

# Årsrapport – 2013

Oslo, 10.03.14





# Innhold

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Innledning.....</b>                                 | <b>5</b>  |
| 1.1      | Sammendrag   | 5         |
| 1.2      | Målmatrixe   | 7         |
| 1.3      | Overordnet økonomisk status                            | 7         |
| <b>2</b> | <b>Mål og prioriteringer for 2013.....</b>             | <b>8</b>  |
| 2.1      | Hovedmål 1 i tildelingsbrevet                          | 8         |
| 2.1.1    | Oppetid  | 8         |
| 2.1.2    | Regularitet  | 11        |
| 2.1.3    | Punktlighet  | 12        |
| 2.1.4    | Kundetilfredshet                                       | 12        |
| 2.1.5    | Godstrafikk  | 15        |
| 2.2      | Hovedmål 2 i tildelingsbrevet                          | 15        |
| 2.3      | Hovedmål 3 i tildelingsbrevet                          | 16        |
| 2.4      | Hovedmål 4 i tildelingsbrevet                          | 18        |
| <b>3</b> | <b>Vilkår og krav som går på tvers av målene .....</b> | <b>19</b> |
| 3.1      | Samfunnsikkerhet og beredskap                          | 19        |
| 3.2      | Risikovurderinger i mål- og resultatstyringen          | 19        |
| 3.3      | Effektivisering  | 19        |
| <b>4</b> | <b>Vilkår som gjelder administrative forhold .....</b> | <b>20</b> |
| 4.1      | Anskaffelser   | 20        |
| 4.2      | IKT  | 20        |
| 4.3      | Regnskapsmessige mangler                               | 20        |
| 4.4      | Bemanningsutvikling og organisasjon                    | 21        |
| <b>5</b> | <b>Budsjettildeling og fullmakter .....</b>            | <b>24</b> |
| 5.1      | Kontantregnskapet                                      | 24        |
| 5.2      | Investeringer i linjen                                 | 25        |
| 5.2.1    | Post 30 Investeringer                                  | 25        |
| 5.2.2    | Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski                      | 31        |
| 5.2.3    | Post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele                     | 32        |
| 5.3      | Bruk av fullmakter                                     | 41        |
| <b>6</b> | <b>Periodisert regnskap.....</b>                       | <b>42</b> |



# 1 Innledning

## 1.1 Sammendrag

2013 har vært et rekordstort år for norsk jernbane. Aldri tidligere har så mange personer reist med toget. Både NSB og Flytoget har hatt passasjervekst på 8 – 9 %, og i 2013 var det totalt ca. 66 millioner passasjerreiser med toget. Ruteendring og bedret togtilbud har bidratt til dette.

Jernbaneverket har i 2013 nådd målene på flere virksomhetsområder. Punktligheten for persontog ble bedre enn målet også i år, og endte på 90,6 % for året totalt. Punktligheten for Flytoget endte på 96,1 %, omtrent det samme som i 2012. Punktligheten for tog i rushtrafikk og for godstog nådde ikke målene, og gikk litt ned i forhold til 2012. Jernbaneverket har lagt ned store ressurser i arbeidet med å forbedre punktligheten. Antall driftsforstyrrelser har blitt redusert som følge av forsterket vedlikehold. Likevel påvirkes punktligheten av større hendelser som har skjedd gjennom året.

Det har i 2013 vært utfordringer med driftsstabiliteten grunnet flom og store nedbørsmengder. Dovrebanen ble rammet av flom og ødelagt på lange strekninger gjennom Gudbrandsdalen. Det var mange hundre skadesteder på strekningen og banen var stengt i nærmere fire uker under utbedringen av skadene. Det var også saktekjøring på flere steder som følge av skadene. Dette har gitt seg utslag i at antall forsinkelsestimer har økt i forhold til i fjor, og endte på 10 564 timer. Dette er en økning på ca. 2100 timer i forhold til 2012.

Årsresultatet ble en oppetid på 98,6 % mot et mål på 99,2 %. Regulariteten ble 97,9 %, mot et mål på 99,0 %. Signalfeil er den største årsaken til innstillinger. Forsinkelsestimer grunnet signalfeil økte med 16 % i løpet av 2013.

Utbyggingsaktiviteten har vært høy i 2013. Utbetalingene til investeringer totalt for året var 6 546 millioner mot 5 070 i 2012. De store prosjektene som Holm-Nykirke, Farriseidet-Porsgrunn og Fellesprosjektet E6-Dovrebanen har god fremdrift og ligger godt an i forhold til planene. Prosjektet Oslo-Ski ligger noe etter planen på grunn av forsinket KS2 prosess og utsatt oppstart av forberedende arbeider.

Antall drepte på jernbanen har det siste tiåret hatt en nedgang. Det har i gjennomsnitt vært 5,4 drepte siste 20 år. I 2013 var det fire personer som omkom ved sammenstøt med tog. I tillegg var det en arbeidsulykke med en omkommet. Antall personskader har hatt en jevn økning. Dette skyldes i hovedsak økende registrering av mindre alvorlige personskader.

Arbeidet med grunnruteendringen i desember 2014 fortsetter, og det totale risikobildet for rettidig ferdigstilling av nødvendige anlegg er redusert i løpet av året. Signalanlegget for Høvik er imidlertid forsinket og er planlagt ferdigstilt for bruk i 1. halvår 2015. Ny grunnruteplan tas likevel i bruk med noen mindre justeringer i desember 2014.

Jernbaneverket har i 2013 iverksatt omstillingsprogrammet "Enkelt og effektivt jernbaneverk". Dette omfatter flere prosjekter som sammen skal bedre styringen av Jernbaneverket, effektivisere kjernevirksomheten og organisere etaten for å jobbe enkelt og effektivt. Som følge av dette gjennomføres det en omstillingsprosess i Jernbaneverket som vil pågå utover i 2014. Det er forventet kostnadmessig effektivisering allerede fra og med 2014 som følge av tiltak innen omstillingsprogrammet.

Jernbaneverkets kontantregnskap viste ved utgangen av året utbetalinger på kapittel 1350 på kr 12 084,1 mot en bevilgning på kr 12 008,2. Dette gir et merforbruk på kr 75,9 millioner. Samtidig viste regnskapet samlede innbetalinger på kapittel 4350 på kr 863,3 millioner mot et proveny på kr 654,6 millioner. Dette gir et netto mindreforbruk på kr 132,8 millioner.

Oslo, 10. mars 2014



Elisabeth Enger



## 1.2 Målmatrixe

Tabell 1: Jernbaneløstasjons målmatrixe 2013

| Parameter                                   | Status 2011 | Status 2012 | Status 2013 | Mål 2013 | Mål mot 2017 |
|---|-------------|-------------|-------------|----------|--------------|
| <i>Økonomi</i>                              |             |             |             |          |              |
| Bevilgning ikke overskredet *               | Nei         | Nei         | Ja          | Ja       | Ja           |
| Periodisert resultat (mill. kr)             | -203,8      | 75,1        | 465,9       | > 0      | > 0          |
| <i>Sikkerhet</i>                            |             |             |             |          |              |
| Gjennomsnitt antall drepte siste 20 år      | 6,2         | 5,7         | 5,4         | -4,5%    | -4,5% p.a    |
| Gjennomsnitt antall personskader siste 3 år | 248         | 261         | 288         | -4,5%    | -4,5% p.a    |
| Antall hendelser med personskade            | 247         | 262         | 310         | -4,5%    | -4,5% p.a    |
| <i>Punktlighet</i>                          |             |             |             |          |              |
| Oppetid i prosent                           | 98,5        | 98,8        | 98,6        | 99,2     | 99,3         |
| Regularitet i prosent                       | 97,6        | 97,8        | 97,9        | 99,0     | 99,2         |
| <i>Kundetilfredshet</i>                     |             |             |             |          |              |
| NSBs kundeundersøkelse                      | 71          | 73          | 72          | 71       |              |
| Brukerundersøkelse blant togselskapene      | 58          | 54          | 53          | 70       |              |

\* bevilgning er ikke overskredet når merinntektsfullmakten benyttes

## 1.3 Overordnet økonomisk status

Tabell 2: Økonomisk oversikt, fordelt på postene i statsregnskapet

| Statkonto            | Poster                            | Totalt 2013     |                 |               |
|----------------------|-----------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
|                      |                                   | Bevilgning      | Kontant         | Avvik         |
| 135023               | Drift og Vedlikehold              | 5 486,7         | 5 428,8         | 57,9          |
|                      | <i>herav drift</i>                | 3 246,7         | 3 125,0         | 121,7         |
|                      | <i>herav vedlikehold</i>          | 2 240,0         | 2 303,8         | -63,8         |
| 135025               | Drift og vedlikehold GMB          | 103,5           | 109,3           | -5,8          |
| 135030               | Investeringer i linjen            | 5 590,0         | 5 845,0         | -255,0        |
| 135031               | Oslo-Ski                          | 827,0           | 701,1           | 125,9         |
| 135033               | Fysisk skille JBV-BaneTele AS     | 1,0             | -0,1            | 1,1           |
| <b>Sum kap. 1350</b> |                                   | <b>12 008,2</b> | <b>12 084,1</b> | <b>-75,9</b>  |
| 435001               | Kjørevegsgift                     | 28,3            | 36,2            | -7,9          |
| 435002               | Salg av utstyr og tjenester m.v.  | 247,1           | 288,3           | -41,2         |
| 435006               | Videresalg av elekt. til togdrift | 281,2           | 233,1           | 48,1          |
| 435007               | Betaling for bruk av GMB          | 98,0            | 102,2           | -4,2          |
| 435016-18            | Refusjoner                        | 0,0             | 60,5            | -60,5         |
| 435037               | Anleggsbidrag                     | 0,0             | 143,0           | -143,0        |
| <b>Sum kap. 4350</b> |                                   | <b>654,6</b>    | <b>863,3</b>    | <b>-208,7</b> |

- Mindreforbruk post 23 Drift og vedlikehold:  
Kontantregnskapet viser et samlet mindreforbruk på kr 57,9 millioner på post 23 drift og vedlikehold. Etter bruk av merinntektsfullmakten og hensyntatt refusjoner under kapittel 4350 er netto mindreforbruk kr 118,3 millioner.
- Merforbruk post 30 Investeringer:  
Det største merforbruket på post 30 Investeringer kommer fra Farriseidet-Porsgrunn med kr 509,8 millioner på grunn av høy produksjon og reforhandlinger av betalingsplan.
- Post 31 Oslo-Ski:  
Mindreforbruk ift. bevilgning på kr 125,9 millioner på grunn av forsinket KS2 prosess.
- Kapittel 4350:  
Samlede inntekter ble kr 863,3 mot et proveny på kr 654,6. Dette skyldes blant annet et anleggsbidrag på kr 143 millioner. Se for øvrig kapittel 5 om økonomi.

## 2 Mål og prioriteringer for 2013

### 2.1 Hovedmål 1 i tildelingsbrevet

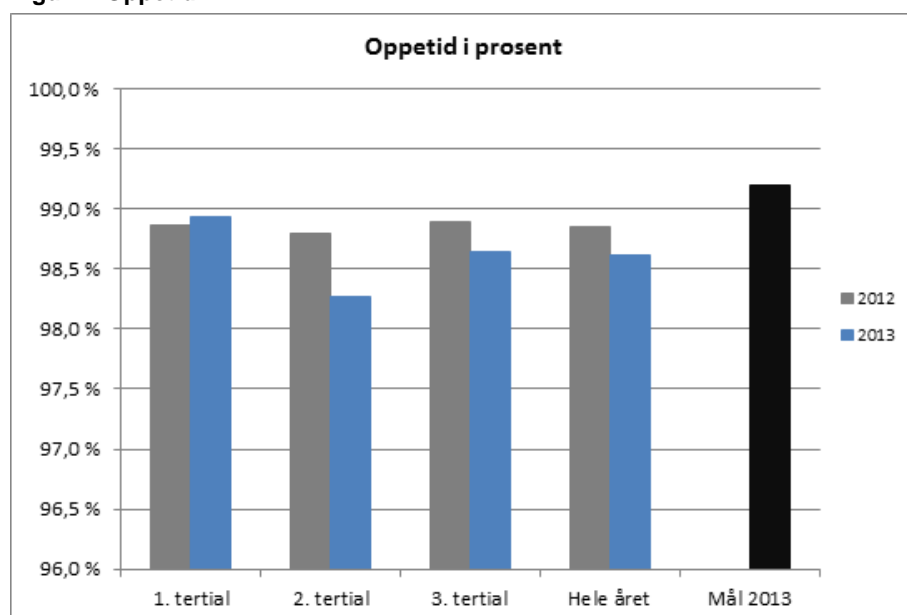
“Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften til næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.”

Resultatmål: Målet for oppetid i 2013 er 99,2 %. Målet for regulariteten i togtrafikken i 2013 er satt til 99,0 %.

#### 2.1.1 Oppetid

Oppetiden for 2013 endte på 98,6 % og målet ble derved ikke oppnådd.

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

I 2013 ble det registrert 10 564 forsinkelsestimer. Dette er en økning på ca. 2100 forsinkelsestimer i forhold til 2012 og ca. 2 700 over målsettingen for året.

Store deler av økningen i antallet forsinkelsestimer er relatert til værmessige forhold og konsekvensene av disse. Langvarig kulde og påfølgende mildvær, store nedbørsmengder og snøsmelting medførte behov for operative tiltak for å ha kontroll med sikkerheten på utsatte banestrekninger. Dette bidro til økningen i forsinkelsestimer registrert på bane i de første månedene av året. Det ble registrert dobbelt så mange ras i 2013 i forhold til året før. Forsinkelsestimer knyttet til klima/ekstremvær og ras/utglidninger utgjør ca. 2 530 timer.

I perioden mai - oktober var det store utfordringer med flom og nedbør, spesielt på Dovrebanen som ble stengt i 4 uker i mai-juni, og på Bergensbanen som ble stengt i ca. 1 uke på grunn av ras i oktober.

Stenging av Dovrebanen medførte at godstog ble kjørt over Rørosbanen, som er en lengre rute. Kjøretiden for disse togene ble sammenlignet med opprinnelig rute over Dovre. Flommen påvirket



driftssituasjonen også etter at Dovrebanen ble gjenåpnet etter de første utbedringsarbeidene. Det var nødvendig å trafikkere banen. Dette ga omfattende saktekjøringer, noe som medførte forsinkelser av tog og økt antall forsinkelsestimer. Ca. 1825 forsinkelsestimer kan tilskrives denne hendelsen.

I juli oppsto det 29 solsløng som skapte problemer for togtrafikken. Halvparten av disse ble registrert på Dovrebanen og var i hovedsak en konsekvens av flomskadene.

Banene framstår ikke som robuste nok til å takle utfordringer knyttet til store vannmengder. Oppgradering av strekninger til å tåle 50-års flom vurderes nå til å være for optimistisk. Erfaringene fra Dovrebanen indikerer at Jernbaneverket bør vurdere å oppgradere flere strekninger til å kunne stå imot 200-års flom.

Antall forsinkelsestimer grunnet sikringsanlegg har økt med 16 % i forhold til i fjor. De fleste mellomstore og store hendelsene rundt Oslo-området, er knyttet til de delene/områdene som ikke er fornyet, eller i grensesnittet til disse. Det er relativt få feil der det er gjennomført omfattende fornyelser gjennom prosjekt Stor-Oslo. Unntaket var problemer med drivmaskiner, men etter at det ble ettermontert varme i drivmaskiner på Oslo S og det ble foretatt seksjonering av anlegget, er det få jordfeil som oppstår. Hvis de oppstår er det nå raskere å finne feilen.

Antall forsinkelsestimer på grunn av telefeil ble i 2013 uforutsett høyt. Sambandssystemet, GSM-R, falt ut to ganger for hele jernbanenettet, i tillegg til ytterligere to utfall på delstrekninger. Det omfattende utfallet i september førte til at all togtrafikk sto stille i 2,5 timer. Konsekvensen av dette utfallet alene ble ca. 260 forsinkelsestimer, i tillegg til innstilte tog.

#### Planlagte driftsavvik

Målet for 2013 var at planlagte arbeider maksimalt ikke skulle gi mer enn 1.200 forsinkelsestimer.

Resultatet for 2013 viser 848 forsinkelsestimer relatert til planlagte arbeider, og dermed under maksimalkravet. Det er en reduksjon i forhold til 2012 tilsvarende 251 forsinkelsestimer, som skyldes bedre planlegging av vedlikeholdsarbeidene i forhold til togtrafikken. I tillegg var det færre planlagte innstillinger av tog knyttet til vedlikeholdsarbeider enn i 2012.

Forsinkelsestimer i kategorien planlagte arbeider er i hovedsak 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 den aktuelle strekningen, noe som medfører at tog må vente på buss før det kan fortsette videre.

**Tabell 3: Fordeling av forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen 2013**

|                                   | 2012         | 2013          | Absolutt endring | Prosentvis endring |
|-----------------------------------|--------------|---------------|------------------|--------------------|
| Feil på sikringsanlegg            | 3 136        | 3 652         | 516              | 16 %               |
| Feil på kontaktledning            | 1 088        | 934           | -155             | -14 %              |
| Feil i øvrig infrastruktur (bane) | 1 411        | 2 819         | 1 408            | 100 %              |
| Planlagt arbeid                   | 1 099        | 848           | -251             | -23 %              |
| Tele                              | 88           | 525           | 436              | 494 %              |
| Ytre forhold                      | 1 140        | 1 139         | -1               | 0 %                |
| Materiell med feil, sperrer spor  | 500          | 648           | 148              | 30 %               |
| <b>Sum</b>                        | <b>8 462</b> | <b>10 564</b> | <b>2 103</b>     | <b>25 %</b>        |

## Drift og vedlikehold

For å sikre god kontroll og lang levetid på de ulike anleggene, gjennomfører Jernbaneverket både systematiske kontroller og systematiske levetidsforlengende tiltak.

Eksempler på forebyggende aktiviteter i 2013:

- Det er utført ca. 630 km gjennomgående sporjustering og justering av 482 sporveksler. I tillegg er det foretatt sporjustering på ca. 320 km som etterarbeider i forbindelse med utførte sporarbeider, punkt-pakking, og utbedring etter flom.
- Det er gjennomført målrettet sliping av skinner, for å redusere støy på utsatte strekninger og for å fjerne rifler og bølger i skinneoverflaten, og dermed forlenge levetiden. I 2013 er det slipt 257 sporkilometer, herav 31 sporkilometer på Ofotbanen. I tillegg er det slipt 87 sporveksler.
- Systematiske smøringer av sporet reduserer slitasjen på hjul og skinner. I 2013 er hele nettet behandlet tre ganger.
- Vegetasjonssprøyting bidrar til å opprettholde sporstabiliteten. Det er utført sprøyting langs hele banenettet og på alle stasjonsarealer. For å hindre trenedfall og for å opprettholde sikten langs jernbanesporet foretas det systematisk skogrydding. I 2013 er det ryddet i overkant av 230 km av linjen.
- Innen elektrofagene foretas det også komponentrettet vedlikehold i tillegg til de systematiske kontroller, bl.a. er det skiftet ca. 180 stk. drivmaskiner i sporveksler og ca. 500 stk. sporfeltreoler. Det pågår også arbeid med å få på plass kontinuerlig overvåking av prioriterte sporveksler.

Nivået på beredskap i vintersesongen er videreført fra 2012. Vinteren er håndtert på en måte som har gitt liten konsekvens ift. oppetid/forsinkelsestimer.

Konsekvensene av flom og ras på Dovrebanen i slutten av mai har skapt store utfordringer i forhold til regularitet, oppetid og forsinkelsestimer. Utbedringsarbeider og tiltak for istandsetting av infrastruktur ble gjennomført hele siste halvåret. For å få gjennomført permanente utbedringer er det lagt opp til betydelige utbedringsarbeider også i 2014.

I oktober ble Bergensbanen stengt ca. 1 uke mellom Mjølfjell og Myrdal stasjon på grunn av ras i et bratt og vanskelig tilgjengelig område. Raset tok med seg både overbygg, installasjoner og fundament. Deler av støttemuren som sporet ligger på ble også ødelagt, og i tillegg var spor, kontaktledninger og kabelanlegg skadet.

Overnevnte hendelser har gitt store merkostnader og utfordringer for Jernbaneverket og togselskapene. Særlig gjelder dette 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, økt dimensjonering av stikkrenner og grøfter, fjellsikring og sikring av sideterreng.

Jernbaneverket viderefører samarbeidet med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt om nye løsninger for skred- og rasvarsling, samt varsling ved store nedbørsmengder.

I 2013 er det byttet til sammen ca. 43 km skinner og ca. 60 000 sviller på Sørlandsbanen, Vestfoldbanen, Bergensbanen, Nordlandsbanen, Ofotbanen, Dovrebanen (kun skinner) og Rørosbanen (kun sviller). Dessuten er det byttet ut ca. 15 sporveksler på Østfoldbanen, Drammenbanen, Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og Dovrebanen. Det er også utført omfattende sporformnyelse på Gjøvikbanen, Filipstad og Loenga.

Når det gjelder underbygningstiltak, er det foretatt omfattende dreneringstiltak og øvrige klimarettede tiltak særlig på Dovrebanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen, samt arbeider med fornyelse av snøoverbygg på Bergensbanen og Ofotbanen.

Arbeider med fornyelse av kontaktledningen har vært videreført på Sørlandsbanen på strekningen Kjelland – Hellvik. Det er montert åk og ledninger på Egersund og Hellvik stasjoner. På Loenga er det utført seksjonsvis sporfornyelse ved sville- og skinnebytte. I tillegg er fornyelse av kontaktledningsanlegget igangsatt.

Arbeidet med ombygging av innkoplings- og utløsningsfelt for veisikringsanlegg ved planoverganger er nå i det vesentligste gjennomført, men noen restarbeider vil pågå i 2014. Innenfor signal/sikring har det ellers blitt foretatt fornyelser knyttet til driftssentralen på Oslo S og Hamar togledersentral.

Innenfor Tele pågår systematisk arbeid med fornyelse av aksessnett, samt utfasing av gamle blokktelefonanlegg og Scanet. Det har også vært nødvendig å skifte ut fiberkabel på Gardermobanen, og det pågår en modernisering av kundeinformasjonsanlegg.

Tiltak på publikumsområder prioriteres dels utfra tilstand, dels utfra markedsmessige vurderinger, og den vesentligste innsatsen har foregått i Østlandsområdet og i Bergensområdet. Innsatsen har vært lav da tiltak som gir effekt på oppetid/forsinkelsestimer har vært prioritert.

Det pågår også omfattende arbeider på Alnabru for å opprettholde driften til man får startet en mer omfattende ombygging. Det er utført arbeider med fornyelse av sporveksler inklusiv montering av sporvekselvarme. Det er i tillegg utført arbeider med føringsveier for kabler og foretatt stikkbytte av sviller og skinner.

### 2.1.2 Regularitet

Målet for regulariteten i togtrafikken i 2013 er at minst 99,0 % av persontogene skal kjøre i henhold til ruteplan.

Regulariteten for 2013 endte på 97,9 % og målet ble derved ikke oppnådd. Jernbaneverkets andel av antallet innstillinger har økt.

I 2013 ble antallet innstillinger som følge av feil under Jernbaneverkets ansvarsområder høyere enn i 2012 og høyere enn målsettingen for året. Feil knyttet til bane, signalanlegg og kontaktledning utgjør ca. 4100 innstillinger. Innstillinger som følge av klimatiske forhold utgjør ca. 1000 innstillinger, som er omtrent samme nivå som i 2012.

Signalfeil er fortsatt den største årsaken til innstillinger, men det er gjennom året registrert et avtakende omfang av denne typen feil. Dette skyldes blant annet at det er gjennomført seksjonering av signalanlegget på Oslo S, som gjør at når feil oppstår isoleres disse til et begrenset område i stedet for å slå ut hele stasjonen.

Det ble også kjørt flere tog i 2013 enn i 2012. Når feil oppstår blir derfor flere tog berørt enn ved tilsvarende feil ved mindre trafikkmengde. Den økte togtettheten innebærer også at tilbakestillings- evnen etter feil er lavere og at tog må innstilles for å reetablere en normal driftssituasjon.

**Tabell 4: Antall innstilte persontog – Fordelt på årsakenes opprinnelsessted**

|                         | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | Mål 2013 |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| Jernbaneverket          | n/a   | n/a   | 4 698 | 4 498 | 6 155 | 5 158 | 5 749 | 2 100    |
| Togselskapene           | n/a   | n/a   | 2 401 | 3 811 | 1 992 | 1 705 | 1 546 | 1 500    |
| Utenforliggende årsaker | n/a   | n/a   | 564   | 746   | 784   | 1 328 | 742   | 400      |
| Sum                     | 6 313 | 6 902 | 7 663 | 9 055 | 8 931 | 8191  | 8 037 | 4 000    |

### 2.1.3 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).

Punktlichetsutviklingen i tredje tertial var god, med bedre resultater enn i andre tertial for alle togkategorier. Omfanget av bl.a. signalfeil og saktekjøringer var i tredje tertial lavere enn i både første og andre tertial, noe som resulterte i færre forsinkelsestimer og derved bedre punktlighet. Alle persontog oppnådde i perioden en punktlighet på 92,1 % og persontog i rush 87,0 %.

For året som helhet ble punktlighetsmålene for alle persontog (90,6 %) og Flytoget (96,1 %) oppnådd, selv om resultatet ble noe lavere enn i 2012. For lokaltog i rush (84,4 %) og godstog (79,0 %) ble målene ikke oppnådd, og disse fikk også noe svakere resultat enn i 2012.

Det er stor grad av samvariasjon mellom forsinkelsestimer og punktlighet. Selv om antallet driftsforstyrrelser er redusert som følge av forsterket vedlikehold, har flere av hendelsene gitt store konsekvenser for trafikkavviklingen. Spesielt for godstog preges årets resultater av omfattende og langvarige saktekjøringer som følge av hendelsene med flom og ras på Dovrebanen. Dette er i stor grad utbedret, men arbeid vil pågå et stykke inn i 2014. For bedre oppfølging av avgangspunktligheten fra Alnabruterminalen er det etablert ukentlig rapportering fra togselskapene og det er igangsatt et PIMS-prosjekt for utvikling av forbedringstiltak. Samlet er det antallet små forsinkelser som har størst betydning for punktligheten, noe som illustreres av at 97 % av alle persontog ankommer sin endestasjon innenfor inntil 10 minutter forsinkelse.

I perioder uten alvorlige driftsforstyrrelser har punktligheten vært svært god. Dette indikerer en underliggende positiv utvikling, bl.a. som resultat av forsterket oppfølging av årsaker til forsinkelser, styrking av vintervedlikeholdet og satsing på effektive stasjonsopphold.

**Tabell 5: Punktlighet – Fordelt på togkategorier**

|                       | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | Mål 2013 |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| Alle persontog        | 88,2 % | 86,5 % | 86,6 % | 85,5 % | 88,6 % | 91,2 % | 90,6 % | 90,0 %   |
| Persontog Oslo i rush | 78,0 % | 78,0 % | 77,1 % | 77,7 % | 81,2 % | 85,6 % | 84,4 % | 90,0 %   |
| Flytoget              | 96,0 % | 96,0 % | 94,3 % | 92 %   | 94,3 % | 96,2 % | 96,1 % | 95,0 %   |
| Godstog               | 77,0 % | 78,0 % | 79,9 % | 74,2 % | 77,5 % | 81,0 % | 79,0 % | 90,0 %   |

### 2.1.4 Kundetilfredshet

Det overordnede målet for 2013 var at Jernbaneverket gjennom den andelen av NSBs kundetilfredshets-undersøkelse som reflekterer Jernbaneverkets ansvarsområder (JBV KTI) skulle

oppnå en score på 71 poeng. Resultatet ble 72 poeng og vurderes som tilfredsstillende. Det er imidlertid fortsatt liten tilfredshet med informasjonen som gis på stasjonen ved driftsavvik, og denne har gått noe ned siden 2012 uten vi har noen konkret årsak til det. Tilfredsheten med selve stasjonsområdet og med informasjonen gitt på stasjoner i normalsituasjoner er god.

**Tabell 6: Kundetilfredshet – Jernbaneverkets ansvarsområder**

|  |          | H2007     | H2008     | H2009     | H2010     | H2011     | H2012     | H2013     |
|--|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Stasjonsområdet                                  | Lokal    | 71        | 76        | 72        | 74        | 79        | 79        | 79        |
|  | Regional | 83        | 82        | 81        | 82        | 85        | 84        | 85        |
| Informasjon på stasjonsområdet i normalsituasjon | Lokal    | 59        | 61        | 60        | 62        | 78        | 80        | 81        |
|  | Regional | 75        | 75        | 74        | 75        | 86        | 87        | 87        |
| Informasjon på stasjonsområdet ved avvik         | Lokal    | 31        | 36        | 38        | 41        | 49        | 51        | 49        |
|  | Regional | 43        | 52        | 46        | 53        | 51        | 57        | 52        |
| <b>JBV KTI</b>                                   |          | <b>60</b> | <b>64</b> | <b>62</b> | <b>65</b> | <b>71</b> | <b>73</b> | <b>72</b> |

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

### Stasjonsområdet

Jernbaneverket har som mål at publikumsarealene skal være en positiv del av reiseopplevelsen, med vekt på at stasjonsområdene skal oppleves som tilgjengelige, rene, ryddige og godt vedlikeholdte. Regelmessige kvalitetskontroller bidrar til å sikre et godt resultat og kundetilfredsheten på dette området har vært stabilt god de siste årene.

Gjennom året er det gjennomført oppgraderinger på en lang rekke stasjoner, med tiltak på områder som venterom og leskur, utearealer, skilting og belysning, plattformer og adkomstveier. I forbindelse med markeringen av Bergensbanens 100-års jubileum ble det bl.a. utført rehabilitering av et verneverdig plattformtak og montering av nye ledelinjer og nytt stasjonsur. På Gjøvik er stasjonen nå oppgradert og samlokalisert med bussterminalen. Det er også utarbeidet nye retningslinjer for skilting og møblering av stasjonene, noe som vil bidra til mer enhetlig uttrykk.

Parkeringskapasiteten for biler er økt med om lag 400 plasser og er nå på ca. 17200 plasser. Oblatorordning (SMS) er innført på 8 nye stasjoner og 17 stasjoner har nå denne løsningen. Flere stasjoner har økt kapasitet for sykkelparkering. Sykkelhotellet i Drammen er det første i sitt slag med oblatorordning (SMS). Flere stasjoner har fått bedre merking, belysning og tilrettelegging av parkeringsareal.

### Informasjon på stasjonsområdet i normalsituasjoner

Utbygging og plassering av monitører og anvisere på stasjonene har gitt gode resultater på årets kundeundersøkelser, resultatene viser en økt tilfredshet med skriftlig informasjon som gis på dynamiske informasjonsflater.

En vesentlig utvikling i 2013 var innføring av linjenummer og tilhørende linjekart. Dette har bidratt til at brukerne lettere kan orientere seg mot de togene som er aktuelle for den enkelte. Informasjonstavlene er dynamiske og kan brukes til særskilt informasjon når behov oppstår, f.eks. ved driftsavvik.

Punktlighetstiltaket ESO (Effektive stasjonsopphold) ble innført på 8 stasjoner i 2013. Informasjon på skjerm/anviser og sektormerking på plattform er en vesentlig del av tiltaket. Bedre informasjon på

stasjonsområdene har ført til kortere stasjonsopphold og derved også innvirket positivt på punktligheten. I 2014 vil ytterligere 10 stasjoner bli omfattet av tiltaket.

Satsingen på utvikling av informasjonselementer vil fortsette. Det legges vekt på å ivareta kunder med spesielle behov, ved at informasjonssystemenes lesbarhet og plassering skal tilfredsstillende gjeldende internasjonale krav. Spesielt vil det i første halvdel av 2014 anskaffes en telefonløsning for blinde og svaksynte.

#### [Informasjon på stasjonsområdet i avvikssituasjoner](#)

Det er fortsatt liten tilfredshet med tilgangen på rask og god informasjonen i situasjoner med driftsavvik.

Jernbaneverket har etablert en questbackfunksjon som brukere kan benytte via mobiltelefon når de ønsker å gi en tilbakemelding på deres opplevelse av tilgjengelig eller manglende informasjon. Opplysning om denne muligheten er sentralt plassert på alle plattformer. Informasjonen som samles inn på denne måten benyttes aktivt i Jernbaneverkets forbedringsarbeid.

I løpet av året er det utviklet to nye løsninger for å styrke publikumsinformasjonen som vil bli gjort tilgjengelig tidlig i 2014. På jernbaneverket.no vil et interaktivt kart vise punktligheten på hovedstrekninger, og en søkemotor for informasjon om "mitt tog" vil gi oppdatert informasjon om de togene brukerne er interessert for et ønsket tidsintervall på dagen.

Med bakgrunn i behovet for å gi bedre sanntidsinformasjon i flere kanaler har Jernbaneverket i 2013 utarbeidet kravspesifikasjon for et nytt kunde- og trafikkinformasjonssystem. Anskaffelse vil skje i 2014. Informasjon vil med dette systemet bli gjort tilgjengelig for togselskapene på standardiserte plattformer, og vil gi økt informasjonstilgang til de reisende. Videre vil det i 2014 gjennomføres konkrete øvelser på avvikssituasjoner for de involverte medarbeidere.

#### [Samarbeid med togselskapene](#)

Den årlige målingen av togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket ble gjennomført i desember 2013. Resultatet ble en score på 53 poeng, som er et poeng lavere enn resultatet i 2012. Målet på 70 poeng ble derved ikke oppnådd.

Selv om resultatet ikke er tilfredsstillende er det likevel framgang på flere områder som det er arbeidet aktivt med. Avklaring av togselskapenes kontaktpunkter i Jernbaneverket, bedre responstid på henvendelser fra togselskapene og samarbeid om punktlighetstiltak og langsiktig planlegging er områder hvor det registreres en positiv utvikling.

Togselskapene er mindre tilfreds med Jernbaneverkets håndtering av avvikssituasjoner, gjennomføring av kapasitetsfordeling og Jernbaneverkets langsiktige prioriteringer. Det observeres en grad av tilfredshet med samarbeidet om hhv. kapasitetsfordeling og prioriteringer, men mindre tilfredshet med resultatet av disse prosessene. Generelt synes godsselskapene mer tilfredse enn persontogselskapene.

Høsten 2013 ble kundeoppfølgingsarbeidet forsterket med etablering av to kundeansvarlige for persontog og en kundeansvarlig for godstog. Det er jobbet med å bedre kvaliteten på samhandling i eksisterende fora og det er etablert nye møtearenaer. Videre er informasjon om kontaktpersoner og ansvarsforhold nå publisert på [www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

### 2.1.5 Godstrafikk

Pålitelighet i driften er viktig for tilliten jernbanen har som konkurransedyktig transportform for godstransport. Jernbaneverket arbeider aktivt for å forebygge og minimere negative konsekvenser som følge av driftsavvik og har etablert tiltak for dette.

Eksempelvis er det laget alternative ruter for bruk av Rørosbanen dersom Dovrebanen er stengt. Det er også identifisert områder som kan benyttes som omlastingspunkter dersom deler av strekningen er stengt. Jernbaneverket vil sammen med de aktuelle aktørene i løpet av 2014 jobbe videre med slike tiltak for alle banestrekninger.

Jernbaneverket har i 2013 også gjort forandringer i kundeoppfølgingen av godstogselskapene. Det er etablert faste kundemøter med alle godstogselskapene der disse kan ta opp aktuelle saker direkte med Jernbaneverket. I tillegg inviterte Jernbaneverket en gruppe godstogselskaper til å delta på en felles jernbanestand ved årets Transport og Logistikk konferanse i regi av Norsk Industri og NHO LT (Logistikk og Transport). Resultatet av dette var positivt og Jernbaneverket mottok prisen for årets stand, der samarbeidet for å synliggjøre godstransport på jernbanen ble fremhevet som et av momentene for tildeling av prisen.

Som følge av endringer i trevirkeindustrien i Norge har det oppstått endrede transportbehov både for treindustrien og skogeiere. Transport av flis og tømmervirke har vært det raskest økende segmentet innen godstransport på bane gjennom 2013. Jernbaneverket har vært i tett dialog med aktørene for å lage tiltak for reetablering av transporter på jernbanen.

Ordringen med støtte til etablering og reetablering av private sidespor og Godsterminaler administreres av Jernbaneverket. Det ble i 2013 gitt tilsagn om støtte med kr 9,9 millioner til Skandinaviakrysset for utnyttelse av ledig kapasitet mellom Kongsvinger og Sverige. Prosjektet forventes fullført i løpet av 2014. Det er videre mottatt søknad om støtte til reetablering av tømmerterminal på Kvam. Dette prosjektet er også forventet ferdigstilt i 2014, med støtte på kr 8,5 millioner fra Jernbaneverket.

## 2.2 Hovedmål 2 i tildelingsbrevet

“Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Resultatmål: I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det et mål for jernbanetrafikken å redusere uønskede hendelser med drepte og hardt skadde med minimum 4,5 pst. i året med utgangspunkt i status for 2009.”

Antall drepte har det siste tiåret hatt en nedgang. Det har i gjennomsnitt vært 5,4 drepte de siste 20 år. I 2013 var det fire personer som ble drept i sammenstøt med tog. I tillegg var det en arbeidsulykke og 10 hendelser hvor politiet har konkludert med selvmord. De fire hendelsene er henholdsvis to ulykker på planovergang (Gjellestad- og Tornerud planovergang) og to i spor (Vinstra og Sandnes). Arbeidsulykken var en hendelse hvor en person ble drept av en lastebil under arbeid i Ulvintunnelen.

Det har vært en jevn økning i antallet registrerte personskader, og denne økningen skyldes i hovedsak en økende registrering av mindre alvorlige personskader (førstehjelp med og uten fravær). Dette er antagelig grunnet en økende grad av rapportering for saker av mindre alvorlighetsgrad, som igjen tyder på en bedre rapporteringsgrad av uønskede hendelser.

Det er fremdeles hendelser som er under etterforskning av politiet og de endelige tallene for 2013 er derfor ikke klare. Målet for reduksjon i antall drepte er ikke nådd, men målet for reduksjon i hardt skadde er nådd og har hatt en jevn nedgang siste årene. Tabell 7 viser måltall for driftssatt jernbane



og tar utgangspunkt i en 3,5 % reduksjon i drepte og hardt skadde fra 2008 til 2009, og en 4,5 % årlig reduksjon fra 2009 og fremover. Tabell 9 viser alle personskader i Jernbaneverket.

**Tabell 7: Antall drepte, 20 års gjennomsnitt**

|            | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| Drepte (A) | 6,9  | 6,6  | 6,4  | 6,2  | 5,7  | 5,4  |

Verdier for tidligere år kan være endret i forhold til tidligere rapportering, bl.a. på grunn av endrede konklusjoner fra politiets etterforskning.

**Tabell 8: Antall hardt skadde**

|                       | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Hardt skadde (B og C) | 9    | 11   | 8    | 8    | 5    | 7    |

**Tabell 9: Antall personskader både driftssatt jernbane og arbeidsskader (HMS)**

|   | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Drepte (A)  | 2          | 3          | 9          | 6          | 1          | 5          |
| Hardt skadde, med mulig varig men (B)                             | 2          | 2          | 2          | 1          | 1          | 1          |
| Alvorlig personskade med mer enn 24 timer på sykehus (C)          | 8          | 9          | 8          | 9          | 4          | 12         |
| Medisinsk behandlingsskade med mindre enn 24 timer på sykehus (D) | 67         | 59         | 48         | 33         | 45         | 65         |
| Førstehjelpsskader med og uten fravær (E og F)                    | 173        | 179        | 204        | 214        | 232        | 235        |
| <b>Totalt</b>   | <b>252</b> | <b>252</b> | <b>271</b> | <b>263</b> | <b>283</b> | <b>318</b> |

Av personskadene i Tabell 9 står Jernbaneverkets egne ansatte og entreprenører og innleide i Jernbaneverket for majoriteten av skadene. Dette er hovedsakelig skader av mindre omfang, men entreprenører og innleide i Jernbaneverket har hatt en kraftig økning siste 3 år. Det er sannsynlig her at en økende grad av rapportering er en del av årsaken til denne trenden, dette også fordi Jernbaneverkets egne ansatte ligger på et stabilt nivå av skader siste 10 år. Passasjerer står for en veldig liten andel av personskadene, men personer på plattform står for en del av de lettere skadene. Glatte plattformer har vært en av hovedårsakene til dette og har bedret seg de siste 3 årene. Ansatte og innleide i jernbaneforetak har hatt en del skader som også skyldes glatte plattformer og har på lik linje forbedret seg siste 3 år.

### 2.3 Hovedmål 3 i tildelingsbrevet

“Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.”

#### Generelt om miljøarbeidet i 2013

Alle linjeenhetene har egne miljøplaner med mål og tiltak, som bidrar til å ivareta miljø i drift og vedlikehold av infrastrukturen. Planene har bl.a. mål for å ta hensyn til biologisk mangfold og kulturminner og å redusere dyrepåkjørsler, støy og energibruk. Måloppnåelse for miljøplanen var på ca. 75 prosent i 2013. Det er en forbedring fra tidligere år, og viser at det gir resultater ved å jobbe systematisk med å ivareta miljøhensyn i drift og vedlikehold.

I 2013 ble det arbeidet videre med utvikling av tidligfaseverktøy for å vurdere miljøeffekter ved utredning og planlegging av utbyggingsprosjekter. Tidligfaseverktøy for klima er ferdigstilt og det arbeides med verktøy for areal og støy. Det er også videre arbeidet med å sammenligne verktøy for

klimaberegninger i samarbeid med Vegdirektoratet og Trafikverket. Standardiserte produktkategoriregler (PCR) for transportinfrastruktur ble ferdigstilt i 2013.

#### Biologisk mangfold, inkludert dyrepåkjørsler

Jernbaneverket har som mål å redusere konflikter mellom biologisk mangfold og jernbanen. Vi har pr i dag registrert 433 lokaliteter med verdifull natur som det må tas hensyn til langs eksisterende bane. Antall lokaliteter oppdateres med Miljødirektoratet sin oppdatering av Naturbasen, og i forbindelse med egen kvalitetssikring av kartleggingen. Den viktigste årsaken til konflikt er bruk av plantevernmidler i sideterrenget og manglede kunnskap om lokaliteter med verdifull natur. Det blir utarbeidet vedlikeholdsplaner for vegetasjonsrydding i sideterrenget, og i forbindelse med sprøyting i sideterrenget skal det tas hensyn til lokaliteter med verdifull natur.

Vegetasjonsrydding er det tiltaket som er dokumentert å ha best effekt for å redusere påkjøring av elg. I 2013 ble det ryddet vegetasjon i sideterrenget på alle de mest utsatte banestrekningene for påkjøring av elg. Tilsammen ble det ryddet vegetasjon i sideterrenget for ca. kr. 33 millioner i 2013.

På de fleste banestrekninger er det etablert samarbeid hvor JBV finansierer gjerdemateriell mot at sauene reparerer og vedlikeholder gjerdene. I reindriftsområdene gjøres tiltakene i samarbeid og samråd med reindriftsnæringen, og det tilbys bl.a. økonomisk bistand til å flytte reinflokkene over jernbanesporet, mellom beiteområdene. I tillegg vedlikeholdes gjerdene. Til sammen brukes det ca. kr 2 millioner på vedlikehold av gjerdene og i underkant av kr 1 millioner på bistand til å flytte reinflokker pr år.

Det er i 2013 brukt i ca. 6 millioner av investeringsmidler til tiltak for å redusere antall dyrepåkjørsler. Tiltakene er primært brukt til å etablere nye gjerdene. Den største enkeltinvesteringen er oppsetting av gjerde i Holmvassdalen for å redusere antall påkjørsler av tamrein. Arbeidet med å sette opp gjerdene ferdigstilles i 2014.

Til tross for dette blir det påkjørt mange dyr hvert år, til sammen 2143 dyr i 2013. Dette er en økning på 10 % i forhold til 2012. I november og desember 2013 ble det påkjørt 278 tamrein, ca. 60 % av totalt antall påkjørte tamrein i hele 2013. Det ble gitt tilsagn om økonomisk støtte til bruk av helikopter i forbindelse med flytting av tamrein til vinterbeiteområdene til alle reinbeitedistriktene langs Nordlandsbanen. Flytting ble ikke tidsnok iverksatt i de områdene hvor det var mange påkjørsler i november og desember 2013.

#### Kulturminner

Riksantikvarens fredning av Numedalsbanen innebærer – sammen med Tinnosbanen – at Jernbaneverkets samlede verneportefølje hva banestrekninger angår over kort tid har økt med 85 % - med dertil hørende behov for øremerkede vedlikeholdsmidler. Disse to banene kom i tillegg til de banene Jernbaneverket selv har foreslått vernet i sin Landsverneplan. I 2013 nådde Flekkefjordbanen en slik vedlikeholdsstandard at den igjen er farbar med tog. Flere av Jernbaneverkets bygninger langs Tinnosbanen ble satt i stand utvendig. Dette er vernede baner hvor Jernbaneverket selv forestår vedlikeholdet. Et arbeid med å merke fredede eller vernede objekter i Jernbaneverkets vedlikeholdsdatabase er påbegynt. Dette arbeidet vil blant annet gi enklere tilgang til informasjon om at et objekt er vernet og således redusere risikoen for at kulturminner går tapt som følge av uvitenhet. Arbeidet vil etter hvert kunne gjøre det mulig å måle utviklingen i Jernbaneverkets verneportefølje.

## Støy

Jernbaneverket innfrir nasjonale mål relatert til støyplage. Kartlegging av støy iht. forurensingsforskriften § 5-5 (beregning av innendørs støynivå) er ferdig og det arbeides videre med utredning av tiltakspliktige boliger.

Skinnerliping ble gjennomført som planlagt i 2013. I tillegg til skinnerliping som korrektivt og forebyggende vedlikehold, blir deler av arbeidet prioritert innenfor tett befolkede områder for å redusere støy.

### 2.4 Hovedmål 4 i tildelingsbrevet

Etappemål: Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden..

Jernbaneverket legger til grunn prinsippene om universell utforming (UU) ved nye byggeprosjekter. Universell utforming krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens informasjonssystem er laget slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig.

For at informasjonssystemer skal være universelt utformet må anvisere/monitorer ha tekst til tale funksjon. Ingen stasjoner har en slik løsning i dag, men 108 stasjoner har anvisere/monitorer som er forberedt for dette. Det arbeides for å implementere en teknologisk løsning for slik funksjonalitet i 2014.

Arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjoner er videreført i 2013. Dette inkluderer oppmerking og oppfriskning av sikkerhetslinjene på plattformer og kontrastmerking på trappeneser og gjennomslittige flater. 17 stasjoner ble utbedret på denne måten i 2013, og med dette er mindre hindringer fjernet på totalt 37 stasjoner. I tillegg er det etablert assistansetjeneste på ytterligere en stasjon, slik at dette tilbudet nå finnes på fem stasjoner.

Jernbaneverket har over tid utplassert mobile rullestolramper på stasjoner for å sikre av-/påstiging til tog. Utplassering krever akseptabel adkomst til plattform og ikke for lav plattform. I 2013 er det utplassert mobile rullestolramper på fem nye stasjoner, slik at totalt 84 stasjoner nå har slikt utstyr.

**Tabell 10: Status målt på indikatorene i Prop. 1 S 2012-2013**

|   | 2012         | 2013          | Merknad   |
|---|--------------|---------------|---|
| Andel stasjoner som er tilgjengelige                            | 29 %<br>(97) | 30 %<br>(101) | Disse stasjonene dekker i overkant av 50 % av persontrafikken. 2 av 3 stasjoner i IC-triangelet vurderes som tilgjengelige. |
| Andel stasjoner som er universelt utformet (fysiske utforming)  | 0,6 %<br>(2) | 0,6 %<br>(2)  | Heggedal og Spikkestad stasjon.   |
| Andel stasjoner der informasjonssystemet er universelt utformet | 0            | 0             | 108 stasjoner har anvisere/monitorer som er forberedt for nødvendig funksjonalitet  |

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

### 3.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Innen samfunnssikkerhet og beredskap er kontakten mellom fagmyndigheter på infrastrukturområdet videreført. Jernbaneverket har gjennom SAMROS II-prosjektet utarbeidet en toårig fremdriftsplan for tre sektorobjekter som er oversendt departementet. Vi er i avslutningsfasen av SOROS-prosjektet (Strategisk overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse) som skal styrke Jernbaneverkets beredskap ovenfor store nasjonale kriser som rammer på tvers av sektorer og myndighetsområder.

Jernbaneverket har i 2013 deltatt i forarbeidet til forslag til ny sikringsforskrift fra Statens Jernbanetilsyn. Tilsiktede handlinger er en integrert del av Jernbaneverkets etablerte sikkerhetsstyring, og høringsforslaget vil kunne gi økt fokus på sikring i det praktiske sikkerhetsarbeidet.

### 3.2 Risikovurderinger i mål- og resultatstyringen

Jernbaneverket rapporterer løpende på oppetid i infrastrukturen, og forhold som påvirker oppetiden negativt står sentralt i etatens styring og oppfølging. En infrastruktur som er sårbar for ekstreme værforhold er dermed også en risiko Jernbaneverket har rapportert ved flere anledninger. I 2013 nevnes særlig flommen på Dovrebanen som en direkte påvirkning på oppetid, og som har medført redusert punktlighet og driftsforstyrrelser for person- og godstrafikk.

En godkjent leveranse av nytt sikringsanlegg (Thales) har også vært rapportert som en risiko i 2013, og som en negativ påvirkning på fremdrift for enkelte av investeringsprosjektene. Sikringsanlegget gjelder prosjektene vende- og hensettingsanlegg på Høvik og Sandnes-Stavanger, men forsinkelsene har avhengigheter også til andre prosjekter og pågående prosesser, i hovedsak Akseltellerprosjektet. Det vil nå være Høvik som er først med å sette Thales sikringsanlegg i drift. Jernbaneverket har også orientert Samferdselsdepartementet om dette særskilt.

### 3.3 Effektivisering

Jernbaneverket har i 2013 iverksatt omstillingsprogrammet "Enkelt og effektivt jernbaneverk". Dette innebærer flere prosjekter som sammen skal bedre styringen av Jernbaneverket, effektivisere kjernevirksomheten og organisere etaten for å jobbe enkelt og effektivt. Som følge av dette gjennomføres det en omstillingsprosess i Jernbaneverket som vil pågå utover i 2014. Det er forventet kostnadsmessig effektivisering allerede fra og med 2014 som følge av tiltak innen omstillingsprogrammet.

## 4 Vilkår som gjelder administrative forhold

Jernbaneverket rapporterer status på Riksrevisjonens merknader i Dokument 1 (2012-2013) under punktene nedenfor.

### 4.1 Anskaffelser

#### Anskaffelser mht. dokumentasjon og sporbarhet:

Jernbaneverket har tatt i bruk KGV Anbud og kontrakt som konkurransegjennomføringsverktøy i 2013. Verktøyet sikrer full sporbarhet og automatisk overføring av all skriftlig kommunikasjon mellom leverandør og Jernbaneverket. I 2013 ble KGV benyttet for 212 konkurranser.

Dokumentasjon vil overføres automatisk fra KGV til Sakarkivet når grensesnittet er på plass, noe som vil føre til mer entydig og lettere sporbar dokumentasjon.

#### Bruk av egen identifikasjon ved manglende kontraktsnummer:

I de tilfeller hvor det ikke finnes kontraktsnummer, benytter Jernbaneverket en egen identifikasjon (9999) i registreringen. Bruken av midlertidige verdier har i 2013 blitt mer korrekt og kontroller utføres kvartalsvis hvor eventuelle feil korrigeres.

For 2014 vil det bli innført automatisk kontroll mot benyttede kontraktsnummer, noe som vil føre til ytterligere reduksjon av feilføringer.

Jernbaneverket jobber kontinuerlig med å øke kvaliteten av registreringene.

### 4.2 IKT

#### Dokumentasjon for listeføring av materiell

Jernbaneverket har utarbeidet og vedtatt en policy for økt kontroll og bedre utnyttelse av omsettelig IKT-utstyr. Denne er i ferd med å bli implementert i hele Jernbaneverket. Sentralt inngår et individbasert registreringssystem hvor alt IKT utstyr er registrert på bruker, ressursnummer og koststed.

Videre vurderes anskaffelse av et verktøy (Mobile Device Management) for å ha bedre kontroll over mobiltelefoner og nettbrett (mobilt IKT utstyr). Dette blir et supplement til inventardatabasen for IKT utstyr, som allerede er på plass.

Varekatalog for E-Handel er under utarbeidelse og blir lagt ut i Agresso i løpet av første kvartal 2014.

### 4.3 Regnskapsmessige mangler

#### Hull i bilagsrekken

Jernbaneverket har i nytt systemoppsett fra 01.01.2013 innført rutiner slik at systematiske hull i bilagsrekkefølgen ikke skal oppstå (driftsavbrudd og andre avvikssituasjoner vil fortsatt være en risiko, men det skal ikke ha stort omfang).

Jernbaneverket har gjennom året, og ved avleggelse av regnskap pr. 31.12.2013 gjennomgått alle årsaker til hull i bilagsrekkefølgen. Det er innhentet skriftlig dokumentasjon og årsaksforklaringer fra systemleverandør, og tiltak er iverksatt slik at systematiske feil ikke skal gjenta seg. Der årsaken er menneskelig svikt er rutinene gjennomgått på nytt for å hindre gjentakelse. Jernbaneverket fortsetter å gjennomføre periodisk kontroll av tett nummerserie, for å sikre regnskapets fullstendighet.

#### Avstemming av forsystemer

Jernbaneverket har endret på avstemmingsrutinene slik at det nå er færre aktører involvert i prosessen og at prosessen er bedre dokumentert.

#### Kontantkonvertering

Det er foretatt avstemming av kontantkonvertering pr 30.04.2013 og deretter månedlig, senest pr. 31.12.2013. Avstemmingen for november og desember er gjennomført og dokumentert ved bruk av ny mal fra rapporteringspakken DFØ bruker overfor sine kunder.

#### Avstemming av balansekonti

Alle balansekonti er avstemt og dokumentert periodisk, senest pr. 31.12.2013. Som en videreutvikling av avstemmingsarbeidet er det gjennomført et utviklingsarbeid for å få på plass standardiserte rapportuttrekk og entydig dokumentasjon av avstemminger etter mal fra rapporteringspakken DFØ bruker overfor sine kunder. Mye av arbeidet er ferdigstilt og testet i november og desember. Deler av pakken er tatt i bruk (jfr. kontantkonvertering), men det mangler ved årsskiftet tre rapportleveranser fra systemleverandør for å kunne ta hele rapporteringspakken i bruk. Disse implementeres i januar/februar 2014.

### 4.4 Bemanningsutvikling og organisasjon

Jernbaneverket hadde ved årsskiftet 4013 ansatte. Pr desember 2013 var det 21 % kvinner og 79 % menn av de ansatte. Blant direktør og avdelingsdirektørnivå er det 28 prosent kvinner. Stillingsgrupper innenfor førstekonsulent, seniorkonsulent, konsulent og sekretær er kvinnedominert, ellers er menn i flertall innenfor de andre ansattgruppene. Det er lav andel deltidsstillinger i Jernbaneverket.

**Tabell 11: Stillinger**

| Stillingsgruppe                    | Kvinne     | Mann        | Totalt      |
|------------------------------------|------------|-------------|-------------|
| Direktører og avdelingsdirektører  | 12         | 31          | 43          |
| Mellomledere                       | 57         | 132         | 189         |
| Rådgivere og prosjektledere        | 202        | 266         | 468         |
| Saksbehandlere og kontorstillinger | 144        | 43          | 187         |
| Ingeniører og arkitekter           | 193        | 741         | 934         |
| Arbeidsledere                      | 15         | 330         | 345         |
| Fagarbeidere                       | 21         | 1005        | 1026        |
| Drift trafikk                      | 185        | 422         | 607         |
| Lærlinger og aspiranter            | 18         | 186         | 204         |
| Annet                              | 8          | 2           | 10          |
| <b>Totalt</b>                      | <b>855</b> | <b>3158</b> | <b>4013</b> |

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 vi 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 siste lokale lønnsoppgjøret en grundig vurdering både av grupper og enkeltstillinger for å sikre at lønnsforskjeller ikke skal være begrunnet i kjønn.

**Tabell 12: Gjennomsnittlig årslønn - Grunnlønn**

| Stillingsgruppe                    | Kvinne         | Mann           | Totalt         |
|------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Direktører og avdelingsdirektører  | 968 167        | 934 555        | 943 935        |
| Mellomledere                       | 624 428        | 596 832        | 605 154        |
| Rådgivere og prosjektledere        | 522 008        | 547 825        | 536 682        |
| Saksbehandlere og kontorstillinger | 408 308        | 418 693        | 410 696        |
| Ingeniører og arkitekter           | 555 705        | 564 254        | 562 487        |
| Arbeidsledere                      | 424 360        | 430 901        | 430 616        |
| Fagarbeidere                       | 401 233        | 401 731        | 401 721        |
| Drift trafikk                      | 386 180        | 403 091        | 397 937        |
| Lærlinger og aspiranter            | 313 267        | 344 367        | 341 623        |
| Annet                              | 394 650        | 303 500        | 376 420        |
| <b>Totalt</b>                      | <b>483 899</b> | <b>465 577</b> | <b>469 480</b> |

#### Likestilling, diskriminering og tilgjengelighet

Jernbaneverket ønsker å beholde eldre arbeidstakere blant annet på grunn av deres kompetanse, da vi i kjerneområdene har mange som nå kan velge å pensjonere seg. Erfaringsoverføring til våre lærlinger er en høyt prioritert strategi.

Jernbaneverket har etablert en arbeidsgruppe som skal utarbeide en handlingsplan for å øke sysselsettingen av personer med nedsatt funksjonsevne. Arbeidsgruppens arbeid er forsinket grunnet stort arbeidspress i forbindelse med omorganisering, men vil bli tatt opp etter at omstillingsprosessen er avsluttet.

Individuell tilrettelegging for egne medarbeidere som har eller holder på å få redusert arbeidsevne er et prioritert område. Det er mye god praksis på tilrettelegging i Jernbaneverkets divisjoner og enheter. En del av deltidsstillingene er knyttet til tilrettelagte stillinger for medarbeidere som har behov for redusert arbeidstid av helsemessige årsaker.

Akkumulert sykefravær i 2013 var 5 prosent totalt, 6,7 prosent for kvinner og 4,5 prosent for menn. Sykefravær følges opp og det jobbes med å få flere sykemeldte over på gradert sykemelding. Oppfølging av sykemeldte skjer i henhold til statens bestemmelser.

Jernbaneverkets ambisjon og tiltak innen skadeforebyggende arbeid er knyttet til 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 obligatoriske arbeidsmiljøkurs for representanter i arbeidsmiljøutvalgene (SAMU/AMU), er det gjennomført HMS-kurs for nøkkelpersonell for å sikre at ledere, tillitsvalgte og verneombud har den kompetansen som er nødvendig for å utføre HMS/IA-arbeidet.

#### Kompetanse og utdanning

I 2013 startet den første professoren innen jernbanefag på 40 år på NTNU, dette er med på å sikre kvaliteten og satsningen på høyere utdanning innen jernbanefagene i Norge. Vi har nå 35 studenter som tar en erfaringsbasert mastergrad i jernbanefag ved NTNU, og mange som følger de samme fagene som enkeltkurs. NTNU har også startet arbeidet med å utvikle en nordisk mastergrad for



ordinære studenter i samarbeid med danske og svenske universitet. Valgfag innen jernbane på høyskolenivå finnes i dag ved Høyskolen i Oslo og Akershus og fra høsten 2014 også ved Høyskolen i Telemark. Jernbaneverket har startet samtaler med Høyskolen i Narvik og Universitetet i Luleå om et samarbeid om jernbanefag.

Jernbaneverket har i 2013 fortsatt rekrutteringen av traineer innen prosjektledelse og til opplæringsprogrammet for signalingeniører. Dette arbeidet vil vi utvikle videre i 2014. Vi har også styrket vår tilstedeværelse på arbeidsmarkedet ytterligere slik at vi får oppmerksomhet og synlighet rundt satsningen på jernbane.

Jernbanesektoren har hatt en omstrukturering i de siste to årene og dette gjenspeiler seg i lærlingeinntaket. Inntaket av lærlinger i Jernbaneverket gikk litt ned i 2013 i forhold til 2012, vi planlegger å øke dette til neste år. Totalt antall lærlinger som begynte i Jernbaneverket i 2013 var 59.

#### [Kompetanse på signal- og sikringsanlegg](#)

Jernbaneverket prioriterer utviklingen av antall medarbeidere med godkjenningsskompetanse på jernbanens signalsystemer høyt, men har inneværende år likevel hatt noe høyere turnover enn planlagt. Samlet er derfor prognosen for definerte kompetanseområder noe bak målsettingen. Pr. desember 2013 har Jernbaneverket 149 ressurser på området. De fleste av de som slutter fortsetter i sektoren og konsekvensene forventes derfor å være begrenset på lengre sikt. Ytterligere vekst i investeringsporteføljen og vedlikeholds nivå gjør at tilstrekkelig signalkompetanse fortsatt vil være en utfordring.

## 5 Budsjettildeling og fullmakter

### 5.1 Kontantregnskapet

Tabell 13: Kontantregnskap 2013

| Statkonto | Poster                            | Oprinnelig      |          | Tilleggs-<br>bevilgninger | Totalt 2013     |                 |                 | Avvik         |
|-----------|-----------------------------------|-----------------|----------|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
|           |                                   | bevilgning      | Overført |                           | Bevilgning      | Budsjett        | Kontant         |               |
| 135023    | Drift og Vedlikehold              | 5 186,7         |          | 300,0                     | 5 486,7         | 5 431,2         | 5 428,8         | 57,9          |
|           | <i>herav drift</i>                | 3 096,7         |          | 150,0                     | 3 246,7         | 3 051,0         | 3 125,0         | 121,7         |
|           | <i>herav vedlikehold</i>          | 2 090,0         |          | 150,0                     | 2 240,0         | 2 380,1         | 2 303,8         | -63,8         |
| 135025    | Drift og vedlikehold GMB          | 98,0            | 5,5      |                           | 103,5           | 103,5           | 109,3           | -5,8          |
| 135030    | Investeringer i linjen            | 5 261,0         |          | 329,0                     | 5 590,0         | 5 765,0         | 5 845,0         | -255,0        |
| 135031    | Oslo-Ski                          | 827,0           |          |                           | 827,0           | 819,0           | 701,1           | 125,9         |
| 135033    | Fysisk skille JBV-BaneTele AS     | 1,0             |          |                           | 1,0             | 1,0             | -0,1            | 1,1           |
|           | <b>Sum kap. 1350</b>              | <b>11 373,7</b> |          |                           | <b>12 008,2</b> | <b>12 119,7</b> | <b>12 084,1</b> | <b>-75,9</b>  |
| 435001    | Kjørevegsavgift                   | 28,3            |          |                           | 28,3            | 32,3            | 36,2            | -7,9          |
| 435002    | Salg av utstyr og tjenester m.v.  | 247,1           |          |                           | 247,1           | 221,0           | 288,3           | -41,2         |
| 435006    | Videresalg av elekt. til togdrift | 281,2           |          |                           | 281,2           | 220,9           | 233,1           | 48,1          |
| 435007    | Betaling for bruk av GMB          | 98,0            |          |                           | 98,0            | 98,0            | 102,2           | -4,2          |
| 435016-18 | Refusjoner                        | 0,0             |          |                           | 0,0             | 24,9            | 60,5            | -60,5         |
| 435037    | Anleggsbidrag                     | 0,0             |          |                           | 0,0             | 169,0           | 143,0           | -143,0        |
|           | <b>Sum kap. 4350</b>              | <b>654,6</b>    |          |                           | <b>654,6</b>    | <b>766,1</b>    | <b>863,3</b>    | <b>-208,7</b> |

Jernbaneverkets kontantregnskap viser pr. 31.12.13 på kapittel 1350 utbetalinger på kr 12 084,1 millioner mot en bevilgning på kr 12 008,2 millioner. Dette gir et merforbruk før bruk av merinntektsfullmakten på kr 75,9 millioner. Pr. 31.12.13 for kapittel 4350 Innbetalinger viser kontantregnskapet kr 863,3 millioner mot et proveny på kr 654,6 millioner. Dette gir en merinnbetaling på kr 208,7 millioner. Netto effekt av dette gir et mindreforbruk på kr 132,8 millioner.

#### Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har utbetalt kr 5 428,8 millioner på Post 23 Drift og vedlikehold mot en bevilgning på kr 5 486,7. Dette gir et samlet mindreforbruk på kr 57,9 millioner. Etter bruk av merinntektsfullmakten og hensyntatt refusjoner under kapittel 4350 tilknyttet post 23 er netto mindreforbruk kr 118,3 millioner. Avviket er sammen satt av flere mer og mindreutbetalinger, hvorav de viktigste er:

- Jernbaneverket fikk en tilleggsbevilgning på kr 150 millioner til vedlikehold i desember 2013. Det ble ikke gjennomført noen utbetalinger i forhold til denne bevilgningen i 2013, men den er avsatt til strategiske fornyelsestiltak.
- Det er et mindreforbruk på innkjøp til elektrisitet til togdrift på rundt kr 48 millioner. Dette skyldes i hovedsak lavere strømpriser enn forventet.
- Det er merutbetalinger knyttet til vinterdrift på rundt kr 24 millioner. Dette skyldes i hovedsak lang vinter og store snømengder i nord.
- Det er utbetalinger på rundt kr 14 millioner i forbindelse med arbeider på fiberkabelanlegg.
- Det har blitt utført vesentlig mer akutt korrektivt vedlikehold enn det som ble forutsatt ved fastsettelsen av budsjettet, noe som gjenspeiler seg i måloppnåelsen av forsinkelsestimer og oppetid. Jernbaneverket har et merforbruk på kr 88,6 millioner knyttet til korrektivt vedlikehold i 2013.
- Det er et merforbruk på forebyggende aktiviteter på kr 24 millioner. Dette er i hovedsak knyttet til økt aktivitet på sporjustering og levetidsforlengende tiltak.

### Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen

Jernbaneverket har utbetalt kr 5,7 millioner mer enn bevilgning på post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen i 2013. Når det tas hensyn til merinntektsfullmakten under kapittel 4350 tilknyttet post 25 er netto mindreforbruk kr 1,5 millioner.

## **5.2 Investeringer i linjen**

### **5.2.1 Post 30 Investeringer**

I 2013 er det utbetalt kr 5 845,0 millioner på post 30 Investeringer i linjen. Dette er kr 255,0 millioner mer enn bevilgningen på kr 5 590,0 millioner. Medregnet merinntekter og refusjoner på kapittel 4350 er merforbruket kr 96,4 millioner.

Avviket mellom regnskap og bevilgning er sammensatt. De største avvikene fremkommer i hovedsak som følge av høyere framdrift og tidligere oppgjør enn budsjettert på enkelte prosjekter.

De største mindreutbetalingene i 2013 fremkommer på prosjektene:

- Voss stasjon (47,7 mill. kr) – grunnet forsinkelser og utsettelse av arbeider til 2014
- Drammen hensetting (42,9 mill.kr) – grunnet forsinket sluttoppgjør
- Plattformforlengelser (36,7 mill. kr) – grunnet redusert framdrift og forsinkede sluttoppgjør
- Sandnes- Stavanger (31,5 mill. kr) – grunnet forsinket framdrift hos leverandør (Thales)
- ERTMS erfaringsstrekning (31,5 mill. kr) – grunnet forsinket framdrift hos leverandør
- Bjørnfjell kryssingsspor (26,7 mill. kr) – grunnet forsinket framdrift og redusert kostnad

De største merutbetalingene i 2013 fremkommer på prosjektene:

- Farriseidet- Porsgrunn (509,8 mill.kr) – grunnet høy produksjon og forhandlinger av betalingsplan
- Langset- Kleverud (75,1 mill.kr) – grunnet periodiseringer av utbetalinger
- Holm- Nykirke (35,7 mill.kr) – grunnet periodiseringer av utbetalinger

### Særskilt merknad: Kostnadsoverskridelse – Jensrud kryssingsspor

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2012- 2013) med prognose for sluttkostnad på kr 116 millioner og kostnadsramme på kr 123 millioner. Prosjektet ble tatt i bruk i 2013 og det gjenstår endelig sluttoppgjør. I forbindelse med ferdigstillelsen av prosjektet har det påløpt merkostnader som følge av at kontrahert entreprenør, Strukton Rail, gikk konkurs i 2012 og at ny entreprenør måtte kontraheres for å slutføre og levere signal-/sikringsanlegg og jernbanetekniske anlegg. Dette har medført høyere kostnad enn forutsatt. Prognostisert sluttkostnad er kr 125,6 millioner, noe som er kr 3,1 millioner over kostnadsrammen. Jernbaneverket tok opp saken med SD i forbindelse med nysalderingen, jf. vårt brev av 10. oktober.

### Nyanlegg

#### Drammenbanen, Lysaker-Asker

Strekningen Lysaker-Sandvika ble tatt i bruk i august 2011 og det gjenstår kun mindre etterarbeid. I 2013 er det utbetalt kr 16,3 millioner, noe som er kr 1,4 millioner over budsjett. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.

Lysaker stasjon ble tatt i bruk i høsten 2009 og prosjektet er i ferd med å avsluttes etter endelig dom er avsagt om sluttoppgjør med entreprenør. Gjenstående sluttaktiviteter gjelder grunnervvssaker og kryssingsavtaler. I 2013 er det utbetalt kr 17,0 millioner, som er kr 1,0 million under budsjett. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.

Strekningen Sandvika-Asker ble tatt i bruk i august 2005. Det gjenstår kun oppkjøp av enkelte eiendommer som følge av setninger i grunn. I 2013 er det utbetalt kr 6,2 millioner, noe som er kr 15,8 millioner under budsjett. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.

#### Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Dobbeltsporet ble tatt i bruk i november 2009 med sikringsanlegget NSI-63. I 2013 er det utbetalt kr 41,3 millioner, noe som er kr 31,5 millioner under budsjett. Sluttkostnad på prosjektet må sees i sammenheng med Ganddal godsterminal og felles prosess for anskaffelse av nytt signal- og sikringsanlegg fra Thales. Det er risiko for at sluttkostnad vil øke utover kostnadsrammen til prosjektet. Jernbaneverket har fått dispensasjon fra Statens Jernbanetilsyn for bruk av det midlertidige signalanlegget ut 2014. Høsten 2013 meldte Thales forsinkelser i utviklingen av anlegget. Ny prognose for fremdrift tilsier at anlegget nå blir satt i drift sommeren 2015. Justert framdriftsplan er under utarbeidelse. Forsinkelsen medfører økte prosjektkostnader. Det gjennomføres en usikkerhetsanalyse for å kvalitetssikre behov for en utvidet kostnadsramme pga. økte kostnader knyttet til forsinkelse av prosjektet. Det er en tett videre oppfølging av leverandør. Jernbaneverket vil søke SJT om forlenget frist for Sandnes-Stavanger. Anleggstypen fra Thales skal også benyttes for Høvik vendespor og hensetting. Dette prosjektet vil nå prioriteres ferdigstilt før Sandnes-Stavanger.

#### Ganddal godsterminal

Godsterminalen ble tatt i bruk i januar 2008 med manuell togstyring og uten signalanlegg. I 2013 er det utbetalt kr 19,7 millioner, noe som er kr 8,5 millioner under budsjett. Prognostisert sluttkostnad er kr 670,4 millioner, som er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen til prosjektet. Prosjektet har felles leveranse av signalanlegg med Sandnes-Stavanger.

#### Fjernstyring av Nordlandsbanen

Prosjektet Grong–Eiterstraum ble ferdig i 2011, mens utbyggingen på strekningen Eiterstraum–Mosjøen–Bodø er midlertidig stanset i påvente av anskaffelse av nytt signal- og sikringsanlegg. Videre framdrift og nye kostnads- og styringsrammer vil bli avklart etter at Jernbaneverket har gjennomført installasjon av nytt sikringsanlegg på Sandnes–Stavanger og Ganddal godsterminal. I 2013 har det blitt utbetalt kr 1,0 million i henhold til budsjett for året.

#### Dobbeltspor Barkåker – Tønsberg

Dobbeltsporet ble tatt i bruk november 2011 med midlertidig signalanlegg NSI-63. I 2013 har det blitt utbetalt kr 19,8 million, som er kr 8,4 million under budsjett. Prognostisert sluttkostnad er kr 1.592 millioner som er innenfor styringsrammen til prosjektet. Sluttarbeider for fase 1 ble ferdigstilt i november 2013.

#### Dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke

I 2013 er det utbetalt kr 997,4 millioner, noe som er kr 35,7 millioner over budsjett. Prognostisert sluttkostnad er kr 5.470 millioner, noe som er over styringsrammen til prosjektet. Dette skyldes økt omfang for etablering av heis i Holmestrand. Det er nå god framdrift på alle entreprisene og områder med dårlige grunnforhold er passert. På grunn av utfordrende fjell- og grunnforhold, samt mer kompliserte innredningsarbeider i stasjonshallen enn forutsatt, forventer Jernbaneverket en ferdigstillelse til høsten 2016, som tidligere meddelt. Kontrahering av Innredningsentreprisen er på kritisk linje.

### [Dobbeltspor Farriseidet – Porsgrunn](#)

I 2013 er det utbetalt kr 858,2 millioner, noe som er kr 510 millioner over budsjett på grunn av høy produksjon og reforhandlinger av betalingsplan i entreprisekontrakter. Prognostisert sluttkostnad er kr 6.731 millioner, noe som er innenfor styringsrammen. Alle underbyggingsentreprisene er startet opp og har god framdrift. Det har vært god konkurranse på alle utlysningene og prisnivået har vært i henhold til Jernbaneverkets estimater. Framdrift er i henhold til plan for å ta i bruk parsellen i 2018.

### [Dobbeltspor Langset – Kleverud \(Fellesprosjektet E6-Dovrebanen\)](#)

I 2013 er det utbetalt kr 891,4 millioner, noe som er kr 75 millioner over budsjett. Prognostisert sluttkostnad er kr 4.376 millioner som er innenfor styringsrammen. Framdrift er i henhold til plan for å ta i bruk parsellen i 2015.

En av hovedentreprenørene Alpine Bau begjærte seg konkurs 19. juni. Alt arbeid som ikke var sikkerhets- og framdriftskritisk på parsellen ble stanset, før Hæhre Entreprenør AS ble kontrahert som ny entreprenør i høst. Det vil påløpe merkostnader som følge av konkursen pga. høyere kontraktsbeløp og påfølgende forsinkelser av enkelte milepæler, men jernbanens andel håndteres foreløpig innenfor Jernbaneverkets kostnadsramme i fellesprosjektet med Statens Veivesen.

### [ERTMS - erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje](#)

I 2013 er det utbetalt kr 99,5 millioner, noe som er kr 31,5 millioner under budsjett. Prognostisert sluttkostnad er kr 651 millioner, noe som er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen. Første testkjøring av ERTMS i Norge ble gjennomført høsten 2013 og det er startet fullskalatest. Det pågår tett oppfølging mot NSB for å sikre at manglende finansiering av anskaffelse av ombordutrustning i tog ikke medfører forsinkelse på prosjektet. Framdriften er foreløpig i henhold til plan for å ta i bruk erfaringsstrekningen i 2015.

### [Planlegging og grunnerverv](#)

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

I 2013 er det utbetalt kr 72 millioner, noe som er kr 1,4 millioner over budsjett.

Det var oppstart av forberedende arbeider og videre kontrahering av kontrakter på Ulriken tunnel i 2013. Dette arbeidet går etter planen. Videre planlegging av dobbeltsporet Sandbukta-Moss-Kleberget-Såstad blir sett i sammenheng med planlegging av resterende IC-utbygging på Østlandet. Planlegging av Trønderbanen Hell-Værnes og oppstart av arbeider på Værnes holdeplass er noe forsinket.

### [Programområdet – Bedre togtilbud i Østlandsområdet](#)

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

I 2013 er det utbetalt kr 754,6 millioner, som er kr 56,4 millioner under budsjett. Enkelte prosjekter har sluttprognoser over styringsrammen.

Det er stor risiko knyttet til Høvik vendespor og hensetting. Risikoen er hovedsakelig knyttet til framdrift og tidspunkt for godkjenning av signalanlegg fra Thales, og når dette blir satt i drift. Leverandøren av signalanlegget har meldt forsinkelser og tekniske utfordringer til leveransen. Forsinkelsen medfører at lokaltogstrekningen mellom Lysaker og Sandvika tas i bruk senere enn

planlagt. Grunnruten planlegges innført i desember 2014, med noen begrensinger. Jernbaneverket følger løpende opp framdrift og risiko.

#### 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 samt tiltak innen GSM-R og kjøreveis-IKT. 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 2013 er det utbetalt kr 440,2 millioner (utenom GSM-R/IKT), noe som er kr 72,1 millioner under budsjett. Enkelte prosjekter har sluttprognoser over styringsrammen og Jensrud kryssingsspor vil gå ut over kostnadsrammen grunnet konkurs hos entreprenør, jfr. særskilt omtale.

For GSM-R nettet har de viktigste tiltakene vært dekningsutbedringer, første trinn i etablering av redundant kjernenett og ny funksjonalitet for togleder og tpx.

For transmisjon og fiberutbygging er fiberkabel på strekningen Kongsvinger – Elverum ferdigstilt. Stamfiberutbygging Trondheim - Narvik går etter planen.

For kjøreveis-IKT-systemene pågår arbeidet med operasjonalisering av flere systemer, slik som OTI, samt spesifisering og forespørsel på nytt kjernesystem for publikumsinformasjon.

#### 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.

I 2013 er det utbetalt kr 621,8 millioner, noe som er kr 145,0 millioner under budsjett. Dette skyldes primært noe redusert framdrift for enkelte arbeider på Voss stasjon, framdrift på Gardermoen terminal 2 og forsinket sluttoppgjør på plattformforlengelser. Enkelte prosjekter har sluttprognoser over styringsrammen og noen prosjekter har høy risiko for å gå ut over kostnadsrammen. Hovedplattform planlegges nå tatt i bruk høsten 2014. Plattformforlengelse og ombygging av Heggedal stasjon har fått økte sluttkostnader som følge av blant annet omfangsendringer. Hanaborg holdeplass har høy risiko for å gå ut over kostnadsrammen grunnet økt omfang og forsinkelser og kostnadsøkninger knyttet til konflikt med entreprenør.

#### Programområdet – Sikkerhet og miljø

Programområde sikkerhet og miljø omfatter tiltak i kjørevegen for å opprettholde og/eller forbedre sikkerheten, oppetiden samt miljøet rundt dagens infrastruktur. Programområdet har i 2013 bestått av omlag 70 enkeltprosjekter, med et samlet budsjett på kr 238 millioner. Totalt er det for 2013 utbetalt kr 184 millioner som er kr 54 millioner lavere enn budsjett.

Årsaken til mindreforbruket er sammensatt og skyldes i hovedsak periodiseringen og endret framdrift for enkelte prosjekter.

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

## Teknisk trafiksikkerhet

Tiltakene omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav, særlig i forbindelse med innføring av togframføringsforskrift av 13.12.2009. Tiltakene omfatter signal- og teletekniske arbeider, skilting og etablering av fjernstyring.

Oppgradering til F-ATC (fullstendig hastighetsovervåkning) ble i 2013 ferdigstilt frem til Brakerøya, og fullføres frem til Gulskogen i løpet av 2014. ATC-kryssingsbarrierer ble idriftsatt på stasjonene Kjelsås, Movatn, Tangen, Dal og Åneby, og arbeidet med flere stasjoner påbegynt for videreføring i 2014.

Det er gjennomført arbeid med tilpasning til ny togframføringsforskrift på Bergensbanen, Rørosbanen, Arendalsbanen (jernstyring) og Dovre-/Trønderbanen. Arbeidene videreføres i 2014.

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 – Filipstad) utløper 31.12.2017.

## Rassikring

Tiltakene omfatter rassikring i form av profilutvidelser, sikring mot steinsprang, flom og løsmasserelaterte skred, drenering, stabilisering av linjen, etablering av værstasjoner m.m.

Det er utført omfattende rassikringstiltak i 2013. Det har pågått arbeid på Østfoldbanens vestre linje (Tistedalen) og østre linje, Sørlandsbanen («Hjukseskjæringen» ved Nordagutu), Bratsbergbanen, Vossebanen, Dovrebanen (Dovre – Dombås), Nordlandsbanen (Bjerka – Bolna) og Ofotbanen.

Rassikringen på Bratsbergbanen ble krevende og mer omfattende enn opprinnelig planlagt. På Vossebanen ble det blant annet rassikret ved Stanghelle stasjon i et nært samarbeid med Statens vegvesen.

Rasfarekartlegginger og andre innledende arbeider av flere utsatte strekninger på blant annet Bergensbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Rørosbanen er gjennomført.

Det ble i 2013 etablert 3 nye værstasjoner for idriftsettelse i 2014. Med disse i drift har Jernbaneverket totalt 25 operative værstasjoner. Videre har det vært arbeidet med forberedelser (grunnverv etc.) for den videre utbyggingen av flere slike stasjoner.

Tiltakene gjennomført i 2013 medfører redusert risiko for ulykker i rasutsatte områder. I tillegg reduseres sannsynligheten for forstyrrelser i toggangen som følge av ras.

## Sikring og sanering av planoverganger

Jernbaneverket har i 2013 gjennomført rundt 180 større og mindre tiltak på planoverganger (sikring, utbedring av veigeometri, skilting, sanering/nedlegging av ca. 15 planoverganger, holdningsskapende arbeid etc.).

Det er innenfor sikring og sanering av planoverganger et mindreforbruk på rundt kr 22 millioner. Dette skyldes i hovedsak forsinket godkjenning av ny type veisikringsanlegg og varslingsanlegg, forsinkelser grunnet uenighet med bruksberettigede, innsigelser på reguleringsplan, stedlige vanskeligere grunnforhold enn forutsatt og omprioriteringer av ressurser i forbindelse med rashendelser.



## Tunnelsikkerhet

Tiltakene i 2013 er i hovedsak relatert til sikring av kritiske konstruksjoner og oppfyllelse av eksterne forskriftskrav som sikker selvevakuering (nøddlys og skilting) og jordingstiltak i forbindelse med kontaktledningsanlegg.

Planlagt tunnelsikring på strekningen Kongsberg-Nordagutu ble ferdigstilt i 2013. Det har pågått arbeid med å installere ledelys m.m. i tunneler på Vossebanen (Trollkrona, Hernes og Reinunga) og Sørlandsbanen (Grohei). Arbeidene videreføres i 2014. Arbeidene i Groheitunnelen er noe forsinket fordi kontraktssinngåelsen for levering av materiell tok lenger tid enn forutsatt.

## Miljø

Tiltakene i 2013 omfattet i hovedsak tiltak mot dyrepåkjørslar, opprydding langs linjene og sanering av kilder til forurensning i grunnen.

Av tiltak mot dyrepåkjørslar gjennomføres det på Nordlandsbanen et omfattende tiltak ved å bygge et 9 km langt gjerde mot tamrein i Holmvassdalen. Arbeidet slutføres i 2014. Videre er det gjennomført mindre tiltak på Rørosbanen, Dovrebanen og i Hallingdal.

Det er gjennomført opprydding av henlagt avfall langs delstrekninger på Bergensbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Rørosbanen,

Når det gjelder sanering av forurensningskilder er det foretatt masseutskiftning ved lokstallen på Kongsvinger, fjernet flere store avfallsdeponier og sanert dieseltanker som genererte forurensning på Bergensbanen og utført kartlegging av forurensede områder ved Hokksund på Drammen Vestfoldbane og Nygården/Hommelvik på Nordlandsbanen.

## Brannsikringstiltak i Oslotunnelen

Oslo Brann- og redningsetat fattet etter branntilsyn i 2011 vedtak om flere tiltak som skal være gjennomført innen 31. desember 2013. Disse tiltakene er:

- Etablere røykventilasjon i tunnelen
- Etablere brannvannforsyning i tunnelen
- Utarbeide kost-/nytteanalyse og framdriftsplan for å legge til rette for rømning i spor (fast underlag i stedet for pukk)
- Utarbeide kost-/nytteanalyse og framdriftsplan for å oppgradere informasjons- og ledesystemer

Installasjon av ny brannvannledning og røykventilasjon har pågått kontinuerlig i 2013. Oslo Brann- og redningsetat har gitt ny frist til idriftsettelse i februar 2014.

Budsjettet for tiltakene (post 23 og post 30) i 2013 var kr. 285 millioner, utbetalingene var kr 329 millioner. Produksjonstakt og kostnadspådrag måtte holdes på et høyt nivå for å imøtekomme brannvesenets tidsfrist for ferdigstilling av arbeidene.

Se for øvrig kapittel 2.3 om miljø.

## Programområdet – Prosjekt Stor-Oslo

Fornyelsesarbeidene på den første delstrekningen, Etterstad-Lysaker, ble i hovedsak avsluttet i 2012, men en del gjenstående fornyelsestiltak på strekningen har pågått i 2013, bl.a. utskifting av kabler på Skøyen stasjonsområde og i Oslotunnelen.

Koplingshuset for elkraft i Oslogate har utover i 2. halvår blitt forsinket med testing og idriftsettelse. Anlegget er planlagt tatt i bruk 1. kvartal 2014.

Jernbaneverket ser en positiv utvikling på delstrekningen Etterstad-Lysaker som følge av fornyelsesprosjektet, men full oppetidseffekt av tiltakene kan først påregnes når fornyelse av tilstøtende strekninger er gjennomført.

Som meldt i tertialrapport 2 for 2013 registreres en del feil og forsinkelser knyttet til den delen av infrastrukturen på strekningen som ikke har blitt fornyet. Jernbaneverket har derfor i 2013 iverksatt kompletterende tilstandsregistreringer, herunder av spor 2-3 og spor 16-19 på Oslo S. Jernbaneverket vurderer muligheten for en koordinering med Follobaneprosjektet og andre planlagte tiltak på Oslo S, men må komme nærmere tilbake til når fornyelse av dette området kan gjennomføres.

Fornyelse på strekningen Lysaker-Sandvika startet april 2013. Arbeidet blir koordinert med prosjektet Høvik hensetting og vendespor.

Fornyelse på strekningene Sandvika-Asker og Asker-Spikkestad inngår i Prosjekt Stor Oslo. Oppdatering av hovedplaner for disse strekningene har pågått i 2013.

Detaljplanlegging for strekningen Etterstad-Lillestrøm har blitt videreført i 2. halvår, med sikte på mulighet for byggestart i 2014.

Fornyelsesplaner på strekningen Oslo S-Ski er ikke påbegynt. Denne strekningen skal, med unntak av enkeltstående hastetiltak, utsettes til Follobanen er satt i drift.

Fornyelsesarbeidet med innføring av akseltellere som togdeteksjon har krevd mye innsats også i 2013, med bl.a. endringer i jernbanens regelverk og rutiner. Dette vil pågå fortløpende frem til planlagt idriftsettelse i februar 2014 på pilotstrekningen mellom Sandvika og Asker. Strekningen Lysaker-Sandvika planlegges satt i drift med akseltellere november 2014 og strekningen Asker-Brakerøya planlegges satt i drift våren 2015.

Strekningen i Oslotunnelen har en annen type akseltellere og tekniske utfordringer knyttet til gammelt sikringsanlegg. Utstyret er under uttesting, men det er uklart når teknologien er moden for idriftsettelse på denne strekningen. Strekningen benytter tradisjonell sporfeltteknologi inntil videre.

Delprosjektet sporvekselovervåking har hentet erfaringer hos Network Rail i England. Kombinasjon med andre typer overvåking er blant de mulighetene som finnes med dette systemet. Det finnes flere kommersielle aktører som kan levere integrerte systemer, men Jernbaneverket må komme nærmere tilbake til organisering og bemanning av fase 2 i prosjektet i 2014.

Det ble utbetalt kr 271,9 millioner i 2013, noe som er kr 101 millioner under budsjett. Avviket skyldes bl.a. lavere produksjon i flere av delprosjektene i porteføljen, herunder akseltellerprosjektet og koplingshuset i Oslogate.

## 5.2.2 Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

### Oslo-Ski

I 2013 er det utbetalt kr 552 millioner på parsellen Oslo-Ski, noe som er kr 121,6 millioner under budsjett. Dette skyldes primært forsinket KS2 prosess og utsatt oppstart av forberedende arbeider.

Gjennomføring av KS2 er forsinket. Oppstartsmøte ble avholdt i begynnelsen av september og KS2 forventes ferdigstilt våren 2014. Nye styringsrammer for prosjektet vil bli kvalitetssikret i forbindelse med KS2 godkjenningen. Det planlegges for oppstart av byggearbeider i 2014, men ferdigstillelse av prosjektet forventes 2021, på grunn av forsinket KS2 prosess. Det er knyttet noe risiko til nærføring av nye tunneller for Follobanen og Østfoldbanen mot oljelagre og veitunneller i Ekebergåsen.

### Ski hensetting

I 2013 er det utbetalt kr 147,6 millioner, noe som er kr 4,3 millioner over budsjett. Prognostisert sluttkostnad er på kr 533 millioner, som er over styringsrammen, men innenfor kostnadsrammen til prosjektet. Behovet for signalarbeider i sommer ble betydelig mer omfattende enn planlagt, og deler av arbeidene ble derfor gjennomført i høst. Resterende arbeider planlegges gjennomført neste sommer. Det jobbes etter en plan for ferdigstilling innen fristen i utgangen av 2014.

### 5.2.3 Post 33 Fysisk skille JBV-BaneTele

Prosjektet ble avsluttet i tredje tertial 2012 og økonomiske oppgjør er nå avsluttet. Utbetalinger i 2013 er kr 1 million under budsjett. Sluttkostnad er kr 79,5 millioner som er innenfor gjeldende styringsramme.

**Tabell 14: Oversikt over investeringsprosjekter**

| Prosjekt                                    | Prosjektøkonomi   | Status fremdrift   | Status økonomi 2013                                       | Risiko, økonomi og fremdrift  |
|---|---|--|---|---|
| <b>Nyanlegg</b>                             |   |  |   |   |
| Lysaker stasjon                             | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.      | Gjenstående sluttarbeider gjelder grunnervversaker og krysningsavtaler.  | Iht. budsjett.  | Ingen større risiko.  |
| Dobbeltspor Lysaker-Sandvika                | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.      | Gjenstående sluttarbeider gjelder dokumentasjon og grunnervversaker.   | Iht. budsjett.  | Ingen større risiko.  |
| Dobbeltspor Sandnes-Stavanger               | Foreløpig prognose for sluttkostnad er over kostnadsrammen. | Justert framdriftsplan er under utarbeidelse pga. forsinket leveranse fra Thales. Ny forventet sluttdato er sommer 2015. | 31,5 mill. kr under budsjett grunnet forsinket framdrift. | Høy framdriftsrisiko knyttet til leveranse og landsgodkjenning av nytt permanent signalanlegg. Risiko for kostnader ut over kostnadsrammen. |
| Ganddal godsterminal                        | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen.      | Justert framdriftsplan er under utarbeidelse.  | 8,5 mill. kr under budsjett grunnet forsinket framdrift.  | Høy framdriftsrisiko knyttet til leveranse og landsgodkjenning av nytt permanent signalanlegg.  |
| Fjernstyring av Nordlandsbanen Mosjøen-Bodø | Sluttkostnad avklares ved videreføring av prosjektet.       | Videreføres iht. JBV's signalplan.   | Iht. budsjett.  | Videre framdrift er ikke avklart.   |
| Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg               | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.      | Ferdigstilt fase 1 og godkjent detaljplan fase 2.  | 8,4 mill. kr under budsjett.                              | Ingen større risiko.  |

| Prosjekt  | Prosjektøkonomi   | Status fremdrift  | Status økonomi 2013  | Risiko, økonomi og fremdrift   |
|---|---|---|--|--|
| Dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke                          | Prognostisert slutt-kostnad er over styringsrammen grunnet endret omfang (Heis). Uenighet om krav knyttet til dårlig fjell. | Kontrahering av stasjonsentreprise ligger noe bak plan. Forventet ferdigstillelse i tredje kvartal 2016.                      | 35,7 mill. kr over budsjett.   | Forsinket ferdigstillelse som følge av krevende fjell-/ grunnforhold og innredningsentreprise i stasjonshallen. Noe risiko for kostnadsøkning. |
| Dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn                             | Prognostisert slutt-kostnad er innenfor styringsrammen.   | Det er startet opp arbeid på alle underbygging-entreprisene med god fremdrift.  | 509,8 mill. kr over budsjett grunnet høy produksjon og reforhandling av betalingsbegrensninger i entreprisekontrakter. | Ingen større risiko.   |
| Dobbeltspor Langset-Kleverud (Fellesprosjektet E6-Dovrebanen) | Prognostisert slutt-kostnad er innenfor styringsrammen.   | Det er kontrahert ny entreprenør etter konkursen til Alpine Bau. Nødvendig med endrede tilkomst milepæler for jernbaneteknikk | 75,0 mill. kr over budsjett grunnet periodisering av utbetalinger.   | Usikkerhet tilknyttet kostnad og framdrift som følge av konkurs.   |
| ERTMS - erfaringsstrekning Østfoldbanens østre linje          | Prognostisert slutt-kostnad er innenfor kostnadsrammen.   | Startet fullskaletest. Strekningen er planlagt tatt i bruk 2015.  | 31,5 mill. kr under budsjett grunnet forsinket framdrift hos leverandør.   | Framdriftsrisiko knyttet til finansiering og anskaffelse av ombordutrustning i NSB sine tog.   |
| <b>Planlegging prosjektering og grunnerv</b>                  |   |   |  |  |
| Bergen stasjon - Fløen  | Prognostisert slutt-kostnad er ikke ferdig kvalitetssikret.   | Prosjektet sees i sammenheng med Ulriken tunnel med felles anskaffelse av signal- og sikringsanlegg.                          | 5,9 mill. kr under budsjett.   | Oppdatering av kostnadsoverslag avdekker risiko for kostnadsøkning. Usikkerhet knyttet til anskaffelse av nytt signal- og sikringsanlegg.      |
| Ulriken tunnel  | Prognostisert slutt-kostnad er innenfor styringsrammen.   | Forberedende arbeider startet i 2013 og oppstart hovedentreprise er planlagt høsten 2014.                                     | 13,3 mill. kr over budsjett.   | Usikkerhet rundt forventet tidspunkt for ferdigstillelse   |

| Prosjekt  | Prosjektøkonomi  | Status fremdrift  | Status økonomi 2013  | Risiko, økonomi og fremdrift  |
|---|--|---|--|---|
| Alnabru container-terminal  | Ingen styrings- og kostnadsramme etablert.             | Videre utredninger er planlagt i 2014.  | Noe under budsjett.  | Ingen større risiko.  |
| Trønderbanen Hell-Værnes og Værnes holdeplass                               | Ingen styrings- og kostnadsramme etablert.             | Detalplaner er utarbeidet og er til godkjenning.  | 18,2 mill. kr under budsjett grunnet forsinket framdrift.                    | Usikkerhet knyttet til omfang og kostnader.   |
| Dobbeltspor Sandbukta-Moss  | Ingen styrings- og kostnadsramme etablert.             | Prosjektet blir planlagt som en del av IC-programmet.   | Noe under budsjett.  | Ingen større risiko.  |
| <b>Programområde Bedre togtilbud i Østlandsområdet – ny grunnrutemodell</b> |  |   |  |   |
| Skien hensetting  | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen. | Prosjektet er utsatt til etter 2017.  | Iht. budsjett.   | Ingen større risiko   |
| Drammen hensetting (Skamarken og Sundhaugen)                                | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen. | Skamarken er ferdigstilt. Sundhaugen er tatt i bruk i mars 2013. Noe signalarbeider gjenstår. | 42,9 mill. kr under budsjett grunnet forsinket sluttoppgjør.                 | Noe usikkerhet knyttet til sluttoppgjør med entreprenør.                                    |
| Eidsvoll hensetting og vendespor, fase 1                                    | Sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen.               | Prosjektet er ferdigstilt.  | Noe over budsjett.   | Ingen større risiko.  |
| Eidsvoll hensetting og vendespor, fase 2                                    | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen  | Detalplan er godkjent. Byggestart i 2013. Planlagt tatt i bruk høsten 2014.                   | Noe over budsjett.   | Noe usikkerhet knyttet til brudd sommeren 2014.   |
| Kongsvinger hensetting  | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen. | Byggestart 2013. Planlagt tatt i bruk høsten 2014.  | Noe over budsjett.   | Risiko for forsinkelser og økte kostnader. Vedrører godkjenning av signalarbeider.          |
| Høvik vendespor og hensetting   | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen. | Levering av nytt signalanlegg ligger etter planlagt fremdrift. Forventet tatt i bruk 2015.    | 20,4 mill. kr over budsjett grunnet framdrift og periodisering av kostnader. | Risiko tilknyttet framdrift og kostnad for landsgodkjenning av nytt permanent signalanlegg. |
| Lillestrøm hensetting   | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen. | Byggestart 2013. Planlagt tatt i bruk høsten 2014.  | 10,6 mill. kr under budsjett.  | Usikkerhet knyttet til uenighet med entreprenør.  |

| Prosjekt   | Prosjektøkonomi  | Status fremdrift  | Status økonomi 2013   | Risiko, økonomi og fremdrift   |
|--|--|---|---|--|
| Lillestrøm spor 13                                     | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen  | Prosjektet ble ferdigstilt høsten 2013. Gjenstår arbeider med støymålinger.   | Noe under budsjett.   | Ingen større risiko  |
| Frogner stasjon og kryssingsspor                       | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.   | Prosjektet ble ferdigstilt 2103 (forenklet plattformsløsning).  | Iht. budsjett.  | Ingen større risiko.   |
| Kapasitetsøkende tiltak Oslo S-Lysaker                 | Prognostisert sluttkostnad er innenfor ny styringsramme.   | Planlagt tatt i bruk høsten 2014.   | Iht. budsjett.  | Risiko for forsinkelser knyttet til omfang av arbeider i brudd 2014. |
| Ombygging av felles sikringsanlegg på Gardermobanen    | Prognostisert sluttkostnad på 328 mill. kr er innenfor kostnadsrammen.   | Planlagt tatt i bruk høsten 2014.   | Iht. budsjett.  | Risiko fremdrift knyttet til tilgang signalressurser.                |
| Banestrømfor syning, 4 stk. mobile statiske omformere. | Prognosert sluttkostnad for 4 stk. mobile statiske omformere er 243 mill. som er innenfor styringsrammen på kr 289 millioner. Prosjektet har en kostnadsramme på kr 308 millioner. | Omformere er utplassert ved Holmlia og Alnabru, og er satt i drift i 2013. Dette skal også utplasseres ved Larvik og Rudshøgda, og skal være i operativ drift ila. 2014. Fremdrift iht. plan. | Regnskap er kr 11 mill. under budsjett pga. forskyving i en betalingsmilepæl.                     | Ingen større risiko for årets prosjektgjennomføring.                 |
| <b>Programområde Kapasitet</b>                         |  |   |   |  |
| Jensrud Kryssingsspor                                  | Prognostisert sluttkostnad er over kostnadsrammen grunnet merkostnader ifm. konkurs hos entreprenøren.   | Prosjektet ble tatt i bruk i juli 2013.   | 8,4 mill. kr over budsjett grunnet ekstra kostnader knyttet til konkurs av tidligere entreprenør. | Høy risiko for sluttkostnad over kostnadsrammen.                     |
| Vålåsjø kryssingsspor                                  | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.   | Prosjektet ble tatt i bruk i juni 2013.   | Noe under budsjett.   | Ingen større risiko.   |
| Bodø godsterminal                                      | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.   | Tatt i bruk i august 2013 uten nytt sikringsanlegg. JBV vil gjenoppta arbeidene ifm. nytt signalanlegg på Nordlandsbanen.   | Noe over budsjett.  | Ingen større risiko.   |

| Prosjekt  | Prosjektøkonomi   | Status fremdrift  | Status økonomi 2013   | Risiko, økonomi og fremdrift  |
|---|---|---|---|---|
| Tømmer-terminaler (Norsenga, Koppang)                         | Norsenga: Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.<br>Koppang: Styrings- og kostnadsramme under utarbeidelse. | Norsenga: Dimensjonering for aksellast må økes fra 10 til 25 t.<br>Koppang: Reguleringsplan vedtatt og detaljplan under utarbeidelse. | Norsenga: 8,4 mill. kr under budsjett grunnet forsinket fremdrift.<br>Koppang: Iht. budsjett. | Norsenga: Ingen større risiko.<br><br>Koppang: Gjennomføring av tiltaket må vurderes opp mot kostnadsomfang.                          |
| Ofofbanen – Kapasitets-økende tiltak Bjørnfjell kryssingsspor | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Reguleringsplan og detaljplan er godkjent.<br>Byggestart i juni 2013. Planlagt tatt i bruk høsten 2014.                               | 26,7 mill. kr under budsjett grunnet fremdrift og redusert kostnad.                           | Noe framdriftsrisiko  |
| Ofofbanen - Narvik-terminalen/ Fagerneslinja                  | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Terminal ble tatt i bruk oktober 2013. Planlagt ferdigstilt høsten 2104.  | Iht. budsjett.  | Risiko knyttet til ekstern finansiering av prosjektet.  |
| Ofofbanen – strøm-forsyning ny fjernledning                   | Foreløpig prognose sluttkostnad er over styringsrammen og må kvalitetssikres.   | Detaljplan er til godkjenning.<br>Forventet tatt i bruk i 2015.   | Iht. budsjett.  | Risiko for kostnadsøkninger og framdrift som følge av uklarhet rundt områdekonsesjon.   |
| GSM-R utvidet dekning og kapasitet                            | Ingen styrings- og kostnadsramme etablert.  | Iht. plan.  | Iht. budsjett.  | Ingen større risiko.  |
| GSM-R redundant kjernenett                                    | Prognostisert sluttkostnad er innenfor ny styringsramme.  | Iht. revidert plan.<br>Planlagt ferdigstilt i 2015.   | Noe under budsjett.   | Ingen større risiko.  |
| GSM-R - ny og forbedret funksjonalitet                        | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Følger plan.  | Noe over budsjett.  | Planlagte aktiviteter ble fullført innenfor rammene for tid og kost.<br><br>Overforbruket skyldes tiltak som kom til i løpet av 2013. |
| GSM-R - støttesystem for overvåking                           | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Følger plan.  | Innenfor budsjett for 2013.   | Ingen større risiko   |



| Prosjekt                                       | Prosjektøkonomi   | Status fremdrift   | Status økonomi 2013   | Risiko, økonomi og fremdrift   |
|--|---|--|---|--|
| PIA Sentrale systemer                          | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Følger plan.   | Noe over budsjett.  | Noe internt arbeid gjenstår, men i hovedsak ble planlagt aktivitet gjennomført iht. budsjett.  |
| Transmisjon og fiberutbygging                  | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Følger plan.   | Følger plan. Innenfor budsjett for 2013.  | Ferdigbefaring og overlevering når snøen har gått (innen 30.04.2014).  |
| Operasjonalisering av kjøreveis IKT            | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Følger plan.   | Noe over budsjett.  | Ingen større risiko  |
| Interferensproblemer i 900 MHz båndet          | Sluttkostnad vil bli noe høyere enn prognostisert. Dette skyldes usikkerhet omkring priser ved budsjettplanlegging for 2013, samt stor svekkelse av kronekursen mot euro. | Følger plan.   | Noe under budsjett.   | Sen kontraktinngåelse medførte at dette prosjektet ikke ble ferdigstilt i 2013. Blir ferdigstilt i mars 2014. Det gjenstår utbetalinger på ca. 0,6 MNOK, som er søkt saldert fra 2013. |
| <b>Programområde Stasjoner og knutepunkter</b> |   |  |   |  |
| Voss stasjon                                   | Prognostisert sluttkostnad er på 344 mill. kr er over kostnadsrammen men innenfor nytt styringsmål.   | Mellomplattform planlagt ferdigstilt i juni 2014.<br>Ferdigstillelse hovedplattform forsinket til høsten 2014. | 47,0 mill. kr under budsjett grunnet forsinket framdrift og utsettelse av arbeider til 2014 | Sluttkostnad er over kostnadsrammen. Risiko knyttet til stevning fra entreprenør og ytterligere forsinkelser.  |
| Trondheim stasjon byggetrinn 1                 | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Trafikkomlegging fase 2 forsinket.   | Iht. budsjett.  | Risiko knyttet til mottatt krav fra entreprenør, uenighet vedrørende beløpet.  |

| Prosjekt   | Prosjektøkonomi   | Status fremdrift   | Status økonomi 2013   | Risiko, økonomi og fremdrift  |
|--|---|--|---|---|
| Plattform-forlengelser; Moelv, Råde, Lier, Furumo og Hanaborg. | Prognostisert sluttkostnad for omtalte prosjekter på 606 mill. kr er innenfor kostnadsrammen, med unntak av Hanaborg som har en prognose på 99 mill. kr. Dette skyldes økt omfang og kostnadsøkninger knyttet til konflikt med entreprenør. | Plattform 2 på Råde tatt i bruk desember 2013.<br>Øvrige plattformer ble tatt i bruk i desember 2012.<br>På er Hanaborg er restarbeidene avbestilt fra entreprenør.<br>Sluttarbeider ferdigstilles i 2014. | 36,7 mill. kr under budsjett grunnet fremdrift og forsinket sluttoppgjør. | Hanaborg:<br>Sluttkostnad er over kostnadsrammen.<br>Det knytter seg kostnadsrisiko til sluttoppgjør med entreprenør.                               |
| Plattform-forlengelser, Heggedal og Spikkestad stasjon         | Prognostisert sluttkostnad på netto 318,5 mill. kr (justert for 24 mill. kr i avtalt anleggsbidrag) er over kostnadsramme på 305 mill. kr.  | Plattformer tatt i bruk i desember 2012.<br>Prosjektene ferdigstilt i 2013.<br>Prosjektene sees i sammenheng grunnet felles entreprise.  | Iht. budsjett.  | Sluttkostnad over kostnadsrammen.   |
| Kunde-informasjons-tiltak på stasjoner                         | Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen.  | Revidert detalj- og byggeplan for fase 2 forventes ferdig våren 2014.  | Noe under budsjett.   | Ingen større risiko.  |
| <b>Programområde Sikkerhet og miljø</b>                        |   |  |   |   |
| Teknisk trafiksikkerhet  | Prognostisert sluttkostnad er stort sett innenfor styringsrammen.   | Forsert fremdrift vedr. fjernstyring Arendalsbanen. For øvrig stort sett i henhold til plan  | Kr 4 mill. over budsjett  | Koordinering mot andre pågående prosjekter, og tilgang til ressurser til produksjon og sluttkontroll, er en utfordring for å holde ønsket fremdrift |
| Rassikring   | Prognostisert sluttkostnad er stort sett innenfor styringsrammen.   | Tiltak i Drivdalen og Ofotbanen er utsatt til 2014. For øvrig stort sett i henhold til plan  | Kr 18 mill. under budsjett  | Ingen større risiko   |
| Sikring og sanering planover-ganger                            | Prognostisert sluttkostnad er stort sett innenfor styringsrammen.   | Forsinkelser grunnet tidkrevende avklaringer, omprioriteringer, stedlige forhold etc.  | Kr 22 mill. under budsjett  | Ingen større risiko   |

| Prosjekt   | Prosjektøkonomi   | Status fremdrift   | Status økonomi 2013                       | Risiko, økonomi og fremdrift  |
|--|---|--|---|---|
| Tunnel-sikkerhet   | Prognostisert sluttkostnad er stort sett innenfor styringsrammen.   | Stort sett i henhold til plan  | Kr 3 mill. under budsjett                 | Ingen større risiko   |
| Miljø  | Prognostisert sluttkostnad er stort sett innenfor styringsrammen.   | Ferdigstillelse av gjerde mot tamrein i Holmvassdalen på Nordlandsbanen utsettes til 2014. For øvrig stort sett i henhold til plan   | Kr 3 mill. under budsjett                 | Ingen større risiko   |
| <b>Prosjekt Stor-Oslo</b>  |   |  |   |   |
| Fornyelse Etterstad-Lysaker  | Styringsmål og sluttprognose inklusive usikkerhetsavsetning ble vurdert til kr 1,75 mrd. kr i september 2011. Denne står ved lag. | Gjenstående arbeider i hovedsak fullført i 2013. Noe testing og driftsetting av koplingshus i Oslogate gjenstår til 1. kvartal 2014. | Status er iht. styringsmål og prognose.   | Prosjektet er i avsluttende fase, ingen vesentlig restrisiko.   |
| Fornyelse Lysaker-Sandvika   | Prognoser iht. kostnadsrammer og budsjett   | I hovedsak iht. plan. I rute til planlagt ferdigstillelse november 2014.   | Prognoser iht. kostnadsrammer og budsjett | Fornyelsesprosjektet er iht. plan. Aksettellerteknologi medfører fremdriftsrisiko og følges opp tett.                     |
| <b>Post 30 Brannsikring i Oslotunnelen</b>   |   |  |   |   |
| Brannvannledning, røykventilasjon og utredning/hovedplaner. Brannskiller Oslo S skal avklares, inngår ikke i styringsrammen. | Styringsramme (P50) er kr 425 millioner.  | I rute iht. gjeldende plan.  | Iht. budsjett.                            | Krevende prosjekt. Med unntak av varslet forsinkelse med vifteleveransen, vurderes fremdrift og økonomi å være iht. plan. |

| Prosjekt                                   | Prosjektøkonomi  | Status fremdrift   | Status økonomi 2013  | Risiko, økonomi og fremdrift   |
|--|--|--|--|--|
| <b>Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S-Ski</b> |  |  |  |  |
| Oslo-Ski                                   | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen. | Detaljplan til intern beslutning.<br>Reguleringsplan Oslo vedtatt i Bystyret i august.<br>Oppstart KS2 høsten 2013.<br>Forventes ferdigstilt våren 2014.<br>Det planlegges for byggestart i 2014 og prosjektet forventes ferdigstilt i 2021. | 121,6 mill. kr under budsjett grunnet forsinket KS2 prosess og utsatt oppstart av forberedende arbeider. | Framdriftsrisiko er knyttet til forsinket oppstart av KS2 og forberedende arbeider.<br>Rekruttering av nøkkelpersonell i markedet er vanskeligere og tar lenger tid enn forutsatt. |
| Ski hensetting                             | Prognostisert sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen. | Forventet ferdigstilling er forsinket til utgangen av 2014 grunnet utsatte signalarbeider.   | Noe over budsjett.   | Ingen vesentlig risiko.  |

### 5.3 Bruk av fullmakter

#### Salg og bortfeste av eiendom:

Det er solgt eller bortfestet eiendom pr. 31.12.13 for kr 42,6 millioner.

#### Merinntektsfullmakt:

Det er søkt om bruk av merinntektsfullmakten i eget brev til departementet.

#### Bestillingsfullmakter:

Det er bestilt materiell utover gitte bevilgninger med forpliktelse i 2014 og senere år for kr 318,1 millioner.

#### Tilsagnsfullmakt:

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

Det er gitt tilsagn om tilskudd til sidespor for kr 9,9 millioner pr 31.12.13.

#### Fullmakt til forskuttering:

Det er forpliktet kr 80,0 millioner til prosjekt gjennom forskuttering av midler pr 31.12.13.

#### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter:

For prosjekter omtalt med kostnadsoverslag ovenfor Stortinget er det per 31.12.13 ikke forpliktet ut over kostnadsramme og budsjettamme 2013.

For ikke omtalte prosjekter ovenfor Stortinget er det per 31.12.13 forpliktet kr 221,1 millioner ut over budsjettammen 2013.

#### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeid:

Det er pr 31.12.13 forpliktet gjennom avtaler om vedlikehold kr 749,7 millioner for 2014 og senere år.

## 6 Periodisert regnskap



### **Regnskap pr. 31.12.2013**

Avlagt etter periodiseringsprinsippet  
Org.nr. 971 033 533

#### **Innhold:**

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

Versjon 1

## 1. LEDELSESKOMMENTARER TIL JERNBANEVERKETS ÅRSREGNSKAP 2013

Jernbaneverket er et statlig forvaltningsorgan (statlig virksomhet som er en del av staten som juridisk person) underlagt Samferdselsdepartementet.

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, som 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.

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. Jernbaneverkets virksomhetsregnskap er avlagt etter kontantprinsippet og er presentert foran i årsrapporten til departementet, se også pkt. 5. Statsregnskapsrapport for Jernbaneverket.

Årets inntekt fra bevilgninger er økt med kr 161 mill. fra 2012 og er på kr 5.584 mill. Øvrige driftsinntekter er kr 1.029 mill. og er kr 235 mill. høyere enn i fjor. Bevilgningsinntekter utgjør 84 % av sum driftsinntekter og inkluderer inntekter som tilbakeføres fra utsatt inntektsføring med samme beløp som årets avskrivninger. Sum driftsinntekter øker med 6 % i forhold til fjoråret.

Årlige kontantbevilgninger for bruk til investeringsformål (anleggsmidler) inntektsføres ikke i Jernbaneverkets periodiserte regnskap før ved en motsatt inntektsføring når anleggsmidlene avskrives. Årlig kostnad for avskrivninger og nedskrivninger motsvares av inntektsføring fra posten ikke inntektsført bevilgning med samme beløp. Netto virkning på resultatet blir null, men inntektene fra bevilgninger øker også når årets inntektsføring som motsvarer årets avskrivninger har økt. Inntekter og avskrivninger har økt med kr 48 mill. fra 2012 til 2013.

Sum driftskostnader er sammenlignbare med fjorårets kostnader kun på totalnivå. Bruk av midler til investeringer vises brutto i resultatregnskapet for 2012 ved at prosjektkostnadene inngår i hver av resultatlinjene lønn og sosiale kostnader, varekostnader og andre driftskostnader. Kostnadene til investeringer er så trukket ut av brutto driftskostnader i egen linje (som så er overført til balansen som anlegg under utførelse eventuelt ferdig anlegg). I 2013 inneholder resultatlinjene bare driftskostnader.

Årets samlede driftskostnader er på samme nivå som i fjor.

Når det gjelder planlagte investeringer i neste regnskapsperioder vises det til Nasjonal Transportplan for 2014-2023 og budsjettproposisjonene for 2014 og 2015 (som behandles høsten 2014).

På eiendelssiden er det tre store poster for varige driftsmidler: Infrastruktur kr 33,3 mrd. (42 %), Bygninger, tomter og annen fast eiendom kr 30,7 mrd. (38 %), og Anlegg under utførelse kr 16,5 mrd. (20 %).

I 2013 er det gjort endelige avklaringer vedrørende eiendomsforhold for grunneiendommer og bygninger overfor NSB/ROM Eiendom og åpningsbalansen fra 1. januar 2005 er komplettert med 27,5 mrd i verdsettelse av grunneiendommer (tomter) og 1,1 mrd i verdsettelse av bygninger. Som det fremgår av noten om regnskapsprinsipper er disse verdsatt til bruksverdi basert på gjenanskaffelseskost pr. 1. januar 2005 etter krav i regelverket fra Finansdepartementet, noe som gir balanseførte verdier som betydelig overstiger historisk anskaffelseskost på grunneiendommer ved utbyggingen av norsk jernbaneinfrastruktur.



Ikke inntektsført bevilgning under avsetninger for langsiktige forpliktelser på kr 81,3 mrd. tilsvarer sum anleggsmidler på eiendelssiden. Annen langsiktig og kortsiktig gjeld på totalt kr 2,1 mrd. sammen med ikke inntektsført bevilgning gir en negativ avregning med statskassen på kr 747 millioner. I periodisert regnskap avlagt i samsvar med statlige regnskapsstandarder er akkumulerte kostnader for Jernbaneverket således større enn akkumulerte inntekter.

Jernbaneverkets bevilgningsregnskap (kontantregnskap) viser samlede utgifter (utbetalinger) på kr 12,1 mrd. i 2013 og kr 10,7 mrd. i 2012. De totale utbetalingene til investeringer i 2013 er kr 6,5 mrd. mot kr 5,1 mrd. i 2012, en økning på 29 %.

Resultatregnskapet etter statlige regnskapsprinsipper viser at det utenom av- og nedskrivninger er brukt kr 4,9 mrd. til drift og vedlikehold i Jernbaneverket. Midler brukt til investeringer i 2013 er på kr 7,8 mrd. I periodisert regnskap blir investeringer aktivert som eiendel i balansen og inngår ikke i driftskostnadene i resultatregnskapet. Av disse investeringskostnadene er kr 0,9 mrd. brukt til fornyelser av jernbaneinfrastrukturen for å forlenge levetiden eller forbedre kvaliteten på fornyelsesobjektet. Midler brukt til fornyelse er bevilget på driftsbevilgningen og ikke investeringsbevilgningen. Utbetalinger regnskapsført som forbruk av bevilgede driftsmidler er kr 5,5 mrd. som vist i Statsregnskapsrapport for Jernbaneverket. Det totale beløpet som er bokført til drift og vedlikehold inkludert fornyelse er således kr 5,8 mrd. i periodisert regnskap, mot kr 5,5 mrd. i kontantregnskapet.

Oslo, 10. mars 2014

  
Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

  
Jørn Johansen  
Økonomidirektør

## 2. RESULTATREGNSKAP JERNBANEVERKET

Tusen kroner

|  | Note | 31.12.2013       | 31.12.2012       |
|--|------|------------------|------------------|
| <b>Driftsinntekter</b>   |      |                  |                  |
| Inntekt fra bevilgninger                                       | 1    | 5 584 269        | 5 423 548        |
| Gebyrer  | 1    | 0                | 83               |
| Tilskudd og overføringer                                       | 1    | 191 355          | 116 079          |
| Salgs- og leieinntekter  | 1    | 533 910          | 570 401          |
| Gevinst ved avgang av anleggsmidler                            | 1    | 3 904            | 1 515            |
| Andre driftsinntekter  | 1    | 300 038          | 106 095          |
| <b>Sum driftsinntekter</b>                                     |      | <b>6 613 476</b> | <b>6 217 721</b> |
| <b>Driftskostnader</b>   |      |                  |                  |
| Lønn og sosiale kostnader                                      | 2    | 2 362 479        | 2 814 640        |
| Varekostnader  |      | 21 505           | 615 080          |
| Andre driftskostnader  | 3,4  | 2 479 693        | 7 770 685        |
| Overført til fornyelse/aktivering                              | 3    | 0                | -6 290 185       |
| Avskrivninger  | 5    | 1 278 295        | 1 230 468        |
| <b>Sum driftskostnader</b>                                     |      | <b>6 141 973</b> | <b>6 140 688</b> |
| <b>Driftsresultat</b>  |      | <b>471 504</b>   | <b>77 033</b>    |
| <b>Finansinntekter og finanskostnader</b>                      |      |                  |                  |
| Finansinntekter  | 6    | 1 646            | 4 639            |
| Finanskostnader  | 6    | 7 186            | 6 568            |
| <b>Sum finansinntekter og finanskostnader</b>                  |      | <b>-5 540</b>    | <b>-1 929</b>    |
| <b>Resultat av periodens aktiviteter</b>                       |      | <b>465 964</b>   | <b>75 104</b>    |
| <b>Avregninger</b>   |      |                  |                  |
| Overført avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)        |      | -465 964         | -75 104          |
| Avregning bevilgningsfinansiert virksomhet (nettobudsjetterte) |      |                  |                  |
| <b>Sum avregninger</b>   |      | <b>-465 964</b>  | <b>-75 104</b>   |

### 3. BALANSE - EIENDELER FOR JERNBANEVERKET

| Tusen kroner   | Note | 31.12.2013        | 31.12.2012        |
|--|------|-------------------|-------------------|
| <b>EIENDELER</b>   |      |                   |                   |
| <b>A. Anleggsmidler</b>                                  |      |                   |                   |
| <b>I Immaterielle eiendeler</b>                          |      |                   |                   |
| Forskning og utvikling                                   |      | 0                 | 0                 |
| Programvarerettigheter og lisenser                       | 5    | 4 659             | 10 376            |
| <b>Sum immaterielle eiendeler</b>                        |      | <b>4 659</b>      | <b>10 376</b>     |
| <b>II Varige driftsmidler</b>                            |      |                   |                   |
| Infrastruktur  | 5    | 33 291 944        | 31 201 415        |
| Bygninger, tomter og annen fast eiendom                  | 5    | 30 730 786        | 31 886 603        |
| Maskiner og transportmidler                              | 5    | 166 156           | 176 082           |
| Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende              | 5    | 496 564           | 100 535           |
| Anlegg under utførelse                                   | 5    | 16 552 187        | 11 714 535        |
| Beredskapsutstyr (Broer)                                 | 5    | 14 710            | 15 192            |
| <b>Sum varige driftsmidler</b>                           |      | <b>81 252 346</b> | <b>75 094 362</b> |
| <b>III Finansielle anleggsmidler</b>                     |      |                   |                   |
| 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                 |
| <b>Sum finansielle anleggsmidler</b>                     |      | <b>102</b>        | <b>102</b>        |
| <b>Sum anleggsmidler</b>                                 |      | <b>81 257 107</b> | <b>75 104 840</b> |
| <b>B. Omløpsmidler</b>                                   |      |                   |                   |
| <b>I Varebeholdninger og forskudd til leverandører</b>   |      |                   |                   |
| Varebeholdninger   | 10   | 473 515           | 490 021           |
| Forskuddsbetalinger til leverandører                     | 12   | 94 581            | 35 500            |
| <b>Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører</b> |      | <b>568 096</b>    | <b>525 521</b>    |
| <b>II Fordringer</b>                                     |      |                   |                   |
| Kundefordringer  | 11   | 129 662           | 174 106           |
| Andre fordringer   | 12   | 73 354            | 47 976            |
| Merverdiavgift   |      | 606 540           | 473 826           |
| Opptjente, ikke fakturerte inntekter                     | 13   | 8 951             | 4 359             |
| Øvrige opptjente inntekter                               |      | 1 966             | 10 548            |
| <b>Sum fordringer</b>                                    |      | <b>820 473</b>    | <b>710 815</b>    |
| <b>III Kasse og bank</b>                                 |      |                   |                   |
| Bankinnskudd   | 14   | 7 981             | 7 883             |
| Andre kontanter og kontantekvivalenter                   | 14   | 72                | 75                |
| <b>Sum kasse og bank</b>                                 |      | <b>8 053</b>      | <b>7 958</b>      |
| <b>Sum omløpsmidler</b>                                  |      | <b>1 396 622</b>  | <b>1 244 294</b>  |
| <b>Sum eiendeler</b>                                     |      | <b>82 653 730</b> | <b>76 349 134</b> |

### 3. BALANSER - GJELD FOR JERNBANEVERKET

| Tusen kroner   | Note     | 31.12.2013        | 31.12.2012        |
|--|----------|-------------------|-------------------|
| <b>VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD</b>                         |          |                   |                   |
| <b>C. Virksomhetskaper</b>                                 |          | 0                 | 0                 |
| <b>D. Gjeld</b>  |          |                   |                   |
| <b>I Avsetning for langsiktige forpliktelser</b>           |          |                   |                   |
| Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler (1) | 5        | 81 257 005        | 75 104 738        |
| Forpliktelse Flytoget AS                                   |          | 0                 | 233 696           |
| <b>Sum avsetning for langsiktige forpliktelser</b>         |          | <b>81 257 005</b> | <b>75 338 434</b> |
| <b>II Annen langsiktig gjeld</b>                           | 8        | 79 925            | 75 000            |
| <b>III Kortsiktig gjeld</b>                                |          |                   |                   |
| Leverandørgjeld  |          | 358 573           | 342 722           |
| Skyldig skattetrekk  |          | 109 175           | 224               |
| Skyldige offentlige avgifter                               |          | 44 033            | 41 723            |
| Avsatte feriepenger  |          | 246 264           | 234 844           |
| Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter                 | 13       | 56                | 1 580             |
| Annen kortsiktig gjeld                                     | 4,15     | 1 305 210         | 899 562           |
| <b>Sum kortsiktig gjeld</b>                                |          | <b>2 063 309</b>  | <b>1 520 655</b>  |
| <b>IV Avregning med statskassen</b>                        |          |                   |                   |
| Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)             |          | -1 212 474        | -660 057          |
| Overført avregning fra resultatregnskapet                  | 7        | 465 964           | 75 104            |
| <b>Sum avregning med statskassen</b>                       | <b>7</b> | <b>-746 510</b>   | <b>-584 953</b>   |
| <b>Sum gjeld</b>   |          | <b>82 653 730</b> | <b>76 349 136</b> |
| <b>Sum virksomhetskaper og gjeld</b>                       |          | <b>82 653 730</b> | <b>76 349 136</b> |

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

#### 4. KONTANTSTRØM JERNBANEVERKET

##### Kontantstrømpstilling etter den direkte modellen for bruttobudsjetterte virksomheter

| Tusen kroner  | 31.12.2013         | 31.12.2012        |
|---|--------------------|-------------------|
| <b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>                          |                    |                   |
| <b>Innbetalinger</b>  |                    |                   |
| endring i mellomværende med finansdepartementet                               | -2 307             | -132 313          |
| innbetalinger fra statskassen til tilskudd til andre                          |                    |                   |
| innbetalinger fra salg av varer og tjenester                                  | 521 385            | 435 899           |
| innbetalinger av kjørevegsavgift  | 138 431            | 119 830           |
| innbetalinger av tilskudd og overføringer fra andre (anleggsbidrag)           | 143 000            | 129 915           |
| innbetalinger av utbytte  | 0                  | 0                 |
| innbetalinger av renter   | 98                 | 141               |
| innbetaling av refusjoner   | 60 517             | 50 064            |
| arbeidsgiveravgift til inntekt  | 302 615            | 285 595           |
| andre innbetalinger (forskudd, deposita og avsetninger under Samferdselsdep.) | 4 994              | -12 901           |
| <b>Sum innbetalinger</b>  | <b>1 168 733</b>   | <b>876 230</b>    |
| <b>Utbetalinger</b>   |                    |                   |
| utbetalinger av lønn og sosiale kostnader                                     | -2 690 925         | -2 543 711        |
| utbetalinger for varer og tjenester for videresalg                            | -41 263            | -699 455          |
| utbetaling for varer og tjenester eget forbruk                                | -1 862 897         | -1 396 397        |
| utbetalinger av renter  | -5 781             | 1 708             |
| utbetalinger av skatter og offentlige avgifter (mva refusjon)                 | 0                  | 0                 |
| andre utbetalinger (omstruktureringkostnader, erstatninger)                   | -1 183             | -1 888            |
| <b>Sum utbetalinger</b>   | <b>-4 602 049</b>  | <b>-4 639 743</b> |
| <b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter *(Se avstemming)</b>      | <b>-3 433 316</b>  | <b>-3 763 513</b> |
| <b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>                            |                    |                   |
| utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler (post 30)                          | -5 845 031         | -4 662 943        |
| utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 23)                        | -937 199           | -998 587          |
| utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 31)                        | -701 077           | -389 393          |
| utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler (post 33)                        | 59                 | -17 585           |
| innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak                   |                    |                   |
| utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak                    |                    |                   |
| utbetalinger ved kjøp av andre investeringsobjekter                           |                    |                   |
| innbetalinger ved salg av andre investeringsobjekter                          |                    |                   |
| <b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>                         | <b>-7 483 248</b>  | <b>-6 068 508</b> |
| <b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter (nettobudsjetterte)</b>       |                    |                   |
| innbetalinger av virksomhetskapskapital                                       |                    |                   |
| tilbakebetalinger av virksomhetskapskapital                                   |                    |                   |
| utbetalinger av utbytte til statskassen                                       |                    |                   |
| <b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>                        | <b>0</b>           | <b>0</b>          |
| Effekt av valutakursendringer på kontanter og kontantekvivalenter             | 0                  | 0                 |
| Forbruk i kontanter og kontantekvivalenter på kto i Norges Bank               | -10 916 564        | -9 832 019        |
| Forbruk i øvrige kontanter og kontantekvivalenter                             | 95                 | 135               |
| <b>Sum kontantforbruk</b>   | <b>-10 916 469</b> | <b>-9 831 884</b> |
| <b>* Avstemming</b>   |                    |                   |
|   | <b>31.12.2013</b>  | <b>31.12.2012</b> |
| netto avregninger   | 465 964            | 75 104            |
| bokført verdi avhendede anleggsmidler   | 521                | 217               |
| avgang anleggsmidler -åpningsbalanse (tilgang 2008)                           | 0                  | 0                 |
| ordinære avskrivninger  | 1 278 295          | 1 230 468         |
| nedskrivning av anleggsmidler   | 0                  | 0                 |
| inntekt fra bevilgning  | -11 846 821        | -10 210 673       |
| arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309                            | 302 615            | 285 590           |
| avsetning utsatte inntekter (tilgang anleggsmidler)                           | -7 853 257         | -6 310 574        |
| resultatandel i datterselskap   | 0                  | 0                 |
| resultatandel tilknyttet selskap  | 0                  | 0                 |
| endring i ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler              | 6 574 441          | 5 079 887         |
| endring egne bank og kassebeholdninger  |                    | 0                 |
| endring i varelager   | -42 575            | -80 221           |
| endring i kundefordringer   | 44 444             | -45 336           |
| endring i leverandørgjeld   | 15 852             | -115 544          |
| effekt av valutakursendringer   | 0                  | 0                 |
| inntekter til pensjoner (kalkulatoriske)                                      | -311 890           | -292 764          |
| pensjonskostnader (kalkulatoriske)  | 311 890            | 292 764           |
| poster klassifisert som investerings- eller finansieringsaktiviteter          | 7 483 248          | 6 068 508         |
| endring i andre tidsavgrensingsposter   | 143 837            | 259 061           |
| andre avstemmingsposter   | 121                | 0                 |
| <b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>                       | <b>-3 433 317</b>  | <b>-3 763 514</b> |

## 5. STATSREGNSKAPSRAPPORT FOR JERNBANEVERKET

Regnskap pr. 31.12.2013

Tusen kroner

|   | Statskonto    | Overf. fra fjorår | Årets bevilgning<br>(Note 1 B) | Sum bevilgninger til<br>bruk i år. | 201300-201312                    | 201200-201212                        |
|---|---------------|-------------------|--------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
|   |               |                   |                                |                                    | Kontantregnskap<br>denne periode | Kontantregnskap<br>denne per. i fjor |
| <b>I Driftsutgifter</b>                           |               |                   |                                |                                    |                                  |                                      |
| Drift og vedlikehold                              | 135023        |                   | 5 486 700                      | 5 486 700                          | 5 428 785                        | 5 537 978                            |
| Drift og vedlikehold av Gardermobanen             | 135025        | 5 529             | 98 000                         | 103 529                            | 109 279                          | 98 465                               |
| <b>II Investeringer</b>                           |               |                   |                                |                                    |                                  |                                      |
| Investeringer i linjen                            | 135030        |                   | 5 590 000                      | 5 590 000                          | 5 845 031                        | 4 662 943                            |
| Nytt dobbeltspor Oslo - Ski                       | 135031        |                   | 827 000                        | 827 000                            | 701 077                          | 389 393                              |
| Fysisk skille JBV - BaneTele AS                   | 135033        | 1 000             | 0                              | 1 000                              | -59                              | 17 585                               |
| <b>Sum kapittel 1350</b>                          |               | <b>6 529</b>      | <b>12 001 700</b>              | <b>12 008 229</b>                  | <b>12 084 114</b>                | <b>10 706 364</b>                    |
| <b>III Inntekter</b>                              |               |                   |                                |                                    |                                  |                                      |
| Kjørevegavgift                                    | 435001        |                   | -28 300                        | -28 300                            | -36 190                          | -31 422                              |
| Salg av utstyr og tjenester                       | 435002        |                   | -247 100                       | -247 100                           | -288 330                         | -244 284                             |
| Videresalg av elektrisitet til togdrift           | 435006        |                   | -281 200                       | -281 200                           | -233 055                         | -191 615                             |
| Betaling for bruk av Gardermobanen                | 435007        |                   | -98 000                        | -98 000                            | -102 241                         | -88 408                              |
| <b>IV Overføringer</b>                            |               |                   |                                |                                    |                                  |                                      |
| Refusjon av fødsels- og adopsjonspenger           | 43501611      |                   |                                | 0                                  | -16 183                          | -15 968                              |
| Refusjon av arbeidsmarkedstiltak                  | 435015        |                   |                                | 0                                  | -128                             | -53                                  |
| Refusjon lærlinger                                | 435017        |                   |                                | 0                                  | -59                              | -180                                 |
| Refusjon sykepenges                               | 43501811      |                   |                                | 0                                  | -44 147                          | -33 863                              |
| Anleggsbidrag                                     | 435037        |                   |                                | 0                                  | -143 000                         | -129 915                             |
| <b>Sum kapittel 4350</b>                          |               |                   | <b>-654 600</b>                | <b>-654 600</b>                    | <b>-863 332</b>                  | <b>-735 708</b>                      |
| <b>Sum</b>  |               | <b>6 529</b>      | <b>11 347 100</b>              | <b>11 353 629</b>                  |                                  |                                      |
| Erstatningsansvar Justisdepartementet             | 04717155      |                   |                                |                                    | 1 183                            | 1 886                                |
| Renter  | 560583        |                   |                                |                                    | -98                              | -141                                 |
| Arbeidsgiveravgift                                | 570072        |                   |                                |                                    | -302 615                         | -285 596                             |
| Forskudd under Samferdselsdepartementet (1)       | 650013        |                   |                                |                                    | -4 920                           | 12 901                               |
| Deposita og avsetninger under Samferdselsdep. (1) | 840013        |                   |                                |                                    | -75                              | 0                                    |
| V Innbetalinger - Norges Bank                     | 60040101      |                   |                                |                                    | 3 165 931                        | 5 718 914                            |
| VI Utbetalinger Norges Bank                       | 60040102      |                   |                                |                                    | -14 082 495                      | -15 550 933                          |
| <b>VII Bevegelse mellomværende</b>                |               |                   |                                |                                    | <b>-2 307</b>                    | <b>-132 313</b>                      |
| <b>Mellomværende IB</b>                           | <b>713210</b> |                   |                                |                                    | <b>-432 181</b>                  | <b>-299 867</b>                      |
| VII Bevegelse mellomværende                       |               |                   |                                |                                    | -2 307                           | -132 313                             |
| Bevegelse forskudd under samferdselsdep. (1)      | 650013        |                   |                                |                                    |                                  | 0                                    |
| <b>Mellomværende UB</b>                           |               |                   |                                |                                    | <b>-434 487</b>                  | <b>-432 180</b>                      |

(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. PRINSIPPNOTE

### Generell informasjon

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.

### Regnskapsrammeverk og regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for Jernbaneverket avlegges i samsvar med regnskapsrammeverket som er gitt i de anbefalte statlige regnskapsstandardene (SRS). Standarder 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). Årsregnskapet er avlagt i samsvar med standardene med tilpasninger for Jernbaneverkets egenart i oppstillinger og helhetlige rapportering. Regnskapet er utarbeidet på historisk kost basis, med unntak av den delen av åpningsbalansen som er verdsatt til bruksverdi basert på gjenanskaffelseskost med fratrukk for slit og alder (se informasjon om åpningsbalansen nedenfor).

Noteinformasjon for leiekontrakter er ikke utarbeidet på grunn av at tallgrunnlaget ikke foreligger.

Årsregnskapet omfatter ledelseskomentarer, regnskapsprinsipper, resultat- og balanseregnskaper med noter, kontantstrømanalyse, Statsregnskapsrapport (etter kontantprinsippet) og nøkkeltall.

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

Det er ikke gjort vesentlig endringer i SRS i 2013. Imidlertid har Jernbaneverkets åpningsbalanse blitt vesentlig endret ved avleggelse av regnskapet for 2013.

### Åpningsbalanse

Ved fastsettelse og godkjenning av åpningsbalansen i 2005 tok Jernbaneverket utgangspunkt i virkelig eller beregnet anskaffelseskost ved verdsettelsen av infrastrukturen. Der det forelå konkrete opplysninger om anskaffelseskost ble denne lagt til grunn (virkelig anskaffelseskost). For øvrig ble verdifastsettelse gjort med utgangspunkt i en utredning fra 1997 "Erfaringskostnader, løpemeterpriser på hovedprosesser for jernbaneprosjekter". Indeksregulering av tallene tilbake til beregnet anskaffelseskost på antatt anskaffelsestidspunkt er så gjort ved bruk av "Byggekostnadsindekser for riks- og fylkesanlegg" utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå. 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 arbeid med verdsettelse av åpningsbalanse ble gjennomført) 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.

De elementer i åpningsbalansen som ikke tidligere har vært verdsatt og aktivert med verdi grunnet uklarheter om eiendomsforhold og mangel på ressurser for slike avklaringer er nå vurdert og tatt inn i balansen ved at inngående balanse er korrigert med økningen i åpningsbalansen. Disse



grunneiendommer og bygninger er etter avklaring med DFØ besluttet å verdsettes etter prinsippet om bruksverdi basert på gjenanskaffelse. Etter denne vurderingen er totalbeløpene vesentlig høyere enn opprinnelig anskaffelseskost i den tidligere sammenslåtte virksomheten Jernbaneverket og NSB. Verdsettelsesprinsippet gir en betydelig verdi på grunneiendommer fordi disse ikke avskrives og er tatt med til bruksverdi basert på gjenanskaffelseskost jf. SRS17. Den endrede åpningsbalansen skal godkjennes av Samferdselsdepartementet ved behandling av årsregnskapet.

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 og endring av åpningsbalansen er korrigert tilsvarende mot inngående balanse.

### **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 mellomværende med Flytoget som nå er gjort opp 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 tillempling 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 og for øvrig etter en samlet vurdering i henhold til SRS19. Det er også foretatt avsetninger for erstatninger som vil bli dekket av bevilgning fra Justisdepartementet ved endelig erstatningsoppgjør.

## **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 andre 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.

### **Bruk av derivater for å styre innkjøpspriser for deler av energikjøp**

Jernbaneverket kjøper energi og selger den videre til togselskapene. Kundene har behov for forutsigbare energikostnader og i samråd med togselskapene anvender Bane og Energi derfor energiderivater på deler av innkjøpsvolumer/ innkjøpspriser i inntil ni kvartaler fremover i tid. Derivatene brukes for å gi forutsigbarhet i innkjøpsprisinivå på kraft. Energien selges videre til kundene på derivatjustert prisnivå og gir dermed ønsket forutsigbarhet gjennom delt informasjon om fremtidige priser. Omfanget av derivatsikret kraft skal ikke overstige stipulert faktisk forbruk av kraft. Resultatføring av inntekter og kostnader for derivatene skjer sammen med resultatføring av energikjøp og inngår i sin helhet i salgsoppgjøret med kundene. Formålet med priskontrakter og derivater er å gi kundene forutsigbarhet ved å jevne ut prisvariasjoner.

### **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

|  | 31.12.13         | 31.12.12         |
|--|------------------|------------------|
| <i>Inntekt fra bevilgninger</i>  |                  |                  |
| Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 23 og 25   | 5 584 700        | 5 527 600        |
| Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 01-07* og post 37                                    | -654 600         | -630 800         |
| Årets bevilgning fra Samferdselsdep., post 30*   | 5 590 000        | 4 495 600        |
| Årets bevilgning nytt dobbeltspor Oslo - Ski Post 31   | 827 000          | 315 000          |
| Bevilgning fra Justisdep., belastningsfullmakt erstatningssaker  | 1 183            | 1 886            |
| Benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25 | -937 199         | -998 449         |
| Benyttet til investeringsformål, post 30   | -6 326 097       | -4 849 581       |
| Ubenyttet bevilgning til investeringsformål, post 30 (positivt tall angir overforbruk)                 | * 736 097        | 353 981          |
| Benyttet bevilgning post 33  | * 80 273         | -11 230          |
| Ubenyttet bevilgning post 33   | -80 273          | -15 170          |
| Benyttet bevilgning post 31  | -670 235         | -451 176         |
| Ubenyttet bevilgning post 31   | -156 765         | 136 176          |
| Utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (Årets avskrivninger)                        | 1 278 295        | 1 230 548        |
| Inntekt til pensjoner  | 311 890          | 292 764          |
| <b>Sum</b>   | <b>5 584 269</b> | <b>5 423 549</b> |
| * Positivt tall betyr merforbruk.  |                  |                  |
| <i>Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer / etater</i>                        |                  |                  |
| Tilskudd øremerket til spesielle formål - anleggsbidrag  | 191 355          | 116 079          |
| <b>Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)</b>                                      | <b>191 355</b>   | <b>116 079</b>   |
| <i>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg, maskiner mv.</i>   |                  |                  |
| Salg av andre driftsmidler   | 3 904            | 1 515            |
| <b>Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.</b>   | <b>3 904</b>     | <b>1 515</b>     |
| <i>Salgs- og leieinntekter</i>   |                  |                  |
| Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester  | 49 509           | 45 958           |
| Salg Undervisningstjenester og materiell   | 19 139           | 17 442           |
| Inntekter fra museumsdriften   | 718              | 1 148            |
| Salgsinntekter materiell og annet  | 4 315            | 109 705          |
| Salg ikke aktiverte bygninger og tomter  | 4 637            | 4 052            |
| Salgsinntekter energi og nettleie  | 241 605          | 208 378          |
| Salgsinntekter Kjøreveisavgift   | 32 535           | 31 755           |
| Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen   | 94 465           | 90 020           |
| Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, maskiner og øvrige driftsmidler                                  | 86 505           | 61 360           |
| Provisjon billettsalg  | 482              | 583              |
| <b>Sum salgs- og leieinntekter</b>   | <b>533 910</b>   | <b>570 401</b>   |
| <i>Andre inntekter:</i>  |                  |                  |
| Inntekter  | 62 013           | 74 803           |
| Erstatninger   | 4 329            | 16 400           |
| Nedskrivning forpliktelse Flytoget AS  | 233 696          | 14 891           |
| <b>Sum andre inntekter</b>   | <b>300 038</b>   | <b>106 094</b>   |
| <b>Sum driftsinntekter</b>   | <b>6 613 476</b> | <b>6 217 721</b> |

**Note 1B Bevilgninger**

Tusen kroner

|  | Opprinnelig<br>bevilgning (1)         | Endring RNB        | Suppleringsbrev        | Sum<br>bevilgninger         | Innteksført<br>bevilgning<br>hittil i år (2)         |
|--|---------------------------------------|--------------------|------------------------|-----------------------------|--|
| <b>Driftsutgiftsbevilgning kap.1350</b>                    |                                       |                    |                        |                             |  |
| Post 23 Drift og vedlikehold                               | 5 186 700                             | 300 000            |                        | 5 486 700                   | 5 486 700  |
| Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen                 | 98 000                                |                    |                        | 98 000                      | 98 000   |
| <b>Sum bevilgning Drift og vedlikehold</b>                 | <b>5 284 700</b>                      | <b>300 000</b>     | <b>-</b>               | <b>5 584 700</b>            | <b>5 584 700</b>                                     |
| <b>Benyttet til investeringsformål/varige driftsmidler</b> |                                       |                    |                        |                             | <b>-937 199</b>                                      |
| <b>Inntektsført netto</b>                                  |                                       |                    |                        |                             | <b>4 647 501</b>                                     |
| <b>Inntektsbevilgning kap. 4350</b>                        |                                       |                    |                        |                             |  |
| Post 01 Kjørevegsavgifter                                  | -28 300                               |                    |                        | -28 300                     | -28 300  |
| Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv                     | -247 100                              |                    |                        | -247 100                    | -247 100   |
| Post 06 Videre salg av elektrisitet til togdrift           | -281 200                              |                    |                        | -281 200                    | -281 200   |
| Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen                 | -98 000                               |                    |                        | -98 000                     | -98 000  |
| Post 37 Anleggsbidrag                                      | 0                                     |                    |                        | 0                           | 0  |
| <b>Sum inntektsbevilgning</b>                              | <b>-654 600</b>                       | <b>-</b>           | <b>-</b>               | <b>-654 600</b>             | <b>-654 600</b>                                      |
| <b>Benyttet investeringsbevilgning (3)</b>                 |                                       |                    |                        |                             |  |
| <b>Investeringsbevilgning kap.1350</b>                     | <b>Opprinnelig<br/>bevilgning (1)</b> | <b>Endring RNB</b> | <b>Suppleringsbrev</b> | <b>Sum<br/>bevilgninger</b> | <b>Benyttet<br/>investerings-<br/>bevilgning (3)</b> |
| Post 30 Investeringer i linjen                             | 5 261 000                             | 329 000            |                        | 5 590 000                   | 6 326 097  |
| Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo Ski                          | 827 000                               |                    |                        | 827 000                     | 670 235  |
| Post 33 Fysisk skille JBV - BaneTele AS                    | -                                     |                    |                        | -                           | -80 273  |
| <b>Sum investeringsbevilgninger</b>                        | <b>6 088 000</b>                      | <b>329 000</b>     | <b>-</b>               | <b>6 417 000</b>            | <b>6 916 059</b>                                     |
| <b>Sum bevilgninger</b>                                    | <b>10 718 100</b>                     | <b>629 000</b>     | <b>-</b>               | <b>11 347 100</b>           | <b>11 846 159</b>                                    |
| <b>Overført fra fjorårets bevilgning kap. 1350</b>         | <b>6 529</b>                          |                    |                        | <b>6 529</b>                |  |
| <b>Sum bevilgninger Jernbaneverket til bruk i år</b>       | <b>10 724 629</b>                     | <b>629 000</b>     | <b>-</b>               | <b>11 353 629</b>           |  |

(1) Jf. tildelingsbrev fra SD av 20.12.2012. Alle bevilgninger følger kontantprinsippet. Tilleggsbevilgning iflg. brev av 28. juni og 20. desember 2013 er lagt til.

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

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

**Note 2 Lønn og sosiale kostnader**

Tusen kroner

|   | 31.12.13         | 31.12.12         |
|---|------------------|------------------|
| Lønninger                                       | 2 099 884        | 1 988 147        |
| Feriepenger                                     | 253 334          | 240 318          |
| Arbeidsgiveravgift                              | 305 173          | 295 368          |
| Pensjonskostnader                               | 311 890          | 292 764          |
| Sykepenger og andre refusjoner                  | -62 725          | -59 222          |
| Lønn og sosiale kostnader overført til balansen | -641 200         | 0                |
| Andre ytelser                                   | 96 123           | 57 266           |
| <b>Sum lønnskostnader</b>                       | <b>2 362 479</b> | <b>2 814 640</b> |
|   | <b>0</b>         | <b>0</b>         |
| <b>Antall årsverk</b>                           | <b>4 027</b>     | <b>3 757</b>     |

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 2013 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 som gjelder eget arbeid på fornyelse- og investeringsprosjekter er overført til balansen.

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



### Note 3 Andre driftskostnader

Tusen kroner

|  | 31.12.13         | 31.12.12         |
|--|------------------|------------------|
| Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler | 133 903          | 159 610          |
| Elektrisk kraft, nettleie                      | 297 319          | 72 477           |
| Leie og vedlikehold lokaler                    | 322 028          | 306 212          |
| Driftmateriell                                 | 188 020          | 495 800          |
| Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner    | 238 343          | 304 121          |
| Entreprenør- og prosjekteringstjenester        | 601 418          | 5 122 824        |
| Reiser, diett og forpleining                   | 100 087          | 156 698          |
| Telekommunikasjon                              | 54 103           | 77 437           |
| Innleid arbeidskraft                           | 43 653           | 254 556          |
| Konsulenttjenester                             | 94 587           | 251 900          |
| Tap og avsetning til tap.                      | 1 700            | 135              |
| Øvrige kostnader                               | 404 532          | 568 915          |
| <b>Sum andre driftskostnader</b>               | <b>2 479 693</b> | <b>7 770 685</b> |

|  |   |            |
|--|---|------------|
| Kostnader til balanseføring fornyelse/investeringsprosjekter * | 0 | -6 290 185 |
|--|---|------------|

\* Fra 2013 er kostnader til fornyelse aktivert trukket fra på den enkelte regnskapslinje under driftskost som nå vises netto uten overføring på egen linje.

For 2012 gjelder:

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.

### Note 4 Usikre forpliktelser

|   | Sjursøyaulykken | Øvrige tvistesaker | Totalt  |         |
|---|-----------------|--------------------|---------|---------|
| Avsetninger 2012                        | 20 000          |                    | 24 000  | 44 000  |
| Ny avsetning i 2013                     |                 |                    |         | -       |
| Reversert tidligere avsetning (utbetal) | -               |                    | -11 000 | -11 000 |
| Utgående balanse                        | 20 000          |                    | 13 000  | 33 000  |

Jernbaneverket har utbetalt oppreisningserstatninger. For andre erstatningsposter er Cargonets forsikringselskap, Tryg, ansvarlig for oppgjør med de skadelidende. Det er fremdelse ikke avklart hvilke krav som blir fremmet mot Tryg og som skal dekkes av Jernbaneverket. Etter vurderinger er MNOK 20 avsatt for i regnskapet.

Jernbaneverket har mottatt et erstatningskrav på MNOK 150 i forbindelse med oppbrente togsett, ødelagte kabler og driftstans i forbindelse med brannen på Hallingskeid stasjon sommeren 2011. Jernbaneverket har ikke erkjent ansvar, og har ikke avsatt for dette i regnskapet.

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. Ytterligere informasjon gis ikke om disse da det er pågående saker.

**Note 5 Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler  
Total per 2013/12**

| Tusen kroner                             | Immaterielle eiendeler | Tomter            | Drifts-<br>bygn. | Bygninger        | Anlegg under<br>utførelse | Infrastruktur-<br>eiendeler | Beredskap utstyr | Maskiner, transport<br>midl. | Annet inventar og<br>utstyr | SUM               |
|--|------------------------|-------------------|------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Anskaffelseskost 31.12.2012              | 73 613                 | 945 036           |                  | 3 250 935        | 11 714 535                | 36 718 474                  | 17 523           | 791 853                      | 201 354                     | 53 713 323        |
| Konvertering ny agresso enifirma         | 0                      | 0                 | 0                | -1 305 215       | 0                         | 408 020                     | 0                | 0                            | 897 194                     | 0                 |
| Anskaffelseskost 01.01.2013              | 73 613                 | 945 036           | 0                | 1 945 720        | 11 714 535                | 37 126 494                  | 17 523           | 791 853                      | 1 098 548                   | 53 713 322        |
| Korreksjon anleggsmidler-åpningsbalanse  | 0                      | 27 467 566        | 0                | 1 108 393        |                           |                             | 0                | 0                            | 0                           | 28 575 960        |
| Overføring til annen anleggsgruppe       |                        |                   | 4 071            |                  | -25 756                   | 12 341                      |                  | 4 976                        | 4 368                       | 0                 |
| Tilgang i 2013 fra post 23               | 10                     |                   | 71               |                  | 907 057                   | 43 360                      |                  | 15 605                       | -28 906                     | 937 199           |
| Tilgang i 2013 fra post 30               |                        |                   |                  |                  | 6 326 097                 |                             |                  |                              |                             | 6 326 097         |
| Tilgang i 2013 fra post 31               |                        |                   |                  |                  | 670 235                   |                             |                  |                              |                             | 670 235           |
| Tilgang i 2013 fra post 33               |                        |                   |                  |                  | -80 273                   |                             |                  |                              |                             | -80 273           |
| Fra anlegg under utførelse til annen gr  | -10                    | -18 428           |                  | 196 615          | -2 959 708                | 2 736 771                   |                  | -15 366                      | 44 760                      | 0                 |
| Avgang 2013 anskaffelseskost             |                        |                   |                  |                  | -1 441                    |                             |                  | 797 069                      | -339                        | -17 146           |
| <b>Anskaffelseskost 31.12.2013</b>       | <b>73 613</b>          | <b>28 394 175</b> | <b>0</b>         | <b>3 254 869</b> | <b>16 552 187</b>         | <b>39 917 526</b>           | <b>17 523</b>    | <b>1 118 432</b>             | <b>1 118 432</b>            | <b>90 125 393</b> |
| Akkumulerte nedskrivninger pr 01.01.2013 | 0                      | 0                 | 0                | 0                | 0                         | 0                           | 0                | 0                            | 378                         | 204 860           |
| Nedskrivninger i 2013                    | 0                      | 0                 | 0                | 0                | 0                         | 0                           | 0                | 0                            | 0                           | 0                 |
| Akkumulerte avskrivninger pr 01.01.2013  | 63 237                 |                   | 0                | 791 495          |                           | 5 346 537                   | 2 331            | 615 772                      | 582 487                     | 7 401 858         |
| Avskrivninger i 2013                     | 5 717                  |                   |                  | 126 763          |                           | 1 076 003                   | 482              | 30 066                       | 39 262                      | 1 278 295         |
| Akk. avskrivninger avgang i 2013         | 0                      | 0                 | 0                | 0                | 0                         | -1 441                      | 0                | -14 925                      | -260                        | -16 625           |
| <b>Balansført verdi 31.12.2013</b>       | <b>4 659</b>           | <b>28 394 175</b> | <b>0</b>         | <b>2 336 611</b> | <b>16 552 187</b>         | <b>33 291 944</b>           | <b>14 710</b>    | <b>166 156</b>               | <b>496 564</b>              | <b>81 257 005</b> |

| Avskrivningsstuser (levertider)          | 5 år / lineært | Ingen avskrivning | 10-60 år<br>dekomponere<br>rt lineært | 10-60 år dekomponert<br>lineært | Ingen avskrivning | 3-80 år Lineært | Virksomhets-spesifikt | 3-15 år lineært | 3-15 år lineært |
|--|----------------|-------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| Avhendelse varige driftsmidler:          |                |                   |                                       |                                 |                   |                 |                       |                 |                 |
| Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler | 0              | 0                 | 0                                     | 0                               | 0                 | 0               | 0                     | 1 112           | 1 112           |
| - Bokført verdi avhendede anleggsmidler  | 0              | 0                 | 0                                     | 0                               | 0                 | 0               | 0                     | -442            | -79             |
| = Regnskapsmessig gevinst/tap            | 0              | 0                 | 0                                     | 0                               | 0                 | 0               | 0                     | 671             | -79             |

**Note 5 B Spesifikasjon av varige driftsmidler 2013**

| Tusen kroner  |   |         |                      |                      |                      |
|---|---|---------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Konto   | (A) Infrastruktur                                 |         | Anskaffelseskost     | Av- og nedskrivinger | Balanseført verdi    |
| 1170/1171   | Over- Underbygging                                |         | 29 997 135           | -3 567 005           | 26 430 130           |
| 1172/1173   | Høy- og lavspenningsanlegg                        |         | 3 254 391            | -1 030 238           | 2 224 153            |
| 1174/1175   | Anlegg for trafikkstyring og kontroll (1)         |         | 3 089 671            | -935 528             | 2 154 143            |
|   | Sum Infrastruktur                                 |         | 36 341 197           | -5 532 771           | 30 808 426           |
|   |   |         |                      |                      |                      |
| Konto   | (B) Bygninger tomter og annen fast eiendom        |         | Anskaffelseskost     | Av- og nedskrivinger | Balanseført verdi    |
| 1100/1109   | Bygninger   |         | 2 630 951            | -839 113             | 1 791 838            |
| 1120/1129   | Bygningsmessige anl.                              |         | 623 918              | -79 144              | 544 774              |
| 1150  | Tomter og andre grunnarealer                      |         | 28 394 175           | 0                    | 28 394 175           |
| 1176/1177   | Bygg. og anl. i bygg for energiforsyning          |         | 428 232              | -29 861              | 398 371              |
|   | Sum   |         | 32 077 276           | -948 118             | 31 129 158           |
|   |   |         |                      |                      |                      |
| Konto   | (C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse |         | Anskaffelseskost     | Av- og nedskrivinger | Balanseført verdi    |
| 1200-1240   | Maskiner og transportmidler                       |         | 797 069              | -630 913             | 166 156              |
| 1241-1299   | Annet inventar og utstyr                          |         | 1 118 432            | -621 867             | 496 565              |
| 1110  | Beredskapsanskaffelser                            |         | 17 523               | -2 813               | 14 710               |
|   | Sum   |         | 1 933 024            | -1 255 593           | 677 431              |
|   |   |         |                      |                      |                      |
| <b>Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg under utførelse</b> |   |         | <b>70 351 497</b>    | <b>-7 736 482</b>    | <b>62 615 015</b>    |
|   |   |         |                      |                      |                      |
| Konto   | (D)Anlegg under utførelse                         |         | Verdi pr. 01.01.2013 | Endring 2013         | Verdi pr. 31.12.2013 |
| 1130  | Infrastruktur anlegg under utførelse (1)          | Note 5c | 10 308 891           | 4 999 953            | 15 308 844           |
| 1132  | Fornyelsesprosjekter under utførelse              | Note 5c | 1 274 104            | -232 664             | 1 041 440            |
| 1210  | Fornyelser i maskinparken                         |         | 131 541              | 70 362               | 201 903              |
|   | Sum   |         | 11 714 535           | 4 837 652            | 16 552 187           |

| <b>Note 5 C Infrastruktur anlegg under utførelse</b> |   |                   |                    |                                   |                   |
|--|---|-------------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Tusen kroner   |   |                   |                    |                                   |                   |
| Prosjekt   | Prosjekt                                      | IB 01.01.2013     | Investering i 2013 | Overføring for<br>aktivering 2013 | UB 31.12.2013     |
| 960156   | Holm-Holmestrand-Nykirke                      | 1 561 394         | 1 124 789          | 0                                 | 2 686 183         |
| 960169,960301-<br>960303                             | Eidsvoll-Hamar                                | 1 193 747         | 920 149            | 0                                 | 2 113 896         |
| 952009   | Farriseidet - Porsgrunn                       | 434 330           | 1 121 804          | 0                                 | 1 556 134         |
| 999100   | Oslo - Ski, nytt dobbeltspor                  | 737 294           | 513 926            | 0                                 | 1 251 220         |
| 960129   | Fjernstyring Mosjøen - Bodø                   | 404 419           | 997                | 0                                 | 405 416           |
| 999180   | Ski hensetting                                | 231 765           | 144 215            | 0                                 | 375 979           |
| 960215   | ERTMS erfaringsstrekning Øfbøl                | 207 445           | 134 295            | 0                                 | 341 740           |
| 960259   | Narvik-terminalen-Fagerneslinja               | 117 441           | 224 054            | 0                                 | 341 495           |
| 960223   | Høvik st. vende og hensettingsanlegg          | 85 251            | 209 237            | 0                                 | 294 488           |
| 960124   | Voss stasjon                                  | 137 572           | 126 549            | 0                                 | 264 121           |
| 960121   | Trondheim stasjon knutepunkt                  | 107 360           | 98 612             | 0                                 | 205 972           |
| 960248   | Sikringsanlegg Hoved- og Gardermobanen        | 106 945           | 95 889             | 0                                 | 202 834           |
| 960127   | Alnabru CS                                    | 196 426           | 667                | 0                                 | 197 093           |
| 960242   | Ulriken Tunnel                                | 117 868           | 50 704             | 0                                 | 168 572           |
| 957400   | Sandnes - Stavanger                           | 69 982            | 92 409             | 0                                 | 162 391           |
| 960170   | RØ Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift  | 536 203           | 137 018            | -522 594                          | 150 626           |
| 971903   | Brannsikring Oslotunnelen (post 30)           | 6 179             | 338 145            | 0                                 | 344 324           |
| 971915   | Underbygning                                  | 307 458           | 2 290              | 0                                 | 309 749           |
| 971919   | Overbygning                                   | 283 461           | -305               | 0                                 | 283 157           |
| 971934   | Signal/sikringsanlegg                         | 224 761           | 8 793              | 0                                 | 233 553           |
| 971925   | KL-anlegg                                     | 210 349           | 1 336              | 0                                 | 211 685           |
| 971993   | Sikkerhetspersonell og prosjektadministrasjon | 194 305           | 5 177              | 0                                 | 199 481           |
| 971983   | Elkraft                                       | 140 264           | 9 957              | 0                                 | 150 221           |
| 989006   | Mobile statiske omformeraggregater            | 0                 | 177 492            | 0                                 | 177 492           |
|  | Sum Øvrige investeringsprosjekter             | 2 696 673         | 1 375 125          | -1 390 775                        | 2 681 023         |
| <b>Sum</b>   | <b>Investeringsprosjekter</b>                 | <b>10 308 891</b> | <b>6 913 323</b>   | <b>-1 913 370</b>                 | <b>15 308 844</b> |
| Tusen kroner   |   |                   |                    |                                   |                   |
| <b>Fornyelsesprosjekter anlegg under utførsel</b>    |   |                   |                    |                                   |                   |
| Prosjekt   | Prosjekt                                      | IB 01.01.2013     | Investering i 2013 | Overføring for<br>aktivering 2013 | UB 31.12.2013     |
| 828301   | SPA-Egersund - Sandnes, KL-anlegg             | 61 996            | 59 067             | -61 996                           | 59 067            |
| 811022   | Bygningsteknisk oppgradering                  | 27 494            | 10 200             | 0                                 | 37 694            |
| 819056   | SPA - Drensanlegg Dovrebanen                  | 37 093            | 35 788             | -37 093                           | 35 788            |
| 816077   | SPA-FO Alnabru                                | 49 559            | 30 712             | -49 559                           | 30 712            |
| 817125   | SPA Fornyelse Filipstad                       | 14 324            | 15 480             | 0                                 | 29 805            |
| 796000   | Utskifting av fiberkabel GMB                  | 23 529            | 3 957              | 0                                 | 27 485            |
| 829120   | Snøoverbygg                                   | 8 945             | 27 445             | -8 945                            | 27 445            |
| 829121   | FO - SPA Klimatiltak BB                       | 13 411            | 25 929             | -13 411                           | 25 929            |
| 805151   | Inn- og utkoplingsfelt ved planoverganger     | 21 406            | 4 072              | 0                                 | 25 478            |
| 889091   | Driftssentraler oppgradering                  | 0                 | 28 885             | 0                                 | 28 885            |
| 889093   | Børsteløs magnetisering 10 MVA                | 0                 | 22 645             | 0                                 | 22 645            |
|  | Sum Øvrige fornyelsesprosjekter               | 1 016 347         | 574 507            | -900 347                          | 690 507           |
| <b>Sum</b>   | <b>Investeringsprosjekter</b>                 | <b>1 274 104</b>  | <b>838 687</b>     | <b>-1 071 351</b>                 | <b>1 041 440</b>  |

**Note 6 Finansinntekter og finanskostnader**

Tusen kroner

|                              | 31.12.13     | 31.12.12 |
|------------------------------|--------------|----------|
| Renteinntekter, DnB Nordpool | 98           | 136      |
| Renteinntekter               | 659          | 780      |
| Valutagevinst                | 889          | 3 710    |
| <b>Sum finansinntekter</b>   | <b>1 646</b> | 4 639    |
| Rentekostnader, DnB Nordpool | 1            | 124      |
| Morarenter, kostnad *        | 985          | 4 523    |
| Annen finanskostnad          | 25           | 78       |
| Valutatap                    | 6 174        | 1 842    |
| <b>Sum finanskostnader</b>   | <b>7 186</b> | 6 568    |

\* Det er en post i utbygging på kr 3,2 mill i 2012 som gjelder - dom i sak mot PEAB .

**Kalkulatoriske rentekostnader**

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

|   | 31.12.13   | 31.12.12   | Gjennomsnitt i perioden |
|---|------------|------------|-------------------------|
| <u>Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:</u> |            |            |                         |
| Balanseført verdi immaterielle eiendeler                        | 4 659      | 10 376     | 7 517                   |
| Balanseført verdi andre varige driftsmidler                     | 81 252 346 | 46 518 401 | 63 885 374              |
| Sum   | 81 257 005 | 46 528 777 | 63 892 891              |

Antall måneder på rapporteringstidspunktet: 12  
 Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2013: 63 892 891  
 Fastsatt rente for år 2013: 1,73 %

**Beregnet rentekostnad på investert kapital:** 1 105 347

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

Tusen kroner

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

|                                    |   | 31.12.13         | 31.12.12         | Endring         |
|------------------------------------|---|------------------|------------------|-----------------|
| Anleggsmidler                      | Investeringer i andre selskaper               | 102              | 102              | 0               |
|                                    | Obligasjoner og andre fordringer              | 0                | 0                | 0               |
| Omløpsmidler                       | Beholdninger og forskuddsbetalinger           | 568 096          | 525 521          | 42 575          |
|                                    | Kundefordringer og andre fordringer           | 203 016          | 222 082          | -19 066         |
|                                    | Periodeavgrensingsposter                      | 10 917           | 14 907           | -3 990          |
|                                    | Andre omløpsmidler                            | 614 593          | 481 784          | 132 809         |
|                                    | <b>Sum</b>                                    | <b>1 396 724</b> | <b>1 244 396</b> | <b>152 328</b>  |
|                                    | <i>A1</i>                                     |                  |                  |                 |
| Kortsiktig gjeld                   | Leverandørgjeld                               | 358 573          | 342 721          | 15 852          |
|                                    | Avsatte /skyldige feriepenge                  | 246 264          | 234 844          | 11 420          |
|                                    | Andre lønnsrelaterte avsetninger              | 153 207          | 41 947           | 111 260         |
|                                    | Påløpte kostnader og periodeavgrensingsposter | 56               | 1 580            | -1 524          |
|                                    | Annen kortsiktig gjeld                        | 1 305 210        | 899 562          | 405 648         |
|                                    | <b>Sum</b>                                    | <b>2 063 309</b> | <b>1 520 654</b> | <b>542 655</b>  |
|                                    | <i>A2</i>                                     |                  |                  |                 |
| Langsiktige forpliktelser          | Miljøforpliktelser                            | 0                | 0                | 0               |
|                                    | Andre forpliktelser                           | 79 925           | 308 695          | -228 770        |
|                                    | <b>Sum</b>                                    | <b>79 925</b>    | <b>308 695</b>   | <b>-228 770</b> |
|                                    | <i>A3</i>                                     |                  |                  |                 |
| <b>Avregning med statskassen *</b> | <b>A</b>                                      | <b>-746 510</b>  | <b>-584 953</b>  | <b>-161 557</b> |

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

|                  |  | 31.12.13 | 31.12.12        | Endring         |
|------------------|--|----------|-----------------|-----------------|
| Omløpsmidler     | Beholdningskonto (evt. egne bankkonti, kassebeholdninger)                    | 1        | -72             | -75             |
|                  | Forskudd ansatte/lønnsån mv.   | 2        |                 | 0               |
|                  | Andre fordringer inklusive Mva.  | 3        | -554 369        | -439 329        |
| Kortsiktig gjeld | Skattetrekk  | 4        | 109 311         | 360             |
|                  | Deposita mv.   | 5        | 0               | -1              |
|                  | Annen gjeld  | 6        | 10 643          | 6 864           |
|                  | <b>Avregning med Statskassen / kontantbasert mellomværende, jf S-rapport</b> | <b>B</b> | <b>-434 487</b> | <b>-432 181</b> |
|                  | <b>Bevegelse mellomværende</b>   |          |                 | <b>2 307</b>    |

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

|   |                   |
|---|-------------------|
| Konsernkonto utbetaling:  | 14 082 495        |
| Konsernkonto innbetaling  | -3 165 931        |
| Netto inn/utbetaling innkrevingsvirksomhet  | 0                 |
| Netto inn/utbetaling tilskuddsforvaltning   | 0                 |
| <b>Netto trekk konsernkonto</b>   | <b>10 916 564</b> |
| Inntektsført/benyttet fra bevilgning (Brutto)   | -11 846 821       |
| Arbeidsgiveravgift/gruppeliv ført på kap 5700/5309                                      | 302 615           |
| Tilbakeførte utsatte inntekter ved salg/avgang AN, der forpliktelsen ikke er resultatfø | 0                 |
| <b>Andre avstemmingsposter</b>  | <b>121</b>        |
| Forskjell mellom inntektsføring (brutto) og netto trekk på konsernkonto                 | -627 521          |
| Overført avregning med statskassen (fra resultatregnskap)                               | 465 964           |
| <b>Endring saldo på arbeidskonto bank</b>   | <b></b>           |
| <b>Sum endring i avregning med statskassen *</b>  | <b>-161 557</b>   |

\*Skal være lik summen av A i endringskolonnen

**Note 8 Langsiktig gjeld**

Tusen kroner

|                               | 31.12.13      | 31.12.12 |
|-------------------------------|---------------|----------|
| <b>Annen langsiktig gjeld</b> | <b>79 925</b> | 75 000   |

For Ofotbanen skylder Jernbaneverket LKAB totalt 79,9 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/tilbakebetale 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 om fullmakt til forskuttering.

**Note 9 Investeringer i aksjer og selskapsandeler**

Tusen kroner

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

<sup>1</sup> Avtale om endelig avvikling av selskapet er inngått 5. februar 2014.



**Note 10 Varebeholdninger**

Tusen kroner

| <b>Anskaffelsesverdi</b>                                       | <b>31.12.13</b> | <b>31.12.12</b> |
|--|-----------------|-----------------|
| Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten | 513 157         | 529 976         |
| Beholdninger beregnet på videresalg                            | 0               |                 |
| <b>Sum Anskaffelsekost</b>                                     | <b>513 157</b>  | <b>529 976</b>  |
| <b>Ukurans</b>   |                 |                 |
| Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten         | 39 642          | 39 954          |
| Ukurans i beholdninger beregnet på videresalg                  |                 | 0               |
| <b>Sum ukurans</b>   | <b>39 642</b>   | <b>39 954</b>   |
| <b>Sum varebeholdninger</b>                                    | <b>473 515</b>  | <b>490 022</b>  |

Jernbaneverkets lagerbeholdning er i balansen ført på 3 artskonti.

Lagersystemet Movex er hovedlagersystemet i Jernbaneverket.

Movex brukes utelukkende til å håndtere Jernbaneverkets egne artikkelnummer, såkalt 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 mv.

Lagersystemet Maximo brukes av Bane Transport og Gardermobanens lager på Lillestrøm.

har vi "Lagerbeholdning øvrige" som 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 dette lageret / denne kontoen.

Bokført lager på kr. 474 mill fordeler seg med 411 mill på Movex, kr 54 mill på Maximo og kr 9 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. Ukuransnedskrivninger varierer fra 0 til 10% av beholdningens anskaffelseskost og er bokført på konto "Lager øvrig".

**Note 11 Kundefordringer**

Tusen kroner

|                               | 31.12.13       | 31.12.12       |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Kundefordringer til pålydende | 129 464        | 172 816        |
| Avsatt til latent tap *       | -21 428        | -20 336        |
| Baneservice Prosjekt AS       | 21 626         | 21 626         |
| <b>Sum kundefordringer</b>    | <b>129 662</b> | <b>174 106</b> |

For fordringer med forfall eldre enn 90 dager er det foretatt tapsavsetning.

\*Herav tap på datterselskap Baneservice Prosjekt AS kr 16.625.000

**Note 12 Andre fordringer**

Tusen kroner

|                                | 31.12.13      | 31.12.12      |
|--------------------------------|---------------|---------------|
| Forskuddsbetalt lønn           | 10            | 70            |
| Reiseforskudd                  | 54            | 20            |
| Personallån                    | 680           | 1 193         |
| Krav om refusjoner             | 15 694        | 11 134        |
| Forskuddsbetalte kostnader (1) | 56 913        | 35 558        |
| Diverse fordringer             | 3             | 0             |
| <b>Sum</b>                     | <b>73 354</b> | <b>47 976</b> |

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

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

Tusen kroner

|   | 31.12.13     | 31.12.12     |
|---|--------------|--------------|
| <b>Opptjente, ikke fakturerte inntekter</b> | <b>8 951</b> | <b>4 359</b> |

|   | 31.12.13  | 31.12.12     |
|---|-----------|--------------|
| <b>Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter</b> | <b>56</b> | <b>1 580</b> |

**Note 14 Bankinnskudd, kontanter og lignende**

Tusen kroner

|   | 31.12.13     | 31.12.12     |
|---|--------------|--------------|
| Øvrige bankkonti *                      | 7 981        | 7 883        |
| Håndkasser og andre kontantbeholdninger | 72           | 75           |
| <b>Sum bankinnskudd og kontanter</b>    | <b>8 053</b> | <b>7 958</b> |

\* Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked

**Note 15 Annen kortsiktig gjeld**

Tusen kroner

|                                   | 31.12.13         | 31.12.12       |
|-----------------------------------|------------------|----------------|
| Gjeld ansatte                     | 197              | 0              |
| Avsetning lønn                    | 79 428           | 73 647         |
| Påløpte kostnader                 | 1 164 604        | 824 520        |
| Uidentifiserte innbetalinger      | 5 729            | 1 395          |
| Annen kortsiktig gjeld            | 55 252           | 0              |
| <b>Sum annen kortsiktig gjeld</b> | <b>1 305 210</b> | <b>899 562</b> |

## Nøkkeltall Jernbaneløst basert på periodisert regnskap

Kronebeløp i tusen kroner

|                                     | 31.12.2013 | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|
| <b>1 Bevilgningsandel</b>           |            |            |            |
| Inntekt fra bevilgning              | 5 584 269  | 5 423 548  | 5 066 960  |
| Sum driftsinntekter                 | 6 613 476  | 6 217 721  | 5 820 431  |
| <i>Bevilgningsandel (i prosent)</i> | 84,4 %     | 87,2 %     | 87,1 %     |

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

### 2 Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad

|   |           |           |           |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Lønn og sosiale kostnader <sup>1)</sup> | 2 362 479 | 2 814 640 | 2 552 170 |
| Sum driftskostnader                     | 6 141 973 | 6 140 688 | 6 022 903 |
| <i>Lønnskostnadsandel (i prosent)</i>   | 38,5 %    | 45,8 %    | 42,4 %    |

<sup>1)</sup>Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader for driftsdelen av Jernbaneløsts virksomhet. Lønn og sosiale kostnader for ansatte og timer som aktiveres på investeringsprosjekter inngår ikke i nøkkeltallet.

|                              |           |           |           |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Lønn og sosiale kostnader    | 3 003 679 | 2 814 640 | 2 552 170 |
| Antall årsverk ansatte       | 4 027     | 3 757     | 3 547     |
| <i>Årsverkskostnad</i>       | 746       | 749       | 720       |
| <i>Endring ift. året før</i> | -0,4 %    | 4,0 %     | 3,5 %     |

### 3 Andel entreprenør- og prosjekteringstjenester i driften

|  |             |  |  |
|--|-------------|--|--|
| Entreprenør- og prosjekteringstjenester            | 601 418 -   |  |  |
| Sum driftskostnader                                | 6 141 973 - |  |  |
| <i>Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)</i> | 9,8 %       |  |  |

Nøkkeltallet er endret for regnskapsåret 2013 på grunn av endring fra bruttopresentasjon av alle kostnader på enkeltlinjer, fratrukket investeringsutgifter på sumlinje, til presentasjon av driftskostnader på enkeltlinjer. Tall for tidligere år er derfor ikke oppgitt. Kostnadsandel kjøp av tjenester uttrykker prosentvis andel av kostnader ifm kjøp av tjenester ift. sum driftskostnader.

### 4 Avskrivningsandel infrastruktur

|   |                  |                  |                  |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler+immaterielle)  | 5 346 537        | 4 498 255        | 3 611 527        |
| Avskrivninger i år (varige driftsmidler+immaterielle)                 | 1 076 003        | 1 018 804        | 887 205          |
| Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler+immaterielle) | -1 441           | 0                | -477             |
| <b>Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur (Sum)</b>                  | <b>6 421 100</b> | <b>5 517 059</b> | <b>4 498 255</b> |
| Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)                    | 39 917 526       | 36 922 956       | 29 641 638       |
| <i>Avskrivningsandel (i prosent)</i>                                  | 16,1 %           | 14,9 %           | 15,2 %           |

### 5 Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

|  |           |           |         |
|--|-----------|-----------|---------|
| Fornyelser   | 937 199   | 998 587   | 961 970 |
| Avskrivning i år (infrastruktur)                       | 1 076 003 | 1 018 804 | 887 205 |
| Nedskrivning i året (varige driftsmidler+immaterielle) | 0         |           | 204 860 |
| <i>Opprettholdelsesgrad i prosent</i>                  | 87,1 %    | 98,0 %    | 88,1 %  |

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

### 6 Dekningsgrad av Gardermobanen uten avskrivningskostnader

|   |         |         |        |
|---|---------|---------|--------|
| Inntekt fra Gardermobanen                       | 94 465  | 90 020  | 73 141 |
| Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen | 100 883 | 86 190  | 86 534 |
| <i>Dekningsgrad (i prosent)</i>                 | 93,6 %  | 104,4 % | 84,5 % |

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





Årsrapport 2013

Utgitt mars 2014

Utgitt av Jernbaneverket

Foto Øystein Grue, Jernbaneverket

ISSN nr.

Opplag [xxx]

Digital utgave på [jernbaneverket.no](http://jernbaneverket.no)

## Kontakt oss

Jernbaneverkets enheter er lokalisert på flere steder i landet.

For nærmere informasjon besøk våre nettsider

eller ring vårt landsdekkende sentralbord:

05280

**Fra utlandet** (+47) 22 45 50 00

**Postadresse** Jernbaneverket, postboks 4350, NO-2308 Hamar

**E-post** postmottak@jbv.no

Jernbaneverkets kundesenter kan kontaktes på:

**E-post** kundesenter@jbv.no

**SMS/MMS** Send kodeord JBV til 26112

**Sosiale medier** Twitter og Facebook

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)