



baneservice

Årsrapport 2009

Baneservice på fem minutter

Virksomhet:

Baneservice leverer maskin- og entreprenørtjenester til jernbanerelatert virksomhet i Skandinavia. Selskaper bygger og vedlikeholder spor, kontaktlednings-, signal-, og teleanlegg. I tillegg har selskapet terminaltjenester i Hønefoss og Halden, og driver Sveriges største kombiterminal i Göteborg.

Forretningsidé:

Baneservice er en ledende leverandør av entreprenør- og terminaltjenester til jernbanerelatert virksomhet i Skandinavia. Med fremtidsrettet kompetanse støtter vi våre kunder i å levere sikre, effektive og miljøvennlige transportsystemer.

Verdier:

Modig og ansvarlig.

Mål:

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

Strategi:

For å nå sine mål har Baneservice fire strategiske utviklingsområder fram mot 2014: Læring og vekst, interne prosesser, marked og lønnsomhet.

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.

Lokalisering:

Hovedkontor, lager og verksteder ligger i Oslo og på Skotterud. En egen filial i Göteborg samt datterselskapene STG i Borlänge og Baneservice Skandinavia AB i Göteborg betjener det svenske markedet.

Antall ansatte:

Morselskapet har 277 ansatte, konsernet har 350.

Sikkerhet og sykefravær:

H-verdien (antall skader per million arbeidstimer) var i 2009 1,7, mot 7,8 i 2008. Sykefraværet var 3,4 prosent i 2009, mot 5,1 i 2008.

Historie:

Baneservice ble opprettet i 1992, da NSB besluttet å skille byggherre- og entreprenørfunksjonene fra hverandre. I forbindelse med omorganiseringen av NSB i 1996 ble Baneservice en selvstendig forretningsenhet under Jernbaneverket. I 2005 ble Baneservice et statlig aksjeselskap med Samferdselsdepartementet som eneste eier. I 2006 åpnet Baneservice eget kontor i Göteborg og kjøpte majoriteten av svenske Scandinavian Track Group (STG). Divisjonen Terminaldrift ble opprettet i 2007 og ga Baneservice et nytt ben å stå på innen logistikkjenester på godsterminaler.

Innhold

Nøkkeltall	2	Fremtidens jernbane – Visjoner og forutsetninger	
Baneservice på fem minutter	2	Fremtidens jernbane – hva må gjøres?	22
Administrerende direktør: Kjære venn av jernbanen	3	Vil bygge Norge ut av togkaoset	24
Ledelsen i Baneservice	4	Fem år som selvstendig aksjeselskap	26
		Med klare forventninger til norsk jernbane	28
Divisjonene i Baneservice		Høyhastighetsbane	30
Et hektisk år	6	Godstransport: Finske spor til nord	32
Flere nye prosjekter	8	Bill.mrk: Moderne rallar søkes	34
Økt aktivitet	10	Styret	36
Viktig ny kontrakt	12	Styrets beretning	37
Rekordhøy omsetning	14	Regnskap med noter	41
HMS: 471 dager uten skader	16	Revisjonsberetning	57
Jernbanehistorie: Solørbanen 100 år	18	Summary in English	59



Februar: Alle de ansatte i Baneservice er samlet i Tønsberg til førstehjelpsøvelse samt opplæring og repetisjonskurs i jernbanetekniske fag.

Februar: Arbeidet på dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes får selskapets HMS-pris for 2008. I begrunnelsen sier juryen at «alle i prosjektet er med på å gjøre jernbanen til en tryggere arbeidsplass». Les mer på side 16 og 17.



Januar

Februar

Mars



Februar: Arbeidet på dobbeltsporet mellom Sandvika og Lysaker starter. Fram til mai 2009 jobber Baneservice med å legge om sporene øst for Sandvika stasjon. Les mer på side 6.

Mars: Elektroverkstedet i Baneservice får avtale med Hørmann Funkwerk om å gjøre garantireparasjoner på GSM-R radioer i togsettene og lokomotivene til både NSB og Flytoget. Baneservice får også kontrakten på oppgradering av signal- og sikringsanleggene på Bråten og Sæter stasjoner på Ekebergbanen. Kunden er Kollektivtransportproduksjon (KTP).

Nøkkeltall 2009

Beløp i millioner kroner	2007	2008	2009
Omsetning	470,5	581,1	756,1
Resultat før skatt	-2,9	-45,3	63,1
Resultatgrad (%)	0,3	-6,9	9,5
Arbeidskapital	80,7	44,9	114,3
Likviditetsgrad 2	1,5	1,0	1,6
Egenkapital	161,9	128,0	152,9
Egenkapitalandel (%)	46,1	32,3	40,8
Egenkapitalrentabilitet (%)	-1,8	-31,2	44,9
Totalkapital	351,2	396,7	375,3
Totalkapitalrentabilitet (%)	0,3	-10,7	18,6
EBITDA	17,2	-22,9	87,8
Investeringer	25,7	11,7	29,6
Bemanning (gj.sn.fast ansatt)	355	329	350
Sykefravær (%)	5,4	5,1	4,5
Skader (H-verdi)	3,6	7,7	1,9

Desember: Baneservice får kontrakten på å bore om lag 1.650 fundamenter for kjøreledningsmastene på Jærbanen, en jobb som starter i februar 2010 og varer de neste 16 månedene.



November: 25. november legger Baneservice siste skinne på Bybanen i Bergen. Dette var skinne nummer 2.500. Baneservice har hatt nærmere 70 personer fra ni nasjoner i arbeid for å skinnelegge den ti kilometer lange strekningen.



Oktober: 6. til 8. oktober deltar Baneservice med egen stand på Nordic Rail, Nordens største møteplass for jernbane- og transportbransjen.

Desember

November

Oktober



Desember: Baneservice signerer kontrakten for driften av Sveriges største kombiterminal for godstog. Denne ligger i Göteborg. Les mer på side 12.

Desember: Annonser og postkortaksjoner har vært sentrale virkemidler i et år med stort fokus på rekruttering av nye medarbeidere. Ved slutten av året har Baneservice signert 90 nye arbeidskontrakter og ansatt 52 nye faste ansatte.



November: 16. november åpnes det 14,5 kilometer dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes for trafikk. Baneservice har gjort signalarbeid og elektroarbeid på denne strekningen.

Oktober: Baneservice får ny grafisk profil med ny logo

Mai: Ballastrenseverket starter årets jobb. I løpet av 2009 rensr Baneservice pukken under omlag 85 kilometer spor, en markant økning i forhold til året før. Les mer på side 10.



April

Mai

April: 23. april har Baneservice sin årlige generalforsamling, den øverste myndigheten i selskapet. Siden Baneservice er 100 prosent eiet av Samferdselsdepartementet er samferdselsministeren, for tiden Magnhild Meltveit Kleppa, også generalforsamling.

Året som gikk...



Juni



Juli: Baneservice kjøper fem lokomotiver av typen MZ serie IV, for å ruste seg til den varslede utbyggingen og fornyingen av det norske jernbanenettet. Les mer på side 12.

Juli

August: Divisjonen Prosjekter utland starter ombyggingen av Tomtebodas stasjon nord for Stockholm, en del av den svenske hovedstadens Citybanan-prosjekt. Les mer på side 8.

August: 365 skadefrie dager i Baneservice blir feiret med kake på alle prosjekter. Les mer på side 16 og 17.

August: Styret i Baneservice besøker arbeidene på dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes, årets største prosjekt for selskapet.



September

August

September: Baneservice har nå fått så mange rammeavtaler og kontrakter at selskapet er markedets største leverandør av trekraft til anleggsvirksomhet på det norske jernbanenettet.



Kjære venn av jernbanen

Få sektorer kan for tiden vise til så store overskrifter i avisene og så mye oppmerksomhet blant politikere som den vi jobber innenfor. I 2009 var det vel kun finanskrisen som konkurrerte med jernbane-krisen i så måte. Kombinasjonen av disse ble faktisk gode nyheter for Baneservice. Vår viktigste kunde, Jernbaneverket, fikk ekstra midler gjennom regjeringens krisepakke. Dette ga oss flere oppdrag. Blant annet har vi i løpet av 2009 rensket mer ballast under norske spor enn noe år tidligere. Et annet stort oppdrag jeg har lyst til å trekke fram fra året, er arbeidene vi har gjort på det nye dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes. Banen er nå tatt i bruk, og her har Baneservice vært med på å bygge en jernbanestrekning som utvilsomt vil bety mye for befolkningen og næringslivet i regionen.

Flere og større oppdrag krever flere dyktige medarbeidere, og vi har i løpet av året rekruttert mange nye til bedriften. I denne prosessen opplever vi også at tidligere ansatte vender tilbake til selskapet. Det tar jeg som et tegn på at vi er en virksomhet med spennende oppgaver og et godt arbeidsmiljø.

Når vi så gjør opp status for 2009 kan vi altså vise til flere gode tall. For det første har vi en solid vekst i omsetningen og et langt bedre resultat i 2009 sammenlignet med 2008. Like gladelig synes jeg imidlertid det er at vi har et sykefravær som både er lavere enn i landet som helhet og i bedrifter det er naturlig å sammenligne oss med. I august kunne vi sågar feire at vi hadde jobbet i et helt år, altså 365 dager, uten noen skader som medførte fravær. Da det kom en skade, var det hele 471 dager siden sist, noe som betyr at også skadestatistikken for året blir rekordlav.



Alle disse tallene er gladelige for selskapet, men jeg har lyst til å understreke at de ikke har kommet til oss gratis. Vi har ikke først og fremst fått dette til med store grep, men gjennom bevisst innsats fra den enkelte ansatte i Baneservice hver dag. Den samme holdningen er det også vi har gjort bruk av når vi har revidert sikkerhets- og vedlikeholdsrutinene våre. Det har vi gjort for å rette opp de manglene som Statens jernbanetilsyn pekte på da det etter en revisjon kalte tilbake sikkerhetsattestasjonen som tidligere i 2009 gjorde oss til en selvstendig operatør på det nasjonale jernbanenettet. Det var gods- og terminalaktiviteten som ble berørt av dette, en virksomhet som ble etablert i 2007 og som står for om lag fem prosent av virksomheten i Baneservice. Vi har nå rettet opp de manglene

tilsynet pekte på, og sendt ny søknad om sikkerhetsattestasjon.

I begynnelsen av året lanserte vi selskapets to verdier: Modig og ansvarlig. Det er gladelig å se at arbeidet i Baneservice har vært og fortsatt er preget av disse viktige verdiene.

Administrerende direktør

Ledelsen i Baneservice

” Det er gledelig at Baneservice har framgang på flere områder. Mest gledelig er den lave H-verdien.

Lars Skålnes

” Vi har utarbeidet en helt ny grafisk profil. Denne uttrykker at vi er nøyaktige og modige i våre bidrag til å bygge og vedlikeholde en miljøvennlig jernbane.

Terje Graff Muggerud



Lars Skålnes
Administrerende direktør

Telefon.: +47 22 45 66 01
Mobil: +47 916 566 01
lsk@baneservice.no



Rigmor Gangsø
Økonomi og IT-sjef

Telefon: +47 22 45 66 10
Mobil: +47 916 566 10
rkg@baneservice.no



Terje Graff Muggerud
Markedssjef

Telefon: +47 22 45 66 60
Mobil: +47 916 566 60
tgm@baneservice.no



John-Erik Johnsen
HR-sjef

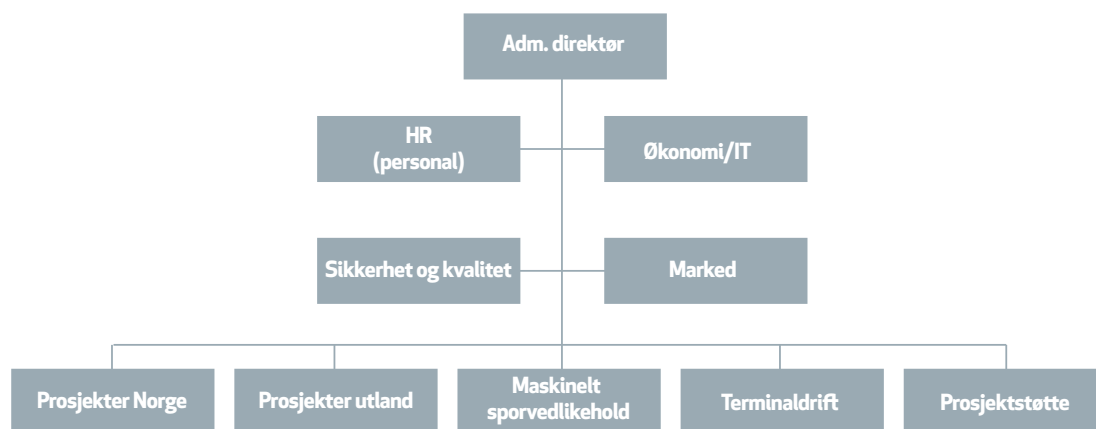
Telefon: +47 22 45 66 30
Mobil: +47 916 566 30
jjo@baneservice.no

” Fra 2008 til 2009 økte omsetningen med 30 prosent, noe som gjør at vi utnytter støttefunksjonene våre mye bedre. Dermed får vi en økt lønnsomhet i selskapet.

Rigmor Gangsø

” I løpet av året forstod hele bransjen at vi trenger flere fagarbeidere og et bedre utdanningstilbud, også til våre entreprenørfag.

John-Erik Johnsen



” Vi har investert i fem lokomotiver. Disse er oppgradert og vil bli satt i drift i 2010. Baneservice vil dermed øke satsningen på trekkraft og terminalaktiviteter.

Mariann S. Hole



Mariann S. Hole
Divisjonssjef for Sikkerhet, kvalitet og Prosjektstøtte

Telefon: +47 22 45 66 46
Mobil: +47 916 566 46
msh@baneservice.no

” Økte bevilgninger til jernbane bidro til at 2009 ble et godt år for maskinelt sporvedlikehold.

Hans Antonsen



Terje Wilhelmsen
Divisjonssjef for Prosjekter Norge

Telefon: +47 22 45 66 87
Mobil: +47 916 566 87
twi@baneservice.no



Hans Antonsen
Divisjonssjef for Prosjekter Utland og Maskinelt sporvedlikehold

Telefon: +47 22 45 67 60
Mobil: +47 916 567 60
hen@baneservice.no



Tone Manum
Divisjonssjef for Terminaldrift

Telefon: +47 22 45 68 04
Mobil: +47 916 568 04
tma@baneservice.no

” Vi fikk kontrakt på drift av Göteborg kombiterminal. Terminalen er den første i en strategisk og langsiktig satsing på denne virksomheten i Skandinavia.

Tone Manum



Nils Jordet
Kontraktssjef

Telefon: +47 22 45 66 84
Mobil: +47 916 566 84
njo@baneservice.no

” Jeg er meget fornøyd med elektroarbeidene på dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger, Baneservice sitt største prosjekt siden vi ble eget AS.

Terje Wilhelmsen

” Høydepunktet var samspillskontrakten med Banverket for Citybanan i Stockholm. Dette er et stort skritt i riktig retning mot et effektivt samarbeidsklima for jernbanen.

Nils Jordet

Divisjon Prosjekter Norge

Divisjonen Prosjekter Norge bygger og vedlikeholder spor, kontaktlednings-, signal-, og teleanlegg på norske jernbaner og sporveier. Divisjonen har komplett kompetanse innen alle jernbanetekniske fagområder. I tillegg ligger elektroverkstedet til Baneservice i divisjonen.

Ansatte 2008: **119**

Ansatte 2009: **126**

Omsetning 2008: **262 mill**

Omsetning 2009: **370 mill**

Viktige oppdrag i 2009

Kontaktlednings-, tele-, og lavspenningsanlegget samt signalanlegget på dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes

Verdi: 160 millioner NOK

10 km dobbeltspor på første byggetrinn av bybanen i Bergen på strekningen fra Bergen sentrum til Nestun.

Verdi 136 mill.kr

Nytt signalanlegg mellom Mosjøen og Mo i Rana på Nordlandsbanen

Verdi: 18 millioner NOK

Rehabilitering av 8 kilometer spor fra malmgruvene i Bjørnevatn til havna i Kirkenes

Verdi: 7,5 millioner kroner

Et hektisk år

Dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes var det desidert største oppdraget divisjonen Prosjekter Norge hadde i 2009. De mange tilleggsjobbene på denne strekningen bidro også til at året ble langt mer hektisk enn forutsatt, etter hvert som divisjonen fikk vesentlig mer arbeid som skulle gjennomføres i samme periode. Arbeidet kom imidlertid godt i mål, og det viser en fleksibel organisasjon som evner å løse kundens utfordringer underveis. I desember ble dobbeltsporet åpnet av en svært fornøyd samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

Byggingen av sporene på den nye bybanen i Bergen har vært det andre store prosjektet for divisjonen. Dette er første byggetrinn av foreløpig tre trinn, som skal lede til Bergen Lufthavn, Flesland. Oppdragsgiver er Bergen kommune. Prosjektet startet i juni 2008 og vil bli ferdigstilt i mai 2010. Dette har vært et spennende prosjekt for Baneservice, både fordi teknologien er ny i Norge, og at selve byggingen har foregått under krevende trafikale forhold. Kompetansen som organisasjonen har utviklet i dette prosjektet håper vi vil komme til nytte i tilsvarende bybaneprosjekter som er under planlegging i andre større byer i Norge.

Jernbaneverket ser også ut til å være fornøyd med jobben Prosjekter Norge har gjort med byggingen av det nye signalanlegget på Nordlandsbanen. Det er derfor gledelig at Jernbaneverket har valgt å videreføre avtalen. Arbeidet med monteringen av signalanlegget fram til Bodø vil foregå de neste årene.

I 2009 tok også Prosjekter Norge del i et viktig og spennende industriprosjekt lengst nord og øst i landet: Langt fra andre jernbanestrekninger har divisjonen rehabilitert det åtte kilometer lange sporet som frakter malmen fra gruvene i Bjørnevatn til havna i Kirkenes. I dette prosjektet har Baneservice hatt et tett og godt samarbeid med lokale entreprenører.



Nasjonal transportplan gir oss store muligheter, og vi har allerede fått noen av jobbene i denne planen: sporarbeidet og kontaktledningsanlegget på dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika samt signalarbeid på Oslo S i forbindelse med Oslo-prosjektet. Generelt er det sentrale Østlandet et lovende marked. Blant annet vet vi at det kommer interessante prosjekter på rehabilitering og bygging av sporveier i Oslo-området. Vi ser imidlertid at konkurransen om disse jobbene øker etter hvert som flere utenlandske aktører kommer inn på det norske markedet. Vi må fortsatt sørge for effektiv gjennomføring av prosjektene våre og få de beste medarbeiderne med på laget.

Terje Wilhelmsen, divisjonssjef



Byggeleder Norvald Skjoldli fra Jernbaneverket og anleggsleder Jarle Melby fra Baneservice holdt snoren og samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa klippet da dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes ble høytidelig åpnet 14. desember i 2009.



Med nye og spennende oppdrag i

vente tror jeg dette blir et veldig bra år. Jeg har jobbet i denne sektoren siden 1977 og i Baneservice siden selskapet ble opprettet, og jeg har aldri tidligere opplevd et lignende fokus på jernbane som det vi ser nå for tiden. Stemningen er ganske enkelt helt unik! Så nå gjelder det bare at politikerne holder det de har lovet, også i årene som kommer.

Asle Gjerme, maskinfører

Divisjon Prosjekter utland

Divisjonen Prosjekter utland dekket i 2009 alle bedriftens aktiviteter i utlandet, ved hjelp av ansatte i Sverige, nøkkelpersonell fra Norge og eventuelt lokale samarbeidspartnere. Divisjonen består av en svensk filial og datterselskapet Scandinavian Track Group (STG).

Ansatte 2008: **28 (filialen), 66 (STG)**

Ansatte 2009: **48 (filialen), 73 (STG)**

Omsetning 2008: **94 millioner SEK (filialen)
89 millioner SEK (STG)**

Omsetning 2009: **94 millioner SEK (filialen)
132 millioner SEK (STG)**

Viktige oppdrag i 2009

Spor, kontaktledning og signalarbeid på Tomtebodastasjon i forbindelse med prosjektet Citybanen i Stockholm
Verdi: 15 millioner SEK

Vekselbytte i Vesterås og Sødertelje
Verdi: 4 millioner SEK

Spor og kontaktledning Uppsala bangård
Verdi: 30 millioner SEK

Flere nye prosjekter

Dette ble året da vi så verdien av et bevisst og langsiktig arbeid i det svenske markedet. Ved inngangen av året holdt Baneservice på med det store oppdraget i Uppsala ressentrum, og etter hvert fikk divisjonen jobbene med bytte av sporvekslere i Vesterås og Sødertelje.

Disse og andre oppdrag har fungert som døråpnere for Baneservice i Sverige. Selskapet har i løpet de siste årene fått vist seg fram for nye kunder, og det har utvilsomt betydd mye for omdømmet til Baneservice i det svenske markedet. Nå opplever den svenske filialen til stadighet at potensielle kunder ringer og ber om tilbud på oppdrag, og det er nytt.

Årets mest gledelige nyhet kom da divisjonen signerte kontrakten for arbeidene ved Tomtebodastasjon i Stockholm. Når Citybanen etter planen står ferdig i 2017 skal pendlertogene til og fra den svenske hovedstaden gå under byen og stoppe på to nye underjordiske stasjoner. Gjennom divisjonen Prosjekter utland jobber Baneservice nå med Citybanans tilslutning til det ordinære jernbanenettet ved Tomtebodastasjon nord for Stockholm. Før Citybanen er ferdig, vil det komme flere jobber på dette prosjektet. Det svenske markedet er i vekst også totalt sett, slik at Prosjekter utland vil konkurrere om en rekke nye jobber i årene som kommer.

Pendlertogene i Stockholm skal i framtiden gå under jorden. Baneservice jobber med å knytte den nye Citybanen til det ordinære jernbanenettet på Tomtebodastasjon.



Sammenlignet med Norge

har jernbanen vært prioritert mye sterkere i Sverige i mange år. Uansett forklaring er det mange spennende prosjekter på gang i Sverige. Vi må nå

sørge for å komme inn på markedene i de ulike regionene. Dette ble året for det store gjennombruddet øst i landet, nå gjenstår sør – og vi kommer til å lykkes også der!

Ulf Karlsson,
filialsjef Sverige



Det er alltid menneskene som utgjør fremtiden i et selskap

og derfor ser jeg lyst på fremtiden for divisjonen Prosjekter utland. Vi har veldig mange gode folk med på laget, og

gjennom året har de blitt stadig flere. Dette gir oss et godt utgangspunkt når vi skal starte på den viktige jobben med å gjøre selskapet kjent og etablert også utenfor Stockholm.

Jonas Svensson,
lagbas elteknikk

Divisjon Maskinelt sporved- likehold

Divisjonen Maskinelt sporvedlikehold sørger for sikre og komfortable spor, blant annet ved å rense ballast, stabilisere spor og smøre skinner. Divisjonen disponerer maskiner som ballastrenseverk, sporombyggingstog, pakkmaskiner, ballastfordelere og sporstabilisatorer. I tillegg setter denne divisjonen ned fundamentene for kontaktledningsmastene i forbindelse med nybygg eller vedlikehold på det norske jernbanenettet.

Ansatte 2008: **70**

Ansatte 2009: **74**

Omsetning 2008: **136 mill**

Omsetning 2009: **190 mill**

Viktige oppdrag i 2009

Ballastrensing på Nordlandsbanen, Bergensbanen og i Oslo-området
Verdi: 101 millioner NOK


Supplering av pukk på Vestfoldbanen og Østfoldbanen
Verdi: 14 millioner NOK

Fundamentering for kontaktledningsmaster flere steder i landet
Verdi: 19 millioner NOK

Økt aktivitet

Finanskrisen bidro til at året 2009 ble helt annerledes enn det så ut i starten. Avtalen som Baneservice har med Jernbaneverket for rensing av ballast over hele landet, er en opsjonsavtale som utløses hvert år. Like før jul i 2008 så imidlertid Jernbaneverket for seg at det skulle renses mindre ballast på det norske jernbanenettet enn på mange år. Så kom finanskrisen og regjeringens krisepakke. Den ga Jernbaneverket friske midler til dette arbeidet, og ved årets slutt har divisjonen Maskinelt sporvedlikehold rensert mer ballast under norske spor enn noensinne i perioden som eget AS. Det har vært svært viktig for resultatet, ettersom ballastrensing utvilsomt er en av bærebjelkene i divisjonen.

Selv om ballastrensingen står for den største økningen i omsetningen, har divisjonen i 2009 hatt en vekst i de fleste av sine aktiviteter. Blant annet har divisjonen utført oppdrag for totalt 15 millioner kroner med sitt sporombyggingstog, en maskin som beveger seg framover på linjen med opp mot 300 meter i timen, mens den legger nye skinner og svinger etter seg i sporet. Maskinelt sporvedlikehold har i år også leid ut dobbelt så mye mannskap som vanlig til snørydding på skiftestasjonen og godsterminalen på Alnabru. Den økte aktiviteten i finanskrisetåret har også hjulpet på rekrutteringen til Baneservice. Hvert år leier divisjonen inn sesongansatte, og de beste blir tilbudt videre opplæring og fast jobb.

Ballastrenseverket til Baneservice har hatt sitt mest aktive år, takket være finanskrisen. 



Vi forventer å bore og sette ned fundamenter for kontaktledningsmaster for dobbelt så mye i 2010 som året før, hovedsakelig på Sørlandsbanen mellom Egersund og Sandnes. Fordi prosjektet på

denne strekningen er så stort, har vi bygd en ny borerigg til arbeidet. Vi utviklet en boreteknikk for dette arbeidet i 1995, og de første årene etterpå hadde vi flere slike jobber. De siste årene har vi imidlertid sett at vedlikeholdet av kontaktledningsanlegget har vært forsømt, og vi har dermed fått færre slike oppdrag. Nå snur det seg igjen, og det er bra både for det norske jernbanelikene og for divisjonen Maskinelt sporvedlikehold, som slik får flere ben å stå på.

Hans Antonsen,
divisjonssjef



Jeg har veldig stor tro på fremtiden vår. For det første ser markedet lyst ut; Jernbaneverket har fått tilført bra med midler, og etterslepet i vedlikehold er stort. Så det er nok å ta tak!

For det andre får vi mye positiv omtale fra kundene våre. Baneservice er kjent for å være grundige, dyktige og bra på pris.

Terje Sæterdal,
maskinfører

Divisjon Terminaldrift

Divisjonen Terminaldrift består av de to avdelingene Terminaltjenester og Trekkraft. Terminaltjenester drifter godsterminaler og selger skiftetjenester til Jernbaneverket samt tog- og spedisjonsselskaper. Avdelingen Trekkraft selger trekkraft til entreprenørvirksomhet på jernbanen, både internt og til eksterne kunder.

Ansatte 2008: **19**

Ansatte 2009: **18**

Omsetning 2008: **36 mill**

Omsetning 2009: **32 mill**

Viktige oppdrag i 2009

Skiftetjenester til Hangartner i Hønefoss og Halden

Skiftetjenester for Jernbaneverket flere steder i landet

Trekkraft til Struktons anleggsvirksomhet på Dovrebanen og på dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes

Viktig ny kontrakt

Et av årets desidert største høydepunkt for divisjonen Terminaldrift kom i begynnelsen av november. I skarp konkurranse med en lang rekke skandinaviske aktører vant divisjonen kontrakten om driften av Sveriges største kombiterminal for godstog. Baneservice har som et strategisk mål å bli en av Skandinavias største aktører på terminaltjenester i løpet av de neste årene. Kontrakten på drift av kombiterminalen i Göteborg er et viktig skritt i riktig retning.

I løpet av året 2009 har divisjonen Terminaldrift også sørget for at Baneservice har etablert seg som den største leverandøren på trekkraft til anleggsvirksomhet på det norske jernbanenettet. For å styrke denne posisjonen har Baneservice kjøpt fem nye lokomotiver.

Regjeringens krisepakke gjorde at finanskrisen i all hovedsak ga Baneservice flere oppdrag og større omsetning. Terminaldrift er den divisjonen som har merket finanskrisen negativt, fordi godstrafikken er rammet hardere av konjunkturedgangen.

Baneservice vant i fjor høst kontrakten på drift av Sveriges største kombiterminal for godstog, som ligger i Göteborg.



Jeg ser to trender som gir grunn til å tro på fremtiden. For det første blir det et større behov for terminaltjenester etter hvert som de økonomiske pilene peker oppover og godstrafikken tar seg opp igjen. For det andre tror jeg konkurranseutsettingen av godsterminaler i Sverige vil stimulere til en lignende utvikling også i Norge. Vi skal satse begge steder. 1. februar starter vi driften av terminalen i Göteborg, og målet er at vi skal ha et overskudd allerede etter første år. I 2010 blir dessuten driften av minst tre nye svenske godsterminaler satt ut på anbud, og vi har som mål å vinne minst ett av disse anbudene.

Tone Manum, divisjonssjef



Jeg tror vi hevder oss godt i en spennende bransje med hard konkurranse. Løsningen for å vinne stadig nye markedsandeler er å jobbe slik at hver kunde blir fornøyd med hver jobb – hver dag. I Sverige er driften av godsterminalene allerede konkurranseutsatt, og jeg ser fram til at dette skjer i Norge også.

Jan Ola Westberg,
lokfører

Divisjon Prosjekt- støtte

Divisjonen Prosjektstøtte leverer støttetjenester til prosjektene i Baneservice. Divisjonen disponerer i overkant av 200 skinne- og hjulgående maskiner og vogner, samt en del småutstyr. Ansvar for utleie av 70 biler og 70 brakker er lagt til denne divisjonen. Divisjonen leverer også stikningstjenester.

Ansatte 2008: **22**

Ansatte 2009: **27**

Omsetning 2008: **59 mill**

Omsetning 2009: **77 mill**

Viktige oppdrag i 2009

I tillegg til at divisjonen støtter alle interne prosjekt med maskiner, brakker, biler og stikningstjenester, solgte Prosjektstøtte tjenester til eksterne kunder i 2009:

Brakkeutleie på Høvik
Verdi: 1,5 millioner NOK

Stikningstjenester for blant annet Jernbaneverket i Oslo-området
Verdi: 1,7 millioner NOK

Maskinutleie
Verdi: 3,4 millioner NOK

Rekordhøy omsetning

Aktiviteten og resultatene i divisjonen Prosjektstøtte følger i svært stor grad virksomheten i Baneservice som helhet. Divisjonen er en intern leverandør som i hovedsak leverer maskiner, materiell, biler og brakker til prosjektene i de øvrige divisjonene.

Ikke bare finanskrisen og regjeringens krisepakke gjorde dette til et år med rekordhøy omsetning både i Baneservice og i divisjonen Prosjektstøtte. Også den lange høsten uten frost og snø gjorde arbeidssesongen mye lengre enn vanlig. For eksempel hadde Maskinelt sporvedlikehold oppdrag helt på tampen av året, noe som ga mer aktivitet også til divisjonen Prosjektstøtte.

To store endringer kan trekkes fram for Prosjektstøtte i året 2009. For det første overtok divisjonen vedlikeholdet av alle maskinene i Baneservice, også tyngre maskiner som ballastfordelere og renseverk. Vedlikeholdet er nå samlet i én divisjon for å gjøre arbeidet mer effektivt og for at avtalene med eksterne leverandører på feltet skal bli bedre. Prosjektstøtte har brukt totalt 19 millioner kroner på vedlikehold i 2009. For det andre ble brakkeriggene gjort om til såkalte brakkehotell for å utnytte overnattingskapasiteten bedre. Dette innebærer at arbeideren som tidligere hadde sin faste brakke, som stod tom i friperioden, nå sjekker inn på brakken når arbeidsperioden begynner og ut når den er over.

Divisjon Prosjektstøtte har overtatt vedlikeholdet for alle maskinene i Baneservice, også de nye lokomotivene.



Baneservice har i sin strategi et mål om å øke både omsetningen og bemanningen, og ut fra Nasjonal transportplan ser jo dette realistisk ut. Ergo vil det bli stadig større behov for tjenestene fra divisjonen Prosjektstøtte. Maskinene, som er divisjonens viktigste kapital, blir imidlertid stadig et år eldre. Vi må derfor være gode på vedlikehold og stadig vurdere å investere i nytt materiell. Investeringer i maskiner innebærer et betydelig løft for virksomheten. Forutsigbare politiske signaler og stabile bevilgninger gjør det mulig for oss å planlegge på lengre sikt, både når det gjelder bemanning og maskiner.

Mariann Stenby Hole,
divisjonssjef



I tillegg til at vi har mange spennende jobber foran oss er divisjonen fylt opp av hyggelige og flinke medarbeidere. Dette gode arbeidsmiljøet er også viktig for fremtiden vår. Trivsel på arbeidsplassen, det gode humøret og de vittige kommentarene gjør det lettere å stå på over tid, så på sikt har dette betydning for divisjonens og selskapets resultat.

Øivind Moldal,
fagarbeider

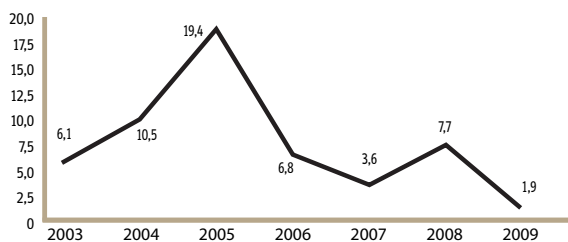
471 dager uten skader

I august feiret Baneservice et helt år uten skader med fravær. Ved årets slutt oppnådde selskapet svært lave tall på statistikkene for sykefravær.

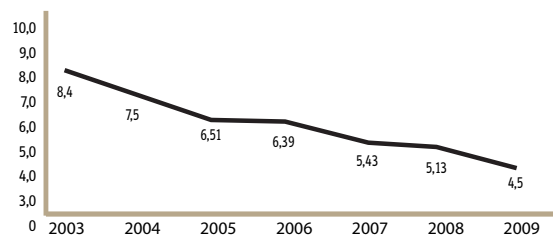


Statssekretær Jan-Erik Støstad i Arbeids- og inkluderingsdepartementet var med da Baneservice feiret et skadefritt år den 25. august 2009.

H-verdien i et selskap defineres som skader med fravær per million arbeidede timer. I 2009 hadde Baneservice en H-verdi på 1,9, som er lavere enn noen gang tidligere.



Sykefraværet i Baneservice har falt jevnt siden 2003 og endte på 4,5 prosent for 2009.



– Dere har nå motbevist Kupperns uttalelse om at det ikke er mulig å gå på null, all ære til dere, sa statssekretær Jan-Erik Støstad i Arbeids- og inkluderingsdepartementet da Baneservice den 25. august feiret at det var gått et helt år siden siste skade med fravær.

Støstad viste i sin gratulasjonstale til Gro Harlem Brundtlands ord om at «alt henger sammen med alt»:

– Null skader skjer ikke av seg selv. Jeg er sikker på at resultatene som Baneservice kan vise til, henger sammen med trivsel og effektivitet, sa Støstad.

Den enkelte bidrar

Den første skaden med fravær i Baneservice i 2009 inntraff den 9. desember. Heldigvis var den ansatte tilbake på jobb igjen etter noen få dager.

Med til sammen 471 skadefrie dager fikk Baneservice fine statistikker for året som helhet. Skadestatistikken måles i den såkalte H-verdien, skader med fravær per million arbeidede timer. For 2009 ble denne verdien 1,9 for den norske virksomheten, som er ny rekord for Baneservice. Også i Sverige var det én skade med fravær.

Sykefraværet i konsernet endte på 4,5 prosent, også dette lavere enn noen gang tidligere.

– Det er hver enkelt av de ansatte som har bidratt til disse gode resultatene, sier divisjonssjef for Sikkerhet, kvalitet og Prosjektstøtte Mariann S. Hole i Baneservice.

Forebyggende arbeid

Baneservice har jobbet for å senke selskapets sykefravær og H-verdi ved hjelp av en rekke interne tiltak. Selskapets viktigste verktøy for kontinuerlig forbedring av HMS-arbeidet, er innrapportering av HMS-hendelser. Når antall rapporterte HMS-hendelser stiger, viser statistikken at skader reduseres. Målet er at hver ansatt melder om minst én hendelse hvert år. I 2009 rapporterte de ansatte i Baneservice 174 HMS-hendelser, det forteller om et stort potensial for forbedring.

Flere tiltak er satt i gang for å forbedre innrapporteringen. De ansatte har i 2009 fått Flax-lodd i premie for å rapportere farlige situasjoner eller tilløp til dette, førstehjelpsskader eller svikt i sikkerhetsrutinene.

I 2010 vil det bli tatt i bruk et nytt system for

innrapportering av hendelser, Synergi. Det vil gi selskapet mulighet til å enda bedre følge opp framdriften i HMS-arbeidet. I tillegg vil virksomheten i Sverige inkluderes i måletallene.

Det utarbeides også såkalte sikker jobb-analyser i forkant av hvert oppdrag. Dette er en grundig vurdering av risiko og hvilke tiltak som bør settes inn for å ta vare på den enkeltes helse og sikkerhet. Disse analysene er også sentrale på oppstartsmøtene, der alle som skal jobbe på et prosjekt møtes for å gå gjennom skader og hva som kan gjøres for å unngå disse.

Verneombud og anleggsleder gjennomfører verne-runder på alle prosjektene hver andre uke, og hovedverneombudet, HMS-rådgiveren samt prosjektlederen foretar jevnlig HMS-runder.

– I sum skaper disse gode rutinene et jevnt trykk på sikkerhetsarbeidet og en god kultur blant de ansatte, og slik får vi resultater, sier Hole.

Formidle til nye

I en tid der Baneservice rekrutterer stadig flere, må både rutinene og det beste fra sikkerhetskulturen overleveres fra de som har det i ryggmargen til de som er nye i faget.

– Videreformidlingen er en viktig del av sikkerhetsarbeidet. Dette er både et ansvar for ledelsen og den enkelte som får nye kolleger, sier Hole.

Baneservice opprettet i 2009 en ny stilling som sikkerhetssjef for å styrke HMS-arbeidet i virksomheten.

– I Baneservice er HMS et linjeansvar. Det er et stort fokus på sikkerhet ute i produksjonen, men vi kan ble enda bedre i alle ledd, sier sikkerhetssjef Johanna Öster.

Solørbanen 100 år

De fleste jernbaner stimulerer menneskets utferdstrang. Solørbanen ble tvert imot bygget for å dempe den.

Midt på 1870-tallet la Norge en høykonjunktur bak seg, og startet på de alvorlige nedgangstidene som satte mange gode prosjekt på vent. Historien om Solørbanen starter derfor med 20 års kamp. Lokale krefter hadde allerede i 1873 og i 1875 sendt søknader til Stortinget og sørget for privat delfinansiering av en bredsporet jernbane fra Kongsvinger til Elverum, men initiativene førte ikke fram.

Heller ikke da stortingsmann og senere statsminister Johan Sverdrup tok opp saken på eget initiativ i 1877, fikk han de øvrige folkevalgte med seg. «I vårt land vil det ikke kunne stilles noe nytt jernbaneforetagende i utsikt som kan måle seg med Solørbanen i nyttevirkning og finansiell betydning,» sa Sverdrup for å overbevise Stortinget, men altså uten å lykkes.

Nedgangstidene kan imidlertid også forklare hvorfor jernbaneprosjektet endelig ble en realitet. Magre økonomiske kår satte nemlig fart i utvandringen til Amerika på 1880-tallet, og jernbaneutbyggingen ble sett på som et av flere tiltak for å stoppe utvandringen.

To etapper

Den første etappen på Solørbanen, strekningen mellom Kongsvinger og Flisa, ble til slutt vedtatt av Stortinget 8. juni 1890 og beregnet til å koste 2.9 millioner kroner. I flatt lende over dyrket mark, skog og myr tok det bare 26 måneder å bygge linjen, som blant annet hadde Norges lengste rette togstrekning: 8.25 kilometer mellom Namnå og Arneberg.

De siste 45 kilometerne frem til Elverum ble vedtatt i Stortinget allerede i 1894, men arbeidet kom ikke i gang før det 14 år senere var endelig avklart at linjen skulle gå langs Glomma, og ikke over Gjesåsen. Også denne strekningen fikk en prislapp på i underkant av tre millioner kroner, og denne gang satte utbyggerne rekord med å føre opp Skandinavias inntil da lengste brospenn

på jernbanen: Broen over Haugsfoss på 84 meter.

Feiring

Da strekningen fra Kongsvinger til Flisa stod ferdig i 1893, ble den åpnet av den svensk-norske kongen Oscar II, sammen med en rekke statsråder, stortingsrepresentanter og inviterte gjester. Banen i sin helhet ble høytidelig innviet i Elverum 17 år senere, denne gang med statsminister Wollert Konow og Statsbanenes generaldirektør August Konow Fleischer som hedersgjester.

Store ringvirkninger

Den nye linja satte spor etter seg også i lokalsamfunnene den passerte. For det første vokste og endret en rekke Hedmarksbygder seg, spesielt på stedene som fikk stasjon. For eksempel hadde området rundt den nye Flisa stasjon knapt vært bebodd tidligere, men her vokste det raskt fram et bygdesentrum med ikke mindre enn tre hoteller. Lignende endringer i bosetting og næringsliv skjedde på steder som Roverud og Kirkenær, sistnevnte ble etter hvert også administrasjonssentrum i Grue kommune.

En annen viktig effekt kom med feiringen på Flisa stasjon i 1893. Drevet av en lokomobil på et lokalt sagbruk strålte elektrisk lys for første gang i Hedmark under arrangementet. En av festdeltakerne fulgte inspirasjonen fra Flisa stasjon og bygde fylkets første kraftverk allerede to år senere.

Sist, og selv i dag ikke minst, sørget utbygging for å endre det politiske landskapet i regionen. Rallarene som var sentrale også i dette jernbaneprosjektet, sto for en radikaliserings innenfor både partiet Venstre og arbeiderbevegelsen, en prosess som virket i lang tid framover.

Solørbanen

- Jernbanestrekningen fra Kongsvinger til Elverum kalles Solørbanen.
- Strekningen er 94 kilometer lang, og den er ikke elektrifisert.
- Banen sto helt ferdig i 1910, mens strekningen mellom Kongsvinger og Flisa ble åpnet allerede i 1893.
- Det var persontrafikk på Solørbanen til begynnelsen av 1990-tallet, også toget mellom Oslo og Trondheim har brukt denne linjen.
- Nå er det bare godstrafikk på linjen, hovedsakelig tømmer og flis.

■ Avsporing for svensk nøytralitet

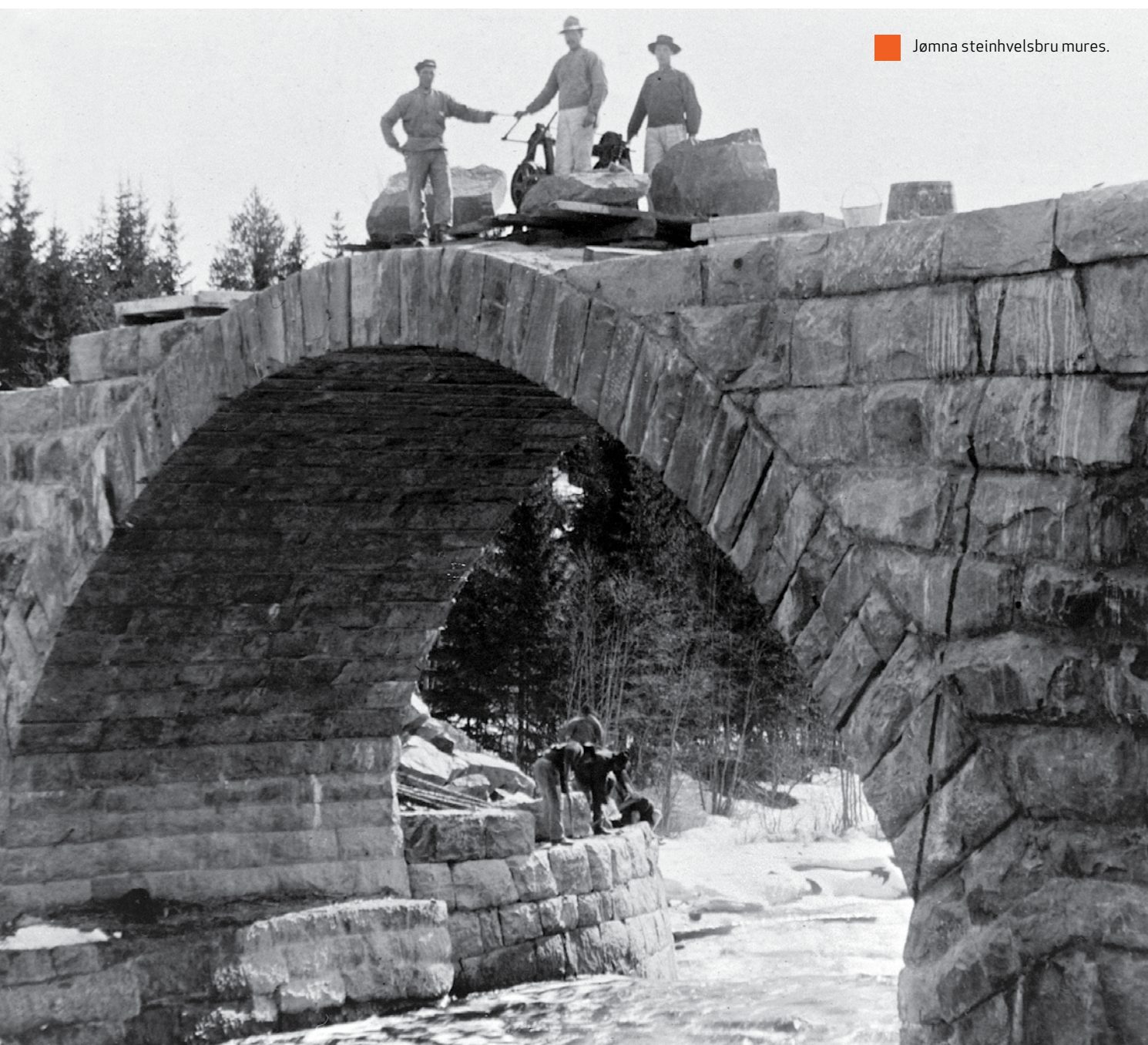
Ved hjelp av Solørbanen skapte Sverige sterk tvil om sin nøytralitet under andre verdenskrig.

Solørbanen spilte flere viktige roller under andre verdenskrig. Et land under okkupasjon måtte satse på selvberging. Det betydde blant annet at de norske storbyene fikk varme fra norsk ved, og Solør ble hovedleverandøren for brensel til Oslo. Dag og natt gikk vedtogene til Oslo, og resultatet ble at godstrafikken på Solørbanen ble tredoblet fra 1939 til 1943.

I motsatt retning ble Solørbanen viktig for flyktninger til Sverige, ettersom linjen ligger i grenseområdet. Til tross for

streng kontroll og okkupantenes krav om reisebevis, sørget personalet på toget ofte for at flyktningene fikk bruke toget og komme seg av på stasjoner der flyktningeløser ventet med videre hjelp.

En annen transport via Solørbanen til Sverige ble imidlertid langt mer omdiskutert i etterkrigstiden. Sommeren 1941 åpner svenske myndigheter sitt jernbanenett for transporten av 15.000 tyske soldater fra Norge til den finsk-russiske fronten. Dette blir i ettertid av historikere stadig trukket fram som en av de mest kontroversielle handlingene fra nøytrale Sverige under andre verdenskrig.



■ Jømma steinhvelsbru mures.



Oppgave:
Bygge fremtidens jernbane

Visjon

Realistiske planer

Forutsigbare rammer

Arbeidskraft

Infrastruktur

Fremtidens jernbane

Visjoner og forutsetninger

Fremtidens jernbane – hva må gjøres?

Det mangler ikke på visjoner for fremtidens jernbane. Men mye må på plass dersom disse skal kunne virkeliggjøres. Her er jernbanens To-Do-List:

Har: Visjon

«Jernbanen skal være en attraktiv, tidsmessig, miljøriktig og god transportløsning for personer og gods. For å utløse det potensialet som ligger i denne transportformen må det en betydelig styrking til. Dette medfører at dagens skinnegang rustes opp og utbygging av dobbeltspor, særlig rundt de største byene, prioriteres.»

Soria Moria-erklæringen 2005-2009

Har ikke: Realistiske planer

Av drøye 4.000 kilometer med jernbane som finnes i Norge, er bare rundt 200 kilometer dobbeltspor. Dette plasserer Norge på et absolutt bunnivå sammenlignet med andre land i Europa. Bevilgningene til utbygging av jernbane er også lave. Blant annet bruker Sverige dobbelt så mye på jernbane per innbyggere som det Norge gjør.

Har ikke: Forutsigbare rammer

Nasjonal transportplan (NTP) er Regjeringens strategi for transportpolitikken, inkludert jernbanen. Den har en planperiode på 10 år, men revideres og vedtas hvert fjerde år av Stortinget. NTP er ikke forpliktende og må følges opp gjennom årlige budsjettbevilgninger – noe som skaper

stor usikkerhet og uforutsigbare rammevilkår for ulike jernbaneprosjekter.

Har ikke: Arbeidskraft

For å bygge og drive fremtidens jernbane er man avhengig av kvalifisert arbeidskraft og ansatte med jernbanekompetanse. Men mangelen på forutsigbare nasjonale rammer gjør jernbanesektoren til en lite attraktiv arbeidsplass, og det er vanskelig å rekruttere nok kompetente ansatte.

Har ikke: Velfungerende infrastruktur

«Tilstanden på dagens jernbanenett er vurdert til å være svært dårlig. Dette betyr at anlegget er i en slik forfatning at funksjonaliteten er truet. Det kreves umiddelbar innsats for at ikke funksjonaliteten reduseres. Jernbanenettets gjennomsnittsalder er høy, og vedlikeholdsetterslepet er stort. Økt satsing på jernbanen har gitt en kortsiktig positiv tendens, men de økte rammene er ikke tilstrekkelige for å ivareta en god fremtidssikring.»

State of the Nation,
Rådgivende ingeniørers forening 2010

Jernbanen i Norge

- Består av rundt 4 087 kilometer med normalspor (1 435 mm). Av disse er 2 622 kilometer elektrifisert og 219 kilometer er dobbeltspor.
- 8 mil er høyhastighetsbane, hvor toget kjører i over 200 kilometer i timen.
- Det finnes totalt 696 tunneler og rundt 2 760 broer på det norske jernbanenettet.
- Jernbanen har rundt 60 millioner reisende per år.

Kilde: Wikipedia og Jernbaneverket



Knut Arild Hareide

Leder av Transport – og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Hva bør skje med jernbanen i...

2015

2015: Det er tatt et felles løft på tvers av partigrensene og et nasjonalt krafttak for jernbanen i Norge. Jernbaneverket er blitt et statlig foretak og det sikrer at det kan bygges helhetlig, ikke stykkevis og delt. Det er også opprettet en statlig låneordning for samferdselsformål. Vi er godt i gang med arbeidene knyttet til ny Oslo-tunnel.

2020

2020: Som resultat av et tverrpolitisk forlik, og et offentlig/privat samarbeid, har vi bygget ut sammenhengende dobbeltspor i intercity-triangelet. Godstransporten på bane er økt. Flere strekninger er satt ut på anbud. Nordlandsbanen er for lengst oppgradert.

– Spesielt mandag 14. desember var ille. Det var feil i Oslo-tunnelen, brann i et anlegg nær Skøyen stasjon, Romeriksporten var stengt, og på Jærbanen oppsto to feil.

NSBs informasjonssjef Åge-Christoffer Lundeby, Aftenposten 29.12.09

Innenriks
”Overlagt DRAP”

Trondheim/Oslo: Drapet på Oda Moe (15) var ingen spontan og uoverveid handling, mener aktoriet.
Tilfelle planla drapet og hvordan det skulle skje. Ifølge tilfallet.
PLANLA DRAP: Når 18-åringen møter i Sør-Troms lag i Trondheim onsdag neste uke må han være klar for en tilfelle på skoleplassen under særdrapet overlagte omstendigheter. Ifølge tilfalletshandlingene ble forkynt for barn i Trondheim og påtalemyndigheten at han foresatte handlingen planla drapet på sin 15 år gamle veninne, Oda Moe.

KVELT: Jentene ble funnet døde ved trebanen på hjemstedet Bøss i Sør-Troms i november. Tilfellsbeskrivelsen beskriver hvordan 18-åringen i november var i barne med seg i et utfor-drapet og hvordan det skjedde. 18-åringen døde av kvinnene.
”Etter i en periode å ha hatt tanker om å drepe noen, gjorde han tilfelle sammen med to andre på et hotell i Trondheim før å drepe Oda Moe, står det i løse i tilfallet.”

TILREGNELIG: Så vikt NTB kjenner til strømmen girings- med tilfelle egen forklaring i avher med politet. Strømmen har innrømmet forholdet.
Tilfelle er funnet straff- ferdig tilfelle. Vi har ikke foreholdt om forvaring.
Kristian Søknes hos Trond- lag-sfatsdovokatenheter til NTB.
De to ungdommene var gode venner, men skal ikke ha vært kjærester.
AUTISME: 18-åringen har fått diagnosen Aspergers syndrom, en lettere form for autisme, og det har vært tema i etterforskningen og under forberedelse til rettssaken om han kan ha vært tilfelle- lig i gjerningsøyeblikket.
De rettspsykiatriske sakkyndige har innlevert konkluderet at han var tilfelle- lig.
Det er satt av bare to dager til sakene i Sør-Troms lag- rett, onsdag og torsdag neste uke.



DÅRLIG JUL Ifølge NTB har NSB og Jernbaneverket hatt en dårlig jul: Bare seks av ti tog var i rute i forjulsuken. Dermed ble ukene av året svakest, med punktlighet ned mot 60 prosent.

Det går ikke alltid et tog...

550 forviltede passasjerer måtte vente i flere timer etter at toget stanset like før klokken 1930 i bitende kulde i går kveld.

Togpassasjerer sto fast i bitende kulde
Passasjerer på både Dovrebussen og Kongsvingerbanen opplevde flere timers forsinkelser tirsdag. 550 passasjerer stanset uten varmt vann.
En full i strømforsyningen på toget er et tog på Dovrebussen og i Trondheim ble stanset på Jærbanen i Oslo og Vinstra i 20 minutter.
I løst henholdsvis halvtimen og to timer forsinkelse. Skle full med flere timer forsinkelse tirsdag. Kjell Bakken i Jernbaneverket til NTB.
De til sammen 550 passasjerer kom seg videre igjen ved 21-tiden.
Også mandag måtte passasjerer vente på grunn av strømforsyning.
– Vi har hatt flere slike episoder i det siste. Det kan være, men det er umulig å si det helt sikkert, sier Bakken.
På grunn av en signalfeil var en strømlinje mellom Magnor og Charlottenberg. Det medførte at tre timer forsinket.
STO FAST: Søndag var det Bergsjøbanen som sto. Ettermiddagskøen fra Bergen anen time forsinket, på grunn midt i dagen nord for Nesbyen ved Mørneskjæret søndag.
Sentrastasjonen som sto fast med tekniske problemer mellom Nesbyen og Gol i forbindelse med timeret for passasjerer.
Høffe NTB har NSB og dårlig jul: Bare seks av ti tog var i rute i forjulsuken. Dermed ble ukene av året svakest, med punktlighet ned mot 60 prosent.
KJELL BAKKEN
byen og Gol i forbindelse med timeret for passasjerer.
LNU GJERSTAD 29.12.09
lmu.gjerstad@ntb.no

Aftenposten.no Nyheter

Alt innhold | Sport | Meninger | Økonomi | Kultur | Oslopute | Forbruker | Reise | Mat og vin | Jobb | Bolig

Full togstans i flere år fremover
I disse dager må togreisende på Drammensbanen og i rundt Oslo vil kreve tilsvarende stans i trafikken i flere år fremover.

SVENNING BERG BENTZØD ANDREAS RAKKE FOSS

Les også:
NSB-bransjeretter om bedre tog i Oslo
Frem til 2. august skysses dagpendlere som til vanlig tar tog med buss inn og ut av Oslo. I mens jobbes det hardt i løst spor og en penang, samt et nytt Drammen. På Lysaker klargjøres to nye spor og en penang, samt et nytt signallanlegg. Og det jobbes i og rundt problemstasjonen mellom Oslo S og Skøyen.
Gigantoperasjon
Arbeidet er delvis langt på vei, delvis en følge av oppvasken etter en storbrann i lokaltrafikken i For når. En kabelbrann på Skøyen stasjon 25. januar 2008 innebar nemlig den første togstansen i løst av 18 måneder som togene 2008 innebar nemlig den første togstansen i løst av 18 måneder som togene

– Norge er et u-land i togsamheng. Vi har ikke satset på moderne infrastruktur og utbygging av kapasitet på mange tiår.

Konserndirektør for NSB persontog, Stein Nilsen, Aftenposten 04.03.09

8 NYHETER
Bare seks av ti tog i rute

Flere toglinjer hardt rammet i forjulen ■ 130 passasjerer ut i kulden

Forjulsuken ble en av årets svakest i for jernbanen, med punktlighet ned mot 60 prosent. I går ble togtrafikken flere steder i Norge igjen rammet av signalfeil og et havartog.

SVENNING BERG BENTZØD

Feil i Romeriksporten, feil i Sør-Troms og på Dovrebussen. Utfordring av skiltebrann i Oslo-tunnelen, kabelløst på Jærbanen, samt brann i Bergen. Sammenlagt ble ukens tog i bare 60 prosent.

De fire i Jærbanenverket (JVB) forklarer på mange av forsinkelsene i Oslo S i et utfor-drapet tirsdag. 550 passasjerer stanset uten varmt vann. De fire i Jærbanenverket (JVB) forklarer på mange av forsinkelsene i Oslo S i et utfor-drapet tirsdag. 550 passasjerer stanset uten varmt vann.

Lokaltrafikken på Drammensbanen hadde i går 51 prosent punktlighet. Langsidsbaner og Bergsjøbanen hadde 41 prosent. Gjennomsnittspunktligheten på Dovrebussen måtte bli 62 prosent. Vestfoldbanen klarte 68 prosent. Selskapsbussene som normalt kan stille med god punktlighet var ned til 60 prosent.

Bakken sier at 22 tusen togreisende som var det bare. Han sier også at 22 tusen togreisende som var det bare. Han sier også at 22 tusen togreisende som var det bare.

Ut i kulden. Passasjerer fra Trondheim til Oslo ble også rammet av toget som stanset på Skøyen stasjon 14. desember på Skøyen stasjon.
Problemer med en strømforsyning i Oslo gjorde at toget stanset i Oslo. Det medførte at tre timer forsinket.

Forsinkelser

NSB Jærbanenverket har i år hatt en dårlig jul. Bare seks av ti tog var i rute i forjulsuken. Dermed ble ukene av året svakest, med punktlighet ned mot 60 prosent.

Statistikk

NSB Jærbanenverket har i år hatt en dårlig jul. Bare seks av ti tog var i rute i forjulsuken. Dermed ble ukene av året svakest, med punktlighet ned mot 60 prosent.

– I går ettermiddag måtte frustrerte passasjerer nok en gang vente på toget. To nedfalne kjørelidninger var årsaken til togskaoset på Drammensbanen.

2030: Utvikling og styrking av jernbanen fortsetter gjennom en bevisst prioritering fra blant andre statlige myndigheter.

2025

2030

2025: Infrastrukturen takler betydelig økte frekvenser både hva angår gods- og persontog.





Vil bygge Norge ut av togkaoset

Passasjerene står igjen på perrongene, en NSB-sjef har forlatt sjefsstolen og posten er ute av godsvognene. Entreprenørene trenger større forutsigbarhet for å bringe Norge ut av togkaoset, mener administrerende direktør Lars Skålnes i Baneservice.

Den siste uken før jul i 2009 var det bare to strekninger på det norske jernbanenettet som klarte jernbanens eget mål om 90 prosent punktlighet. På en travel strekning som Drammensbanen gikk bare seks av ti tog i rute den samme uken. «Det finnes ikke et togselskap som kan holde rutetidene når kjøreveien har brutt sammen og vi får rødt lys», sa NSBs direktør for persontog, Stein Nilsen, til Aftenposten noen uker før han forlot stillingen sin i vinter. Deretter meldte Posten at selskapet må bruke bil i stedet for tog for at pakker og brev skal komme fram. Om lag halvparten av alle tog som Posten benytter har vært forsinket i vinter, de fleste mer enn en time.

– Vi har levd på de foregående generasjonenes gode innsats for den norske jernbanen, men denne vinteren har nok en gang demonstrert at dette ikke bærer oss videre inn i framtiden, sier administrerende direktør Lars Skålnes i Baneservice.

Trenger forutsigbarhet

Som landets største jernbaneentreprenør er Baneservice en sentral partner når Jernbaneverket og andre bygger seg ut av den situasjonen som reisende og godstransportører har opplevd de siste årene. Når selskapets direktør skal fortelle hva selskapet trenger for å bidra til å bringe Norge ut av togkaoset, oppsummerer han sine ønsker i et enkelt ord: Forutsigbarhet, både når det gjelder penger og politikk.

– Uten forutsigbarhet kan vi ikke rekruttere nødvendig personell eller planlegge hvordan vi skal utføre prosjektene. Resultatet blir dyrere jernbaner, hvis utbyggingen overhodet skjer. Uten større forutsigbarhet for bransjen klarer vi neppe å oppfylle jernbaneløftene, selv ikke hvis politikerne bevilger hver eneste krone de har lovet til denne sektoren, sier Skålnes.

Mindre for pengene

Skålnes oppsummerer denne mangelen på forutsigbarhet i to sentrale forhold: Måten den norske transportsektoren planlegges og finansieres samt anbudsru-
tinene som entreprenørene må forholde seg til.

Det første forholdet handler ikke først og fremst om størrelsen på pengesekken, all den tid regjeringen i Nasjonal transportplan legger opp til å bruke 58 prosent mer på jernbanen de neste ti årene sammenlignet med

den forrige langtidsplanen for samferdsel. Problemet oppstår fordi denne planen ikke er forpliktende, og at de enkelte prosjektene er avhengig av årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

– Når Nasjonal transportplan ikke er bindende på noen som helst måte, skaper det en usikkerhet for entreprenørene, sier Skålnes.

Det neste problemet oppstår etter at pengene er bevilget. Regjeringen har stanset konkurranseutsettingen av drift og vedlikeholdsoppgaver i Jernbaneverket, noe også Baneservice har full respekt for. I praksis blir det imidlertid skilt mellom de daglige vedlikeholdsoppgavene og større vedlikeholdsprosjekter. De daglige oppgavene kommer aldri ut på anbud, mens de større prosjektene noen ganger kommer, men etter at Jernbaneverket har avgjort om de ønsker å gjøre dem selv.

– Dermed kommer anbudene svært sent, og det er vanskelig å vite hvor mange ansatte vi trenger og hvilke planer vi skal legge. Resultatet av en slik situasjon kan fort bli mindre, og ikke mer jernbane for pengene. Vi ber slett ikke om en ny politikk, men en tydeligere praksis, sier Skålnes.

Penger er ikke alt

Større bevilgninger over statsbudsjettet er altså ikke det eneste som skal til på veien ut av jernbanekrisen. Uten mer forutsigbarhet kan det i framtiden bli like stor mangel på mennesker og maskiner, fordi de som skal bygge sporene ikke vet om de tør ruste seg for framtiden.

– Det tar tid å bygge opp en organisasjon, og det tar tid å utdanne kvalifisert personell. Derfor må vi være trygge på at investeringene vi gjør i dag, er lønnsomme for selskapet og nyttige for samfunnet også om ti år. I tillegg bør vi tenke på ungdom som i dag velger utdanning og karriere. De bruker gjerne tid på å finne ut hvilke yrker som vil gi dem stabile forhold og en sikker framtid, sier Skålnes.

– Høyhastighet er flukt

Skålnes legger også stor vekt på å ta fatt på riktig sted for å løse den kaotiske situasjonen i den norske jernbanesektoren. Til tross for at Jernbaneverket får 50 millioner kroner til å utrede mulighetene for høyhastighetstog i Norge, er ikke Skålnes tilfreds med visjonene.



– Vi har levd på de foregående generasjonenes gode innsats for den norske jernbanen.

Lars Skålnes,
administrerende direktør i
Baneservice

Han kaller tvert imot utredningen og debatten rundt høyhastighetstog en «fluktreaksjon i høy hastighet»:

– Ordene og tankene om høyhastighetsbaner er spennende, men foreløpig helt uforpliktende. De kan like fullt skygge for problemene som vi må løse på akutt sikt, nemlig trafikken på det sentrale Østlandet de neste 20 årene, sier Skålnes.

Tettere på Østlandet

Prognosene fra Statistisk sentralbyrå (SSB) for befolkningsveksten framover utdyper poengene til Skålnes: SSB regner med at Norge har om lag 5,8 millioner innbyggere om 20 år, og at nesten 1,5 millioner av disse bor i Oslo og Akershus. Dette er 400.000 flere enn de som bor i den samme regionen i dag. Samtidig viser en studie som Transportøkonomisk institutt har gjort for kollektivselskapet Ruter, at persontrafikken i dette tett befolkede området hvert år koster samfunnet nesten 10 milliarder kroner, i form av ulykker, støy, kø og utslipp. Transportforskerne viser videre hvordan samfunnet sparer på å satse mer på kollektivtransport, for eksempel vil en buss ekstra i rushtiden spare samfunnet for 1.600 kroner.

Bane skaper framtid

– Disse tallene viser med all tydelighet at vi har en jobb å gjøre. For at vi skal ha mulighet til å komme i mål med dette arbeidet, trenger vi en holdningsendring blant våre politikere. De må rett og slett bestemme seg for om utbygging og vedlikehold av jernbanen skal være medisin mot dårlige tider, eller om de ønsker å bruke denne sektoren på å skape det samfunnet vi ønsker å se i framtiden, sier Skålnes.

Han illustrerer forskjellen i tankegangen på denne måten: Stortingspolitikere som for 100 år siden vedtok å bygge Bergensbanen satset et helt statsbudsjett på prosjektet. I dag bruker politikere cirka 10 prosent av et statsbudsjett i løpet av 10 år på jernbanebygging.



Baneservice feirer fem år som

2010 er det fem år siden Stortinget vedtok å gjøre Baneservice om til et selvstendig aksjeselskap, som en del av en politikk for å gjøre Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet mer effektiv ved hjelp av konkurranseutsetting.

Hva mener politikerne man har oppnådd etter dette vedtaket, og hva bør skje nå?



Kenneth Svendsen

- Storingsrepresentant for Fremskrittspartiet (Nordland).
- Har sittet på Stortinget siden 1997, og er i dag medlem av Finanskomiteen.
- Medlem av Samferdselskomiteen oktober 2001 - oktober 2005.
- Var saksordfører i Samferdselskomiteen i forbindelse med forslaget om konkurranseutsetting av jernbanen (2005).

1. Om Baneservice skrev regjeringen i statsbudsjettet for 2005 at «Formålet med konkurranseutsetting er å effektivisere produksjonen i Jernbaneverket, slik at staten får mer igjen for de midler som bevilges til jernbaneinfrastruktur.» Hvor langt har staten kommet med å få mer jernbane for pengene, og hva skal til for å komme videre i dette arbeidet?

Ønsket var å skape mer konkurranse innen miljøene som arbeider med jernbane og jernbaneinfrastruktur. Konkurranse bidrar til å styrke og utvikle kompetanse og effektivisere produksjon. Et bevis på dette er nettopp Baneservice, som i dag er sterke nok til også å konkurrere og markere seg ute i Europa. Staten har fått mer igjen for pengene som investeres i jernbane. Det finnes muligheter for ytterligere besparelser, men det krever at dagens regjering fortsetter den konkurranseutsettingen det ble tatt initiativ til i 2005.

2. I statsbudsjettet skrev regjeringen også at «det legges opp til en markert økning i konkurranseutsettingen fra 1. januar 2005.» Hvorfor ble dette definert som et så sentralt mål, og hva skjedde etterpå?

Arbeidet med konkurranseutsettingen stoppet dessverre opp etter Stortingsvalget høsten 2005, og Bondevik-regjeringen ble skiftet ut med den nye rød-grønne regjeringen med en annen holdning til konkurranseutsetting. Blant annet var de bekymret for å splitte opp og ødelegge det lille fagmiljøet rundt Jernbaneverket. Men virkeligheten er en annen. Baneservice har virkelig vist hvilke muligheter som ligger i privatisering og opprettelse av aksjeselskap. Selskapet har bidratt til nye arbeidsplasser og et sterkere fagmiljø. De har hatt en enorm vekst og utvikling, og også klart å etablere seg blant annet i Sverige og Danmark. At konkurranseutsettingen har stoppet opp, er en av grunnene til at vi i dag ser et så stort etterslep innen jernbane og jernbanestruktur.

3. Tror du noe kunne vært annerledes i togtrafikken denne vinteren hvis vedtakene fra 2005 ble fulgt opp?

Det etterslepet, og til dels kollapsen, vi nå er vitne til når det gjelder vedlikehold og oppgradering av jernbanen er ikke løst på kort tid. Men jeg tror situasjonen ville vært bedre dersom konkurranseutsettingen hadde blitt videreført.

4. På fem år som selvstendig selskap har Baneservice økt sin omsetning fra 372 millioner kroner i 2005 til ca 760 millioner kroner i 2009. Hva er din største bragd i den samme perioden?

Jeg vil si det slik at jeg dessverre ikke har oppnådd noen store bragder i denne perioden. Da relaterer jeg det til at Fremskrittspartiet etter Stortingsvalget i 2005 ikke har vært i posisjon til å legge press på og videreføre konkurranseutsettingen innen jernbanesektoren.

5. Hva er ditt beste personlige togminne?

Her vil jeg trekke frem to minner. Det ene var da jeg som barn i 1962 var tilstede da kong Olav kom til Fauske og åpnet Nordlandsbanen. Det var et stort øyeblikk for oss barn, og noe jeg aldri glemmer. Et annet godt togminne er Flåmbanen – her har jeg hatt flere flotte og opplevelsesrike turer.

aksjeselskap: Hva er oppnådd?



Geir-Ketil Hansen

- Stortingsrepresentant for Sosialistisk Venstreparti (Nordland).
- Har sittet på Stortinget siden 1989, vekselvis som vararepresentant og fast representant.
- Er i dag fast representant og medlem av Helse- og omsorgskomiteen.
- Andre nestleder av Samferdselskomiteén oktober 2001 - oktober 2005.

Det viktigste vi har gjort er å bevilge mer penger til en forsømt norsk jernbane. Vi har to til tredoblet investeringene, fra et svært lavt nivå under borgerlig styre. Vi kan ta selvkritikk på at vi ikke tidligere satset mye mer på vedlikehold og fornyelse. Men vi er godt i gang i 2009 og 2010. SV vil både øke tempoet i fornyelsen framover – og vi vil opp i europeisk eliteserie når det gjelder å bygge ut nye og raske toglinjer.

I dag konkurranseutsettes over halvparten av drift- og vedlikeholdet. Og nesten all utbygging av jernbane er på anbud. Vi vil fortsette denne politikken. Skal vi få mer jernbane ut av hver krone må vi sørge for å utvikle sterke kompetansemiljøer både i statlig og privat sektor. Vi skal selvsagt også stille krav om at både investeringer og vedlikehold skjer på en stadig mer effektiv måte.

Det var ikke vårt mål. SV og de rødgrønne partiene var mot nedleggingen av Jernbaneverkets drift og vedlikehold. Bondevik II-regjeringen ville si opp tusen ansatte. Det fikk den rødgrønne regjeringen stanset. Imidlertid rakk den borgerlige regjeringen å gi sluttpakker til mange dyktige fagfolk. Norsk jernbane sliter fortsatt med å erstatte den tapte kompetansen. Jeg er overbevist om at vi skal få til en virkelig storsatsing på jernbanen i årene som kommer. Det vil styrke både kvaliteten og effektiviteten i norsk jernbane: Se bare på hva land som Spania og Sveits har fått til de siste ti årene: En grønn togrevolusjon.

Nei, Norge ville ikke vært tjent med å privatisere Jernbaneverkets drift og vedlikehold. Jeg er imidlertid opptatt av at statlig eide Baneservice og andre dyktige leverandører i jernbanemarkedet skal oppleve vekst både innenfor fornyelse og utbygging, og gjerne vokse i utlandet også.

I forrige periode var jeg fylkesråd i Nordland og var da ikke direkte involvert i samferdselspolitikken på Stortinget. Min innsats i Nordland var å sende tydelige uttalelser til de årlige statsbudsjett og NTP om å prioritere, jernbane og ikke minst oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen.

Jeg er vokst opp på en jernbanestasjon – Katterat på Ofotbanen. Det innebar togreiser nesten daglig, blant annet til skolen. Mange gode barndomsminner er knyttet til jernbanen og tog. Vi som vokste opp på Ofotbanen ble veldig godt kjent med både lokførere og konduktører. Et minne jeg har var da en av konduktørene arrangerte 17. mai-tog på persontog for festpyntede barn på tur til Narvik for 17. mai-fest. Det var et skikkelig barnetog med røde, grønne og norske flagg, nasjonalsang og hurrarop.

Med klare forventninger til norsk jernbane

- Toget må kjøre veldig fort og hele veien til Spania, sier Johannes. Neste generasjons togbrukere har klare og kostbare krav til morgendagens jernbane.

Som barn flest fascineres Johannes (4) og Maja (2,5) av tog og jernbane. Skinnegangen legges raskt og leken kommer fort i gang når kassen med togutstyr tas frem.

Tross sin unge alder har de begge allerede flere togreiser på nakken, og de deler villig med seg av sine betraktninger om toget. Noen råd har de også til dem som utvikler fremtidens norske jernbane.



Morgendagens fremkomstmiddel

En ting er de enige om, de kommer til å kjøre mye tog når de blir voksne.

- Det er fordi toget kan kjøre så langt - mye lengre enn bil, sier Maja, som legger til at hun alltid gleder seg når hun skal ut på togtur. - For når du tar toget får du presanger, fortsetter hun. Kanskje kan akkurat det ha noe med en førjulstur hun hadde med den smalsporete Lommedalsbanen. Ingen ringere enn julenissen var med på toget, og det vanket gaver til små og store togpassasjerer.

Johannes er opptatt av at toget må dekke flere ulike behov.

- Når jeg blir voksen skal jeg ha to tog. Ett som heter Thomas og som jeg kan bruke til jobb, og et annet tog jeg kan reise på ferie med, sier han.

Fort og langt

Det to er enige i kravet om at toget må kjøre fort, og at noe av det flotteste er at man kan kjøre til andre land i verden. Både Sverige, Spania og Peru blir trukket frem

som attraktive togdestinasjoner for de to fremtidige storbrukerne av jernbanen. - Men det morsomste med toget er jo komme tilbake igjen, tilføyer Maja.

Flere bør ta toget

Hvorvidt toget er bedre for naturen enn bil og fly er de litt usikre på. Men de lander på at fuglene nok foretrekker at vi bruker tog. Majas største bekymring er imidlertid de lave passasjertallene.

- Jeg tror ikke det er så mange som tar tog, så jeg synes det ville være bra hvis flere gjorde det, sier hun. En klar utfordring til aktørene innen norsk jernbane, med andre ord.

- Men toget kan også kjøre andre ting enn mennesker, slik som mat og andre ting vi trenger. Det er jo bra, legger Johannes til i det han lar leketoget tøffe ut fra stasjonen og avslutter med å si - Jeg liker toget best når det sporer av, for da kan jeg hjelpe det på plass igjen.



Johannes (4 år) og Maja (2,5 år) planlegger å kjøre mye tog når de blir voksne. De har mange og klare forventninger til morgendagens jernbane.



- Jeg tror ikke det er så mange som tar tog, så jeg synes det ville være bra hvis flere gjorde det.

Maja (2,5 år)



Provoseres av høyhastighet



Kolstad ønsker mer edruelighet i debatten om morgendagens jernbane.

- Debatten rundt høyhastighetsbane er preget av høytflyvende og urealistiske planer, sier Helge Kolstad, gruppeleder for Arbeiderpartiet i Østfold Fylkesting.

- Man har latt seg rive med i en high-techning som både er kostbar og lite gjennomtenkt i forhold til de behovene jernbanen faktisk skal dekke, mener Kolstad. Han peker på flere argumenter for mer edruelighet.

for dette handler om hvilke tjenester jernbanen faktisk skal kunne yte. For Østfolds del ser vi derfor for oss en dobbeltsporet bane fra Oslo gjennom Østfold-byene til Sverige som dekker alle tre behovene: Høyhastighet, intercity og godstrafikk, sier han.

Provosert av utredninger

Kolstad er kritisk til utredningene av høyhastighetsbane som nå er bestilt av Stortinget.

- Avstanden mellom dagens bistrere realitet i et jernbane-Norge i forfall, og de mest fantasifulle drømmene er simpelthen for stor. Vi bør kunne stille behov og formål etter hverandre, slik at vi først får et funksjonelt og pålitelig jernbanetilbud for folk som lever i dag. De store vyene om helt nytt jernbanesystem må vi skyve ut i tid, sier han.

Kolstad er fornøyd med at Jernbaneverket vil utrede optimalisering av eksisterende jernbanenett med noen få nye strekninger. Men han ser ikke nytten av å gå inn på planer om helt nye baner med tog som kjører opp mot 350 kilometer i timen eller mer, før man kommer nærmere løsningen av de akutte problemene for jernbanen.

- Skulle vi bygge en slik bane i Østfold, ville vi få tog som suser gjennom fylket uten å komme innom for eksempel Fredrikstad - den nest største byen på Østlandet. Dette provoserer meg, sier Kolstad, som mener at Stortingets bestilling tar fokus bort fra de virkelige utfordringene.

- Omfattende utbygging av nye høyhastighetsbaner blir bare fantasier om noe som ligger langt fra oss i tid og virkelighet. I stedet bør vi bruke den begrensede utredningskapasiteten vi har i Norge til å løse de faktiske og konkrete problemene norsk jernbane står overfor i dag, og som har blitt særlig synlige nå i vinter. Søkelyset bør settes på det prekære behovet for å bygge ut systemer for backup når noe svikter, og på kapasiteten i jernbanenettet, sier Kolstad.

Kostbart

- Enkelte snakker om en høyhastighetsbane der togene kan kjøre opp mot 400 kilometer i timen. Det krever at banen må gå over rette og flate strekninger, noe som både er vanskelig å få til i vårt kupert land og kolossalt kostbart, sier Kolstad. For å oppnå en slik hastighet må dessuten toget kutte kraftig ned på antall stasjoner.

- Vi vet dessuten at dersom vi skal få en positiv miljøeffekt ut av å reise med tog, så trengs det et høyt volum av passasjerer. Det spørres om vi er mange nok her i landet til å kunne operere særlige banelinjer bare for høy hastighet, sier Kolstad.

Vil optimalisere jernbanen

Selv ønsker han å utbedre og optimalisere allerede eksisterende jernbanenett, blant annet ved å rette ut kurver og forbedre og bytte ut infrastruktur. I følge Kolstad kan toget da komme opp i 250 kilometer i timen, kanskje noe mer, på enkelte strekninger. Samme linje kan benyttes til tog som kan stoppe på flere av stasjonene. I tillegg vil man kunne få mer godstrafikk over fra vei til jernbane - noe som blant annet gir en betydelig miljøgevinst.

- For meg er kapasitet minst like viktig som hastighet,



Harald Aulie, Student og tidligere deltaker i Kvitt eller dobbelt i emnet «Norsk jernbanehistorie»

Hva bør skje med jernbanen i...

2015

2015: Det tekniske etterslepet på dagens jernbanenett er innhentet, og det er vedtatt konkrete planer for fremtidens jernbanesystem. Lokaltrafikken rundt Trondheimsområdet, slik som Steinkjer- og Storlienbanen, er elektrifisert.

2020: Det er bygd ny Oslotunnel, og vi har fått høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Göteborg, med tog som går mellom 250-300 kilometer i timen. Hele jernbanenettet, inkludert Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen, bør være elektrifisert.

2020

Med høyhastighetsbane som mål

Stortinget har som siktemål å bygge høyhastighetsbaner i Norge, og har gitt Jernbaneverket mandat til å utrede ulike løsninger. Anbefalingene skal legges frem innen februar 2012.

Utredningen skal redegjøre for fordeler og ulemper ved en utbygging av høyhastighetsbaner i forhold til en rekke ulike faktorer, som samfunnsøkonomi, markedsgrunnlag, kapasitet, effektivitet, tilgjengelighet, fremkommelighet, miljø og konsekvenser for transportsystemet som helhet. Flere ulike løsninger skal analyseres.

– Vi skal også se på forskjellige alternativer for type høyhastighetstog, både tog med en fart på over 250 kilometer i timen, samt mindre ambisiøse hastighetskonsepter, forteller Lars Erik Nybø, som er seksjonssjef i Utvikling i Jernbaneverket. Nå er prosjektorganisasjon rundt utredningen på plass, i tillegg til representanter fra Jernbaneverket består denne av ulike eksterne eksperter fra inn- og utland.

Ingen åpenbare korridorer

Det skal utredes fem mulige korridorer for høyhastighetsbane: Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim, Oslo-Göteborg, Oslo-Stockholm.

– Vi har allerede gjennomført noen analyser på de ulike korridorene innen Norge. Alle disse er ganske like hvis vi ser på distanse og markedsgrunnlag. Konklusjonen så langt er derfor at ingen av strekningene peker seg ut som mer gunstige enn andre, sier Nybø som legger til at det rent konseptuelt og byggmessig er enklere å bygge et nytt jernbanesystem for høyhastighet, enn å oppgradere og optimalisere det eksisterende.

– Dette skyldes blant annet at dagens trase har mange krappe kurver som er uegnet for høye hastigheter sier han.

Mål for fjerntrafikk

Temaet høyhastighetsbane engasjerer sterkt politisk. Det er derfor viktig å bruke tid på en grundig utredning for å få best mulig faglig beslutningsgrunnlag, mener Nybø. Han er også opptatt av at utredningen må bidra til å avklare hvilke

mål myndighetene skal fastlegge for persontrafikk over lange strekninger.

– De siste 5-10 årene har vi hatt et fokus på lokaltrafikken rundt Oslo, de andre store byene og Inter-Cityområdet på Østlandet. Togtilbudet i sentrale strøk har økt sterkt. Samtidig har det ikke vært ressurser til å investere i fjerntrafikkstrekningene. Høyhastighetsutredningen skal derfor bidra til å sette ambisjoner for hva vi vil med fjerntrafikken. Får vi ikke på plass klare mål her, vil fjerntrafikken sannsynligvis bli marginalisert. Bil og fly vil stille enda sterkere som transportmiddel, med blant annet de miljømessige konsekvenser det medfører, sier han.

Kan få økt betydning

Nybø har tro på at utredningen kan få stor betydning for utviklingen av norsk jernbane i årene som kommer.

– Ser vi på de store investeringen i jernbane som gjøres globalt, forstår vi at toget har en fremtid. Toget vil ikke kunne konkurrere med fly på de lengste strekningene, men det er fullt mulig å utvikle toget til å være et effektivt, fremtidsrettet og miljømessig godt transportsystem på strekninger opp mot 6-800 kilometer. En slik tankegang mener jeg også at regjeringen og Stortinget har åpnet for gjennom Nasjonal transportplan og høyhastighetsutredningen, sier Nybø.



Lars Erik Nybø, seksjonssjef i Utvikling i Jernbaneverket, skal utrede norske høyhastighetsbaner. Foto: Øystein Grue/Jernbanemagasinet

2030: I stedet for å oppruste Sørlandsbanen og Bergensbanen, er det bygd høyhastighetsbane over Haukeli. En høyhastighet på strekningen Dombås-Ålesund ville også vært flott, men akkurat dette er kanskje en litt luftig tanke.

2025

2030

2025: Da er Intercity-triangelet ferdig utbygd, og det er anlagt høyhastighetsbane fra Oslo til Trondheim og Kristiansand.



Finske spor til nord

Både for de som bygger jernbanen og bevilger pengene til det, er det et sentralt mål å få mer gods over fra veiene til jernbanen. Hva gjør man når det ikke finnes spor, bare gods?

Historien gjentar seg gjerne, i alle fall de gode: 100 år etter at Ofotbanen ble bygd for å bringe den nordsvenske malmen til en isfri havn i Narvik, ønsker finnene en jernbane som kan bringe deres malm til Skibotn i Troms.

Prosjektet, som har fått navnet Ishavsbanen, er blitt aktuelt etter at det ble avdekket store malmfelt i det nordlige grenseområdet mellom Sverige og Finland. Det kanadiske gruveselskapet Northland Resources starter utvinningen i 2011, og skal etter hvert drive fire gruver med en samlet produksjon på om lag 12 millioner tonn jernmalm per år.

Bottenviken for grunn

Når disse enorme mengdene malm skal fraktes ut av området, vil det ikke være tilstrekkelig med jernbaneforbindelsen til havnen i Kemi, den finske byen innerst i Bottenviken. Havnen i denne byen skal ekspedere malmen fra den første og minste gruva som kommer i drift.

For at gruveselskapet skal få tilstrekkelig lønnsomhet på de andre gruvene, må malmen fraktes med skip på 250.000 til 300.000 tonn. Til det er havnene i Bottenviken for grunne, og de fryser i tillegg til om vinteren.

Norge blir løsningen

Derfor har gruveselskapet behov for en isfri havn i Norge når den største gruva i Hannukainen nær den finske byen Kolari kommer i drift. Da blir tettstedet Skibotn innerst i Lyngen i Troms, svært aktuelt. En forlengelse av det finske jernbanenettet fra Kolari til Skibotn vil både løse gruveselskapets transportbehov, og åpne helt nye muligheter for næringslivet på begge sider av grensen.

Ishavsbanen er kostnadsberegnet til 23 milliarder kroner, inkludert havn og utskipingsanlegg i Skibotn. All den tid malmproduksjonen er planlagt å vare i minst 100 år, er inntjeningsperioden lang.

EU anbefaler

Ishavsbanen vil være et spleiselag mellom private og offentlige bidragsytere i Norge, EU og Finland. Flere institusjoner i EU-systemet snakker allerede varmt om initiativer av den typen som Ishavsbanen representerer.

EUs High Level Group vurderte i en rapport fra 2005 EUs transportårer til sine naboland, og skrev her: «Spesielt når det gjelder gods er en mulighet å forlenge banene til det nærmeste logistiksenteret i nabolandet.»

Samarbeidsprogrammet Den Nordlige Dimensjonen ble vedtatt av EUs råd allerede i 1997, og er et samarbeid mellom EU, Russland, Norge og Island. Samarbeidet ble i 2006 intensivert, og i det nye politiske rammeverket heter det at «Politikken i Den Nordlige Dimensjonen skal forenkle mulighetene for frakt av mennesker og gods på tvers av grensene» og at «Den Nordlige Dimensjonen vil støtte grenseoverskridende regionale og statlige samarbeid som et instrument for å styrke regional utvikling». Økonomisk samarbeid, inkludert infrastruktur og transport, er også et av de prioriterte områdene i samarbeidet. I 2008 gikk Den Nordlige Dimensjonen også sammen i et partnerskap for transport- og logistikk, i tillegg til de to partnerskapene som da allerede eksisterte innenfor miljø og velferd.

Nasjonal velvilje

Utenriksminister Jonas Gahr Støre har i avisen Nordlys gått langt i å antyde politisk velvilje for prosjektet også nasjonalt: «Det gjenstår å bli kjent med hvordan Finland virkelig vurderer slike planer. Skulle de trekke den konklusjon at det er grunnlag for å gå videre med prosjektet, kan jeg forsikre om at vi på norsk side vil møte en slik utvikling med positiv interesse,» skrev Støre i et innlegg allerede i april 2008.

Senere har regjeringens nordområdestrategi bekreftet denne positive holdningen. I dokumentet



Katrine Vevle Gjørum
Leder i Romerike pendlerforening

Hva bør skje med jernbanen i...

2015

2015: Alle tog bestilt i 2012 bør være på plass. Samtidig bør det være bestilt flere tog innen da. Signalanlegg og jernbanespor er utbedret.

2020

2020: Det må være en bedre dekning til steder hvor det bor folk. Jeg håper at lyntog er på plass, selv om jeg vet det vil ta tid.

Det blir fraktet om lag 25 millioner tonn gods i Norge hvert år. 94 prosent av denne transporten skjer på veiene eller langs skipsleiene, mens jernbanen frakter de resterende seks prosentene. Når vi vet at transportsektoren er ansvarlig for om lag 25 prosent av de norske utslippene av klimagasser, er det ikke vanskelig å forstå at Nasjonal transportplan har som et sentralt mål å få mer gods fra veg til bane og sjø.

«Nye byggesteiner i nord» sier Jens Stoltenberg at «regjeringen vil etablere en transportinfrastruktur mellom Norge og nabolandene som binder Barentsregionen bedre sammen. Bedre forutsetninger for øst-vestgående transportstrømmer vil bidra til å bedre samhandel og samarbeid med våre naboland. Denne innsatsen har primært en internasjonal og nasjonal begrunnelse, men effektene vil få stor betydning også for den regionale utviklingen i nord.»

Mer enn malm

Dersom samhandelen som regjeringen ønsker seg med våre naboland skal skje på jernbanen, blir den svekket når blant annet ulike sporvidder hindrer effektiv godstransport på tvers av landegrensene. Transportørene taper tid, eksportørene må betale mer for å flytte gods fra et tog til et annet, og risikerer dermed skader på godset. Mens Norge og Sverige har lik sporvidde, oppstår nettopp slike problemer på grensen mot Finland.

Ishavsbanen, som får en lengde på 266 kilometer på finsk side og 46 kilometer på norsk side, vil bli bygd med finsk sporvidde hele veien. Det gir ikke bare en rask vei for den finske malmen til havet. Norske eksportører får samtidig en effektiv vei til et finsk og voksende russisk marked. Russland er for eksempel den nest største importøren av norsk sjømat, og spiste i 2009 norsk fisk for 4,55 milliarder kroner. Banen vil også åpne for landtransport av norsk olje og gass i forbindelse med industriutviklingen i Finland, samt gi mulighet for transporter mellom øst og vest der bane kobles mot skip i Skibotn.

Unik posisjon i nord

Siden Ofotbanen allerede er en effektiv godslinje fra Sverige, vil Norge med den foreslåtte Ishavsbanen kunne tilby to jernbaneforbindelser til isfrie havner i nord, én med europeisk sporvidde og en annen med finsk-russisk

sporvidde.

Banen fra Narvik og Banen fra Skibotn kan dermed dekke to forskjellige markeder, begge med utgangspunkt i Nord-Norge. Slik får Norge også en helt unik posisjon internasjonalt, og den vil bli svært sentral hvis klimaendringene åpner nye og raskere skipsleder over polhavene.



Ishavsbanen vil gå mellom den finske byen Kolari og Skibotn ved Lyngen i Troms.

2030: Vi har samme lyntogssystem som Japan. Det vil si tog du kan stille klokken etter og som virkelig er noe å strekke seg mot. Jeg ønsker også å se såkalte Pods i Norge; førerløse drosjer på skinner, som tar deg fra Gardermoen til omkringliggende hoteller og togstasjoner.

2025

2030

2025: Lyntog er på plass mellom de store byene. Det bør også finnes hurtigere lokaltog i og rundt byene. Jeg håper man vil tenke visjonært og se til andre land som har klart å etablere hurtigere lokaltog.



Bill.mrk: Moderne rallar søkes

Det står ikke bare på pengene for at den norske jernbanen skal komme på skinner igjen. Noen må gjøre jobben.

– De fleste vet at eldrebølgen krever flere sykepleiere og at en generasjon eldre lærere snart trenger avløsning, men rekrutteringskrisen i jernbanen har så langt vært ukjent utenfor bransjen. Sannheten er at det ikke hjelper med milliarder til mer og bedre jernbane i Norge hvis vi ikke får tak i folkene som kan gjøre jobben.

Det sier John-Erik Johnsen, HR-sjef og rekrutteringsansvarlig i Baneservice. I løpet av de neste fire årene trenger selskapet 350 nye medarbeidere, blant annet fordi 17 prosent av dagens ansatte er pensjonister innen 2014. I tillegg er det hvert år om lag 10 prosent turnover i selskapet.

Ansatte kommer tilbake

For å kunne bidra til at politikerne skal kunne innfri jernbaneløftene, slik de er formulert blant annet i Nasjonal transportplan, er rekruttering derfor et svært sentralt punkt i Baneservice sin nye femårsstrategi. Johnsen fikk på plass 52 nye ansatte i Baneservice AS i 2009, blant annet gjennom en rekrutteringskampanje der Baneservice brukte annonser, postkort og egne ansatte for å nå potensielle medarbeidere.

– I denne kampanjen opplevde vi blant annet at tidligere ansatte kom tilbake til oss, og det synes vi er spesielt gledelig. Det tar vi som en bekreftelse på at Baneservice er et godt sted å jobbe, sier Johnsen.

Målet for slutten av 2010 er at hver femte ansatte er ny av året.

Trenger opplæring

– Den vanskeligste delen av rekrutteringsjobben er faktisk ikke å få nye mennesker inn i selskapet, men å lære dem opp, sier Johnsen. Fordi det kommer altfor få med den riktige kompetansen ut av den videregående skolen, rekrutterer Baneservice også hjelpearbeidere som de så sender på skolebenken. Det er imidlertid ikke enkelt å tilby ansatte de fagene som trengs for å bygge og vedlikeholde spor, kontaktledninger, signaler og teleanlegg. Jernbaneverkets egen utdanningsinstitusjon, Norsk jernbaneskole, prioriterer fortsatt å utdanne lokomotivførere i stedet for fagarbeidere til jernbanesektoren.

– Når vi allerede i dag ser en dårlig sammenheng mellom bransjens behov og utdanningenes fokus, er jeg svært bekymret for hvordan dette bildet vil se ut om 20 år, sier Johnsen.

Veier til sporet

Baneservice trenger flere ansatte innenfor alle jernbanetekniske områder.

• Signalmontører:

Lærlinger i dette faget har to år på videregående skole bak seg, først et år med elektrofag (VG1) og så et år med elenergi (VG2). I Baneservice blir de signalmontører etter to og et halvt år som lærlinger.

• Banemontører:

Lærlinger i dette faget har to år på videregående skole bak seg, først et år med bygg og anlegg (VG1) og så et år med anleggsteknikk (VG2). I Baneservice blir de banemontører etter to år.

• Kontaktledningsmontører:

Energimontører kan ta en påbygging for å bli kontaktledningsmontører. Denne påbyggingen er beregnet til å ta om lag et halvt år.

• Maskinførere:

For å bli maskinfører kreves det jernbanerelatert fagbrev og minst tre års praksis i bransjen før utdanningen starter. I tillegg må man bestå en arbeidspsykologisk test. Deretter gjør et halvt års teori og en fire ukes påfølgende praksisperiode dem klare til å bli autoriserte som maskinførere.

Ufaglærte hjelpearbeidere kan også gjennomføre noen av disse utdanningene som praksiskandidater i Baneservice. Disse får da en noe lengre læretid, som blir beregnet ut fra hvor mye teori og praksis den enkelte har på forhånd.



Linda Bernander Silseth,
Administrerende direktør for Flytoget

Hva bør skje med jernbanen i...

2015

2015: Ambisjonene i Nasjonal transportplan blir gjennomført uten avkortninger, og Flytoget opererer flere togstrekninger i Norge.

2020

2020: Staten velger å bruke ytterligere penger på å oppgradere jernbanen. Dobbeltspor til intercitystrekningene rundt Oslo er bevilget og det nye sporet har vært i drift et par år med ny Oslo-tunnel. Nytt signalsystem med Europeisk standard er installert på hele banenettet. Punktligheten til jernbanen i Norge er 99 prosent.

Nye i Baneservice

- 1) Hva er viktig for deg når du velger jobb?
- 2) Hvorfor valgte du jobben i Baneservice?
- 3) Hvordan er ditt førsteinntrykk av Baneservice?



Roar Eibakk, ansatt i april 2009 som landmåler i divisjonen Prosjektstøtte

- 1) Jeg ønsker å jobbe med det jeg har utdannet meg til, og jeg vil gjøre det i en virksomhet med forutsigbare betingelser. I tillegg betyr det mye for meg hvilke kolleger jeg har.
- 2) Bransjen er ikke større enn at det spredte seg ganske raskt da jeg var på

jobbakt, så jeg ble kontaktet av Baneservice og etter hvert tilbudt jobb. Alternativet for meg var å begynne på en helt ny karriere, men jeg ville forbli i faget mitt når jeg fikk muligheten til det.

- 3) Jeg kjente mange av mine nåværende kolleger fra før, så jeg hadde for så vidt et godt inntrykk allerede før jeg begynte i Baneservice. Dette har bare blitt bekreftet etter at jeg selv ble ansatt i selskapet.



Siv Hanna Joramo, ansatt i august 2009 som prosjektleder i divisjonen Prosjekter Norge

- 1) For det første må jobben være interessant, og den må innebære at jeg jobber med mennesker. For det andre er det for meg viktig å kunne påvirke min egen hverdag, både når jeg ser muligheter til å forbedre min egen arbeidssituasjon og til å utvikle firmaet.

- 2) Jeg ville inn i en jobb der jeg fikk lede, ikke bare koordinere prosjekter. I tillegg ser jeg på dette som en trygg jobb, fordi alle politiske signaler tyder på at jernbanen ikke er en sektor som vil slite i økonomiske nedgangstider – tvert imot!

- 3) Jeg har fått et førsteinntrykk av Baneservice som en virksomhet med solid faglig kompetanse og veldig mange hyggelige mennesker. Jeg har heller aldri opplevd et så bra mottaksprogram som jeg fikk da jeg kom til Baneservice.



Oscar Winberg, ansatt i august 2009 som banetekniker i divisjonen Prosjekter utland

- 1) Jeg vil arbeide i virksomheter som fremstår stabile økonomisk og som kan vise til at de har oppdrag i framtiden. Som banetekniker er jeg også opptatt av å jobbe med moderne maskiner og verktøy.

- 2) Fordi jeg hadde hørt mye bra om selskapet, hadde jeg søkt på jobb i Baneservice tidligere, men den gang hadde de ikke bruk for flere ansatte. Da Baneservice fikk arbeidet på Tomtebodastasjon i Citybanan-prosjektet, åpnet det seg nye muligheter for meg.

- 3) Dette ser ut til å være et veldig bra selskap med et spesiell lagånd, der alle drar lasset inntil jobben er gjort.

2030: Det går høyhastighetstog til Bergen og Trondheim.

2025

2030

2025: Et høyhastighetstog til Göteborg er etablert.



**Ansattes representant
Ole Strøm**

Strøm er ansatt i Baneservice AS som fører maskinkjører, primært på ballastrenseverk og sporombyggingstog. Han har bakgrunn som banereparatør. Strøm er selskapets hovedverneombud.

**Ansattes representant
Ove Snarheim**

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

**Styremedlem
Olaf Melbø**

Melbø er ansatt som utbyggingsdirektør i Advansia. Han har tidligere drevet eget firma innen prosjektledelse av store utbyggingsprosjekter. Før det har han blant annet vært utbyggingsdirektør i LOOC og viseadm. dir i Flytoget. Melbø er utdannet sivilingeniør bygg fra Norges Tekniske høyskole.

**Styreleder
Thor Svegården**

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



**Ansattes representant
Tore Jegstad**

Jegstad er ansatt i Baneservice AS som senioringeniør (prosjektleder). Han har hatt stillinger som signalmontør, signalingeniør, fagansvarlig signal, anleggsingeniør, anleggsleder og prosjektleder. Jegstad er utdannet signalmontør og elektroingeniør fra Bergen Ingeniørhøgskole.

**Styremedlem
Eli Giske**

Giske er økonomi- og finansdirektør (CFO) 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 er Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøgskole.

**Styremedlem
Are Langmoen**

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

**Styremedlem
Anita Kåveland**

Kåveland er leder for organisasjonsutvikling i Global Business Services i Statoil. Hun har variert rådgivererfaring innen ledelses- og strategiutvikling, og har jobbet for flere selskaper i privat og offentlig sektor. Kåveland er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole.

Styrets beretning

I august feiret Baneservice et helt år uten skader med fravær. Ved årets slutt oppnådde selskapet svært lave tall på statistikkene for sykefravær.

Innledning

Baneservice leverer entreprenørtjenester innenfor nybygging og tyngre vedlikehold av jernbane, sporvei og bybane i Skandinavia. Virksomheten ble skilt ut fra Jernbaneverket 1.1.2005 og er i dag den ledende totalleverandøren av jernbanetekniske entrepriser i Norge. Selskapet er heleid av den norske stat v/Samferdselsdepartementet.

Konsernet er også etablert i Sverige og har hatt noen mindre oppdrag i Danmark. I tillegg til entreprenørvirksomheten har selskapet de siste årene også levert terminaltjenester til godstransportører i Norge. Konsernets viktigste kunder er de nordiske statlige eierne av jernbaneinfrastruktur, med Jernbaneverket i Norge som den største. Markedet er i stor grad påvirket av politiske prioriteringer, og for å gjøre konsernet mindre utsatt for slike svingninger er det de siste årene også satset innenfor sporvei og bybane. Også satsingen innenfor terminaltjenester er fundert på behovet for å redusere markedsrisiko.

I Sverige er Baneservice representert gjennom egen filial og via aksjemajoriteten i det svenske konsernet Scandinavian Track Group (STG). Den største kunden i Sverige er Banverket, men her er private sporeiere i større grad enn i Norge 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. Med virkning fra 1. februar 2010 overtok Baneservice driften av Göteborgs kombiterminal gjennom selskapet Baneservice Skandinavia AB, også det lokalisert i Göteborg.

Hovedtrekk i 2009

Konsernet hadde en omsetning i 2009 på 756,1 mill.kr (581,1). Den betydelige økningen fra året før har i hovedsak kommet i det norske markedet. Til forskjell fra tidligere år er det gjennomført flere store prosjekter i 2009, både innenfor jernbane og sporvei. Særlig har leveransen innenfor vedlikehold på jernbane økt. Dette har sammenheng med større bevilgninger til Jernbaneverket. I den svenske virksomheten har spesielt STG hatt betydelig volumvekst i 2009.

Konsernets resultat før skatt i 2009 er 63,1 mill.kr (-45,3). Økte volumer har gitt bedre utnyttelse av maskinparken, noe som også har bidratt til bedret lønnsomhet. Det er gjort ytterligere avsetninger i løpet av året til et tapsprosjekt som bidro til det svake resultatet i 2008, samtidig som det er fremmet betydelige krav overfor oppdragsgivere som ikke er inntektsført. Det er videre inntektsført 58,6 mill.kr i forbindelse med overgang til ny pensjonsordning.

Ordreserven for konsernet er på et tilfredsstillende nivå sett i forhold til vekstambisjonene. Det er gledelig at

totalmarkedet, spesielt i hjemmemarkedet, ser ut til øke i årene fremover. Det er nå politisk enighet om at det trengs et løft innenfor den norske jernbanen, og det er derfor grunn til å anta at bevilgningene øker.

Konsernets sykefravær ble bedret ytterligere i forhold til året før og er på et lavere nivå enn hos sammenlignbare virksomheter i bransjen. Det ble registrert én fraværsskade i Norge i 2009, noe som gir en H-verdi (antall skader med fravær pr. million arbeidstimer) på 1,9. I perioden fra august 2008 til desember 2009 (471 dager) hadde selskapet ingen skader med fravær. I tillegg hadde den svenske delen av virksomheten én fraværsskade.


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 2009

Baneservice er organisert i fem divisjoner, hvorav to divisjoner omfatter prosjektvirksomheten i hhv Norge og utlandet, én divisjon omfatter produktområdet maskinelt sporvedlikehold og én divisjon omfatter produktområdet terminaldrift. I tillegg kommer en egen divisjon for prosjektstøttefunksjoner som lager/verksted og internutleie av maskiner, biler og annet utstyr.

En stor andel av prosjektvolumet innenfor divisjonen Prosjekter Norge har vært knyttet til byggingen av kontaktledningsanlegget på dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes. Strekningen ble tatt i bruk i desember 2009 og oppdragsgiver er Jernbaneverket. Oppdraget startet i mars 2008 og planlagt ferdigstillelse av oppdraget er juni 2010. Det er også på samme strekningen bygget et nytt signalanlegg som erstatning for det opprinnelig planlagte anlegget. Det nye dobbeltsporet ble for øvrig kåret til Årets anlegg på Byggedagene 2010. I Bergen har selskapet lagt sporene på første trinn av bybanen for Bergen kommune. Oppdraget startet i juni 2008 og ferdigstilles i løpet av våren 2010. Det er også i 2009 bygget signalanlegg på Nordlandsbanen, samt en del mindre oppdrag for Jernbaneverket. I Oslo er det utført enkelte mindre prosjekter innenfor sporvei for Kollektivtransportproduksjon AS.

Innenfor divisjonen Maskinelt sporvedlikehold er det utført tyngre vedlikehold oppgaver for Jernbaneverket på de fleste jernbanestrekninger i Norge. Det største oppdraget har vært ballastrensing som i 2009 hovedsakelig har vært utført på Nordlandsbanen, men også noe på Bergensbanen og i Osloområdet. Divisjonen har skiftet sviller og skinner på Rørosbanen, og satt fundamenter for kontaktledningsanlegg på flere strekninger. Selskapet har også i 2009 hatt oppdrag i Oslo-tunnelen med rensing av ballast og vask av vegger og tak.



Divisjonen Prosjekter Utland omfatter i hovedsak oppdrag i Sverige. Datterselskapet STG har også utført enkelte oppdrag i Danmark. Satsingen i Sverige drives gjennom morselskapets filial og selskapet STG, som er en nisleverandør innenfor bl.a. skinnesveising. Kontraktene har i hovedsak vært for Banverket, men også for private sporeiere som det er flere av i Sverige. Den svenske aktiviteten har gitt positive synergieffekter som følge av bedre utnyttelse av konsernets samlede kompetanse og kapasitet.

Divisjonen Terminaldrift ble etablert høsten 2007. Divisjonen har i 2009 levert terminaltjenester for flere transportselskaper som frakter gods på jernbane. Divisjonen leverer også trekkraft til øvrige enheter internt i konsernet. Omsetningen i 2009 har vært noe redusert i forhold til forventningene som en konsekvens av den generelle konjunkturedgangen som har rammet transportbransjen hardt.

Inntil april 2009 ble terminaldriftvirksomheten drevet på oppdragsgivers operatørlisens og sikkerhetsattest. I april fikk selskapet egne godkjenninger og kunne operere uavhengig av oppdragsgiver. Dessverre ble sikkerhetsattesten trukket tilbake etter en revisjon fra Statens Jernbanetilsyn (SJT) i november 2009. Etterlevelsen av de krav som ble stillet i forbindelse med tildelingen av attesten ble vurdert å ikke være tilfredsstillende. Tilbakekallelsen av attesten berører mindre enn 5 % av konsernets omsetning, men revisjonen avdekket likevel et behov for å gjennomgå kvalitetsstyringssystemet i sin helhet. Det er derfor igangsatt et omfattende forbedringsarbeid på dette området. Selskapet forventer å få nytt sikkerhetsattest i løpet av ettersommeren 2010.

Selskapet har i 2009 videreført satsingen på opplæring, både på operatør- og ledelsesnivå. 21 ledere er i gang med et utdanningsprogram innen prosjektledelse. En vesentlig del av den obligatoriske opplæringen for operatørene gjennomføres på Baneservicedagene, en samling som ble arrangert for første gang vinteren 2008. Arrangementet skal i tillegg bidra til at alle ansatte har innsikt og forståelse for konsernets overordnede målsettinger, fremme ønsket kultur og adferd, samt å styrke fellesskapet på tvers av enhetene i virksomheten. Baneservicedagene 2010 ble gjennomført i løpet av de to første ukene i februar 2010.

I 2009 er antall fast ansatte økt med 44 nye medarbeidere på alle nivåer i virksomheten. Dette er en betydelig økning i forhold til tidligere år. Det har vært satset spesielt på å øke konsernets kapasitet og ledelsemessig kompetanse innenfor prosjektledelse. Staben av prosjekt- og anleggsledere er derfor styrket. Den faste fagarbeiderstyrken er også økt, sammen med nye lærlinger. Rekrutteringen vil fortsette i 2010 og i årene fremover, og er nødvendig for å gjøre virksomheten i stand til å møte den forventede økte etterspørselen i markedet.

Kontantstrøm, investeringer, finansiering og likviditet
Konsernets kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i 2009 var 5,9 mill.kr (-20,2). Avviket mellom driftsresultatet

og kontantstrømmen fra operasjonelle aktiviteter skyldes i hovedsak effekten av overgangen til ny pensjonsordning og avskrivninger. Investeringene i konsernet var på 29,6 mill.kr (12,3) og har gått til innkjøp eller oppgraderinger av maskiner og utstyr som har økt konsernets driftssikkerhet. Konsernets likviditetsbehov var 68,5 mill.kr (53,6) pr. 31.12.2009. Totalkapitalen ved utgangen av året for konsernet var 375,3 mill.kr (396,7). Egenkapitalandelen i konsernet pr. 31.12.2009 var 40,8 % (32,3). Konsernet og Baneservice AS sin finansielle stilling vurderes som akseptabel med dagens aktivitetsnivå. Ved årsskiftet var det ubenyttede kredittrammer på 30 mill.kr.

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. I kundemassen er det gjort avsetninger for usikre fordringer. De nevnte tvistesakene under bidrar til at kundefordringene fremstår som unormalt høye i forhold til omsetningen i den operative driften.

Tvistesaker

I perioden 2003 – 2006 utførte selskapet bygging av togradiokommunikasjon på jernbanenettet i Norge på oppdrag for Netel AS. Det er fremmet et betydelig krav overfor kunden som kun delvis er inntektsført. Sluttoppgjøret i prosjektet ble behandlet i rettsvesenet i november 2008. Dom i saken falt i juli 2009 der Baneservice fikk medhold i store deler av sitt krav og ble tilkjent 79,1 mill.kr. Dommen er senere anket av motparten. Tidspunktet for ankesaken er berammet til februar/mars 2011.

I Sverige ble én av kontraktene i filialen hevet av oppdragsgiver i januar 2009. Grunnlaget for hevingen er brakt inn for tingsretten, og det er fremmet betydelige krav overfor kunden knyttet til konsekvensene av kontraktsbruddet. Kun en mindre andel av disse kravene er inntektsført.

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 effekt på selskapets lønnsomhet.

En betydelig andel av restruktureringsbevilgningene var knyttet til finansiering av pensjonsordningen i Statens pensjonskasse (SPK). Beregning av pensjonsforpliktelsen etter parametere anbefalt av Norsk Regnskapsstiftelse viste imidlertid allerede i 2006 en underdekning i finansieringen av ordningen, slik at bevilgningen til dette formålet kun dekket

en mindre andel av de reelle pensjonskostnadene. Etter en omfattende prosess med de ansattes organisasjoner vedtok styret en ny kollektiv innskuddsbasert pensjonsordning som trådte i kraft 1.1.2009. Den nye pensjonsordningen har gitt et godt grunnlag for å øke konkurranseevnen til konsernet. Samtidig sikrer den nye ordningen fremtidige pensjonsytelser til de ansatte som er bedre enn det generelle nivået i bransjen. Den regnskapsmessige effekten av overgangen til ny pensjonsordning utgjør 58,6 mill.kr for 2009, se note 9. Resultateffekten skyldes tilbakeføring av tidligere avsetninger til fremtidige pensjonsforpliktelser, og har ingen kontantstrømeffekt for selskapet.

Helse, miljø og sikkerhet

Sykefraværet i konsernet i 2009 var på totalt 25,584 timer (28.293) og utgjorde 3,4 % (4,0), hvorav langtidsykefraværet utgjorde 2,2 % (3,7). 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 å opprettholde nivået. Konsernets arbeidsmiljøutvalg har hatt regelmessige møter i 2009. Samarbeidet med de ansattes organisasjoner har vært godt. Styret ser det som viktig at arbeidet med å utvikle organisasjonen videre fortsetter i 2010 for å sikre konkurransekraften.

Selskapets H-verdi (antall skader som medfører fravær pr. million arbeidede timer) i 2009 var 1,9 (7,7). Selskapet hadde ingen fraværsskader i perioden fra august 2008 til desember 2009. Styret er svært godt fornøyd med den positive utviklingen av H-verdien, som er lavere enn gjennomsnittet for bransjen. Konsernet har en nullvisjon for skader med fravær, noe som krever et kontinuerlig høyt fokus på sikkerhet, 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

Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn. Konsernet arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme lovens formål innenfor virksomheten. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering.

Konsernet opererer i en bransje som er svært mannsdominert. Av konsernets 379 fast ansatte (329) er 22 kvinner (27). Konsernets styre består av fem aksjonærvalgte styremedlemmer hvorav 40 % er kvinner, samt tre ansatterepresentanter som alle er menn. Styrets leder er mann, mens nestleder er kvinne.

Konsernet har som mål å være en arbeidsplass hvor

det ikke forekommer diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Konsernet arbeider aktivt og målrettet for å utforme og tilrettelegge de fysiske forholdene slik at virksomhetens ulike funksjoner kan benyttes av flest mulig. For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne foretas det individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver.

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. Konsernets virksomhet i 2009 har ikke ført til alvorlige miljøskader. Konsernet ivaretar de strenge miljøkrav som myndighetene og kundene stiller til arbeid på det norske og det svenske banenettet. Selskapet har fokus på tiltak som over tid kan bidra til å redusere utslippene av skadelige klimagasser.

Fremtidsutsikter

Hensikten med å skille ut Baneservice som et eget selskap fra Jernbaneverket i 2005 var å bidra til å effektivisere jernbanesektoren i Norge. Selskapet er den ledende aktøren i Norge, og har i tillegg en ambisjon om å være en viktig aktør i det svenske, og på sikt det danske markedet. I løpet av de siste årene er selskapets sterke markedsposisjon blitt utfordret av større europeiske leverandører som har etablert seg i Norge gjennom oppkjøp av mindre norske selskaper. Denne utviklingen er ytterligere forsterket i 2009, og det har vært hard konkurranse om oppdragene med tilhørende marginpress. Trenden ventes å fortsette i årene fremover. For å opprettholde dagens markedsposisjon i Norge må konsernet derfor fortsette å tilby gode, markedsstilpassede løsninger, basert på en effektiv og lønnsom drift.

Både statsbudsjettet for 2010 og Norsk transportplan (NTP) for perioden 2010 – 2019 tilsier at de årlige bevilgningene til jernbanesektoren vil ligge på et betydelig høyere nivå enn tidligere. Det er politisk enighet om at tempoet på å ta igjen etterslepet på vedlikeholdet skal trappes kraftig opp, og at utbygging av nye dobbeltsporparceller skal forseres. Markedet og etterspørselen etter Baneservice sine tjenester forventes dermed å øke i tiden fremover.

For å sikre en raskere oppgradering og videre utbygging av den norske jernbanen, vil det også i de neste årene være avgjørende å ha en god dialog mellom oppdragsgivere og aktørene i markedet, slik at den tilgjengelige kapasiteten i markedet kan utnyttes maksimalt. Baneservice vil fortsette aktivt å bistå kundene i å nå sine målsettinger om en effektiv, sikker og miljøvennlig jernbaneinfrastruktur.

Manglende satsing på jernbanen i Norge i flere tiår har ført til sviktende rekruttering til bransjen. Det er derfor stor etterspørsel og konkurranse om fagkompetansen i det norske markedet. Baneservice har i 2009, i samarbeid med Norsk Jernbaneskole, økt satsingen på opplæring gjennom

bl.a. opptak av flere læringer, samt en generell satsing på opplæring innenfor jernbanefag. Dette er imidlertid ikke nok for å innfri konsernets vekstambisjon, og det vil derfor være nødvendig fremover å benytte utenlandsk arbeidskraft i betydelig større omfang enn før. Dette vil gi utfordringer mht kultur og språk, noe selskapet er godt i gang med å forberede.

Det svenske 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. Sverige følger en langsiktig plan for modernisering og utbygging av jernbanenettet, og markedsutsiktene ser også her ut til å gi gode muligheter for å nå konsernets vekstambisjon. Banverkets egen virksomhet, Banverket Produksjon, er f.o.m. 1.1.2010 skilt ut som et eget aksjeselskap, Infranord AB. Selskapets størrelse og dominerende markedsposisjon i Sverige vil kunne ha innvirkning på markeds- og konkurransesituasjonen i hele Skandinavia.

I Danmark har markedet innenfor jernbaneentrepriser vært konkurranseutsatt i betydelig mindre skala enn i Norge og Sverige. Det er imidlertid lagt langsiktige planer for oppgradering og modernisering av det danske jernbanenettet som vil øke det tilgjengelige markedet, og som kan gi muligheter for at Baneservice kan vokse videre innenfor det nordiske markedet.

Styret vurderer ordrereserven for de neste årene som tilfredsstillende. Det er gledelig at konsernet har vunnet kontrakten om drifting av Göteborgs kombiterminal, som er et nytt markedsområde for Baneservice. En tilsvarende konkurranseutsetting av godsterminaler som i Sverige, er også planlagt i Norge, men ligger noe lenger frem i tid.

Innenfor det tradisjonelle jernbanemarkedet er det planlagt større vedlikeholds- og utbyggingsprosjekter. Det samme gjelder innenfor trikk og T-bane. Som den største totalleverandøren i bransjen i Norge, har Baneservice klare ambisjoner om å oppnå en betydelig markedsandel av disse

oppdragene. Disse ambisjonene vil forutsetningsvis kreve at selskapet har sterk likviditet og god økonomisk løfteevne.

Disponering av årets resultat

Konsernets vekstambisjon for de neste fem årene er fundert på politikernes enighet om at det er nødvendig med en økt satsning på vedlikehold og utvikling av jernbaneinfrastrukturen i Norge. Konsernets strategi er at Baneservice skal fremstå som en kompetent og konkurransedyktig aktør i dette markedet, og derved være en viktig bidragsyter til at oppdragsgiverne raskere når sine mål om en betydelig forbedring av infrastrukturen. Strategien krever store investeringer både i kompetansebygging, arbeidskapital og utstyr for å sikre økt kapasitet i tråd med forventet behov. Dette stiller krav til forutsigbar og langsiktig finansiering i form av både eier- og lånekapital.

Eier legger imidlertid til grunn et fast utbytteuttak på 50 % av bokført årsresultat etter skatt fra selskapene som eies og forvaltes av Samferdselsdepartementet. Styret tar til etterretning at Regjeringen i forslaget til revidert nasjonalbudsjett for 2010 forutsetter et maksimalt utbytteuttak fra selskapet. Så lenge årsresultatet primært skyldes regnskapsmessige forhold som ikke har likviditetseffekt, vil konsekvensen være at Baneservice AS tappes for likviditet i en grad som hindrer gjennomføring av selskapets vekststrategi.

I tråd med eiers føringer foreslår styret følgende disponering av årsresultatet i Baneservice AS:

Avsatt til utbytte:	20,4 mill.kr
Annen egenkapital	17,4 mill.kr
Totalt disponert	37,8 mill.kr

Pr. 31.12.2009 er selskapets egenkapital 141,7 mill.kr (122,8). Selskapet har ingen fri egenkapital etter utdeling av årets utbytte.

Oslo, 19. mai 2010

Thor Svegården
Styrets leder

Eli Giske

Anita Kåveland

Are Langmoen

Olaf Melbø

Ove Snarheim

Tore Jegstad

Ole Strøm

Lars Skålnes
Adm.dir.

Resultat

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
2009	2008		Note	2009	2008
741.455	580.603	Salgsinntekter	2, 12	656.022	512.513
14.613	544	Gevinst ved salg av anleggsmidler	4	14.496	544
756.068	581.147	Sum driftsinntekter		670.518	513.057
309.112	231.590	Varekostnad	15	302.464	228.282
194.961	256.950	Lønnskostnad	3	145.171	211.913
18.261	21.059	Av- og nedskrivning varige driftsmidler	4, 16	15.217	18.087
164.190	115.549	Annen driftskostnad		148.754	101.885
686.524	625.148	Sum driftskostnader		611.606	560.167
69.544	-44.001	Driftsresultat		58.912	-47.110
2.171	3.883	Finansinntekter		2.011	4.816
-8.593	-5.170	Finanskostnader	11	-8.455	-4.770
-6.422	-1.287	Netto finansinntekter/-kostnader		-6.444	46
63.122	-45.288	Resultat før skatt		52.468	-47.064
17.817	-11.985	Skattekostnad	5	14.683	-13.495
45.305	-33.303	Årsresultat		37.785	-33.569
41.394	-34.353	Tilordnet majoritet			
3.911	1.050	Tilordnet minoritet			
		Resultatdisponering			
		Avsetning til utbytte	8	20.378	
		Til annen egenkapital	8	17.407	-33.569

Balanse

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
31.12.2009	31.12.2008	EIENDELER	Note	31.12.2009	31.12.2008
6.551	7.657	Goodwill	16	0	0
17.593	32.945	Utsatt skattefordel	5	18.890	33.573
24.144	40.602	Sum immaterielle eiendeler		18.890	33.573
49.290	65.049	Maskiner		47.398	63.484
1.941	2.713	Vare- og personbiler		1.941	2.713
18.519	16.839	Verktøy og inventar		12.454	9.943
69.750	84.601	Sum varige driftsmidler	4	61.793	76.140
0	0	Aksjer STG	17	14.083	14.083
15.359	0	Pensjonsmidler	9	15.359	0
15.359	0	Sum finansielle anleggsmidler		29.442	14.083
109.253	125.203	Sum anleggsmidler		110.125	123.796
18.710	41.328	Varelager	6	18.485	41.099
174.707	175.567	Kundefordringer	12	158.477	153.499
4.116	946	Andre kortsiktige fordringer	18	252	1.554
178.823	176.513	Sum fordringer		158.729	155.053
68.483	53.622	Likvide midler	7	55.548	50.286
266.016	271.463	Sum omløpsmidler		232.762	246.438
375.269	396.666	SUM EIENDELER		342.887	370.234

Konsernet		Beløp i NOK 1000		Morselskapet	
31.12.2009	31.12.2008		Note	31.12.2009	31.12.2008
		GJELD OG EGENKAPITAL			
50.000	50.000	Aksjekapital	8	50.000	50.000
0	0	Overkursfond	8	72.776	72.776
0	0	Sum innskutt egenkapital		122.776	122.776
31.140	6.229	Annen egenkapital	8	18.890	0
152.940	128.029	Sum egenkapital	8	141.666	122.776
143.310	121.800	Majoritetens andel			
9.630	6.229	Minoritetens andel			
0	39.851	Pensjonsforpliktelser	9	0	39.851
9.653	7.624	Garanti- og serviceforpliktelser		9.491	7.444
19.392	23.078	Restruktureringsforpliktelser	10	19.392	23.078
29.045	70.553	Sum avsetning for forpliktelser		28.883	70.373
41.526	42.136	Langsiktig lån	11	40.000	40.000
41.526	42.136	Sum langsiktig gjeld		40.000	40.000
41.494	51.747	Leverandørgjeld	12	36.026	49.883
20.269	18.489	Skyldige offentlige avgifter		17.491	16.228
2.107	990	Betalbar skatt		0	0
67.510	83.643	Annen kortsiktig gjeld	15, 18	58.444	70.974
20.378	1.079	Avsetning til utbytte	8	20.378	0
151.758	155.948	Sum kortsiktig gjeld		132.339	137.085
222.329	268.637	Sum gjeld		201.222	247.458
375.269	396.666	SUM GJELD OG EGENKAPITAL		342.887	370.234

Oslo, 19. mai 2010

Thor Svegård
Styrets leder

Eli Giske

Anita Kåveland

Are Langmoen

Olaf Melbø

Ove Snarheim

Ole Strøm

Tore Jegstad

Lars Skålnes
Adm.dir.

Kontantstrømoppstilling

Konsernet		Beløp i NOK 1000	Morselskapet	
2009	2008		2009	2008
63.122	-45.288	Resultat før skatter	52.468	-47.064
-14.613	-544	Gevinst ved avgang anleggsmidler	-14.496	-544
18.261	21.059	Av- og nedskrivninger	15.217	18.087
-990	-3.701	Betalt skatt	0	0
20.308	-72.510	Endring kundefordringer, lager, forskudd leverandører	18.938	-63.839
-23.338	83.773	Endring kortsiktig gjeld	-23.643	80.536
-55.210	0	Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger	-55.210	0
-3.686	-3.337	Endring avsetning til restrukturering	-3.686	-3.337
2.029	362	Endring avsetning til garanti	2.047	362
5.883	-20.187	Netto likviditetsbeholdning fra driften (A)	-8.365	-15.799
-29.630	-12.262	Investeringer i varige driftsmidler	-26.134	-8.217
39.761	825	Salg av varige driftsmidler	39.761	592
10.131	-11.437	Netto likviditetsendring fra investeringer (B)	13.627	-7.625
0	377	Nyemisjon i underkonsern	0	0
536	0	Innbetalinger ved opptak av annen gjeld	0	0
-610	3.025	Endring langsiktig gjeld	0	1.700
-1.079	-2.625	Utbetaling utbytte	0	0
-1.153	777	Netto likviditetsendring fra finansiering (C)	0	1.700
14.861	-30.847	Netto endring av likvide midler (A+B+C)	5.262	-21.724
53.622	84.469	Likviditetsbeholdning 1.1.	50.286	72.010
68.483	53.622	Likviditetsbeholdning 31.12.	55.548	50.286



Noter

Note 1 Regnskapsprinsipper

Grunnleggende prinsipper

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

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

Konsolidering

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Baneservice AS og det svenske underkonsernet Scandinavian Track Group, 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 regn-

skapsskikk. Nedskrivninger er reversert når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Utbytte og andre utdelinger er innteksført 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 investeringsverdi 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 akseptert av motpart.

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 hel-

het og som ikke kan henføres til prosjekter, inkluderes ikke.

Opparbeidet inntekt klassifiseres som driftsinntekt i resultatregnskapet. Løpende prosjekter klassifiseres som kundefordringer. 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 restrukturerings-tilskudd bokføres denne som restruktureringsforpliktelse i balansen. Tilskudd resultatføres når restruktureringskostnader oppstår. Anvendte restruktureringsmidler vises netto i resultatregnskapet.

Kostnadsføringstidspunkt/sammenstilling

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

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 forventes å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Fordringer

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

Varebeholdninger

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

Varige driftsmidler

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

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

Usikre forpliktelser

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

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.

Leasing

Leasingavtaler hvor det vesentlige av risiko og fordeler forbundet med å eie driftsmidlet er overført til selskapet anses i henhold til god regnskapsskikk som finansieringsavtaler, og driftsmidlet bokføres som eiendel i balansen. Alle andre leasingavtaler anses som leie, og driftsmidlet balanseføres ikke.

Pensjoner

Baneservice AS gikk pr. 1.1.2009 over til en innskuddsbasert pensjonsordning, med unntak av en definert krets av ansatte som fikk videreført eksisterende ytelsesordning.

Ved innskuddsplaner betaler selskapet innskudd til et forsikringsselskap. Selskapet har ingen ytterligere betalingsforpliktelse etter at innskuddene er betalt. Innskuddene regnskapsføres som lønnskostnad. Eventuelle forskuddsbetalte innskudd balanseføres som eiendel (pensjonsmidler) i den grad innskuddet kan refunderes eller redusere framtidige innbetalinger.

Ytelsesplaner gir de ansatte rett til avtalte fremtidige pensjonsytelser. 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 en avtale med ansatte

om avtalefestet pensjon (AFP). Ordningen innebærer at de ansatte kan velge å gå av med pensjon fra og med 62 år. Ordningen finansieres fra ansettelsestidspunktet og behandles som en ytelsesordning som finansieres over driften.

Konsernets ansatte i Sverige har pensjonsrettigheter og selskapene har forpliktelser som er fondsbasert. I henhold til kollektivavtale gjøres pensjonsinnbetalingene til Fora som håndterer pensjonene for de ansatte. For tjenestemenn i Sverige håndteres pensjonordningene av Collectum. Ordningene er å betrakte som flerforetaksplaner, og arbeidsgiver er ansvarlig for ytelsene helt til de er dekket ved utbetalinger. Fora og Collectum 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 NOK1000

Pr. geografisk område	Morselskapet		Konsernet	
	2009	2008	2009	2008
Region Øst	197.903	228.268	197.903	228.269
Region Sør	4.717	19.081	4.717	19.081
Region Vest	351.973	121.922	351.950	121.922
Region Nord	24.240	62.583	24.240	62.583
Sverige	77.189	80.659	162.645	148.748
Sum	656.022	512.513	741.455	580.603
Pr. virksomhetsområde				
Prosjekter Norge	368.880	261.374	368.857	261.374
Prosjekter Utland	77.189	80.659	162.645	148.748
Maskinelt Sporvedlikehold	185.039	125.548	185.039	125.548
Terminaldrift	15.553	25.210	15.553	25.210
Prosjektstøtte	8.876	17.669	8.876	17.669
Stab morselskap	485	2.053	485	2.054
Sum	656.022	512.513	741.455	580.603

Note 3 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelse, lån til ansatte m.m.

Beløp i NOK1000

Lønnskostnader	Morselskapet		Konsernet	
	2009	2008	2009	2008
Lønninger	160.651	146.397	191.169	175.677
Arbeidsgiveravgift	27.237	26.539	36.365	35.643
Pensjonskostnader *	-51.132	30.121	-49.153	31.786
Andre ytelser	8.415	8.856	16.580	13.844
Sum	145.171	211.913	194.961	256.950

* Effekt av overgang til innskuddsbasert ordning, se note 9.

I gjennomsnitt har det i 2009 vært 277 fast ansatte i morselskapet og 350 i konsernet.

	Morselskapet	Konsernet
Lovpålagt revisjon	441.115	576.115
Andre revisjonsrelaterte tjenester	156.922	156.922
Skatterådgivning	36.000	58.000
Beløpene er eks. mva.		
Avtalt revisjonshonorar for 2009 eks. mva.	297.100	384.200
Ytelser til ledende personer:	Adm.dir.	Styret
Lønn	1.137	1.447
Premie til pensjonsordning	52	0
Sum	1.189	1.447

Administrerende direktør har avtale om seks måneders lønn utover oppsigelsestiden på seks måneder (ved fratredelse etter styrets vedtak), og er medlem av den kollektive pensjonsordningen. Det foreligger ikke avtale om bonusutbetaling. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til daglig leder, styreformann eller andre nærstående parter.

I datterselskapet er det ikke utbetalt godtgjørelse til styret i 2009.

Note 4 Varige driftsmidler

Beløp i NOK 1000

Morselskapet:

Avskrivningsplan	Anlegg under utførelse	6-15 år	8 år	3-10 år	Sum
		Maskiner	Vare-/laste-personbiler	Verktøy/ inventar	
Ansk. verdi 1.1.09		114.315	8.598	17.103	140.016
Akk. avskr. 1.1.09		50.830	5.885	7.160	63.875
Tilgang 2009	17.724	3.022	71	5.317	26.134
Avgang 2009		25.265			25.265
Årets avskrivninger		11.568	843	2.806	15.217
Valutaeffekt	0	0	0	0	0
Bokført verdi 31.12.09	17.724	29.674	1.941	12.454	61.793

Beløp i NOK 1000

Konsernet:

Avskrivningsplan	Anlegg under utførelse	6-15 år	8 år	3-10 år	Sum
		Maskiner	Vare-/laste-personbiler	Verktøy/ inventar	
Ansk. verdi 1.1.09	1.149	115.230	8.598	28.188	153.166
Akk. avskr. 1.1.09	0	51.331	5.885	11.220	68.436
Tilgang 2009	17.899	4.596	71	7.065	29.630
Avgang 2009	1.087	25.265	0	208	26.560
Årets avskrivninger	0	11.741	843	4.606	17.190
Valutaeffekt	0	-160	0	-700	-860
Bokført verdi 31.12.09	17.961	31.329	1.941	18.519	69.750

Årlig leiekostnad knyttet til driftsmidler som ikke er balanseført utgjør kr. 12.049.919 som omfatter transportmidler og maskiner. Av dette beløpet er kr. 4.045.893 knyttet til leasingavtale med løpetid over 5 år og kr. 8.004.025 til avtaler av kort varighet.

Tilgang 2009 Anlegg under utførelse omfatter innkjøpte lokomotiver som er under ombygging.

Note 5 Skatt

Beløp i NOK 1000

	Morselskapet		Konsernet	
	2009	2008	2009	2008
Årets skattekostnad fordeler seg på:				
Betalbar skatt	0	0	2.107	990
Endring i utsatt skatt	14.683	-13.495	15.709	-12.975
Sum skattekostnad	14.683	-13.495	17.817	-11.985
Beregning av årets skattegrunnlag:				
Resultat før skattekostnad	52.468	-47.064	63.123	-45.289
Permanente forskjeller	5	-1.168	5	14
Endring i midlertidige forskjeller	-51.453	60.077	-54.180	59.159
Bruk av fremførbart underskudd	-1.020	-11.845	-1.020	-11.845
Årets skattegrunnlag	0	0	7.928	2.039
Oversikt over midlertidige forskjeller:				
Fordringer	590	1.099	590	1.099
Anleggsmidler	11.092	4.261	15.726	6.497
Anleggskontrakter	50.512	36.656	50.512	36.656
Avsetning etter god regnskapsskikk	-92.364	-68.465	-92.364	-68.465
Pensjoner	15.359	-39.851	15.359	-39.851
Fremførbart underskudd	-52.651	-53.637	-52.651	-53.637
Andre forskjeller	0	35	0	35
Sum	-67.462	-119.902	-62.828	-117.666
28 % utsatt skattefordel	-18.890	-33.573	-17.593	-32.945
Analyse av årets skattekostnad:				
28 % av resultat før skatt	14.691	-13.178	17.674	-12.681
Effekt av avskrivning ikke skattemessig goodwill	0	0	263	263
Skatt av permanente forskjeller	1	-317	1	14
Korreksjon utsatt skattefordel i 2008	-9	0	-9	0
Effekt av valutkursendringer datterselskap	0	0	-112	419
Analyse skattekostnad	14.683	-13.495	17.817	-11.985

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

Note 6 Varer

Beløp i NOK 1000

	Morselskapet		Konsernet	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Lager av ferdigvarer	10.605	8.189	10.830	8.418
Beholdning på prosjektene	7.880	32.910	7.880	32.910
Sum	18.485	41.099	18.710	41.328

Note 7 Bankinnskudd

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

Note 8 Egenkapital og aksjonærinformasjon

Beløp i NOK 1000

Morselskapet:

	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2008	50.000	72.776	0	122.776
Årets resultat			37.785	37.785
Omregningsdifferanse			1.483	1.483
Avsatt til utbytte			-20.378	-20.378
Egenkapital 31.12.2009	50.000	72.776	18.890	141.666

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

Konsernet:

	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Minoritet	Sum
Egenkapital 31.12.2008	50.000	0	0	6.229	128.029
Utdelt utbytte utover avsatt pr 31.12.08				-59	-59
Årets resultat		0	41.394	3.911	45.305
Omregningsdifferanser		0	685	-642	43
Endring minoritet i underkonsern		0	-191	191	0
Avsatt til utbytte			-20.378		-20.378
Egenkapital 31.12.2009	50.000	0	21.510	9.630	152.940

Note 9 Pensjonsforpliktelser

Morselskapet

1. januar 2009 gikk selskapet over til en innskuddsbasert pensjonsordning i Vital for sine ansatte. For en definert krets av ansatte videreføres imidlertid den ytelsesbaserte ordningen. De ansatte i filialen i Sverige har andre ordninger. Pensjonsforpliktelsen knyttet til den lukkede ytelsesbaserte ordningen i Norge er dekket i Statens Pensjonskasse (SPK), og pensjonene er fastsatt etter reglene som gjelder for SPK. Regnskapsmessig er ordningen behandlet som en ytelsesbasert pensjonsplan. På balansedagen hadde selskapet forpliktelser ovenfor 267 personer.

Overgangen fra ytelsesbasert til innskuddsbasert pensjonsordning er regnskapsmessig å anse som en avvikling av eksisterende ordning for den andelen ansatte som går over til ny ordning. De regnskapsmessige effektene av overgangen, som fremkommer av oppstillingen over pensjonskostnader på neste side, er beregnet til NOK 58.642.000 for 2009.

De økonomiske forutsetninger som er benyttet i aktuarberegningen av forpliktelsen knyttet til den ytelsesbaserte ordningen er: Gjennomsnittlig gjenværende tjenestetid anvendes som amortiseringsfaktor. 10 % av den største verdi av pensjonsmidler og påløpt pensjonsforpliktelse benyttes som korridor. Selskapet har pr. 31.12.2009 valgt å legge til grunn de forutsetninger som følger av NRS sin veiledning for fastsettelse av forutsetninger ved pensjonsberegninger for ytelsesbaserte pensjonsordninger etter NRS 6 og IAS 19.

	31.12.2009	31.12.2008
Diskonteringsfaktor	4,50 %	3,80 %
Lønnsregulering	4,00 %	4,00 %
G-regulering	3,75 %	3,75 %
Forventet avkastning på pensjonsmidler	5,70 %	5,00 %

Selskapets diskonterte, påløpte pensjonsforpliktelser på oppgjørstidspunktet:

	31.12.2009	31.12.2008
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	100.880	366.271
Pensjonsmidler	-91.641	-210.078
Ikke resultatført virkning estimatavvik	-25.900	-121.266
Balansført netto pensjonsforpliktelse før arbeidsgiveravgift	-16.661	34.927
Arbeidsgiveravgift	1.302	4.924
Netto pensjonsforpliktelse	-15.359	39.851

Årets samlede netto pensjonskostnader:

	2009	2008
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4.505	17.668
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	4.729	14.889
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-5.148	-10.040
Administrasjonskostnader	-40	267
Resultatført estimatendringer og avvik	861	6.542
Arbeidsgiveravgift	571	4.135
Netto pensjonskostnad	5.478	33.461
Effekt av overgang til innskuddsbasert pensjonsordning	-58.642	0
Årets andel av avsetning til merkostnad SPK*	-3.340	-3.340
Innbetalinger til innskuddsordninger	5.372	0
Netto pensjonskostnad etter fradrag for inntektsført avsetning	-51.132	30.121

*Inngår i tilskudd til restrukturering, se note 10.

Konsernet:

Konsernets diskonterte, påløpte pensjonsforpliktelser på oppgjørstidspunktet:

Pensjonsordningen for de ansatte i STG-gruppen 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 forutsetter vi at ordningene er i balanse og bruker således periodens innbetalinger som periodens kostnad. Årets pensjonskostnad for STG-gruppen beløper seg til mill NOK 1.979.

	31.12.2009	31.12.2008
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	100.880	366.271
Pensjonsmidler	-91.641	-210.078
Ikke resultatført virkning estimatavvik	-25.900	-121.266
Balansført netto pensjonsforpliktelse før arbeidsgiveravgift	-16.661	34.927
Arbeidsgiveravgift	1.302	4.924
Netto pensjonsforpliktelse	-15.359	39.851
Årets samlede netto pensjonskostnader:		
	2009	2008
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4.505	17.668
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	4.729	14.889
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-5.148	-10.040
Administrasjonskostnader	-40	267
Resultatført estimatendringer og avvik	861	6.542
Arbeidsgiveravgift	571	4.135
Netto pensjonskostnad	5.478	33.461
Effekt av overgang til innskuddsbasert pensjonsordning	-58.642	
Årets andel av avsetning til merkostnad SPK*	-3.340	-3.340
Effekt av endret metode for avsetning arbeidsgiveravgift	0	0
Innbetalinger til innskuddsordninger	7.351	1.665
Netto pensjonskostnad etter fradrag for inntektsført avsetning	-49.153	31.786

*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 restrukturingsbehovet fra styret i Baneservice AS. Det er forutsatt at bruk av midlene til alternative virkemidler skal godkjennes av eier, samt at evt. overskytende beløp kan kreves tilbakebetalt til Samferdselsdepartementet.

	Tilskudd	Benyttet	Gjenstående*	Resultatført
Adm.kostnader knyttet til gjennomføring av restrukturering	2.000	4.919	-2.919	0
Førtidspensjonering	24.000	0	24.000	0
Flytting av arkiv, skroting av maskiner og lagervarer, merkostnader gjeldende husleiekontrakt	2.850	4.539	-1.689	0
Merkostnad fem års medlemskap i SPK	16.700	16.700	0	0
Sum restrukturingsforpliktelser	45.550	26.158	19.392	0

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

Note 11 Langsiktig lån

Selskapet har et langsiktig lån i Handelsbanken på NOK 40.000.000,-. Lånet er avdragsfritt i seks år og skal deretter innfries i sin helhet. Lånet forfaller 23.05.2014.

Note 12 Prosjekter

Beløp i NOK 1000

	<i>Morselskapet</i>		<i>Konsernet</i>	
	2009	2008	2009	2008
Inntektsført på igangværende prosjekter	399.657	298.014	399.657	298.014
Kostnader opptjent inntekt og tapsavsetninger	-375.325	-299.124	-375.325	-299.124
Nettoreultatført igangværende prosjekter	24.332	-1.110	24.332	-1.110
Opptjente, ikke fakturerte inntekter igangværende prosjekter (inkludert i kundefordringer)	26.015	37.262	26.015	42.298
Forskuddsfakturert produksjon	-33.019	-16.604	-33.019	-16.604
Innestående fra byggherre	52.219	20.743	52.219	20.743
Innestående fra underentreprenør				
Gjenværende tapsavsetninger (inngår i kortsiktig gjeld)	2.882	26.791	2.882	26.791
Estimert gjenværende produksjon på tapsprosjekter	7.960	106.658	7.960	106.658

Note 13 Pantstillelser og garantiansvar

Beløp i NOK 1000

Morselskapet:

	2009	2008
Garantiansvar	27.956	26.443

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. Handelsbanken har pant i anleggsmidlene som sikkerhet for det langsiktige lånet.

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 restruktureringskostnadene, 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 retts sak. Det er gjort avsetninger for tvister m.v. under annen kortsiktig gjeld. Det er også fremmet betydelige krav i flere pågående saker, men pga. strenge krav til balanseføring av betingede eiendeler i regnskapslovgivningen, er fordringene ikke inntektsført.

I forbindelse med sluttoppgjøret i prosjektet om utbygging av togradiokommunikasjon, er det tvist med kunden, Netel AS, om oppgjør knyttet til entreprisen og endringer underveis i prosjektperioden. Det er fremmet et betydelig beløpsmessig krav overfor kunden hvorav deler av dette ikke er inntektsført. Sluttoppgjøret i prosjektet ble behandlet i rettsvesenet i november 2008. Dom i saken falt i juli 2009 der Baneservice fikk medhold i store deler av sitt krav og ble tilkjent 79,1 mill. kr. Dommen er senere anket av motparten. Tidspunktet for ankesaken er berammet til februar/mars 2011.

I Sverige ble én av kontraktene i filialen hevet av oppdragsgiver i januar 2009. Grunnlaget for hevingen er brakt inn for tingsretten, og det er fremmet betydelige krav overfor kunden knyttet til konsekvensene av kontraktsbruddet. Kun en mindre andel av disse kravene er inntektsført.

Note 16 Immaterielle eiendeler

Beløp i NOK 1000

Konsernet:

	Goodwill
Anskaffelseskost 1.1.2009	10.277
Årets tilgang	0
Årets avgang	0
Akkumulerte avskrivninger	2.655
Årets avskrivninger	1.071
Bokført verdi 31.12.2009	6.551

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

Note 17 Aksjer i datterselskap

Beløp i NOK 1000

Morselskapet:

	Ervervet	Kontor	Eierandel	St.andel	Balanseført verdi
Scandinavian Track Group AB	30.5.06	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 %)

Note 18 Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i NOK 1000

Morselskapet:

	31.12.2009	31.12.2008
Fordring på selskap i samme konsern	281	164
Gjeld til selskap i samme konsern	2.376	1.175

Til generalforsamlingen i Baneservice AS

Revisjonsberetning for 2009

Denne beretningen erstatter tidligere avgitt beretning, datert 14. april 2010. Ny beretning avgis da selskapets styre og daglig leder har avgitt nytt årsregnskap og årsberetning etter at det ble framlagt revidert nasjonalbudsjett hvor det ble besluttet å øke utbytteutdeling for regnskapsåret 2009.

Vi har revidert årsregnskapet for Baneservice AS for regnskapsåret 2009, som viser et overskudd på kr 37 785 000 for morselskapet og et overskudd på kr 45 305 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Konsernregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

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

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2009 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 anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 19. mai 2010

PricewaterhouseCoopers AS



Bjørn Rydland
Statsautorisert revisor



Summary in English

Baneservice supplies contractor services within new construction and heavy maintenance for railroads, tramways and light railways in Scandinavia. The company was demerged from Jernbaneverket (The Norwegian National Rail Administration) as of 1 January 2005 and is today the leading total supplier of railway technical services in Norway. The company is wholly-owned by the Norwegian state through the Ministry of Transport and Communications.

The group is also established in Sweden and has carried out some smaller projects in Denmark. In addition to contractor activities, the company has supplied freight terminal and traction services to freight transport companies in Norway. The group's most important customers are Nordic rail infrastructure owners with Jernbaneverket in Norway as the most important customer. The group's market is greatly influenced by political priorities. In order to reduce the group's exposure to market fluctuations, the group has increased its focus on tramways and light railways in recent years. Moreover, the decision to enter into the market for freight terminal services is founded on the need to diversify in order to reduce market risk.

The group is represented in Sweden via a branch office and the Swedish company Scandinavian Track group (STG) of which Baneservice AS is the majority shareholder. In Sweden, the largest customer is Banverket. However, the Swedish company has a larger extent of private track owners in its portfolio than in Norway. The group has also carried out projects in Denmark via the subsidiary STG.

The group's registered business address is in Oslo. The Swedish branch office has its main office in Gothenburg, whilst STG is located in Borlänge in central Sweden. On 1 February 2010, Baneservice took over the running of the Gothenburg freight combi-terminal via the company Baneservice Skandinavia AB, which is also located in Gothenburg.

In 2009, the group had gross revenues of NOK 756.1 million (NOK 581.1 million). The significant increase from the year before has mainly come from the Norwegian market. In contrast to previous years, there have been several major projects both within the railway and light railway markets. In particular, there has been an increase in railway maintenance. This is related to an increase in allocated funds to Jernbaneverket. In Sweden, STG has had considerable growth in 2009.

The group's result before tax is NOK 63.1 million (a loss of NOK 45.3 million). The increase in volume compared to the previous year has resulted in a more efficient utilisation of the machine pool, which in turn has led to

improved profitability. An income of NOK 58.6 million has been recognised in connection with the change to a new pension scheme.

The ratio of sickness absence in the group has seen a further improvement when compared to last year and is at a lower level than other companies in the same line of business. Only one work-related injury was registered in 2009, which gives an H-value (number of injuries causing absence from work per 1 million working hours) of 1.9. During the period from August 2008 to December 2009 (471 days), the company had zero injuries requiring absence from work in Norway. The Swedish part of the group had one injury during the same period.

Baneservice is divided into five divisions. One division is Projects Norway which covers the train, tram and light rail routes administered by Jernbaneverket and KTP (city of Oslo). The most significant project for this division has been the catenary and signalling work on the new double-track railway between Stavanger and Sandnes. This project started in March 2008, and the formal opening of the new line was in November 2009. This is the single largest project in Baneservice's history since becoming a limited company on 1 January 2005. The second division is International Projects which mainly include projects in Sweden. The subsidiary STG has carried out several projects in Denmark. The efforts in Sweden are operated by the branch office in Gothenburg and STG, and the main customer is Banverket. The third division is Mechanical Maintenance which provides manned rail-bound machinery for heavy-duty maintenance projects. The main project in 2009 was ballast cleaning for Jernbaneverket. The Machines and Materials division offers project support to the other divisions. The Freight Terminal Services division was established in the autumn of 2007. In 2009, the division has supplied services to several transport companies in addition to carrying out traction services for railway contractors.

Key figures 2009

Million NOK	2007	2008	2009
Turnover	470,5	581,1	756,1
Earnings before tax, EBT	-2,9	-45,3	63,1
EBT ratio (%)	0,3	-6,9	9,5
Working capital	80,7	44,9	114,3
Liquidity ratio 2	1,5	1,0	1,6
Equity	161,9	128,0	152,9
Equity share (%)	46,1	32,3	40,8
Equity rentability (%)	-1,8	-31,2	44,9
Total capital	351,2	396,7	375,3
Total capital rentability (%)	0,3	-10,7	18,6
EBITDA	17,2	-22,9	87,8
Investments	25,7	11,7	29,6
No. of employees	355	329	350
Sick leave (%)	5,4	5,1	4,5
Injuries with absence (H-verdi)	3,6	7,7	1,9



Tekst og design: **APELAND** Foto: Baneservice bildearkiv, Stein Bjørge, Peter Magnusson, Apeland Informasjon, Bård Gæddm, Reidun Kr. Hansen, Stavanger Aftenblad, Norsk Jernbanemuseum, Transportutvikling AS, KFF/Lillian og Lena, Flytoget.

baneservice

Besøksadresse:
Stenersgaten 1A (Oslo City)

Postadresse:
Postboks 569 Sentrum, 0106 OSLO

Telefon: + 47 22 45 66 00

Telefaks: + 47 22 45 66 04

post@baneservice.no

www.baneservice.no