

# Årsrapport - 2011

---

Oslo, 9. mars 2012





# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>4</b>
1.1	Jernbanedirektørens beretning.....	4
1.2	Målmatrise .....	5
<b>2</b>	<b>Overordnede mål</b> .....	<b>6</b>
2.1	Driftsstabilitet .....	6
2.2	Drift og vedlikehold .....	6
2.3	Prosjekt Stor Oslo.....	6
<b>3</b>	<b>Mål og prioriteringer for 2011</b> .....	<b>7</b>
3.1	Hovedmål 1 i tildelingsbrevet.....	7
3.1.1	Punktlighet.....	7
3.1.2	Regularitet .....	8
3.1.3	Oppetid.....	9
3.1.4	Planlagte driftsavvik .....	10
3.1.5	Kundetilfredshet.....	10
3.1.6	Omdømme.....	12
3.1.7	Økt godstrafikk.....	13
3.2	Hovedmål 2 i tildelingsbrevet.....	13
3.3	Hovedmål 3 i tildelingsbrevet.....	16
3.4	Hovedmål 4 i tildelingsbrevet.....	17
<b>4</b>	<b>Vilkår og krav som går på tvers av målene</b> .....	<b>18</b>
4.1	Samfunnssikkerhet og beredskap .....	18
4.1.1	Informasjonssikkerhet .....	18
4.2	Risikovurderinger i mål- og resultatstyringen .....	18
4.3	Effektivisering .....	19
4.3.1	Måling av produktivitet.....	19
4.3.2	Omstillingsaktiviteter og effektivisering .....	20
4.4	Rullering av NTP.....	21
4.5	Samarbeid for å skape gode togtilbud.....	22
<b>5</b>	<b>Budsjettildeling og fullmakter</b> .....	<b>23</b>
5.1	Kontantregnskapet.....	23
5.1.1	Post 23 Drift og vedlikehold.....	23
5.1.2	Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen .....	24
5.2	Investeringer i linjen .....	24
5.2.1	Post 30 Investeringer .....	25
5.2.2	Post 31 .....	27
5.2.3	Post 33 - Fysisk skille JBV-BaneTele .....	28
5.3	Grunnerverv / kjøp og salg av fast eiendom .....	34
<b>6</b>	<b>Periodisert regnskap</b>	<b>35</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Jernbanedirektørens beretning

Jernbaneverket har i 2011 brukt betydelige midler på drift og vedlikehold av jernbanenettet. Dette har vært medvirkende til at punktlighet og regularitet i togtrafikken bedret seg i forhold til fjoråret. Vinterberedskapen er styrket, og den omfattende fornyelsen i Oslo-området har bidratt til en mer pålitelig jernbane.

For å gjennomføre fornyelsesarbeidene i Oslo-området ble store deler av Oslo S stengt for togtrafikk i seks uker sommeren 2011. Det er byttet sviller og pukk, sporveksler og kontaktledning på Oslo S og gjennomført omfattende arbeider i Oslotunnelen. En tilsvarende stenging vil skje sommeren 2012 for å fullføre arbeidene.

Til tross for framgangen ble målene for punktlighet, regularitet og oppetid ikke nådd. Perioder med ekstremvær vår og høst førte til ras og flom, og Bergensbanen ble rammet av brann på Hallingskeid. Dette påvirket regulariteten og gikk spesielt ut over godstrafikken som ikke lett kan overføres til andre transportmidler.

På vei mot nullvisjonen er målet innen sikkerhet å oppnå en reduksjon på 4,5 prosent i antall drepte og hardt skadde hvert år. Det er spesielt ulykker knyttet til personer som oppholdt seg i og ved sporet, som gjorde at den forutsatte forbedringen ikke ble nådd i 2011.

Tre store investeringsprosjekter ble fullført i 2011. Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen ble ferdig som planlagt i august. Dette er den største investeringen i midt-norsk jernbane på 40 år. Nytt dobbeltspor fra Lysaker til Sandvika ble åpnet i september. Dette gir en vesentlig kapasitetsøkning på strekningen Lysaker-Asker. Barkåker-Tønsberg ble åpnet for trafikk i november. Byggingen av nye dobbeltspor på strekningen Holm-Holmestrand-Nykirke pågår for fullt.

Jernbaneverkets totale kostnader og investeringer i 2011 utgjorde 10 078 millioner kroner. Det er 800 millioner kroner mer enn i 2010 og 228 millioner kroner mer enn samlet bevilgning. Det har vært et merforbruk på 417 millioner kroner på drift og vedlikehold og et mindreforbruk på 189 millioner kroner på investeringer i forhold til budsjett.

Oslo, 9. mars 2012

  
Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

## 1.2 Målmatrixe

Tabell 1: Jernbaneverkets målmatrixe

Parameter	Status 2009	Status 2010	Status 2011	Mål 2011	Mål mot 2013
<i>Økonomi</i>					
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja
Periodisert resultat (mill. kr)	-118	-525	-203,8	> 0	> 0
<i>Sikkerhet</i>					
Gjennomsnitt antall drepte siste 20 år	6,5	6,2	6,2*	-4,5%	-4,5% p.a
Gjennomsnitt antall personskader siste 3	239,0	242,0	247,7	-4,5%	-4,5% p.a
Antall hendelser med personskade	228	204	247,0	-4,5%	-4,5% p.a
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i prosent	98,5	98,4	98,5	98,8	99,2
Regularitet i prosent	97,9	97,6	97,6	98,5	99,0
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse	62	66	68	67	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	3,6	3,5	3,3	3,7	3,8

\* 1 sak fremdeles under etterforskning

## **2 Overordnede mål**

### **2.1 Driftsstabilitet**

Driftsstabiliteten på jernbanen viser en bedring fra 2010 til 2011. Punktlighet, regularitet og oppetid i vinterhalvåret var bedre enn forgående år. Ekstremvær ved overgang fra vinter til vår medførte imidlertid saktekjøringer på en del strekninger.

Værforholdene i 2. tertial gjorde det krevende å opprettholde driftsstabiliteten på jernbanen. Flom og ras i juni og juli førte til svekket oppetid og regularitet på Dovrebanen, Rørosbanen og Meråkerbanen. Brannen på Hallingskeid stasjon førte til dårligere punktlighet på Bergensbanen og umiddelbare tiltak. I 3. tertial var det uvær over store deler av landet, som blant annet førte til stenging av Bergensbanen, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen, Hovedbanen og Østfoldbanens østre linje.

Antall forsinkelsestimer som skyldes infrastrukturen er færre enn fjoråret, men dårligere enn målet for 2011. Arbeidene knyttet til Prosjekt Stor Oslo er gjennomført som planlagt, og vil føre til bedre punktlighet i Oslo området.

### **2.2 Drift og vedlikehold**

Jernbaneverket har igangsatt flere tiltak på bakgrunn av hendelsene i 2011, og har innskjerpet rutinene for beredskap ved store nedbørsmengder. Forsterkninger og utvidelse av fyllinger som jernbanesporet ligger på, økt dimensjonering av stikkrenner og grøfter til fjellsikring, samt sikring av sideterrang er noen av tiltakene. Flere omfattende tiltak er også innarbeidet i forslag til NTP 2014-2023.

Drifts- og vedlikeholdsarbeidet i 2011 er i hovedsak gjennomført i henhold til plan. Mange hendelsene har imidlertid gitt konsekvenser for framdriften av planlagte vedlikeholdsarbeider i 2011. Dette gjelder blant annet arbeidet med ballastrenseverk på Bergensbanen og Dovrebanen. Arbeidet med ombygging av innkopplings- og utløsningsfelt for veisikringsanlegg ved planoverganger er mer omfattende enn forutsatt, og har medført at Jernbaneverket ligger etter plan på enkelte banestrekninger.

De periodiske kontrollene og øvrige aktiviteter innen forebyggende vedlikehold følger planen. Arbeidet med å samle inn tilstandsrapporter og inspeksjonsdata fra hovedinspeksjonene av jernbanebruer fra de ulike baneområdene er videreført og på det nærmeste ferdigstilt.

### **2.3 Prosjekt Stor Oslo**

Jernbanens infrastruktur i Oslo området har et stort behov for fornyelse. Denne fornyelsen skjer over flere år. I 2011 har vi blant annet skiftet ut 36 sporveksler, 3 sporkryss, 4 km spor og strukket ny kontaktledning på deler av Oslo S. I Oslo-tunnelen har vi skiftet ut kjøreledningen med fastmontert strømskinne.

Store deler av fornyelsesarbeidene som ble utført i Prosjekt Stor-Oslo i 2011 ble gjennomført i en seks ukers periode sommeren 2011 der deler av Oslo S og Oslotunnelen ble stengt for togtrafikk. Arbeidene knyttet til Prosjekt Stor Oslo er gjennomført som planlagt, og vil føre til bedre punktlighet i Oslo området.

## 3 Mål og prioriteringer for 2011

### 3.1 Hovedmål 1 i tildelingsbrevet

“Betre framkomst og reduserte avstandskostnader for å styrkja konkurransekrafta for norsk næringsliv og for å hjelpa til å oppretthalda hovedtrekka i busettjingsmønsteret.

Resultatmål: Målet for oppetida i 2013 er sett til 99,2 % for å betra punktlegheta i togtrafikken. Målet for regulariteten i togtrafikken i 2013 er sett til 99,0 %.”

#### 3.1.1 Punktlighet

Mål: 90 % av godstogene, 90 % av persontogene og 95 % av flytogene til Gardermoen skal ankomme endestasjonen i rute (innenfor 3:59 minutter for lokaltog og regiontog Østlandet og 5:59 minutter for fjerntog og godstog).

##### Vurdering av resultatet

Målene er fortsatt ikke oppnådd, men punktligheten i togtrafikken viser i 2011 en klar forbedring fra 2010. Av alle persontog var 88,6 % i rute og i ni av årets måneder var punktligheten bedre enn i 2010. For godstrafikken registreres også noe framgang i 2011, selv om punktligheten her fortsatt er svakere enn for persontog. Videre hadde Flytoget høyere punktlighet i 2011 enn i 2010. For persontog i Oslo i rushtrafikken ble resultatet også bedre enn i 2009 og 2010.

Tabell 2 - Punktlighet i 2011

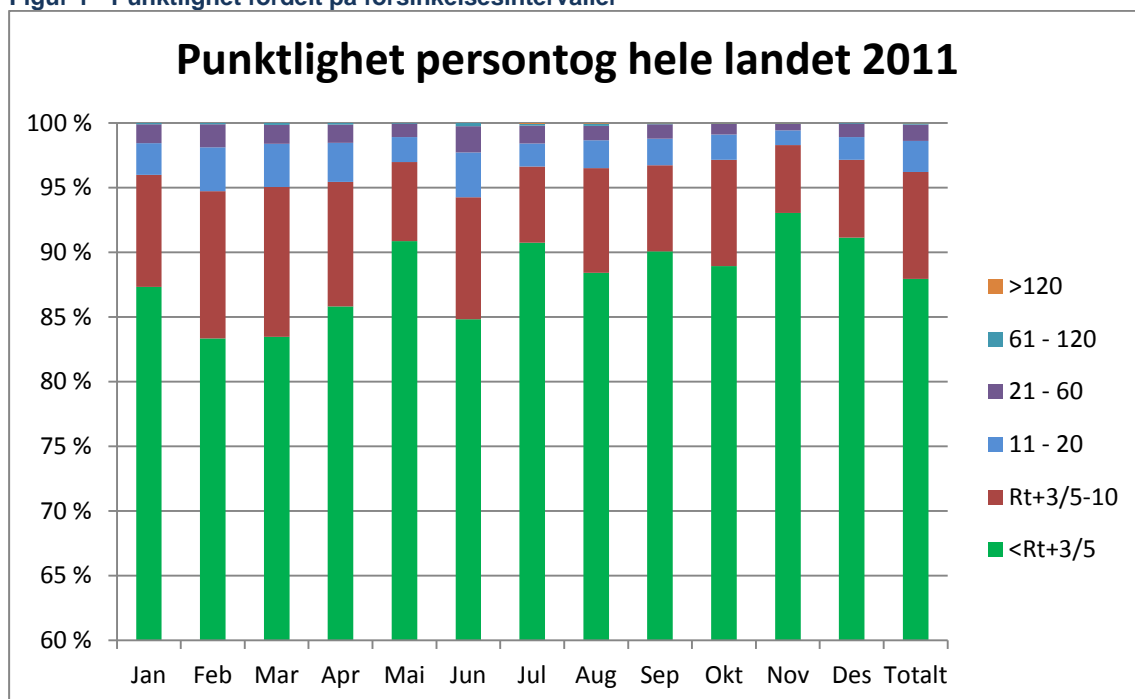
Produktkategori	Mål	Resultat		
		2009	2010	2011
Alle persontog	90 %	86,6 %	85,5 %	88,6 %
Persontog Oslo i rush	90 %	77,1 %	77,7 %	81,2 %
Flytoget	95 %	94,3 %	92,0 %	94,3 %
Godstog	90 %	79,9 %	74,2 %	77,5 %

Punktligheitsutviklingen henger i stor grad sammen med utviklingen av oppetid og forsinkelsestimer som omtales i senere avsnitt. Etter en utfordrende vår, med bl.a. saktekjøringer pga. dyp tele, har det gjennom høsten vært en stor framgang i punktligheten på nesten alle strekninger. Vi begynner nå å se resultater av den store satsingen på bedre baner i og rundt Oslo. Eksempelvis er antall tilfeller av jordfeil, en stor kilde til driftsforstyrrelser, betydelig redusert.

Vi ser også forbedret punktlighet både for mellomdistansetog og for lokaltogtrafikken rundt de store byene. Ulike vintertiltak, både i form av styrket beredskap og tiltak i sporet, har bidratt til den positive utviklingen. Gjennomført forebyggende arbeid mot telehiv forventes å bidra ytterligere til bedre punktlighet gjennom redusert omfang av saktekjøringer.

Etter avtale med Jernbaneverket har også NSB og CargoNet satt mål for reduksjon av sine forsinkelsesårsaker og oppnådd disse med god margin, noe som har vært viktige bidrag til det samlede punktlighetsbildet.

Figur 1 - Punktlighet fordelt på forsinkelsesintervaller



Figuren over viser andelen av antall tog som ankommer sin endestasjon innenfor gitte tidsintervaller. Spesielt viser figuren at det er antallet forsinkelser i intervallet 3-10 minutter (5-10 minutter for langdistanse) som bidrar mest til redusert punktlighet og at det er relativt få store forsinkelser. Dersom punktligheten måles med 10 minutters forsinkelse ville punktligheten vært 96,3 % i 2011.

Etter mange driftsforstyrrelser og svak punktlighet i 2010, ser vi at resultatene i 2011 er lik eller bedre enn resultatene i 2009. Med den gode utviklingen vi så gjennom høsten 2011 er det grunn til å tro på ytterligere forbedring av punktligheten.

### 3.1.2 Regularitet

Mål: Målet for regulariteten i togtrafikken i 2013 er at minst 99,0 % av togene skal kjøre i henhold til ruteplan. Etappemålet for 2011 var 98,5 %.

Målet ble ikke oppnådd i 2011. Regulariteten endte på 97,6 %, som er likt med resultatet i 2010. Ved vurdering av årsaksforholdene ser vi likevel en underliggende forbedring. Feil ved materiell er fortsatt det tredje største årsaksforholdet, men har en positiv utvikling. Omfanget av kategorien "Øvrige årsakskoder" ser også ut til å få stadig mindre innvirkning. Samlet har disse kategoriene sett en nedgang på 3124 innstillinger, tilsvarende 42,5 %. Når likevel det samlede resultatet ikke er bedre skyldes dette en stor økning i antall innstillinger som følge av ytre forhold og av signalfeil.

Årsakskategorien "Ytre forhold" inkluderer alle innstillinger som fulgte av værmessige forhold. Uvanlig mye nedbør i 2011 utløste flom og ras som førte til perioder med stengte baner. I tillegg medførte brannen på Hallingskeid en rekke innstillinger.

Det ble i 2011 registrert over 6.300 innstillinger som skyldtes feil ved infrastrukturen, hvorav ca. 2.200 var knyttet til ytre forhold. Tilsvarende tall for 2010 var 4.770 totalt og 223 knyttet til ytre forhold. Endringen fra 2010 til 2011 er, med ca. 2000 flere innstillinger som følge av ytre forhold, så stor at dette forholdet alene utgjør forskjellen mellom årets regularitetsmål og oppnådd resultat. Jernbaneverket gjennomfører derfor kartlegging av utsatte strekninger som skal danne grunnlag for videre prioritering av



tiltak for å redusere infrastrukturens sårbarhet for ekstremvær og klimarelaterte forhold.

Antallet innstillinger som følge av signalfeil har økt med 68 % fra 2010 til 2011. Innføring av akseltellere forventes å redusere antall feil på området. Jernbaneverket har et program for gjennom de nærmeste årene å implementere bruk av akseltellere. I 2012 vil Drammensbanen med strekningen Lysaker-Asker ta denne teknologien i bruk. Generelt forventes at den pågående økte satsingen på fornyelsesarbeid vil gi stadig mer effekt i form av bedre robusthet.

**Tabell 3: Innstillinger persontog fordelt på årsak – inkl. forhold utenfor Jernbaneverket**

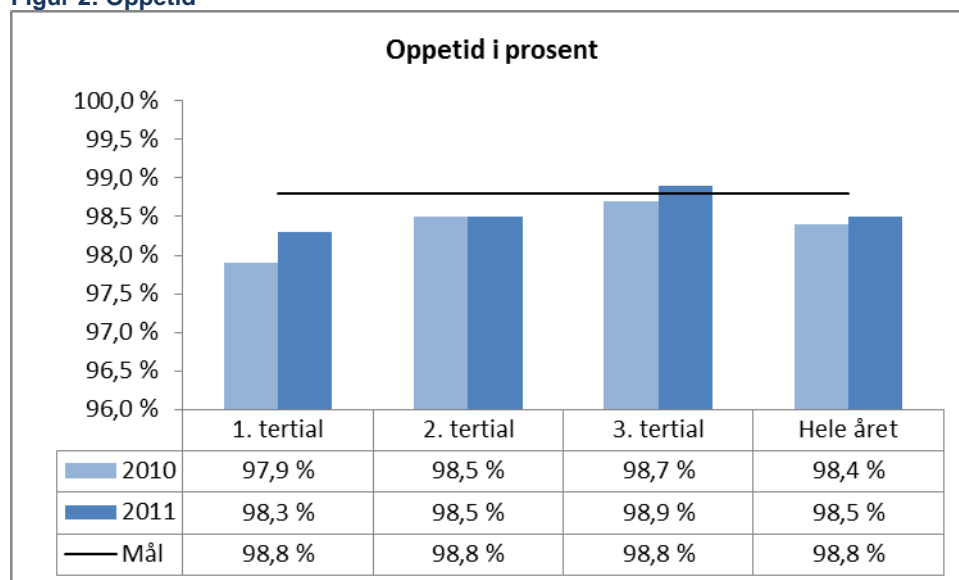
Årsaksforhold	Mål 2011	Resultat			Endring 2010-11
		2009	2010	2011	
Kode 92 – Ytre forhold		80	223	2197	885,2 %
Kode 2 – Signalanlegg		1213	1490	2516	68,9 %
Kode 81 – Feil ved materiell		2221	1571	943	- 40,0 %
Øvrige årsakskoder		4149	5771	3275	- 43,2 %
<b>Sum</b>	<b>7822</b>	<b>7663</b>	<b>9055</b>	<b>8931</b>	<b>- 1,4 %</b>

### 3.1.3 Oppetid

Mål: Målet for oppetiden i 2013 er på 99,2 %. Jernbaneverkets etappemål for 2011 var at oppetiden for jernbaneinfrastrukturen skal være på minst 98,8 % og maksimalt 9.000 forsinkelsestimer på grunn av feil i infrastrukturen.

Resultat: Målet for oppetid er ikke oppnådd i 2011. Oppetid i 2011 var på 98,5 %. Dette er 0,3 % -poeng under målet.

**Figur 2: Oppetid**



\* Jernbaneverkets viktigste bidrag til punktligheten er oppetid i jernbanenettet. Oppetiden defineres ut fra antall forsinkelsestimer på grunn av infrastruktur i forhold til planlagte togtimer. Oppetiden angis i prosent. Innstilte tog inngår ikke i statistikken.

Tabellen under viser fordeling av feil/forsinkelsestimer på definerte hovedfeilkilder:

**Tabell 4: Fordeling av forsinkelsestimer som skyldes feil i infrastrukturen**

	2010	2011	Absolutt endring	Prosentvis endring
Feil på sikringsanlegg	3 697	4 089	392	11 %
Feil på kontaktledning	1 168	921	-247	-21 %
Feil i øvrig infrastruktur (bane)	3 462	2 757	-705	-20 %
Planlagt arbeid	2 239	1 232	-1 006	-45 %
Tele	327	79	-249	-76 %
Ytre forhold	1 080	1 555	475	44 %
<b>Sum</b>	<b>11 973</b>	<b>10 633</b>	<b>-1 340</b>	<b>-11 %</b>

Vintermånedene ga en positiv start på året 2011, mens større enkelthendelser har medført mange forsinkelsestimer. Utviklingen i forsinkelsestimer i 2011 er preget av uforutsette situasjoner knyttet til klima/ekstremvær på deler av nettet utenfor Oslo-området. Det er registrert 108 ras/utglidninger i 2011. Dette er nesten dobbelt så mange som året før. Forsinkelsestimer klassifisert i kategorien "ytre forhold" har økt med 44 % i forhold til 2010. I oktober, november og desember var det færre slike hendelser som medførte forsinkelsestimer.

Det er videre registrert en økning i forsinkelsestimer klassifisert som "signalfeil". Forsinkelsestimer på grunn av "planlagte arbeid" viser en vesentlig forbedring, tross store vedlikeholdsarbeider, stenging av strekninger og busskjøring.

Forsinkelsestimer på grunn av telefeil er redusert. Telefeil fører imidlertid sjelden til driftsforstyrrelser. I 2010 var det en GSM-feil som stoppet trafikken på hele nettet og den alene utgjorde meste parten av forsinkelsestimene. I 2011 var det ingen store stoppende telefeil.

### 3.1.4 Planlagte driftsavvik

Jernbaneverket hadde i 2011 registrert 1.232 forsinkelsestimer relatert til planlagte arbeider, en nedgang på 1.006 forsinkelsestimer sammenlignet med i fjor. Målet for 2012 er at planlagte arbeider maksimalt skal gi 2.000 forsinkelsestimer gjennom året.

I forbindelse med de omfattende planlagte arbeidene i Prosjekt Stor-Oslo sommeren 2011 var Oslo S og Osilotunnelen stengt i seks uker. I denne perioden var det etablert et ruteopplegg der togene vendte på hhv Lillestrøm, Bryn, Grefsen, Skøyen og Drammen. Alle tog skulle gå fra sin nye endestasjon iht. opprinnelig rute. Dette innebar at det ble minimalt med forsinkelsestimer i forbindelse med disse arbeidene selv om de reisende fikk en lenger reisetid pga. alternativ transport til de nye endestasjonene. Denne gjennomføringen er en vesentlig bidragsyter til den gode utviklingen i forsinkelsestimer på grunn av planlagte arbeider.

### 3.1.5 Kundetilfredshet

Mål: Det overordnede målet for 2011 var at Jernbaneverket i NSBs KTI (kundetilfredshetsindeks) skulle oppnå en score på 67 poeng. For 2013 er målet på samme indeks en score på 71 poeng. For Jernbaneverkets kundeundersøkelse blant togselskapene var målet for 2011 en score på 3,7 og for 2013 en score på 3,8.

### Vurdering av resultatet

NSBs kundetilfredshetsundersøkelse, som gjennomføres hver vår og høst, gir som resultat en indikator for generell tilfredshet blant NSB sine kunder. Jernbaneverket vurderer resultatene på de områder som vi kan påvirke. Resultatet fra NSBs KTI ble høsten 2011 68 poeng, en forbedring fra siste undersøkelse. I tillegg til NSBs KTI måler undersøkelsen også de reisendes tilfredshet med stasjoner og informasjon på disse. Resultatene knyttet til dette er vist i tabellen under.

Fram til våren 2011 ble målingen fra NSB delt inn i lokaltog og regiontog. Fra høsten 2011 har NSB tilpasset undersøkelsen til sin nye organisasjonsstruktur (Øst/Riks), noe som medfører en noe annen fordeling av tog mellom kategoriene. I tillegg er spørsmålsstillingene endret til positiv påstand. Dette medfører at resultatene for Høst 2011 ikke er direkte sammenlignbare med tidligere undersøkelser. Tendensen i resultatene er likevel sammenfallende med andre undersøkelser/indikasjoner.

**Tabell 5: % andel fornøyde kunder i NSBs kundetilfredshetsundersøkelse**

		Mål 2011	Vår 2010	Høst 2010	Vår 2011	Høst 2011
Informasjon på stasjonsområdet i normalsituasjon	Lokal / Øst	65	58	62	66	73
	Regional / Riks	76	74	75	76	83
Informasjon ved avvik på stasjonsområdet	Lokal / Øst	38	30	42	39	33
	Regional / Riks	53	50	53	52	
Stasjonsområdet (rene og ryddige stasjoner)	Lokal / Øst	74	70	74	76	79
	Regional / Riks	82	78	82	80	85

**Merknad:** Resultater fra Høst 2011 er i henhold til ny måling/metodikk (grå bakgrunn)

Jernbaneverket har i samarbeid med NSB også gjennomført to kundeundersøkelser i østlandsregionen, spesielt for å måle tilfredsheten med informasjon i normal- og avvikssituasjoner, jfr. omtale nedenfor.

### Informasjon på stasjonsområdet i normalsituasjoner

Kundeundersøkelsene viser en bedre tilfredshet med informasjonen på stasjonsområdene i normalsituasjoner. Etter at Jernbaneverket i 2010 startet arbeidet med å fornye og forbedre de tekniske løsningene er kundeinformasjon nå mer tilgjengelig gjennom nye monitører og anvisere på en rekke stasjoner. I 2011 har 29 stasjoner som ikke tidligere hadde dynamiske informasjonssystemer fått anvisere og/eller monitører. I tillegg har Jernbaneverket prioritert å skifte til nye anvisere på stasjoner med stort kundegrunnlag. I dag er 41 % av alle stasjoner utstyrt med monitører og/eller anvisere.

Prosjektet Effektive stasjonsopphold (ESO), som har som mål å bedre punktligheten på stasjoner, vil bl.a. gjøre det mulig å vise togets sammensetning for å effektivisere tidsbruken på plattformen. Dette inngår som del av arbeidet med å forbedre kvaliteten på informasjon på stasjonsområdene og en pilot for prosjektet er i drift på Nationaltheatret stasjon.

### Informasjon på stasjonsområdet i avvikssituasjoner

Kundeundersøkelsene viser at Jernbaneverket fortsatt har utfordringer med å gi god nok informasjon i avvikssituasjoner. Den største enkeltutfordringen i slike situasjoner er å samle tilstrekkelig korrekt informasjon om situasjon og tiltak fra flere involverte aktører innenfor og utenfor Jernbaneverket, samt å videreformidle denne med samme

innhold gjennom de ulike informasjonskanalene som brukes av kundene.

I løpet av 2011 er det gjort noen endringer i dagens informasjonssystem for å utnytte de mulighetene nye monitører og anvisere gir. Gjennom prosjektet ESO søkes det å gi de reisende relevant og oppdatert informasjon ved avvik, eksempelvis ved å vise hvor toget befinner seg og/eller fortelle forventet ankomsttid. Jernbaneverket fortsetter arbeidet med å forbedre både anleggene for publikumsinformasjon og arbeidsprosessene rundt informasjonsinnhenting og -deling, for å imøtekomme kundenes behov for god informasjon ved avvik.

### Stasjonsområdene

Jernbaneverket er oppmerksomme på at kundene opplever opphold på stasjonsområdene som en del av reisen og arbeider aktivt for å gjøre opplevelsen mer tiltalende og effektiv. Det er i 2011 gjennomført en rekke forbedringstiltak på mange stasjoner. På Oslo S er tuber til fire spor fornyet innvendig og det er tilrettelagt bedre for avvikling av "buss-for-tog" på spor 19 gjennom monitører/anvisere og køstyringssystemer. På flere stasjoner er det foretatt en rekke mindre tiltak, som oppussing av venterom, nye sykkelhus, nye rutetabellstativer og utbedringer av eksisterende parkeringsplasser. Som ledd i større grad av universell utforming, har Jernbaneverket i 2011 kartlagt fasilitetene på alle stasjoner. Videre har Jernbaneverket overtatt ansvaret for assistansetjenester fra NSB og har utarbeidet en bestillingsordning for denne tjenesten.

Kundeundersøkelsene i 2011 viser en positiv utvikling i kundenes tilfredshet med stasjonsområdene, men også at det finnes forbedringsområder. Spesielt framheves renhold/vedlikehold på stasjonene og begrenset tilgang på parkeringsmuligheter i tilknytning til stasjonene. Jernbaneverket har derfor etablert bedre oppfølging og kontroll av stasjonsområdene, og det arbeides med å øke frekvensen på renhold av publikumsarealer i prioriterte tidsrom/områder. Det er også startet et arbeid for å sikre at eksisterende parkeringskapasitet blir forbeholdt de som reiser med togene.

### Samarbeid med togselskapene

Jernbaneverket gjennomfører en årlig undersøkelse rettet mot togselskapene. Resultatet fra undersøkelsen i desember 2011 ble en score på 3,3 poeng, mot 3,5 poeng ved forrige undersøkelse (på en skala fra 1 til 5, hvor 5 er best). Dette er Jernbaneverket ikke tilfreds med og vil vektlegge videre utvikling av samarbeidet med togselskapene. Som ett av flere tiltak vil Jernbaneverket etablere kundeansvarlige kontaktpersoner for bedre å kunne følge opp hvert enkelt togselskap og deres behov.

Størrelsen på utvalget (antall togselskaper) begrenser resultatenes statistiske signifikans, men sammen med den øvrige dialogen har den likevel god betydning for vurdering av togselskapenes tilfredshet. Det vil i 2012 bli vurdert alternative måter for rapportering av resultater fra undersøkelsen, med sikte på å gjøre det lettere å forstå/tolke resultatet.

### **3.1.6 Omdømme**

Jernbaneverket har årlige profilmålinger med omdømme som tema og inngår blant annet i Synovate AS sin måling, hvor norske etater og organisasjoner blir vurdert. Sammen med alle statlige samferdselsetater ligger Jernbaneverket på nederste del av statistikken, men i 2011 merket vi en endring i riktig retning.

I en annen årlig undersøkelse blir Jernbaneverket målt av norske journalister, både journalister med samferdsel som spesialfag og almene journalister. I denne undersøkelsen er det en betydelig fremgang. I tillegg mottar Jernbaneverket

månedlige medieanalyser. Også disse viser framgang i forhold til antall positive og nøytrale saker i media.

Jernbaneverkets omdømme er et uttrykk for publikums oppfatning av virksomheten og skapes blant annet av evnen til å levere en forutsigbar infrastruktur. En rekke stengninger som følge av både naturhendelser og planlagte arbeider var krevende for omdømmet i 2011. En av de største utfordringene var seksukers-stengningen av Oslo S i sommer. Til tross for dette viser målingene en bedring av etatens omdømme.

### 3.1.7 Økt godstrafikk

Et sentralt mål i Regjeringens transportpolitikk er å få til overføring av gods fra veg til bane. Som ledd i dette er utvikling av økt kapasitet på banenettet og i terminalene viktig. I 2011 har det vært fokusert på å videreføre utbyggingen av kryssingsspor med utgangspunkt i prioriteringer i Jernbaneverkets godsstrategi og handlingsprogrammet 2010-2019. Ualand kryssingsspor ble tatt i bruk i 2011 mens Nodeland tas i bruk i 2012. Begge ett år etter plan i Jernbaneverkets handlingsprogram. 2 kryssingsspor er under bygging – Jensrud, Vålåsjø. Disse planlegges ferdigstilt i 2012, men det er en viss usikkerhet knyttet til nytt sikringsanlegg. Omformer ved Stavanger ble fullført i 2011 som planlagt. I tillegg er Bodø godsterminal og Heggstadmoen terminal i Trondheim under utbygging. Det har også pågått oppgradering av tømmerterminalene på Formofoss, Koppang og Vestmo for å bedre logistikken og sikkerheten ved terminalene. Disse arbeidene vil fortsette i 2012. Det er forsinket oppstart for tre kryssingsspor på Sørlandsbanen (Ogna, Vigrestad og Bryne), som etter Jernbaneverkets handlingsprogram skulle vært igangsatt i 2010/2011.

I 2011 har det vært uvanlig mange driftsavbrudd som følge av ras, utglidinger og vann i sporet. Dette har ført til at enkelte banestrekninger tidvis har vært stengt - til dels over lengre perioder. For godstrafikken har dette hatt store negative konsekvenser – både for økonomi og omdømme – som følge av dårlig punktlighet eller at godstogene periodevis ikke har gått. Jernbaneverket vil i 2012 gjennomføre store arbeider for bedre drenering i og ved jernbanen på både Dovrebanen, Bergensbanen, Nordlandsbanen, Ofotbanen og Østfoldbanen. I tillegg kommer en rekke rassikringstiltak fordelt over store deler av jernbanenettet.

## 3.2 Hovedmål 2 i tildelingsbrevet

“Transportpolitikken skal byggjast på ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren.

Resultatmål: I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det eit mål for jernbanetrafikken å redusera uønskta hendingar med drepne og hardt skadde med minimum 4,5 pst. per år med utgangspunkt i utviklinga fram til og med 2009.”

### Skader

Jernbaneverket har en nullvisjon for antall drepte og skadde. Både tiltak og rapportering er forankret i denne, og er under kontinuerlig utvikling. Per 8. mars 2012 er det bekreftet 5 personer omkommet som følge av ulykker på jernbanen i 2011, samt ytterligere 1 tilfelle som er under politietterforskning, og som håndteres som ulykke inntil politiet eventuelt konkluderer annerledes. Gjennomsnittlig antall drepte siste 20 år er 6,2. Dette er tilsvarende som for 2010, og målsettingen om en forbedring er således ikke oppnådd.

Alle de drepte i 2011 var 3. person, dvs. at det ikke var noen ansatte i jernbanevirksomhet eller reisende, men personer som av ulike årsaker befant seg i

eller nær sporet. Alle var også enkeltstående hendelser. Jernbaneverket vurderer forebyggende tiltak i forhold til å oppnå en fremtidig reduksjon i antall ulykker av dette typen.

**Tabell 6: Antall omkomne (driftssatt jernbane)**

Skadekategori	Gj. snitt siste 20 år	2007	2008	2009	2010	2011
A) Omkomne	6,2	2	1	3	9	6*

\* 1 av sakene er fortsatt under etterforskning av politiet.

Målet med reduksjon på 4,5 % fra 2010 for antall hendelser med personskader ble ikke nådd. Ut fra tallene framkommer det at det var flere hendelser med to eller flere personskader i 2010 enn i 2011.

Gjennomsnittlig antall personskader siste 3 år ble 247,7. Målet med reduksjon på 4,5 % ble ikke oppnådd.

**Tabell 7: Antall personskader. Inkluderer alle typer personskader, både driftssatt jernbane og utbygging**

Skadekategori	Gj. snitt siste 3 år	2007	2008	2009	2010	2011
B) Hardt skadde, m/mulig varig men	1,7	3	5	2	2	1
C) Alvorlig personskade, >24 timer på sykehus	9,3	15	8	9	10	9
D) Medisinsk behandlingsskade	43,7	82	64	58	42	31
E+F) Førstehjelp	193	142	159	170	197	212
Sum	247,7	242	236	239	251	253

Tabellen viser at skadekategoriene B, C og D ligger på et stabilt lavt nivå. For de mindre skadene, kategori E og F, førstehjelpsskader, er det en økende trend. Jernbaneverket har hatt en stor økning i rapportering av uønskede hendelser. Det er sannsynlig at det økende antallet rapporterte skader i klassene E og F skyldes tidligere underreportering.

Ved ulykken på Rørosbanen der et persontog kjørte inn i et område uten underbygning og sporet av, ble 7 personer skadet. Disse skadene var i kategori B og C. I kategoriene D og E+F involverer om lag halvparten av hendelsene egne ansatte eller entreprenører/innleid hos Jernbaneverket.

Totalt for antall saker med materielle skader er det registrert en betydelig økning for 2011 sammenliknet med 2010. Økningen har oppstått for skadesaker med tap <10.000 Euro og for skadesaker der kostnaden ikke er registrert. Antallet hendelser med materielle skader i området 10.000 til 600.000 Euro er redusert.

I kategorien med skade >600.000 Euro var det en økning fra 4 til 5 hendelser i fra 2010 til 2011. Her nevnes spesielt brannen på Hallingskeid. Et snøoverbygg og et dobbelt togsett av type 73 ble totalskadet i denne ulykken.

Tilsvarende som for hendelser med lettere personskader er det sannsynlig at det tidligere har vært underreportering av hendelser med mindre materielle skader.



**Tabell 8: Totalt antall materielle skader, både driftssatt jernbane og utbygging med innrapportert eller estimert kostnad**

Skadenivå	Gj. snitt siste 3 år	2007	2008	2009	2010	2011
> 600.000 Euro	3,0	1	4	0	4	5
> 150.000 Euro	10,3	10	20	12	12	7
> 30.0000 Euro	81,3	75	101	91	113	40
> 10.000 Euro	149	202	201	170	158	119
< 10.000 Euro	813	250	439	685	647	1107
Saker uten reg. beløp	57,7	32	18	37	30	106
SUM	1114,3	568	783	995	964	1384

### Sikkerhetsarbeid i etaten

Jernbaneverket har i løpet av 2011 gjennomført tiltak knyttet til ulike faktorer for å opprettholde og forbedre sikkerheten. Dette er tiltak som skal resultere i:

- Bedret sikkerhetskultur
- Bedret sikkerhetsstyring
- Sikrere infrastruktur

Arbeidet med å bedre sikkerhetskulturen i en stor virksomhet er tidkrevende. I løpet av 2011 har det blitt gjennomført flere ledersamlinger med sikkerhet som tema. Alle ansatte har vært på 1-dags sikkerhetssamling. Et lederutviklingsprogram er gjennomført i 2010 og 2011, hvor sikkerhetskultur og forståelse har stått sentralt. Det norske Veritas har gjennomført to vurderinger av sikkerhetskulturen i Jernbaneverket. Den siste ble gjennomført høsten 2011. DNV konkluderer i den siste rapporten at Jernbaneverket har oppnådd resultater som over tid kan resultere i bedring av sikkerhetskulturen.

Det er gjennomført et omfattende prosjekt med forbedring av Jernbaneverkets dokumenterte styringssystem. Dette prosjektet omfattet fornyelse og forbedring av styringssystemets brukergrensesnitt og tydeliggjøring av krav og veiledning i styringssystemets instruksjoner og håndbøker. Prosjektet vil videreføres i 2012 for ytterligere å bedre brukervennligheten og legge til rette for etterlevelse av gjeldende bestemmelser.

Det er i 2011 satset på økt registrering av sikkerhetsavvik. Slike avvik registreres i hendelsesdatabasen Synergi. Det er gjennomført økt opplysning om bruken av systemet, og det er etablert flere måter for slik registrering, bl.a. ved bruk av mobiltelefon. Dette har gitt effekt, og antall registreringer har økt vesentlig.

Statens jernbanetilsyn har gjennomført et omfattende tilsynsprogram hos Jernbaneverket i 2011. Tilsynsrapportene viser at Jernbaneverket har hatt mange forbedringsområder innen sikkerhetsstyringsområdet. Jernbaneverket har i tillegg selv lagt stor vekt på å gjennomføre et omfattende program for interne revisjoner. Gjennom å korrigere avvikene som er identifisert i interne og eksterne revisjoner har Jernbaneverket styrket sikkerhetsstyringen.

Jernbaneverkets handlingsplan for sikkerhet inneholder et antall tiltak som skal bidra til sikrere infrastruktur. Aktuelle tiltak som inngår i denne omfatter:

- Tiltak mot ras og utglidninger av masse i spor (klimarelaterte tiltak).
- Tiltak på planoverganger.
- Tiltak mot sammenstøt tog – tog og tog – objekt

### Sikkerhetsgodkjenningen

Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning er gyldig til 01.07.2012. I tiden etter at Jernbaneverket ble sikkerhetsgodkjent i 2009, har det blitt gjennomført flere aktiviteter for å bedre sikkerhetsstyringen i virksomheten. Som en del av forberedelsen til ny søknad om sikkerhetsgodkjenning fra Jernbaneverket, har Statens jernbanetilsyn gjennomført et tett revisjonsprogram. Jernbaneverket leverte søknad om fornyet sikkerhetsgodkjenning 28.10.2011. I forbindelse med saksbehandlingen av søknaden har Jernbaneverket oversendt supplerende informasjon til jernbanetilsynet.

### **3.3 Hovedmål 3 i tildelingsbrevet**

“Transportpolitikken skal medverka til å avgrensa klimautslepp, redusera miljøskadelege verknader av transport og samtidig medverka til å oppfylla nasjonale mål og Noregs internasjonale forpliktingar på miljøområdet.

Resultatmål: Til hovudmålet er det i Nasjonal transportplan 2010-2019 fastsett etappemål for miljø som Jernbaneverket skal følgje opp. Klimaomsyn skal m.a. liggje til grunn for verksemda og den overordna planlegginga av transportsystemet. Omsynet til biologisk mangfold og vern av dyrka jord skal saman med andre miljøomsyn, ivaretakast i planprosessen.”

### Klima

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023 har Jernbaneverket beregnet klimagassutslipp fra bygging, drift og vedlikehold av store investeringsprosjekter. Høyhastighetsutredningen ble overlevert Samferdselsdepartementet 25. januar 2012, og viser at høyhastighetskonsepter kan bli klimanøytrale fra 40->60 år, avhengig av korridor. Ved bruk av den beregningsmetodikken som benyttes i det tverretatlige NTP-samarbeidet, oppnås klimanøytralitet etter 15-27 år. Utbygging av Intercity og gods vil også bidra positivt til klimaet. Ved å integrere klimaanalyser i tidlig planlegging, er det mulig å gjøre valg for å redusere klimabelastningen fra transportinfrastruktur. Jernbaneverket viderefører arbeidet i 2012.

### Biologisk mangfold inkludert dyrepåkjørsler

Resultater fra kartlegging av konflikter mellom jernbanenettet og biologisk mangfold er analysert og de foreløpige analysene viser at Jernbaneverket har ca. 450 lokaliteter med behov for tiltak for å redusere konfliktgrad mellom jernbanenettet og biologisk mangfold. 425 av disse er planlagt utbedret i perioden 2014-2023. Eksempel på tiltak for å redusere påvirkning på biologisk mangfold er endrede driftsrutiner for vegetasjonskontroll langs sporet. I 2011 er det utført kontinuerlig arbeid med bekjemping av fremmede skadelige arter (planter på svartelista), og arbeidet er prioritert der det er samarbeid med kommuner og regionale samarbeidspartnere.

Det er utarbeidet en handlingsplan mot dyrepåkjørsler som ble oversendt til Samferdselsdepartementet 1. mars 2011. Handlingsplanen var høsten 2011 på høring hos relevante parter. Jernbaneverket har til sammen fått 41 høringsuttalelser til planen, og disse vil gjennomgå i forbindelse med tiltaksplaner for de ulike strekningene. I 2011 ble det satt av fem millioner kroner av investeringsbudsjettet til arbeidet med



handlingsplanen og gjennomføring av tiltak. I tillegg ble det satt av ytterligere fem millioner kroner på vedlikeholdsbudsjettet til tiltak mot dyrepåkjørsler. Vedlikeholdsmidlene fremgår ikke av egne poster, men er integrert i de øvrige midlene som går til hogst og skjøtsel av sidearealet.

#### Jordvern

Ca. 60 dekar dyrket jord ble omdisponert til jernbaneformål ifm. Barkåker-Tønsberg.

#### Støy

Kartlegging og utredninger i 2010 av innendørs støy for hele Norge avdekket fem boliger som er tiltakspiktige etter forurensningsforskriften. To av disse boligene er privateide og tiltak er planlagt gjennomført i 2012. De tre siste er eiet av ROM eiendom, og det kartlegges videre bruk av disse. Jernbaneverket jobber videre med strategisk støykartlegging iht. forurensningsforskriften § 5-11 samt oppdatering av innendørs støykartlegging. Frist for gjennomføring er 30.06.2012, men en del av arbeidet har blitt gjort i 2011. Skinnesliping gjennomføres i omtrent samme omfang hvert år. Dette innebærer om lag 400 km spor hvorav ca. 20 % ligger i tettbygd strøk. Generelt vil fornyelse av infrastruktur og innføring av nye togsett (NSB Flirt) også føre til reduksjon av støyplage.

### **3.4 Hovedmål 4 i tildelingsbrevet**

Etappemål: Kollektivtransportsystemet skal verta meir universelt utforma i perioden. Nye byggeprosjekter i Jernbaneverket tar hensyn til krav om universell utforming.”

Videre har Jernbaneverket som mål at 50 % av stasjonene skal være tilgjengelig for alle i 2013. Det er utarbeidet indikatorer for å måle dette. Indikatoren for tilgjengelighet for alle er utformet slik:

- Atkomst fra omgivelsene inn til plattformareal og frem til plattformkant må som minimum ha spesielt tilpasset skrårampe eller løse skinner til å overvinne nivåforskjeller. (Trapp som eneste atkomst er ikke tilstrekkelig)
- Eventuell stasjonsbygning må ha dørdimensjoner (bredde og høyde) som oppfyller krav i byggeforskrift.
- Publikumsområder skal ha henvisningsskilt og merking i samsvar med Jernbaneverkets designkrav.

Ved utgangen av 2011 er 109 av 357 stasjoner tilgjengelige for alle.

Universell utforming krever at hovedløsningen i de fysiske forholdene, og informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), utformes slik at jernbanens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. Tilgjengelighet for alle er et lavere nivå og betegner løsninger som inkluderer tilpassinger eller hjelpemidler. Tilgjengelighet for alle er et delmål på veien mot universell utforming.

## 4 Vilkår og krav som går på tvers av målene

### 4.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbaneverket har et systemansvar for samfunnssikkerhet og beredskap knyttet til jernbaneinfrastruktur i Norge, og koordinerer arbeidet mot trafikkutøvere på et overordnet nivå. Funksjonen skal ivareta strategisk tilrettelegging i Jernbaneverket. Den skal også være bindeleddet til jernbanevirksomheter som den beredskapskoordinerende myndighet på det nasjonale jernbanenettet. Jernbaneverket har derfor en beredskapsorganisering som i en krisesituasjon skal ivareta både Jernbaneverkets rolle som infrastrukturforvalter og som koordinator for bransjen.

Gjennom 2011 har Jernbaneverket gjennomført et antall analyser for å kartlegge sårbarhet og robusthet for ulike jernbaneinstallasjoner i forhold til det eksisterende risikobildet. Det er også gjennomført oppdateringer av beredskapsanalyser for bl.a. høyfjellsoverganger.

I forbindelse med at Jernbaneverket har et sektoransvar og utvikler og vedlikeholder beredskapsadministrasjon og –ledelse i sektoren, har det blitt gjennomført øvelser. Dette har vært table-top beredskapsøvelser for å teste ut det etablerte beredskapsplanverket i forhold til relevante scenarier med deltakere fra flere jernbaneselskap.

#### 4.1.1 Informasjonssikkerhet

Jernbaneverket er i ferd med å etablere rutiner for bedre informasjonssikkerhet. Det er fortsatt utfordringer knyttet til dokumentasjon for ulike IKT systemer, samt å få etablert formaliserte drifts- og sikkerhetsrutiner for samtlige systemer. I løpet av 2012 vil Jernbaneverket operasjonalisere løsninger for å innfri krav til informasjonssikkerhet knyttet til kjøreveis IKT-systemer.

### 4.2 Risikovurderinger i mål- og resultatstyringen

Risikoer knyttet til Jernbaneverkets mål er fulgt opp gjennom virksomhetsrapporteringen til Samferdselsdepartementet i 2011. Utgangspunktet har vært risikovurderinger gjort i Jernbaneverkets enheter, samt vurderinger gjort på etatsnivå. Ved inngangen til 2011 ble overordnede risikoelementer identifisert til følgende områder:

- Planlegging og beslutning av aktiviteter er ikke i tilstrekkelig grad basert på fakta - og estimater, prognoser og risikovurderinger er ikke av god nok kvalitet
- Gjennomføringskapasiteten er marginal på flere områder, og viser seg i høy risiko på enkelte store områder (vinter-/klimaberedskap, prosjekt Stor-Oslo mv.)
- Etterlevelsen av sikkerhetskrav- og systemer må prioriteres høyere av ledere og medarbeidere, noe som skal gjenspeiles i en økt tilegnet sikkerhetskultur
- Mangelfull samhandling internt i Jernbaneverket, mellom enheter og fagmiljøer er identifisert som en av de mest kritiske risikoene av mange enheter

I tillegg har det vært fremhevet enkelte forhold ved rapportering til Samferdselsdepartementet ved 2. tertial:

- Behov for å styrke beredskapen knyttet til klimatiske hendelser som flom, ras mv. I de siste månedene har Jernbaneverket sett mange hendelser som har gått ut over oppetiden og skapt forsinkelser, samt krevd ressurser ift. vedlikehold.
- Fortsatt fokusere sterkt på sikkerhet, og risikoen knyttet til etterlevelse av

sikkerhetskrav- og systemer.

- Ved slutten av 2011 skal alle gjennomgående risikoer i Jernbaneverket gjenspeiles i virksomhetsplanene for 2012. Det er et mål at risiko skal følges opp gjennom den ordinære virksomhetsstyringen.

Risikoreduserende tiltak er etablert både på divisjons-/ avdelingsnivå, og på etatsnivå. Det er Jernbaneverkets vurdering at ovennevnte forhold fortsatt representerer sentrale risikoområder knyttet til mål- og resultatstyringen ved inngangen til 2012.

Det er utarbeidet en rekke risikoreduserende tiltak i forbindelse med virksomhetsplanleggingen for 2012:

- Det foretas evaluering av ras- og flomsituasjonen i 2011, og utarbeides handlingsplaner som skal ivareta nødvendige tiltak på kort og lang sikt.
- Det jobbes systematisk med å styrke kvaliteten på styringsinformasjon for å sikre et best mulig grunnlag for styring og oppfølging.
- Det vil gjennomføres tiltak for å styrke samhandlingen på tvers av enhetene i Jernbaneverket. Foretas blant annet gjennomgang av drift- og vedlikeholdsprosessen og UPB-prosessen.
- Videreutvikling av Jernbaneverkets styringssystem for ytterligere å styrke kvaliteten på innholdet, og sikre en best mulig tilgjengelighet for brukerne.

## 4.3 Effektivisering

### 4.3.1 Måling av produktivitet

Jernbaneverket følger opp produktivitet knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse. Samtidig erkjennes det at det er betydelig behov for å heve kvaliteten på dette arbeidet. Det er derfor under etablering aktiviteter for å styrke måling av produktivitet innenfor sentrale deler av virksomheten.

Produktiviteten i vedlikehold og fornyelse følges opp ved måling av produksjonsnøkkeltall (kostnad pr mengde/antall) innenfor tre hovedgrupper:

- Korrektivt vedlikehold
- Forebyggende vedlikehold (systematiske kontroller, levetidsforlengende tiltak, samt utskifting av enkeltkomponenter)
- Fornyelser (strekningvisse fornyelser eller utskifting av større enkeltstående anlegg)

Det er utfordrende å etablere et godt system for oppfølging av produktivitet. Blant annet fordi JBV er en omfattende virksomhet, med en sammensatt tjenesteproduksjon. For å få nødvendig kvalitet i planleggingsgrunnlaget stilles det store krav til standardisering og detaljering av produksjonsdata. For å styrke planleggingskvaliteten for 2012 er det gjennomført særskilte samlinger med nøkkelpersonale involvert i planleggingsprosessen

Manglende datakvalitet og tilgjengelighet på styringsdata er også viktige utfordringer. JBV har satt i gang et arbeid med å styrke datakvalitet og tilgang på styringsinformasjon. Både det pågående arbeidet med å bedre regnskapskvaliteten og videreutviklingen av Jernbaneverkets systemer for styringsinformasjon er sentrale bidragsyttere i dette arbeidet

Det vil pågå et utviklingsarbeid gjennom hele 2012 for å heve kvaliteten på styringsinformasjon, samt etablere en modell for å styrke oppfølging av produktiviteten i

drift- og vedlikeholdsarbeidet. Som en del av dette arbeidet må det også tydelig avklares hvordan Jernbaneverket ønsker å bruke produktivetsmåling som en del av virksomhetsutviklingen.

### **4.3.2 Omstillingsaktiviteter og effektivisering**

Jernbaneverket har i 2011 hatt økt oppmerksomhet rettet mot kvalitetsheving og effektivisering av de sentrale støttefunksjonene. I større grad ses nå felles tiltak, prosjekter og aktiviteter på tvers for å støtte opp om dette arbeidet.

#### Økonomistyring og regnskapskvalitet

Prosjekt Økonomistyring og regnskapskvalitet ble gjennomført i 2. halvår 2011, og har vært et gjennomgående prosjekt knyttet til økonomistyrings- og regnskapsfunksjoner, enkelte sentrale støttefunksjoner og planleggings- og gjennomføringsprosesser i kjernevirksomheten. Prosjektet har synliggjort flere områder som krever videre arbeid inn i 2012. Jernbaneverket har orientert om dette arbeidet vinteren 2011/2012. Det er Jernbaneverkets vurdering at tiltak innenfor disse identifiserte områdene vil ha positiv påvirkning blant annet på etatens måling av produktivitet, planlegging i kjernevirksomheten, og effektivitet og kvalitet i støtteprosesser.

Jernbaneverkets utbyggingsdivisjon har vært vurdert i forhold til organisering, kapasitet og kompetanse med hensyn til effektiv prosjektgjennomføring innenfor de økonomiske rammer som er gitt, målt opp mot hva som ansees som beste praksis i bransjen.

#### Kompetansestrategi

Jernbaneverket etablerte i 2011 en kompetansestrategi for jernbanen i Norge. Det er utarbeidet et verktøy for estimering av fremtidig kapasitetsbehov i sektoren og det jobbes videre med denne modellen og bruken av den i virksomhetsplanleggingen i 2012.

En rekke tiltak og prosjekter knyttet til kompetanse og kapasitet er nedfelt i strategien: internasjonalisering, overganger mellom ny og gammel teknologi, sektormarkedsføring, effektivisering, formalisering og standardisering av kompetanseutvikling, høyere utdanning, etter- og videreutdanning og videre satsning på Norsk Jernbaneskole.

#### Inkluderende arbeidsliv

Jernbaneverket har fornyet avtalen med NAV om inkluderende arbeidsliv for perioden 2011 – 2013.

IA-avtalen forutsetter at virksomhetene har fokus på å redusere sykefraværet, øke avgangsalderen i arbeidslivet og sikre rekrutteringen av personer med nedsatt funksjonsevne. Det har Jernbaneverket nedfelt i IA mål- og aktivitetsplan. Det samlede sykefraværet for 2011 var 4,6 prosent og vi har som mål å opprettholde det samme lave sykefraværet i 2012. Jernbaneverkets ambisjon og tiltak er knyttet til forebyggende arbeid og tiltak som skal ha fokus på jobbsikkerhet, uønskede hendelser og nærvær. Det systematiske HMS arbeidet skal gjennomføres i alle enheter og sikrer kvalitet og kontinuitet i HMS arbeidet. HMS / IA skal være på agendaen i møter med personalet. Vi skal sikre at linjeledere, arbeidsledere, tillitsvalgte og verneombud har den kompetansen som er nødvendig for å utføre HMS/IA-arbeidet.

#### Lærlinger i staten

Jernbaneverket er knyttet til Opplæringskontoret for jernbanesektoren. Jernbaneverket tok i 2011 inn 59 lærlinger og øker inntaket i 2012 til 75 lærlinger.

Jernbaneverket deltar i en arbeidsgruppe i staten som vurderer muligheter for å øke antallet lærlinger i statlig sektor og en eventuell opprettelse av et statlig opplæringskontor. Arbeidsgruppen avgir sin rapport våren 2012.

### Bemanningsutvikling

Ved utgangen av 2011 hadde Jernbaneverket 3.904 ansatte mot 3.679 året før. Dette gir en netto økning på 245 ansatte. Det er økningen i aktivitetsnivå som gir behov for økning i antall medarbeidere. Det økte antall ansatte fordeler seg med 119 ansatte i Oslo og 114 i resten av landet. Den største økningen har skjedd i Trøndelag med 31 ansatte, 19 i Buskerud, 12 i Nordland og 11 i Østfold. Av det totale antall ansatte er 21,1% kvinner og 78,9% menn.

### Gjøre data offentlig tilgjengelig

Jernbaneverket distribuerer i dag rådata til blant andre Trafikanten og NSB. Dette er data som viser rutetider og sanntidsinformasjon om togtrafikken. Disse rådataene er de samme som blir presentert på Jernbaneverkets nettsider på web og på mobil.

Jernbaneverket arbeider med å gjøre rådata enklere tilgjengelig for flere brukere. Dette innebærer bl.a. å lage en felles teknisk infrastruktur som gir lettere tilgang til direkte nedlasting. Det er avklart at Jernbaneverket kan benytte den nye lisensen "Norsk lisens for offentlige data (NLOD)", som presiserer vilkårene for viderebruk av slike datasett.

Jernbaneverket publiserer ukentlig nye tall for punktligheten i togtrafikken. Oversikten inneholder alle banestrekninger og persontogprodukter. Den viser også utviklingen for de siste åtte ukene, samt de viktigste forsinkelsesårsakene i den siste uken. Hver måned publiseres måneds-tall for punktligheten, som også viser utviklingen i de siste 12 månedene. Tall for regularitet og oppetid i infrastrukturen publiseres også månedlig.

Jernbaneverket lager for hvert baneområde egne oversikter over framdriften i tiltak som har betydning for punktligheten i togtrafikken. Oversikten viser hvor stor andel av budsjettet for hvert tiltak som det er produsert for hver måned. Det gis også en beskrivelse av disse tiltakene.

## **4.4 Rullering av NTP**

Jernbaneverket har deltatt i det tverretatlige arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP) og rapporten fra fase 1, utredningsfasen, ble overlevert departementet 1. februar 2011. Retningslinjene fra regjeringen for planfasen ble gitt i mars 2011. Etatenes nordområdestrategi ble overlevert departementet 23. juni 2011. Det tverretatlige planarbeidet har pågått i hele 2011, og planforslaget ble overlevert departementene 29. februar 2012. Planprosessen har vært omfattende med tett dialog med departementene og eksterne aktører. I tillegg til utarbeidelsen av planforslaget har Jernbaneverket gjennomført flere store utredningsarbeider som viktig grunnlag for NTP-forslaget. I mars 2011 ble rapporten "En jernbane for fremtiden" Perspektiver mot 2040 lagt fram. Den definerer jernbanens rolle i transportsystemet, og peker på de markeder og det potensiale jernbanen har i Norge i et lengre perspektiv enn planhorisonten for NTP. Det har vært et viktig faglig grunnlag for utvikling av anbefalingene i planforslaget.

I tillegg har høyhastighetsutredningen og konseptvalgutredningen for IC-området vært gjennomført. Det er nå etablert et svært omfattende kunnskapsgrunnlag som danner et solid grunnlag for å legge strategien for utviklingen av jernbanen i neste planperiode 2014-2023.

## 4.5 Samarbeid for å skape gode togtilbud

For å skape gode og helhetlige løsninger for kollektivtrafikk i lokalsamfunnene knyttet til jernbanen, er det vesentlig for Jernbaneverket med et godt samarbeid med lokale og regionale myndigheter og trafikkutøvere. Knutepunktsutvikling og definering av målsettinger for jernbanestrekningene er to sentrale begreper.

I Jernbaneverkets plan- og utredningsarbeid legges det nå stor vekt på å benytte åpne og inkluderende prosesser som fanger opp felles interesser og lokale behov. Kommunene og fylkeskommunene har faste kontaktpunkter i Jernbaneverkets planavdeling. Jernbaneverket har i 2011 hatt en rekke større utredninger og kartlegginger med ulik grad av involvering fra kunder, trafikkutøvere, lokale myndigheter og andre relevante interessenter. Noen av disse var:

- Mulighetsstudie for Østfold- og Vestfoldbanen, januar 2011
- Mulighetsstudie Meråkerbanen 21. februar 2011
- Høyhastighetsutredningen 25. januar 2012
- Konseptvalgutredning for Intercity-strekningene 16. februar 2012
- Strekningsvise utviklingsplaner for en rekke jernbanestrekninger som ikke omfattes av de to ovenstående utredningene
- KVVU-arbeid for Drammen og logistikknutepunkt Trondheim
- Deltakelse i KVVU-arbeid i Buskerudbyen, Nord-Jæren, Grenland, Nedre Glomma, Trondheim-Steinkjer, etc.

I tilknytning til planproduksjon for konkrete prosjekter har Jernbaneverket også et tett samarbeid med kommuner og fylkeskommuner for å få en god planprosess etter plan og bygningsloven.

I et mer kortsiktig og driftsmessig perspektiv har Jernbaneverket nå et tettere samarbeid med de sentrale jernbanevirksomhetene for å kunne utvikle jernbanetilbudet videre til kundenes beste. Samarbeidet med NSB er særlig viktig, blant annet med felles dialog med pendlere og kontinuerlig utvikling og forbedring av kundeservice, trafikkinformasjon og stasjonsfasiliteter.

Den økte satsingen på samarbeid og dialog er viktig for å nå samfunnsmålene og vil fortsette å være et prioritert område i Jernbaneverkets virksomhet.



## 5 Budsjettildeling og fullmakter

### 5.1 Kontantregnskapet

Tabell 9: Kontantregnskap 2011

Statkonto	Poster	Bevilgning til bruk	Regnskap 31.12.11	Budsjett 2011	Avvik
135023	Drift og Vedlikehold	5 059,0	5 586,5	5 157,3	429,2
135025	Drift og vedlikehold GMB	101,3	89,3	101,3	-12,0
135030	Investeringer i linjen	4 290,2	4 073,9	4 191,9	-118,0
135031	Oslo-Ski	366,3	298,7	366,3	-67,6
135033	Fysisk skille JBV-BaneTele AS	34,0	30,3	34,0	-3,7
<b>Sum kap. 1350</b>		<b>9 850,8</b>	<b>10 078,7</b>	<b>9 850,8</b>	<b>227,9</b>
435001	Kjørevegsavgift	26,6	27,9	26,6	1,3
435002	Salg av utstyr og tjenester m.v.	232,0	257,2	232,0	25,2
435006	Videresalg av elekt. til togdrift	264,1	296,8	264,1	32,7
435007	Betaling for bruk av GMB	76,3	72,9	76,3	-3,4
435015-18	Refusjoner	0,0	40,7	0,0	40,7
435037	Anleggsbidrag	0,0	33,2	0,0	33,2
<b>Sum kap. 4350</b>		<b>599,0</b>	<b>728,8</b>	<b>599,0</b>	<b>129,8</b>

Jernbaneverkets kontantregnskap viser pr. 31.12.11 på kapitel 1350 utbetalinger på kr 10 078,7 millioner mot et budsjett på kr 9 850,8 millioner. Det er et forbruk utover budsjett på kr 227,9 millioner. Tildelt bevilgning for 2011 er opprinnelig kr 9 266,4 millioner. Med tillegg av overføring fra 2010 på kr 423,4 millioner, økning i RNB på kr 40 millioner og ny saldering på kr 121 millioner utgjør bevilgning til bruk/budsjett kr 9 850,8 millioner.

#### 5.1.1 Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har en bevilgning på kr 5 059 millioner på post 23 Drift og vedlikehold i 2011. I forbindelse med saldering av regnskap 2010 ble det også omdisponert kr 98,3 millioner fra post 30 Investeringer i linjen til post 23 Drift og vedlikehold. Samlet gir dette et budsjett på post 23 Drift og vedlikehold på kr 5 157,3 mill. i 2011.

Utbetalingene på post 23, Drift og vedlikehold, beløper seg til kr 5 586,5 millioner mot et budsjett etter omdisponeringer på kr 5 157,3 millioner. I forhold til budsjett etter omdisponeringer gir dette et merforbruk på kr 429,2 millioner. Hensyntatt merinntektsfullmakter/refusjoner på kap. 4350 tilknyttet post 23 Drift og vedlikehold, som tilsvarer kr 90,2 millioner, er merforbruket på kr 339,0 millioner i 2011.

Det har vært større utbetalinger på post 23 Drift og vedlikehold i forbindelse med hendelser som en følge av vær, ytre forhold og plutselige hendelser. Dette igjen har medført at det har vært nødvendig å redusere omfanget av det planlagte arbeidet for å redusere merforbruket på post 23. Områder som korrektivt vedlikehold, snørydding og beredskap, banedrift og eiendoms- og stasjonsdrift viser merforbruk i 2011.

I 2011 er det utbetalt kr 89 millioner mer enn budsjettet på korrektivt vedlikehold på grunn av økt omfang av akutt feilretting. Store nedbørsmengder og flom er blant årsakene til dette og har gitt merkostnader til innkjøp av materiell, innleie av personell og ekstra kostnader i eget driftsapparat.

På snørydding og beredskap er det utbetalt kr 54 millioner mer enn budsjett. Det har vært gitt ekstra oppmerksomhet og ressurser på vinterberedskap både på begynnelsen og på slutten av året. Innleie av mannskaper, ekstra bruk av overtid og ekstra maskinleie økte utbetalingene.

Det er utbetalt kr 28 millioner mer enn budsjett på området banedrift. Større skader og hendelser i år, som brannen på Hallingskeid stasjon og flommen på Dovrebanen i juni og august medførte større utbetalinger. Dette ga også kostnader i siste del av året.

Det er i 2011 utbetalt kr 58 millioner mer enn budsjett til fornyelse. En mild start på vinteren 2011/2012 har ført til at man har kunnet forlenge arbeidsperiodene og få gjennomført flere prosjekter, med tilsvarende høyere kontantutbetaling. Det har også vært noe fakturaetterslep fra 2010.

Det har vært mindreforbruk i 2011 kr 22 millioner på Forebyggende vedlikehold som følge av at det har vært behov for å prioritere feilretting og arbeider i etterkant av hendelsene på bl.a. Hallingskeid stasjon og flommen på Dovrebanen.

### **5.1.2 Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen**

Utbetalingene på post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen beløper seg til kr 89,3 millioner mot et budsjett på kr 101,3 millioner. Dette gir en mindreutbetaling på kr 12 millioner, som i hovedsak skyldes forsinkelser i forbindelse med fornyelsesarbeider som utskifting av fiberkabel og frostsikring. Disse arbeidene vil fortsette i 2012.

## **5.2 Investeringer i linjen**

Jernbaneverkets bevilgning på post 30 Investeringer i linjen utgjør 4 290,2 mill. kroner i 2011. I forbindelse med saldering av regnskap 2010 ble det omdisponert 98,3 mill. kroner fra post 30 Investeringer i linjen til post 23 Drift og vedlikehold. Dette gir et budsjett på post 30 Investeringer i linjen på 4 191,9 mill. kroner i 2011.

Det er utbetalt 4.073,9 mill. kroner på post 30 investeringer i linjen i 2011. Dette er 118,0 mill. kroner lavere enn budsjett på 4.191,9 mill. kroner. Hensyntatt merinntektsfullmakter/refusjoner på kap. 4350 tilknyttet post 30 Investeringer i linjen, som tilsvarende 42,8 mill. kroner, er mindreforbruket på 160,9 mill. kroner i 2011. Mindreutbetalingene skyldes i hovedsak lavere framdrift for enkelte prosjekter enn budsjettet, samt utsatt oppgjør på prosjektet Lysaker stasjon som følge av en rettstvist.

Det er utbetalt 298,7mill. kroner på post 31 Oslo - Ski i 2011. Dette er 67,6 mill. kroner lavere enn saldert budsjett på 366,3 mill. kroner. Mindreutbetalingene skyldes i hovedsak lavere produksjon enn forutsatt på Ski stasjon og omprioritering av arbeider knyttet til hensettingssporene på Ski stasjon.

Det er utbetalt 30,3 mill. kroner på post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele i 2011. Dette er 3,7 mill. kroner lavere enn saldert budsjett på 34,0 mill. kroner. Prognostisert sluttkostnad er 26,6 mill. kroner høyere enn bevilget pr 2011. Jernbaneverket slutfører prosjektet i 2012 ved omdisponering av budsjettmidler fra post 30 investeringer i linjen.

De største mindreutbetalingene fremkommer på prosjektene:

Se for øvrig tabellarisk framstilling av prosjektrapportering.

- Barkåker - Tønsberg (23 mill. kroner)
- Lysaker - Sandvika (30 mill. kroner)
- Sandvika - Asker (17 mill. kroner)
- Post 31 Oslo - Ski (68 mill. kroner)
- ERTMS erfaringsstrekning / EOS / STM (47 mill. kroner)
- Grunnervervsfond (26 mill. kroner)
- Programområdet Kapasitetsøkende tiltak (89 mill. kroner)



Videre er det merutbetalinger på prosjektene:

- ❑ Holm - Holmestrand - Nykirke (81 mill. kroner)
- ❑ Gevingåsen tunnel (78 mill. kroner)
- ❑ Sandnes - Stavanger (19 mill. kroner)
- ❑ Ulriken tunnel (27 mill. kroner)
- ❑ Langset - Kleverud (27 mill. kroner)
- ❑ Kundeinformasjon, stasjoner (21 mill. kr).

### 5.2.1 Post 30 Investeringer

#### Nyanlegg og planlegging og grunnverv

Nyanlegg med størst aktivitet:

##### *Barkåker – Tønsberg*

Prosjektet ble tatt i bruk 7. november 2011 som planlagt. I 2011 er det utbetalt 437,3 mill. kroner, mot et budsjett på 460,0 mill. kroner. Prognostisert sluttkostnad er 1.553 mill. kroner, som er i samsvar med prosjektets styringsramme. Avviket på 22,7 mill. kroner skyldes endret periodisering av sluttoppgjør for en entreprise.

##### *Holm – Holmestrand - Nykirke*

I 2011 er det utbetalt 510,6 mill. kroner, mot et budsjett på 430,0 mill. kroner. Avviket på 80,6 mill. kroner skyldes i hovedsak noe endret periodisering av utbetalinger. Prognostisert sluttkostnad er 5.055 mill. kroner, som er i samsvar med anbefalt styringsramme fra KS2. Det er inngått kontrakt for alle fem entrepriser. Anleggsarbeidene startet sommeren 2010 og tunneldrivingen har god framdrift på tre av entreprisene, mens de siste to entreprisene for tunnel og stasjonshall er i oppstartsfasen som planlagt.

##### *Eidsvoll – Hamar (Eidsvoll-Langset, Langset-Kleverud, Kleverud-Sørli)*

I 2011 er det utbetalt 294,5 mill. kroner, mot et budsjett på 275,0 mill. kroner. Avviket på 24,5 mill. kroner skyldes mindre endringer i periodiseringer, dvs. framdriften er i henhold til plan. KS2-prosessen for Langset - Kleverud er avsluttet og framlagt i Prop. 13 S (2011-2012). Her angis en forventet P50 kostnad på 4,2 mrd., mot en beregnet kostnad tilsvarende 3,0 mrd. i prosjektets hovedplan. Framdrift for Langset - Kleverud, som gjennomføres som et fellesprosjekt med Statens Vegvesen, er i henhold til plan. Hovedplaner for Eidsvoll - Langset og Kleverud - Sørli er planlagt ferdigstilt i slutten av 2012.

##### *Gevingåsen tunnel*

Åpning av prosjektet ble gjennomført som planlagt 15. august 2011. I 2011 er det utbetalt 243,5 mill. kroner, mot et budsjett på 166,0 mill. kroner. Avviket på 77,5 mill. kroner skyldes i hovedsak mer omfattende arbeider enn budsjettet. Prognostisert sluttkostnad er 726 millioner kroner, som er innenfor prosjektets kostnadsramme.

#### Programområde – Sikkerhet og miljø

Programområdet sikkerhet og miljø omfatter tiltak i kjørevegen for å forbedre sikkerheten og miljøet rundt dagens infrastruktur. Programområdet er delt inn i teknisk trafiksikkerhet, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljø.

### *Teknisk trafikksikkerhet*

Tiltakene omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav i forbindelse med innføring av ny togframføringsforskrift og omfatter signal- og teletekniske arbeider, skilting og etablering av fjernstyring. I 2011 er det utbetalt 29,5 mill. mot et budsjett på 32,5 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak mindre forsinkelser. Tiltakene på Gjøvikbanen ble ferdigstilt i 2011. Mindre gjenstående arbeider på Bergensbanen og Ofotbanen fullføres første halvdel av 2012. Etablering av fjernstyring på Tinnosbanen er forsinket på grunn av ras på Notodden stasjon. Prosjektene på Brevikbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Arendalsbanen er i henhold til plan og videreføres sammen med Tinnosbanen i 2012. ATC-kryssingsbarrierer er utsatt til 2012 grunnet knapphet på signalressurser. For strekningene som ikke er i samsvar med ny togframføringsforskrift er det iverksatt avbøtende tiltak og Jernbaneverket har med bakgrunn i utførte risikovurderinger fått innvilget dispensasjon fra SJT.

### *Rassikring*

I 2011 er det utbetalt 57,5 mill. mot et budsjett på 56,8 mill. kroner til slike tiltak. Det er utført omfattende rassikringstiltak i 2011. Det har blant annet pågått arbeider på Vossebanen, Flåmsbanen, Kleven (Bergensbanen), Skogstunnelen (Dovrebanen), Grong, Rana og Ofotbanen. Rassikring på Grong er ferdigstilt, og tiltakene på Kleven er inne i sluttfasen. De andre prosjektene videreføres i 2012. Etableringen av 31 værstasjoner er godt i gang, hvorav 22 stasjoner er ferdigstilt.

### *Sikring og sanering planoverganger*

I 2011 er det utbetalt 61,0 mill. mot et budsjett på 68,8 mill. kroner til slike tiltak. Avviket skyldes i hovedsak forsinkelser i arbeidet med å etablere kulvert (undergang) ved Borg på Østfoldbanen. I 2011 har Jernbaneverket sikret (skilting, vei- og siktutbedrende tiltak, sikringsanlegg etc.) om lag 60 og lagt ned om lag 50 planoverganger. Det er noe forsinkelser i tilknytning til testing og anskaffelsen av nye veisikringsanlegg.

### *Tunnelsikkerhet*

Tiltakene er i hovedsak iverksatt for å oppfylle eksterne forskriftskrav, og omfatter sikker selvevakuering (nøddlys og skilting), tiltak for assistert evakuering (rømningsutganger) og brannhemmende tiltak. I 2011 er det utbetalt 3,9 mill. mot et budsjett på 12 mill. kroner til slike tiltak. Avviket skyldes i hovedsak større forsinkelser i framdriften.

I 2011 var det planlagt gjennomført tiltak i tunnelene Kvineshei, Gravhalsen/Kvalsåsen og Hegebostad. Arbeidene i Kvinesheitunnelen er utsatt da de er avdekket at den planlagte styringen av nøddlyset via signalanlegget ikke lot seg realisere teknisk. Gravhalsen/Kvalsåsen og Hegebostad er også forsinket på grunn av manglende interne ressurser.

### *Miljø og støyreducerende tiltak*

I 2011 er det utbetalt 52,0 mill. mot et budsjett på 39,2 mill. kroner til slike tiltak. Avviket skyldes i hovedsak større merkostnader på prosjektet opprydding Hommelvik – Mostadmarka. Jernbaneverket har i 2011 fullført et omfattende oppryddingsarbeid mellom Hommelvik-Mostadmarka som var en av Norges mest forurensede områder. I tillegg ble det ryddet på en eiendom i Mostadmarka hvor det tidligere ble deponert kreosot fra impregneringsverket. Prosjektet ble om lag 15 mill. kroner dyrere enn planlagt. Dette skyldes primært at ble det funnet mer forurensning enn forutsatt. Jernbaneverket har også slutført oppryddingen av forurensningen etter Killingdals gruvers virksomhet på Jernbaneverkets tomt ved Ilsvika i Trondheim kommune.

Prosjektet var et samarbeid mellom Klima- og forurensningstilsynet, Trondheim kommune, Rom eiendom og Jernbaneverket.

Av støytiltak er det gjennomført støyisolering av ti boliger i Bergen etter pålegg fra helseetaten i Bergen.

#### Programområde – Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter mindre og mellomstore tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å gjennomføre investeringstiltak som omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssningsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne mv. I tillegg vil det være behov for prosjektering og forberedelse av nye kapasitetsøkende tiltak. Dette omfatter også tiltak i forbindelse med innfasing av nye tog fra NSB.

I 2011 er det utbetalt 477 mill. mot et budsjett på 566 mill. kroner. Størst avvik er på prosjekt GSMR redundant kjernenett. Avviket her skyldes forsinkelse i kontraktsinngåelse. Prosjektene status er sammensatt, men i hovedsak skyldes mindreforbruk forsinkelser i framdrift. Flere prosjekter innenfor programområdet Kapasitetsøkende tiltak har sluttkostnader som overskrider styringsrammen. Halden driftsbanegård har avvik i sluttkostnad som skyldes setningsproblemer og mer omfattende arbeider med sikringsanlegg. Prosjektet er om lag syv måneder forsinket. Nodeland kryssingsspor er om lag tre måneder forsinket grunnet forsinket kontrahering og mer omfattende underbygnings- og prosjekteringsarbeider enn forutsatt.

#### Programområde – Stasjoner og knutepunkter

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt annen service. Tiltakene har som mål å bidra til at flere reiser kollektivt. Dette omfatter også plattformforlengelser i henhold til sikkerhetsforskriften. I 2011 er det utbetalt 346,7 mill. kroner mot et budsjett på 334,0 mill. kroner. Merforbruk på 12,7 mill. skyldes i hovedsak prosjektet Kundeinformasjon grunnet periodisering av materialkostnader. Prosjektene for plattformforlengelser har et merforbruk i Østlandsområdet grunnet økt omfang og kostnader og et mindreforbruk i vest og nord grunnet forsinkelser i fremdrift. Holmlia stasjon har avvik som skyldes prosjekteringsfeil og mer omfattende sikkerhetstiltak enn planlagt og prosjektet er planlagt tatt i bruk om lag seks måneder etter plan. Prosjektet skulle vært ferdigstilt i 2010 i henhold til Jernbaneverkets handlingsprogram.

### **5.2.2 Post 31**

#### Oslo – Ski, inkludert Ski stasjon

I 2011 er det utbetalt 294,7 mill. kroner, mot et budsjett på 366,0 mill. kroner. Avviket på 71,6 mill. kroner skyldes i hovedsak lavere produksjon enn planlagt på grunn av utsettelse av arbeider knyttet til hensettingssporene på Ski stasjon. Videre har forsinkelser knyttet til hovedplanarbeidet bidratt til økte planleggingskostnader og utsettelse av detaljplanarbeidet. Detaljplanarbeidet er startet opp i den grad det er mulig Jernbaneverket vil komme tilbake med oppdaterte kostnader ved godkjenning av hovedplan som forventes tidlig i 2012

### 5.2.3 Post 33 - Fysisk skille JBV-BaneTele

I 2011 er det utbetalt kr 30,3 mill. kroner, mot et budsjett på 34,4 mill. kroner. Prognosen for sluttkostnad er kr 92 millioner, som er en betydelig overskridelse av styringsrammen. Dette skyldes omfattende merarbeid, forsinkelser og uforutsette kostnader i forhold til opprinnelig hovedplan. For å ferdigstille prosjektet med å etablere fysisk skille er det behov for å omdisponere 26,4 millioner til prosjektet i salderingen av regnskap for 2011. Framdriften i prosjektet er forsinket og prognose for ferdigstilling av gjenstående arbeider er juni 2012.

#### Tabellarisk prosjektrapportering

Nedenfor gis en overordnet oversikt over prosjektøkonomi og framdrift for investeringsprosjekter som er omtalt i Prop. 1 S. I tillegg angis en overordnet risikovurdering knyttet til framdrift og økonomi ved en fargekategorisering grønn, gul og rød for henholdsvis lav, moderat og høy risiko.

Tabell 10: Oversikt over investeringsprosjekter

Prosjekt	Prosjekt-økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
<b>Nyanlegg</b>				
Lysaker stasjon	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Arbeidene er ferdigstilt.	I hht. revidert budsjett.	Kostnadsusikkerhet tilknyttet pågående rettsbehandling for en entreprise.
Lysaker-Sandvika	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Anlegget er satt i drift.	30 mill. under budsjett grunnet forsinkede sluttarbeider	Ingen større risiko.
Sandvika-Asker	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Arbeidene er ferdigstilt	16 mill. under budsjett på grunn av eiendomssalg (større innbetalinger).	Noe kostnadsusikkerhet i forhold til setningsskader.
Barkåker-Tønsberg	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Anlegget ble satt i drift etter plan 7. november.	23 mill. under budsjett grunnet periodisering av sluttoppgjør for entreprise.	Ingen større risiko.
GSM-R	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Prosjektet er ferdigstilt.	8 mill. kr. under budsjett.	Ingen større risiko.

Prosjekt	Prosjekt- økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
Sandnes-Stavanger	Prognostisert sluttkostnad på 2.470 mill. kr er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen på 2.545 mill. kr. Dette skyldes økte kostnader for permanent signalanlegg	Anlegget ble tatt i bruk nov 2009 med midlertidig signalanlegg. Permanent signalanlegg er planlagt kontrahert 1. tertial 2012 og ferdigstilt 3. tertial 2013.	19mill. over budsjett grunnet periodisering og arbeid med nytt signalanlegg	Leveransen av nytt permanent signalanlegg blir ikke ferdig innen dispensasjon fra SJT går ut okt. 2012. SJT holdes løpende orientert.
Ganddal Godsterminal	Prognostisert sluttkostnad er 651 mill. kr og er innenfor ny styringsramme på 625 mill. kr. Dette skyldes økte kostnader for erstatning av grunnerverv, samt nytt permanent signalanlegg.	Anlegget ble tatt i bruk i jan 2008, uten permanent sikringsanlegg. Jernbaneverket har avsluttet kontrakten med ABB og leveransen av signalanlegget Merkur (gjelder også Sandnes-Stavanger og Nordlandsbanen).	7 mill. kr. under budsjett.	Usikkerhet ifm. framdrift og kostnad for permanent signalanlegg. Prosjektet har prioritert etter Sandnes-Stavanger.
Holm-Holmestrand-Nykirke	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Anleggsarbeidet startet noe senere enn planlagt i 2010. Tunneldriving startet ultimo 3. tertial 2010 og alle entrepriser er i gang.	80 mill. kr. over budsjett grunnet framdrift og periodisering av kostnader.	Usikkerhet tilknyttet kvalitetssikring av prosjekterte løsninger for stasjonsentrepri sene og fremdriftsplan.
CTC-ATC Grong-Mosjøen	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Prosjektet ble ferdigstilt som planlagt juni 2011 tom. Eiterstrøm stasjon som grensestasjon for fjernstyrt strekning.	Under budsjett.	Ingen større risiko
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	Prognostisert sluttkostnad er innenfor ny styringsramme på 651 mill. kr.	Kun mindre arbeider i 2011. Vesentlig usikkerhet ift. tidsplan for videreføring av prosjektet	Over budsjett.	Usikkerhet ift. sikringsanlegg.

Prosjekt	Prosjekt- økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
Gevingåsen tunnel	Prognostisert sluttkostnad på kr 726 mill er over styringsramme, men innenfor kostnadsramme.	Åpnet 15.08.11 som planlagt.	77 mill. kr over budsjett grunnet merarbeid og endelig sluttoppgjør.	Ingen større risiko
<b>Planlegging og grunnerverv</b>				
Farriseidet-Porsgrunn	Prognostisert sluttkostnad er 6.075 mill. kr iht. styrings-ramme fra KS2. (alternativ med dobbeltspor).	Vedtatt reguleringsplan for dobbeltspor og gjennomført KS2 iht. plan.	9 mill. kr. over budsjett grunnet periodisering.	Ingen større risiko
Alnabru container-terminal	Ingen kostnadsramme etablert	Hovedplan er sendt til godkjenning.	Under budsjett.	Ingen store usikkerheter
Eidsvoll-Hamar (Parsell Langset - Kleverud)	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen fra KS2 på 4.200 mill. kr.	Godkjenning av KS2 ble tre måneder forsinket.	19 mill. kr. under budsjett grunnet framdrift.	Usikker framdrift i Ulvintunnelen, reguleringsplan for utfylling Vorma og grunnforhold.
ERTMS erfaringstreking Østfoldbanen Østre linje	Stasjonstiltak er etablert i nytt prosjekt. Prognostisert sluttkostnad er innenfor nye styringsrammer	Signering av ERTMS kontrakt i nov 2011.	23 mill. kr. under budsjett grunnet lavere kontraktsbeløp og forsinket framdrift.	Inge større risiko
ERTMS ombordutrustning, EOS og STM	STM: Beslutning om når prosjektet skal avsluttes påvirker kostnad. EOS: Prognostisert sluttkostnad er på 63 mill. kr noe som er over styringsrammen på 42 mill. kroner. Dette skyldes utvidelse av omfang og økte kostnader.	Testing og godkjenning er forsinket.	STM/EOS: Totalt 24 mill. kr under budsjett grunnet framdrift og forsinkede godkjenninger.	Usikkerhet rundt strategi for slutføring av STM og framdrift grunnet mangel på materiell for testing.

Prosjekt	Prosjekt- økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
<b>Stasjoner og knutepunkter</b>				
Kunde- informasjonstiltak på stasjoner	Prognostisert sluttkostnad på 373 mill. kr er over kostnads- rammen (fase 1) på 316 mill. kr pga. kostnader knyttet til fase 2.	Forsinkelser i utstyrsleveranser og utrulling pga. tsunami i Japan. Montasje-arbeid pågår.	21 mill. kr over budsjett grunnet forsert material- innkjøp	Usikkerhet ift. framdrift for fase 1 og rammer pga. kostnader knyttet til fase 2.
Plattformforlengelser, sikkerhetsforskrift		Fremdriftsmål er satt for prosjekter som er nødvendig for å ta i mot nye tog. Prosjektene ligger an til å nå mål for ferdigstillelse for å kunne ta imot nye tog samt møte milepæl 2012 mhp. sikkerhets- forskriften.	Under budsjett grunnet forsinket framdrift i region nord og vest.	Noen prosjekter blir dyrere enn planlagt grunnet mer omfattende arbeider enn budsjettert.
Voss stasjon	Prognostisert sluttkostnad er innenfor ny styringsramme.	Framdriften er forsinket. Prosjektet ferdigstilles 2. tertial 2013.	Over budsjett	Usikker framdrift pga. økt mengde vinterarbeid
<b>Kapasitetsøkende tiltak</b>				
Tømmerterminaler (Nordsenga, Formofoss, Koppang, Vestmo)	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styrings- rammen.	Forsinket oppstart av Nordsenga og revidering av planer for resterende prosjekter.	24 mill. kr under budsjett grunnet forsinket framdrift.	Forsinkelser på framdrift pga. mer omfattende planprosesser. Usikkerhet i sluttkostnader.
Halden driftsbanegård	Prognostisert sluttkostnad er på 228 mill. kr, noe som er over kostnadsrammen på 211 mill. kr. Økte kostnader skyldes utbedring av setninger og nytt signalanlegg.	Forsinkelser i prosjektet grunnet økt omfang, prognostisert ferdigstillelse 1. tertial 2012.	I henhold til budsjett.	Usikkerhet i sluttkostnader.
Jensrud Kryssingsspor	Prognostisert sluttkostnad er på 116 mill. kr, noe som er over styringsrammen.	Prosjektet har ingen avklart framdrift.	Noe over budsjett.	Framdrift ift. sikringsanlegg er ikke avklart



Prosjekt	Prosjekt- økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
Ualand kryssingsspor	Prognostisert sluttkostnad er på 71 mill. kr, noe som er over kostnadsramme på 67 mill. kr Dette skyldes økt anleggskostnad	Åpnet juni 2011. Prosjektet er ferdigstilt. Merknad: Skulle vært ferdigstilt i 2010 iht. JBV's handlingsprogram	Noe over budsjett grunnet økte kostnader.	Ingen større risiko.
Nodeland kryssingsspor	Prognostisert sluttkostnad er på 148 mill. kr, noe som er over kostnadsrammen på 133 mill. kr grunnet økt kost P-plass, prosjektering og underbygning.	Forsinket grunnet prioritering av kritiske ressurser. ferdigstillelse 1. kvartal 2012.	Noe over budsjett grunnet økte kostnader.	Framdriftsrisiko
Bergensbanen, CTC – ny fjernstyring.	Prognostisert sluttkostnad er på 60 mill. kr mot styringsrammen på 48 mill. kr. Avviket skyldes økte kostnader.	Forsinket prøvedrift pga. ressurs-prioriteringer.	Noe under budsjett grunnet forsinket framdrift.	Framdrift noe usikker.
Bergen-Fløen		Prosjektet er inntil videre stanset.		Ingen risiko
Bodø godsterminal	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Forsinket byggestart, men tas i bruk i henhold til plan.	Under budsjett grunnet forsinket framdrift.	Ingen risiko
Vålåsjø kryssingsspor	Prognostisert luttkostnad er innenfor styringsramme.	Forsinket ift plan.	Under budsjett grunnet forsinket framdrift	Ingen risiko
GSM-R Dekningsutbedring	Prognose på 46 mill. kr mot styringsramme på 31 mill. kr. Dette skyldes økt omfang av deknings-utbedring og nye steder.	Ligger bak plan grunnet forsinket grunnerverv og økt omfang og flere lokasjoner.	Over budsjett grunnet økt omfang.	Usikkerhet rundt omfang.



Prosjekt	Prosjekt- økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
Mobilt internett i tunneler (MIT)	Prognostisert sluttkostnad er 126 mill. kr mot en kostnadsramme på 125 mill. kr. Dette skyldes endringer i GSM-R nett, infrastruktur og økte kostnader.	Slutføring er forsinket til 2. tertial for fase 1	Under budsjett grunnet framdrift.	Usikkerhet rundt kostnader.
GSM-R redundant kjernenett	Prognose for sluttkostnad er 177 mill. kr. mot styringsramme på 151 mill. kr. Skyldes endret teknisk løsning og lokasjon.	Forsinket framdrift grunnet endring fra hovedplan og forhandling med leverandør.	17 mill. under budsjett grunnet forsinket fremdrift.	
<b>Sikkerhet og miljø</b>				
Teknisk sikkerhet		Stort sett i henhold til plan	Noe under budsjett	Ingen risiko
Rassikring		Stort sett i henhold til plan	På budsjett	Ingen risiko
Sikring og sanering av planoverganger		Noe etter plan.	Under budsjett	Ingen vesentlig risiko
Tunnelsikkerhet		Større forsinkelser.	Betydelig bak budsjett	Framdriftsrisiko
Miljøopprydding etter kreosotimpregneringsverket i Hommelvik	Prosjektet ble 15 mill. kr. dyrere en estimert	Prosjektet er ferdigstilt i henhold til plan	Mer-utbetalinger på 21,5 mill. kroner i 2011	
<b>Innfasing av nytt togmateriell og ny grunnrute</b>				
Tiltak for innfasing av nytt togmateriell og ny grunnrute.		Framdrift er kritisk, særskilt knyttet til løsning for dispensasjon reguleringsplan for Skamarken (Drammen). Alternative løsninger er utarbeidet.	Under samlet budsjett. (revidert i forbindelse med utsettelse av Ski stasjon)	Størst risiko er knyttet til framdrift for Drammen, Frogner og Høvik. Det gjennomføres særskilt separat oppfølging av prosjektene.

Prosjekt	Prosjekt- økonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2011	Risiko, økonomi og fremdrift
<b>Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski</b>				
Oslo-Ski inkl. Ski stasjon	Styringsramme for prosjektet pr. 2011 er 12.288 mill. kr. Nytt kostnads-overslag vil foreligge ifm. godkjenning av ny hovedplan.	Godkjenning av KU og hovedplan er forsinket. Detaljplan er igangsatt for alle delprosjekter og planlagt godkjent sammen med reguleringsplaner før oppstart av KS2 i fjerde kvartal 2012.	Under budsjett som i hovedsak skyldes utsettelse av Ski hensetting.	Størst risiko i prosjektet er knyttet til valg av hastighetsstandard og valg av trase. Tidspunkt for byggestart er avhengig av prosessene knyttet til KU og reguleringsplaner.
<b>Post 33 Fysisk skille JBV–BaneTele</b>				
Fysisk skille JBV-BaneTele	Prognostisert sluttkostnad er 26,5 mill. kr høyere enn styringsramme. Årsak er i hovedsak økt arbeidsomfang, forsinkelser og økt antall lokasjoner.	Planlagt sluttdato 31.12.2011. Prognose sluttdato er 2. tertial 2012.	Noe under budsjett grunnet framdrift.	Risiko for prosjektet er framdrift og økte kostnader knyttet til forlengelse av prosjektet.

### 5.3 Grunnerverv / kjøp og salg av fast eiendom

Samferdselsdepartementet har 21. desember 2007 gitt Jernbaneverket fullmakt til å kjøpe og feste fast eiendom for en verdi av inntil 30 mill. kr. i hvert enkelt tilfelle. Fullmakten løper fram til ny delegasjon blir foretatt av Samferdselsdepartementet. Fullmakt til grunnerverv for gjennomføring av prosjekter vedtatt igangsatt av Stortinget, er satt til 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle, med mindre ervervet er av politisk og/eller prinsipiell interesse, jf. Samferdselsdepartementets brev av 29. mai 2000 og 22. august 2007.

Jernbaneverket har valgt å rapportere samlet på alt kjøp og feste av fast eiendom som er gjennomført i 2011, både på prosjektene og utenfor. Samlet forbruk til grunnerverv/kjøp av fast eiendom i 2011 utgjør om lag kr 290 mill.

Jernbaneverkets inntekt fra salg av eiendom i 2011 var kr 4,7 mill.



**Jernbaneverket**

## **Regnskap pr. 31.12.2011**

**Avlagt etter periodiseringsprinsippet  
Org.nr. 971 033 533**

### **Innhold:**

- 1. Ledelseskommentarer**
- 2. Resultatregnskap**
- 3. Balanse**
- 4. Kontantsrømmoppstilling**
- 5. Statsregnskapsrapport**
- 6. Regnskapsprinsipper**
- 7. Noter**
- 8. Nøkkeltall**

## 1. LEDELSESKOMMENTARER

Jernbaneverket er et statlig forvaltningsorgan (statlig virksomhet) underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket er en del av staten som juridisk person. Jernbaneverket skal på vegne av staten, drifte, vedlikeholde og bygge ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg og innretninger. Jernbaneverket har ansvaret for trafikkstyringen på det nasjonale jernbanenettet. Denne omfatter kapasitetsfordeling/ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, herunder togledelse og publikumsinformasjon på stasjonene. Jernbaneverket har hovedkontor i Oslo, ledes av Jernbanedirektøren og består av divisjonene Bane, Utbygging og Trafikk og Marked. Overordnet myndighet fastsetter omfanget av jernbanenettet og bevilger midler til drift, vedlikehold av og investeringer i jernbanenettet som er underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar.

Årsregnskapet for Jernbaneverket avlegges i samsvar med regnskapsrammeverket som er gitt i de anbefalte statlige regnskapsstandardene (SRS) med tilpasninger for Jernbaneverkets egenart i oppstillinger og helhetlige rapportering. Enkelte spesifikasjoner er ikke utarbeidet på grunn av at grunnlaget for presentasjon ikke foreligger på tidspunktet for regnskapsleggelse for 2011 (noteinformasjon om leiekontrakter).

Periodiserte inntekter fra bevilgninger har økt med 1,5 mrd kroner fra 2010 til 2011. Inntektsøkningen på 42,6 % skyldes hovedsakelig at bevilgning til drift og vedlikehold utenom fornyelse (som aktiveres og dermed ikke inngår i driftsinntektene fra bevilgninger) er økt med 1,1 mrd og dermed 36,4 %. Videre er budsjettet for negative inntektsbevilgninger redusert med 120 mill kroner og årets inntektsføring av tidligere års inntektsbevilgning som utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (årets av- og nedskrivninger) økt med 294 mill kroner, det vil si 31,1 %. Bevilgninger til investeringer inntektsføres ikke når utbyggings- og fornyelsesprosjekter gjennomføres og ferdigstilles, men først som ved motsatt sammenstilling når kapitalslitet resultatføres som driftskostnader (avskrivninger og nedskrivninger). Med mindre avvik på andre driftsinntekter blir økningen for inntekter totalt på 1,4 mrd kroner.

Under driftskostnader øker posten lønn og sosiale kostnader (brutto før overføring til fornyelse/aktivering) med 276 mill kroner, det vil si 12,1%. Antall ansatte har økt fra 3275 til 3547 i løpet av 2011 og antall administrativt ansatte utgjør 17 %. Andre driftskostnader øker med 227 mill kroner.

Årets aktiverte kostnader til fornyelses -og utbyggingsprosjekter består av 1,2 mrd kroner brukt til fornyelsesprosjekter og 4,2 mrd kroner brukt til investeringsprosjekter (utbygging). Av totalkostnaden på 5,4 mrd kroner er altså 22 % brukt til fornyelse av eksisterende jernbaneinfrastruktur. I fjor var 28,3 % av totale investeringskostnader på 5,3 mrd brukt på fornyelsesprosjekter med 1,5 mrd i kroner, mens kostnader til utbyggingsprosjekter var på 3,8 mrd kroner. Andelen brukt på fornyelse er dermed redusert med 6 prosentpoeng, tilsvarende 0,3 mrd kroner.

Årets nedskrivning er endelig konstatert verdifall på kostnader aktivert for anskaffelse av Merkur sikringsanlegg etter slutførte forhandlinger og endelig avtale med leverandøren.

Avklaringene med hensyn til erstatningskrav fra NSB for tap av togmateriell ved brann på Hallingskeid er ikke slutført. Kostnadene dekkes gjennom statens sentrale ordning for selvassuranse.

På eiendelssiden er verdien av infrastruktur og Anlegg under utførelse samlet økt fra

34,6 mrd kroner til 38, 2 mrd. kroner, en prosentvis økning fra inngående til utgående balanse på 3,6 mrd tilsvarende 10,4 % i bokført verdi av samlet Jernbaneinfrastruktur i Norge. Årets aktiverte kostnader til fornyelses og utbyggingsprosjekter (anskaffelseskost) på 5,4 mrd kroner utgjør rundt 31 % av gjennomsnittlig verdi av infrastruktur i 2011, mens samlede avskrivninger utgjør 0,9 mrd kroner. Verdi av øvrige varige driftsmidler har økt med rundt 0,5 mrd kroner, samlet verdi av varige driftsmidler ved utgangen av året er 41,4 mrd kroner, mens total bokført verdi av alle Jernbaneverkets eiendeler er 42,6 mrd. kroner.

Total kortsiktig gjeld og avsetninger for langsiktige forpliktelser utgjør 43,0 mrd kroner. Gjelden overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med 567 mill kroner som negativ avregning med statskassen. Samlede kostnader akkumulert har vært større enn samlede inntekter akkumulert etter periodiseringsprinsippet.

Jernbaneverkets kontantregnskap viser pr. 31.12.11 utbetalinger på kr 10,1 mrd kr, mens totale kostnader i periodisert regnskap utgjør 6 mrd. kroner. Utgifter bokføres når de betales i kontantregnskapet, mens de kostnadsføres når de forbrukes i periodisert regnskap. For eksempel vil utgifter til investeringer utgiftsføres i sin helhet i kontantregnskapet, mens det er kapitalslitet (avskrivninger) som kostnadsføres i det periodiserte regnskapet. Mellomværende med statskassen i kontantregnskapet utgjør 302,9 mill. kroner. I tillegg kommer summen av forskuddsfinansiering (poster til kapitalregnskapet) på netto -3,1 mill kr. Totalt mellomværende utgjør dermed 299,8 mill kroner.

Oslo, 9. mars 2012

  
Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

  
Jørn Johansen  
Økonomidirektør

## 2. RESULTATREGNSKAP JERNBANEVERKET

Tusen kroner	Note	31.12.2011	31.12.2010
<b>Driftsinntekter</b>			
Inntekt fra bevilgninger	1	5 066 960	3 554 259
Gebyrer	1	680	1 428
Tilskudd og overføringer	1	38 257	29 666
Salgs- og leieinntekter	1	646 877	744 794
Gevinst ved avgang av anleggsmidler	1	2 648	4 253
Andre driftsinntekter	1	65 010	66 196
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>5 820 431</b>	<b>4 400 595</b>
<b>Driftskostnader</b>			
Lønn og sosiale kostnader	2	2 552 170	2 275 716
Varekostnader		730 304	519 529
Andre driftskostnader	3	6 880 609	6 653 853
Overført til fornyelse/aktivering	3	-5 380 932	-5 470 452
Avskrivninger	5	1 035 891	946 502
Nedskrivninger	5	204 860	0
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>6 022 903</b>	<b>4 925 148</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-202 472</b>	<b>-524 553</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Finansinntekter	6	3 547	3 649
Finanskostnader	6	4 918	4 745
<b>Sum finansinntekter og finanskostnader</b>		<b>-1 371</b>	<b>-1 096</b>
<b>Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</b>			
Utbytte fra selskaper m.v.			
Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.		0	0
<b>Resultat av periodens aktiviteter</b>		<b>-203 843</b>	<b>-525 649</b>
<b>Avregninger</b>			
Overført avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)		203 843	525 649
Avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (nettobudsjetterte)			
<b>Sum avregninger</b>		<b>203 843</b>	<b>525 649</b>

### 3. BALANSE - EIENDELER FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner	Note	31.12.2011	31.12.2010
<b>EIENDELER</b>			
<b>A. Anleggsmidler</b>			
<b>I Immaterielle eiendeler</b>			
Forskning og utvikling			
Programvarerettigheter og lisenser	5	5 258	1 803
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>5 258</b>	<b>1 803</b>
<b>II Varige driftsmidler</b>			
Infrastruktur	5	24 938 900	23 394 349
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	2 849 778	2 399 307
Maskiner og transportmidler	5	193 429	170 075
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	69 632	62 511
Anlegg under utførelse	5	13 323 446	11 201 869
Beredskap utstyr (Broer)	5	15 674	16 156
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>41 390 859</b>	<b>37 244 268</b>
<b>III Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i datterselskaper			
Investeringer i tilknyttet selskap			
Investeringer i aksjer og andeler	9	102	102
Obligasjoner og andre fordringer	9	0	0
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>102</b>	<b>102</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>41 396 219</b>	<b>37 246 172</b>
<b>B. Omløpsmidler</b>			
<b>I Varebeholdninger og forskudd til leverandører</b>			
Varebeholdninger	10	409 801	317 887
Forskuddsbetalinger til leverandører	12	35 500	0
<b>Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører</b>		<b>445 301</b>	<b>317 887</b>
<b>II Fordringer</b>			
Kundefordringer	11	128 770	158 609
Andre fordringer	12	79 711	26 446
Merverdiavgift		464 602	468 906
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	13	5 464	14 523
Øvrige opptjente inntekter		19 440	8 417
<b>Sum fordringer</b>		<b>697 987</b>	<b>676 900</b>
<b>III Kasse og bank</b>			
Bankinnskudd	14	7 747	16 619
Andre kontanter og kontantekvivalenter	14	76	76
<b>Sum kasse og bank</b>		<b>7 823</b>	<b>16 695</b>
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>1 151 110</b>	<b>1 011 481</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>42 547 329</b>	<b>38 257 654</b>

### 3. BALANSER - GJELD FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner	Note	31.12.2011	31.12.2010
<b>VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>C. Virksomhetskapital</b>		0	0
<b>D. Gjeld</b>			
<b>I Avsetning for langsiktige forpliktelser</b>			
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (1)	5	41 396 117	37 246 070
Andre langsiktige forpliktelser		131	426
Forpliktelse Flytoget AS		248 587	262 334
<b>Sum avsetning for langsiktige forpliktelser</b>		<b>41 644 835</b>	<b>37 508 830</b>
<b>II Annen langsiktig gjeld</b>	8	75 000	44 800
<b>III Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		458 266	421 743
Skyldig skattetrekk		97 763	90 712
Skyldige offentlige avgifter		38 204	35 192
Avsatte feriepenger		216 326	194 584
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	13	0	366
Annen kortsiktig gjeld	15	583 926	612 927
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>1 394 486</b>	<b>1 355 525</b>
<b>IV Avregning med statskassen</b>			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)		-363 149	-125 852
Overført avregning fra resultatregnskapet	7	-203 843	-525 649
<b>Sum avregning med statskassen</b>	<b>7</b>	<b>-566 992</b>	<b>-651 501</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>42 547 329</b>	<b>38 257 654</b>
<b>Sum virksomhetskapital og gjeld</b>		<b>42 547 329</b>	<b>38 257 654</b>

(1) Fra 01.01.2008 har Jernbaneverket valgt å ikke bokføre/presentere fremmedfinansiering av anleggsmidler på en egen konto i regnskapet. Fremmedfinansieringen er nå inkludert i denne posten.



#### 4. KONTANTSTRØM JERNBANEVERKET

Kontantstrømpoppstilling etter den direkte modellen for bruttobudsjetterte virksomheter

Tusen kroner	31.12.2011	31.12.2010
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>		
<b>Innbetalinger</b>		
endring i mellomværende med finansdepartementet	68 740	-74 793
innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre		
innbetalinger fra salg av varer og tjenester	554 005	533 685
innbetalinger av kjørevegavgifter	100 860	104 051
innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre (anleggsbidrag)	33 234	16 774
innbetalinger av utbytte	0	0
innbetalinger av renter	171	153
innbetaling av refusjoner	40 655	33 692
arbeidsgiveravgift til inntekt	263 406	235 651
andre innbetalinger (forskudd, deposita og avsetninger under Samferdselsdep.)	0	-34 487
<b>Sum innbetalinger</b>	<b>1 061 071</b>	<b>814 726</b>
<b>Utbetalinger</b>		
utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	-2 325 338	-2 081 534
utbetalinger for varer og tjenester for videresalg	-911 643	-625 631
utbetaling for varer og tjenester eget forbruk	-1 475 936	-1 012 942
utbetalinger av renter	-933	-493
utbetalinger av skatter og offentlige avgifter (mva refusjon)	0	0
andre utbetalinger (omstrukturingskostnader, erstatninger)	-14 159	-2 827
<b>Sum utbetalinger</b>	<b>-4 728 008</b>	<b>-3 723 427</b>
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *(Se avstemming)</b>	<b>-3 666 938</b>	<b>-2 908 701</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>		
utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	-4 073 880	-3 622 231
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	-961 970	-1 692 536
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 31)	-298 728	-214 744
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 33)	-30 310	-28 036
innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak		
utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak		
utbetalinger ved kjøp av andre investeringsobjekter		
innbetalinger ved salg av andre investeringsobjekter		
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-5 364 889</b>	<b>-5 557 547</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)</b>		
innbetalinger av virksomhetskaper		
tilbakebetalinger av virksomhetskaper		
utbetalinger av utbytte til statskassen		
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter	0	0
Forbruk i kontanter og kontantekvivalenter på kto i Norges Bank	-9 031 827	-8 466 247
Forbruk i øvrige kontanter og kontantekvivalenter	-8 872	3 765
<b>Sum kontantforbruk</b>	<b>-9 040 699</b>	<b>-8 462 482</b>
<b>* Avstemming</b>		
	<b>31.12.2011</b>	<b>31.12.2010</b>
netto avregninger	-203 843	-525 649
bokført verdi avhendede anleggsmidler	2 578	1 186
avgang anleggsmidler -åpningsbalanse (tilgang 20008)	0	0
ordinære avskrivninger	1 035 891	946 345
nedskrivning av anleggsmidler	204 860	0
inntekt fra bevilgning	-9 006 881	-7 913 153
arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	263 406	236 110
avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)	-5 393 395	-5 478 262
resultatandel i datterselskap	0	0
resultatandel tilknyttet selskap	0	0
endring i ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler	4 150 046	4 530 731
endring egne bank og kassebeholdninger		
endring i varelager	-127 414	-28 869
endring i kundefordringer	29 839	-68 694
endring i leverandørgjeld	36 522	-187 515
effekt av valutakursendringer	0	0
inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	-210 125	-171 837
pensjonskostnader (kalkulatoriske)	210 125	171 837
poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	5 364 889	5 557 547
endring i andre tidsavgrensningsposter	-23 435	21 522
endring saldo på arbeidskonto bank		0
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-3 666 938</b>	<b>-2 908 701</b>

## 5. STATSREGNSKAPSRAPPORT FOR JERNBANEVERKET

Regnskap pr. 31.12.11

Tusen kroner

	Statskonto	Overf. fra fjorår	Årets bevilgning (Note 1 B)	Sum bevilgninger til bruk i år.	201100-201112 Kontantregnskap denne periode	201000-201012 Kontantregnskap denne per. i fjor	201000-201012 Kontantregnskap totalt i fjor
<b>I Driftsutgifter</b>							
Drift og vedlikehold (2)	135023		5 059 000	5 059 000	5 586 514	5 315 388	5 315 388
Drift og vedlikehold av Gardermobanen (2)	135025		101 300	101 300	89 306	97 749	97 749
II Investeringer				0			
Investeringer i linjen (2)	135030	414 981	3 875 200	4 290 181	4 073 880	3 622 231	3 622 231
Nytt dobbeltspor Oslo - Ski	135031		366 300	366 300	298 728	214 744	214 744
Fysisk skille JBV - BaneTele AS	135033	8 385	25 600	33 985	30 310	28 036	28 036
<b>Sum kapittel 1350</b>		<b>423 366</b>	<b>9 427 400</b>	<b>9 850 766</b>	<b>10 078 738</b>	<b>9 278 147</b>	<b>9 278 147</b>
<b>III Inntekter</b>							
Kjøreavgift (2)	435001		-26 600	-26 600	-27 915	-29 037	-29 037
Salg av utstyr og tjenester (2)	435002		-232 000	-232 000	-257 234	-215 262	-215 262
Vidresalg av elektrisitet til togdrift (2)	435006		-264 100	-264 100	-296 770	-318 424	-318 424
Betaling for bruk av Gardermobanen (2)	435007		-76 300	-76 300	-72 945	-75 015	-75 015
IV Overføringer				0			
Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger	43501611			0	-12 011	-8 321	-8 321
Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	435015			0	-114	-178	-178
Refusjon lærlinger	435017			0	-158	-86	-86
Refusjon sykepenger	43501811			0	-28 372	-25 107	-25 107
Anleggsbidrag (2)	435037			0	-33 234	-16 774	-16 774
<b>Sum kapittel 4350</b>			<b>-599 000</b>	<b>-599 000</b>	<b>-728 753</b>	<b>-688 203</b>	<b>-688 203</b>
<b>Sum</b>		<b>423 366</b>	<b>8 828 400</b>	<b>9 251 766</b>			
Erstatningsansvar Justisdepartementet	04717155				14 159	2 827	2 827
Renter	560583				-171	-153	-153
Arbeidsgiveravgift	570072				-263 406	-235 651	-235 651
Forskudd under Samferdselsdepartementet (1)	650013				7 747		
Deposita og avsetninger under Samferdselsdep. (1)	840013				-10 813	0	0
V Innbetalinger - Norges Bank	60040101				5 372 025	4 783 234	4 783 234
VI Utbetalinger Norges Bank	60040102				-14 403 852	-13 249 481	-13 249 481
<b>VII Bevegelse mellomværende</b>					<b>65 673</b>	<b>-109 280</b>	<b>-109 280</b>
<b>Mellomværende 01.01</b>	<b>713210</b>				<b>-368 607</b>	<b>-248 224</b>	<b>-248 224</b>
VII Bevegelse mellomværende					65 673	-109 280	-109 280
Bevegelse forskudd under samferdselsdep. (1)	650013				-7 747	34 487	34 487
Bevegelse forskudd under samferdselsdep. (1)	840013				10 813		
<b>Mellomværende 31.12</b>					<b>-299 867</b>	<b>-323 016</b>	<b>-323 016</b>
<b>Endringer i mellomværende i periode 13 2010</b>							
<b>Mellomværende 31.12.2010</b>							<b>-323 016</b>
Endring i henhold til pålegg fra samf.dep.	840013						14 800
Endring i henhold til pålegg fra samf.dep.	650013						-60 390
<b>Mellomværende 31.12.2010 etter endring.</b>							<b>-368 607</b>

(1) I postene "Forskudd under Samferdselsdep" og "Deposita og avsetninger under Samferdselsdep" inngår ubrukt forskuddfinansiering av LKAB for Ofotbanen og depositumkonto for Nordpool hvor JBV kjøper strøm.

(2) Jernbaneverket har fullmakt til å overskride bevilgningene under kapittel 1350, post 23 drift og vedlikehold og 30 investeringer mot tilsvarende merinntekter under kapittel 4350 postene 01,02 og 06 som for 2011 utgjør 59.219.000.  
For kapittel 1350 post 25 Gardermobanen er det gitt en merinntektsfullmakt på kapittel 4350 post 07 som for 2011 ikke brukes.  
For kapittel post 1350 post 30 investeringer er det gitt merinntektsfullmakt mot post 4350 post 37 Anleggsbidrag som for 2011 utgjør 33, 2 mill.  
Samlede refusjoner utgjør 78 mill NOK som også inngår i avviksvurderinger av forbruk mot overført fra fjoråret, årets bevilgninger og merinntekter.

## 6. REGNSKAPSPRINSIPPER

### Generell informasjon, regnskapsrammeverk og regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for Jernbaneverket avlegges i samsvar med regnskapsrammeverket som er gitt i de anbefalte statlige regnskapsstandardene (SRS). Statlige regnskapsstandarder inneholder prinsipper samt overordnede og delvis detaljerte krav til Jernbaneverkets utarbeidelse og presentasjon av virksomhetsregnskap etter periodiseringsprinsippet. Rammeverk og standarder er fastlagt av Finansdepartementet og forvaltet av Direktoratet for økonomistyring (DFØ). Periodiseringsprinsippet er definert som regnskapsføring etter de grunnleggende prinsippene i regnskapsloven. Transaksjoner og andre hendelser regnskapsføres når de finner sted (i motsetning til kontantprinsippet som er hovedformen for regnskapsavleggelse og budsjettoppfølging i staten – rapportering til statsregnskapet, bevilgningsregnskap og statsregnskapet).

Årsregnskapet er avlagt i samsvar med de anbefalte statlige regnskapsstandardene med tilpasninger for Jernbaneverkets egenart i oppstillinger og helhetlige rapportering. Enkelte spesifikasjoner er ikke utarbeidet på grunn av at grunnlaget for presentasjon ikke foreligger på tidspunktet for regnskapsavleggelsen for 2011 (noteinformasjon om leiekontrakter).

Årsregnskapet omfatter ledelseskomentarer, regnskapsprinsipper, resultat- og balanseregnskaper etter periodiseringsprinsippet med noter, kontantstrømanalyse, resultatbudsjettoppfølgingsrapport, Jernbaneverkets rapport til statsregnskapet (etter kontantprinsippet) og nøkkeltall.

Resultatregnskap og balanser med noter er utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift.

Det er ikke gjort vesentlig endringer i SRS eller i Jernbaneverkets anvendelse av regnskapsprinsipper ved avleggelse av regnskapet for 2011.

### Åpningsbalanse

Ved fastsettelse av åpningsbalanse har Jernbaneverket tatt utgangspunkt i virkelig eller beregnet anskaffelseskost. Der det foreligger konkrete opplysninger om anskaffelseskost er dette lagt til grunn (virkelig anskaffelseskost). Der det ikke foreligger slike tall er en utredning fra 1997 "Erfaringskostnader, løpemeterpriser på hovedprosesser for jernbaneprosjekter" benyttet. Indeksregulering av tallene er gjort ved bruk av "Byggekostnadsindekser for riks- og fylkesanlegg" utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå (beregnet anskaffelseskost). Ved fastsettelse av bokført verdi av åpningsbalansen er det tatt hensyn til slit og elde, teknisk funksjonell standard og andre forhold av betydning for verdifastsettelsen.

Eiendommer som dekkes av avtaler med NSB er vurdert som ordinære husleieavtaler og ikke som rettigheter og er følgelig ikke tatt med i åpningsbalansen.

Finansieringen av anleggsmidler som er inkludert i åpningsbalansen for første gang, er klassifisert som langsiktig forpliktelse.

### Transaksjonsbaserte inntekter

Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet. Salg av tjenester inntektsføres i takt med opptjening ved utførelsen av tjenesten. Jernbaneverket har transaksjonsbaserte inntekter fra provisjon billettsalg, andre provisjoner og gebyrer; tilskudd og overføringer (herunder anleggsbidrag); salgs- og leieinntekter som omfatter salg av tjenester, materiell, energisalg, utleie av tomter og lokaler, kjøreveisavgifter, andre leieinntekter; gevinst ved salg av anleggsmidler; samt andre inntekter som omfatter erstatninger, inntektsføring vedrørende kostnader for Flytoget som gjøres opp ved reduksjon av forpliktelse overfor Flytoget (bruttoføring) og andre inntekter.

### Inntekter fra bevilgningsfinansierte aktiviteter

Bevilgninger inntektsføres i den perioden da aktiviteten som bevilgningen er forutsatt å

finansiere er utført, det vil si i den perioden kostnadene påløper. Ved avleggelse av årsregnskapet er årets endelige bevilgning inntektsført. Endelig bevilgning av drift tilsvarer årets bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett og eventuelle belastningsfullmakter på andre departementer (erstatninger under Justisdepartementets budsjett).

Bevilgninger inntektsføres lineært gjennom året som en praktisk tillem্পning til inntektsføring i den perioden kostnadene påløper. Bevilgningsinntekter justeres løpende for endringer i bevilgningene.

Investeringsbevilgninger føres på regnskapslinjen ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler i balansen med det beløpet som faktisk er investert i regnskapsperioden. Overførbar investeringsbevilgning inntektsføres ikke. Inntektsføring av investeringsbevilgning skjer i takt med avskrivningen av anleggsmidlene (utsatt inntektsføring).

Jernbaneverkets negative inntektsbevilgninger for kjørevegsavgifter, salg av utstyr og tjenester, videresalg av elektrisitet av togdrift og betaling for bruk av Gardermobanen fra Flytoget går til fradrag i posten inntekt fra bevilgninger i resultatregnskapet (gir Jernbaneverkets nettobevilgninger), mens inntektene fra salg av slike varer og tjenester inntektsføres ettersom varer og tjenester leveres som transaksjonsbasert inntekt.

Inntekt som skal dekke opp for pensjonskostnaden dekkes over sentralt kapittel i statsbudsjettet og inntektsføres under posten inntekt fra bevilgninger (bruttoføring av inntekt og pensjonskostnad basert på beregninger gjort av Statens pensjonskasse).

### **Kostnader**

Kostnader som gjelder transaksjonsbaserte inntekter regnskapsføres i samme periode som tilhørende inntekt. Kostnader som finansieres ved bevilgning, regnskapsføres i den perioden da aktivitetene som bevilgningen er forutsatt å finansiere er utført (motsatt sammenstilling). Det foretas ingen særegen avsetning for usikre eller betingede forpliktelser, slike vurderinger inngår ordinært som del av avsetninger i prosjektene. Erstatninger dekkes av særegen bevilgning over eget kapittel i Justisdepartementet og inntekter/kostnader i slike saker rapporteres også i det periodiserte regnskapet på utbetalingstidspunktet. Se også punkt om staten som selvassurandør.

### **Pensjoner**

Statens regnskapsstandarder legger til grunn en forenklet tilnærming til pensjoner. Det er følgelig ikke gjort beregning eller avsetning for eventuell over-/underdekning i pensjonsordningen som tilsvarer NRS 6. Pensjonskostnad i Jernbaneverkets virksomhetsregnskap etter periodiseringsprinsippet er beste estimat av årets pensjonspremie basert på innhentet aktuarberegning fra Statens pensjonskasse. Kostnaden dekkes av inntekter fra sentralt kapittel i statsbudsjettet. Se også note 2 for en mer detaljert beskrivelse av tilnæringsmetoden.

### **Klassifikasjon og vurdering av balanseposter - omløpsmidler**

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

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

### **Klassifikasjon og vurdering av balanseposter - anleggsmidler**

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger og eventuelle nedskrivninger i samsvar med statlig god regnskapsskikk. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmidlet, enten kjøpspris med tillegg av kjøpskostnader eller prosjektkostnader i utbyggingsprosjekter. Prosjektkostnader omfatter direkte og indirekte henførbare kostnader. Indirekte henførbare kostnader omfatter kostnader til administrasjon av utbyggingsprosjekter (i Utbyggingsdivisjonen) og tilsvarende for fornyelses-

og investeringsprosjekter (i Banedivisjonen). Fornyelse er utskiftning av komplette anlegg eller deler av anlegget på definerte strekninger.

Kostnader på fornyelses- og utbyggingsprosjekter som ikke er tatt i bruk/ ferdigstilt presenteres i balansen under egen linje som Anlegg under utførelse. Anskaffelseskost av prosjekter under utførelse dekomponeres og overføres til endelige eiendelsgrupper etter ferdigstilling, og avskrivning starter fra anlegget tas i bruk. For fornyelsesprosjekter skjer aktivering ved årets utgang, mens øvrige utbyggings/investeringsprosjekter kan overføres i en hovedfase til prosjekt er endelig avsluttet.

Eksternt innkjøpte immaterielle eiendeler er balanseført.

Balanseført verdi av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler har motpost i regnskapslinjen ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler. Dette representerer finansieringen av disse anleggsmidlene. Ved tilgang av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler balanseføres anskaffelseskostnaden. Samtidig går anskaffelseskostnaden til reduksjon av resultatposten inntekt fra bevilgninger og til økning av balanseposten ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (se også under beskrivelse av prinsipper for inntektsføring av bevilgninger).

Avskrivning av anleggsmidler kostnadsføres. I takt med gjennomføring av avskrivning inntektsføres et tilsvarende beløp under inntekt fra bevilgning. Dette gjennomføres ved at finansieringsposten ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler oppløses i takt med at anleggsmidlet forbrukes i virksomheten. Konsekvensen av dette er at avskrivningene har en resultatnøytral effekt.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metoden slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid. Driftsmidlenes gjenværende levetid, samt restverdi, skal revurderes på hver balansedato og endres hvis nødvendig.

Hovedgrupper av varige driftsmidler avskrives som følger:

Underbygning	80 år
Overbygning	40 år
Høy/lavspenningsanlegg	20 år
Teleutstyr	20 år
Signalanlegg	20 år
Trafikkanlegg	20 år
Broer	80 år
Tuneller	80 år
Bygninger	50 år
Bygningstekniske anlegg	20 år

Ved fornyelser gjøres det praktiske tillempninger med hensyn til definisjon og henføring av fornyelseskostnadene til gruppene over og opprinnelig anskaffelsesenhhet/type driftsmiddel. Tilsvarende gjelder identifisering, vurdering og registrering/bokføring av avhending for komponenter som er skiftet ut i infrastrukturen.

Ved realisasjon/avgang av driftsmidler resultatføres regnskapsmessig gevinst/tap. Gevinst/tap beregnes som forskjellen mellom salgsvederlaget og balanseført verdi på realisasjonstidspunktet. Resterende bokført verdi av ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidlet på realisasjonstidspunktet inntektsføres.

## **Investeringer i aksjer og andeler**

Investeringer i aksjer og andeler balanseføres til kostpris. Mottatt utbytte og andre utdelinger inntektsføres som annen finansinntekt.

## **Varebeholdninger**

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Ved tilordning av kostpris ved forbruk av innkjøpte varer brukes gjennomsnittlig anskaffelseskost for lagerførte varer. Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans.

## **Fordringer**

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

## **Valuta**

Jernbaneverkets regnskap er avlagt i norske kroner. Leverandørgjeld i utenlandsk valuta er bokført etter kursen som gjelder på fakturadato.

## **Selvassurandør prinsipp**

Staten operer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelse.

## **Statens konsernkontoordning.**

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank, med unntak for en nødvendig særordning overfor Nor-pool knyttet til daglig oppgjør av energikjøp i Jernbaneverket.

Jernbaneverket har en trekkrettighet på sin konsernkonto som tilsvarer netto bevilgning. Forskjellen mellom inntektsført bevilgning og netto trekk på konsernkontoen inngår i avregningen med statskassen. Ved årets slutt gjelder særskilte regler for oppgjør/overføring av mellomværende. Saldoen på oppgjørskonto i Norges Bank nullstilles ved overgang til nytt regnskapsår.

## **Kontantstrømoppstilling**

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den direkte modellen tilpasset statlige virksomheter.

## 7. NOTER

<b>Note 1 A Spesifikasjon av driftsinntekter</b>		
Tusen kroner		
	<b>31.12.11</b>	31.12.10
<i>Inntekt fra bevilgninger</i>		
3900   Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 23 og 25	5 160 300	4 771 700
3910   Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 01-07* og post 37	-599 000	-647 100
3920   Årets bevilgning fra Samferdselsdep., post 30*	3 875 200	3 713 600
3923   Årets bevilgning fysisk skille JBV-Bane Tele post 33	25 600	25 000
3926   Årets bevilgning nytt dobbeltspor Oslo - Ski Post 31	366 300	194 000
3980   Bevilgning fra Justisdep., belastningsfullmakt erstatningssaker	14 159	2 827
3903   Benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	-959 416	-1 691 350
3921   Benyttet til investeringsformål, post 30	-4 108 294	-3 527 048
3922   Ubenyttet bevilgning til investeringsformål, post 30 (positivt tall angir overforbruk)	*	233 094
3924   Benyttet bevilgning post 33	-31 712	-32 687
3925   Ubenyttet bevilgning post 33	*	6 112
3927   Benyttet bevilgning post 31	-291 417	-225 991
3928   Ubenyttet bevilgning post 31	*	-74 883
3940   Utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (Årets avskrivninger)	1 240 792	946 345
3962   Inntekt til pensjoner	210 125	171 837
Utbetaling av tilskudd til andre	0	0
<b>Sum</b>	<b>5 066 960</b>	<b>3 554 259</b>
* Positivt tall betyr merforbruk.		
3700   Provisjon billettsalg	514	584
3710   Andre Provisjonsinntekter	51	698
3750   Gebyrer	115	146
<b>Sum gebyrer og lisenser</b>	<b>680</b>	<b>1 428</b>
<i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>		
3460   Tilskudd øremerket til spesielle formål - anleggsbidrag	38 257	29 666
<b>Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)</b>	<b>38 257</b>	<b>29 666</b>
<i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.</i>		
3800   Salg av andre driftsmidler	2 648	4 253
<b>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.</b>	<b>2 648</b>	<b>4 253</b>
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
3010   Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	71 700	90 278
3100   Salgsinntekter materiell og annet	130 027	150 407
3150   Salgsinntekter energi og nettleie	282 972	340 198
3621   Salgsinntekter Kjøreveisavgift	28 936	26 100
3620   Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen	73 141	75 078
3600   Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, maskiner og øvrige driftsmidler	60 100	62 732
<b>Sum salgs- og leieinntekter</b>	<b>646 877</b>	<b>744 794</b>
<i>Andre inntekter:</i>		
3500   Inntekter	46 767	49 941
3970   Erstatninger	4 495	2 508
3995   Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	13 747	13 747
<b>Sum andre inntekter</b>	<b>65 010</b>	<b>66 196</b>
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>5 820 431</b>	<b>4 400 595</b>
<b>(1) Spesifikasjon av anleggsbidrag</b>		
Fra Statens Vegvesen (Tilskudd H. Wilhelmsens Alle' /Nydalen holdeplass)	-34 142	-4 000
Fra LKAB (Ofotbanen)	0	-18 149
Fra Øvre Eiker Kommune	0	-216
Fra Oslo Kommune	0	-6 000
Fra BNSB Gjøvikbanen	0	-1 300
Tilskudd samhandlingsprosjektet	-500	0
Fra Trondheim Kommune/KLIF (forurenset grunn Ilsvika Trondheim)	-3 615	0
<b>Sum</b>	<b>-38 257</b>	<b>-29 666</b>



**Note 1B Bevilgninger**

Tusen kroner

	Opprinnelig bevilgning				Inntektsført bevilgning hittil i år (2)
	(1)	Endring RNB (4)	Suppleringsbrev (5)	Sum bevilgninger	
<b>Driftsutgiftsbevilgning kap.1350</b>					
Post 23 Drift og vedlikehold	4 923 000	40 000	96 000	5 059 000	5 059 000
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	76 300		25 000	101 300	101 300
<b>Sum bevilgning Drift og vedlikehold</b>	<b>4 999 300</b>	<b>40 000</b>	<b>121 000</b>	<b>5 160 300</b>	<b>5 160 300</b>
<b>Benyttet til investeringsformål/varige driftsmidler</b>					<b>-961 970</b>
<b>Inntektsført netto</b>					<b>4 198 330</b>
<b>Inntektsbevilgning kap. 4350</b>					
Post 01 Kjørevegssavgifter	-26 600			-26 600	-26 600
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	-232 000			-232 000	-232 000
Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift	-264 100			-264 100	-264 100
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	-76 300			-76 300	-76 300
Post 37 Anleggsbidrag	0			0	0
<b>Sum inntektsbevilgning</b>	<b>-599 000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-599 000</b>	<b>-599 000</b>
	Opprinnelig bevilgning				Benyttet investerings-
	(1)	Endring RNB (4)	Suppleringsbrev (5)	Sum bevilgninger	bevilgning (3)
<b>Investeringsbevilgning kap.1350</b>					
Post 30 Investeringer i linjen	3 875 200			3 875 200	4 108 294
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo Ski	366 300			366 300	291 417
Post 33 Fysisk skille JBV - BaneTele AS	25 600			25 600	31 712
<b>Sum investeringsbevilgninger</b>	<b>4 267 100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4 267 100</b>	<b>4 431 423</b>
<b>Sum bevilgninger/inntektsført bevilgning</b>	<b>8 667 400</b>	<b>40 000</b>	<b>121 000</b>	<b>8 828 400</b>	<b>8 992 723</b>
Overført fra fjorårets bevilgning kap. 1350	423 366			423 366	
<b>Sum bevilgninger Jernbaneverket til bruk i år</b>	<b>9 090 766</b>			<b>9 251 766</b>	

**Merknader:**

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 05.01.2011. Alle bevilgninger følger kontantprinsippet.

(2) Driftsutgiftsbevilgning og Inntektsbevilgning til Statsoppdraget i det periodiserte regnskapet inntektsføres månedlig med 1/12 av kontantbevilgningen. Tilleggsbevilgning kan gis annen periodisering. Driftsbevilgning brukt til investering reduserer inntektsført driftsbevilgning i resultatregnskapet fordi motsvarende kostnader aktiveres i balansen. Når driftsmiddelet avskrives kommer kostnaden i resultatregnskapet. Inntektene som benyttes til investering avsettes som forpliktelse i balansen på linjen *Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

(3) Benyttet investeringsbevilgning er lik produsert verdi på utbyggingsprosjekter i regnskapsåret. Investeringsbevilgninger inntektsføres brutto ved årets begynnelse, og justeres ved endringer i bevilgninger gjennom året. Benyttede og ubenyttede bevilgninger regnskapsføres som motpost til inntekter slik at det netto ikke blir noen inntektsføring av investeringsbevilgninger. Ref. beskrivelse over. Når driftsmidlene avskrives bokføres en tilsvarende utsatt inntekt fra *ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

(4) Jfr. Supplerende tildelingsbrev av 22.06.2011

(5) Jfr. Supplerende tildelingsbrev av 02.01.2012

**Note 2 Lønn og sosiale kostnader**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Lønninger	1 831 017	1 642 716
Feriepenger	234 526	208 373
Arbeidsgiveravgift	271 527	246 397
Pensjonskostnader	210 125	171 837
Sykepenger og andre refusjoner	-50 625	-45 861
Andre ytelser	55 599	52 254
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>2 552 170</b>	<b>2 275 716</b>
<b>Antall årsverk</b>	<b>3 547</b>	<b>3 275</b>

Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes iht sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en aktuarberegnet sats for beregning av pensjonskostnad. Benyttet premiesats er 12,84 prosent. Det er kun lønn etter lønnstabell A og B som medregnes i grunnlaget for beregning av pensjon. Pensjoner er kostnadsført og inntektsført som bevilgning basert på denne satsen.

Lønn og sosiale kostnader inneholder også andel av kostnader overført til fornyelse/aktivering i egen linje i resultatregnskapet.

"Antall årsverk" er beregnet gjennomsnitt antall årsverk i perioden. Tallene hentes fra lønnsstatistikk for JBV.

**Note 3 Andre driftskostnader**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	172 475	171 447
Elektrisk kraft, nettleie	117 358	76 450
Leie og vedlikehold lokaler	300 073	266 066
Driftmateriell	665 693	636 808
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	261 318	274 387
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	4 071 467	4 086 337
Reiser, diett og forpleining	150 986	136 356
Telekommunikasjon	81 755	74 224
Innleid arbeidskraft	326 988	125 630
Konsulenttjenester	338 889	252 657
Øvrige kostnader	393 608	553 491
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>6 880 609</b>	<b>6 653 853</b>

Kostnader til balanseføring fornyelse/investeringsprosjekter	<b>-5 380 932</b>	<b>-5 470 452</b>
--	-------------------	-------------------

Kostnader på prosjekter som skal balanseføres fornyelse/investeringsprosjekter, kostnadsføres i Jernbaneverkets løpende regnskapsføring. Ved periodeavslutning overføres akkumulerte kostnader til balansen ved føringer på samlekonti og ikke som reduksjoner av kostnader på artskonti eller for hver resultatlinje i regnskapet.

Kostnadsreduksjonen presenteres derfor som en samlet reduksjon av driftskostnadene på separat linje i resultatregnskapet. Driftskostnadsreduksjonen omfatter både lønn og sosiale kostnader, varekostnader og andre driftskostnader.

**Jernbaneverket har årlige leiekostnader som for 2011 samlet utgjør 383,7 mill NOK.**

**Spesifikasjon av leiekostnader for 2011:**

Leie kontor- og produksjonslokaler	189 527
Leie av publikumsområder/lokaler	46 323
Leie av tekniske rom	13 975
Leie av maskiner	29 972
Leie av inventar	510
Leie av datasystemer og maskiner	2 385
Leie av andre kontormaskiner	6 009
Leie av transportmidler	86 915
Leie av vogner og containere	2 858
Leie av diverse teknisk utstyr	501
Annen leiekostnad	4 773
<b>Sum leiekostnader</b>	<b>383 747</b>

**Note 4 Immaterielle eiendeler**

Tusen kroner

	FoU	Rettigheter mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2011	0	58 338	58 338
Tilgang i 2011	0	5 949	5 949
Avgang anskaffelseskost i 2011 (1)	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.2011	0	64 287	64 287
Akkumulerte nedskrivninger 01.01.2011	0	0	0
Nedskrivninger i 2011	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 01.01.2011	0	56 536	56 536
Ordinære avskrivninger i 2011	0	2 493	2 493
Akkumulerte avskrivninger avgang i 2011	0	0	0
<b>Balansført verdi 31.12.2011</b>	<b>0</b>	<b>5 258</b>	<b>5 258</b>
Avskrivningssatser (levetider)	spesifikt	5 år / lineært	

**Note 5 Varige driftsmidler og Immaterielle eiendeler**

**Total per 2011.12**

Tusen kroner	Immaterielle eiendeler	Tomter	Drifts-bygn.	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infrastruktur- eiendeler	Beredskap utstyr	Maskiner, transport mid.	Amet inventar og utstyr	SUM
Anskaffelseskost 31.12.2010	58 338	662 443	0	2 421 082	11 201 869	27 005 876	17 523	7 48 985	137 248	42 253 363
Korreksjon anleggsmidler-åpningsbalanse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overføring til annen anleggsgruppe	3 921	160 854	0	-985 730	0	795 937	0	23 903	1 115	0
Tilgang i 2011 fra post 23	5 949	258	0	235 573	-76 998	755 212	0	22 382	19 594	961 970
Tilgang i 2011 fra post 30	0	0	0	0	3 990 983	117 311	0	0	0	4 108 294
Tilgang i 2011 fra post 31	0	0	0	291 417	0	0	0	0	0	291 417
Tilgang i 2011 fra post 33	0	0	0	31 712	0	0	0	0	0	31 712
Fra anlegg under utførelse til annen gr	0	30 656	0	115 090	-1 129 808	969 852	0	14 209	0	-1
Avgang 2011 anskaffelseskost	0	0	0	-576	0	-2 552	0	-20 966	-3 948	-28 042
<b>Anskaffelseskost 31.12.2011</b>	<b>64 287</b>	<b>697 278</b>	<b>0</b>	<b>2 932 023</b>	<b>13 323 446</b>	<b>29 641 638</b>	<b>17 523</b>	<b>788 513</b>	<b>154 009</b>	<b>47 618 716</b>
Akkumulerte nedskrivninger pr. 31.12.2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivninger i 2011 *	0	0	0	0	0	-204 482	0	0	-378	-204 860
Akkumulerte avskrivninger pr. 31.12.2010	56 536	684 217	0	684 217	0	3 611 527	1 366	578 536	74 737	5 006 920
Avskrivninger i 2011	2 493	95 719	0	95 719	0	887 205	482	36 843	13 140	1 035 891
Akk. avskrivninger avgang i 2011	0	0	0	-413	0	-477	0	-20 296	-3 887	-25 073
<b>Balansført verdi 31.12.2011</b>	<b>5 258</b>	<b>697 278</b>	<b>0</b>	<b>2 152 499</b>	<b>13 323 446</b>	<b>24 938 901</b>	<b>15 674</b>	<b>193 430</b>	<b>69 632</b>	<b>41 396 119</b>

Avskrivningsutsatser (levetider)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	Ingen avskrivning	3-80 år Lineært	Virksomhets-spesifikt	3-15 år lineært	3-15 år lineært
Avhendelse varige driftsmidler:	0	0	0	0	0	0	0	0
Vedlegg ved avhendelse av anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0	2 722
- Bokført verdi avhendte anleggsmidler	0	0	0	-163	0	-2 075	0	-279
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0	-163	0	-2 075	0	-61
								2 443
								-61
								144

\* "Det er foretatt nedskrivning på bakgrunn av at Merkur signalanlegg ikke ble tillatt tatt i bruk. Jernbaneverket har i 2011 inngått forlikssavtale med ABB om avvikling av alle gjensvarende kontrakter for levering av signalanlegg av typen Merkur.

Anvendelsen av anlegget er dermed endret, og kan ikke unyttes i virksomheten. Gjenbruksverdien på innvendig anlegg er 0,- mens gjenbruksverdi av utvendig anlegg er anslått til 37 mill kr. Aktiverte verdier vedr. Merkur er nedskrevet på anleggsgruppe Signal med totalt 204,482 mill. kr.

Skulle det på et senere tidspunkt vise seg at gjenbruksverdien er større enn antatt utfra informasjonen jernbaneverket har pr dato, reverseres nedskrivningen tilsvarende".

**Note 5 B Spesifikasjon av varige driftsmidler 2011**

Tusen kroner

<b>(A) Infrastruktur</b>	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Av- og nedskrivinger</b>	<b>Balanseført verdi</b>
Over- Underbygging	22 410 403	-2 450 343	19 960 060
Høy- og lavspenningsanlegg	2 316 489	-692 922	1 623 567
Anlegg for trafikkstyring og kontroll (1)	4 914 745	-1 559 471	3 355 274
<b>Sum Infrastruktur</b>	<b>29 641 637</b>	<b>-4 702 736</b>	<b>24 938 901</b>

<b>(B) Bygninger tomter og annen fast eiendom</b>	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Av- og nedskrivinger</b>	<b>Balanseført verdi</b>
Bygninger	2 288 117	-741 191	1 546 926
Bygningsmessige anl.	424 409	-29 572	394 837
Tomter og andre grunnarealer	697 278		697 278
Bygg. og anl. i bygg for energiforsyning	219 497	-8 759	210 738
<b>Sum</b>	<b>3 629 301</b>	<b>-779 522</b>	<b>2 849 779</b>

<b>(C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse</b>	<b>Anskaffelseskost</b>	<b>Av- og nedskrivinger</b>	<b>Balanseført verdi</b>
Maskiner og transportmidler	788 513	-595 083	193 430
Annet inventar og utstyr	154 008	-84 377	69 631
Beredskapsbruer	17 523	-1 848	15 675
<b>Sum</b>	<b>960 044</b>	<b>-681 308</b>	<b>278 736</b>

<b>Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg und</b>	<b>34 230 982</b>	<b>-6 163 566</b>	<b>28 067 416</b>
---	-------------------	-------------------	-------------------

<b>(D)Anlegg under utførelse</b>		<b>Verdi pr. 01.01.2011</b>	<b>Endring 2011</b>	<b>Verdi pr. 31.12.2011</b>
Infrastruktur anlegg under utførelse (1)	Note 5c	8 227 929	3 459 850	11 687 779
Andre anlegg under utførelse		264	-264	0
Fornyelsesprosjekter under utførelse	Note 5c	2 679 313	-1 167 105	1 512 208
Andre investeringer under utførelse		132 828	-97 686	35 142
Fornyelser i maskinparken		161 535	-73 218	88 317
<b>Sum</b>		<b>11 201 869</b>	<b>2 121 577</b>	<b>13 323 446</b>

## Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse

Tusen kroner

### Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen og Bane Energi

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2011	Investering 2011 (konto 7931)	Overf mellom investering og fornyelse	Overføring for aktivering 2011	UB 2011
829150	SPA-Forb. Ballastrens BB	39 972	52 635	0	-39 972	52 635
837034	SPA - Sporfornyelse BTB	93 187	49 864	0	-93 187	49 864
819050	SPA - Forberedende Ballastrens RDGB	0	45 116	0	2 249	47 366
816071	SPA-FO Ballastrensing ØKB	0	41 906	0	0	41 906
828301	SPA-Egersund - Sandnes, KL-anlegg	53 953	35 353	0	-53 953	35 353
829241	SPA - Ballastrensing	0	34 507	0	0	34 507
819056	SPA - Drensanlegg Dovrebanen	0	30 177	0	0	30 177
836029	Svillebytte Rørosbanen	0	27 323	0	0	27 323
810563	SPA-FO Forbr.Ballastrensing Fr.stad - Sarpsborg	25 086	24 349	0	0	49 436
818039	Nytt KL - anlegg Drammen - Kobbervik	9 656	23 030	0	-9 656	23 030
837047	Driftsbase Marienborg	1 360	21 601	0	0	22 961
818052	SPA - Ballastrensing DVB	0	21 569	0	0	21 569
	Andre prosjekter	2 241 245	694 477	-204 507	-1 835 326	895 889
<b>Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen</b>		<b>2 464 459</b>	<b>1 101 908</b>	<b>-204 507</b>	<b>-2 029 844</b>	<b>1 332 016</b>
889037	Nordagutu omformerstasjon - fornyelse	69 068	8 779		-71 038	6 808
889079	Børsteløs magnetisering 7 MVA	6 223	8 411		-4 692	9 943
989008	Kapasitetsøkning statiske omformere	0	2 922			2 922
889091	Driftssentraler oppgradering	751	9 320		-4 692	5 379
989004	Stavanger omformerstasjon	113 989	22 648			136 637
	Andre prosjekter	24 823	23 049		-29 369	18 502
<b>Fornyelsesprosjekter Bane Energi</b>		<b>214 854</b>	<b>75 129</b>		<b>-109 791</b>	<b>180 192</b>
<b>Sum</b>	<b>Fornyelsesprosjekter</b>	<b>2 679 313</b>	<b>1 177 037</b>		<b>-2 139 635</b>	<b>1 512 208</b>

## Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse

### Investeringsprosjekter banedivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2011	Investering i 2011	Overf mellom investering og fornyelse 1)	Overføring for aktivering 2011	UB 2011
971915	Underbygning	56 883	174 080	33 325	0	264 288
971919	Overbygning	31 541	85 290	71 989	0	188 820
971993	Prosjektadministrasjon	0	85 109	42 809	0	127 918
971925	KL-anlegg	66 996	81 995	2 322	0	151 312
971934	Signal/sikringsanlegg	78 147	76 719	4 831	0	159 697
971165	Underbygning Lysaker-Asker	10 636	54 762	0	0	65 398
	Andre prosjekter	715 943	394 914	49 231	-142 513	1 017 575
<b>Investeringsprosjekter Banedivisjonen</b>		<b>960 147</b>	<b>952 869</b>	<b>204 507</b>	<b>-142 513</b>	<b>1 975 009</b>

1) Prosjekt Etterstad-Lysaker gikk fra å bevilges på post 23 til 30 fra 2010. Dette er ivarett ved bokføring i resultatet. Overføringen i balansen er gjort i 2011.

### Investeringsprosjekter Utbyggingsdivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse

Prosjekt	Prosjekt	IB 2011	Investering i 2011	Overf mellom investering og fornyelse	Overføring for aktivering 2011	UB 2011
951150	Lysaker-Sandvika	2 904 179	246 813	0	0	3 150 992
923200	Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	737 570	440 552	0	0	1 178 122
960166	Gevingåsen tunnel	484 371	241 628	0	0	725 999
999100-999190	Oslo - Ski, nytt dobbeltspor	226 466	291 417	0	0	517 883
960169,960301-5	Eidsvoll-Hamar	286 444	323 168	0	0	609 612
960156	Holm-Holmestrand-Nykirke	254 462	553 507	0	0	807 969
960129	Fjernstyring Mosjøen - Bodø	420 608	29 619	0	-50 888	399 339
960127	Alnabru CS	185 763	6 039	0	0	191 802
960152	Halden driftsbane	169 608	32 651	0	0	202 259
952009	Farriseidet - Porsgrunn	108 348	81 852	0	0	190 200
957400	Sandnes - Stavanger	160 727	-10 257	0	-146 869	3 601
960170	RØ Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	77 864	90 661	0	-68 136	100 389
960235	Kundeinformasjon	52 740	105 386	0	-52 740	105 386
960215	ERTMS erfaringsstrekning ØfbØI	49 888	70 695	0	0	120 583
960242	Ulriken Tunnel	23 428	64 090	0	0	87 518
	Andre prosjekter	1 125 316	706 395	0	-510 595	1 321 116
<b>Investeringsprosjekter Utbyggingsdivisjonen</b>		<b>7 267 782</b>	<b>3 274 215</b>	<b>0</b>	<b>-829 227</b>	<b>9 712 769</b>
<b>Sum</b>	<b>Investeringsprosjekter</b>	<b>8 227 929</b>	<b>4 227 084</b>	<b>204 507</b>	<b>-971 741</b>	<b>11 687 779</b>



**Note 6 Finansinntekter og finanskostnader**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Renteinntekter, DnB Nordpool	128	119
Renteinntekter	901	537
Valutagevinst	2 518	2 990
Annen finanskostnad	0	3
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>3 547</b>	<b>3 649</b>
Rentekostnader, DnB Nordpool	173	154
Rentekostnader	73	100
Morarenter, kostnad	1 899	1 661
Annen finanskostnad	90	79
Valutatap	2 683	2 750
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>4 918</b>	<b>4 745</b>

**Kalkulatoriske rentekostnader**

Kalkulatoriske kapitalkostnader er ikke bokført i regnskapet. Nedenfor presenteres rentekostnader beregnet for investeringer med en kalkulatorisk sats gitt fra Senter for statlig økonomistyring.

Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:	31.12.11	31.12.10	Gjennomsnitt i perioden
	Balanseført verdi immaterielle eiendeler	5 258	1 803
Balanseført verdi andre varige driftsmidler	41 390 859	37 244 268	39 317 563
Sum	41 396 117	37 246 070	39 321 094
Antall måneder på rapporteringstidspunktet:			12
Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2011:			39 321 094
Fastsatt rente for år 2011::			3,08 %
<b>Beregnet rentekostnad på investert kapital:</b>			<b>1 211 090</b>

**Note 7 Netto avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (bruttobudsjetterte virksomheter)**

Tusen kroner

**Avregning med statskassen (periodisert og kontant)**

		31.12.11	31.12.10	Endring
Anleggsmidler	Investeringer i andre selskaper	102	102	0
	Obligasjoner og andre fordringer	0	0	0
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	445 301	317 887	127 414
	Kundefordringer og andre fordringer	208 480	185 055	23 426
	Periodeavgrensningsposter	24 904	22 940	1 965
	Andre omløpsmidler	472 425	485 601	-13 176
	<b>Sum</b>	<b>1 151 212</b>	<b>1 011 583</b>	<b>139 629</b>
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	458 266	421 743	36 522
	Avsatte /skyldige feriepenger	216 326	194 584	21 742
	Andre lønsrelaterte avsetninger	135 968	125 904	10 064
	Påløpte kostnader og periodeavgrensningsposter	0	366	-366
	Annen kortsiktig gjeld	583 926	612 927	-29 000
	<b>Sum</b>	<b>1 394 486</b>	<b>1 355 525</b>	<b>38 961</b>
Langsiktige forpliktelser	Miljøforpliktelser	0	0	0
	Andre forpliktelser	323 718	307 559	16 159
	<b>Sum</b>	<b>323 718</b>	<b>307 559</b>	<b>16 159</b>
<b>Avregning med statskassen *</b>	<b>A</b>	<b>-566 992</b>	<b>-651 501</b>	<b>84 509</b>

**Hovedposter fra kontant mellomværende som inngår i avregning med statskassen:**

		31.12.11	31.12.10	Endring
Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	1	-76	0
	Forskudd ansatte/lønslån mv.	2		0
	Andre fordringer inklusive Mva.	3	-423 357	-16 587
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	4	97 876	-7 052
	Deposita mv.	5	3 066	-44 318
	Annen gjeld	6	6 037	-784
<b>Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport</b>	<b>B</b>	<b>-299 867</b>	<b>-368 607</b>	<b>-68 740</b>
<b>Bevegelse mellomværende</b>				<b>-68 740</b>

**Kontrolloppstilling av periodens endring mellomværende mot endring i avregning med statskassen:**

Konsernkonto utbetaling:	14 403 852
Konsernkonto innbetaling	-5 372 025
Netto inn/utbetaling innkrevingsvirksomhet	0
Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Netto trekk konsernkonto	<b>9 031 827</b>
Inntektsført/benyttet fra bevilgning (Brutto)	-9 006 881
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	263 406
Tilbakeførte utsatte inntekter ved salg/avgang AN, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Andre avstemmingsposter	0
Forskjell mellom inntektsføring (brutto) og netto trekk på konsernkonto	288 352
Overført avregning med statskassen (fra resultatregnskap)	-203 843
Endring saldo på arbeidskonto bank	0
<b>Sum endring i avregning med statskassen *</b>	<b>84 509</b>

\*Skal være lik summen av A i endringskolonnen

**Note 8 Langsiktig gjeld**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
<b>Gjeld LKAB</b>	<b>75 000</b>	44 800
<b>Annen langsiktig gjeld</b>	<b>75 000</b>	44 800

For Ofofbanen skylder Jernbaneverket LKAB totalt 75 mNok som er mottatt som forskuttering fra LKAB for investeringer i banen. LKAB har i flere omganger inngått avtaler med Jernbaneverket om økonomiske bidrag, både anleggsbidrag og avtaler om forskuttering av tiltak som har vært prioritert i Nasjonal Transportplan. Forskutteringsavtalene med LKAB har omfattet bygging av kryssingsspor på Katterat og Straumsnes. Lånet er uten kompensasjon for renter og prisstigning og refunderes/tilbakebetales etter hvert som det gis bevilgninger over Statsbudsjettet for tiltakene. Forskuttering kan brukes dersom en aktør ønsker å fremskynde gjennomføringen av tiltak som allerede er prioritert i Nasjonal Transportplan.

For ytterligere informasjon om Ofofbanen og adgangen til forskuttering og anleggsbidrag, se omtalen i Statsbudsjettet for 2012 Samferdselsdepartementet, side 141 og 142 og om fullmakt til forskuttering.

**Note 9 Investeringer i aksjer og selskapsandeler**

Tusen kroner

	Forretnings-kontor	Antall aksjer	Eierandel	Stemme-andel	Årets resultat	Balanseført egenkapital	Balanseført verdi kapital-regnskap	Balanseført verdi virksomhets-regnskap
BaneserviceProsjekt AS <sup>1</sup>	Oslo	1000	100,0 %	100,0 %			100	100
Finse vann og avløp AS	Finse	2	0,67 %	0,67 %			2	2
<b>Bokført verdi pr. 31.12.2011</b>							<b>102</b>	<b>102</b>

<sup>1</sup> Selskapet er under utvikling**Note 10 Varebeholdninger**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
<b>Anskaffelsesverdi</b>	<b>31.12.11</b>	31.12.10
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten	409 801	317 887
Beholdninger beregnet på videresalg	0	0
<b>Sum Anskaffelsekost</b>	<b>409 801</b>	317 887
<b>Ukurans</b>		
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		0
Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg		0
<b>Sum ukurans</b>	<b>0</b>	0
<b>Sum varebeholdninger</b>	<b>409 801</b>	317 887

Verdien på lageret er pr. 31.12.2011 balanseført med kr 410 mill.

Verdien på lagerført i lagersystemet Movex er pr. 31.12.2011 kr 369 mill. Ikke lagerført materiell er ved telling pr. 31.12.2011 verdifastsatt til kr. 41. mill.

**Note 11 Kundefordringer**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Kundefordringer til pålydende	135 454	167 683
Avsatt til latent tap *	-28 311	-30 700
Baneservice Prosjekt AS	21 626	21 626
<b>Sum kundefordringer</b>	<b>128 770</b>	<b>158 609</b>

For fordringer eldre enn 90 dager hvor 2 purringer er sendt, er det foretatt full tapsavsetning. Saker som er sendt til Samferdselsdepartementet for avgjørelse er ikke tatt med i det latente tapet

\*Herav tap på datterselskap Baneservice Prosjekt AS kr 16.625.000

**Note 12 Andre fordringer**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Forskuddsbetalt lønn	23	30
Reiseforskudd	22	28
Personallån	498	563
Depositum	1	1
Krav om refusjoner	12 796	9 662
Forskuddsbetalte kostnader (1)	66 372	16 161
<b>Sum</b>	<b>79 711</b>	<b>26 446</b>

(1) De største postene i forskuddsbetalte kostnader er husleie for kontorlokaler og publikumsarealer.

**Note 13 Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Fakturerte, ikke leverte tjenester**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
<b>Opptjente, ikke fakturerte inntekter</b>	<b>5 464</b>	<b>14 523</b>

	31.12.11	31.12.10
<b>Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter</b>	<b>0</b>	<b>366</b>

**Note 14 Bankinnskudd, kontanter og lignende**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Øvrige bankkonti *	7 747	16 619
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	76	76
<b>Sum bankinnskudd og kontanter</b>	<b>7 823</b>	<b>16 695</b>

\* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

**Note 15 Annen kortsiktig gjeld**

Tusen kroner

	31.12.11	31.12.10
Gjeld ansatte	65	24
Avsetning lønn	69 586	54 588
Påløpte kostnader	480 910	593 356
Uidentifiserte innbetalinger	1 110	1 076
Annen kortsiktig gjeld	32 255	-36 117
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>583 926</b>	<b>612 927</b>

## 7. RESULTAT-BUDSJETTOPPFØLGINGSRAPPORT

Virksomhet: Jernbaneverket

Tusen kroner

	Budsjett pr. 31.12.11	Regnskap pr. 31.12.11	Avvik: 31.12.11	Regnskap pr. 31.12.10
<b>Driftsinntekter</b>				
Inntekt fra bevilgninger	9 251 766	5 066 960	4 184 806	3 554 259
Gebyrer og lisenser	2 300	680	1 619	1 428
Tilskudd og overføringer (Anleggsbidrag)	0	38 257	-38 257	29 666
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner	0	2 648	-2 648	4 246
Salgs- og leieinntekter	1 557 204	646 877	910 327	744 794
Andre driftsinntekter	105 191	65 010	40 181	66 196
<i>Sum driftsinntekter</i>	<i>10 916 460</i>	<i>5 820 431</i>	<i>5 096 029</i>	<i>4 400 589</i>
<b>Driftskostnader</b>				
Lønn og sosiale kostnader	2 393 902	2 552 170	-158 268	2 275 716
Varekostnader	843 744	730 304	113 440	519 529
Andre driftskostnader	7 674 803	6 880 609	794 194	6 649 633
Overført til fornyelse/aktivering	-101 800	-5 380 932	5 279 132	-5 466 240
Avskrivninger	77 127	1 035 891	-958 764	946 502
Nedskrivninger	0	204 860	-204 860	
<i>Sum driftskostnader</i>	<i>10 887 776</i>	<i>6 022 902</i>	<i>4 864 874</i>	<i>4 925 140</i>
<b>Ordinært driftsresultat</b>	<b>28 684</b>	<b>-202 471</b>	<b>231 155</b>	<b>-524 551</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>				
Finansinntekter	114	3 547	-3 433	3 649
Finanskostnader	635	4 918	-4 283	4 745
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>	<i>-521</i>	<i>-1 371</i>	<i>850</i>	<i>-1 096</i>
<b>Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</b>				
Utbytte fra selskaper m.v.		0		0
<i>Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</i>		<i>0</i>		<i>0</i>
<b>Resultat av ordinære aktiviteter</b>	<b>28 163</b>	<b>-203 842</b>	<b>232 005</b>	<b>-525 647</b>
<b>Avregninger</b>				
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	28 163	-203 842	232 005	-525 647
<i>Sum avregninger</i>	<i>28 163</i>	<i>-203 842</i>	<i>232 005</i>	<i>-525 647</i>

Overført til fornyelse/aktivering balanseføres. Samtidig går anskaffelseskostnaden til reduksjon av resultatposten inntekt fra bevilgninger. Avskrivninger av anleggsmidler kostnadsføres. I takt med gjennomført avskrivning inntektsføres et tilsvarende beløp under inntekt fra bevilgning. Dette i henhold til SRS 10 og SRS 17. Konsekvensen av dette er at avskrivningene har en resultatnøytral effekt. På bakgrunn av at effekten er resultatnøytral, har Jernbaneverket i svært liten grad budsjettert postene "Overført til fornyelse/aktivering" og "Avskrivninger". Dette innebærer at det fremkommer et stort avvik mellom budsjett og regnskap både på Sum driftsinntekter og Sum driftskostnader, og at disse postene må ses i sammenheng i oppstillingen.

De to postene Overført til fornyelse/Aktivering, og Avskrivninger i budsjettet er i budsjettmodulen kun med som kostnad og ikke inntektsført som beskrevet ovenfor. Hensyntatt dette forholdet, er resultatet i budsjettet tilnærmet null.

## Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap

Kronebeløp i tusen kroner

	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
<b>1 Bevilgningsandel</b>			
Inntekt fra bevilgning	5 066 960	3 554 259	3 701 419
Sum driftsinntekter	5 820 431	4 400 595	4 359 973
<i>Bevilgningsandel (i prosent)</i>	87,1 %	80,8 %	84,9 %

Bevilgningsandel beskriver hvor stor prosentvis andel av Jernbaneverkets samlede inntekter som kommer fra bevilgning

<b>2 Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad</b>			
Lønn og sosiale kostnader	2 552 170	2 275 716	2 060 854
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	11 420 482	10 391 388	9 179 153
<i>Lønnskostnadsandel (i prosent)</i>	22,3 %	21,9 %	22,5 %

Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader av sum driftskostnader

Lønn og sosiale kostnader	2 552 170	2 275 716	2 060 854
Antall årsverk	3 547	3 275	3 066
<i>Årsverkskostnad</i>	720	695	672
<i>Endring ift. året før</i>	3,5 %	3,4 %	10,5 %

<b>3 Kostnadsandel kjøp av entreprenør- og prosjekteringstjenester</b>			
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	4 071 467	4 086 337	3 496 878
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	11 420 482	10 391 388	9 179 153
<i>Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)</i>	35,7 %	39,3 %	38,1 %

Kostnadsandel kjøp av tjenester uttrykker prosentvis andel av kostnader ifm kjøp av tjenester ift. sum driftskostnader.

<b>4 Avskrivningsandel varige driftsmidler</b>			
Akkumulert avskrivning pr 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)	5 006 920	4 076 889	3 318 915
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	1 035 891	946 502	807 686
Akkumulert avskrivning avgang i år(varige driftsmidler+immaterielle)	-25 073	-15 941	-42 831
<b>Akkumulerte avskrivninger anleggsmidler (Sum)</b>	<b>6 017 738</b>	<b>5 007 450</b>	<b>4 083 770</b>
Bokført anskaffelseskost(varige driftsmidler + immaterielle)	47 618 716	42 253 363	36 799 110
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	12,6 %	11,9 %	11,1 %

Avskrivningsandel uttrykker de akkumulerte avskrivningenes prosentvise andel av kostnaden forbundet med å anskaffe anleggsmidlene

<b>5 Avskrivningsandel infrastruktur</b>			
Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)	3 611 527	2 784 258	2 091 271
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	887 205	827 268	692 987
Akkumulert avskrivning avgang i år(varige driftsmidler+immaterielle)	-477	0	0
<b>Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur (Sum)</b>	<b>4 498 255</b>	<b>3 611 526</b>	<b>2 784 258</b>
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)	29 641 638	27 005 876	22 204 355
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	15,2 %	13,4 %	12,5 %



## Nøkkeltall Jernbaneløst basert på periodisert regnskap

Kronebeløp i tusen kroner

	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
<b>6 Opprettholdelsesgrad av varige driftsmidler</b>			
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 23	961 970	1 692 536	1 563 949
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 30	4 108 294	3 527 048	3 163 352
Korreksjon åpningsbalanse og avgang	-28 042	-24 009	-90 071
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 31	291 417	225 991	0
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 33	31 712	32 687	4 638
<b>Endring anskaffelseskost</b>	<b>5 365 353</b>	<b>5 454 253</b>	<b>4 641 868</b>
Avskrivning i år (varige driftsmidler+immaterielle)	1 035 891	946 502	807 686
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)	204 860	0	0
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	432,4 %	576,3 %	574,7 %

Opprettholdelsesgrad av anleggsmidler er årets tilganger og fornyelser av anleggsmidler i % av av- og nedskrivningskostnader.

<b>7 Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)</b>			
Fornyelser	961 970	1 692 536	1 563 949
Avskrivning i år (infrastruktur)	887 205	946 345	807 686
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)	204 860	0	0
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	88,1 %	178,8 %	193,6 %

Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur uttrykker det prosentvise forholdet mellom fornyelse av eksisterende infrastruktur og mellom fornyelse av eksisterende infrastruktur og kostnader til avskrivning og nedskrivning

<b>8 Dekningsgrad av Gardermobanen uten avskrivningskostnader</b>			
Inntekt fra Gardermobanen	73 141	75 078	73 138
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	86 534	98 481	97 458
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	84,5 %	76,2 %	75,0 %

Dekningsgraden uttrykker det prosentvise forholdet mellom betaling for bruk av Gardermobanen og kostnaden som går til drift og vedlikehold av Gardermobanen

<b>9 Dekningsgrad av Gardermobanen med avskrivningskostnader</b>			
Inntekt fra Gardermobanen	73 141	75 078	73 138
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	86 534	98 481	97 458
Avskrivningskostnader (Etterstad-Venjar)	108 744	108 239	108 250
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	37,5 %	36,3 %	35,6 %

<b>10 Dekningsgrad av Ofofbanen uten avskrivningskostnader</b>			
Inntekt fra Ofofbanen	28 936	26 100	16 127
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen eks avskrivninger	46 725	36 355	38 804
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	61,9 %	71,8 %	41,6 %

Dekningsgraden uttrykker det prosentvise forholdet mellom betaling for bruk av Ofofbanen og kostnaden som går til drift og vedlikehold av Ofofbanen.

<b>11 Dekningsgrad av Ofofbanen med avskrivningskostnader</b>			
Betaling for bruk av Ofofbanen	28 936	26 100	16 127
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen	46 725	36 355	38 804
Avskrivningskostnader (Ofofbanen)	24 538	15 531	13 653
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	40,6 %	50,3 %	30,7 %