

Årsrapport – 2012

Oslo, 11. mars 2013



Innhold

1	Innledning	3
1.1	Jernbanedirektørens beretning	3
1.2	Målmatrix.....	5
1.3	Overordnet økonomisk status	5
2	Overordnede mål.....	6
2.1	Driftsstabilitet.....	6
2.2	Drift og vedlikehold	6
2.3	Prosjekt Stor Oslo	7
3	Mål og prioriteringer for 2012	9
3.1	Hovedmål 1 i tildelingsbrevet	9
3.1.1	Oppetid	9
3.1.2	Regularitet	11
3.1.3	Punktlighet	12
3.1.4	Planlagte driftsavvik.....	13
3.1.5	Kundetilfredshet.....	13
3.1.6	Økt godstrafikk.....	17
3.2	Hovedmål 2 i tildelingsbrevet	17
3.3	Hovedmål 3 i tildelingsbrevet	20
3.4	Hovedmål 4 i tildelingsbrevet	22
4	Vilkår og krav som går på tvers av målene	24
4.1	Samfunnssikkerhet og beredskap.....	24
4.1.1	Informasjonssikkerhet.....	24
4.2	Risikovurderinger i mål- og resultatstyringen.....	24
4.3	Effektivisering og måling av produktivitet.....	25
4.4	Rullering av NTP	25
4.5	Samarbeid for å skape gode togtilbud	25
5	Vilkår som gjelder administrative forhold	27
5.1	Bemanningsutvikling og geografisk fordeling	27
5.2	Likestilling, diskriminering og tilgjengelighet	27
5.3	Praktisering av IA avtalen	28
5.4	Økt rekruttering av personer med nedsatt funksjonsevne	28
5.5	Bruk av lærlinger	29
5.6	Viderebruk av offentlige data	29
6	Budsjettildeling og fullmakter	31
6.1	Kontantregnskapet.....	31
6.1.1	Post 23 Drift og vedlikehold	31
6.1.2	Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	31
6.2	Investeringer i linjen	32
6.2.1	Post 30 Investeringer.....	32
6.2.2	Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski.....	45
6.2.3	Post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele	45
6.3	Bruk av fullmakter	46
7	Periodisert regnskap.....	46

1 Innledning

1.1 Jernbanedirektørens beretning

Jernbaneverket kan i 2012 vise til gode resultater på flere virksomhetsområder. Størst framgang er det for togenes punktlighet, hvor totalt 91,2 prosent av alle persontog var i rute til endestasjonen. Dette er et resultat av godt samarbeid mellom togselskapene og Jernbaneverket. Ett mål på Jernbaneverkets bidrag til punktligheten er antall forsinkelsestimer som påføres togene på grunn av forhold ved infrastrukturen. I 2012 endte dette på 8463 timer. Det er en nedgang på 2170 timer fra året før, og det beste resultatet som er oppnådd siden målingene startet.

Den store oppgraderingen av jernbanen i på strekningen Lysaker-Etterstad i Oslo ble i hovedsak fullført i 2012. Oslotunnelen og store deler av Oslo S var stengt i seks uker om sommeren for å kunne gjennomføre arbeidene effektivt. Fornyelsene som er gjort i dette området, har gitt en mer pålitelig jernbane og er en vesentlig årsak til punktlighetsforbedringen.

Også i andre deler av landet har vedlikeholdsinnsatsen vært høy i 2012. Dette gjelder både i sporet og på stasjonene. Flere plattformer er oppgradert og nye informasjonsanlegg er montert. Dette har bidratt til en økning i kundetilfredsheten.

Det er utfordrende å sikre jernbanen godt mot ras og utglidninger som følge av økt hyppighet av ekstreme værforhold. I mars gikk et stort skred i Soknedalen på Dovrebanen. Dovrebanen var stengt i åtte uker mens banen ble gjenoppbygd. Dette ga store utfordringer for togselskapene, ikke minst for godstrafikken. Også Sørlandsbanen og Randsfjordbanen i Buskerud måtte stenges i flere dager på grunn av ekstrem nedbør på sensommeren. Beredskapen mot at denne typen hendelser skal få alvorlige konsekvenser for liv og helse er stadig forbedret, og banene ble stengt i tide før det var togtrafikk på sporet.

Antall personskader i 2012 viser en økning på 2,5 prosent i forhold til i 2011. Det er de mindre alvorlige skadene, førstehjelpsskadene, som står for økningen. Dette kan ha sammenheng med økt aktivitet på flere virksomhetsområder, men også med at rapporteringen har blitt bedre. Det er en positiv utvikling når det gjelder personskader i utbyggingsvirksomheten, og det har ikke vært alvorlige personskader her i 2012.

To personer omkom i forbindelse med jernbanedriften i 2012. Det var personer som oppholdt seg i spor. Ingen av disse var reisende eller ansatte i Jernbaneverket. Et av dødsfallene er fremdeles under etterforskning.

Jernbaneverket ble i juni gitt sikkerhetsgodkjenning fra Statens jernbanetilsyn for fem nye år.

Nivået på investeringer var rekordhøyt i 2012, og de store prosjektene har hatt god framdrift. Det gjelder bl.a. strekningen Langset-Kleverud på Dovrebanen og Holm-Nykirke og Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen. Sistnevnte hadde oppstart i 2012. Det har vært stor interesse i markedet for å delta i utbyggingsprosjektene, ikke minst fra internasjonale leverandører. Dette skyldes blant annet at størrelsen på kontraktene har økt betydelig.

På enkelte av de mange mindre investeringsprosjektene har Jernbaneverket hatt utfordringer med for svakt planunderlag og kostnadskontroll. Eksempelvis gjelder det de nye anleggene for vending og hensetting og tog, der tidsfristene var knappe. Anleggene var en forutsetning for at NSB kunne hensette nye tog og for at første del av den omfattende ruteendringen med flere tog på Østlandet kunne gjennomføres fra

desember.

Jernbaneverkets totale utbetalinger var i 2012 på 10.706 millioner kroner. Det er 628 millioner kroner mer enn i 2011 og 258 millioner kroner mer enn samlet bevilgning. Merforbruket fordelte seg med 102 millioner kroner på investeringer og 167 millioner kroner på drift og vedlikehold.

Året 2012 var et år preget av store planleggings- og utredningsoppgaver. Jernbaneverket, sammen med de øvrige samferdselsetatene, la i februar fram sitt forslag til Nasjonal Transportplan for perioden 2014-2023. Forslaget beskriver mulige satsingsalternativer for jernbanen i årene framover som grunnlag for den politiske behandlingen i første halvår 2013.

Jernbaneverket forbereder seg på at den nye transportplanen vil føre til ytterligere økning i aktiviteten på jernbaneområdet. Byggherrerollen innen utbygging er blitt mer rendyrket, og stadig mer av investeringsoppgavene settes ut i markedet etter konkurranse. Et internt effektiviseringsprogram er satt i gang i hele Jernbaneverket for å sikre best mulig ressursutnyttelse innen stabs- og støttefunksjoner. Samtidig er det foretatt nyrekruttering til flere sentrale virksomhetsområder. Interessen er stor, og det var i 2012 7663 søkere til 459 stillinger. Antall ansatte økte fra 3834 ved utgangen av 2011 til 3982 i 2012. Også antall lærlinger økte til 71 i 2012.

Oslo, 11. mars 2013



Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

1.2 Målmatrixe

Tabell 1: Jernbaneverkets målmatrixe 2012

Parameter	Status 2010	Status 2011	Status 2012	Mål 2012	Mål mot 2013
<i>Økonomi</i>					
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja
Periodisert resultat (mill. kr)	-525	-203,8	75,1	> 0	> 0
<i>Sikkerhet</i>					
Gjennomsnitt antall drepte siste 20 år	6,2	6,2	5,7	-4,5%	-4,5% p.a
Gjennomsnitt antall personskader siste 3 år	242	248	261	-4,5%	-4,5% p.a
Antall hendelser med personskade	204	247	262	-4,5%	-4,5% p.a
<i>Punktlighet</i>					
Oppetid i prosent	98,4	98,5	98,8	98,8	99,2
Regularitet i prosent	97,6	97,6	97,8	98,5	99,0
<i>Kundetilfredshet</i>					
NSBs kundeundersøkelse *	65	71	73	69	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene **	61	58	54	68	70

* Indeksen på Kundetilfredshet er endret ift tidligere års rapportering

** Undersøkelsen ble gjort i begynnelsen av 2012 og reflekterer dermed situasjonen i 2011

1.3 Overordnet økonomisk status

Tabell 2: Økonomisk oversikt, fordelt på postene i statsregnskapet

Statkonto	Poster	Regnskap 2012 ift. bevilgning		
		Bevilgning	Kontant	Avvik
135023	Drift og vedlikehold	5 435,6	5 538,0	-102,4
	<i>herav drift</i>	2 930,6	3 079,6	-149,0
	<i>herav vedlikehold</i>	2 505,0	2 458,4	46,6
135025	Drift og vedlikehold GMB	104,0	98,5	5,5
135030	Investeringer i linjen	4 495,6	4 662,9	-167,3
135031	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	382,6	389,4	-6,8
135033	Fysisk skille JBV-BaneTele AS	30,1	17,6	12,5
	Sum kap. 1350	10 447,8	10 706,4	-258,5
435001	Kjørevegsavgift	27,4	31,4	4,0
435002	Salg av utstyr og tjenester m.v.	239,2	244,3	5,1
435006	Videresalg av elekt. til togdrift	272,2	191,6	-80,6
435007	Betaling for bruk av GMB	92,0	88,4	-3,6
435016-1	Refusjoner	0,0	50,1	50,1
435037	Anleggsbidrag	0,0	129,9	129,9
	Sum kap. 4350	630,8	735,7	104,9

Merforbruk post 23 Drift og vedlikehold består av en rekke mer- og mindreutbetalinger, hvorav de største utbetalingene i 2012 er knyttet til gjenoppbygging etter ras og naturskader. Videre ble det brukt mer til korrektivt vedlikehold enn budsjettert.

Post 30 Investeringer har hatt både mer- og mindreutbetalinger på de forskjellige prosjektene. De største merutbetalingene skyldes plattformforlengelser, økt omfang og periodiseringsavvik.

Se for øvrig kapittel 6 om økonomi.

2 Overordnede mål

2.1 Driftsstabilitet

Mer robust infrastruktur og målrettet arbeid for å forbedre punktligheten har gitt en bedring i driftsstabiliteten fra 2011 til 2012.

Driftsstabiliteten på jernbanen har stort sett vært bra gjennom hele året. Klimaet ga i år som i fjor noen utfordringer midt i året. Skred i soknedalen i mars medførte at Dovrebanen var stengt i 8 uker. Det var også store nedbørsmengder i juli/august, men dette ga mindre ringvirkninger på stabiliteten enn året før.

Antall forsinkelsestimer er redusert fra 10634 i 2011 til 8462 i 2012.

2.2 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har i 2012 hatt en betydelig innsats på drift- og vedlikeholdsområdet. Det er igangsatt flere tiltak på bakgrunn av hendelsene i 2011. Blant annet reviderte rutiner for beredskap ved store nedbørsmengder. I forhold til tidligere år er antall forsinkelsestimer grunnet feil i infrastrukturen for 2012 gått ned, til tross for at antallet feil totalt sett har økt noe.

For å sikre kontroll og forlenge levetiden på de ulike anleggene, gjennomfører Jernbaneverket både systematiske kontroller og systematiske levetidsforlengende tiltak.

Eksempler på forebyggende aktiviteter i 2012:

- Justert 975 km jernbanespor
- Stikkbytte (bytte av de mest slitte) av ca. 6 km skinner og ca. 6000 sviller fordelt på diverse korte strekninger for å forlenge sporets levetid på disse delstrekninger.
- Systematiske smøringer av sporet for å redusere slitasjen på hjul og skinner. I 2012 er nesten hele nettet behandlet tre ganger.
- Målrettet sliping av skinner, dels for å redusere støy på utsatte strekninger, dels for å fjerne rifler og bølger i skinneoverflaten, og dermed forlenge levetiden. I 2012 er 320 sporkilometer slipt.
- Vegetasjonssprøyting for å opprettholde sporstabiliteten. Det er utført sprøyting langs hele linjen og på alle stasjonsarealer. For å opprettholde sikten langs jernbanesporet og redusere risiko for skogbrann foretas det systematisk skogrydding. I 2012 er det ryddet i overkant av 100 km av linjen.
- Innen elektrofagene foretas det også komponentrettet vedlikehold i tillegg til de systematiske kontroller, bl.a. er det skiftet ca. 160 stk drivmaskiner i sporveksler og ca. 350 stk sporfeltreoler.

Det er i 2012 etablert en omfattende snøberedskap i vintersesongen og rydding/renhold i sommersesongen. Vinteren er håndtert på en måte som har gitt liten konsekvens ift. oppetid/forsinkelsestimer. Slutten av 2012 ga imidlertid store utfordringer på Sørlandsbanen, med tog som kjørte seg fast.

Hendelsene knyttet til klima har gitt store merkostnader og utfordringer for Jernbaneverket og togselskapene. Særlig for godstransportørene som må finne alternativ transport. Det er iverksatt tiltak for å øke robustheten i infrastrukturen, noe som vil kreve betydelig innsats over flere år før ønsket robusthet er oppnådd. Tiltakene omfatter forsterkninger og utvidelse av fyllinger som jernbanesporet ligger på, økt

dimensjonering av stikkrenner og grøfter, fjellsikring og sikring av sideterreng. Videreføring av disse tiltakene er innarbeidet i forslag til NTP 2014-2023.

Jernbaneverket samarbeider med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt om nye løsninger for skred-/ og rasvarsling, samt varsling ved store nedbørsmengder. Som en del av dette samarbeidet er det etablert flere målestasjoner for nedbør langs jernbanen.

I 2012 er arbeidet med ballastrensing videreført på deler av Østfoldbanen og Dovrebanen, tilsammen ca. 24 km. I tillegg er arbeidet med forberedelser til ballastrensing gjennomført på deler av Østfoldbanen, Dovrebanen, Bergensbanen og Ofotbanen.

Det er byttet til sammen ca. 24 km skinner på Bergensbanen, Ofotbanen, Nordlandsbanen, og Sørlandsbanen. Det er videre byttet ca. 54000 sviller på Ofotbanen, Nordlandsbanen, Sørlandsbanen og Rørosbanen. Dessuten er det skiftet ut ca. 20 sporveksler på Nordlandsbanen, Sørlandsbanen, Hovedbanen, Bergensbanen og Dovrebanen, samt Lodalen og Filipstad.

Det er utført forberedende arbeider for fornyelse av kontaktledningen på Sørlandsbanen. Dette prosjektet videreføres i 2013.

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. Dette arbeidet ventes fullført i 2013.

2.3 Prosjekt Stor Oslo

Strekningen Etterstad-Lysaker er første etappe innenfor Prosjekt Stor Oslo. Fornyelsesarbeidene på strekningen er i hovedsak avsluttet i 2012. Jernbaneverket ser en positiv utvikling av opptiden etter de gjennomførte arbeidene. Gjenstående aktiviteter i 2013 er bl.a. fullføring av nytt koplingshus i Oslogate og enkelte tiltak for bedret jordfeilindikering.

Hovedplanene for fornyelse på de to neste strekningene innenfor prosjektet er godkjent; Etterstad-Lillestrøm og Lysaker-Sandvika. Detaljplanlegging av fornyelsesarbeidet på disse strekningene er igangsatt i 2012. Strekningen Lysaker-Sandvika planlegges koordinert med prosjektet "Høvik hensetting og vendespor" med anleggsstart april 2013.

Selv om det er gjort store fornyelsesarbeider i forbindelse med første etappe i prosjektet er det fremdeles risiko for driftsstans på grunn av grensesnittet mellom ny og gammel infrastruktur som ikke har blitt fornyet som en del av prosjektet. Jernbaneverket har oppmerksomhet på dette forholdet og vurderer løpende hvordan restusikkerheten kan ivaretas og eventuelle behov for ytterligere tiltak.

Prosjekt Stor Oslo har et mindreforbruk på ca. 98 millioner kr i forhold til budsjett i 2012. Mindreforbruket skyldes bl.a. utsatt idriftsettelse av akseltellere, lavere sluttkostnad for kontrakter og noe forskyvning av sluttoppgjør til 2013.

Det er ikke planlagt langvarige sporbrudd i Oslotunnelen i 2013. Men fra 13. juli er det 9 dagers totalbrudd knyttet til prosjektet for kapasitetsøkende tiltak. Prosjekt Stor Oslo utnytter denne perioden til brannsikringstiltak i Oslotunnelen.

Brannsikringstiltak i Oslotunnelen

Forbedring av brannsikkerheten i Oslotunnelen pågår. Arbeidene er koordinert med fornyelsesprosjektet Prosjekt Stor Oslo. På bakgrunn av branntilsyn i Oslotunnelen i 2011 har Brann- og redningsetaten i brev av 6.11.2012 pålagt Jernbaneverket å gjennomføre installasjon av ny brannvannledning, røykventilasjonsanlegg og utredninger/hovedplaner innen 31.12.2013. Brann- og redningsetaten varslar at de vil vurdere tvangsmulkt om ikke arbeidene er gjennomført innen fristen. Jernbaneverket har igangsatt arbeidet med ny brannvannledning og innhentet tilbud på røykventilasjonsanlegg.

Jernbaneverket innhentet tilbud på utredninger/hovedplaner høsten 2012 med forutsatt ferdigstillelse første halvår 2013. I dialogen med Brann- og redningsetaten inngår vurdering og tolkning av ulike regelverk for tunnelsikkerhet. Jernbaneverket vil derfor komme tilbake med en oppdatert tiltaksplan for Oslotunnelen. De mest omfattende tiltakene må Jernbaneverket komme tilbake til, både mht. kost-nytte vurderinger, gjennomføringstidspunkt og budsjettbehov.

Jernbaneverket mottok en ekstrabevilgning til brannsikringstiltak i RNB 2012 på 60 millioner kr. på post 23. Ca. 30 millioner er utbetalt i 2012. Mindreforbruket skyldes forskyving i fremdriften grunnet utsettelse av brannvannentreprisen. Tilbud på brannvannentreprisen ble mottatt i mars i år, men ble forkastet pga. svært høyt prisnivå. Nye tilbud er innhentet og kontrakt ble inngått for gjennomføring i 2013. Brannsikringstiltak vil pågå nattestid store deler av 2013.

3 Mål og prioriteringer for 2012

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 busetjingsmønsteret.

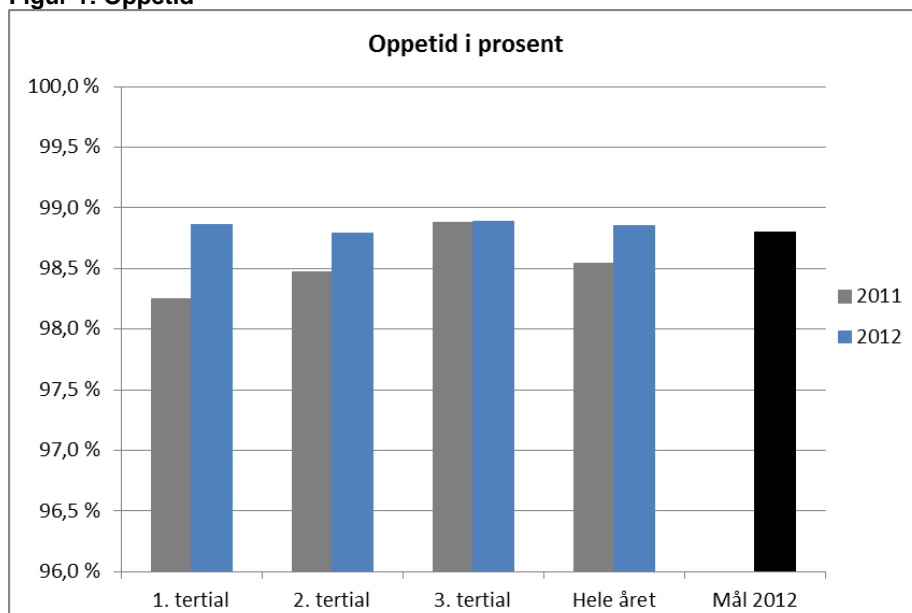
Resultatmål: Målet for oppetida i 2013 er sett til 99,2 % for å betra punktlegheta i togtrafikken. Målet for regulariteten i togtrafikken i 2013 er sett til 99,0 %.”

3.1.1 Oppetid

Jernbaneverkets etappemål for 2012 er en oppetid for jernbaneinfrastrukturen på minst 98,8 % og maksimalt 9.000 forsinkelsestimer på grunn av infrastrukturen.

Resultat: Målet for 2012 er oppnådd. Oppetiden for 2012 ble 98,8 %, noe som tilsvarer 8.462 forsinkelsestimer.

Figur 1: Oppetid



* 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.

Forsinkelsestimer

Det er en positiv utvikling for forsinkelsestimer relatert til infrastrukturen i 2012 sammenlignet med 2011. Dette viser at de tiltakene som gjennomføres gir positiv effekt. En høy oppetid i Oslo-området medfører også at trafikkavviklingen går bedre i det resterende jernbanenettet. I tillegg har Jernbaneverket hatt en god håndtering av vintervedlikeholdet i 2012. Kategoriene «Feil på sikringsanlegg» og «Feil på øvrig infrastruktur» viser en betydelig forbedring i 2012, mens «Ytre forhold» viser en forverring. Under kategorien «Ytre forhold» inngår konsekvensen av ras, avsporinger og materiell som sperrer sporet.

Tabell 3: Fordeling av forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen

	2011	2012	Absolutt endring	Prosentvis endring
Feil på sikringsanlegg	4 089	3 136	-953	-23,3 %
Feil på kontaktledning	921	1 081	160	17,4 %
Feil i øvrig infrastruktur (bane)	2 757	1 419	-1 338	-48,5 %
Planlagt arbeid	1 232	1 099	-133	-10,8 %
Tele	79	88	9	11,4 %
Ytre forhold	1 005	1 140	135	13,4 %
Materiell med feil, sperrer spor	550	500	-50	-9,1 %
Sum	10 633	8 463	-2 170	-20,4 %

På tross av den gode utviklingen totalt sett for infrastrukturen i 2012 viser omfanget av hendelser med flom, ras og utglidninger ytterligere behov for å gjøre alle strekningene mer robuste. I 2011 og 2012 medførte hendelsene betydelige konsekvenser i forhold til forsinkelsestimer, innstilling av tog og saktekjøringer. På bakgrunn av dette er oppetid og forsinkelsestimer ennå ikke på et tilfredsstillende stabilt nivå.

I de første månedene i 2012 var det flere større hendelser; godstog som sporet av ved Dombås, Flirt som sporet av under testkjøring på Vestfoldbanen og ras i Soknedalen på Dovrebanen.

Raset på Dovrebanen ga spesielt store utfordringer for godstrafikken. I tillegg har rasfare på andre deler av Dovrebanen og Nordlandsbanen medført operative tiltak (reduert hastighet eller kortvarig stenging) for å ha kontroll med sikkerheten. Intense nedbørsmengder i august medførte at Sørlandsbanen mellom Hokksund og Kongsberg, samt Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss ble stengt i flere dager på grunn av utrasing. På slutten av året var det større hendelser med ras og utglidninger på Bergensbanen og ekstremt snøvær på Jæren.

Lynnedslaget på Alnabru i juli ga store skader på det elektriske anlegget og på sikringsanlegget og medførte konsekvens for avvikling av godstrafikken. I siste del av 2012 var det tilfeller av jordfeil på Oslo S, i tillegg nedrevet kontaktledning i Trondheimsområdet og brann i Oslo-tunellen. Sistnevnte medførte mange forsinkelsestimer i desember.

I 2012 har Jernbaneverket gjennomført omfattende drenerings- og klimatiltak fordelt på Dovre-, Nordlands- og Bergensbanen. Denne satsingen fortsetter videre i 2013. Gjennom en ekstern analyse er det bekreftet at etterslep på underbygning er betydelig. Jernbaneverket ønsker å fortsette satsingen på klimatiltak videre i neste NTP periode.

Kategorien "Feil på kontaktledning" har i 2012 18 % flere forsinkelsestimer enn 2011. Jernbaneverket hadde færre kontaktledningsfeil totalt, men flere nedrivninger av kontaktledningen, som raskt gir større konsekvenser i form av forsinkelsestimer og innstillinger. Gjennomsnittlig antall forsinkelsestimer på grunn av KL-feil har gått opp fra 5,7 timer til 7,4 timer per feil. Dette skyldes økt antall nedrivninger.

Forsinkelsestimer i kategorien "Planlagte arbeider" er hovedsakelig en konsekvens av busskjøring i forbindelse med stenging av deler av banene for å gjennomføre investerings- og vedlikeholdsaktiviteter. Ved kortvarige stenginger erstattes tog med buss på delstrekningen, noe som medfører at tog må vente på buss før det kan fortsette videre.

Det totale antallet forsinkelsestimer viser en klart positiv utvikling. Siden 2010 har det vært en nedgang på 40 %. Etter avtale med Jernbaneverket har også jernbaneforetakene satt mål for å redusere årsaker til forsinkelser. Disse ble nådd med god margin og har bidratt til færre forsinkelser og økt punktlighet.

Tabell 4: Forsinkelsestimer pr år i perioden 2010-2012 - Fordelt på årsakenes opprinnelsessted

	2010	2011	2012
Jernbaneverket	11 995	10 634	8 463
Togselskapene	13 880	10 457	7 570
Utenforliggende årsaker	12 713	11 428	6 938
Sum	38 589	32 519	22 971

Tabell 5: Forsinkelsestimer pr måned i 2012 - Fordelt på årsakenes opprinnelsessted

	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Jernbaneverket	871	469	814	680	1090	510	421	820	461	696	552	1078
Togselskapene	782	749	530	446	581	564	444	565	503	720	581	1105
Utenforliggende årsaker	694	872	496	327	529	568	388	571	527	675	507	784
Sum	2347	2090	1840	1453	2200	1642	1254	1956	1490	2091	1640	2967

3.1.2 Regularitet

Mål: Målet for regulariteten i togtrafikken i 2013 er at minst 99,0 % av persontogene skal kjøre i henhold til ruteplan. Etappemålet for 2012 er 98,5 %.

Regulariteten for 2012 endte på 97,8 % mot 97,6 % i 2011. Dette er en forbedring fra året før, men det er likevel et stykke fra målet. Med årets trafikkmengde ville oppnåelse av etappemålet på 98,5 % kreve at totalt antall innstillinger ble redusert til ca. 5600.

Tabell 6: Antall innstilte persontog, fordelt på årsakenes opprinnelsessted

	2009	2010	2011	2012	Endring
Jernbaneverket	4698	4498	6155	5158	-16,2 %
Togselskapene	2401	3811	1992	1705	-14,4 %
Utenforliggende forhold	564	746	784	1328	69,9 %
Sum	7663	9055	8931	8191	-8,3 %

Tabell 7: Antall innstilte persontog pr måned i 2012 - Fordelt på årsakenes opprinnelsessted

	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Jernbaneverket	306	106	302	376	592	155	39	1076	125	305	261	1515
Togselskapene	187	294	148	81	141	121	52	80	89	157	158	197
Utenforliggende årsaker	45	499	94	10	238	74	4	30	75	127	32	100
Sum	538	899	544	467	971	350	95	1186	289	589	451	1812

Antallet innstillinger som skyldes forhold som Jernbaneverket er ansvarlig for er redusert med 16,2 %. Det er særlig innstillinger knyttet til ytre forhold, dvs. ekstremvær, som er betydelig redusert (-44 %). Det er også en svak nedgang i antallet innstillinger som følge av feil i sikringsanlegget. For jernbaneforetakene er feil på materiellet og endrede planforutsetninger de største årsakene til innstillinger, men også her er det en positiv utvikling.

Det har vært en stor økning av innstillinger knyttet til utenforliggende forhold i 2012. Størstedelen av denne skyldes avsporingen på Nykirke i februar som førte til i overkant av 350 innstillinger. Store hendelser, som at Dovrebanen var stengt pga. ras i mai og brannen i Oslo-tunnelen i desember, bidro til at mai, august og desember endte med totalt 3969 innstillinger. Dette tilsvarer nesten halvparten av alle årets innstillinger. I gjennomsnitt gav de øvrige ni månedene 470 innstillinger, noe som ville gitt et helårlig resultat på 5640 innstillinger som omtrentlig tilsvarer etappemålet på 98,5 %.

3.1.3 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

Punktligheten viste god utvikling i 2012, og punktlighetsmålene ble nådd for persontogindikatorene, dvs. for alle persontog og Flytogets ankomst på Gardermoen. Dette er en fortsettelse av den positive utviklingen med en sammenhengende stigende trend etter 2010. Også godstrafikken har hatt en stor fremgang selv om målene ikke ble nådd.

I tillegg til en mer robust infrastruktur har annet målrettet arbeid for å forbedre punktligheten hatt positiv innvirkning på resultatene. I 2012 har løpende oppfølging av forsinkede tog gjennom samtaler med jernbaneforetak og aktiv oppfølging av togene blitt trappet opp. Dette har gitt større oppmerksomhet på detaljer og bidratt til økt punktlighet, spesielt gjennom reduksjon av de mindre forsinkelsene.

Tabell 8: Punktlighet pr. 31. desember 2012

Produktkategori	Mål	Resultat			
		2009	2010	2011	2012
Alle persontog	90 %	86,6 %	85,5 %	88,6 %	91,2 %
Persontog Oslo i rush		77,1 %	77,7 %	81,2 %	85,6 %
Flytoget	95 %	94,3 %	92,0 %	94,3 %	96,2 %
Godstog	90 %	79,9 %	74,2 %	77,5 %	81,0 %

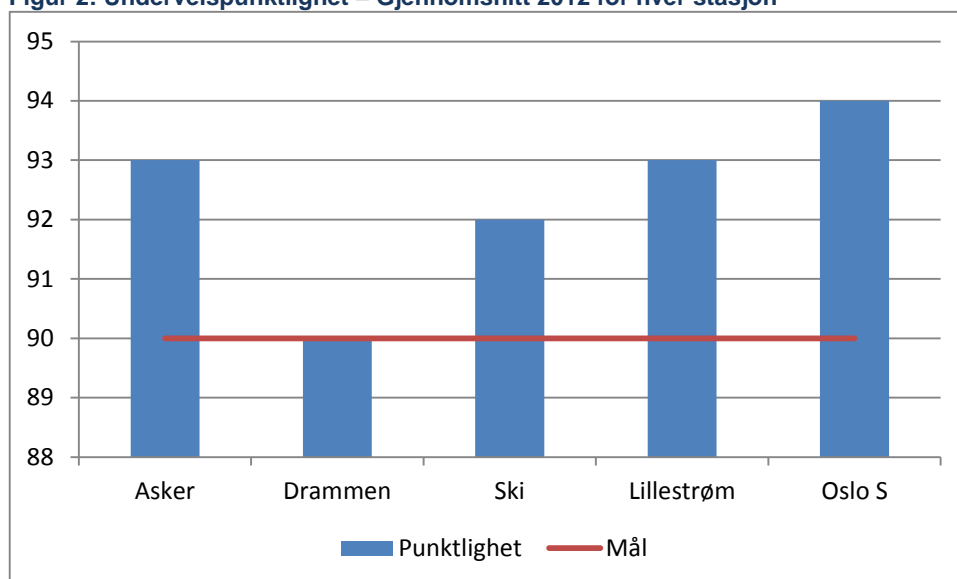
Punktlighetsdata

For at punktlighetsstatistikken skal bli riktig har Jernbaneverket i løpet av 2012 gjennomført en omfattende opplæring for å oppnå bedre registrering av årsakskoder. Ved årsskiftet 2011/2012 ble også registreringspunktet for forsinkelser endret fra der toget kjører ut fra stasjonen til der toget kjører inn. Denne endringen påvirker ikke punktligheten, men bidrar til mer korrekt registrering av årsaken til forsinkelser.

For å gi togpassasjerene mer relevant informasjon har Jernbaneverket i 2012 begynt å publisere underveispunktlighet for utvalgte stasjoner. Jernbaneverket har begynt med oppfølging av innstilte godstog. Det er anskaffet verktøy for å effektivisere uttrekk av punktlighetsdata, slik at det blir enklere å publisere mer toginformasjon.

Figur 2 nedenfor viser punktlighet for alle persontog og flytog som passerer stasjonene Asker, Drammen, Ski, Lillestrøm og Oslo S i alle retninger. Langdistansetog (dvs. Oslo-Trondheim/Bergen/Stavanger/Kristiansand) er holdt utenfor. Det framgår at punktligheten gjennomgående var god også underveis på stasjonene.

Figur 2: Underveispunktlighet – Gjennomsnitt 2012 for hver stasjon



3.1.4 Planlagte driftsavvik

Jernbaneverket har i 2012 registrert 1.099 forsinkelsestimer relatert til planlagte arbeider. Dette er en reduksjon på 134 forsinkelsestimer sammenlignet med samme periode i 2011. Målet for 2012 var at planlagte arbeider maksimalt skulle gi 2.000 forsinkelsestimer, og ble dermed oppnådd.

Ved planlegging av arbeider tilstreber Jernbaneverket å forårsake færrest mulig forsinkelsestimer og negative effekter for jernbaneforetakene. Videre koordineres arbeider med Statens Vegvesen og forum for transportetatene.

3.1.5 Kundetilfredshet

Mål: Det overordnede målet for 2012 er at Jernbaneverkets andel av NSBs kundetilfredshetsundersøkelse skal oppnå en score på 69 poeng. For 2013 er målet på samme indeks en score på 71 poeng.

Kundetilfredshetsundersøkelser

NSBs kundeundersøkelse høsten 2012 resulterte i en JBV KTI på 73 (den andel av spørsmålene som angår Jernbaneverkets tjenester). Målsettingen ble derfor oppfylt med god margin. Resultatet framkommer ved beregning av en gjennomsnittsverdi fra de av spørsmålene i NSBs kundetilfredshetsundersøkelse som alene berører Jernbaneverkets ansvarsområder og presenteres som JBV KTI i

Tabell 9.

I tillegg til NSBs generelle kundetilfredshetsundersøkelse gjennomførte Jernbaneverket sammen med NSB i juni en lokal undersøkelse rettet kun mot trafikkinformasjon på stasjoner i området Stor-Oslo. I følge denne målingen opplever kundene at trafikkinformasjonen er blitt bedre. Forbedringen kan knyttes til god opplevelse av skilting på stasjonene, færre forsinkelser og at informasjonen ved forsinkelser er blitt bedre. Nærmere omtale av utviklingen følger nedenfor.

Tabell 9: Kundetilfredshet – Jernbaneverkets ansvarsområder

		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stasjonsområdet	Lokal	71	76	72	74	79	79
	Regional	83	82	81	82	85	84
Informasjon på stasjonsområdet i normalsituasjon	Lokal	59	61	60	62	78	80
	Regional	75	75	74	75	86	87
Informasjon på stasjonsområdet ved avvik	Lokal	31	36	38	41	49	51
	Regional	43	52	46	53	51	57
JBV KTI		60	64	62	65	71	73

Tallene er hentet fra NSBs fellesrapport etter høstens kundetilfredshetsundersøkelse. De utvalgte parameterne reflekterer JBVs ansvarsområder. JBV KTI er gjennomsnittet av disse.

Informasjon på stasjonsområdet i normalsituasjoner

Resultatene fra årets kundeundersøkelser viser en økt tilfredshet med informasjonen på stasjon både for lokal- og regiontog.

Jernbaneverket har i 2012 utviklet ny layout for informasjonsskjermer på plattformene. Denne er i prøvedrift på Nationaltheatret og Oslo S. I tillegg til rutetidsinformasjon vises togets sammensetning, fasiliteter om bord i toget og sektorinndeling av plattform. Dette er et av flere samarbeidsprosjekter mellom Jernbaneverket og togselskapene for å forbedre informasjonen. I tillegg samarbeider Jernbaneverket med NSB om en hospiteringsordning for operativt personale. Denne skal øke forståelsen for hverandres arbeid og utfordringer for å oppnå bedre samhandling og koordinering av informasjon.

I 2012 ble det også installert nye skjermer på flere stasjoner. Det jobbes med å videreutvikle innholdet som vises på skjermene, bl.a. med mer presis sanntidsinformasjon. Årets undersøkelser viser at kundene foretrekker skriftlig informasjon på skjermer fremfor informasjon over høyttaler og videre oppgradering av skjermer på stasjoner vil derfor bli prioritert.

Informasjon på stasjonsområdet i avvikssituasjoner

Kundenes opplevelse av informasjonen på stasjonsområdet ved driftsforstyrrelser er blitt bedre. Det er likevel på dette området kundene er minst tilfreds.

For å bli bedre på å informere ved store driftsavvik i togtrafikken har Jernbaneverket utarbeidet en særskilt brukerevaluering. Denne ble tatt i bruk høsten 2012 og gir de reisende mulighet til raskt å gi tilbakemeldinger på forbedringsområder. Disse har påvist forbedringsmuligheter og bidratt til gjennomføring av tiltak.

Et hovedtiltak bak den positive utviklingen har vært utviklingen av informasjonsplaner som benyttes når det oppstår avvik i trafikkavviklingen. Det er videre jobbet mye med forbedring av rutiner for de som utøver kunde- og trafikkinformasjon og det er laget et opplegg for trening på avvikssituasjoner.

Samarbeid med togselskapene

Den årlige undersøkelsen rettet mot togselskapene gav et resultat på 54 poeng, som er noe lavere enn 2011-resultatet. Målet for 2012 var 70 poeng (3,8 i målt verdi) og resultatet er ikke tilfredsstillende.

Det er kun på kapasitetsfordeling at Jernbaneverket opplever en forbedring i kundenes tilfredshet. Alle andre forhold er dårligere enn tidligere og inkluderer togselskapenes

opplevelse av Jernbaneverket som en lite tilgjengelig og kompleks organisasjon hvor det er tidkrevende og vanskelig å finne fram, uklarhet i roller og ansvar, manglende kundeforståelse, lang saksbehandlingstid og omfattende regelverk.

Tabell 10: Kundetilfredshetsindeks - togselskapene

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Målt verdi	3,4	3,2	3,6	3,5	3,3	3,2
Indeks	60	55	64	61	58	54

Indeksert verdi: Skalaen 1-5 (helt uenig – helt enig) er konvertert iht. metodikk fra Norsk kundebarometer, slik at 1 = 0 og 5 = 100.

Det er igangsatt en rekke tiltak for å forbedre situasjonen. Organisatorisk er det opprettet en egen enhet med særskilt ansvar for godssegmentet og terminaler. Videre er det etablert en kundeansvarsfunksjon som er under utvikling og oppbemanning. Jernbaneverket er også i gang med utvikling av ny sportilgangsavtale. For å hjelpe togselskapene å finne fram gjøres informasjon om kontaktpersoner og ansvarsforhold i Jernbaneverket mer tilgjengelig og det er etablert en fast møtstruktur på ledelsesnivå for å utvikle samarbeidet. I tillegg til flere andre aktiviteter vil Jernbaneverket vektlegge å synliggjøre bedre for togselskapene hvilke tiltak og aktiviteter som pågår eller vil bli igangsatt.

Kundesenteret

I 2012 mottok kundesenteret totalt 11038 henvendelser fra publikum. Dette er mer enn en dobling fra 2011 (+ 5707). Økningen forklares i hovedsak av tre typer henvendelser, som alle er forbundet med nytt tjenestetilbud: Innføringen av parkeringsordning med oblatløsning (1796), overtakelse av assistansetjenesten fra NSB (1126) og publisering av trafikkinformasjon (994). Det har mest vært behov for informasjon i forbindelse med å ta i bruk tjenestene. I tillegg har det vært en økning i antall henvendelser knyttet til fasiliteter på stasjonene.

Henvendelser knyttet til informasjonsavvik har gått ned (- 29 %) og henger sammen med den positive utviklingen vi ser av resultatene på kundeundersøkelsene knyttet til informasjon i avvikssituasjoner.

Stasjonsområdene

Stasjonsområdene er de reisendes første og siste del av togreisen. Jernbaneverket jobber for at publikumsarealene skal gi en positiv reiseopplevelse gjennom å fortsette arbeidet med å gjøre disse tilgjengelige, rene, ryddige og godt vedlikeholdte.

I løpet av året har Jernbaneverket på Oslo S pusset opp resterende tuber, malt søyler på perrongene og utbedret plattformoverbyggene. På flere stasjoner er det byttet ut informasjonsskilt og stasjonsmøbler, pusset opp venterom, installert HC-toaletter, samt merket opp og utbedret parkeringsplasser for bil og sykkel.

Alle stasjonene har fra 2012 faste intervaller for kontroller. Dette bidrar til at eventuelle avvik oppdages fortløpende og tiltak kan iverksettes, eksempelvis ved manglende lyskilder, glatte plattformer, ikke utført renhold, manglede skilting og tagging. Det er også etablert bedre muligheter for kundene til å gi direkte tilbakemelding, noe som har bidratt til å identifisere stasjoner med behov for tiltak. Underliggende data viser at reisende med lokaltog i Oslo-området har en økende tilfredshet med stasjonsområdene.

Parkering

Knapphet på parkeringsplasser for bil og sykkel er fortsatt en utfordring. Jernbaneverket har i løpet av 2012 økt antall tilgjengelige parkeringsplasser for bil fra ca. 16 000 til i underkant av 17 000. Jernbaneverket implementerte SMS-oblatordring 1. mars 2012 som bl.a. bidrar til at pendlere med gyldig periodebillett blir prioritert ved parkerings-plassene. Ved utgangen av 2012 er oblatordningen tatt i bruk for pendlerparkeringen ved Kolbotn, Lørenskog, Asker, Ski, Eidsvoll, Eidsvoll Verk, Lier, Hokksund og Mjøndalen Stasjon. Løsningen synes å fungere godt og vil bli vurdert utvidet til flere stasjoner.

Assistansetjenesten

Fra 2. januar i 2012 overtok Jernbaneverket ansvaret for assistansetjenesten fra NSB og Flytoget på de fire stasjonene (Oslo S, Gardermoen, Bergen og Trondheim) hvor denne tjenesten var etablert. Antall oppdrag har ligget stabilt på ca. 100 pr måned, med en topp i desember med 171 bestillinger.

3.1.6 Økt godstrafikk

Det langsiktige målet er å legge til rette for å doble godstrafikken på jernbane. Den viktigste forutsetningen for dette målet er at infrastrukturen er åpen og tilgjengelig for trafikk. I 2012 førte flere større hendelser til at godstrafikken ble særlig hardt rammet gjennom langvarige stans på hhv. Dovrebanen og Bergensbanen. Høy driftsstabilitet er derfor Jernbaneverkets viktigste arbeidsmål på kort sikt for å legge til rette for mer gods på bane, jfr. omtale i kapittel 2. På lengre sikt er investering i linje og terminalkapasitet viktig for å kunne øke godstrafikken. I 2012 ble Nodeland krysningsspor på Sørlandsbanen åpnet og ny CTC ble tatt i bruk på Bergensbanen. Øvrige godstiltak som omtalt i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2010-2013 har forsinket oppstart/framdrift.

Jernbaneverket laget i 2012 en utredning om overføring av driftsansvaret for jernbanegodsterminaler til Jernbaneverket. Utredningen argumenterer for at Jernbaneverket bør overta driftsansvaret for godsterminalene og konkurranseutsetter driften til nøytrale aktører. Dette vil kunne bidra positivt til Jernbaneverkets rolle som nøytral forvalter og legge til rette for bedre styring av kapasitetsfordeling.

En viktig forutsetning for en god progresjon i den videre satsingen med terminalene er avklaring av spørsmålet om eierskap til lastesporene på terminalene. I dag kan Jernbaneverket kun tildele kapasitet til jernbaneforetakene på de offentlige sporene inn på terminalene. Med en økning i antall forespørsler fra flere foretak er det dermed i perioder ikke nok kapasitet til å dekke alle behov. Dette har resultert i at det i 2012 har vært underkapasitet på de offentlige sporene og enkelte områder måtte i perioder defineres som overbelastet.

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 uønskete hendingar med drepne og hardt skadde med minimum 4,5 pst. per år med utgangspunkt i utviklinga fram til og med 2009.”

Skader

Jernbaneverket hadde en økning i antall innrapporterte uønskede hendelser i 2012 sammenlignet med 2011 på 8,1 % til 18676 hendelser. Uønskede hendelser inkluderer både tilløp og ulykker. Det er rapportering av tilløp og hendelser med små skader som har økt, noe som vurderes å være en følge av sikkerhetskulturarbeidet i Jernbaneverket som blant annet har fokusert på økt rapportering. Jernbaneverket har en positiv utvikling i antall skader knyttet til anleggsarbeidene på prosjektene, og har i 2012 ikke hatt alvorlige personskader eller dødsulykker knyttet til dette arbeidet.

Alle hendelser med tap av menneskeliv blir politietterforsket. Pr. 30. januar 2013 har politiet konkludert at en person omkom som følge av ulykke på jernbanen i 2012. Ytterligere en sak er fortsatt under politietterforskning, og håndteres som ulykke inntil politiet eventuelt konkluderer annerledes. Gjennomsnittet for de siste 20 årene er 5,7 drepte mot 6,2 for 2011. Dette er en reduksjon på 8,1 % og målsettingen om en årlig 4,5% forbedring er oppnådd.

Personene som omkom i 2012 var 3. person, dvs personer som ikke var reisende eller ansatte i jernbanevirksomhet. Begge personene befant seg i sporet da tog kom, og var enkeltstående hendelser.

Tabell 11: Totalt antall omkomne i 2012 og gjennomsnittet siste 20 år (driftssatt jernbane)

ÅR	Gj. snitt siste 20 år	2008	2009	2010	2011	2012
A) Omkomne	5,7	1	3	9	6	2*

* En sak er fortsatt under etterforskning av politiet.

Målet ble ikke nådd med en reduksjon på 4,5 % fra 2011 for "antall hendelser med personskader". Det er registrert en økning på 5,2 % sammenlignet med 2011. Personskade inkluderer også de som omkom i ulykker.

Målet ble ikke nådd med en reduksjon på 4,5 % fra 2011 for "antall personskader". Det er registrert en økning på 5,1 %. Dette inkluderer ikke personer som omkom i ulykker. Målet ble heller ikke nådd med -4,5 % fra 2011 for "antall personskader gjennomsnitt siste 3 år". Gjennomsnittet de siste 3 årene er 261,3 personskader. Dette er en økning på 2,5 % sammenlignet med 2011. Det er antall førstehjelpsskader som har en økning.

Tabell 12: Antall personskader i 2012. Inkluderer alle typer personskader, både driftssatt jernbane og utbygging

ÅR	Gj. snitt siste 3 år	2008	2009	2010	2011	2012
B) Hardt skadde, m/mulig varig men	2,0	2	2	3	2	1
C) Alvorlig personskade, >24 timer på sykehus	7,3	9	10	5	10	7
D) Medisinsk behandlingsskade	38,0	67	59	48	31	35
E+F) Førstehjelp*	213,0	173	179	203	213	226
Sum	261,3	251	250	259	256	269

*) Kategori E og F er Førstehjelpsskader med og uten fravær fra arbeid i etterkant

Tabellen viser at skadekategoriene B, C og D holder et stabilt lavt nivå. For de mindre alvorlige skadene, kategori E og F, er det en svakt økende trend.

For kategori B og C er følgende hendelser registrert:

- Avsporing av NSBs type 74 togsett, Flirt, den 15. februar under testkjøring ved Nykirke. 5 personer ble skadet. En av de skadde kom inn under kategori B, mens 4 kom inn under kategori C
- To fallskader i forbindelse med anleggsarbeid
- Skifteulykke hos Cargolink på Alnabru 14. september, der skiftelokomotiv kolliderte med parkerte vogner. Fører av skiftelokomotiv ble alvorlig skadet, kategori B.

Tabell 13: Totalt antall materielle skader i 2012 både driftssatt jernbane og utbygging med innrapportert eller estimert kostnad

ÅR	Gj. snitt siste 3 år	2008	2009	2010	2011	2012
> 600.000 Euro	2,7	2	0	1	5	2
> 150.000 Euro	7,3	20	13	9	9	4
> 30.0000 Euro	63,3	101	92	116	42	32
> 10.000 Euro	128,7	201	170	163	125	98
< 10.000 Euro	1111,7	441	685	652	1204	1479
Ikke spesifisert	44,3	18	37	30	102	1
SUM	1358,0	783	997	971	1487	1616

Totalt for antall saker med materielle skader er det registrert en økning på 8,7 % for 2012 sammenlignet med 2011. Dette er den samme trenden som vi så i 2011, da økningen var på hele 53,1 %. Økningen har oppstått for skadesaker med tap <10.000 Euro. Alle de andre kategoriene har hatt en reduksjon fra 2011. Økningene gjenspeiler økning i antall innrapporterte hendelser som er beskrevet først i kapittel 3.2.

I kategorien med skade >600.000 Euro var det en reduksjon fra 5 til 2 hendelser i fra 2011 til 2012. Her nevnes spesielt avsporingen ved Nykirke hvor et helt nytt 74 togsett ble totalskadet ved avsporing i en kurve.

Sikkerhetsarbeidet

Jernbaneverket har i løpet av 2012 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

Det norske Veritas avsluttet sin andre undersøkelse av sikkerhetskulturen i Jernbaneverket med utgivelse av rapport ved årsskiftet 2011-12. Rapporten viste at Jernbaneverket har hatt en positiv utvikling men at det var for tidlig å slå fast om dette var en varig endring. Det videre arbeidet med sikkerhetskultur gjennom året har vært rettet mot kompetansestyring og tilrettelegging for etterlevelse av bestemmelser.

God tilretteleggelse for at bestemmelser og retningslinjer blir etterlevet er et viktig område i sikkerhetsarbeidet. Større grad av involvering av brukerne skal legges til grunn for videre utvikling av interne bestemmelser og styrende dokumenter i Jernbaneverket. Jernbaneverket har videre etablert et system for interne revisjoner som er et effektivt hjelpemiddel for å identifisere og korrigere eventuelle avvik fra gjeldende interne eller eksterne bestemmelser.

Kompetanseutvikling har vært satsningsområde i 2012.

- Ca. 500 personer med lederansvar på ulike nivåer i organisasjonen har gjennomgått et program for utvikling innen kvalitet og sikkerhet.
- Det første programmet med simulatortrening for togledere ble fullført i juni med gode resultater.
- Gjennom hele året er det arbeidet med å etablere en kommunikasjonsstandard til bruk ved radiokommunikasjon innen trafikkstyringen. Dette er et viktig tiltak for å forebygge mot misforståelser som kan oppstå i samtaler mellom trafikkstyrere og for eksempel førere av tog. Togselskapene har vært involvert i dette arbeidet.

Installasjon og bruk av Frequentis togradioterminal ble gjennomført i 2012. Dette omfatter logging av samtaler i forbindelse med skifting, samt en oppgradering av togleders utstyr for å kunne håndtere et større antall samtaler.

Sikkerhetskulturarbeidet har bl.a. resultert i en økt rapporteringsvilje i organisasjonen. Dette fortsatte også i 2012. Ulike typer hendelsesrapporter gir et godt grunnlag for å analysere og prioritere mellom de ulike satsningsområdene. Etter første tertial utarbeidet Jernbaneverket trendanalyser. Det ble etablert en enhet for analyse og undersøkelser som skal undersøke ulykker og trender, og identifisere bakenforliggende årsaker.

Jernbaneverket har i 2012 startet arbeidet med å systematisere beredskapsarbeidet ytterligere. Dette gjelder både for ulykkesberedskap og beredskap ved ekstremvær. Innenfor området beredskap ved ekstremvær er prosedyrene revidert for å styrke beredskapen. Det er gjennomført kurs for ca. 170 medarbeidere med målsetting om å styrke beredskap og øke kunnskap om klimatiske forhold og mulige hendelser. Kursene er gjennomført i regi av Banedivisjonen og Meteorologisk institutt. Det er videre påstartet samarbeid med andre etater innen naturfarer, infrastruktur, flom og skred (NIFS) i samarbeid med Statens vegvesen og NVE.

Sikkerhetsgodkjenningen

Jernbaneverket fikk i juni 2012 fornyet sikkerhetsgodkjenning for perioden 01.07.2012 til 30.06.2017. Prosessen med å etablere grunnlag for ny godkjenning har pågått siden medio 2010 med et intensivt tilsynsprogram fra Statens jernbanetilsyn i tillegg til Jernbaneverkets egne forberedende aktiviteter. Søknad om ny sikkerhetsgodkjenning ble sendt til Statens jernbanetilsyn i oktober 2011. I forbindelse med oppfølgingen av Jernbaneverkets søknad har det vært en god dialog mellom tilsynet og Jernbaneverket.

Jernbaneverket fortsetter samarbeidet med Statens jernbanetilsyn gjennom blant annet tilsynsaktiviteter innen ulike tema som del av oppfølgingsaktiviteter beskrevet i godkjenningsbrevet.

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 i den overordna planlegginga av transportsystemet. Omsynet til biologisk mangfold og vern av dyrka jord skal saman med andre miljøomsyn, ivaretakast i planprosessen. Det må også takast omsyn til miljøet i drift og vedlikehald av jernbanenettet.

Jernbaneverkets miljøarbeid

Jernbane er i utgangspunktet en areal- og energieffektiv transportform, med marginale bidrag til nasjonale utslipp, jfr. etappemål miljø. Likevel kan Jernbaneverket sies å ha betydelig miljøpåvirkning, gitt sitt ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av jernbanenettet.

Jernbaneverket prioriterer arbeid innen ytre miljø høyt, i tråd med departementenes bestillinger og regelverk. Innføring av miljø- og energiledelse og etablering av miljøkrav i Jernbaneverkets anskaffelser er sentrale i dette arbeidet, jfr. regjeringens handlingsplan for offentlige anskaffelser. Jernbaneverket har siden 1997 utarbeidet egen miljørapport, og vil fra 2012 som statlig virksomhet også levere påkrevet miljørapportering («Miljørapp») via Altinn i tråd med føringer fra Direktoratet for forvaltning og IKT (difi).

Reduserte klimautslipp og klimaberegningsmetodikk

Jernbaneverket prioriterer arbeid med å redusere klimagassutslipp. All elektrisk drift av jernbane samt infrastruktur i Norge benytter fornybar energi med opprinnelsesgaranti. Likevel har jernbanen direkte klimautslipp forbundet med forbruk av diesel ved ikke-elektrifiserte strekninger, samt fyringsolje. I tillegg kan det oppstå til dels betydelige klimautslipp forbundet med (særlig) utbyggings-, men også fornyelses- og driftsprosjekter.

I 2012 utviklet Jernbaneverket metodikk for å utarbeide miljøbudsjett og -regnskap for investeringsprosjekter, basert på Follobaneprojektet og anerkjente standarder for livsløpsmetodikk (ISO-standarder for livsløpsanalyser, LCA). Dette arbeidet har også generert et verktøy for beregning av miljøegenskaper i tidligfase, til bruk i planlegging og utredning. Jernbaneverket har høstet internasjonal anerkjennelse for dette arbeidet.

Jernbaneverket samarbeider også med Trafikverket i Sverige og Statens vegvesen om utvikling av produktkategoriregler (PCR) for transportinfrastruktur. Målet er å ferdigstille en standardisert metode i løpet av 2013 med felles rammeverk og retningslinjer for hvordan livsløpspåvirkning av bygging av ny infrastruktur kan dokumenteres.

Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimautslipp fra transportsektoren er å overføre person- og godstransport fra veg og fly til elektrisk jernbane. Jernbaneverket igangsatte i løpet av 2012 et arbeid for å synliggjøre slike effekter i planprosessene.

Biologisk mangfold

Jernbaneverket fortsetter arbeidet med kontrollere og redusere den negative påvirkningen på det biologiske mangfoldet i all sin virksomhet, fra planlegging, utbygging og drift/vedlikehold.

Jernbaneverket fortsatte i 2012 arbeidet med å begrense konflikter mellom jernbanenettet og verdifull natur. Miljøarbeidet omfatter blant annet:

- Kontroll av bruken av plantevernmidler i sideterrenget
- Kartlegging av stikkrenner som kan hindre vandring av fisk
- Arbeid med bekjempelse av fremmede skadelige plantearter
- Deltakelse i fylkesvise handlingsplaner for miljø
- Deltakelse i vannforvaltningsplaner

I 2012 har Jernbaneverket arbeidet med å integrere verdifulle naturområder i interne databaser for anleggsinformasjon (BaneData), og det jobbes med kartløsning med informasjon om naturverdier på og i tilknytning til Jernbaneverkets grunn. Videre

arbeides det med vedlikeholdsplaner for vegetasjonsryddig, som ivaretar hensyn til verdifull natur.

Sommeren 2012 ble Jernbaneverket anmeldt av SABIMA, Innlandet Botaniske Forening og Norsk Botanisk Forening, for brudd på naturmangfoldloven, for sprøyting og tildekking av en plante i kategorien rødlistet, norsk ansvarsart. Saken følges opp internt i tråd med Jernbaneverkets forbedringsarbeid innen kvalitet og miljø.

Dyrepåkjørsler

Foreløpig statistikk viser at det ble påkjørt 1947 dyr i 2012, en nedgang på 100 dyr fra 2011. I 2012 ble ulike forebyggende tiltak gjennomført mot dyrepåkjørsler, bl.a. vegetasjonsrydding, oppsetting av gjerder på utvalgte strekninger og videreføring av samarbeidsprosjekter. Det er etablert samarbeidsfora for de fleste baneområdene, og Jernbaneverket bidrar bl.a. med midler til vegetasjonsrydding, gjerdehold og foring.

Handlingsplanen mot dyrepåkjørsler fra 2011 har vært på høring og skal på bakgrunn av mottatte innspill revideres. Jernbaneverket planlegger å koordinere prosessen med utarbeidelse av handlingsprogrammet 2014-2017, og vil utarbeide revidert forslag til handlingsplan i tråd med denne. Det vises for øvrig til kapittel 6.2.1 med omtale av programområdet sikkerhet og miljø.

Jordvern

Ingen av prosjektene som ble tatt i bruk (åpnet) i 2012 har medført omdisponering av dyrket mark.

Kulturminner

Ingen kulturminner, -miljø eller -landskap gikk tapt på grunn av jernbaneanlegg i 2012. Grunnet begrenset budsjett ble arbeidet med å følge opp museumsbanene og fremme saksbehandlingen av delplan 6 i "Landsverneplan for jernbanen" prioritert.

Støy

Jernbaneverket har innfridd nasjonale mål relatert til støyplage. Kartlegging av støy iht. forurensingsforskriften §5-5 (beregning av innendørs støynivå) er ferdig. Det ble her avdekket 54 mulig tiltakspiktige bygninger som vil bli videre utredet. Det ble i 2012 også utført strategisk kartlegging i henhold til forurensingsforskriften § 5-11 og 5-12.

Banedisvisjonen gjennomførte i 2012 fasadetiltak på to bygninger som hadde innendørs støynivå over 42 dBA etter kartleggingen i 2007. Fasadetiltak på 10 boliger i Bergen, etter pålegg fra helseetaten i Bergen, er ferdigstilt i 2012. I tillegg er det skinneslipt på Gardermobanen, Østfoldbanen og Sørlandsbanen. Skinnesliping gjøres primært som vedlikeholdstiltak, men har også en støyreducerende (bi)effekt.

Jernbaneverket deltok i 2012, som del av proaktivt arbeid med støyplage, i en arbeidsgruppe ledet av Folkehelseinstituttet, som har utarbeidet en rapport med foreslått indikator for nattstøy. Rapporten er sendt til oppdragsgivere og aktuelle departementer.

3.4 Hovedmål 4 i tildelingsbrevet

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

Universell utforming (UU) krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens

informasjonssystem er laget slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig. Fysisk utforming, med bygging av gangramper og heiser, samt heving av plattformer, er betydelige kostnadsdrivere i denne sammenhengen. Universelt utformet informasjonssystem vurderes som mindre krevende, men krever utvikling av ny teknologi for å gjennomføre en oppgradering av anvisere og monitorer. Som omtalt i kap. 3.1.5 om "Publikumsinformasjonssystemet" er Jernbaneverket i gang med dette arbeidet.

Kartleggingen av stasjonenes tilgjengelighet er gjennomført. Ingen stasjoner er p.t. fullt ut universelt utformet. Ved utgangen av 2012 har to stasjoner, Heggedal og Spikkestad, fysisk utforming iht. UU-standard, mens 101 stasjoner har informasjonselementer forberedt for teknisk oppgradering. Samlet tilfredsstillende imidlertid 97 av 338 stasjoner en standard som tilgjengelig for alle (TFA). Selv om det er betydelige strekningsvise variasjoner kan likevel 2 av 3 stasjoner i IC-triangelet anses som tilgjengelig for alle, noe som dekker om lag halvparten av NSBs passasjervolum.

I 2012 ble 13 stasjoner oppgradert med nye plattformer og forbedret tilgjengelighet. Oppgraderinger av stasjoners fysiske utforming er i stor grad utløst ved behov for plattformforlengelser på stasjoner med dispensasjon fra sikkerhetsforskrift. I tillegg er det gjort mye for å redusere omfanget av mindre hindringer, særlig på strekninger i triangelet Lillehammer-Skien-Halden. Tiltakene inkluderer kontrastmerking på trappeneser og gjennomsynlige flater, hensiktsmessig plassering av søppelstativer og andre stasjonselementer, samt oppmerking og oppfriskning av sikkerhetslinjene på plattformene.

4 Vilkår og krav som går på tvers av målene

4.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Innenfor samfunnssikkerhet og beredskap har Jernbaneverket både et internt og et sektoransvar i forhold til samordning og koordinering.

Rapporten fra 22. juli-kommisjonen og Stortingsmelding 29 om Samfunnssikkerhet er begge gjennomgått på ledelsesnivå i Jernbaneverket for vurdering i forhold til jernbanevirksomheten med kritiske samfunnsfunksjoner, samt det pågående arbeidet i Jernbaneverket med kultur, holdninger og lederskap.

Samarbeidet med lokale myndigheter i forhold til beredskap er ivaretatt gjennom møter med flere fylkesberedskapsråd og fylkeskommunale transportberedskapsråd.

Beredskapsøvelser som gjennomføres enten som table top-øvelser eller som fullskalaøvelser bidrar også til styrket samarbeid mellom aktørene innen jernbanesektoren og de lokale nødetatene. I 2012 ble det gjennomført flere slike øvelser. Øvelse *Border crossing* var en øvelse som ble gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen og Trafikverket. I tillegg nevnes øvelsen i Oslostunnelen og Øvelse *Orkan* i Sør/Vest som to store øvelser i samarbeid med flere andre aktører.

Jernbaneverket har i tillegg deltatt i flere prosjekter i samarbeid med andre etater og virksomheter.

4.1.1 Informasjonssikkerhet

Høsten 2011 ble det utarbeidet risikovurderinger og kontinuitetsplaner for både administrative og operative IKT-systemer. Kontinuitetsplaner ble etablert i 2012 på bakgrunn av utfallet av risikovurderingene. Når det gjelder togledersentralene ble det gjennomført en risiko og sårbarhetsanalyse. Basert på denne analysen planlegges det tiltak for å gjøre denne delen av driftssystemet mindre sårbart gjennom økt grad av redundans. Videre er det utarbeidet rammeverk for et styringssystem for informasjonssikkerhet basert på standarden IEC/27001. Det legges vekt på at styringssystemet for informasjonssikkerhet i størst mulig grad samordnes med øvrig sikkerhetsstyring i virksomheten.

4.2 Risikovurderinger i mål- og resultatstyringen

Det følges opp regelmessig de viktigste risikoer som kan være til hinder for måloppnåelse i den interne styringen i Jernbaneverket. I dette ligger også hvordan risiko best mulig kan synliggjøres på et etatsnivå, blant annet for en samlet portefølje av investeringsprosjekter. Videre redegjør Jernbaneverket for sentrale, overordnede virksomhetsrisikoer i etatsstyringsmøtene.

Det er grunn til å fremheve enkelte av de virksomhetsrisikoene som har vært rapportert gjennom 2012. Kravet til oppetid i infrastrukturen er fortsatt krevende ved årets slutt og måltallet for 2013 er særlig utfordrende. Vi har i 2012 ikke sett så dramatiske konsekvenser av værforhold som året før og dette har påvirket oppetid og forsinkelser positivt. Men, infrastrukturen er sårbar med hensyn til ekstremt vær og behovet for fornyelse har vært og er til stede i stor grad. Risikoer knyttet til oppetidsmålet er rapportert også ved inngangen til 2013 gjennom etatsmøtet, og må fortsatt følges tett.

Videre har antall leverandører knyttet til Jernbaneverkets konkurranser vært utfordrende i 2012. Konsekvensen har vært mest synlig for mindre konkurranser

knyttet til drift- og vedlikehold. Jernbaneverket følger tett mål og tiltak for å øke antall tilbydere i leverandørmarkedet.

Jernbaneverket har imidlertid lyktes med sin kontraktstrategi om å samle utbyggingen i større entrepriser på de store prosjektene (Eidsvoll-Hamar og Farriseidet-Porsgrunn). Det har vært veldig god respons fra både norske og utenlandske entreprenører på anbudene som alle har vært på 1 milliard kroner eller mer. Dette har bidratt til effektiv og god priskonkurranse på disse prosjektene.

Det er risiko ved de resterende infrastrukturiltakene i forbindelse med innføringen av ny grunnrutemodell. Ved innføring av nytt sikringsanlegg er det godkjenningprosedyrer hos NJT som skal gjennomføres.

Det viktigste ved løpende risikovurderinger er å kunne håndtere eventuelle hindre for måloppnåelse på et tidlig tidspunkt. Jernbaneverket har redegjort for enkelte overordnede risikoelementer tidligere, og følger disse videre gjennom året.

4.3 Effektivisering og måling av produktivitet

Jernbaneverket har høsten 2012 foretatt en omfattende kartlegging av omfanget av støttefunksjoner. Hensikten med arbeidet har vært å kunne måle ressurser brukt på administrasjon og støttefunksjoner, kartlegge hvorvidt dette nivået er hensiktsmessig og optimalt, og å identifisere mulige områder for effektivisering. Det har vært et mål å kunne si noe om utviklingen i støttefunksjonene over tid, og hvordan nivået i Jernbaneverket er sammenlignet med liknende virksomheter. I 2013 opprettes det et programkontor som vil følge opp identifiserte tiltak, blant annet gjennom organisering og styring, forenkling, og systemstøtte.

Prosjektet STYRKE har innført en ny økonomimodell for mer korrekt regnskap, synliggjøring og oppfølging av kostnader. Jernbaneverkets ERP-system ble relansert 1. januar 2013. En del kompliserte rutiner er betydelig forenklet. Målet er bedre styringsdata og resultatoppfølging.

4.4 Rullering av NTP

Etatenes forslag til NTP 2014-2023 ble overlevert statsråden den 29.2 2012. Fram til 29.6 2012 lå planen ute til høring. Etatene har levert ytterligere dokumentasjon til departementet etter overleveringen. Høringsinstansene ga i hovedsak bred tilslutning til forslaget. I 2012 ble Konseptvalgutredningen for IC- strekningene og høyhastighetsutredningen slutført. Utredningene bidrar i stor grad til å fastlegge strategien for utviklingen av jernbanenettet i et langsiktig perspektiv. Både NTP-forslaget og disse utredningene har bidratt til at jernbaneutvikling har fått stor offentlig oppmerksomhet i 2012. I oppfølging og støtte til departementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan, har Jernbaneverket bidratt med betydelige ressurser. Etatene har gjennomført en internevaluering av NTP-prosessen for å legge grunnlaget for framtidige NTP- prosesser. Det har også vært arbeidet videre med hvordan etatene kan sikre effektiv gjennomføring av drift- og vedlikeholdstiltak og investeringer. Arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 er startet opp, og det vil bli sterkt knyttet til mål- og strategiarbeidet for Jernbaneverket som organisasjon. Handlingsprogrammet vedtas årsskiftet 2013/2014.

4.5 Samarbeid for å skape gode togtilbud

Jernbaneverket har i 2012 hatt tett dialog med involvering av togselskap, lokale myndigheter og andre interessenter i arbeidet med å skape attraktive togtilbud. På kort

sikt gjelder dette ikke minst innføring av ny grunnrute, innfasing av nytt togmateriell og utvikling av stasjoner og knutepunkter. I det langsiktige plan- og utviklingsarbeidet, eksempelvis utredninger, er involvering av interessentene sentralt i arbeidet. Jernbaneverket har generelt styrket dialogen med lokale myndigheter blant annet gjennom økt kapasitet blant "kommunekontaktene" og mer systematikk i arbeidet.

Stasjonsstruktur

Utredningen om stasjonsstruktur ble utarbeidet i tett samarbeid med Samferdselsdepartementet. Arbeidet var systematisk og grundig, med analyser av hver stasjon på banestrekningene omfattet av utredningen. Delrapporter for banestrekningene og en overordnet rapport ble utarbeidet. Høringsrunden ble fulgt opp og tillagt stor vekt. Interessenter som aksjonsgrupper og naboer er blitt fulgt opp, blant annet gjennom møter.

Ved ruteplanendringen 9. desember ble de forutsatte nedleggingene gjennomført, med unntak av Bellingmo som ble opprettholdt etter vedtak i Stortinget. Jernbaneverket har også startet vurdering av tiltak og planlegging på stasjoner som Stortinget har vedtatt opprettholdt, men som Jernbaneverket hadde tilrådt å legge ned på et senere tidspunkt.

Kjørevegsavgift

Utredning om kjørevegsavgift på Ofotbanen ble utarbeidet i tett dialog med departementet og levert som underlag til NTP-arbeidet i juni 2012. Med utgangspunkt i denne utredningen, pågår det ved årsskiftet en tilsvarende utredning om kjørevegsavgift for hele det norske jernbanenettet. Utredningen ventes overlevert til departementet i 1. halvår 2013.

Gods: Støtteordning for nye sidespor

Gjennom støtteordningen for nye eller reetablering av sidespor har det vært dialog med flere aktører som ønsker å benytte seg av ordningen for å overføre transport fra vei til bane. En tildeling på 2,8 millioner til Södra Cell på Tofte gikk ikke til utbetaling, da søker valgte å stanse prosjektet. I 2012 er derfor støtteordningen ikke kommet til anvendelse. På tampen av 2012 mottok Jernbaneverket søknad om støtte til etablering av sidespor til ny terminal på SIVA-anlegget i Kongsvinger ("Skandinaviakrysset"). 8.januar 2013 ble det gitt forhåndstilsagn på inntil 9,9 millioner til denne etableringen som er forventet ferdigstilt i september 2013.

I forbindelse med støtteordningen og som en konsekvens av strukturelle endringer på etterspørselssiden ser vi en økning i transport av tømmervirke på bane. Det signaliseres at det blir ytterligere økning av slike transport, primært i retning Sverige som vokser som marked for tømmervirke etter flere nedleggelse innen fiberindustrien. Næringen viser stor interesse for både å etablere nye transportsystemer for tømmer på bane og flere tømmerterminaler. Støtteordningen for sidespor vurderes da som interessant.

5 Vilkår som gjelder administrative forhold

5.1 Bemanningsutvikling og geografisk fordeling

Ved utgangen av 2012 hadde Jernbaneverket 3 982 ansatte mot 3 834 i januar 2012. Fordelingen av ansatte pr fylke går frem av tabellen nedenfor. Økningen prosentvis har vært størst i Aust-Agder og Hedmark, mens økningen i antall ansatte har vært størst i Hedmark, Oslo og Buskerud. En generell økning i aktivitetsnivået gir en gjennomgående økning i antall medarbeidere over nesten hele landet, ellers vil planlegging og gjennomføring av større prosjekter medføre en økning i det geografiske området det pågår. Dette er tilfelle for økningen i Hedmark som i stor grad skyldes oppbygging av prosjektorganisasjon i forbindelse med utbyggingen av Eidsvoll – Hamar.

Tabell 14: Geografisk fordeling av arbeidsplasser

	Des 2009	Jan 2011	Jan 2012	Des 2012
Akershus	181	183	191	196
Aust-Agder	25	23	28	32
Buskerud	299	311	330	348
Hedmark	281	294	292	321
Hordaland	178	186	188	196
Møre og Romsdal	11	11	11	12
Nordland	210	218	230	241
Nord-Trøndelag	66	71	72	77
Oppland	128	135	141	150
Oslo	1123	1286	1405	1424
Rogaland	66	65	74	76
Sogn og Fjordane	31	30	32	31
Sør-Trøndelag	391	400	428	443
Telemark	65	70	74	75
Vest-Agder	119	129	136	145
Vestfold	32	79	81	87
Østfold	107	110	121	128

5.2 Likestilling, diskriminering og tilgjengelighet

Pr desember 2012 var det 21 % kvinner og 79 % menn av de ansatte i Jernbaneverket. 5 av 12 medlemmer i Jernbanedirektørens ledergruppe er kvinner, på direktør og avdelingsdirektørnivå er fordelingen 70 prosent menn og 30 prosent kvinner. Stillingsgrupper innenfor førstekonsulent, seniorkonsulent, konsulent og sekretær er kvinnedominert, ellers er menn i flertall innenfor de andre ansattgruppene.

Jernbaneverket ønsker mangfold i organisasjonen og søker å henvende seg til et bredt spekter av kandidater i rekrutteringsprosesser.

Gjennomsnittlig grunnlønn var noe høyere for kvinner enn for menn, noe som nok skyldes at forholdsvis flere kvinner arbeider innenfor gruppene med høyere utdanning. Når en ser på gjennomsnittslønn for grupper av stillinger, ser det ut til at forskjellene i

stor grad er begrunnet ut fra alder, erfaring og/eller kompetanse. Jernbaneverket gjorde i forbindelse med det lokale lønnsoppgjøret en grundig vurdering både av grupper og enkeltstillinger for å sikre at lønnsforskjeller ikke skal være begrunnet i kjønn.

Tabell 15: Gjennomsnittlig årslønn - grunnlønn

Stillingsgruppe	Kvinne	Mann	Totalt
Direktører og avdelingsdirektører	962 436	919 597	932 635
Mellomledere administrasjon	685 611	678 968	681 297
Mellomledere drift/produksjon	536 831	543 395	541 936
Seniorrådgivere og prosjektledere	577 592	580 892	579 753
Rådgivere	465 285	478 903	472 094
Førstekonsulenter og seniorkonsulenter	419 648	431 552	422 698
Konsulenter og sekretærer	364 697	354 136	363 013
Ingeniører og arkitekter	549 994	554 427	553 556
Arbeidsledere	417 933	426 640	426 242
Fagarbeidere m/fagbrev inkl. spesialister	397 917	399 637	399 604
Togledere	437 145	439 406	438 892
Trafikkstyrere	368 907	377 880	375 452

5.3 Praktisering av IA avtalen

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 gjennomføres i alle enheter og skal sikre kvalitet og kontinuitet. HMS / IA skal være på agendaen i møter med personalet. Ansatte i produksjonsområder skal delta på et verne- og sikkerhetsmøte i året med fokus på jobbsikkerhet og gjennomgang av gjentatte uønskede hendelser.

I tillegg til obligatorisk arbeidsmiljøkurs for alle representanter i AMU/SAMU, er det satt i gang HMS-kurs for nøkkelpersonell for å sikre at ledere, tillitsvalgte og verneombud har den kompetansen som er nødvendig for å utføre HMS/IA-arbeidet.

Sykefraværet i Jernbaneverket skal være under 4,5 prosent i løpet av 2013. Akkumulert sykefravær i 2012 var 4,5 prosent. Sykefraværet følges opp og det jobbes med å få flere av de sykmeldte over på gradert sykmelding. Ellers skjer oppfølging av sykmeldte i henhold til statens bestemmelser.

Tilrettelegging for egne medarbeidere som har eller får redusert arbeidsevne er et prioritert område. Det er mye god praksis på tilrettelegging i Jernbaneverkets divisjoner og enheter, og det utvikles statistikk over antall ansatte som får tilrettelagt arbeid i 2013.

Det er under etablering en handlingsplan for å stimulere til at den yrkesaktive perioden for de over 50 år forlenges med 6 måneder.

5.4 Økt rekruttering av personer med nedsatt funksjonsevne

Jernbaneverket har etablert en arbeidsgruppe som skal fremme forslag til handlingsplan for å øke sysselsettingen av personer med nedsatt funksjonsevne. Plan

og mål for dette arbeidet vil fastlegges i 2013.

Det brukes i dag en standardformulering i alle stillingsutlysninger som oppfordrer alle kvalifiserte kandidater med ulik utdanning, arbeids- og livserfaring til å søke. Denne er under revidering for å rette seg mer tydelig mot personer med nedsatt funksjonsevne.

5.5 Bruk av lærlinger

Jernbaneverket har i de siste årene hatt en sterk økning av antall lærlinger, både for å møte den økte aktiviteten når det gjelder utbygging og vedlikehold, og for å balansere det høye aldersgjennomsnitt vi har på tradisjonelle jernbanefag. Jernbaneverket har prioritert de tradisjonelle jernbanefagene ved opptak av lærlinger. Utover dette ble det i 2012 tatt opp en kontorlaglærling ved Norsk Jernbaneskole.

Jernbaneverket har samarbeidet tett med Fornyings-, - administrasjons-, - og kirke departementet, vedrørende opprettelse av felles statlig opplæringskontor. Dette opplæringskontoret starter sin virksomhet i 2013 og vil samlokaliseres med Opplæringskontoret for jernbanesektoren slik at det kan dras nytte av fagkompetanse og erfaring begge veier. I løpet av første halvår 2013 vil Jernbaneverket vurdere hvor mange lærlinger vi vil ta inn på andre fagområder og innen hvilke fag. IKT og kontorlag er foreløpig prioritert og estimert.

Jernbanesektoren har i 2012 gjennomgått strukturendringer. Selskapet Baneservice har redusert sin virksomhet og selskapet Strukton har lagt ned sin virksomhet i Norge. Struktons lærlinger ble overdratt til de andre bedriftene i Opplæringskontoret for jernbanesektoren. På bakgrunn av disse endringene har vi i 2012 hatt en liten nedgang i antall lærlinger totalt i sektoren, noe som ser ut bli situasjonen også i 2013.

Tabell 16: Nye læreplasser i Jernbaneverket og jernbanesektoren 2006 – 2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sum
JBV total	27	17	24	58	59	71	74	79	409
Signalfag				17	16	20	23	21	97
Banefag				31	33	40	38	42	184
Elkraft/KL				10	10	10	12	12	54
Kontorfag/IKT						1	1	4	6
Entreprenører	2	2	13	18	25	20	11	11	102
Sum jernbanesektoren	29	19	37	76	84	91	85	90	443

2013-tall er estimert antall

5.6 Viderebruk av offentlige data

Jernbaneverket tilbyr eksterne brukere å benytte rådata for trafikkinformasjon. Det betyr at informasjon om togtrafikken kan gjøres tilgjengelig i eksterne tjenester uten at det betales for dette. Dette er data som viser rutetider og sanntidsinformasjon om togtrafikken. Slike data distribueres blant andre til Trafikanten og NSB.

Jernbaneverket har ansvar for styring av togtrafikken, og det foreligger til en hver tid oppdatert informasjon om alle tog i våre datasystemer. Sanntidsinformasjonen er basert på SIRI-protokollen (Service Interface for Realtime Information). Tjenesten er ment for eksterne brukere som ønsker å gi denne typen informasjon som en del av sin service på sine nettsider. Informasjon fra monitorene på jernbanestasjonene er også tilgjengelig.

Jernbaneverket har utviklet en applikasjon for mobiltelefoner som også gjør trafikkdata tilgjengelig for publikum på en brukervennlig måte. Her kan rutetider og reiseruter hentes ut.

Jernbaneverket presenterer løpende tall for punktligheten på egne nettsider. Oversikten inneholder alle banestrekninger og persontogprodukter. Den viser også utviklingen de siste åtte ukene, samt de viktigste forsinkelsesårsakene i den siste uken.

6 Budsjettildeling og fullmakter

6.1 Kontantregnskapet

Tabell 17: Kontantregnskap 2012

Statkonto	Poster	Opprinnelig			Regnskap 2012 ift. bevilgning		
		bevilgning	RNB	Saldering	Bevilgning	Kontant	Avvik
135023	Drift og vedlikehold	5 185,6	200,0	50,0	5 435,6	5 538,0	-102,4
	<i>herav drift</i>	2 740,6			2 930,6	3 079,6	-149,0
	<i>herav vedlikehold</i>	2 445,0			2 505,0	2 458,4	46,6
135025	Drift og vedlikehold GMB	104,0			104,0	98,5	5,5
135030	Investeringer i linjen	4 395,6	100,0		4 495,6	4 662,9	-167,3
135031	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	342,6		40,0	382,6	389,4	-6,8
135033	Fysisk skille JBV-BaneTele AS	3,7	26,4		30,1	17,6	12,5
	Sum kap. 1350	10 031,5	326,4	90,0	10 447,8	10 706,4	-258,5
435001	Kjørevegsavgift	27,4			27,4	31,4	4,0
435002	Salg av utstyr og tjenester m.v.	239,2			239,2	244,3	5,1
435006	Videresalg av elekt. til togdrift	272,2			272,2	191,6	-80,6
435007	Betaling for bruk av GMB	92			92,0	88,4	-3,6
435016-18	Refusjoner	0			0,0	50,1	50,1
435037	Anleggsbidrag	0			0,0	129,9	129,9
	Sum kap. 4350	630,8			630,8	735,7	104,9

Jernbaneverkets kontantregnskap viser pr. 31.12.12 på kapittel 1350 utbetalinger på kr 10 706,4 millioner mot en bevilgning på kr 10 447,8 millioner. Dette gir et merforbruk på kr 258,5 millioner. Pr. 31.12.12 for kapittel 4350 Innbetalinger viser kontantregnskapet 735,7 millioner mot et proveny på kr 630,8 millioner. Dette gir en merinnbetaling på kr 104,9 millioner. Netto merforbruk blir da kr 153,6 millioner.

6.1.1 Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har hatt en årsprognose på post 23 Drift og vedlikehold på kr 5 535,7, som gir et merforbruk i forhold til bevilgning på kr 150,1 millioner. Resultatet for året ble et merforbruk på kr 102,4 millioner.

Jernbaneverket har hatt store utbetalinger i 2012 knyttet til naturskader og andre større hendelser. Utbetalinger knyttet til naturskader og større driftsuhell er ca. 242 millioner kroner, hvorav 190 millioner kroner ble dekket gjennom økte bevilgninger. Innsparinger på andre områder ga et merforbruk på post 23 Drift og vedlikehold på kr 102 millioner.

De største utbetalingene i 2012 er knyttet til:

- Gjenoppbygging etter brann ved Hallingskeid i juni 2011 (56 millioner kr)
- Ras Soknedal, Dovrebanen (43 millioner kr)
- Naturskader på Dovrebanen syd (39 millioner kr)
- Naturskader Notodden st. (32 millioner kr)
- Naturskader Bergensbanen (22 millioner kr)

6.1.2 Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen

Utbetalingene på post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen beløper seg til kr 98,5 millioner mot en bevilgning på 104 millioner. Dette gir et mindreforbruk på kr 5,5 millioner ved utgangen av 2012.

6.2 Investeringer i linjen

Det har vært en betydelig økning i investeringer i 2012 i forhold til tidligere år og Jernbaneverket har lyktes godt med å gjennomføre denne aktivitetsøkningen. Det er utbetalt totalt 5.069,9 millioner kroner for investeringer på post 30, 31 og 33 i 2012. Dette er 63,2 millioner kroner høyere enn budsjett på 5 006,7 millioner kroner og 167,3 millioner høyere enn bevilgning.

Jernbaneverket redegjorde i andre tertial for risiko for å gå ut over gjeldende kostnadsrammer for 2012 på flere prosjekter og iverksatte nødvendige tiltak. Det ble lagt frem nye styrings- og kostnadsrammer gjennom Prop. 1 S. (2012-2013) som inneberefattet kostnadsøkningene.

6.2.1 Post 30 Investeringer

I 2012 har det vært svært høy aktivitet innenfor jernbaneteknikk og signal knyttet til omlegginger og forberedelse for anleggsarbeider både innenfor investeringer og fornyelser. De store sommerbruddene for bla. prosjekt Stor-Oslo og oppgradering av stasjoner på Spikkestadbanen og alle aktivitetene knyttet til innføring av ny ruteplan den 9. desember ble avsluttet og trafikken tatt i bruk som planlagt. Alle aktiviteter ble gjennomført som forutsatt med unntak av prosjektene Frogner, Råde og Trondheim stasjon. Frogner ble kun gjennomført med en forenklet plattformsløsning, mens Råde og Trondheim ble fasedelt på grunn av økning av kostnader ut over gjeldende rammer. For de to første prosjektene er dette hovedsakelig grunnet uforutsette grunnforhold og for Trondheim stasjon grunnet endrede rammebetingelser.

Det er utbetalt 4.662,9 millioner kroner på post 30 investeringer i linjen i 2012. Dette er 68,9 millioner kroner høyere enn budsjett på 4 594,0 millioner kroner. Det har vært en ekstern finansiering av investeringer på post 30 på 129,2 millioner kroner gjennom post 37 Anleggsbidrag i 2012. Dette er 32,9 millioner kroner over budsjett på 97 millioner kroner.

De største mindretbetalingene for 2012 fremkommer på prosjektene:

- Dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke (102 millioner kroner)
- Frogner kryssningsspor (73 millioner kroner)
- Narvik terminalen – Fagerneslinja (70 millioner kroner inkl. anleggsbidrag)
- ERTMS erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje (32 millioner kroner)
- Dobbeltspor Lysaker - Sandvika (26 millioner kroner)
- Høvik Hensetting (25 millioner kroner)

De største merutbetalingene for 2012 fremkommer på prosjektene:

- RØ Plattformforlengelser Sikkerhetsforskrift (140 millioner kroner)
- Heggedal og Spikkestad stasjon (115 millioner kroner inkl. anleggsbidrag)
- Dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn (108 millioner kroner)
- Eidsvoll hensetting og vendespor fase 1 (59 millioner kroner)
- Trondheim Sentralstasjon, byggetrinn 1 (45 millioner kroner)
- Dobbeltspor Langset - Kleverud (32 millioner kroner)

Nyanlegg

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Dobbeltsporet ble tatt i bruk i november 2009 med sikringsanlegget NSI-63. Hittil i år er

det utbetalt 52,1 millioner kroner, mot et budsjett på 21,8 millioner kroner. Prognostisert sluttkostnad er 2.530 millioner kroner, som er innenfor kostnadsrammen for prosjektet, men over styringsramme fra KS2 tillagt prognostisert kostnad for nytt sikringsanlegg. Sluttkostnad på prosjektet må sees sammen med sluttkostnad på Ganddal godsterminal da prosjektene kjører en felles prosess for nytt sikringsanlegg. Det pågår en usikkerhetsanalyse av kostnadene for nytt sikringsanlegg for Sandnes - Stavanger og Ganddal som foreløpig viser en kostnad for begge prosjekter innenfor samlet kostnadsramme. Det ble i september underskrevet en ny rammeavtale med Thales for nytt signal- og sikringsanlegg for hele etaten. Det ble søkt og innvilget forlenget dispensasjon fra Statens jernbanetilsyn knyttet til midlertidig signalanlegg til ut 2014.

Ganddal godsterminal

Godsterminalen ble tatt i bruk i januar 2008 med manuell togstyring og uten signalanlegg. I 2012 er det utbetalt 11,8 millioner kroner, mot et budsjett på 20,1 millioner kroner. Prognostisert sluttkostnad er 659,5 millioner kroner, som er innenfor revidert kostnadsramme for prosjektet.

Gevingåsen tunnel

Tunellen ble tatt i bruk i 2011 og prosjektet er avsluttet. I 2012 er det utbetalt 5,0 millioner mot et budsjett på 4,0 millioner. Sluttkostnad ligger på 731 millioner som er innenfor kostnadsrammen.

Dobbeltspor Barkåker – Tønsberg

Dobbeltsporet ble tatt i bruk november 2011 med midlertidig signalanlegg NSI-63. I 2012 er det utbetalt 106,5 millioner kroner, mot et budsjett på 77,7 millioner kroner. Avviket skyldes i hovedsak avvikende periodisering og bokføring av anleggsbidrag i forhold til budsjett. Prognostisert sluttkostnad er 1.588 millioner kroner, som er i samsvar med prosjektets styringsramme. Det foregikk sluttarbeider og tilbakeføring av gammel trase og planlegging for nytt signalanlegg etter ny rammeavtale i 2012.

Dobbeltspor Holm – Holmestrand - Nykirke

I 2012 er det utbetalt 636,7 millioner kroner, mot et budsjett på 738,4, millioner kroner. Avviket på 101,7 millioner kroner skyldes hovedsakelig redusert framdrift på stasjonsentreprisen. Prognostisert sluttkostnad er 5.319 millioner kroner, som er i samsvar med anbefalt styringsramme fra KS2. Anleggsarbeidene startet sommeren 2010 og alle fem entrepriser er nå i gang. Tunneldrivingen har igjen god framdrift på alle entrepriser etter noe redusert framdrift på Holm entreprisen pga. dårlig fjellkvalitet og tettingsarbeider i 2. tertial. Arbeider i stasjonshallen ligger etter planlagt framdrift. Framdriftsavviket har ingen konsekvens for ferdigstillelse i årsskiftet 2015/2016.

Dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn

I 2012 er det utbetalt 198 millioner kroner, mot et budsjett på 90,6 millioner kroner. Avviket skyldes i hovedsak oppstart av Storberget entreprisen. Prognostisert sluttkostnad for dobbeltporet løsning er 6.211 millioner kroner, som er i samsvar med anbefalt styringsramme fra KS2. Hovedentreprisen Storberget startet opp medio september, men ligger noe etter plan på deler av tunneldrivingen. Det ble inngått avtale på hovedentreprise Storberget i november. Neste hovedentreprise Vestfold har fått god respons fra markedet og har tilbudsfrist i februar 2013. Parsellen er planlagt ferdigstilt og tatt i bruk sommeren 2018.

Dobbeltspor Langset – Kleverud (Eidsvoll – Hamar/ Fellesprosjektet E6-Dovrebanen)

I 2012 er det utbetalt 519,7 millioner kroner, mot et budsjett på 488 millioner kroner. Avviket på 31,7 millioner kroner skyldes i hovedsak endret periodisering av utbetalinger. Prognostisert sluttkostnad er 4.297 millioner kroner, som er i samsvar med anbefalt styringsramme fra KS2 fremlagt i Prop. 13 S (2011-2012). Framdrift totalt for Langset - Kleverud, som gjennomføres som et fellesprosjekt med Statens Vegvesen, er foreløpig i henhold til plan om å ta i bruk i 2015. Alle tre hovedentrepriser i prosjektet har startet opp, men framdriften var noe lavere enn forutsatt i oppstarten av to av entreprisene. Hovedplaner for tilsluttende parseller på strekningen Eidsvoll – Hamar (Eidsvoll - Langset og Kleverud – Sørli) ble ferdigstilt i slutten av 2012.

ERTMS - erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje

I 2012 er det utbetalt 67,6 millioner kroner, mot et budsjett på 100,0 millioner kroner. Avviket på 32,4 millioner kroner skyldes endret framdriftsplan. Prognostisert sluttkostnad er 650 millioner kroner, som er innenfor prosjektets styringsramme. Hovedkontrakten i prosjektet ble inngått i slutten av 2011 og hovedarbeidet i år er prosjektering og planlegging. Framdriftsplan erfaringsstrekning har blitt revidert og er nå planlagt tatt i bruk i 2015.

Planlegging og grunnerverv

Planlegging omfatter utarbeiding av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner og i noen tilfeller hovedplaner, samt grunnerverv for nye prosjekter.

I 2012 er det utbetalt 70,5 millioner kroner, mot et budsjett på 80,8 millioner kroner. De største planarbeidene har vært på Ulriken tunell, Hell-Værnes og Eidsvoll-Hamar.

Programområdet - Bedre togtilbud i Østlandsområdet

Programområdet omfatter infrastrukturtiltak for innfasing av nye tog og ny ruteplan for Østlandsområdet. Ferdigstillelse av nye dobbeltspor sammen med NSBs innkjøp av 50 nye togsett, gir til sammen et grunnlag for betydelige forbedringer av rutetilbudet på Østlandet.

I 2012 er det utbetalt 607 millioner kroner, mot et budsjett på 695,2 millioner kroner. Mindreforbruk på 88,2 millioner kroner skyldes i hovedsak redusert omfang ved en forenklet plattformsløsning på Frogner stasjon og redusert fremdrift på en del prosjekter. Det er samtidig økte utbetalinger på Eidsvoll hensetting og Drammen hensetting grunnet økte kostnader og omfang. Det er en prognostisert økning i omfang og sluttkostnader på flere prosjekter i forhold til gjeldende styrings- og kostnadsrammer for 2012, men dette er det tatt høyde for i Prop. 1 S (2012-2013). Det er risiko knyttet til landsgodkjenning og leveranse av sikringsanlegg for Høvik vende- og hensetting i tillegg til risiko knyttet til godkjenning av reguleringsplan for Eidsvoll hensetting fase 2.

Programområdet - Kapasitet

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 kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne mv.

I 2012 er det utbetalt 467,1 millioner mot et budsjett på 513,7 millioner kroner.

Mindreforbruk på 46,6 millioner kroner skyldes i hovedsak forsinket oppstart og utbetalinger i forhold til økte rammer gitt i RNB på prosjekter på Ofotbanen. Enkelte prosjekter innenfor programområdet Kapasitet har prognose for sluttkostnader som overskrider gjeldende styrings- og kostnadsrammer for 2012. Halden driftsbanegård er tatt i bruk, men har avvik i sluttkostnad som skyldes setningsproblemer og mer omfattende arbeider med sikringsanlegg. Prosjektet ble om lag et halvt år forsinket. Nodeland kryssingsspor ble tatt i bruk i starten av året, men har avvik i sluttkostnad grunnet mer omfattende underbygnings- og prosjekteringsarbeider. Resterende rammer er det tatt høyde for i Prop. 1 S (2012-2013).

Programområdet - 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.

Hittil i år er der utbetalt kr 1.021,4 millioner mot et budsjett på kr 680,0 millioner. Merforbruk på kr 341,4 millioner skyldes både periodisering, vesentlige omfangsendringer, omprosjektering og kostnader knyttet til forsering av prosjekter. Prognose for sluttkostnad for plattformforlengelser og stasjonstiltak ligger betydelig over tidligere overslag utarbeidet gjennom en forenklet tidligfase. Prosjektene med ferdigstilling i løpet av 2012 har en samlet kostnadsøkning på om lag kr 230 millioner. Størstedelen er på Heggedal, Hanaborg, Furumo og Lier. Årsaken til økningen er omfangsøkning på prosjektene som skyldes at større plattformforlengelse ansees etter ny gjennomgang som en vesentlig ombygging, og da endres forutsetningene, bl.a. fremkommer skjerpede forskriftskrav. Dette gjelder både krav til kurve, plattformhøyde, bredde og adkomst. I tillegg har det vært utfordringer knyttet til dårlige grunnforhold på flere prosjekter. Stasjonstiltak på Heggedal, Spikkestad, Moelv, Lier, Hanaborg, Furumo og Voss har prognoser som overstiger gjeldende styrings- og kostnadsrammer for 2012. Dette er tatt opp med departementet og er tatt høyde for i nye rammer i Prop 1 S (2012-2013). Det vurderes kostnadskutt på kostnader som ikke er forpliktet. Prosjekt for Råde stasjon og Trondheim sentralstasjon byggetrinn 1 er blitt fasedelt for å holde kostnadene innenfor gjeldende rammer i 2012. Det vil for ERTMS Stasjonstiltak Østfoldbanen østre linje bli utarbeidet nye kostnadsoverslag ifm detaljplan.

Programområdet – Sikkerhet og miljø

Programområde sikkerhet og miljø omfatter tiltak i kjørevegen for å opprettholde/forbedre sikkerheten, oppetiden samt miljøet rundt dagens infrastruktur. Programmet har i 2012 bestått av om lag 70 enkeltprosjekter, med et samlet budsjett etter saldering på kr 263 millioner. Totalt er det for 2012 utbetalt kr 238 millioner som tilsvarer et mindreforbruk på ca. 9 %. I hovedsak skyldes mindreforbruket å være styrt ut fra usikkerheter/avveininger rundt risiko for overskridelser for den samlede porteføljen.

Programområdet er delt inn i teknisk trafiksikkerhet, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljø.

Teknisk trafiksikkerhet

Tiltakene omfatter i tiltak for å oppfylle myndighetskrav, særlig i forbindelse med innføring av ny togframføringsforskrift. Tiltakene omfatter signal- og teletekniske arbeider, skilting og etablering av fjernstyring.

Etableringen av indre hovedsignal på Dalane (Sørlandsbanen) er ferdigstilt i 2012. I tillegg til å bedre sikkerheten mot avsporing bidrar tiltaket til å realisere et nytt kryssingsspor som ble tatt i bruk ved ruteendringen i desember 2012.

Etablering av fjernstyring (inkludert kabelkanaler og akseltellere) på strekningen Hjuksebø-Notodden er ferdigstilt. Det er videre installert ATC-kryssingsbarrierer på stasjonene Kjelsås, Åneby, Movatn og Tangen. Idriftsettelsen er imidlertid utsatt til første halvår av 2013 i påvente av sluttkontroll på disse stasjonene. Arbeidet på Dal stasjon er startet.

Det er gjennomført arbeid med tilpasning til ny togfremføringsforskrift på Bergensbanen, Rørosbanen og Dovre-/Trønderbanen. Arbeidene videreføres i 2013. For tiltak på Brevik- og Arendalsbanen har 2012 vært benyttet til å avklare valg av tekniske løsninger. Installering av F-ATC er utsatt til 2013 blant annet på grunn av nødvendigheten av samkjøring med akseltellerprosjektet på strekningen.

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. Dispensasjonen med lengst frist (Skøyen – Fillipstad) utløper 31.12.2017.

Rassikring

Det er utført omfattende rassikringstiltak i 2012. Arbeid har pågått på Brattsbergbanen, Dovrebanen (Dovre - Dombås), Vossebanen, Nordlandsbanen (Rana og Saltdalen) og Ofotbanen. Rassikring Vossebanen fase 1 er ferdigstilt.

Rasfarekartlegginger og andre innledende arbeider av flere utsatte strekninger på blant annet Bergensbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Rørosbanen er gjennomført. Rassikring Drivdalen er utsatt til 2013 da entreprisekostnadene blir større enn forventet. Videre er noe rassikring mellom Dovre og Dombås utsatt til 2013 grunnet merforbruk Skogstunnelen.

Arbeidet med etableringen av værstasjoner (31 totalt) er i 2012 konsentrert om drift, utbedringer og dokumentasjon for de 22 stasjonene som er ferdig bygget, samt forberedelser (grunnerverv etc) for den videre utbyggingen.

Tiltakene gjennomført i 2012 medfører redusert risiko for ulykker i rasutsatte områder. I tillegg reduseres sannsynligheten for forstyrrelser i toggangen som følge av ras.

Sikring og sanering planoverganger

Jernbaneverket har i 2012 gjennomført rundt 100 større og mindre tiltak på planoverganger (sikring, utbedring av veigeometri, skilting, sanering/nedlegging av ca. 30 planoverganger, holdningsskapende arbeid etc.). Det er et mindreforbruk på kategorien i 2012 på ca. 9 millioner kr som i hovedsak skyldes forsinket innløsning (overtakelse og utbetaling) av eiendom, redusert fremdrift grunnet overskridelser i andre prosjekter, forsinkelser i tilknytning til intern godkjenning av nye veisikringsanlegg samt pågående avklaring om løsninger på Bjorli i tilknytning til utformingen relatert til hensynet til kulturminner for Raumabanen

Tunnelsikkerhet

Tiltakene i 2012 er i hovedsak relatert til oppfyllelse av eksterne forskriftskrav som sikker selvevakuering (nødlis og skilting), tiltak for assistert evakuering (rømningsutganger) og brannhemmende tiltak og sikring av kritiske konstruksjoner.

Det største prosjektet innenfor tunnelsikkerhet er rassikring Skogstunnelen (sør for Lillehammer). Eksisterende tunnel ble fjernet i mars og arbeidet for øvrig er ferdigstilt. Grunnet dårligere fjell enn antatt økte prosjektkostnadene fra 20 millioner til 30 millioner. Tiltakene i tunnelene Hegebostad, og Kvalsåsen er ferdigstilt i 2012. Det er også utført planlegging/prosjektering av brannsikringstiltak i Oslotunnelen der arbeidet fortsetter i 2013. Tunnelsikring Kongsberg-Nordagutu er utsatt til 2013 grunnet prioritering av rassikring på Bratsbergbanen. Ledelys i tunnelene Trollkrona, Hernes og Reinunga er utsatt til 2013 grunnet behov for ny anbudsrunde.

Miljø

Opprydding/oppgradering av dieselanlegg på Krossen, Neslandsvatn, Nelaug og Dunderland er gjennomført i 2012. Videre er det foretatt rydding (fjerning av gamle tresviller m.m.) langs Bergens- og Nordlandsbanen.

For tiltak mot dyrepåkjørsler er det et lite mindreforbruk. Mindreforbruket skyldes at gjerdingen langs deler av Nordlandsbanen er utsatt til 2013 på grunn av avklaringer med Direktoratet for naturforvaltning med fler.

Programområdet – Prosjekt Stor-Oslo

Vedrørende programområdet – Prosjekt Stor Oslo vises det til redegjørelse under kapitel 2.3 Prosjekt Stor Oslo.

Tabell 18: Oversikt over investeringsprosjekter

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Nyanlegg				
Lysaker stasjon	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Arbeidene er ferdigstilt.	Iht. budsjett.	Ingen større risiko. Rettsbehandling for en entreprise er avsluttet med dom.
Lysaker-Sandvika	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Anlegget ble tatt i bruk i 2011 og det gjenstår kun enkelte sluttarbeider.	Iht. budsjett.	Ingen større risiko.
Sandvika-Asker	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Arbeidene er ferdigstilt.	10 mill. kr under budsjett.	Ingen større risiko

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Sandnes-Stavanger	Prognostisert sluttkostnad på 2.530 mill. kr er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen. Dette skyldes økte kostnader for permanent signalanlegg.	Anlegget ble tatt i bruk i 2009 med midlertidig signalanlegg. Permanent signalanlegg er planlagt ferdigstilt i 2014 og STJ har i tredje kvartal forlenget dispensasjon ut 2014.	30 mill. kr over budsjett bla. grunnet periodisering av utbetalinger. Utbetalinger må sees i sammenheng med Ganddal godsterminal pga. felles anskaffelse.	Usikkerhet ifm endelig kostnad og landsgodkjenning av nytt permanent signalanlegg fra Thales.
Ganddal Gods-terminal	Prognostisert sluttkostnad på 660 mill. kr er noe over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen. Dette skyldes økte kostnader for permanent signalanlegg.	Anlegget ble tatt i bruk i jan 2008, uten permanent sikringsanlegg. Permanent signalanlegg er planlagt ferdigstilt i 2014.	8 mill. kr under budsjett.	Usikkerhet ifm endelig kostnad og landsgodkjenning av nytt permanent signalanlegg fra Thales.
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Vesentlig usikkerhet ift. tidsplan for videreføring av prosjektet.	5 mill. kr over budsjett.	Usikkerhet ift fremdrift for nytt sikringsanlegg.
Gevingåsen tunnel	Prognostisert sluttkostnad på 731 mill. kr er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen.	Åpnet i 2011 og er ferdigstilt.	Iht. budsjett.	Ingen risiko.
Barkåker-Tønsberg	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Anlegget er satt i drift i 2011 og det gjenstår sluttarbeider og oppgradering til permanent signalanlegg kontrahert i ny rammeavtale	29 mill. kr over budsjett grunnet periodisering av utbetalinger.	Ingen større risiko
Holm-Holmestrand-Nykirke	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Anleggsarbeidet startet i 2010 og alle entrepriser er i gang. Stasjonshall er noe bak plan. Planlagt tatt i bruk ultimo 2015.	101 mill. kroner under budsjett grunnet periodisering av utbetalinger.	Usikkerhet tilknyttet kvalitetssikring av prosjekterte løsninger for stasjonsentreprisen og fremdriftsplan.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Farriseidet-Porsgrunn	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen for dobbeltspor.	Byggestart første entrepriser medio september.	107 mill. kroner over budsjett grunnet periodisering av utbetalinger.	Noe usikkerhet knyttet til grunnforhold i tunell.
Langset - Kleverud Fellesprosjekt E6-Dovrebanen	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Alle entreprisene startet opp, men to entrepriser noe etter plan. Planlagt tatt i bruk i 2015.	32 mill. kroner over budsjett grunnet periodisering av utbetalinger.	Usikkerhet knyttet til finansiell situasjon til en entreprenør.
ERTMS erfaring-strekning Østfoldbanen Østre linje	Prognostisert sluttkostnad på 650 mill. kroner er over styringsrammen.	Detaljplan godkjent og byggeplan under utarbeidelse. Tas i bruk til 2015.	33 mill. kroner under budsjett grunnet redusert fremdrift.	Noe usikkerhet med ombordutrustning i tog, men samarbeid etablert med NSB.
Planlegging og grunnerverv				
Bergen stasjon-Fløen og Ulriken tunnel	Fastsettelse av styrings- og kostnadsramme gjennom KS2.	KS2 for Ulriken er ferdigstilt med forslag til nye rammer.	13 mill. kroner over budsjett.	Betydelig økning i rammer ved KS2 i forhold til godkjent hovedplan.
Alnabru container-terminal	Ingen kostnadsramme etablert	Hovedplan er godkjent.	Iht. budsjett.	Ingen store usikkerheter.
Trønderbanen Hell-Værnes og Stjørdalselva bru	Ingen kostnadsramme etablert	Detaljplan under utarbeidelse.	Iht. budsjett.	Ingen store usikkerheter.
Togtilbud i Saltenområdet, Nordlandsbanen	Ingen kostnadsramme etablert	Ingen aktivitet		Ingen store usikkerheter.
ERTMS – utstyr om bord i tog.	STM: Under styringsramme. EOS: Prognostisert sluttkostnad på 63 mill. kr er lik oppdatert styringsramme.	STM: I ferd med å avslutte prosjektet. EOS: Testing og godkjenning er forsinket pga. manglende tilgang til testmaterieill.	STM/EOS: 28 mill. kroner under budsjett grunnet redusert fremdrift.	Noe usikkerhet rundt framdrift knyttet til bekreftelse av tidspunkt for installering av ombordutstyr.
Bedre togtilbud i Østlandsområdet				
Skien og Borgestad hensetting	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen	Detaljplan Skien hensetting er under utarbeidelse. Borgestad hensetting er ferdigstilt.	9 mill. kroner under budsjett	Risiko for kostnadsoverskridelser av rammer.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Drammen hensetting (Skamarken og Sundhaugen)	Prognostisert sluttkostnad på 217 mill. kr er over tidl. kostnadsramme og usikkerhetsanalyse utført i nov 2011. Økning skyldes omfangsendringer og høyere tilbud enn planlagt.	Detaljplan venter på godkjenning. Byggestart på Skamarken og Sundhaugen.	29 mill. kroner over budsjett grunnet økte kostnader.	Nye rammer godkjent i Prop 1 S (2012-2013)
Eidsvoll hensetting og vendespor, fase 1	Prognostisert sluttkostnad på 240 mill. kr er over tidl. kostnadsramme.	Reguleringsplan vedtatt og detaljplan er godkjent. Produksjon og ibruktaking i 2012.	59 mill. kroner over budsjett grunnet økte kostnader og periodisering.	Nye rammer godkjent i Prop 1 S (2012-2013)
Høvik vendespor og hensetting	Prognostisert sluttkostnad på 615 mill kr er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen.	Levering av signalanlegg på ny rammeavtale og landsgodkjenning er på kritisk linje.	25 mill. kroner under budsjett	Usikkerhet ifm. landsgodkjenning av nytt permanent signalanlegg fra Thales.
Lillestrøm hensetting	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen, men inkluderer ikke sikringsanlegg.	Detaljplan er under utarbeidelse.	11 mill. kroner under budsjett	Ingen større risiko.
Lillestrøm spor 13	Prognostisert sluttkostnad på 145 mill. kroner er over styringsrammen.	Reguleringsplan er vedtatt. Byggestart i mai, men produksjon noe forsinket.	25 mill. kroner under budsjett grunnet fremdrift.	Ingen større risiko.
Frogner kryssningsspor	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen, men kun forenklet plattformsløsning.	Forsinket reguleringsplan og detaljplan pga. grunnforhold og ny løsning. Ruteendring gjennomført som planlagt.	72 mill. kroner under budsjett pga redusert omfang.	Prosjektet ikke gjennomført som planlagt. Kun forenklet plattformsløsning.
Oslo S-Lysaker kapasitetsøkende tiltak	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Hovedplan er godkjent og detaljplan under utarbeidelse.	Iht. budsjett.	Ingen større risiko.
Ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen	Prognostisert sluttkostnad innenfor styringsramme fra hovedplan. Inkludert i tidligere styringsrammer til prosjektene.	Ombygging gjelder Eidsvoll, Frogner og Lillestrøm. Kritisk med ressurser fra leverandør og godkjenning av løsning.	15 mill. kroner under budsjett grunnet periodisering.	Risiko for økte kostnader i forhold til totale styringsrammer for prosjektene.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Banestrømsforsyning 2 mobile statiske omformere. Hovedbestilling.	Sluttkostnad for mobile statiske omformere er innenfor styringsrammen på 160 mill.	Prosjektet er marginalt tidsforskøvet i 2012. Skal være i operativ drift i 2013	Mindreforbruk 13,0 mill på utbetalinger i 2012 skyldes mindre forsinkelser i fremdrift og betalingsmilepæler.	Ingen større risiko for årets prosjektgjennomføring
Banestrømsforsyning. 2 mobile statiske omformere. Opsjonsutløsnin	Sluttkostnad for 2 ekstra mobile statiske omformere er innenfor ny felles styringsramme på 289 mill.	Opsjon på ytterligere 2 nye mobile statiske omformere er bestilt og leveransen er iht. plan. Skal være i operativ drift i 2014	Opsjon utløst. Ingen kostnader påløpt i 2012	Ingen større risiko for årets prosjektgjennomføring
Kapasitet				
Nodeland kryssingsspor	Prognostisert sluttkostnad på 161 mill. kr er over kostnadsrammen grunnet økt omfang prosjektering og underbygning.	Prosjektet er tatt i bruk i jan 2012 og kun sluttarbeider gjenstår.	Iht. budsjett.	Prosjekt avsluttet. Overskridelse av gjeldende kostnadsramme har blitt meddelt samferdsels departementet.
Jensrud Kryssingsspor	Prognostisert sluttkostnad på 113 mill. kr er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen.	Planlagt tatt i bruk i 2013.	Iht. budsjett.	
Bergensbanen, CTC – ny fjernstyring.	Prognostisert sluttkostnad på 64 mill. kr er noe over styringsrammen. Avviket skyldes økte kostnader.	Tatt i bruk i mai.	Iht. budsjett.	Ingen større risiko.
Halden driftsbanegård	Prognostisert sluttkostnad på 216 mill. kr, er over kostnadsrammen. Økte kostnader skyldes utbedring av setninger og nytt signalanlegg.	Prosjektet ble tatt i bruk i oktober 2012. JBV fikk ikke tilleggsbevilgning i RNB.	11 mill. kroner over budsjett grunnet økte kostnader og omfang.	Prosjekt avsluttet. Overskridelse av gjeldende kostnadsramme har blitt meddelt departementet.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Vålåsjø kryssingsspor	Prognostisert sluttkostnad på 116 mill. kr er over styringsramme, men innenfor kostnadsrammen. Skyldes økt omfang og byggetid.	Fremdrift er noe etter plan. Oppstart av signal og telearbeid i mai.	13 mill. kroner over budsjett grunnet økte kostnader og omfang.	Risiko for overskridelse av kostnadsramme
Bodø godsterminal	Prognostisert sluttkostnad på 124 mill. kr er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen.	Forlenget prosjektperiode. Planlagt tatt i bruk i 2013, men avhengig av nytt sikringsanlegg på Nordlandsbanen.	26 mill. kroner over budsjett grunnet periodisering og økt omfang.	Risiko for overskridelse av kostnadsramme
Tømmerterminaler (Nordsenga, Formofoss, Koppang, Vestmo)	Prognostisert sluttkostnad på 150 mill. kroner er over styringsrammen.	Nordsenga og Koppang er etter plan. Revidering av planer for Formofoss og Vestmo.	13 mill kroner under budsjett grunnet fremdrift.	Forsinkelser på framdrift pga. mer omfattende planprosesser. Usikkerhet i sluttkostnader.
Mobildekning og internett i tog (MIT)	Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.	Slutføring fase 1 utsatt til 3. tertial pga. prioritering av budsjettmidler.	Iht. budsjett.	Ingen større risiko
GSM-R relaterte prosjekter	Prognostisert sluttkostnad på 56 mill. kroner er over styringsrammen.	Prosjektene pågår iht. revidert plan.	Iht. budsjett.	Voice logger og voice recorder må utsettes til 2013. Usikkerhet rundt videre framdrift for skifteradio.
GSM-R redundant kjernenett	Prognostisert sluttkostnad på 210 mill. kr for alle tre faser er over styringsramme, men innenfor kostnadsrammen. Skyldes endret omfang rundt teknisk løsning og lokasjon.	Behov for å gjennomføre alle tre fasene samtidig pga teknologisk utvikling. Utarbeidet hovedplannotat for behandling av endret omfang.	Iht. budsjett.	Nye rammer godkjent i Prop. 1 S (2012-2013) Risiko for overskridelse av kostnadsrammer.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Stasjoner og knutepunkter				
Voss stasjon	Prognostisert sluttkostnad på 250 mill. kr er over kostnadsrammen. Skyldes økte kostnader til sikkerhetsmannskaper, drift midlertidig sikringsanlegg og omfang av entrepriser.	Forsinket fremdrift, men planlagt ferdig i 2013. Drift midlertidig sikringsanlegg ikke i detaljplan.	28 mill. kroner over budsjett grunnet økte kostnader og forsinkelser.	Nye rammer godkjent i Prop. 1 S (2012-2013) Risiko for overskridelse av kostnadsramme. Stanset nye forpliktelser og vurderer mulige kutt for å redusere total kostnad.
Trondheim stasjon byggetrinn 1	Prognostisert sluttkostnad for fasedelt prosjekt er innenfor styringsrammen.	Prosjektet er blitt fasedelt for å holde det innenfor gitte rammer.	45 mill. kroner over budsjett.	Risiko for overskridelse av styrings- og kostnadsramme
Plattformforlengelser, sikkerhetsforskriften	Prognostisert sluttkostnad er betydelig over kostnadsrammer. Prosjektene med ferdigstilling i 2012 har en samlet kostnadsøkning på om lag 230 mill. kroner. Omfangsøkning er knyttet til klassifisering som vesentlig ombygging og dermed skjerpede forskriftskrav, i tillegg til mer krevende grunnforhold.	Fremdriftsmål er satt for prosjekter som er nødvendig for å ta i mot nye tog. Prosjektene nådde mål om ferdigstilling for å kunne ta imot nye tog samt møte milepæl 2012 mhp. sikkerhetsforskriften.	119 mill. kroner over budsjett grunnet økte kostnader og omfang.	Nye rammer godkjent i Prop 1 S (2012-2013) Overskridelse av gjeldende kostnadsramme på Spikkestad, Heggedal, Råde, Moelv, Hanaborg, Furumo og Lier. Risiko for overskridelse av nye rammer på Heggedal.
Kundeinformasjonstiltak på stasjoner	Prognostisert sluttkostnad er over kostnadsrammen for fase 1 pga. påløpte kostnader knyttet til fase 2.	Videre framdrift og mandat for prosjektet er revidert og ny fasedeling foreslått.	Iht. budsjett.	Usikkerhet ift. framdrift for fase 1 og rammer pga. påløpte kostnader knyttet til fase 2.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
ERTMS stasjonstiltak, erfaring-strekning Østfoldbanens Østre linje	Prognostisert sluttkostnad på 514 mill. kroner er betydelig over kostnadsoverslag grunnet økt omfang og forskriftskrav. Revideres ifm. detaljplan.	Godkjenning av detaljplan noe etter plan.	17 mill. kroner over budsjett grunnet økt omfang.	Usikkerhet i forhold til kostnad og fremdrift.
Sikkerhet og miljø				
Teknisk trafikksikkerhet	Prognoser stort sett iht kostnadsrammer og budsjett	Forsinket fremdrift vedr. F-ATC. For øvrig stort sett i henhold til plan	Kr 4 mill. under budsjett	Ingen større risiko
Rassikring	Prognoser stort sett iht kostnadsrammer og budsjett	Tiltak i Drivdalen og Dovre-Dombås er utsatt til 2013. For øvrig stort sett i henhold til plan	Kr 15 mill. under budsjett	Ingen større risiko
Sikring og sanering planoverganger	Prognoser stort sett iht kostnadsrammer og budsjett	Forsinkelser vedr. intern godkjenning av ny type veisikringsanlegg. For øvrig stort sett i henhold til plan	Kr 9 mill. under budsjett	Ingen større risiko
Tunnelsikkerhet	Prognoser stort sett iht kostnadsrammer og budsjett	Stort sett i henhold til plan	Kr 7 mill. over budsjett	Ingen større risiko
Miljø	Prognoser stort sett iht kostnadsrammer og budsjett	Gjerding mot dyrepåkjørsler Nordlandsbanen er utsatt til 2013. For øvrig stort sett i henhold til plan	Kr 4 mill. under budsjett	Ingen større risiko
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S-Ski				
Oslo S-Ski inkl. Ski stasjon	Foreløpig styringsramme fra Prop 1 S (2011-2012) er 12.288 mill. kr, men nytt kostnadsoverslag er under utarbeidelse ifm oppstart KS2.	Detaljplan under godkjenning før oppstart av KS2 i starten av 2013. Reguleringsplaner Ski og Oslo må avklares i 1. tertial 2013. Planlagt byggestart i løpet av 2014.	7 mill. kroner over budsjett	Tidspunkt for byggestart er avhengig av prosessene knyttet til reguleringsplaner og KS2.

Prosjekt	Prosjektøkonomi	Status fremdrift	Status økonomi 2012	Risiko, økonomi og fremdrift
Post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele				
Fysisk skille JBV-BaneTele	Prognostisert sluttkostnad på 80 mill. kr under kostnadsrammen gitt i RNB 2012.	Tilleggsbevilgning til slutføring i RNB 2012. Prosjektet er avsluttet i 2012.	13 mill. kroner under budsjett	Ingen større risiko.

6.2.2 Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Det er i tredje tertial foretatt en nysaldering av budsjett på post 31 med en økning av rammene på 40 mill. kroner for å dekke mer omfattende planarbeider og felleskostnader i prosjektet. Rapportering er i henhold til nye rammer.

I 2012 er det utbetalt 389,3 mill. kroner på post 31 Oslo - Ski. Dette er 6,7 mill. kroner høyere enn budsjett på 382,6 mill. kroner. Nye styringsrammer for prosjektet er under utarbeidelse ifm KS2. Hovedaktivitet i 2012 har vært detaljplanlegging, etablering av reguleringsplaner og etablering av kostnadsoverslag på detaljplannivå for oppstart av KS2 i årsskifte 2012/2013. Det er ennå utfordringer knyttet til reguleringsplanprosessen i Ski og Oslo kommune. Nye styringsrammer for prosjektet vil bli etablert ifm KS2.

Det er i tredje kvartal besluttet å bruke TBM metode i hovedentreprisen for tunell. Prosjektet jobber med forberedende arbeider og forberedelser til kontraktsinngåelser for en oppstart av Oslo-Ski prosjektet i løpet av 2014.

6.2.3 Post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele

I 2012 er det utbetalt 17,6 mill. kroner på post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele. Det er 12,5 mill. kroner lavere enn budsjett på 30,1 mill. kroner. Avviket skyldes redusert kostnad og omfang av avsluttende arbeider. Prosjektet ble avsluttet i tredje tertial 2012 og prognostisert sluttkostnad er 80,3 mill. kroner som er innenfor utvidet kostnadsramme gitt i RNB 2012.

6.3 Bruk av fullmakter

Salg og bortfeste av eiendom:

Det er solgt eller bortfestet eiendom pr. 31.12.12 for kr 35,1 millioner.

Merinntektsfullmakt:

Merinntektsfullmakten vil eventuelt bli søkt benyttet ved fremleggelse av årsregnskapet.

Bestillingsfullmakter:

Det er bestilt materiell utover gitte bevilgninger med forpliktelse i 2013 og senere år for kr 151,3 millioner.

Tilsagnsfullmakt:

Tilsagn om tilskudd kan gis fra Jernbaneverket til etablering av sidespor eller som tilskudd til museumsjernbaner og kulturelle jernbaneformål.

Det er ikke gitt tilsagn om tilskudd til sidespor i 2012.

Fullmakt til forskuttering:

Det er forpliktet kr 80,0 millioner til prosjekt gjennom forskuttering av midler.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter:

For prosjekter omtalt med kostnadsoverslag ovenfor Stortinget er det ved årsslutt forpliktet kr 345,0 millioner ut over kostnadsramme i Prop 1 S (2011-2012) og budsjettamme 2012. Overskridelser er tatt opp med departementet i 2. tertial og nye rammer godkjent i Prop 1 S (2012-2013).

For ikke omtalte prosjekter er det ved årsslutt forpliktet kr 313,8 millioner ut over budsjettamme 2012.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeid:

Det er ved årsslutt forpliktet gjennom avtaler om vedlikehold kr 722,6 millioner for fremtidige år.



Jernbaneverket

Regnskap pr. 31.12.2012

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

Innhold:

- 1. Ledelseskomentarar**
- 2. Resultatregnskap**
- 3. Balanse**
- 4. Kontantstrømoppstilling**
- 5. Statsregnskapsrapport**
- 6. Prinsippnote (Utarbeides årlig)**
- 7. Noter**
- 8. Nøkkeltall**

1. Ledelseskomentarer

Jernbaneverkets formål

Jernbaneverket er et statlig forvaltningsorgan (statlig virksomhet) underlagt Samferdselsdepartementet og 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 også ansvaret for trafikkstyringen på det nasjonale jernbanenettet som 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.

Regnskapsrammeverk

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.

Resultatregnskap

Driftsinntekter fra bevilgninger har økt med 304 millioner kroner fra 2011 til 2012 og er for 2012 på 5.370 millioner kroner, mens øvrige driftsinntekter er økt med 41 millioner kroner. Samlet økning i fra fjoråret driftsinntekter er på 6 %.

Bevilgninger til investeringer inntektsføres ikke i Jernbaneverkets resultatregnskap når utbyggings- og fornyelsesprosjekter gjennomføres og ferdigstilles, men tas til inntekt ved motsatt sammenstilling når kapitalslitet resultatføres som driftskostnader (avskrivninger og nedskrivninger). Driftsinntektene dekker drift, vedlikehold (ikke fornyelse som aktiveres), ledelse- og støttefunksjoner. Årets kostnader til investeringer vises allikevel i resultatregnskapet ved at prosjektkostnadene inngår i hver av resultatlinjene lønn og sosiale kostnader, varekostnader og andre driftskostnader. Kostnadene til investeringer trekkes deretter ut av brutto driftskostnader i egen linje (overføres til balansen som anlegg under utførelse eventuelt ferdig anlegg).

Under bruttoførte driftskostnader øker posten lønn og sosiale kostnader (brutto før overføring til fornyelse/aktivering) med 262 millioner kroner til 2,8 mrd. en økning på 10 % fra 2011. Regnskapsposten andre driftskoster (bruttoførte) øker med 890 millioner kroner. Kostnader til entreprenør- og prosjekteringstjenester var i 2012 på 5,1 mrd., en økning fra 2011 på 41 %. Kostnader til innleid arbeidskraft og konsulenter er for 2012 på 506 millioner, en nedgang på 24 % fra fjorårets kostnader på 665 millioner.

Årets kostnader (som aktiveres) i fornyelses -og utbyggingsprosjekter er økt fra 5,4 mrd. i 2011 med 17 % til 6,3 mrd. i 2012 Herav ble 0,9 mrd. brukt i fornyelsesprosjekter mot tilsvarende 1,2 mrd. kroner i 2011. 5,3 mrd. ble brukt i utbyggings- og andre investeringsprosjekter mot 4,2 mrd. i 2011. I 2010 ble 1,5 mrd. brukt på fornyelsesprosjekter, mens kostnader til utbyggingsprosjekter var på 3,8 mrd. kroner.

Balanser

På eiendelssiden er varige driftsmidler verdsatt til 46,5 mrd., herav infrastruktur med 31,2 mrd. og anlegg under utførelse på 11,7 mrd. Gammel og ny infrastruktur har økt fra 24,9 mrd. i fjor, mens anlegg under utførelse er gått ned fra 13,3 mrd. Anlegg for 6,6 mrd. er overført fra anlegg under utførelse til infrastruktur som i året er avkrevet med 1 mrd. Akkumulerte av- og nedskrivninger for infrastrukturen er 5,7 mrd. ved utgangen av året, det vil si at årets

avskrivninger utgjør 17,5 % av de samlede avskrivningene på infrastrukturen som har en akkumulert anskaffelseskost ved utgangen av året på 36,9 mrd. Årets aktiverte kostnader til fornyelses og utbyggingsprosjekter (anskaffelseskost) på 6,3 mrd. kroner utgjør en andel på 15 % av gjennomsnittlig verdi av infrastruktur og anlegg under utførelse i 2012.

Vurdering av kontantregnskapet mot det periodiserte regnskapet

Jernbaneverkets bevilgningsregnskap viser samlede utgifter på 10,7 mrd. i 2012 og 10,1 mrd. i 2011. Brutto kostnader (utenom av- og nedskrivninger) til drift, vedlikehold og utbygging/andre investeringer i periodisert resultatregnskap er i 2012 på 11,2 mrd. og 10,2 i 2011. De samlede kronevolumene er således forholdsvis like etter de to regnskapsprinsippene, men noe høyere kostnader enn utgifter som er å forvente ettersom bevilgningene og aktivitetsnivået øker.

Oslo 11. mars 2013


Elisabeth Enger
Jernbanedirektør


Jørn Johansen
Økonomidirektør

2. RESULTATREGNSKAP JERNBANEVERKET

Tusen kroner			31.12.2012	31.12.2011
	Note			
Driftsinntekter				
Inntekt fra bevilgninger	1		5 370 776	5 066 960
Gebyrer	1		83	115
Tilskudd og overføringer	1		116 079	38 257
Salgs- og leieinntekter	1		570 401	647 442
Gevinst ved avgang av anleggsmidler	1		1 515	2 648
Andre driftsinntekter	1		106 095	65 010
Sum driftsinntekter			6 164 949	5 820 431
Driftskostnader				
Lønn og sosiale kostnader	2		2 814 640	2 552 170
Varekostnader			615 080	730 304
Andre driftskostnader	3,4		7 770 685	6 880 609
Overført til fornyelse/aktivering	3		-6 290 185	-5 380 932
Avskrivninger	5		1 177 696	1 035 891
Nedskrivninger	5		0	204 860
Sum driftskostnader			6 087 916	6 022 903
Driftsresultat			77 033	-202 472
Finansinntekter og finanskostnader				
Finansinntekter	6		4 639	3 547
Finanskostnader	6		6 568	4 918
Sum finansinntekter og finanskostnader			-1 929	-1 371
Inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.				
Utbytte fra selskaper m.v.				
<i>Sum inntekter fra eierandeler i selskaper m.v.</i>			0	0
Resultat av periodens aktiviteter			75 104	-203 843
Avregninger				
Overført avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)			-75 104	203 843
Avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (nettobudsjetterte)				
Sum avregninger			-75 104	203 843

3. BALANSE - EIENDELER FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner	Note	31.12.2012	31.12.2011
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Forskning og utvikling		0	0
Programvarerettigheter og lisenser	5,4	10 376	5 258
Sum immaterielle eiendeler		10 376	5 258
II Varige driftsmidler			
Infrastruktur	5	31 201 415	24 938 900
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5	3 310 643	2 849 778
Maskiner og transportmidler	5	176 082	193 429
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5	100 535	69 632
Anlegg under utførelse	5	11 714 535	13 323 446
Beredskapsutstyr (Broer)	5	15 192	15 674
Sum varige driftsmidler		46 518 401	41 390 859
III Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i datterselskaper		0	0
Investeringer i tilknyttet selskap		0	0
Investeringer i aksjer og andeler	9	102	102
Obligasjoner og andre fordringer	9	0	0
Sum finansielle anleggsmidler		102	102
Sum anleggsmidler		46 528 880	41 396 219
B. Omløpsmidler			
I Varebeholdninger og forskudd til leverandører			
Varebeholdninger	10	490 021	409 801
Forskuddsbetalinger til leverandører	12	35 500	35 500
Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører		525 521	445 301
II Fordringer			
Kundefordringer	11	174 106	128 770
Andre fordringer	12	47 976	79 711
Merverdiavgift		473 826	464 602
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	13	4 359	5 464
Øvrige opptjente inntekter		10 548	19 440
Sum fordringer		710 815	697 987
III Kasse og bank			
Bankinnskudd	14	7 883	7 747
Andre kontanter og kontantekvivalenter	14	75	76
Sum kasse og bank		7 958	7 823
Sum omløpsmidler		1 244 295	1 151 110
Sum eiendeler		47 773 174	42 547 329

3. BALANSER - GJELD FOR JERNBANEVERKET

Tusen kroner			
	Note	31.12.2012	31.12.2011
VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD			
C. Virksomhetskaptal		0	0
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelse			
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (1)	5	46 528 778	41 396 117
Andre langsiktige forpliktelse		0	131
Forpliktelse Flytoget AS		233 696	248 587
Sum avsetning for langsiktige forpliktelse		46 762 473	41 644 835
II Annen langsiktig gjeld	8	75 000	75 000
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		342 722	458 266
Skyldig skattetrekk		224	97 763
Skyldige offentlige avgifter		41 723	38 204
Avsatte feriepenge		234 844	216 326
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	13	1 580	0
Annen kortsiktig gjeld	4,15	899 562	583 926
Sum kortsiktig gjeld		1 520 654	1 394 486
IV Avregning med statskassen			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)		-660 057	-363 149
Overført avregning fra resultatregnskapet	7	75 104	-203 843
Sum avregning med statskassen	7	-584 953	-566 992
Sum gjeld		47 773 174	42 547 329
Sum virksomhetskaptal og gjeld		47 773 174	42 547 329

(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

Kontantstrømoppstilling etter den direkte modellen for bruttobudsjetterte virksomheter

Tusen kroner

	31.12.2012	31.12.2011
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
Innbetalinger		
endring i mellomværende med finansdepartementet	-132 313	68 740
innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre		
innbetalinger fra salg av varer og tjenester	435 899	554 005
innbetalinger av kjørevegsavgifte	119 830	100 860
innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre (anleggsbidrag)	129 915	33 234
innbetalinger av utbytte	0	171
innbetalinger av renter	141	0
innbetaling av refusjoner	50 064	40 655
arbeidsgiveravgift til inntekt	285 595	263 406
andre innbetalinger (forskudd, deposita og avsetninger under Samferdselsdep.)	-12 901	0
Sum innbetalinger	876 229	1 061 071
Utbetalinger		
utbetalinger av lønn og sosiale kostnader	-2 543 711	-2 325 338
utbetalinger for varer og tjenester for videresalg	-699 455	-911 643
utbetaling for varer og tjenester eget forbruk	-1 396 397	-1 475 936
utbetalinger av renter	1 708	-933
utbetalinger av skatter og offentlige avgifter (mva refusjon)	0	0
andre utbetalinger (omstrukturingskostnader, erstatninger)	-1 886	-14 159
Sum utbetalinger	-4 639 741	-4 728 009
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *(Se avstemming)	-3 763 512	-3 666 938
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)	-4 662 943	-4 073 880
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)	-998 587	-961 970
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 31)	-389 393	-298 728
utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 33)	-17 585	-30 310
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		
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-6 068 508	-5 364 888
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)		
innbetalinger av virksomhetskapskapital		
tilbakebetalinger av virksomhetskapskapital		
utbetalinger av utbytte til statskassen		
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	0	0
Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter	0	0
Forbruk i kontanter og kontantekvivalenter på kto i Norges Bank	-9 832 019	-9 031 827
Forbruk i øvrige kontanter og kontantekvivalenter	135	-8 872
Sum kontantforbruk	-9 831 884	-9 040 699
* Avstemming		
	31.12.2012	31.12.2011
netto avregninger	75 104	-203 843
bokført verdi avhendede anleggsmidler	217	2 578
avgang anleggsmidler -åpningsbalanse (tilgang 20008)	0	0
ordinære avskrivninger	1 177 696	1 035 891
nedskrivning av anleggsmidler	0	204 860
inntekt fra bevilgning	-10 210 673	-9 006 881
arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	285 590	263 406
avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)	-6 310 574	-5 393 395
resultatandel i datterselskap	0	0
resultatandel tilknyttet selskap	0	0
endring i ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler	5 132 661	4 150 046
endring egne bank og kassebeholdninger		
endring i varelager	-80 221	-127 414
endring i kundefordringer	-45 336	29 839
endring i leverandørgjeld	-115 544	36 522
effekt av valutakursendringer	0	0
inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)	-292 764	-210 125
pensjonskostnader (kalkulatoriske)	292 764	210 125
poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter	6 068 508	5 364 889
endring i andre tidsavgrensingsposter	259 061	-23 435
endring saldo på arbeidskonto bank		0
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-3 763 512	-3 666 938

5. STATSREGNSKAPSRAPPORT FOR JERNBANEVERKET

Regnskap pr. 31.12.12

Tusen kroner

	Statskonto	Overf. fra fjorår	Årets bevilgning (Note 1 B)	Sum bevilgninger til bruk i år.	201200-201212 Kontantregnskap denne periode	201100-201112 Kontantregnskap totalt i fjor
I Driftsutgifter						
Drift og vedlikehold	135023		5 435 600	5 435 600	5 537 978	5 586 514
Drift og vedlikehold av Gardermobanen	135025	11 994	92 000	103 994	98 465	89 306
II Investeringer						
Investeringer i linjen	135030	0	4 495 600	4 495 600	4 662 943	4 073 880
Nytt dobbeltspor Oslo - Ski	135031	67 572	315 000	382 572	389 393	298 728
Fysisk skille JBV - BaneTele AS	135033	3 675	26 400	30 075	17 585	30 310
Sum kapittel 1350		83 241	10 364 600	10 447 841	10 706 363	10 078 738
III Inntekter						
Kjørevegsavgift	435001		-27 400	-27 400	-31 422	-27 915
Salg av utstyr og tjenester	435002		-239 200	-239 200	-244 284	-257 234
Videresalg av elektrisitet til togdrift	435006		-272 200	-272 200	-191 615	-296 770
Betaling for bruk av Gardermobanen	435007		-92 000	-92 000	-88 408	-72 945
IV Overføringer						
Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger	43501611		0	0	-15 968	-12 011
Refusjon av arbeidsmarkedstiltak	435015		0	0	-53	-114
Refusjon lærlinger	435017		0	0	-180	-158
Refusjon sykepenger	43501811		0	0	-33 863	-28 372
Anleggsbidrag	435037		0	0	-129 915	-33 234
Sum kapittel 4350			-630 800	-630 800	-735 708	-728 753
Sum		83 241	9 733 800	9 817 041		
Erstatningsansvar Justisdepartementet	04717155				1 886	14 159
Renter	560583				-141	-171
Arbeidsgiveravgift	570072				-285 595	-263 406
Forskudd under Samferdselsdepartementet (1)	650013				12 901	
Deposita og avsetninger under Samferdselsdep. (1)	840013				0	-3 067
V Innbetalinger - Norges Bank	60040101				5 718 914	5 372 025
VI Utbetalinger Norges Bank	60040102				-15 550 933	-14 403 852
VII Bevegelse mellomværende					-132 313	65 673
Mellomværende IB	713210				-299 867	-368 607
VII Bevegelse mellomværende					-132 313	65 673
Bevegelse forskudd under samferdselsdep. (1)	650013					3 067
Mellomværende UB					-432 181	-299 867

(1)

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

Summen av de to beløpene utgjør en negativ beholdning og føres derfor under posten Deposita og avsetninger under Samferdselsdepartementet.

6. NOTER TIL RESULTAT- OG BALANSEREGNSKAP

Generell informasjon, regnskapsrammeverk og regnskapsprinsipper

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 som 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). 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 i 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 gjennom rapportering til statsregnskapet og bevilgningsregnskap). Årsregnskapet er avlagt i samsvar med 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 (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 2012.

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. Ifølge SRS 17 Anleggsmidler (som dels er fastlagt etter at Jernbaneverkets åpningsbalanse ble verdsatt) skal varige driftsmidler i åpningsbalansen vurderes etter prinsippet om bruksverdi basert på gjenanskaffelsesverdi samtidig som det tas hensyn til driftsmidlets alder og tilstand for øvrig. Grunnprinsippet for verdsettelse av eiendeler er allikevel anskaffelseskost.

Enkelte elementer i åpningsbalansen har ikke vært verdsatt og aktivert med verdi grunnet uklarheter om eiendomsforhold og mangel på ressurser for slike avklaringer.

Problemstillingen knytter seg til enkelte grunneiendommer og bygninger ved delingen mellom Jernbaneverket og NSB/Rom eiendom. Usikkerheten knyttet til arealstørrelse og verdi på disse enkelteiendommene anses ikke vesentlige i forhold til samlet størrelse og verdi på den totale eiendomsmassen.

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 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 verdien (akkumulert) av investeringene i balansen. Overførbar investeringsbevilgning inntektsføres ikke. Inntektsføring av investeringsbevilgning skjer i takt med avskrivningen av anleggsmidlene (utsatt inntektsføring).

Jernbaneverkets negative inntektsbevilgninger for kjøreveisavgifter, 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). Avsetning for usikre og betingede forpliktelser gjøres i investeringsprosjektene eller på konsolidert nivå i henhold til SRS19.

Pensjoner

Pensjonskostnad i Jernbaneverkets virksomhetsregnskap etter periodiseringsprinsippet er et kalkulatorisk beregnet årlig premiebeløp for Jernbaneverkets arbeidsgiverandel for pensjonspremie for ansatte (innhentet aktuarberegning fra Statens pensjonskasse). Kostnaden dekkes av inntekter fra sentralt kapittel i statsbudsjettet (se også under inntekter fra bevilgninger).

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 norsk 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 kostnader. Indirekte kostnader omfatter felleskostnader for 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 presenteres i balansen under egen linje som Anlegg under utførelse. Anskaffelseskost av prosjekter under utførelse overføres til endelige eiendelsgrupper og avskrivning starter når anlegget tas i bruk. For fornyelsesprosjekter skjer aktivering året etter avslutning av de årlige fornyelsesprosjektene av praktiske grunner. Øvrige utbyggings/investeringsprosjekter overføres i en hovedfase med justeringer av anskaffelseskost for endelig oppgjør når prosjektet 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:

Infrastruktur	3-80 år (dekomponert, se elementer under)
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	10 – 60 år (dekomponert)
Bygningstekniske anlegg	20 år
Programvarerettigheter og lisenser	5 år
Maskiner, transportmidler	3 – 15 år

Ved fornyelser gjøres det praktiske tillempninger med hensyn til definisjon og henføring av fornyelseskostnadene til gruppene over og opprinnelig anskaffelsesenhhet/type driftsmiddel samt vurderinger av avskrivningstid for hvert prosjekt/komponent av prosjektene. 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. Til og med 2012 er internhandel mellom enheter i Jernbaneverket fakturert og betalt/mottatt gjennom den enkelte enhets underkonti i konsernkontoordningen. Sum utbetalinger og innbetalinger i statens konsernkonto blir derved vesentlig større enn bevilgninger, inntekter og forbruk i budsjetter og regnskaper viser.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den direkte modellen tilpasset statlige virksomheter.

7. NOTER TIL RESULTAT- OG BALANSEREGNSKAP

Note 1 A Spesifikasjon av driftsinntekter		
Tusen kroner		
	31.12.12	31.12.11
<i>Inntekt fra bevilgninger</i>		
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 23 og 25	5 527 600	5 160 300
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 01-07* og post 37	-630 800	-599 000
Årets bevilgning fra Samferdselsdep., post 30*	4 495 600	3 875 200
Årets bevilgning fysisk skille JBV-Bane Tele post 33	26 400	25 600
Årets bevilgning nytt dobbeltspor Oslo - Ski Post 31	315 000	366 300
Bevilgning fra Justisdep., belastningsfullmakt erstatningssaker	1 886	14 159
Benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	-998 449	-959 416
Benyttet til investeringsformål, post 30	-4 849 581	-4 108 294
Ubenyttet bevilgning til investeringsformål, post 30 (positivt tall angir overforbruk) *	353 981	233 094
Benyttet bevilgning post 33	-11 230	-31 712
Ubenyttet bevilgning post 33	-15 170	6 112
Benyttet bevilgning post 31	-451 176	-291 417
Ubenyttet bevilgning post 31 *	136 176	-74 883
Utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (Årets avskrivninger)	1 177 776	1 240 792
Inntekt til pensjoner	292 764	210 125
Sum	5 370 776	5 066 960
* Positivt tall betyr merforbruk.		
Gebyrer	83	115
Sum gebyrer og lisenser	83	115
<i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>		
Tilskudd øremerket til spesielle formål - anleggsbidrag	116 079	38 257
Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)	116 079	38 257
<i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.</i>		
Salg av andre driftsmidler	1 515	2 648
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.	1 515	2 648
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	45 958	59 298
Salg Undervisningstjenester og materiell	17 442	11 484
Inntekter fra museumsdriften	1 148	918
Salgsinntekter materiell og annet	109 705	129 634
Salg ikke aktiverte bygninger og tomter	4 052	393
Salgsinntekter energi og nettleie	208 378	282 972
Salgsinntekter Kjøreveisavgift	31 755	28 936
Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen	90 020	73 141
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter,maskiner og øvrige driftsmidler	61 360	60 100
Provisjon billettsalg	583	514
Andre provisjonsinntekter (GSMR)	0	51
Sum salgs- og leieinntekter	570 401	647 442
<i>Andre inntekter:</i>		
Inntekter	74 803	46 767
Erstatninger	16 400	4 495
Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS	14 891	13 747
Sum andre inntekter	106 095	65 010
Sum driftsinntekter	6 164 949	5 820 431
(1) Spesifikasjon av anleggsbidrag		
Fra Statens Vegvesen (Tilskudd H. Wilhelmsens Alle' /Nydalens holdeplass)	0	-34 142
Heggedal Anleggsbidrag gang og sykkelbro	-12 475	
Fra Statens Vegvesen (Tilskudd Barkåker - Tønsberg)	-4 107	0
Fra Lyse nett(Bygging av 11KV-stasjon i Stavanger omformerstasjon)	-243	0
Fra LKAB (Bjørnefjell kryssningsspor)	-17 000	
Fra Northland Logistics as(Narvikterminalen-Fagerneslinja)	-80 000	
Tilskudd samhandlingsprosjektet	-150	-500
Strakstiltak Gjøvikbanen	-1 490	
Fra Trondheim Kommune/KLIF (forurenset grunn Ilsvika Trondheim)	-613	-3 615
Sum	-116 079	-38 257

Note 1B Bevilgninger

Tusen kroner

	Opprinnelig bevilgning (1)	Endring RNB	Suppleringsbrev	Sum bevilgninger	Inntekstført bevilgning hitil i år (2)
Driftsutgiftsbevilgning kap.1350					
Post 23 Drift og vedlikehold	5 185 600	200 000	50 000	5 435 600	5 435 600
Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen	92 000			92 000	92 000
Sum bevilgning Drift og vedlikehold	5 277 600	200 000	50 000	5 527 600	5 527 600
Benyttet til investeringsformål/varige driftsmidler					-998 587
Inntekstført netto					4 529 013
Inntektsbevilgning kap. 4350					
Post 01 Kjørevegsavgifter	-27 400			-27 400	-27 400
Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv	-239 200			-239 200	-239 200
Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift	-272 200			-272 200	-272 200
Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen	-92 000			-92 000	-92 000
Post 37 Anleggsbidrag	0			0	0
Sum inntektsbevilgning	-630 800	-	-	-630 800	-630 800
	Opprinnelig bevilgning (1)	Endring RNB	Suppleringsbrev	Sum bevilgninger	Benyttet investerings- bevilgning (3)
Investeringsbevilgning kap.1350					
Post 30 Investeringer i linjen	4 395 600	100 000		4 495 600	4 849 581
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo Ski	275 000		40 000	315 000	451 176
Post 33 Fysisk skille JBV - BaneTele AS	-	26 400		26 400	11 230
Sum investeringsbevilgninger	4 670 600	126 400	40 000	4 837 000	5 311 987
Sum bevilgninger/inntekstført bevilgning	9 317 400	326 400	90 000	9 733 800	10 208 787
Overført fra fjorårets bevilgning kap. 1350	83 241			83 241	
Sum bevilgninger Jernbaneverket til bruk i år	9 400 641			9 817 041	

Merknader:

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 21.12.2011. Tillegg er fra Supplerende tildelingsbrev av 20.06.2012 og 14.12.2012. 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 inntekstført 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 inntekstført 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 inntekstført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

Note 2 Lønn og sosiale kostnader

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Lønninger	1 988 147	1 844 476
Feriepenger	240 318	221 743
Arbeidsgiveravgift	295 368	271 527
Pensjonskostnader	292 764	210 125
Sykepenger og andre refusjoner	-59 222	-50 625
Andre ytelser	57 266	54 925
Sum lønnskostnader	2 814 640	2 552 170
Antall årsverk	3 757	3 547

Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes ihht sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en aktuarberegnet sats for beregning av pensjonskostnad. Benyttet premiesats for 2012 er 16,75 prosent. 2% av dette er trekk egenandel. 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

	31.12.12	31.12.11
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	159 610	172 475
Elektrisk kraft, nettleie	72 477	128 397
Leie og vedlikehold lokaler	306 212	289 034
Driftmateriell	495 800	665 693
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	304 121	261 318
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	5 122 824	4 071 467
Reiser, diett og forpleining	156 698	150 986
Telekommunikasjon	77 437	81 755
Innleid arbeidskraft	254 556	326 988
Konsulenttjenester	251 900	338 889
Tap ved salg/avgang aktiverte anleggsmidler	135	6 208
Øvrige kostnader	568 915	387 400
Sum andre driftskostnader	7 770 685	6 880 609
Kostnader til balanseføring fornyelse/investeringsprosjekter	-6 290 185	-5 380 932

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 2012 samlet utgjør 382,9 mill NOK.

Spesifikasjon av leiekostnader:

Leie kontor- og produksjonslokaler	189 136
Leie av publikumsområder/lokaler	25 001
Leie av tekniske rom	15 023
Leie av maskiner	36 539
Leie av inventar	857
Leie av datasystemer og maskiner	7 677
Leie av andre kontormaskiner	7 251
Leie av transportmidler	94 613
Leie av vogner og containere	2 897
Leie av diverse teknisk utstyr	275
Annen leiekostnad	3 720
Sum leiekostnader	382 989

Note 4 Usikre forpliktelser

	Sjursøyulykker Brann Hallingskeid		Øvrige tvistesaker
Inngående balans:	-	-	-
Ny avsetning i 20	20 000 000	-	24 000 000
Reversert tidligere:	-	-	-
Utgående balans:	20 000 000	-	24 000 000

Jernbaneverket har mottatt et erstatningskrav på MNOK 30 etter ulykken på Sjursøya 24. mars 2010. Jernbaneverket har vedtatt foretaksbot, og forhandlinger om erstatning er under forberedelse. MNOK 10 er utbetalt i 2011, og resterende MNOK 20 er avsatt for.

Jernbaneverket har mottatt et erstatningskrav på MNOK 160 i forbindelse med oppbrente togsett, ødelagte kabler og driftsstans i forbindelse med brannen på Hallingskeid stasjon sommeren 2011. Jernbaneverket fastholder at det ikke er grunnlag for erstatning.

Jernbaneverket har flere tvistesaker med kontraktører som er planlagt eller pågår i rettssystemet. Det er gjort regnskapsmessige avsetninger for saker hvor dom er falt, og det er sannsynlighetsovervekt for at kravet vil komme til oppgjør.

Note 5 Varige driftsmidler og Immaterielle eiendeler
Total per 2012.12

Tusen kroner	Immaterielle eiendeler	Tomter	Drifts-bygn.	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infrastruktur- eiendeler	Beredskap utstyr	Maskiner, transport midl.	Annet inventar og utstyr	SUM
	64 287	697 278	0	2 932 023	13 323 446	29 641 637	17 523	789 615	154 008	47 619 817
Anskaffelseskost 01.01.2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Korreksjon anleggsmidler-åpningsbalanse	4 093	0	0	68 960	-814 252	692 188	0	7 854	41 158	0
Overføring til annen anleggsgruppe	5 234	6 500	0	22 967	950 301	845	0	6 593	6 149	998 587
Tilgang i 2012 fra post 23	0	0	0	140 790	4 708 374	0	0	0	417	4 849 581
Tilgang i 2012 fra post 30	0	0	0	0	451 176	0	0	0	0	451 176
Tilgang i 2012 fra post 31	0	0	0	0	11 230	0	0	0	0	11 230
Tilgang i 2012 fra post 33	0	241 258	0	86 195	-6 915 739	6 588 286	0	0	0	0
Fra anlegg under utførelse til annen gr	0	0	0	0	0	0	0	-12 208	0	-12 208
Avgang 2012 anskaffelseskost	73 613	945 036	0	3 250 935	11 714 535	36 922 956	17 523	791 853	201 732	53 918 183
Anskaffelseskost 31.12.2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte nedskrivninger pr 01.01.2012	0	0	0	0	0	204 482	0	0	378	204 860
Nedskrivning i 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
*	59 029	0	0	779 523	4 498 255	4 498 255	1 849	595 564	83 998	6 018 218
Akkumulerte avskrivninger pr 31.12.2012	4 208	0	0	105 805	1 018 804	0	482	31 576	16 820	1 177 696
Avskrivninger i 2012	0	0	0	0	0	0	0	-11 368	0	-11 368
Akk. avskrivninger avgang i 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Balansført verdi 31.12.2012	10 376	945 036	0	2 365 606	11 714 535	31 201 415	15 192	176 082	100 535	46 528 777

Avskrivningsatser (levetider)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponent lineært	10-60 år dekomponent lineært	Ingen avskrivning	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	0	0
Vedertag ved avhendelse av anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0	0	1 553	1 553
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	0	0	0	0	0	0	0	-217	-217
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0	0	0	0	0	0	1 336	1 336

Note 5 B Spesifikasjon av varige driftsmidler 2012

Tusen kroner

(A) Infrastruktur	Anskaffelseskost	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Over- Underbygging	28 278 145	-3 003 405	25 274 740
Høy- og lavspenningsanlegg	2 907 395	-859 625	2 047 770
Anlegg for trafikkstyring og kontroll (1)	5 737 416	-1 858 511	3 878 905
Sum Infrastruktur	36 922 956	-5 721 541	31 201 415

(B) Bygninger tomter og annen fast eiendom	Anskaffelseskost	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Bygninger	2 334 917	-812 099	1 522 818
Bygningsmessige anl.	537 998	-54 061	483 937
Tomter og andre grunnarealer	945 036		945 036
Bygg. og anl. i bygg for energiforsyning	378 020	-19 169	358 851
Sum	4 195 971	-885 328	3 310 643

(C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse	Anskaffelseskost	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Maskiner og transportmidler	791 853	-615 772	176 082
Annet inventar og utstyr	201 732	-101 197	100 535
Beredskapsbruer	17 523	-2 331	15 192
Sum	1 011 108	-719 299	291 809

Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg under utførelse	42 130 035	-7 326 169	34 803 866
---	-------------------	-------------------	-------------------

(D)Anlegg under utførelse		Verdi pr. 01.01.2012	Endring 2012	Verdi pr. 31.08.2012
Infrastruktur anlegg under utførelse (1)	Note 5c	11 687 779	-1 384 741	10 303 037
Andre anlegg under utførelse		0	0	0
Fornyelsesprosjekter under utførelse	Note 5c	1 512 208	-238 104	1 274 104
Andre investeringer under utførelse		35 142	-29 289	5 853
Fornyelser i maskinparken		88 317	43 224	131 541
Sum		13 323 446	-1 608 911	11 714 535

Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse

Tusen kroner

Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen - Bane Energi (konto 1132)

Prosj.nr	Prosjekt	IB 2012	Investering 2012 (konto 7931)	Overføring for aktivering 2012	31.12.2012
837047	Driftsbasis Marienborg	22 961	61 038	0	83 999
804613	SPA - Fornyelse av aksessnett/Transmisjon	54 127	14 162	0	68 289
828301	SPA-Egersund - Sandnes, KL-anlegg	35 353	61 996	-35 353	61 996
816077	SPA-FO Alnabru	0	49 559	0	49 559
829150	SPA-Forb. Ballastrens BB	52 635	38 838	-52 635	38 838
819056	SPA - Drensanlegg Dovrebanen	30 177	37 093	-30 177	37 093
816071	SPA-FO Ballastrensing ØKB	41 906	36 988	-41 906	36 988
819050	SPA - Forberedende Ballastrensing RDGB	47 366	34 879	-47 366	34 879
804611	Fornyelse av aksessnett/Transmisjon	21 337	6 585	0	27 922
811022	Bygningsteknisk oppgradering	16 809	10 685	0	27 494
796000	Utskifting av fiberkabel GMB	8 996	14 533	0	23 529
810563	SPA-FO Forbr.Ballastrensing Fr.stad - Sarpsborg	49 436	23 529	-49 436	23 529
0	Andre prosjekter	950 913	580 955	-854 283	677 584
Fornyelsesprosjekter Banedivisjonen		1 332 016	970 839	-1 111 156	1 191 699
889079	Børsteløs magnetisering 7 MVA	9 943	9 850	0	19 793
889089	Børsteløs magnetisering 5,8 MVA	2 842	13 466	0	16 308
	Andre prosjekter	23 195	33 494	-10 385	46 304
	Ompostering mellom 1130 og 1132 JE	144 212	-144 212	0	-
Fornyelsesprosjekter Bane Energi		180 192	-87 402	-10 385	82 404
Sum	Fornyelsesprosjekter	1 512 208	883 437	-1 121 541	1 274 104

Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse

Tusen kroner

Investeringsprosjekter Banedivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse (konto 1130)

Prosj.nr	Prosjekt	Investering i		Overføring for aktivering 2012	31.12.2012
		IB 2012	2012		
971915	Underbygning	264 288	42 775	395	307 458
971919	Overbygning	188 820	94 441	200	283 461
971934	Signal/sikringsanlegg	159 697	64 798	265	224 761
971925	KL-anlegg	151 312	58 782	255	210 349
971993	Prosjektadministrasjon inkl. sikkerhetspersonell	127 918	66 240	146	194 305
971983	El-kraft	109 795	30 295	173	140 264
	Andre prosjekter	973 178	300 433	-659 240	614 370
Investeringsprosjekter Banedivisjonen		1 975 009	657 765	-657 806	1 974 968

Investeringsprosjekter Utbyggingsdivisjonen - Infrastrukturanlegg under utførelse (konto 1130)

Prosjekt	Prosjekt	Investering i		Overføring for aktivering 2012	31.12.2012
		IB 2012	2012		
960156	Holm-Holmestrand-Nykirke	807 969	753 425	0	1 561 394
960169,960301-ε	Eidsvoll-Hamar	609 612	584 135	0	1 193 747
999100	Oslo - Ski, nytt dobbeltspor	214 729	522 565	0	737 294
960170	RØ Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	100 389	435 814	0	536 203
952009	Farriseidet - Porsgrunn	190 200	244 130	0	434 330
960129	Fjernstyring Mosjøen - Bodø	399 339	5 080	0	404 419
960226	Eidsvoll stasjon hensetting	37 586	191 913	0	229 499
999180	Ski hensetting	76 271	155 494	0	231 765
960215	ERTMS erfaringsstrekning Øfbøl	120 583	86 862	0	207 445
960252	Drammen hensetting	6 511	134 129	0	140 640
960124	Voss stasjon	54 825	82 746	0	137 572
960259	Narvik-terminalen-Fagerneslinja	1 445	115 996	0	117 441
960121	Trondheim stasjon knutepunkt	20 059	87 301	0	107 360
960248	Sikringsanlegg Hoved- og Gardermobanen	31 700	75 245	0	106 945
923200	Barkåker-Tønsberg (parsell 7.1)	1 178 122	78 544	-1 178 244	78 423
960237	Heggedal stasjon	15 382	199 319	-159 716	54 985
	Andre investeringsprosjekter under utførelse	5 848 048	654 981	-4 559 756	1 943 274
Investeringsprosjekter under utførelse		9 712 769	4 407 680	-5 897 715	8 222 733

Investeringsprosjekter Bane Energi - Infrastrukturanlegg under utførelse

Prosjekt	Prosjekt	Investering i		Overføring for aktivering 2012	31.12.2012
		IB 2012	2012		
989004	Stavanger omformerstasjon	136 637	4 570	-141 207	0
989006	Mobile statiske omformeraggregater	3 844	88 224	0	92 068
989007	Sandnes koblingshus	799	12 445	0	13 244
	Andre investeringsprosjekter	2 932	4 439	-7 347	23
	Omgruppering mellom 1130 og 1132 JE	-144 212	144 212	0	0
Investeringsprosjekter under utførelse		0	253 890	-148 555	105 336
Sum	Investeringsprosjekter	11 687 779	5 319 335	-6 704 076	10 303 037

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Renteinntekter, DnB Nordpool	136	128
Renteinntekter	780	901
Valutagevinst	3 710	2 518
Annen finansinntekt	13	0
Sum finansinntekter	4 639	3 547
Rentekostnader, DnB Nordpool	124	173
Rentekostnader	0	73
Morarenter, kostnad *	4 523	1 899
Annen finanskostnad	78	90
Valutatap	1 842	2 683
Sum finanskostnader	6 568	4 918

* Det er en post i utbygging på kr 3,2 mill som gjelder - dom i sak mot PEAB .

Kalkulatoriske rentekostnader

Kalkulatoriske kapitalkostnader er ikke bokført i regnskapet. Nedenfor presenteres rentekostnader beregnet for investeringer med en kalkulatorisk sats gitt fra Direktoratet For Økonomistyring.

	31.12.12	31.12.11	Gjennomsnitt i perioden
<u>Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:</u>			
Balanseført verdi immaterielle eiendeler	10 376	5 258	7 817
Balanseført verdi andre varige driftsmidler	46 518 401	41 390 859	43 954 630
Sum	46 528 778	41 396 117	43 962 447

Antall måneder på rapporteringstidspunktet:

12

Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2012:

43 962 447

Fastsatt rente for år 2012:

2,81 %

Beregnet rentekostnad på investert kapital:**1 235 345**

Note 7 Netto avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (bruttobudsjetterte virksomheter)

Tusen kroner

Avregning med statskassen (periodisert og kontant)

		31.12.12	31.12.11	Endring	
Anleggsmidler	Investeringer i andre selskaper	102	102	0	
	Obligasjoner og andre fordringer	0	0	0	
Omløpsmidler	Beholdninger og forskuddsbetalinger	525 521	445 301	80 221	
	Kundefordringer og andre fordringer	222 081	208 480	13 601	
	Periodeavgrensingsposter	14 907	24 904	-9 997	
	Andre omløpsmidler	481 784	472 425	9 360	
	Sum	A1	1 244 397	1 151 212	93 184
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	342 722	458 266	-115 544	
	Avsatte /skyldige feriepenge	234 844	216 326	18 517	
	Andre lønnsrelaterte avsetninger	41 946	135 968	-94 021	
	Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter	1 580	0	1 580	
	Annen kortsiktig gjeld	899 562	583 926	315 635	
	Sum	A2	1 520 654	1 394 486	126 167
Langsiktige forpliktelser	Miljøforpliktelser	0	0	0	
	Andre forpliktelser	308 696	323 718	-15 023	
	Sum	A3	308 696	323 718	-15 023
Avregning med statskassen *		A	-584 953	-566 992	-17 960

Hovedposter fra kontant mellomværende som inngår i avregning med statskassen:

			31.12.12	31.12.11	Endring
Omløpsmidler	Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)	1	-75	-76	-1
	Forskudd ansatte/lønslån mv.	2			0
	Andre fordringer inklusive Mva.	3	-439 329	-406 770	32 558
Kortsiktig gjeld	Skattetrekk	4	360	97 876	97 516
	Deposita mv.	5	0	3 066	3 066
	Annen gjeld	6	6 864	6 037	-827
Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport		B	-432 180	-299 867	132 312
Bevegelse mellomværende					132 312

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

Konsernkonto utbetaling:	15 550 933
Konsernkonto innbetaling	-5 718 914
Netto inn/utbetaling innkrevingsvirksomhet	0
Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Netto trekk konsernkonto	9 832 019
Inntektsført/benyttet fra bevilgning (Brutto)	-10 210 673
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309	285 590
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	-93 065
Overført avregning med statskassen (fra resultatregnskap)	75 104
Endring saldo på arbeidskonto bank	0
Sum endring i avregning med statskassen *	-17 960

*Skal være lik summen av A i endringskolonnen

Note 8 Langsiktig gjeld

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Gjeld LKAB	75 000	75 000
Annen langsiktig gjeld	75 000	75 000

For Ofotbanen 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 Ofotbanen 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	Balanseført verdi kapital-regnskap	Balanseført verdi virksomhets-regnskap
BaneserviceProsjekt AS ¹	Oslo	1000	100,0 %	100,0 %	100	100
Finse vann og avløp AS	Finse	2	0,67 %	0,67 %	2	2
Bokført verdi pr. 31.12.2012					102	102

¹ Selskapet er under avvikling

Note 10 Varebeholdninger

Tusen kroner

Anskaffelsesverdi	31.12.12	31.12.11
Beholdninger beregnet på videresalg	0	
Sum Anskaffelsekost	529 976	409 801
Ukurans		
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten	39 954	0
Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg		0
Sum ukurans	39 954	0
Sum varebeholdninger	490 021	409 801

Jernbaneverkets lagerbeholdning er i balansen ført på 3 artskonti.

Konto 1410 er koblet til lagersystemet Movex, som er hovedsystemet for lagerstyring i Jernbaneverket. Movex brukes utelukkende til å håndtere Jernbaneverkets egne artikkelnummer, såkalte F-nummer. F-nummer gis kun til «jernbanekritisk» materiell, d.v.s. materiell som er kritisk for Jernbaneverket og som har en særegenhet i forhold til antall leverandører, leveransetid m.v.

Konto 1416 er koblet til lagersystemet Maximo, som brukes av Bane Transport og Gardermobanen's lager på Lillestrøm.

Konto 1462 blir benyttet til identifisert og lagerført materiell som ikke er registrert i noe lagersystem, men som er dokumentert ved detaljerte oversikter / lister i Excel. All ukurans blir også henført til denne kontoen.

Bokført lager på kr 490 mill fordeler seg med kr 413 mill på Movex, kr 47 mill på Maximo og kr 30 mill på materiell som ikke er registrert i noe lagersystem.

Materiellet som er registrert i lagersystemene (Movex og Maximo) er nedskrevet med til sammen kr 40 mill for ukurans. Ukuransnedskrivningen varierer fra 0 til 10% av beholdningenes anskaffelseskost.

Note 11 Kundefordringer

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Kundefordringer til pålydende	172 816	135 454
Avsatt til latent tap *	-20 336	-28 311
Baneservice Prosjekt AS	21 626	21 626
Sum kundefordringer	174 106	128 770

For fordringer eldre enn 90 dager hvor 2 purringer er sendt, er det foretatt 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

	31.12.12	31.12.11
Forskuddsbetalt lønn	70	23
Reiseforskudd	20	22
Personallån	1 193	498
Depostium	1	1
Krav om refusjoner	11 134	12 796
Forskudsbetalte kostnader (1)	35 558	66 372
Sum	47 976	79 711

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

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

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	4 359	5 464

	31.12.12	31.12.11
Forskudsbetalte, ikke opptjente inntekter	1 580	0

Note 14 Bankinnskudd, kontanter og lignende

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Øvrige bankkonti *	7 883	7 747
Håndkasser og andre kontantbeholdninger	75	76
Sum bankinnskudd og kontanter	7 958	7 823

* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

Note 15 Annen kortsiktig gjeld

Tusen kroner

	31.12.12	31.12.11
Gjeld ansatte	0	65
Avsetning lønn	73 647	69 586
Påløpte kostnader	824 520	513 165
Uidentifiserte innbetalinger	1 395	1 110
Sum annen kortsiktig gjeld	899 562	583 926

Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap

Kronebeløp i tusen kroner

	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
1 Bevilgningsandel			
Inntekt fra bevilgning	5 370 776	5 066 960	3 554 259
Sum driftsinntekter	6 164 949	5 820 431	4 400 595
<i>Bevilgningsandel (i prosent)</i>	87,1 %	87,1 %	80,8 %

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

2 Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad			
Lønn og sosiale kostnader	2 814 640	2 552 170	2 275 716
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	12 378 102	11 403 835	10 391 388
<i>Lønnskostnadsandel (i prosent)</i>	22,7 %	22,4 %	21,9 %

Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader av sum driftskostnader

Lønn og sosiale kostnader	2 814 640	2 552 170	2 275 716
Antall årsverk	3 757	3 547	3 275
<i>Årsverkskostnad</i>	749	720	695
<i>Endring ift. året før</i>	4,1 %	3,5 %	3,7 %

3 Kostnadsandel kjøp av entreprenør- og prosjekteringstjenester			
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	5 122 824	4 071 467	4 086 337
Sum driftskostnader ex. overført til fornyelse/aktivering	12 378 102	11 403 835	10 391 388
<i>Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)</i>	41,4 %	35,7 %	39,3 %

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

4 Avskrivningsandel varige driftsmidler			
Akkumulert avskrivning pr 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)	6 018 218	5 006 920	4 076 889
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	1 177 696	1 035 891	946 502
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle)	-11 368	-25 073	-15 941
Akkumulerte avskrivninger anleggsmidler (Sum)	7 184 546	6 017 738	5 007 450
Bokført anskaffelseskost (varige driftsmidler + immaterielle)	53 918 183	47 618 716	42 253 363
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	13,3 %	12,6 %	11,9 %

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

5 Avskrivningsandel infrastruktur			
Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)	4 498 255	3 611 527	2 784 258
Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)	1 018 804	887 205	827 268
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle)	0	-477	0
Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur (Sum)	5 517 059	4 498 255	3 611 526
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)	36 922 956	29 641 638	27 005 876
<i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>	14,9 %	15,2 %	13,4 %

Nøkkeltall Jernbanelivet basert på periodisert regnskap

6 Opprettholdelsesgrad av varige driftsmidler

Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 23	998 587	961 970	1 692 536
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 30	4 849 581	4 108 294	3 527 048
Korreksjon åpningsbalanse og avgang	-12 208	-28 042	-24 009
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 31	451 176	291 417	225 991
Tilgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) fra post 33	11 230	31 712	32 687
Endring anskaffelseskost	6 298 366	5 365 351	5 454 253
Avskrivning i år (varige driftsmidler+immaterielle)	1 177 696	1 035 891	946 502
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)	0	204 860	0
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	534,8 %	432,4 %	576,3 %

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

7 Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

Fornyelser	998 587	961 970	1 692 536
Avskrivning i år (infrastruktur)	1 018 804	887 205	946 345
Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle)	0	204 860	0
<i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>	98,0 %	88,1 %	178,8 %

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

8 Dekningsgrad av Gardermobanen uten avskrivningskostnader

Inntekt fra Gardermobanen	90 020	73 141	75 078
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	86 190	86 534	98 481
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	104,4 %	84,5 %	76,2 %

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

9 Dekningsgrad av Gardermobanen med avskrivningskostnader

Inntekt fra Gardermobanen	90 020	73 141	75 078
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	86 190	86 534	98 481
Avskrivningskostnader (Etterstad-Venjar)	108 308	108 744	108 239
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	46,3 %	37,5 %	36,3 %

10 Dekningsgrad av Ofofbanen uten avskrivningskostnader

Inntekt fra Ofofbanen	31 755	28 936	26 100
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen eks avskrivninger	38 994	46 725	36 355
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	81,4 %	61,9 %	71,8 %

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

11 Dekningsgrad av Ofofbanen med avskrivningskostnader

Betaling for bruk av Ofofbanen	31 755	28 936	26 100
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Ofofbanen	38 994	46 725	36 355
Avskrivningskostnader (Ofofbanen)	26 016	24 538	15 531
<i>Dekningsgrad (i prosent)</i>	48,8 %	40,6 %	50,3 %