



Baneservice AS
Årsrapport 2008

Baneservice på fem minutter

Virksomhet:

Baneservice leverer maskin- og entreprenørtjenester til jernbanerelatert virksomhet i Skandinavia. Selskapet bygger og vedlikeholder spor, kontaktlednings-, signal- og teleanlegg. I tillegg har selskapet terminaltjenester i Hønefoss, Halden og Drammen.

Lokalisering:

Hovedkontor, lager og verksteder ligger i Oslo og på Skotterud. En egen filial i Göteborg og datterselskapet STG i Borlänge betjener det svenske markedet.

Mål:

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

Vekst:

Baneservice planlegger en betydelig vekst frem mot 2014. Dette skal skje gjennom organisk vekst, strategiske allianser og nye produkter innen jernbane og t-bane.

Omsetning og resultat:

Baneservice omsatte for 581,1 millioner kroner i 2008, med et resultat før skatt på -45,3 millioner. Flere nøkkeltall på side 15.

Antall ansatte:

Morselskapet har 271 ansatte, konsernet har 329.

Sykefravær:

Sykefraværet i konsernet var 4,0 prosent i 2008, og 4,2 i 2007.

Verdier:

Baneservice skal være ansvarlig og modig.

Historie:

Baneservice ble etablert i 1992, da NSB besluttet å skille byggherre- og entreprenørfunksjonene fra hverandre. NSB ble omorganisert i 1996. Da ble Baneservice videreført som en selvstendig forretningsenhet under Jernbaneverket. I 2005 ble Baneservice et statlig aksjeselskap med Samferdselsdepartementet som eneste eier.

Ledelsen



• **Terje Wilhelmson**
Divisjonssjef for Prosjekter Norge

• **Lars Skålnes**
Administrerende direktør

• **Hans Antonsen**
Divisjonssjef for Prosjekter Utland og Maskinelt sporvedlikehold

• **Tone Manum**
Divisjonssjef for Terminaldrift

• **Trond M. Skaret**
Fungerer som sikkerhets- og kvalitetssjef samt divisjonssjef for Prosjektstøtte mens Mariann Hole er i permisjon

• **Rigmor Gangsø**
Økonomi og IT-sjef

• **John-Erik Johnsen**
HR-sjef (Human Resources)

• **Terje Mugerud**
Markedssjef

[www](http://www.baneservice.no) Les mer om ledelsen og organisasjonen på baneservice.no «Om Baneservice»

Innhold

| | | | |
|------------------------------------|---|--------------------------------------------|----|
| Baneservice på fem minutter | 2 | Tema: Vedlikeholdsløftet | 9 |
| Ledelsen | 2 | Historie: Den som forsømmer sine jernbaner | 10 |
| Krisene løfter jernbanen | 3 | Styret | 12 |
| Divisjonene i Baneservice | 4 | Styrets beretning | 13 |
| Tema: Norge har spart seg til fant | 8 | Nøkkeltall | 15 |



PÅ JAKT: Politikerne vil ha mer jernbane, og da vil administrerende direktør Lars Skålnes ha flere medarbeidere.

Administrerende direktør:

Krisene løfter jernbanen

Når landets politikere skal løse klima- og finanskrisen, blir det mer penger til jernbanen.

I tur og orden har regjeringen lagt fram statsbudsjettet, krisepakken og Nasjonal transportplan for det neste tiåret. Det er mye som tyder på økt politisk vilje til å satse på jernbanen i Norge, mener administrerende direktør Lars Skålnes i Baneservice.

– Vi har i løpet av fjoråret sett en rekke oppslag om hvordan krisen i jernbanen påvirker hverdagen til alle som er avhengige av toget. I tillegg har den globale klimadebatten gått fra teori til praktisk handling. Sammen har dette gitt et økonomisk løft for jernbanen, men etterslepet er fortsatt stort, sier Skålnes.

Mer for pengene

Han minner om at det er lenge til vi har tatt igjen alt det tapte. Da er det ikke bare nødvendig med mer penger til jernbanen. Like viktig er det å få mer jernbane for pengene, noe også Jernbaneverket har som mål.

– Da krisepakken kom, uttalte Jernbaneverket at de hadde noen utfordringer med å få på plass entreprenører og materiell til jernbaneløftet. Jeg kan forsikre om at vi skal stille opp for Jernbaneverket. Vi vil bidra til at samfunnet får mest mulig jernbane ut av hver ekstra krone som nå er bevilget, sier Skålnes.

Klare til å ta tak

Baneservice står godt rustet, både for å bygge nye spor og for å sette de gamle i stand. Utsiktene til flere oppdrag og dermed gode resultater i årene som kommer, er gode. I horisonten av dette bildet har imidlertid selskapets økte pensjonskostnader truet, og dette preger også det økonomiske resultatet for 2008. Skålnes er derfor glad for at han har startet det nye året med å lansere den nye pensjonsavtalen for de ansatte.

– Dette er en god ordning for de ansatte, samtidig som kostnadene for selskapet går betydelig ned. Vi har hatt et svært positivt samarbeid med de ansattes organisasjoner om den nye avtalen, sier Skålnes.

Resultatet for 2008 er også preget av at et av de større prosjektene selskapet tok på seg i fjor, fikk betydelig større kostnader enn forventet.

– Vi har nå en dedikert gruppe ansatte som jobber for å snu dette. De ser på både arbeidsmetoder, innkjøp og alt som kan senke kostnadene og øke inntektene på dette prosjektet. Derfor er jeg helt sikker på at det ikke ser slik ut ved neste årsskifte, sier Skålnes.

Jakter på hender og hoder

– De øvrige prosjektene våre går bra, og vi har en god ordre-reserve med oss inn i det nye året. Derfor har vi all grunn til å se lyst på framtiden, sier Skålnes.

Den største utfordringen for Baneservice er nå å beholde og trekke til seg kompetent arbeidskraft, etter hvert som både statsbudsjettet og krisepakken sender stadig flere jernbaneoppdrag ut på markedet. De årlige Baneservedagene for alle ansatte, arrangert i Tønsberg for første gang i fjor, har som formål å etterutdanne de ansatte og fornye sikkerhets-sertifikatene deres. Arrangementet kan også bidra til å rekruttere flere ansatte og inspirere de som allerede har vært med på laget en stund.

– Tilbakemeldingene vi fikk etter samlingen i fjor, var gode. For oss som selskap betyr det mye for både kvaliteten, sikkerheten og kostnadene at vi bruker disse dagene til å sikre og videreutvikle den verdifulle kompetansen i selskapet. For den enkelte av oss kommer i tillegg det sosiale rundt arrangementet som en viktig del av å bygge et godt arbeidsmiljø med god lagånd, sier Skålnes.

Under årets Baneservedager ble også den enkelte ansatte utfordret til å være med i jakten på flere hender og hoder til selskapet. Baneservice kjører nå sin mest omfattende rekrutteringskampanje noen gang, med annonser i landets største aviser, lokalaviser og fagtidsskrift.

Lavt sykefravær

Skålnes håper det svært lave sykefraværet er et synlig tegn på at Baneservice er et godt sted å jobbe. Helt siden aksjeselskapet ble dannet i 2005, har sykefraværet gått jevnt nedover, og var på 4,0 prosent i 2008.

– Jeg tror vi er gode på å følge opp sykemeldte, og derfor ser vi at spesielt langtidssykefraværet går ned, sier Skålnes.



Divisjonene i Baneservice

Prosjekter Norge

I begynnelsen av 2008 inngikk vi tre store kontrakter: elektroarbeidene på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger, sporarbeidene på bybanen i Bergen samt kontaktlednings- og sporarbeidene mellom Lysaker og Sandvika. Det innebærer at vi har rekordstore ordreserverer. I tillegg ser vi nå mye som tyder på et politisk løft for jernbanen. For å ruste oss for denne lyse framtiden, gjennomfører vi i 2009 en stor rekrutteringskampanje for å skaffe nok fagfolk til å gjøre jobbene.

Antall ansatte: 119

Omsetning: 262 millioner kroner

Største oppdrag: Elektroarbeidet på det nye dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes.

En ansvarlig divisjon: For å forebygge skader melder vi inn uheldige hendelser flittig, enten det gjelder interne eller eksterne forhold. Resultatet av en slik forebyggingskultur er null skader med fravær i divisjonen i 2008, og prosjektet på dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger fikk også selskapets HMS-pris for 2008.

En modig divisjon: I 2008 startet vi arbeidet med å bygge bybanen i Bergen mellom Bergen sentrum og Nesttun. Bygging av bybaner er et helt nytt markedsområde for oss. Vi må våge å ta nye skritt for å vokse og utvide kundegrunlaget vårt.

www.baneservice.no «Aktuelle prosjekter»





Maskinelt sporvedlikehold

Noe usikkerhet preget starten av året for divisjonen Maskinelt sporvedlikehold, inntil en ekstrabevilgning i revidert nasjonalbudsjett ga Baneservice en stor jobb med å skifte ut ballast i Oslotunnelen. Mot slutten av året, med et godt statsbudsjett bak oss og de første signalene fra krisepakken og Nasjonal transportplan foran oss, var situasjonen helt annerledes enn da året startet: Det var allerede da tydelig at jernbanen står foran et løft, og at det vil bety flere oppdrag også for Maskinelt sporvedlikehold.

Antall ansatte: 70

Omsetning: 136 millioner kroner

Største oppdrag: Ballastrensing for Jernbaneverket over hele landet.

En ansvarlig divisjon: I løpet av året som har gått har vi solgt en del vogner og maskiner for å redusere kostnadene i perioder der vi har lite å gjøre. Samtidig har vi sikret oss leiemuligheter som gjør at vi alltid har det utstyret vi trenger.

En modig divisjon: En stor del av vår omsetning er ballastrensing på det norske jernbanenettet, oppdrag som utløses av årlige opsjoner. For å jobbe i et uforutsigbart marked må vi være både endringsvillige og tilpasningsdyktige, ofte på kort varsel.

Prosjekter utland

Utenlandsvirksomheten består i hovedsak av en svensk filial og datterselskapet Scandinavian Track Group (STG), der Baneservice kjøpte aksjemajoriteten i 2006. Det svenske markedet er preget av stor konkurranse og lave priser, noe som har medvirket til at filialen ikke har fått nye større oppdrag i 2008. Stort utbyggingsvolum og økende konkurranseutsetting av driftsoppdrag gir imidlertid grunn til optimisme. En av divisjonens største utfordringer er å rekruttere tilstrekkelig arbeidskraft.

[www](http://www.baneservice.no) Les mer på baneservice.no «Baneservice Sverige»

Antall ansatte: 28 i selskapets filial, 66 i STG

Omsetning: 94 millioner svenske kroner for selskapets filial, 89 millioner svenske kroner i STG

Største oppdrag: Spor- og kontaktledningsarbeid på Uppsala bangård.

En ansvarlig divisjon: Divisjonen har lagt ned et betydelig arbeid for å etablere en organisasjon som er tilpasset svensk forretningskultur og markedssituasjon.

En modig divisjon: Divisjonen tør satse i et marked med stor konkurranse og små fortjenestemarginer.





Prosjektstøtte

Over hele verden satses det på jernbane for å begrense klimautslippene, og flere land øker aktivitetene på jernbanen for å redusere effektene av finanskrisen. Dette merkes godt i divisjonen som skal sørge for at Baneservice alltid har det utstyret som trengs for å få jobbene gjort. Den lange leveringstiden på både maskiner og annet materiell er blitt en utfordring som vi løser med bedre og mer effektiv planlegging.

Antall ansatte: 18

Omsetning: 59 millioner kroner

Oppdrag: Med 240 skinne- og hjulgående maskiner og vogner, 70 biler og 100 brakker leverer divisjonen støttetjenester til prosjektene i Baneservice.

En ansvarlig divisjon: Vi driver et kontinuerlig forebyggende vedlikeholdsarbeid av maskiner og materiell i Baneservice, kombinert med et løpende ansvar for nyinvesteringer, slik at selskapet har det utstyret som trengs for å utføre sine oppdrag i henhold til avtalte frister. Da kan vi ikke bare utbedre feil som oppstår. Dette handler like mye om å være i forkant.

En modig divisjon: På tampen av året overtok vi eierskapet og vedlikeholdsansvaret for samtlige maskiner i selskapet, også de store og dyre maskinene som ballastrenseverk og sporjusteringstog. Dette gir et mer rasjonelt vedlikehold og effektiv utnyttelse av maskinparken.





Terminaldrift

Dette har vært året for å bygge opp organisasjonen i Terminaldrift. Resultatet er en divisjon delt opp i én avdeling for trekraft og én avdeling for terminaltjenester, hver med sin avdelingsleder, i tillegg til divisjonssjefen. Dette har vist seg å bli en slagkraftig og effektiv organisasjon: Selv i en tid med nedgang i markedet for transport, har divisjonen mer enn fordoblet omsetningen fra 2007 til 2008.

[www](http://www.baneservice.no) Les mer på baneservice.no «Kompetanse og miljø»

Antall ansatte: 19

Omsetning: 36 millioner kroner

Største oppdrag: Skifting og kippogkjøring i Hønefoss og Halden for den tyske godstransportøren Hangartner samt skifting av bilcontainere for Cargo Link i Drammen, Trondheim og Narvik.

En ansvarlig divisjon: Skiftarbeidet på godsterminalene er et arbeid forbundet med stor risiko hvis vi ikke tenker sikkerhet i absolutt alle ledd. Våre prosedyrer og rutiner er derfor forbedret, slik at uhell og tilløp til uhell gikk ned siste halvår av 2008.

En modig divisjon: Den enkelte ansatt i divisjonen har evnen til å ta nye prosjekter og oppgaver på strak arm. Et godt eksempel på dette fikk vi da Ofotbanen gikk konkurs, og vi steppet inn for Cargo Link i Narvik og Trondheim, langt unna de stedene vi tidligere har jobbet.





Norge har spart seg til fant

Nedslitt og lite oppdatert. Slik beskriver samferdselsminister Liv Signe Navarsete det norske jernbanenettet.

Det var på årets Jernbaneforum i Oslo i begynnelsen av mars at statsråden oppsummerte status for jernbanen. Departementets statssekretær Erik Lahnstein utdypet situasjonen slik i Aftenposten 4. mars:

– Både når det gjelder vedlikehold og investeringer har vi vært på sparebluss i flere tiår. Konsekvensene opplever vi nå hver eneste dag. Kapasiteten er sprengt. Nedslitte anlegg gjør at omfanget av feil er helt uakseptabelt. Lahnstein er også enig i at Norge kan kalles et u-land på dette feltet, slik NSBs konserndirektør for persontog, Stein Nilsen, sa til Aftenposten.

Togene er forsinket

Det dystre bildet forsterkes av gjentatte oppslag i media om signalfeil og ødelagte kjøreledninger som skaper forsinkelser, innstillinger og pendlerkaos. «Togpassasjerene har fått nok», ifølge TV2 hjelper deg, «Tull med togene flere år til», skriver Aftenposten Aften og «Fullt togkaos på Østlandet», skriver Dagbladet.

Punktligheten er da heller ikke som den skal. Jernbaneverkets mål for 2008 var at 9 av 10 tog skulle være i rute. Det målet ble ikke nådd, faktisk hadde de fleste jernbanestrekninger en dårligere utvikling i punktligheten i 2008 enn året før. Pendlerforeningen i Østfold har dessuten laget egen statistikk for rushtiden, og den er dårligere enn punktligheten generelt.

Etterslep i vedlikeholdet

I forarbeidene til Nasjonal transportplan har Jernbaneverket beregnet etterslepet i vedlikeholdet på de viktigste anleggsdelene av nettet til 5,4 milliarder kroner. Dette omfatter primært ballast, skinner, sviller, sporvekslere, kontaktledninger samt signal- og sikringsanlegg. Jernbaneverket har også beregnet at det norske jernbanenettet

trenger 1 milliard per år i perioden 2010 til 2016 for nødvendig vedlikehold. Mellom 2016 og 2040 må dette beløpet økes til 1,5 milliarder.

– Den negative utviklingen i de siste årene har blant annet sammenheng med manglende vedlikehold i tidligere år og at det samtidig har vært en betydelig økning i togtrafikken både i person- og godstrafikken, sa statsråden. Beregninger fra Jernbaneverket i innspillet til Nasjonal Transportplan 2010-2019 viser at anleggene nå fornyes sjeldnere enn hvert 100. år.

Vekst i togtrafikken

Samtidig er det stadig flere som velger jernbanen. Godstransporten er i kraftig vekst med vel 3.400 millioner tonnkilometer i 2007, og persontrafikken har økt fem år på rad til nesten 58 millioner togreiser i 2008. Dette er selvsagt en gledelig utvikling, men det gjør også vedlikeholdsetter-slepet mer alvorlig.

Større bevilgninger

Nå får endelig jernbanen et løft både gjennom statsbudsjettet for 2009, tiltakspakken i forbindelse med finanskrisen og Nasjonal transportplan 2010-2019. Etterslepet gjør at det vil ta tid før de store forbedringene kommer. De første pengene vil gå til å rette opp gamle synder.

Må vente lenge

For de hardest belastede strekningene vil det neppe bli forbedringer før i 2017, det gjelder spesielt Østfoldbanen Oslo-Halden. Til tross for rekordbevilgninger må vi belage oss på å reise på tredje klasse en god stund til, all den tid vi har «spart» så mye på vedlikehold de siste tiårene.

NSB Lokaltog - Innstilt Oslo S - Skøyen
NSB Lokaltog - Stopper ved alle stasjoner
Flytoget - Innstilt Skøyen - Oslo S
NSB Lokaltog - Innstilt Skøyen - Oslo S
Stopper ved Lysaker og

Vedlikeholdsløftet

Kilde: Jernbanemagasinet nr. 1-2009.

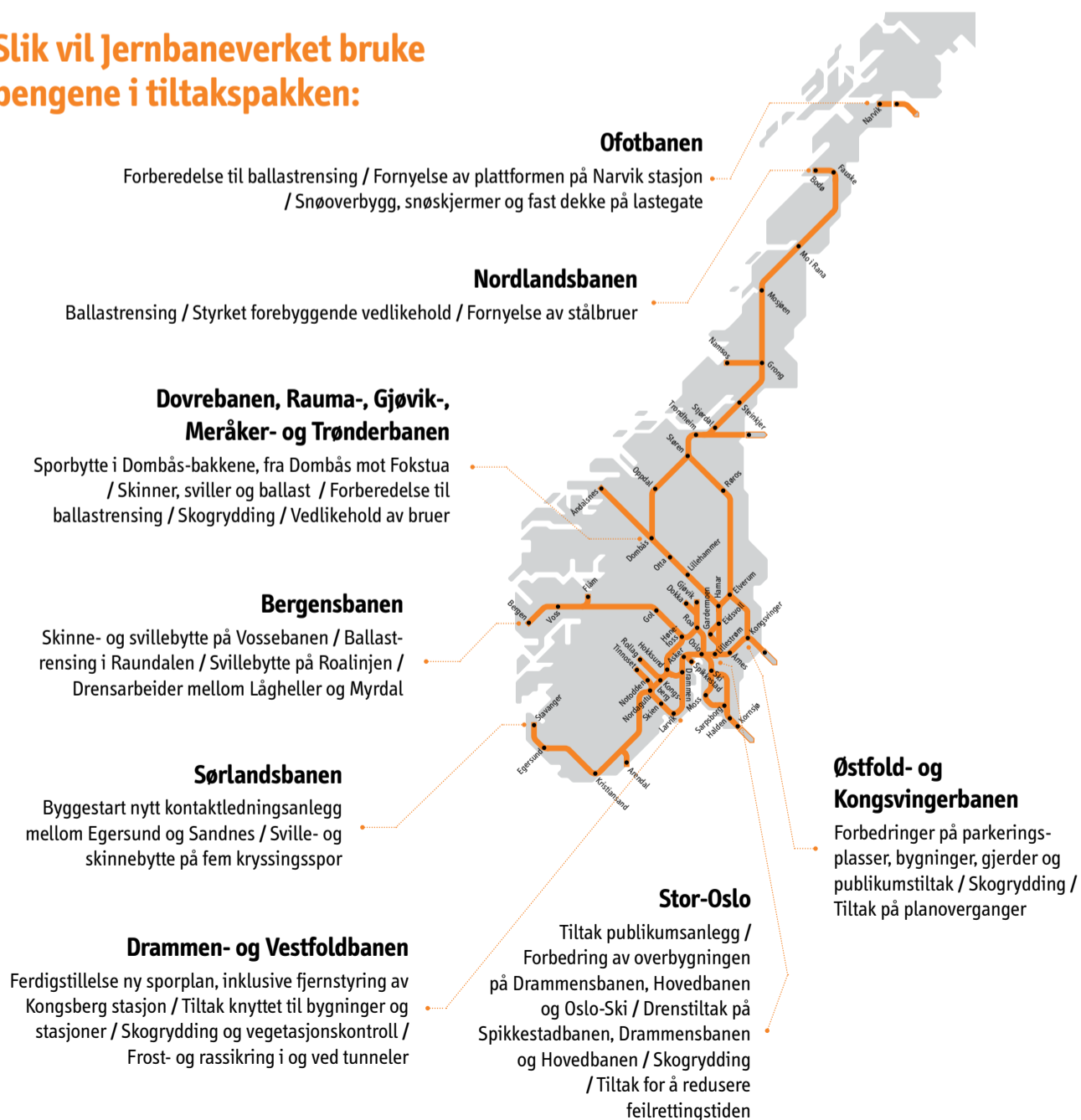
Vedlikehold og fornyelse av det norske jernbanenetet ble i årets statsbudsjett prioritert høyere enn på mange år. Arbeidet med å hente inn etterslepet er i gang.

– Vi vet at det gjennom flere tiår har blitt brukt for lite penger både på investeringer og på vedlikehold. Derfor er store deler av infrastrukturen nedslitt og lite oppdatert. Dette vedlikeholdsetterslepet kan vi ikke overse lenger. Noen må ta ansvar, og det vil vi ta, sa samferdselsministeren på Jernbaneforum 2009.

Statsbudsjettet for 2009 prioriterte vedlikehold og fornyelse høyt. I tillegg ble det satt av 758 ekstra millioner til vedlikehold og fornyelse av jernbanens infrastruktur i tiltakspakken i forbindelse med finanskrisen.

www.baneservice.no Les mer på baneservice.no «Nyhetsarkiv»

Slik vil Jernbaneverket bruke pengene i tiltakspakken:





Den som forsømmer sine jernbaner...

Den 27. november 2009 er det 100 år siden kong Haakon kalte togstrekningen mellom Kristiania og Bergen «sitt slektsledds storverk», før han erklærte Bergensbanen offisielt åpnet.

Historien om Bergensbanen startet minst 38 år før kong Haakons ord, da skogmester Hans Andreas Gløersen satte ord på tanken om en jernbaneforbindelse mellom øst og vest i Norge: «Et land, der forsømmer af yderste Evne at utvide sit Jernbanenet, faar finde sig i at holde sig udenfor Verdenskonkurrencen og at synke tilbage til fortjent Armodsdøm», skrev han i en anonym artikkel i Bergensposten den 24. august i 1871.

Stor prislapp

Etter flere dagers debatt vedtok så Stortinget den 1. mars i 1894 å utvide sitt jernbanenett «af yderste Evne», for å bruke Gløersens formanende ord i Bergensposten. Strekningen fra Bergen til Voss sto ferdig allerede i 1883, men vedtaket om å bygge banen videre fra Voss til Taugevatn var en del av en enorm utbyggingspakke – og det største økonomiske løftet Stortinget så langt hadde vedtatt. Fem år etter det første vedtaket ble det så bestemt å bygge banen helt fram til Kristiania, og at Bergensbanen skulle ha en normalsporet bane.



BRAKKELIV: Vanligvis var arbeidsdagen ti timer, men vær og vind på høyfjellet kunne gi rallarene mye tid sammen på brakka.

Vest møtte øst

Om det politiske arbeidet for å få Bergensbanen vedtatt var krevende, var nok de påfølgende 15 år med anleggsarbeid i et ytterst vanskelig terreng enda verre. Den 5.300 meter lange Gravhalsstunnelen mellom Upsete og Myrdal er kanskje det fremste symbolet på den ingeniørkunsten og arbeidsinnsatsen som ligger i skinnegangen mellom Oslo og Bergen. Det gikk seks år, 370.000 dagsverk, 225 tonn dynamitt og 500 kilometer lunte, før hullet fra vest møtte hullet fra øst inne i fjellet den 6. juli 1902. Enda fem år gikk før skinnene fra øst og skinnene fra vest møttes på Ustaoset.

Renhårige slusker

Den 10. juni 1908 var det for første gang mulig å reise med tog fra Bergen til Oslo. Da sto det til sammen 15.000 anleggsarbeidere bak verket. Mange av disse var svensker som hadde blitt arbeidsledige da jernbanen gjennom Värmland var ferdig. Den svenske betegnelsen «rallar» slo likevel ikke gjennom før rallarvisene ble populære. «Renhårig slusk» skulle man være, det var en betegnelse arbeiderne selv likte.

Renhårighet, åpenhet og ærlighet var nemlig rallarnes tre sentrale prinsipper, kanskje helt nødvendig for å spise, sove og tilbringe all fritid i en brakke på fjellet sammen med 11 andre menn. Det eneste kvinnelige innslaget var kokka. Hun møtte gjerne nykommere utenfor døra, med grønnsåpe, vann – og streng beskjed om å kle av seg: Lusa skulle ikke inn i brakka!

For med viddas lunefulle vinder, kunne det bli mange dager innendørs. Da gikk timene gjerne til kortspill eller lesing, det siste spesielt etter at Stortinget bevilget penger til vandrebibliotek: Bokkasser som ble sendt på omgang. Fra brakke til brakke gikk også de mange som solgte viser som oppmuntring til rallarne. Slike kulturelle innslag til tross: Det var ikke mange som tok flere sesonger på fjellet.

Den nye tid

«Ganske stillferdig er den nye tid begynt», skrev Morgenbladet etter den første turen. Frem til 1957 var det damplokomotiv som trafikkerte linjen, deretter fulgte sju år med diesel, før banen ble elektrifisert i 1964.



Bomber til Bergen

Ikke alle passasjerene fra Oslo til Bergen har hatt godt i sinne – eller i bagasjen.

«Spionene har greie på alt! De har trådløse stasjoner! Vær sikker på at der er gått melding til alle u-båtene at i natt går Blåeggen».

Handlingen i Nordahl Griegs krigsdrama «Vår ære og vår makt» starter i Bergen, havnebyen som den gang

hadde stor betydning for trafikken over Nordsjøen. Det gjorde byen til et sentralt sted også for tyske spioner og sabotører.

Den største spionsaken i Norge under første verdenskrig var Rautenfels-affæren. Da Baron von Rautenfels ble avslørt i 1917, viste det seg at han hadde misbrukt sin stilling som keiserlig tysk kurér. Ved hjelp av Bergensbanen hadde han smuglet enorme mengder sprengstoff og annet sabotasjeutstyr fra Oslo, med den hensikt å ramme skipstrafikken fra Bergen.

I nyere tid har Baneservice hatt en rekke jobber for å holde jubelanten ved like:

| | |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1998 | Arna stasjon og Arnanipatunnelen får oppgradert kontaktledningsanlegg. |
| 1998 | På strekningen mellom Mjølfjell og Gravhalsen reviderer Baneservice kontaktledningsanlegget. |
| 1998-1999 | Baneservice bygger nytt spor, kontaktledningsanlegg, signalanlegg og kabelanlegg på Tunga stasjon og Gråskallentunnelen. |
| 1999 | Hol stasjon får nytt signalanlegg. |
| 1999 | Baneservice bygger kryssingsspor, kontaktledningsanlegg og signalanlegg ved det nye Torpo kryssningsspor. |
| 1999-2001 | Bergensbanen får krengetog, og i den forbindelse gjør Baneservice nødvendige tilpasninger på signalanlegget. |
| 2001 | Baneservice bygger signalanlegg på Gulsvik stasjon. |
| 2003 | Baneservice bygger rasvarslingsanlegg. |
| 2003 | Baneservice renser ballast på strekningen mellom Finse og Myrdal. |
| 2005-2007 | Baneservice monterer kabler og antenner for GSM-R-systemet i alle tunnelene på Bergensbanen. |

Styret

Styret i Baneservice AS består av fem aksjonærvalgte representanter og tre representanter fra de ansatte.

Thor Svegården
Styreleder

Svegården er til daglig 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.

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 viseadm. dir. i Flytoget. Melbø er utdannet sivilingeniør fra Norges Tekniske Høgskole.

Eli Giske
Nestleder

Giske er økonomi- og finansdirektør i ErgoGroup 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.

Ove Snarheim
Ansattrepresentant

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

Anita Kåveland
Styremedlem

Kåveland arbeider ved StatoilHydros spesialistsenter 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.

Kjell Øimoen
Ansattrepresentant

Øimoen er produksjonsleder ved Baneservice elektroverksted. Han har videregående utdanning og har jobbet i jernbanesektoren i hele sin yrkeskarriere. Øimoen er styremedlem i Baneservice Felles Forening, og har også erfaring med styrearbeid fra vervene som leder og styremedlem i borettslag.

Are Langmoen
Styremedlem

Langmoen er bedriftsrådgiver og tilknyttet Interforum Partner AS i Asker. Han har hatt mange styreverv og ledende stillinger i privat og offentlig sektor. Langmoen er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole.

Randi Willersrud
Ansattrepresentant

Willersrud er blant annet internrevisor i Baneservice. Hun har bl.a. handelsskole og intern lederopplæring fra NSB og Baneservice. Willersrud er styremedlem i flere Jernbane-relaterte foreninger, styremedlem i Jernbanepersonalets bank og forsikring samt opplysningssekretær i Baneservice Felles Forening.

[www](http://www.baneservice.no) Les mer om styret på baneservice.no «Om Baneservice»



Eli Giske
Nestleder

Are Langmoen
Styremedlem

Ove Snarheim
Ansattrepresentant

Randi Willersrud
Ansattrepresentant

Thor Svegården
Styreleder

Anita Kåveland
Styremedlem

Olaf Melbø
Styremedlem

Kjell Øimoen
Ansattrepresentant

Styrets beretning

Innledning

Baneservice er den ledende totalleverandøren av jernbanetekniske entrepriser i Norge. Konsernet er også etablert i Sverige og har hatt noen mindre oppdrag i Danmark. Selskapet ble skilt ut fra Jernbaneverket 1.1.2005 og er i sin helhet eid av den norske stat v/ Samferdselsdepartementet.

Baneservice leverer entreprenørtjenester innenfor nybygging og tyngre vedlikehold av jernbane, sporvei og bybane i Skandinavia. De siste to årene har den norske delen av virksomheten utvidet produktspekteret til også å levere skiftetjenester til transportselskap i Norge. Konsernets viktigste kunder er de nordiske statlige eierne av jernbaneinfrastruktur, med Jernbaneverket i Norge som den største. De siste to årene har imidlertid leveranser til eiere av sporvei og bybane økt betydelig, et resultat av en bevisst satsing for å øke totalmarkedet ved å utnytte konsernets spesialiserte jernbanekompetanse til beslektede områder. Dette har gjort konsernet mindre sårbart for mulige endringer innenfor jernbanemarkedet som følge av endrede politiske prioriteringer.

I Sverige er Baneservice representert gjennom egen filial og via aksjemajoriteten i det svenske konsernet Scandinavian Track Group (STG). I Sverige er den største kunden Banverket, den svenske søsterorganisasjonen til Jernbaneverket, men også her er private sporeiere representert blant oppdragsgiverne. Konsernet har også hatt oppdrag i Danmark gjennom datterselskapet STG.

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

Hovedtrekk i 2008

Konsernet hadde en omsetning i 2008 på 581, 1 mill. kr. (470,5). Økningen fra året før har kommet i det norske markedet, både innenfor jernbane og sporvei/bybane. Spesielt gledelig er det at satsingen innenfor sporvei/bybane har bidratt til økte markedsandeler. Kontrakten om sporarbeidene på bybanen i Bergen, som ble inngått i mars 2008, er et eksempel på dette. I Sverige har datterselskapet STG levert omsetning og resultat som forutsatt, mens filialen ikke har hatt forventet vekst.

Konsernets resultat før skatt i 2008 er -45,3 mill. kr. (-2,9). Det svake resultatet i morselskapet skyldes hovedsakelig at det er gjort avsetninger knyttet til et tapsprosjekt. Det er primo 2009 iverksatt ekstraordinære tiltak knyttet til dette prosjektet. Det er fremmet betydelige krav i forbindelse med tvistesaker mot oppdragsgivere, men pga strenge krav til balanseføring av betingede eiendeler i regnskapslovgivningen, er fordringene ikke inntektsført. Det er videre avsatt kostnader til pensjonsordningen i Statens pensjonskasse (SPK) på tilsvarende nivå som i fjor. Styret vurderer årets samlede resultat som ikke tilfredsstillende, men er tilfreds med at resultatene i prosjektporteføljen, med unntak av tapsprosjektet, har hatt en positiv utvikling. Fra 1.1.2009 gikk selskapet over til en ny, innskuddsbasert pensjonsordning. Kostnadsnivået i den nye ordningen er mer på nivå med bransjen for øvrig, og vil bidra til å styrke selskapets konkurransekraft og resultater i årene fremover.

Ordrereserven for konsernet er, i likhet med utgangen av 2007, på et høyt nivå i forhold til tidligere år. Det er spesielt gledelig at en stor andel av ordrereserven gjelder kontrakter innenfor de nye satsingsområdene.

Konsernets sykefravær ble bedret ytterligere i forhold til året før og er lavere enn hos sammenlignbare virksomheter i bransjen. Ved utgangen av året var det registrert fire skader som medførte fravær i 2008. Heldigvis var ingen av disse alvorlige. H-verdien (antall skader med fravær pr. million arbeidstimer) økte imidlertid noe i forhold til det rekordlave nivået i 2007, men er fremdeles lavere enn bransjegjennomsnittet.

Styret mener at årets samlede resultat gir et rettviseende bilde av selskapets stilling, og 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 2008

Baneservice er organisert i fem divisjoner, hvorav to divisjoner dekker prosjekter i hhv. Norge og utlandet, én divisjon dekker produktområdet maskinelt sporvedlikehold og én divisjon dekker 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 2008 vært preget av to større oppdrag, samt en hel del mindre. I mars ble byggingen av kontaktledningsanlegget på det nye dobbeltsporet på strekningen Stavanger - Sandnes startet opp. Oppdragsgiver er Jernbaneverket. Arbeidene skal etter planen være ferdig i desember 2009. I Bergen bygger selskapet første byggetrinn av bybanen for Bergen kommune. Oppdraget startet i juni og vil være ferdig i mars 2010. I Oslo ble første delstrekning av den nye Kolsåsbanen (T-bane) for Kollektivtransportproduksjon AS overlevert i august, etter at selskapet hadde fullført sporarbeidene på strekningen. Prosjektet er starten på en omfattende modernisering av T-banenettet i Oslo. For øvrig er det utført oppgradering av signalanlegg på Nordlandsbanen, samt en del mindre vedlikeholdsoppdrag på andre deler av jernbanenettet for Jernbaneverket.

Innenfor divisjonen **Maskinelt sporvedlikehold** er det utført tyngre vedlikeholdsoppgaver for Jernbaneverket på de fleste jernbanestrekninger i Norge. Det største oppdraget har vært ballastrensing som i 2008 har vært utført på Ofotbanen, Kongsvingerbanen og på strekningen Stavanger – Sandnes. Selskapet har også hatt oppdrag i Oslo-tunnelen medrensing av ballast og vask av vegger og tak.

Divisjonen **Prosjekter Utland** omfatter i hovedsak prosjekter i Sverige. Gjennom datterselskapet STG har det også vært utført enkelte oppdrag i Danmark. Satsingen i Sverige drives gjennom morselskapets filial og selskapet STG, som er en nisjleverandør innenfor bl.a. skinnesveising. Kontraktene er i hovedsak for Banverket, men også private sporeiere er representert. Satsingen i Sverige er basert på at konsernets samlede kompetanse og kapasitet skal gi positive synergieffekter.

Divisjonen **Terminaldrift** ble etablert høsten 2007. Divisjonen utfører terminaltjenester for transportselskaper som frakter gods på jernbane. Divisjonen leverer også trekkekraft til øvrige enheter i konsernet. Omfanget i 2008 har vært forholdsvis beskjeden i en totalsammenheng, men oppdragene bidrar med en lønnsomhet som i 2008 vurderes som tilfredsstillende. Markedsområdet har et potensial for betydelig vekst i tiden fremover, og virksomheten har gitt gode synergieffekter mot øvrige enheter i konsernet. Så langt har selskapet drevet på oppdragsgivers lisens og sertifikat. For å utvikle denne delen av konsernet videre, må selskapet ha egen operatørlisens og sikkerhetssertifikat for å kunne oppnå den nødvendige fleksibilitet. Det forventes at selskapet har egen operatørlisens og sikkerhetssertifikat i løpet av 1. tertial 2009.

I perioden 2003 – 2006 utførte Baneservice AS bygging av togradiokommunikasjon på jernbanenettet i Norge på oppdrag for Netel AS. Det er fremmet et betydelig krav overfor kunden som ikke er inntektsført, pga. strenge krav til balanseføring av betingede eiendeler i regnskapslovgivningen. Sluttoppjøret i prosjektet er behandlet i rettsvesenet, og rettsaken ble avsluttet i november 2008. Det er ved avleggelsen av årsregnskapet ikke falt dom i saken.

Selskapet har i løpet av 2008 økt sin satsing på effektiv og tilpasset opplæring, både på operatør- og ledelsesnivå.

For lederne ble det etablert et utdanningsprogram innen prosjektledelse der ca. 25 ledere deltar. En vesentlig del av den obligatoriske opplæringen for operatørene ble gjennomført på Baneservicedagene, en tre-dagers samling som ble arrangert for første gang vinteren 2008. Arrangementet har også som målsetting å involvere alle ansatte i konsernets overordnede målsettinger, samt bygge kultur gjennom å styrke fellesskapet og samholdet på tvers av enhetene i virksomheten. Tiltaket er fulgt opp med Baneservicedagene 2009 som gikk av stabelen i månedsskiftet februar/mars 2009.

Omstilling

I forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra Jernbaneverket i 2005 bevilget eieren 45,6 mill. kr. til restrukturering av selskapet. Siden starten har selskapet gjennomført flere forbedringsprosesser som har gitt god effekt på selskapets lønnsomhet.

Ved etableringen av Baneservice AS 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 gjennomsnittlig bransjekostnad. Beregning av pensjonsforpliktelsen etter parametere anbefalt av Norsk Regnskapsstiftelse viste imidlertid allerede i 2006 en underdekning i finansieringen av pensjonsforpliktelsen, slik at bevilgningen til dette formålet kun dekker en mindre andel av de reelle pensjonskostnadene. Etter en omfattende prosess med de ansattes organisasjoner i løpet av 2008, vedtok styret en ny kollektiv innskuddsbasert pensjonsordning som trådte i kraft 1.1.2009. Den nye pensjonsordningen gir et godt grunnlag for å øke konkurranseevnen til konsernet og derigjennom forbedret og lønnsom drift. Samtidig sikrer den nye ordningen fremtidige pensjonsytelser til de ansatte som er bedre enn det generelle nivået i bransjen.

Fremtidsutsikter

Baneservice AS ble etablert som et ledd i å effektivisere jernbanesektoren i Norge. Selskapet er den ledende aktøren i hjemmemarkedet, og har i tillegg en ambisjon om å være en viktig aktør i det svenske og danske markedet. I løpet av de siste årene har større europeiske leverandører etablert seg i Norge gjennom oppkjøp av mindre norske leverandører. For å opprettholde dagens markedsposisjon i Norge må konsernet fortsatt ha sterkt fokus på effektivitetsutvikling, samtidig som man tilbyr gode markedsstilpassede løsninger for kundene.

Både statsbudsjettet for 2009 og forslaget til Norsk transportplan for perioden 2010 – 2019 (NTP) har vist at det er mer positivt politisk klima enn før til å løfte den norske jernbanestandarden opp på et europeisk nivå. I forslaget til NTP er det lagt opp til en kraftig økning av bevilgningene til jernbaneformål fremover, både til nyanlegg og oppgradering/vedlikehold av eksisterende nett. Stimuleringspakken som regjeringen bevilget for å demme opp for virkningen av den globale finanskrisen, innebærer at tempoet på vedlikeholdet blir trappet kraftig opp allerede i 2009. For å få mest mulig jernbane for pengene vil det være viktig å ha en god dialog mellom oppdragsgiver og aktørene i markedet, slik at kapasiteten kan utnyttes maksimalt. Baneservice ønsker å ta aktivt del i å bistå vår viktigste kunde i å nå sine målsettinger om en effektiv, sikker og miljøvennlig jernbaneinfrastruktur så raskt som mulig.

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. Konkurransetsettingen har også kommet lenger enn i Norge ved at også løpende driftsoppgaver er konkurranseutsatt. Svenske myndigheter har gitt økte bevilgninger til jernbanesektoren for å stimulere sysselsettingen i forbindelse med lavkonjunkturen etter finanskrisen. Markedsutsiktene ser også her ut til å gi gode muligheter for å innfri konsernets vekstambisjon.

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 AS har vunnet to større kontrakter på dobbeltsporet mellom Lysaker – Sandvika med oppstart i løpet av vinteren 2009, og som vil bli ferdigstilt i løpet av 2010. Oppdragsgiver er Jernbaneverket. De neste årene er det planlagt store utbyggingsprosjekter rundt Oslo, både innenfor jernbane, trikk og T-bane. I områdene Bergen og Stavanger, samt på Sørlandsbanen, er det også 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.

Kontantstrøm, investeringer, finansiering og likviditet

Konsernets kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i 2008 var -20,5 mill. kr. (-7,3). Avviket mellom driftsresultatet og kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter skyldes i hovedsak avskrivninger. Investeringene i konsernet var på 12,3 mill. kr. (27,6) og har gått til innkjøp eller oppgraderinger av maskiner og utstyr som har økt konsernets driftssikkerhet. Konsernets likviditetsbeholdning var 53,6 mill. kr. (84,5) pr. 31.12.2008. Totalkapitalen ved utgangen av året for konsernet var 396,7 mill. kr. (351,2). Egenkapitalandelen i konsernet pr. 31.12.2008 var 32,3 % (46,1). Konsernet og Baneservice AS sin finansielle stilling vurderes som god.

Konsernet er eksponert for endringer i valutakurser, spesielt svenske kroner, da inntekter fra oppdrag i Sverige er i lokal valuta. Risikoen reduseres ved at en vesentlig andel av kostnadene også er i lokal valuta. Selskapet har også leveranser fra utlandet, bl.a. 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. Den nevnte tvistesaken mot Netel AS bidrar til at kundefordringene fremstår som unormalt høye i forhold til omsetningen i den operative driften.

Helse, miljø og sikkerhet

Sykefraværet i konsernet i 2008 var på totalt 28.973 timer (30.746) og utgjorde 4,0 % (4,2), hvorav langtidssykefraværet utgjorde 3,7 % (3,3). Sykefraværet har vært synkende siden etableringen i 2005. 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 2008. Samarbeidet med de ansattes organisasjoner har vært konstruktivt. Styret ser det som viktig at arbeidet med å utvikle organisasjonen videre fortsetter i 2009 for å sikre konkurransekraften.

Selskapets H-verdi (antall skader som medfører fravær pr. million arbeidede timer) i 2008 var 7,7 (3,6). Selv om nivået er høyere enn året før, er dette et nivå som er godt i forhold til gjennomsnittet for bransjen. Konsernet har en nullvisjon når det gjelder skader. Dette innebærer at sikkerhet har høyt fokus og at det arbeides systematisk i alle deler av virksomheten for å redusere skadenivået. Det har ikke forekommet ulykker i løpet av året som har resultert i alvorlige personskader eller store materielle skader.

Likestilling

Konsernet har som mål å være en arbeidsplass med full likestilling mellom kvinner og menn. Det skal ikke forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som lønn, avansment og rekruttering. Konsernet opererer

imidlertid i en bransje som er svært mannsdominert. Av konsernets 329 fast ansatte (355) er 27 kvinner (24). Konsernets styre består av fem aksjonærvalgte styremedlemmer hvorav 40 % er kvinner, samt tre ansatte-representanter, hvorav én er kvinne. Styrets leder er mann, mens nestleder er kvinne.

Ytre miljø

Det er et mål 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 2008. På vårparten hadde filialen et mindre dieselutslipp (under 100 liter) på ett av prosjektene i Uppsala i Sverige, som heldigvis fikk beskjedne konsekvens for det berørte området. Konsernet ivaretar de strenge miljøkrav som myndighetene og kundene stiller til aktivitet på det norske og det svenske banenettet. Selskapet har fokus på tiltak som over tid kan bidra til å redusere utslippene av skadelige klimagasser.

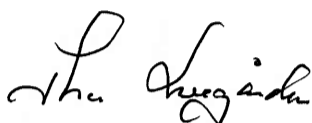
Dekning av årets underskudd

Styret foreslår følgende dekning av underskuddet i selskapet for 2008:

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Fra overkursfond: | 14,5 mill. kr. |
| Fra annen egenkapital: | 19,1 mill. kr. |
| Totalt dekket: | 33,6 mill. kr. |

Pr. 31.12.2008 er selskapets egenkapital 122,8 mill. kr. (157,0). Selskapet har ingen fri egenkapital.

Oslo, 2. april 2009



Thor Svegård
Styrets leder



Eli Giske
Nestleder



Anita Kåveland



Are Langmoen



Olaf Melbø



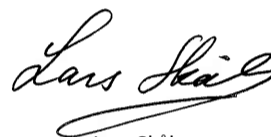
Kjell Øimoen



Ove Snarheim



Randi Willersrud



Lars Skålnes
Adm.dir.

 Flere detaljer fra regnskapet finner du på baneservice.no

Nøkkeltall 2008

| Beløp i millioner kroner | 2008 | 2007 | 2006 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| Omsetning | 581,1 | 470,5 | 495,2 |
| Resultat før skatt | -45,3 | -2,9 | 8,9 |
| Resultatgrad (%) | -6,9 | 0,3 | 2,3 |
| Arbeidskapital | 44,9 | 80,7 | 94,8 |
| Likviditetsgrad 2 | 1,0 | 1,5 | 1,7 |
| Egenkapital | 128,0 | 161,9 | 168,4 |
| Egenkapitalandel (%) | 32,3 | 46,1 | 49,7 |
| Egenkapitalrentabilitet (%) | -31,2 | -1,8 | 5,4 |
| Totalkapital | 396,7 | 351,2 | 338,8 |
| Totalkapitalrentabilitet (%) | -10,7 | 0,3 | 3,3 |
| EBITDA | -22,9 | 17,2 | 24,7 |
| Investeringer | 12,3 | 27,6 | 41,8 |
| Bemanning (gj.sn. fast ansatt) | 329 | 355 | 343 |
| Sykefravær (%) | 4,0 | 4,2 | 6,4 |
| Skader (H-verdi) | 7,7 | 3,6 | 6,8 |