å unngå disse.

I tillegg til sikker jobb-analysene trekker Skalle fram de hyppige HMS-rundene som en viktig årsak til den positive statistikken i Baneservice. Sammen med hovedverneombudet, prosjektledere og svært ofte administrerende direktør, gjennomførte han i alt 20 slike besøk ute på anleggene i løpet av 2007.

## Enda nærmere målet

De gode tall til tross: Målet er fortsatt null skader. I tillegg til analysene og HMS-rundene, trekker Skalle særlig fram rapportene om uønskede hendelser som et viktig redskap for å nå dit. En uønsket hendelse er alle de situasjonene som ikke endte i en skade, men som raskt kunne gjort det.

Tidligere ble det rapportert om 30 til 50 slike

hendelser hvert år, nå er dette tallet tre til fire ganger høyere. Dette er Skalle svært fornøyd med. Tallet forteller nemlig ikke om flere nestenulykker, men det sier at den enkelte har blitt flinkere å melde fra. Dermed kan man sette inn de riktige tiltakene på de riktige stedene.

Som et konkret eksempel på en slik nyttig rapport, nevner Skalle meldingen fra en ansatt som overnatter på brakkeriggen i Asker. Meldingen handlet om en lyspære over kjøkkenviften som gikk til stadighet. Da saken ble undersøkt nærmere viste det seg at pæren allerede hadde smeltet plastikken rundt, og kunne startet en brann i brakkeriggen.

## Øver for sikkerhet

Baneservice er i solid vekst og får stadig nye, utfordrende oppgaver. Dermed blir det ekstra viktig å ivareta sikkerheten. Mye av opplæringen på dette feltet er nå lagt til Baneservedagene, som ble arrangert for første gang i januar 2008 i Tønsberg.

– Vi må holde oppmerksomheten oppe i alle ledd. Vi kan ikke hvile oss på tidligere tiders suksess, avslutter hovedtillitsvalgt Jon Jessesen og HMS-rådgiver Egil Skalle.



## HMS-pris til Narvik

Driftslederne Oscar Amundsen og Cato Andreassen står i spissen for Baneservice sine prosjekter på Ofotbanen. De involverer konsekvent alle medarbeidere i sikkerhetsanalysene før arbeidet med et prosjekt starter opp. Under oppstartsmøtet som normalt tar tre dager, setter de av én dag til gjennomgang av sikkerheten. Alle involverte i prosjektet er da med på et gruppearbeid som skal gjøre sikker jobb-analysen enda bedre før jobben starter.

– Vi som leder prosjektene kan ikke være tilstede overalt til enhver tid, derfor er det viktig at alle tenker sikkerhet, sier Cato Andreassen.

Sammen med Oscar Amundsen mottok han Baneservice sin HMS-pris for 2007 under Baneservedagene i Tønsberg.

**PRISVINNERE:** Cato Andreassen og Oscar Amundsen fikk HMS-prisen for 2007. Her sammen med administrerende direktør Lars Skålnes.

# Kinderegg-effekten

Millioninvesteringer i medarbeidernes kompetanse oppfyller tre ønsker på en gang: Bedre tjenester for kundene, færre skader for de ansatte og høyere lønnsomhet for selskapet.

I 2006 ble Baneserviceskolen etablert, med tilbud nok til å fylle en hel kurskatalog. Medarbeiderne tilbrakte til sammen over 1 600 dager på kurs i 2007.

– Ved siden av det åpenbare behovet for opplæring, gir dette oss et konkurransefortrinn i rekrutteringen av nye medarbeidere. Alle ønsker å utvikle seg, og vi er svært opptatt av sikkerhet på arbeidsplassen, fastslår opplæringsleder Hanne Sveberg i Baneservice.

## Streng sikkerhetskrav

En del sikkerhetskurs er obligatoriske, en del sertifiseringer må fornyes jevnlig. For eksempel må alle som driver med varme arbeider resertifiseres hvert femte år, og det gjelder de fleste av Baneservice sine ansatte.

– Vi har cirka 200 sikkerhetsmenn som må kurses hvert år og testes hvert annet år for å kunne jobbe alene i sporet. Det er enormt ressurskrevende, men samtidig viktig for å kunne drive en forsvarlig produksjon, sier Sveberg.

Det er Jernbaneverket og Jernbanetilsynet som fastsetter det meste av sikkerhetskravene. Kravene kan variere en del rundt i Europa.

Sveberg håper på sikt det vil komme felles EU-direktiver som gjør det enklere å jobbe på tvers av landegrensene.

## Målbare resultater

Baneservice investerte cirka fire millioner kroner i kompetanse i 2007 og dobler nesten beløpet i 2008. Det kan være vanskelig å måle effekten av opplæring, men Baneservice har to klare indikasjoner på at satsingen bærer frukter: For det første har skadetallene aldri har vært lavere enn i 2007. For det andre viser kundetilfredshetsmålingen fra 2007 at 93 prosent av kundene er så fornøyde at de vil anbefale Baneservice videre til andre.

Baneservice gjennomfører også en rekke kurs innen ledelse, avtaleverk, innkjøp, HMS og IT-systemer. I 2008 skal mange videreutdannes i prosjektledelse for å kunne møte de mange nye oppdragene selskapet har vunnet.

## Samlet i Tønsberg

Samtidig jobber Baneservice med å effektivisere opplæringen. I år ble Baneservicedagene arrangert for første gang, nettopp for å møte dette behovet. De ansatte gjennomgikk et tre

dagers kursopplegg i Tønsberg, blant annet en stor førstehjelps- og beredskapsøvelse i samarbeid med Vestfold sivilforsvarsdistrikt. Øvelsen foregikk på Tønsberg jernbanestasjon, med et lokomotiv og tre vogner som ramme. Her var alle tenkelige arbeidsulykker iscenesatt med jukseblod og bleke markører. Ansatte fra Baneservice måtte behandle både brannskader, strømskader, dype kutt, klemskader, hjertestans, øyenskader, og dessuten slokke brann med pulverapparat.

De påfølgende dagene ble mer fagspesifikke kurs gjennomført. På kveldene hadde medarbeiderne anledning til å bli bedre kjent med kolleger som til daglig er spredd over hele landet, noen også i utlandet.

– Dette var et svært vellykket arrangement som vi ønsker å videreføre, oppsummerer Hanne Sveberg.

REELL LÆRING: Opplæringsleder Hanne Sveberg hadde en sentral rolle på beredskapsøvelsen under Baneservicedagene i Tønsberg.





# Flåm av entusiasme

Oldefar bygget Flåmsbana, farfar var stasjonsbetjent og faren lokfører. Er det rart Jørund Vidme kaster seg på toget til Flåm når han er ferdig med arbeidsuka i Baneservice?

– Sønnen min har nok ikke noe valg, det må bli jernbanen, gliser Jørund.

Han snakker om Marcus på snart to år som han har sammen med svenske Pernilla, beseiret på Ayia Napa og en av årsakene til at Jørund ikke kan bo hele året i Flåm.

– Det er verdens vakreste sted, det er der jeg har en stor del av hjertet mitt, men jeg får ikke med meg Pernilla dit, sukker Jørund.

Kompromisset ble Rælingen – kort vei fra jernbanelinja han selv vokste opp ved som fireåring, etter at familien hadde flyttet fra Flåm til Lillestrøm. Her utforsket han farens tog, lekte med hjelpetralle på sidesporene og bygde luftgående olakjerre med vaier fra jernbanen.

– Vi gjorde mye farlig, husker Jørund.

Herfra har han også sitt første togminne: Da flyttelasset fra Flåm kom tøffende inn på stasjonen, inkludert farens VW Boble på åpen vogn.

## Tog og turisme

Arv og miljø ledet ut på samme jernbanespor. 17 år gammel tok Jørund toget til Drammen, begynte som industrimekanikerlærling og fikk sitt første fagbrev. Deretter fikk han returbillett til NSB i Lodalen, hvor han tok sitt andre fagbrev som automatikkmekaniker. Alt Jørund hadde fingret med i barndommen, var nå blitt til betalt arbeid.

Lykken varer som kjent ikke evig, omstilling og nedbemanning i NSB førte ham til Jernbaneskolen, hvor han jobbet frem til 2001. Da valgte han å starte for seg selv, men fortsatt som instruktør på togmateriell.

– Det triste var at jeg mistet fribilletten, det fine var at jeg kunne bruke mer tid i Flåm, forteller Jørund.

Og tid trengs. Her driver nemlig Jørund og Pernilla Flåm Panorama, som består av 140-graders kino og konferansesenter. Sammen med faren og noen til driver han dessuten marina, overnatting, kafé, bilutleie og rallartog som frakter 7600 turister rundt i Flåms gater hver sommer.

– Turisttoget er det nærmeste jeg kommer å være lokfører i dag, men drømmen er å kunne kjøre tyngre materiell, sier Jørund.

## – Var som et barn

Etter noen års vekselbruk mellom turisme i Flåm og kursoppdrag rundt i landet, savnet Jørund et faglig og sosialt fellesskap. I 2007 fikk han tilbud om jobb i Baneservice, hvor han i dag driver opplæring på teknisk materiell.

– Jeg var som et barn da jeg fikk fribilletten tilbake. Men det beste er å ha et arbeidsmiljø igjen, med faglig utvikling og stor bredde. Jeg trives veldig godt, vi er som en stor familie.

Jørund jobber 70 prosent stilling i Baneservice. Han har en spesialavtale som gir mulighet til å jobbe fulltid i vintersesongen når opplæringsbehovet er størst, og minimalt i sommersesongen når det meste av virksomheten foregår ute i sporet. Mens kollegene trapper ned mot en rolig ferie, holder Jørund full fyr på dampkjelen når det nærmer seg turistsesong i Flåm.

## Bygda eksploderer

Den lille bygda innerst i Aurlandsfjorden i Sogn og Fjordane er normalt en søvngig perle med 300 innbyggere. Men om sommeren invaderes stedet av 800 000 turister. De sprekeste kommer til fots ned Aurlandsdalen eller på sykkel ned fra Rallarvegen. Andre kommer med buss eller båt. Daglig legger svære cruiseskip til ved bygga. Felles for de fleste er at de vil oppleve utsikten fra den spektakulære Flåmsbana som åler seg fra havnivå opp til Myrdal stasjon på Bergensbanen – en høydeforskjell på over 860 meter.

Jørund blir blank i blikket når han snakker om Flåm. Naturen, fargene om høsten, kontrasten mellom blått hav, grønne bakker og hvite fjelltopper.

– Om sommeren gjør jeg alt mulig fra å bære kofferter, guide og kjøre turisttoget, til å være sjef og ta de store beslutningene. Turistene er svært takknemlige, det hender jeg blir invitert til å besøke dem i hjemlandet. Jeg kunne reist verden rundt på den måten, forteller Jørund.

## Nyter årstidene

Flåmsbana er Norges femte mest besøkte turistattraksjon. Hjemmeside på seks ulike språk, inkludert japansk og kinesisk, sier vel litt.

– Jeg får mest spørsmål om hva bygdefolket lever

av ellers i året. Da forteller jeg at her finnes skole og barnehage, og at vi ved siden av turismen driver med økologisk matproduksjon. Og så lager vi jo Aurlandskko!

Utenom sommersesongen pleier Jørund å reise til Flåm én til to ganger i måneden, hvis været tillater det. Det er alltid et møte eller noe annet som skal gjøres. Ferie og avslapning blir det aldri tid til i Flåm.

– Ditt beste togminne?

– Jeg har reist mest i Norge, og elsker årstidene på fjellet. Vi tok biltoget mellom Hamburg og Sør-Frankrike i 2004, men det var på natta, så jeg har fortsatt mye til gode. Drømmen er å reise østover i Europa for å teste forskjellige typer tog. Når jeg bare får tid...

## Jørund Vidme (36)

- Født i Stavanger 1971, oppvokst i Flåm og Lillestrøm
- Instruktør i Baneservice
- Driver/eier bedrifter i Flåm
- Samboer med Pernilla
- Tre barn på 2, 13 og 16

## Flåmsbana

- Sidebane fra Bergensbanen til Sognefjorden
- Vedtatt bygget av Stortinget allerede i 1908
- Påbegynt 1923, åpnet 1940, elektrifisert 1944
- 20,2 kilometer, 20 tunneler, 866 meter stigning
- Verdens tredje bratteste normaljernbane
- Har 540 000 reisende i året (2006)

Kilde: Wikipedia og Flåmsbana AS



FAR OG SØNN: Jørund og Ragnar Vidme på Flåmsbanen, Norges femte mest besøkte turistattraksjon.



FØRER: Det høyst lokale Rallartoget er foreløpig det eneste toget Jørund Vidme fører.

# Den moderne rallar

For mer enn hundre år siden jobbet 5 000 omstreifende anleggsarbeidere for å skaffe den svenske malmen tilgang på en sikker, isfri havn. Hundre år senere holder Baneservice både banen og rallartradisjonen ved like.

I 1883 begynte «The Swedish and Norwegian Railway Company» arbeidet med jernbanen fra de rike malmfeltene nord i Sverige, til en sikker og isfri havn i Norge. Ofofbanen er den norske delen av denne linja og går fra Riksgränsen til Narvik, en strekning på 41,9 kilometer. Fra den svenske siden av grensen til Kiruna heter linja Malmbanan.

15. november 1902 sto Ofofbanen ferdig. Banen ble elektrifisert i 1923. Allerede tre år etter krigen var den samlede vekten av malmen på Ofofbanen større enn vekten av all annen godstrafikk i Norge. I fjor ble det ved hjelp av Ofofbanen og 238 båtlass skipet ut 16,1 millioner tonn jernmalm fra Narvik havn.

Hele døgnet året rundt går de tunge

malmtogene på banen. Ti uker hver sommer er imidlertid trafikken begrenset til fordel for viktig vedlikehold. Her er Baneservice blitt en sentral aktør.

– Den tunge lasten gjør at vi merker slitasjen på både skinner og sporvekslere mye bedre på Ofofbanen enn på andre strekninger. Derfor blir vedlikeholdet desto viktigere, sier Hans Hinsverk.

Han er fagarbeider i Baneservice og har jobbet på Ofofbanen flere somrer.

– Det er mye nattarbeid, men det gjør ingen ting så lenge det er lyst døgnet rundt. Streknin-gen vi jobber på, er jo også et fantastisk stykke arbeid. Her var det flinke folk i sving den gangen Ofofbanen ble bygd, sier Hinsverk.

**1999:** Baneservice retter opp sviller langs Ofofbanen. Under blytunge malmvogner, skarpe kurver og oppbremsinger, kan svillene lett forskyve seg.

**2000:** Sammen med Veidekke arbeider Baneservice med såkalt fjellrensk i Ofofbanens 20 tunneller. Dette arbeidet går ut på å fjerne løse masser fra vegger og tak, for å hindre utglidninger senere. Disse arbeidene går over flere år.

**2001:** Baneservice bytter ut slitte skinner og sporvekseldeler langs linja.

**2002:** Inne på Narvik stasjon setter Baneservice opp et nytt kontaktledningsanlegg.





**KOKKER:** Det var kvinnene som midt i det arktiske fjellandskapet sørget for mat, brensel, vann, og et minstemål av hygiene, for rallarene under byggingen av Ofotbanen.

**2003:** Strømsnes stasjon får nye fundamenter til kontaktledningsmaster.

**2004:** Baneservice starter arbeidet med å bytte sporveksler langs hele Ofotbanen. Arbeidet omfatter også innvendig signalanlegg på alle stasjonene. Dette arbeidet foregår ennå.

**2005:** På Narvik stasjon utfører Baneservice diverse vedlikehold.

**2006:** Fagerneslinja på Ofotbanen får nye fundamenter til kontaktledningsmaster.

**2007:** Baneservice bytter ut slitte skinner og svilker langs linja og sporkryss på Narvik stasjon.



**NORDDALSBRØA:** Soldatene som ble sendt til Ofotbanen ved unionsoppløsningen i 1905, hadde ordre om å sprengte Norddalsbrøa hvis de ikke klarte å holde svenskene på avstand.

## Fronten til nord

### Jernbanen i nord endret også Nord-Norges strategiske betydning.

Allerede tre år etter åpningen av Ofotbanen, høsten 1905, ble 100 mann fra befalsskolen i Harstad utkommandert for å forsvare eller i verste fall ødelegge linja, hvis forhandlingene i Karlstad om unionens oppløsning skulle ende med et svensk angrep.

Under den første verdenskrigen forsøkte både Storbritannia og Tyskland å forhindre malmeksporten fra Narvik. Britene blokkerte eksport til Nederland og Tyskland, mens tyske ubåter i Nordsjøen senket både malmskip og britiske vaktbåter.

Hitlers egen avhengighet av malmeksporten fra Narvik, og redsel for at denne ressursen skulle komme under britisk kontroll, var bakgrunnen for operasjon «Weserübung» 9. april 1940. Både vestmaktene og tyskerne hadde da plantlagt militære operasjoner mot Narvik. Hitler kom først i mål med sin plan: Med ti krigsskip skjult av tett nordnorsk snøvær, senket tyskerne blant annet de norske panserskipene «Eidsvold» og «Norge». Operasjonen brakte for noen krigsuker i 1940 den europeiske hovedfronten til nord.

## Mørke øyne og ravnsvart hår

### Historien om et av Nord-Norges største kvinnemysterier startet på Ofotbanen.

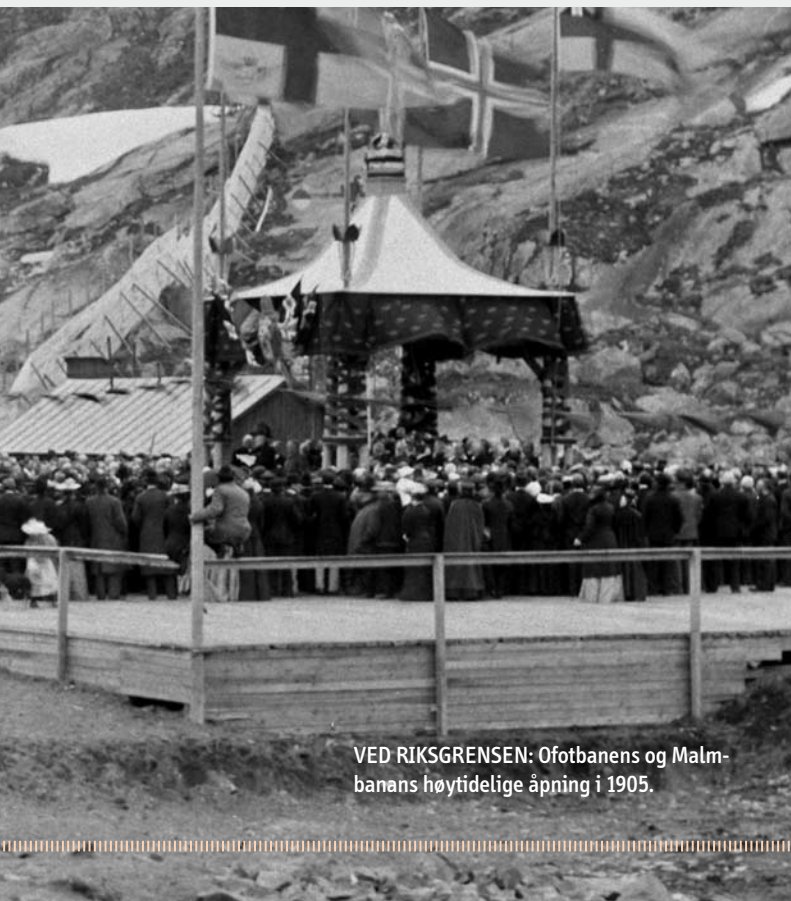
*Då skulle du danse med døden,  
det er han som får løse ditt hår.  
Så reiste du lenger enn malmen.  
Men si, kan du skimte et fyr?  
Som lyser for menneskedrømmen,  
når det nye tusenår gryr.*

Kari Bremnes synger om henne. Mange har skrevet romaner om henne, og enda flere har lett etter historien hennes. Fortsatt kan ingen helt sikkert fortelle hvem hun var. Hun var kokke for rallarene som bygde Ofotbanen. Mer enn 100 år senere bærer hun fortsatt navnet Svarta Bjørn, et navn som også Vinterfestuka i Narvik har lånt til den årlige konferansen om kvinnens kraft og påvirkning.

**Usedvanlig vakker**  
Noen mener hun kom fra Bergen, og

endte sitt liv i en slosskamp med en annen kvinne om en felles kjærlighet. Andre forteller hun var en slektning av Sigrid Undset, og at hun rømte fra hjemstedet sitt på Helgeland. Hun ville nemlig ikke gifte seg med presten som foreldrene hadde valgt for henne. Også i denne historien dør Svarta Bjørn svært ung, men av tuberkulose.

**Anna i Tornehamn**  
Trass i tvilen om hvem Svarta Bjørn virkelig var, forteller alle historien om en usedvanlig vakker kvinne med mørke øyne og ravnsvart hår. Hos Kari Bremnes ender historien om Svarta Bjørn på kirkegården i Tornehamn nord i Sverige. Det som er helt sikkert, er at det der står et lite hvitt kors med et enkelt navn: Anna.



**VED RIKSGRENSEN:** Ofotbanens og Malm-banans høytidelige åpning i 1905.

### Are Langmoen Styremedlem

Langmoen driver konsultentselskapet Ares AS og er partner i konsulentfelleskapet Interforum Partners AS. Han har hatt mange styreverv og ledende stillinger i privat og offentlig sektor, blant annet som administrerende direktør i Norgros Invest ASA og visekonsernsjef i Norgros ASA. Langmoen er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole.

### Anita Kåveland Styremedlem

Kåveland arbeider ved StatoilHydros senter for lederutvikling, og har tidligere ledet Statoils kompetansesenter for ledelse og organisasjonsutvikling. Hun har variert rådgivererfaring innen ledelses- og strategiutvikling. Kåveland er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole.

### Jon Jessesen Ansattrepresentant

Jessesen er skinnerveiser i Baneservice. Han er også hovedtilitsvalgt og leder for Baneservice Fellesforening. Jessesen har fagbrev som banemontør.

### Kjell Birger Dybvik Ansattrepresentant

Dybvik er lokomotivfører i Baneservice, og kasserer i Baneservice Fellesforening. Dybvik har bred erfaring fra foreningslivet, og er i tillegg meddommer i Trondheim tingrett.

### Olaf Melbø Styremedlem

Melbø driver sitt eget konsulentfirma, Melbø Prosjektkompetanse AS, som leder store utbyggingsprosjekter. Han har tidligere vært blant annet utbyggingsdirektør i LOOC og viseadministrerende direktør i Flytoget. Melbø er sivilingeniør fra Norges Tekniske Høgskole.

### Ove Snarheim Ansattrepresentant

Snarheim er kontaktleddningsmontør og hovedverneombud i Baneservice. Tidligere har han drevet eget firma og arbeidet som sprengningsbas. Snarheim har diverse kurs i organisasjon, HMS og styrearbeid.

### Eli Giske Styremedlem

Giske er økonomi- og finansdirektør i Ergo-Group AS. Hun har tidligere vært blant annet økonomidirektør i ErgoIntegration AS og konserndirektør for økonomi og finans i EDB Business Partner ASA. Giske har en Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole.

### Thor Svegården Styreleder

Svegården er direktør for Eidsiva Vekst AS og sitter i konsernledelsen til Eidsiva Energi AS. Han har bred erfaring fra privat og offentlig næringsvirksomhet, blant annet som adm. dir. i SND Invest AS og adm. dir. i DnB Luxembourg S.A. Svegården er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole.



# Styrets beretning

## Innledning

Baneservice er den største totalleverandøren innenfor jernbanetekniske entrepriser i Norge. Selskapet ble skilt ut fra Jernbaneverket med virkning fra 1.1.2005 og er i sin helhet eid av staten ved Samferdselsdepartementet. 2007 er selskapets tredje ordinære driftsår.

Konsernets marked er det norske og svenske jernbanenettet, samt sporvei og bybane. Den største kunden er Jernbaneverket. I 2007 har imidlertid omsetningen til andre oppdragsgivere økt betydelig, bl.a. til Kollektivtransportproduksjon AS (tidligere Oslo Sporveier) og til private sporeiere. Dette har vært en bevisst strategi for å utvide totalmarkedet og redusere risiko. Konsernet er representert i Sverige gjennom en filial, og gjennom det svenske konsernet Scandinavian Track Group (STG), hvor Baneservice AS eier aksjemajoriteten. I Sverige er den største kunden Banverket, den svenske søsterorganisasjonen til Jernbaneverket, men også her er private sporeiere representert blant oppdragsgiverne. Konsernet har i 2007 også hatt oppdrag i Danmark, men i et beskjedent volum.

Selskapets forretningsadresse er i Oslo. Den svenske filialen har hovedkontor i Göteborg, mens STG er lokalisert i Borlänge i Midt-Sverige.

## Hovedtrekk i 2007

Konsernet hadde en omsetning i 2007 på 470,5 mill.kr (495,2). Nedgangen fra 2006 skyldes lavere konkurranseutsatt markedsvolum hos hovedkunden Jernbaneverket enn føringene i statsbudsjettet for 2007 ga grunn til å forvente. Den reduserte oppdragsmengden for Jernbaneverket er delvis kompensert ved at selskapet har greid å øke omsetningen innenfor sporvei og for private sporeiere. Dette viser at satsingen på nye markedsområder gir resultater. Virksomheten i Sverige gjennom STG, har hatt bedre omsetning enn forventningene som lå til grunn ved oppkjøpet.

Konsernets resultat før skatt er -2,9 mill.kr (8,9). I morselskapet er det avsatt kostnader til pensjonsordningen i Statens pensjonskasse (SPK) på 29,0 mill.kr, som er vesentlig høyere enn forutsatt. Det var lagt til grunn at selskapet i en overgangsperiode skulle videreføre denne pensjonsordningen etter utskillelsen fra Jernbaneverket.

Lønnsomheten i prosjektvirksomheten for øvrig har imidlertid hatt en positiv utvikling. Dette er resultatet av et systematisk arbeid som har pågått

både før og etter utskillelsen, med en målsetting om å utvikle den forretningsmessige kompetansen i organisasjonen. Selskapet har også i 2007 økt sin konkurransekraft og omstillingsevne, noe som er en klar forutsetning for å nå de langsiktige mål som ble satt ved etableringen.

Orderreserven for konsernet har økt betydelig i forhold til tidligere år og er p.t. på et rekordhøyt nivå. Spesielt gledelig er det at en stor andel av orderreserven gjelder kontrakter innenfor de nye satsingsområdene.

Konsernets utvikling innenfor HMS har også vist en svært positiv utvikling. H-verdien (antall skader med fravær pr. million arbeidstimer) i 2007 er på 3,6. Dette er klart lavere enn bransjegjennomsnittet. Også sykefraværet er bedret i 2007 og er lavere enn hos sammenlignbare virksomheter i bransjen.

Styret anser at årets samlede resultat gir et rettvise bilde av selskapets stilling. Ser man bort fra de økte pensjonskostnadene, som er betydelig høyere enn forutsatt ved utskillelsen, er resultatene bedre enn forventet ved selskapets etablering.

Styret er av den oppfatning at forutsetningen for fortsatt drift er til stede. Det har ikke inntruffet forhold etter regnskapsårets slutt som er av vesentlig betydning for å vurdere foretakets stilling og resultat.

## Virksomheten i 2007

Baneservice er fra 1. oktober 2007 organisert i fem divisjoner, hvorav to divisjoner dekker prosjekter i henholdsvis Norge og utlandet, én divisjon dekker produktområdet maskinelt sporvedlikehold og én divisjon omfatter det nye produktområdet terminaldrift. I tillegg kommer en egen divisjon for prosjektstøttefunksjoner som lager/verksted og utleie av maskiner, biler og annet utstyr.

Aktiviteten innenfor divisjonen Prosjekter Norge har i 2007 vært preget av at Jernbaneverket har gjort endringer i sine utbyggings- og vedlikeholdsplaner i forhold til de planer som lå inne i statsbudsjettet. Dette har redusert den konkurranseutsatte oppdragsmengden. Av større oppdrag som er gjennomført i 2007 kan nevnes at det på Nordlandsbanen er utført oppgraderinger av innvendig og utvendig signalanlegg og sporvekselbytte for Jernbaneverket. På øvrige deler av jernbanenettet i Norge er det utført en hel del mindre vedlikeholdsoppdrag. Satsingen innenfor det nye markedsområdet sporvei og bybane har gitt god uttelling. På

nyåret i 2007 fikk selskapet et større oppdrag for Kollektivtransportproduksjon AS om oppgradering av én av strekningene på Kolsåsbanen i Oslo. Dette er første oppdrag i en omfattende modernisering av T-banenettet i Oslo, et område der Baneservice vil satse offensivt for å få en viktig rolle. På tampen av året vant selskapet oppdraget for Bergen kommune om å bygge en delstrekning av den nye bybanen i Bergen, i hard konkurranse med blant andre flere utenlandske aktører. Oppdraget er strategisk viktig for Baneservice. Lønnsomheten i prosjektene i 2007 har vært bedre enn forventet, selv om den ennå ikke er på et tilfredsstillende nivå totalt sett.

Innenfor divisjonen Maskinelt sporvedlikehold er bildet det samme i forhold til Jernbaneverkets konkurranseutsetting og reduksjon av forventet omfang. Volumet i divisjonen er derfor blitt en del lavere enn forutsatt, og lønnsomheten er preget av dette. I 2007 er det utført ballastrensing både på Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Dovrebanen og Kongsvingerbanen. Det er også utført sporjustering på flere strekninger. I denne delen av markedet er det skarp konkurranse fra utenlandske aktører og prisnivået er som følge av dette redusert de siste årene.

Divisjonen Prosjekter Utland omfatter i hovedsak prosjekter i Sverige. I 2007 har det vært utført ett oppdrag i Danmark. Den svenske organisasjonen er bygget opp i løpet av de to siste årene i tråd med konsernets langsiktige strategi. Satsingen i Sverige har vært både organisk, gjennom morselskapets filial, og gjennom oppkjøp av det svenske selskapet STG. Svenske myndigheter satser langsiktig innenfor jernbane, både på modernisering av eksisterende baner og nybygging, og markedet er i vekst. Det er imidlertid stor konkurranse om oppdragene. Konsernets satsing har gitt god uttelling i form av flere oppdrag som er under utførelse. Prosjektene gjennomføres i tråd med plan og målsatt prognose. STG, som er en nisjeleverandør innenfor jernbanemarkedet i Sverige, har levert omsetning og resultat over forventningene, og samarbeidet med den øvrige prosjektvirksomheten i konsernet har gitt positive synergieffekter.

I perioden 2003–2006 utførte Baneservice AS bygging av togradiokommunikasjon på jernbanenettet i Norge i oppdrag for Netel AS. I forbindelse med sluttoppjøret i prosjektet er det sendt stevning til Oslo tingrett der det er stilt et beløpsmessig krav overfor Netel AS. I etterkant har Netel AS kommet

med et motkrav mot Baneservice AS. Rettsaken er berammet til høsten 2008.

### Omstilling

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra Jernbaneverket ble det bevilget 45,6 mill.kr fra eier til restrukturering av selskapet. Siden starten i 2005 har selskapet gjennomført flere forbedringsprosesser, og tiltakene har gitt god effekt på selskapets lønnsomhet. En vesentlig del av restrukturingsmidlene er knyttet til førtidspensjonering. Det har vært en målsetting i restrukturingsprosessen å unngå førtidspensjonering av medarbeidere, og så langt har selskapet lyktes i å finne alternative løsninger.

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen ble det lagt til grunn at selskapet skulle opprettholde en ytelsesbasert pensjonsordning for alle ansatte gjennom Statens pensjonskasse (SPK) i fem år. En del av restrukturingsmidlene ble øremerket til å dekke merkostnaden til ordningen i forhold til en antatt normal bransjekostnad. Tilskuddet er forutsatt å vare i fem år. Beregning av pensjonsforpliktelsen etter parametere anbefalt av Norsk Regnskapsstiftelse viser imidlertid en underdekning av finansieringen av finansieringen, slik at bevilgningen til dette formålet kun dekker en mindre andel av de reelle pensjonskostnadene. Styret vurderer de samlede pensjonskostnadene etter de nye beregningene som bekymringsfullt høye, noe som vil kunne svekke selskapets konkurranseevne over tid. Selskapets konkurrenter har vesentlig mindre omfattende pensjonsordninger, og det er derfor påkrevet å både dekke opp den manglende finansieringen av ordningen i SPK, og å fullføre den påbegynte prosessen mot en mer bransjerettet 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 oppgaver. Denne planen ble imidlertid stoppet etter regjeringsskiftet høsten 2005, noe som medførte en reduksjon av forventet totalmarked i 2009 på over 500 mill.kr. Som en konsekvens av dette ble satsingen på nye markedsområder både i og utenfor Norge trappet opp, men med en fortsatt målsetting om å opprettholde virksomhetens solide posisjon i hjemmemarkedet. I løpet av 2007 har større europeiske leverandører etablert seg i Norge gjennom oppkjøp av mindre norske aktører. Det vil derfor være krevende å opprettholde dagens markedsposisjon i Norge og dette forutsetter at konsernet fortsatt må ha fokus på effektivitetsutvikling, styrking av konkurranseevnen og gode markedstilpassede løsninger.

I Sverige er det lagt en offensiv, langsiktig plan for modernisering og videre utbygging av jernbanenettet, og markedet er mer enn dobbelt så stort som det norske. Konkurranseutsettingen har også kommet lenger enn i Norge. Konsernets satsing i Sverige

vil bli videreført, og det er forventet fortsatt vekst for Baneservice i dette markedet i de neste årene, blant annet gjennom nye oppkjøp. I løpet av 2008 vil aktiviteten i den svenske filialen bli overført til et nytt, svensk aksjeselskap, heleid av Baneservice AS.

I Danmark er situasjonen omkring konkurranseutsetting av oppdrag innenfor jernbane mer uavklart enn i både Norge og Sverige. Det danske markedet er imidlertid svært interessant, og det er lagt langsiktige planer for oppgradering og modernisering av jernbanenettet som kan gi muligheter for at Baneservice kan vokse videre innenfor det nordiske markedet.

Styret vurderer ordreserven for de neste årene som svært god. Baneservice har i løpet av vinteren 2007/2008 vunnet store og viktige oppdrag i Norge, blant andre sporkontrakten på Bergen bybane, bygging av nytt kontaktledningsanlegg på dobbeltsporet Stavanger–Sandnes og nytt utvendig signalanlegg på Nordlandsbanen, de siste to oppdragene for Jernbaneverket. Kontraktene utgjør i sum i underkant av 400 mill.kr og byggetiden er om lag to år. De neste årene er det planlagt ytterligere store utbyggingsprosjekter rundt Oslo, både innenfor jernbane, trikk og T-bane. Også i områdene Bergen og Stavanger samt på Sørlandsbanen er det planer om større utbyggings- og tunge vedlikeholdsoppgaver de neste tre til fire årene. Som den klart største totalleverandøren i bransjen, satser Baneservice på å oppnå en betydelig markedsandel av disse oppdragene.

I forslaget til Nasjonal Transportplan for perioden 2010 – 2019 er det lagt opp til en videreføring av investeringstakten fra inneværende periode, mens det er foreslått en økning i satsingen innenfor vedlikehold og fornying. Dette innebærer økte muligheter for Baneservice, som har sitt hovedmarked innenfor sistnevnte kategori. Det generelle miljøfokus i samfunnet tilsier en offensiv satsing og økte bevilgninger til jernbanen i Norge.

### Kontantstrøm, investeringer, finansiering og likviditet

Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i konsernet var -7,3 mill.kr (-33,9). Investeringene i konsernet var 27,6 mill.kr (40,6). Investeringene har gått til innkjøp eller oppgraderinger av maskiner og utstyr som har økt konsernets driftssikkerhet. Konsernets likviditetsbeholdning var 84,5 mill.kr (120,8) pr. 31.12.2007. Totalkapitalen ved utgangen av året for konsernet var 351,2 mill.kr (338,4). Egenkapitalandelen i konsernet pr. 31.12.2007 var 46,1 % (49,7). Konsernet og Baneservice AS sin finansielle stilling vurderes som god, forutsatt at den nevnte underdekningen av pensjonsfondet blir dekket av eier.

Konsernet er eksponert for endringer i valutakurser, spesielt svenske kroner, da inntekter fra oppdrag i Sverige er i lokal valuta. Risikoen reduseres ved at en vesentlig andel av kostnadene også er i lokal valuta. Selskapet har leveranser fra utlandet, blant annet investeringer i maskiner, som er i utenlandsk valuta. Det inngås terminkontrakter

for å redusere selskapets valutarisiko.

Konsernet er også eksponert mot endringer i det generelle rentenivået.

Risiko for at kontraktsparter ikke har økonomisk evne til å oppfylle sine forpliktelser anses som lav, da hovedkundene, Jernbaneverket og Banverket, er en del av hhv den norske og den svenske stat. I den øvrige kundemassen er det gjort avsetninger for usikre fordringer. Likviditeten i konsernet vurderes som tilfredsstillende.

### Helse, miljø og sikkerhet

Sykefraværet i konsernet i 2007 var på totalt 30.731 timer (33.165) og utgjorde 4,3 % (5,6), hvorav langtidsykefraværet utgjorde 3,3 % (5,3). Denne utviklingen vurderes som svært tilfredsstillende. Som en IA-bedrift har konsernet et systematisk opplegg for individuell oppfølging av den enkelte sykmeldte. Tiltakene har hatt god effekt.

Arbeidsmiljøet vurderes som godt, og det iverksettes løpende tiltak for forbedringer. Konsernets arbeidsmiljøutvalg har hatt regelmessige møter i 2007. Samarbeidet med de ansattes organisasjoner har vært konstruktiv. En rekke saker er blitt behandlet og løsninger forelagt de berørte deler av organisasjonen. Styret ser det som viktig at arbeidet med å utvikle organisasjonen videre for å sikre konkurransekraften, fortsetter i 2008.

Selskapets H-verdi i 2007 var 3,6 (6,8). Dette er et nivå styret er svært tilfreds med. Reduksjonen i H-verdi fra 2006 til 2007 er et resultat av et systematisk arbeid i alle deler av virksomheten for å redusere skadenivået. Det er ikke forekommet ulykker i løpet av året som har resultert i alvorlige personskader eller store materielle skader.

### Likestilling

Konsernet har som målsetting å være en arbeidsplass med full likestilling mellom kvinner og menn. Det skal ikke forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som lønn, avansement og rekruttering. Konsernet opererer imidlertid i en bransje som er svært mannsdominert. Av konsernets 366 fast ansatte (328) er 24 kvinner (18). Konsernets styre består av fem aksjonærvalgte styremedlemmer, hvorav 40 prosent er kvinner, samt tre ansattrepresentanter, alle menn. Styrets leder er mann, mens nestleder er kvinne. I tråd med at kvinneandelen i selskapet utgjør mindre enn 20 prosent av de ansatte, kan kravet om representasjon fra begge kjønn hos de ansattes representanter fravikes.

### Ytre miljø

Det er en målsetting for konsernet å verne miljøet knyttet til virksomhetens drift. Miljøstyring er en integrert del av internkontrollsystemet i tråd med internasjonale miljøstandarder. Det er ikke avdekket alvorlige miljøskader som følge av selskapenes virksomhet i 2007. Konsernet ivaretar de strenge miljøkrav som myndighetene og kundene stiller til aktivitet på det norske og det svenske banenettet.



## Dekning av årets underskudd

Styret foreslår følgende dekning av underskuddet i selskapet for 2007:

Fra annen egenkapital:	2,8 mill.kr
Totalt dekket:	2,8 mill.kr

Pr. 31.12.2007 er selskapets egenkapital 157,0 mill.kr (159,8). Selskapet har ingen fri egenkapital.

Oslo, 4. april 2008

Thor Svegård  
Leder

Eli Giske

Anita Kåveland

Are Langmoen

Olaf Melbø

Jon Jessesen

Kjell Birger Dybvik

Ove Snarheim

Lars Skålnes  
Adm.dir.



# Resultat

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
2007	2006		Note	2007	2006
470.141	495.169	Salgsinntekter	2, 12	397.128	459.690
0	55	Annen driftsinntekt		0	55
317	0	Gevinst ved salg av anleggsmidler	4	317	0
<b>470.458</b>	<b>495.224</b>	<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>397.445</b>	<b>459.745</b>
108.823	162.511	Varekostnad	15	93.169	164.371
228.367	194.889	Lønnskostnad	3	192.146	171.390
19.567	16.931	Av- og nedskrivning varige driftsmidler	4, 16	17.258	15.791
116.092	113.097	Annen driftskostnad		102.539	105.017
<b>472.849</b>	<b>487.428</b>	<b>Sum driftskostnader</b>		<b>405.112</b>	<b>456.569</b>
<b>-2.391</b>	<b>7.796</b>	<b>Driftsresultat</b>		<b>-7.667</b>	<b>3.176</b>
3.583	3.595	Finansinntekter		6.648	3.566
4.134	2.459	Finanskostnader	11	3.924	2.386
<b>-551</b>	<b>1.136</b>	<b>Netto finansinntekter/-kostnader</b>		<b>2.724</b>	<b>1.180</b>
<b>-2.942</b>	<b>8.932</b>	<b>Resultat før skatt</b>		<b>-4.943</b>	<b>4.356</b>
-387	2.246	Skattekostnad	5	-2.189	796
<b>-2.555</b>	<b>6.686</b>	<b>Årsresultat</b>		<b>-2.754</b>	<b>3.560</b>
-4.711	4.895	Tilordnet majoritet			
2.156	1.791	Tilordnet minoritet			
		<b>Resultatdisponering</b>			
		Avsetning til utbytte	8		2.670
		Til/fra annen egenkapital	8	-2.754	890

# Balanse

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
31.12.2007	31.12.2006	EIENDELER	Note	31.12.2007	31.12.2006
8.685	8.632	Goodwill	16	0	0
19.693	17.505	Utsatt skattefordel	5	20.078	17.892
<b>28.378</b>	<b>26.137</b>	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>20.078</b>	<b>17.892</b>
72.519	70.892	Maskiner		71.486	70.413
3.331	5.199	Vare- og personbiler		3.331	5.199
16.658	8.648	Verktøy og inventar		11.215	6.371
<b>92.508</b>	<b>84.739</b>	<b>Sum varige driftsmidler</b>	4	<b>86.032</b>	<b>81.983</b>
0	0	Aksjer STG	17	14.083	13.752
0	917	Investering i tilknyttet selskap	17	0	0
0	917	Sum finansielle anleggsmidler		14.083	13.752
<b>120.886</b>	<b>111.793</b>	<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>120.193</b>	<b>113.627</b>
8.608	8.829	Varelager	6	8.383	8.327
133.717	89.533	Kundefordringer	12	121.727	82.932
3.547	7.444	Andre kortsiktige fordringer	17	3.884	3.689
<b>137.264</b>	<b>96.977</b>	<b>Sum fordringer</b>		<b>125.611</b>	<b>86.621</b>
84.469	120.768	Likvide midler	7	72.010	109.151
<b>230.341</b>	<b>226.574</b>	<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>206.004</b>	<b>204.099</b>
<b>351.227</b>	<b>338.367</b>	<b>SUM EIENDELER</b>		<b>326.197</b>	<b>317.726</b>

# Balanse

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
31.12.2007	31.12.2006	GJELD OG EGENKAPITAL	Note	31.12.2007	31.12.2006
50.000	50.000	Aksjekapital	8	50.000	50.000
87.968	87.968	Overkursfond	8	87.968	87.968
<b>137.968</b>	<b>137.968</b>	<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>137.968</b>	<b>137.968</b>
23.909	30.407	Annen egenkapital	8	19.072	21.840
<b>161.877</b>	<b>168.375</b>	<b>Sum egenkapital</b>	<b>8</b>	<b>157.040</b>	<b>159.808</b>
156.456	161.676	Majoritetens andel			
5.421	6.699	Minoritetens andel			
23.498	5.757	Pensjonsforpliktelser	9	23.498	5.757
7.124	7.591	Garanti- og serviceforpliktelser		7.082	7.591
26.415	31.583	Restruktureringsforpliktelser	10	26.415	31.583
<b>57.037</b>	<b>44.931</b>	<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>56.995</b>	<b>44.931</b>
39.740	38.584	Langsiktig lån	11	38.300	38.300
<b>39.740</b>	<b>38.584</b>	<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>38.300</b>	<b>38.300</b>
32.001	43.327	Leverandørgjeld	12	28.659	41.332
20.305	12.707	Skyldige offentlige avgifter		17.368	12.707
2.596	1.495	Betalbar skatt		0	0
35.255	26.278	Annen kortsiktig gjeld	15, 18	27.835	17.978
2.416	2.670	Avsetning til utbytte	8	0	2.670
<b>92.573</b>	<b>86.477</b>	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>73.862</b>	<b>74.687</b>
<b>189.350</b>	<b>169.992</b>	<b>Sum gjeld</b>		<b>169.157</b>	<b>159.918</b>
<b>351.227</b>	<b>338.367</b>	<b>SUM GJELD OG EGENKAPITAL</b>		<b>326.197</b>	<b>317.726</b>

Oslo, 4. april 2008

Thor Svegård  
Leder

Eli Giske

Anita Kåveland

Are Langmoen

Olaf Melbø

Jon Jessesen

Kjell Birger Dybvik

Ove Snarheim

Lars Skålnes  
Adm.dir.

# Kontantstrømoppstilling

Konsernet			Morselskapet	
2007	2006	Beløp i NOK 1000	2007	2006
-2.942	8.932	Resultat før skatter	-4.943	4.356
-317	-55	Gevinst ved avgang anleggsmidler	-317	-55
19.567	16.931	Av- og nedskrivninger	17.258	15.791
-362	-285	Betalt skatt	0	0
-40.849	-35.231	Endring kundefordringer, lager, forskudd leverandører, pensjoner	-39.046	-30.430
23.820	-18.779	Endring kortsiktig gjeld	19.574	-23.417
0	0	Endring langsiktig gjeld	0	0
-5.168	-6.221	Endring avsetning til restrukturering	-5.168	-6.221
-1.026	809	Effekt av valutakursendringer	0	0
<b>-7.277</b>	<b>-33.899</b>	<b>Netto likviditetsbeholdning fra driften (A)</b>	<b>-12.642</b>	<b>-39.976</b>
-27.629	-40.599	Investeringer i varige driftsmidler	-21.664	-37.203
674	200	Salg av varige driftsmidler	674	175
-331	-4.208	Netto utbetalinger ved investering i datterselskap	-331	-13.752
851	-917	Utbetalinger ved kjøp av aksjer, obligas./konsernbidrag til datterselskap	0	0
<b>-26.435</b>	<b>-45.524</b>	<b>Netto likviditetsendring fra investeringer (B)</b>	<b>-21.321</b>	<b>-50.780</b>
1.176	284	Innbetalinger ved opptak av annen gjeld	0	0
0	0	Endring av egenkapital	0	0
-509	1.545	Endring avsetning til garanti	-509	1.545
-3.254	-3.500	Utbetaling utbytte	-2.670	-3.500
<b>-2.587</b>	<b>-1.671</b>	<b>Netto likviditetsendring fra finansiering (C)</b>	<b>-3.179</b>	<b>-1.955</b>
<b>-36.299</b>	<b>-81.094</b>	<b>Netto endring av likvide midler (A+B+C)</b>	<b>-37.141</b>	<b>-92.711</b>
120.768	201.862	Likviditetsbeholdning 1.1.	109.151	201.862
84.469	120.768	Likviditetsbeholdning 31.12.	72.010	109.151

# Noter

## Note 1 Regnskapsprinsipper

### Grunnleggende prinsipper

Årsregnskapet er satt opp i henhold til norsk regnskapslovgivning og god regnskapsskikk, og består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpoppstilling 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 regnskapsestimater resultatføres virkningen i den perioden estimatet endres.

### Konsolidering

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Baneservice AS og det svenske underkonsernet Scandinavian Track Group (STG), som eies med 52 % 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 utbytteandel 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 prosjektrelaterte 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 sannsynlige.

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 restrukturingsforpliktelse i balansen. Tilskudd resultatføres når restrukturingskostnader oppstår. Anvendte restrukturingsmidler 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.

#### 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 spesifisert avsetning for å dekke antatt tap. Kundefordringer inkluderer opptjent, ikke fakturert kontraktsinntekt på prosjekter.

### Varebeholdninger

Lager av innkjøpte varer er verdsett 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 avtalfestet 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. I henhold til kollektivavtale gjøres pensjonsinnbetalingene til Fora som håndterer pensjonene for de ansatte. For tjenestemenn i Sverige håndteres pensjonordningene av 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 regnskapsmessige 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.

### Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen 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		Konsernet	
	2007	2006	2007	2006
Region Øst	228.230	222.717	228.230	222.718
Region Nord/Vest	113.531	228.957	113.531	228.957
Sverige	55.367	8.016	128.380	43.494
<b>Sum</b>	<b>397.128</b>	<b>459.690</b>	<b>470.141</b>	<b>495.169</b>

#### Pr. virksomhetsområde

Utbygging og vedlikehold av jernbane	381.317	435.662	454.330	471.141
Opplæring	73	791	73	791
Maskinutleie	2.621	7.864	2.621	7.864
Lager	11.790	13.230	11.790	13.230
Diverse	1.327	2.143	1.327	2.143
<b>Sum</b>	<b>397.128</b>	<b>459.690</b>	<b>470.141</b>	<b>495.169</b>

## Note 3

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

Beløp i NOK 1000

Lønnskostnader	Morselskapet		Konsernet	
	2007	2006	2007	2006
Lønninger	135.113	128.723	157.784	146.517
Arbeidsgiveravgift	20.354	20.301	27.467	25.359
Pensjonskostnader	28.965	16.171	30.653	16.417
Andre ytelser	7.714	6.195	12.463	6.596
<b>Sum</b>	<b>192.146</b>	<b>171.390</b>	<b>228.367</b>	<b>194.889</b>

I selskapet har det i gjennomsnitt vært 278 antall fast ansatte i 2007, mens det i konsernet har vært 355 fast ansatte i 2007.

Administrerende direktør i selskapet 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 i selskapet.

Revisjon og andre tjenester fra revisor spesifiseres som følger (beløp i hele kr.):

	Morselskapet	Konsernet
Lovpålagt revisjon	296.900	431.900
Skatterådgivning	24.000	24.000
Andre tjenester	83.000	443.200

#### Morselskapet

Ytelser til ledende personer:	Adm.dir.	Styret
Lønn	969	1.380
Premie til pensjonsordning (egenandel)	15	0
<b>Sum</b>	<b>984</b>	<b>1.380</b>

I datterselskapet ble det ikke utbetalt godtgjørelse til styret i 2007.

## 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 1.1.07	93.055	8.362	9.097	110.514
Akkumulerte avskrivninger 1.1.07	22.642	3163	2.726	28.531
Tilgang 2007	14.879	0	6.785	21.664
Avgang 2007	0	357	0	357
Årets avskrivninger 2007	13.806	1.511	1.941	17.258
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2007</b>	<b>71.486</b>	<b>3.331</b>	<b>11.215</b>	<b>86.032</b>

Konsernet Avskrivningsplan	6-15 år	8 år	3-10år	Sum
	Maskiner	Vare-/laste/ personbiler	Verktøy/ inventar	
Anskaffelsesverdi 1.1.07	93.911	8.362	12.178	114.451
Akkumulerte avskrivninger 1.1.07	22.847	3.163	4.205	30.215
Tilgang ansk. ved kjøp av virksomhet	0	0	2.697	2.697
Årets avskrivn. ved kjøp av virksomhet	0	0	212	212
Tilgang 2007	15.396	0	9.196	24.592
Avgang 2007	4	357	0	361
Årets avskrivninger 2007	13.937	1.511	2.996	18.444
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2007</b>	<b>72.519</b>	<b>3.331</b>	<b>16.658</b>	<b>92.508</b>

Årlig leiekostnad knyttet til driftsmidler som ikke er balanseført utgjør kr. 5.790.133 som omfatter transportmidler og maskiner. Av dette beløpet er kr. 2.766.690 knyttet til leasingavtale med løpetid over 5 år og kr. 3.023.442 til avtaler av kort varighet.

## Note 5

### Skatt

Beløp i NOK 1000

	Morselskapet		Konsernet	
	2007	2006	2007	2006
Årets skattekostnad fordeler seg på:				
Betalbar skatt	0	0	1.802	1.450
Endring i utsatt skatt	-2.189	796	-2.189	796
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>-2.189</b>	<b>796</b>	<b>-387</b>	<b>2.246</b>

Lønnskostnader	Morselskapet		Konsernet	
	2007	2006	2007	2006
Beregning av årets skattegrunnlag:				
Resultat før skattekostnad	-7.593	4.355	-2.943	8.931
Permanente forskjeller	-224	-1.513	544	-1.513
Endring i midlertidige forskjeller	7.041	-35.760	8.067	-35.760
Bruk av fremførbart underskudd	0	0	-	0
<b>Årets skattegrunnlag</b>	<b>-776</b>	<b>-32.918</b>	<b>5.668</b>	<b>-28.342</b>
Oversikt over midlertidige forskjeller:				
Fordringer	658	11	658	11
Anleggsmidler	6.149	4.884	6.711	5.520
Anleggskontrakter	46.850	44.353	46.850	44.353
Avsetning etter god regnskapsskikk	-36.382	-42.677	-36.382	-42.677
Pensjoner	-23.498	-5.757	-23.498	-5.757
Fremførbart underskudd	-65.483	-64.713	-65.483	-64.713
Andre forskjeller	0	0	810	745
<b>Sum</b>	<b>-71.706</b>	<b>-63.899</b>	<b>-70.334</b>	<b>-62.518</b>
<b>28 % utsatt skattefordel</b>	<b>-20.078</b>	<b>17.892</b>	<b>-19.693</b>	<b>-17.505</b>
<b>Analyse av årets skattekostnad:</b>				
28 % av resultat før skatt	-2.126	1.219	-824	2.501
Effekt av avskrivning ikke skattemessig goodwill	0	0	267	150
Skatt av permanente forskjeller	-63	-423	152	-423
Effekt av valutakursendringer datterselskap	0	0	18	18
<b>Analyse skattekostnad</b>	<b>-2.189</b>	<b>796</b>	<b>-387</b>	<b>2.246</b>

Betalbar skatt i konsernregnskapet er i sin helhet knyttet til underkonsernet Scandinavian Track Group.

## Note 6

### Varer

Beløp i NOK 1000

	Morselskapet		Konsernet	
	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
Lager av ferdigvarer	8.383	8.327	8.608	8.829

## Note 7

### Bankinnskudd

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. 31.12.2007 kr 16.922.535. Konsernet har ingen bundne skattetrekkmidler. Baneservice AS har en skattetrekksgaranti i Nordea Bank ASA på kr 9.000.000.

# Note 8

## Egenkapital og aksjonærinformasjon

Beløp i NOK 1000

<i>Morselskapet</i>	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2006	50.000	87.968	21.840	159.808
Årets resultat			-2.754	-2.754
Omregningsdifferanse			-15	-15
Avsatt til utbytte			0	0
<b>Egenkapital 31.12.2007</b>	<b>50.000</b>	<b>87.968</b>	<b>19.072</b>	<b>157.040</b>

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

<i>Konsernet</i>	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Minoritet	Sum
Egenkapital 31.12.2006	50.000	87.968	23.708	6.699	168.375
Utbytte for 2006 etter vedtak i generalforsamling			0	-579	-579
Avsatt utbytte 2007 til minoritet			0	-2.416	-2.416
Årets resultat			-4.711	2.156	-2.555
Omregningsdifferanser			-510	-439	-949
<b>Egenkapital 31.12.2007</b>	<b>50.000</b>	<b>87.968</b>	<b>18.488</b>	<b>5.421</b>	<b>161.877</b>

# Note 9

## Pensjonsforpliktelser

Beløp i NOK 1000

### 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 forpliktelsener overfor 278 ansatte.

De økonomiske forutsetninger som er benyttet i aktuarberegningen er:

	31.12.2007	31.12.2006
Diskonteringsfaktor	4,35 %	4,35 %
Lønnsregulering	4,50 %	4,50 %
G-regulering	4,00 %	4,00 %
Forventet avkastning på pensjonsmidler	5,00 %	5,00 %

Gjennomsnittlig gjenværende tjenestetid anvendes som amortiseringsfaktor. 10 % av den største verdi av fondsmidlene og påløpt pensjonsforpliktelse benyttes som korridor.

Selskapets diskonterte, påløpte pensjonsforpliktelsener på oppgjørstidspunktet:

	31.12.2007	31.12.2006
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	343.511	309.869
Pensjonsmidler	-194.683	-179.795
<b>Ikke resultatført virkning estimatavvik</b>	<b>-128.234</b>	<b>-125.028</b>
Balansført netto pensjonsforpliktelse før arbeidsgiveravgift	20.594	5.046
Arbeidsgiveravgift	2.904	711
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>23.498</b>	<b>5.757</b>

Beløp i NOK 1000

<b>Årets samlede netto pensjonskostnader:</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	16.485	9.305
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	13.654	12.543
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-8.997	-8.315
Administrasjonskostnader	257	243
Resultatført estimatendringer og avvik	6.914	6.868
Arbeidsgiveravgift	3.992	2.911
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>32.305</b>	<b>23.555</b>
Årets andel av avsetning til merkostnad SPK*	-3.340	-3.340
Effekt av endret metode for avsetning arbeidsgiveravgift	0	-4.044
<b>Netto pensjonskostnad etter fradrag for inntektsført avsetning</b>	<b>28.965</b>	<b>16.171</b>

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

## Konsernet

Pensjonsordningen for de ansatte i STG er sikret gjennom Fora og Alecta. I henhold til uttalelse fra Redovisningsrådet er dette ytelsesbaserte ordninger. Det er ikke mottatt aktuarberegninger. I samråd med Föreningen auktoriserte 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 1.688.023.

Konsernets diskonterte, påløpte pensjonsforpliktelser på oppgjørstidspunktet:

	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	343.511	309.869
Pensjonsmidler	-194.683	-179.795
Ikke resultatført virkning estimatavvik	-128.234	-125.028
Balanseført netto pensjonsforpliktelse før arbeidsgiveravgift	20.594	5.046
Arbeidsgiveravgift	2.904	711
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>23.498</b>	<b>5.757</b>

<b>Årets samlede netto pensjonskostnader:</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	16.485	9.305
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	13.654	12.543
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-8.997	-8.315
Administrasjonskostnader	257	243
Resultatført estimatendringer og avvik	6.914	6.868
Arbeidsgiveravgift	3.992	2.911
<b>Netto pensjonskostnad</b>	<b>32.305</b>	<b>23.555</b>
Årets andel av avsetning til merkostnad SPK*	-3.340	-3.340
Effekt av endret metode for avsetning arbeidsgiveravgift	0	-4.044
Innbetalinger til innskuddsordninger	1.688	246
<b>Netto pensjonskostnad etter fradrag for inntektsført avsetning</b>	<b>30.653</b>	<b>16.417</b>

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

## Note 10

### Tilskudd til restrukturering

I forbindelse med etableringen av Baneservice AS ble det gitt et tilskudd fra eier til dekning av kostnader til restrukturering av selskapet. Tilskuddet ble basert på det identifiserte restruktureringsbehovet 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.

Beløp i NOK 1000

	<b>Tilskudd</b>	<b>Benyttet</b>	<b>Gjenstående</b>	<b>Resultatført</b>
Adm.kostnader knyttet til gjennomføring av restrukturering	2.000	4.576*	-2.576*	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 medlemskap i SPK	16.700	10.020	6.680	0
<b>Sum restruktureringsforpliktelser</b>	<b>45.550</b>	<b>19.135</b>	<b>26.415</b>	<b>0</b>

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

## 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. Lånet ble nedbetalt i sin helhet 31.1.2008.

## Note 12

### Prosjekter

Beløp i NOK 1000

	Morselskapet		Konsernet	
	2007	2006	2007	2006
Inntektsført på igangværende prosjekter	132.962	241.695	132.962	242.275
Kostnader opptjent inntekt og tapsavsetninger	-98.354	-199.945	-98.354	-200.673
Netto resultatført igangværende prosjekter	34.608	41.750	34.608	41.602
Opptjente, ikke fakturerte inntekter igangværende prosjekter inkludert i kundefordringer	20.666	6.997	20.666	10.227
Forskuddsfakturert produksjon	-4.416	-11.632	-4.562	-11.821
Innestående fra byggherre	6.134	12.232	6.134	12.232
Gjenværende tapsavsetninger (inngår i kortsiktig gjeld)		2.000	0	2.000
Estimert gjenværende produksjon på tapsprosjekter		9.605	0	9.605

## Note 13

### Pantstillelser og garantiansvar

Beløp i NOK 1000

	Morselskapet	
	2007	2006
Garantiansvar	20.622	3.605

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 skulle etableres med en sunn økonomisk og bemanningsmessig basis for å være i stand til å tilpasse seg markedsmessige rammevilkår på en best mulig måte, med 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 i prosjektet 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 sendt stevning til Oslo tingrett der det er stilt et beløpsmessig krav overfor Netel AS. I etterkant av dette har Netel AS kommet med et motkrav mot Baneservice AS. Rettsaken er berammet til høsten 2008. Konsernets regnskap reflekterer beste estimat knyttet til saken.

## Note 16

### Immaterielle eiendeler

Beløp i NOK 1000

Konsernet

	Goodwill
Anskaffelseskost 1.1.2007	9.167
Årets tilgang	1.143
Årets avgang	0
Akkumulerte avskrivninger	535
Årets avskrivninger	1.090
<b>Bokført verdi 31.12.2007</b>	<b>8.685</b>

Goodwill er vurdert til å ha en levetid på 10 år, og er knyttet til synergigevinster ved kjøpet av Scandinavian Track Group (STG). Årets tilgang inkluderer i tillegg goodwill knyttet til et oppkjøp gjort av et selskapet i underkonsernet STG.

## Note 17

### Aksjer i datterselskap

Beløp i NOK 1000

Morselskapet

	Ervervet	Kontor	Eierandel	St.andel	Balanseført verdi
Scandinavian Track Group	30.506	Borlänge	52 %	52 %	14.083

Scandinavian Track Group AB består av følgende selskaper:

Rail Weld Sweden AB (100%)  
ITC Infra Tech Consulting AB (100%)  
Spår 1435 AB (100%)  
Rail Safe Service AB (60%)  
Raildock AB (51%)

31.8.2007 ble det kjøpt aksjer for kr 331.000 som er inkludert i balanseført verdi.

## Note 18

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

Pr. 31.12.2007 var det ingen mellomværende mellom selskapene.

PricewaterhouseCoopers AS  
 Postboks 748  
 NO-0106 Oslo  
 Telefon 02316  
 Telefaks 23 16 10 00

Til generalforsamlingen i Baneservice AS

## Revisjonsberetning for 2007

Vi har revidert årsregnskapet for Baneservice AS for regnskapsåret 2007, som viser et underskudd på kr 2 754 000 for morselskapet og et underskudd på kr 2 555 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet. 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.

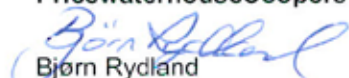
Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimer, 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 2007 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 bokføringskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til dekning av underskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 4. april 2008

**PricewaterhouseCoopers AS**

  
 Bjørn Rydland  
 Statsautorisert revisor