

Årsrapport – 2016

Oslo, 26. april 2017



Innhold

1	Leders beretning	5
2	Introduksjon til virksomheten og hovedtall.....	7
2.1	Myndighet, ansvar og mål.....	7
2.2	Organisasjon.....	7
2.3	Nøkkeltall	8
3	Årets aktiviteter og hovedtall	9
3.1	Hovedmål 1 – Framkommelighet.....	9
3.2	Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet.....	16
3.3	Hovedmål 3 – Miljø	18
3.4	Hovedmål 4 – Universell utforming	20
3.5	Andre forutsetninger og krav.....	21
3.6	Bevilgningens anvendelse	29
3.7	Bruk av fullmakter	34
4	Styring og kontroll i virksomheten.....	38
4.1	Likestilling, tilsatte og lønn.....	39
5	Vurdering av fremtidige utsikter	41
6	Årsregnskapet	42
6.1	Ledelseskomentarar til Jernbaneverkets årsregnskap 2016.....	42
6.2	Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet	45
6.3	Bevilgningsrapporteringen	46
6.4	Artskontorapporteringen	50
6.5	Periodisert årsregnskap 2016.....	55
6.6	Prinsippnote.....	58
6.7	Noter til resultat og balanseregnskap	63
6.8	Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap	77
7	Vedlegg: Oversikt over investeringsprosjekter	79

1 Leders beretning

Jernbaneverket avgir med dette beretningen for sitt siste virksomhetsår. Fra 1. januar 2017 er arbeidsoppgavene overtatt av Jernbanedirektoratet og statsforetaket Bane NOR.

Jernbaneverkets siste år har vært preget av en rekordhøy satsing på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. På Dovrebanen er en rekke vedlikeholdstiltak gjennomført, og på Sørlandsbanen er strømforsyning og kontaktledning blitt betydelig forbedret. På Bergensbanen er det gjennomført flere tiltak mot ras og skred.

Den økte innsatsen på vedlikehold de senere årene har bidratt til gode punktlighetsresultater i 2016. Punktligheten for alle persontog endte på 91,0 prosent, og målet på 90 prosent punktlighet ble derved nådd for femte år på rad. Antall togsinnstillinger som følge av utenforliggende forhold eller forhold Jernbaneverket har ansvaret for, gikk ned i forhold til året før. Kundetilfredsheten har holdt seg på et høyt nivå. Regulariteten på jernbanen ble 95,3 % i 2016 og målet (98,5 %) ble dermed ikke oppnådd. Den dominerende årsaken til det dårlige resultatet var lokførerstreiken som pågikk i ukene 39-44 og som alene medførte 8 335 innstillinger. I 2016 skjedde åtte av 22 jernbaneulykker i forbindelse med at personer befant seg i sporet og ble påkjørt av tog. Disse medførte syv dødsfall. Av disse er fem fortsatt under politietterforskning.

De store utbyggingsprosjektene har hatt god framdrift. En viktig milepæl i InterCity-utbyggingen ble nådd da strekningen Holm-Nykirke med ny Holmestrand stasjon i fjell ble åpnet like før årsskiftet. Den nye strekningen gjorde det mulig å øke antall togavganger på banen.

Lenger sør på Vestfoldbanen nærmer grunnarbeidene på strekningen Farriseidet-Porsgrunn seg slutfasen. Strekningen skal etter planen åpnes i 2018. På Follobanen er mer enn tredjeparten av arbeidene fullført, og kostnadene ligger under prosjektets styringsramme.

Planleggingen for innføring av det nye signalsystemet ERTMS på det nasjonale jernbanenettet har pågått for fullt. Regjeringen godkjente i 2016 Jernbaneverkets tilrådning om rammer for utbyggingen. Overgangen til ERTMS som erstatning for gamle signalsystemer vil bli det største fornyelsesprosjektet noensinne.

Omstillingsarbeidet som følge av den nye jernbanereformen har krevd stor innsats fra Jernbaneverket i 2016. Det er brukt tid og ressurser på å utvikle avtalesystemet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, uten at dette har gått på bekostning av den daglige driften. Avviklingen av Jernbaneverket etter tjue års virksomhet har gått etter planen, og det er lagt et godt grunnlag for gjennomføringen av jernbanereformen.

Oslo, 15. mars 2017



Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

[Målmatrise](#)

Resultatene for de enkelte indikatorene kommenteres under det enkelte målområde i rapporten.

Tabell 1: Målmatrisen

Parameter	Resultat 2014	Resultat 2015	Resultat 2016	Mål 2016
Sikkerhet				
Antall drepte siste 5 år	22	18	15	≤21
Antall hardt skadde siste 5 år	19	18	13	≤16
Antall alvorlige hendelser («jernbaneulykker») siste 5 år	132	134	120	≤106
Punktlighet				
Oppetid (%)	98,8	99,0	99,1	99,1
Regularitet (%)	97,7	97,7	95,3	98,5
Kundetilfredshet				
NSBs kundeundersøkelse	74	74	74	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	52	54	57	62
Økonomi				
Fornyingsgrad i pst ¹	60	74	103	100

[Overordnet økonomiske resultat](#)

Tabell 2: Økonomisk oversikt, fordelt på postene i statsregnskapet

Statskonto	Post	Bevilgning	Kontant	Avvik
135023	Drift og vedlikehold	8 780	8 916	-136
135025	Drift og vedlikehold GMB	145	124	20
135030	Investeringer i linjen	6 486	6 242	244
135031	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	4 640	4 428	212
135034	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	74	26	48
Sum kap. 1350		20 124	19 735	389
435001	Kjørevegsavgift	44	27	-17
435002	Salg av utstyr og tjenester mv.	272	242	-30
435003	Betaling for bruk av godsterminaler	11	11	0
435006	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233	223	-10
435007	Betaling for bruk av GMB	140	153	13
435037	Anleggsbidrag	0	66	66
Sum kap. 4350		700	722	22

Kontantregnskapet for post 23 Drift og vedlikehold viser et merforbruk på 136 mill kroner.

Jernbaneverkets kontantregnskap for investeringer viser et mindreforbruk på 244 mill kroner på post 30 Investeringer i linjen i 2016, mens post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski har et mindreforbruk på 212 mill kroner.

Se for øvrig kapittel 3.6 Bevilgningens anvendelse.

¹ Fornyingsgrad for NTP-perioden 2014-2023

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Myndighet, ansvar og mål

Jernbaneverket ble opprettet i 1996, og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet.

Jernbaneverket skal på vegne av staten drifte, vedlikeholde og bygge ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg og innretninger. Jernbaneverket har ansvaret for trafikkstyringen på det nasjonale jernbanenettet. Denne omfatter kapasitetsfordeling/ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, herunder togledelse og publikumsinformasjon på stasjoner.

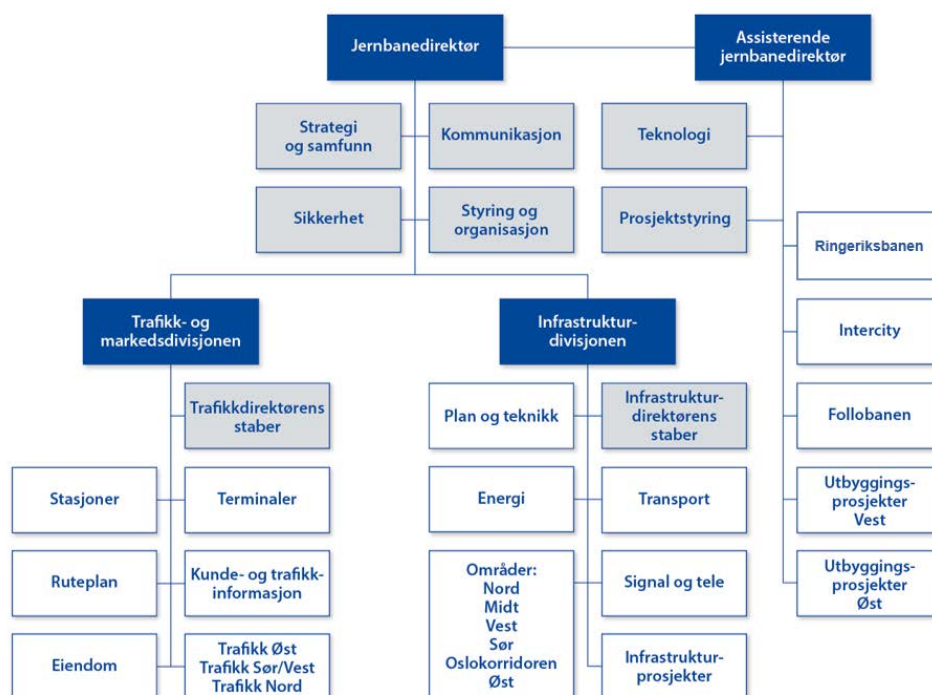
Jernbaneverket forvalter statens realkapital i jernbaneinfrastrukturen og skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne. Jernbaneverket skal bidra til at verdien av realkapital opprettholdes og videreutvikles, samt at den utnyttes optimalt ².

Jernbaneverket har ulike driftsavdelinger på nærmere 100 stasjonssteder utover i landet og har størst aktivitet i det sentrale østlandsområdet. Jernbaneverkets ledelse og sentrale staber er etablert i Oslo, mens felles støttefunksjoner er lokalisert på Hamar.

2.2 Organisasjon

Pr 31.12.2016 hadde Jernbaneverket 4 568 tilsatte, som utgjorde 4 509 årsverk, lærlinger medregnet. Antall ansatte og årsverk har økt gjennom 2016. Økningen skyldes i for en stor del nye utbyggingsprosjekter, samt økt rekruttering innenfor signalmiljøet. Jernbaneverket er en betydelig byggherre med en stor del innleide ressurser i tillegg.

Figur 1: Jernbaneverkets organisasjonskart



² Ref. Instruks for Jernbaneverket, datert 1. juli 2014

2.3 Nøkkeltall

Tabellen viser utvikling i enkelte nøkkeltall for Jernbaneverkets bevilgning og organisasjon i perioden 2014-2016.

Tabell 3: Jernbaneverkets bevilgning 2014-2016

	2014	2015	2016
Bevilgning, kap. 1350 (mill. kr) *	16 380	18 937	20 124
Antall årsverk **	3 939	4 067	4 350
Sum driftskostnader***	6 725	7 123	13 127
Lønnsandel (i pst. av driftskostander)	36,4	34,9	22,1
Utnyttelsegrad av bevilgning (%)	89,2	88,4	91,4
Konsulentandel av driftskostnader	1,99	1,87	1,19

*) Bevilgning, kap. 1350 inkluderer overførte midler fra året før.

**) Antall årsverk er angitt som et gjennomsnitt per år.

***) I forbindelse med verdivurderingen knyttet til Jernbanereformen og etableringen av Bane NOR er det gjort en ny vurdering av forholdet mellom aktivering og direkte kostnadsføring i Jernbaneverket. I tillegg er det gjort en ny kartlegging av omfanget av usikre forpliktelser og kostnader knyttet til dette. Dette bidrar til økte kostnader for Jernbaneverket for 2016. Denne justeringen påvirker ikke rapporteringen til statsregnskapet.

3 Årets aktiviteter og hovedtall

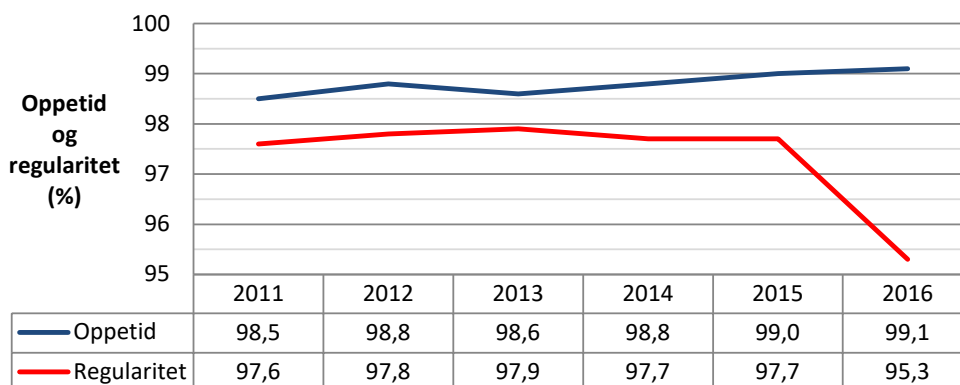
3.1 Hovedmål 1 – Framkommelighet

Mål: Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

3.1.1 Oppetid, regularitet og punktlighet

Oppetid

Figur 2: Oppetid og regularitet



Oppetiden i 2016 ble 99,1 % og målet ble dermed oppnådd. Det ble registrert 8 549 forsinkelsestimer, som er noe høyere enn i 2015 (8 273). Når oppetiden likevel er bedre enn i fjor (98,9 %) skyldes dette at togtrafikken har økt relativt mer enn antall forsinkelsestimer i samme periode.

Antall forsinkelsestimer i kategorien «Feil på sikringsanlegg» har økt med 7 % sammenlignet med 2015. De fleste timene er registrert på Sørlandsbanen, Drammenbanen, Bergensbanen, Hovedbanen, Østfoldbanen og på strekningen Oslo S – Skøyen. Det ble registrert 1 692 signalfeil med driftsforstyrrelser, som er om lag 300 færre enn i 2015. 26 % av feilene er knyttet til sporfelter og 17 % er knyttet til drivmaskiner.

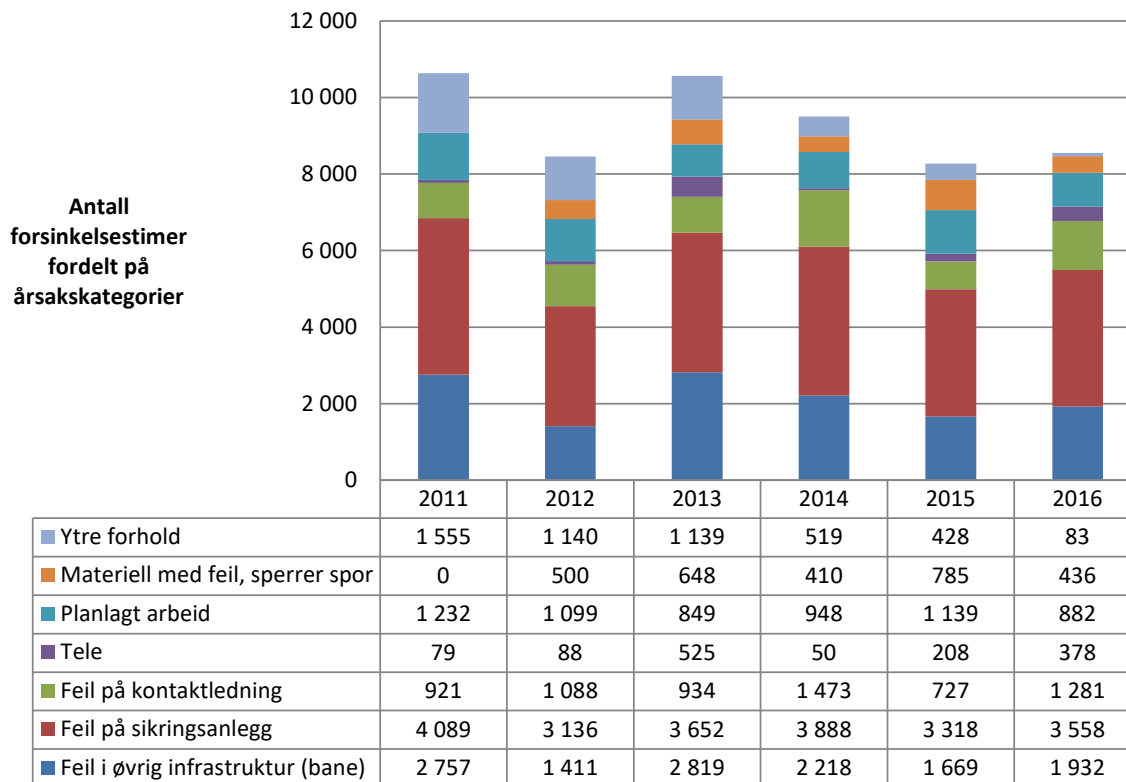
Antall forsinkelsestimer registrert som «Feil på kontaktledning» har økt vesentlig i forhold til 2015. Over halvparten av forsinkelsestimene ble registrert på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Drammenbanen og Ofotbanen. Større hendelser var blant annet strømutfall mellom Drammen – Oslo og mellom Helleland – Sandnes, skade på bærelinen på kontaktledningsanlegg mellom Fagernut – Myrdal og bryterfall på Rombak.

Antall forsinkelsestimer som følge av «Feil i øvrig infrastruktur» har økt med 16 % sammenlignet med 2015. Store deler av forsinkelsene skyldtes skinnebrudd på flere strekninger i begynnelsen av året, saktekjøringer og glatte skinner, samt solslyng og fare for solslyng på sommeren. I 2016 er det registrert 51 skinnebrudd, hvorav 21 skjedde i januar. Det ble også registrert 23 solslyng, hvorav 15 skjedde i juni.

Forsinkelsestimer som følge av «Ytre forhold», i hovedsak vær/klimaforhold, er betydelig redusert sammenlignet med tidligere år. Reduksjonen kan henføres til gunstigere værforhold i 2016 og tiltak for å styrke infrastrukturens robusthet som ble gjennomført de siste årene.

Til tross for høyt aktivitetsnivå er det en reduksjon på 23 % på forsinkelsestimer knyttet til «Planlagt arbeid» i forhold til året før. Forsinkelsestimer registrert på planlagt arbeid er i hovedsak en konsekvens av enkeltsporet drift og buskskjøring i forbindelse med stenging av deler av banene for å gjennomføre anleggs- og vedlikeholdsaktiviteter. Antall innstillinger som følge av planlagte arbeider er også noe lavere enn i 2015.

Figur 3: Antall forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen - Fordelt på årsaksforhold



Regularitet

Regulariteten påvirkes direkte av antallet og omfanget av forstyrrelser i driftsstabiliteten, men også av følgesituasjoner ved at tog må innstilles inntil et stengt spor igjen kan åpnes for trafikk. I tillegg brukes innstillinger som et virkemiddel for å tilbake stille trafikkbildet til en normalsituasjon ved større driftsforstyrrelser.

Regulariteten på jernbanen ble 95,3 % i 2016 og målet (98,5 %) ble dermed ikke oppnådd. Totalt ble 17 925 tog hel- eller delinnstilt ³. Dette er omtrent 11 785 flere innstillinger enn målsettingen (6050) og dobbelt så mange som foregående år.

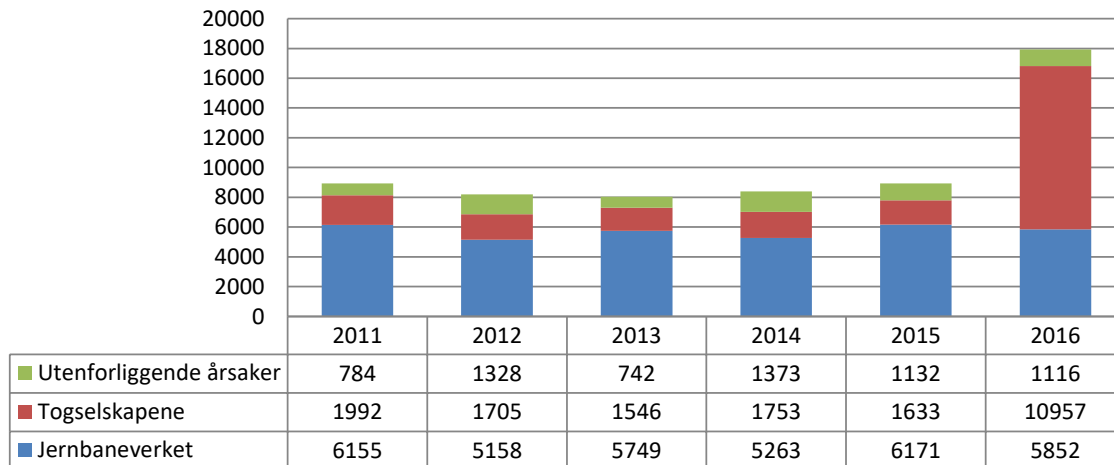
Den dominerende årsaken til det dårlige resultatet er lokførerstreiken som pågikk i ukene 39-44 og som alene medførte 8 335 innstillinger. Foruten lokførerstreiken var antall innstillinger med årsak hos togselskapene om lag 1 000 flere enn forrige år. De to mest framtrepende årsakene til dette var feil på materiell og manglende personell.

Innstillinger som kan henføres til forhold forårsaket av Jernbaneverket eller utenforliggende forhold var noe lavere enn i 2015. Det ble registrert vesentlig færre innstillinger som følge av ytre forhold enn i 2015, som var preget av vær- og klimatiske utfordringer. Dette veide opp for en økning i antall

³ Delinnstilling innebærer at toget blir innstilt bare på en del av den oppsatte ruten.

innstillinger som følge av feil på elkraft-/KL-anlegg, tele-/transmisjonsanlegg og sikringsanlegg. Blant annet medførte problemer med strømtilførselen mellom Oslo S og Asker over 400 innstillinger i august måned.

Figur 4: Antall innstillinger - Fordelt på ansvarsområder



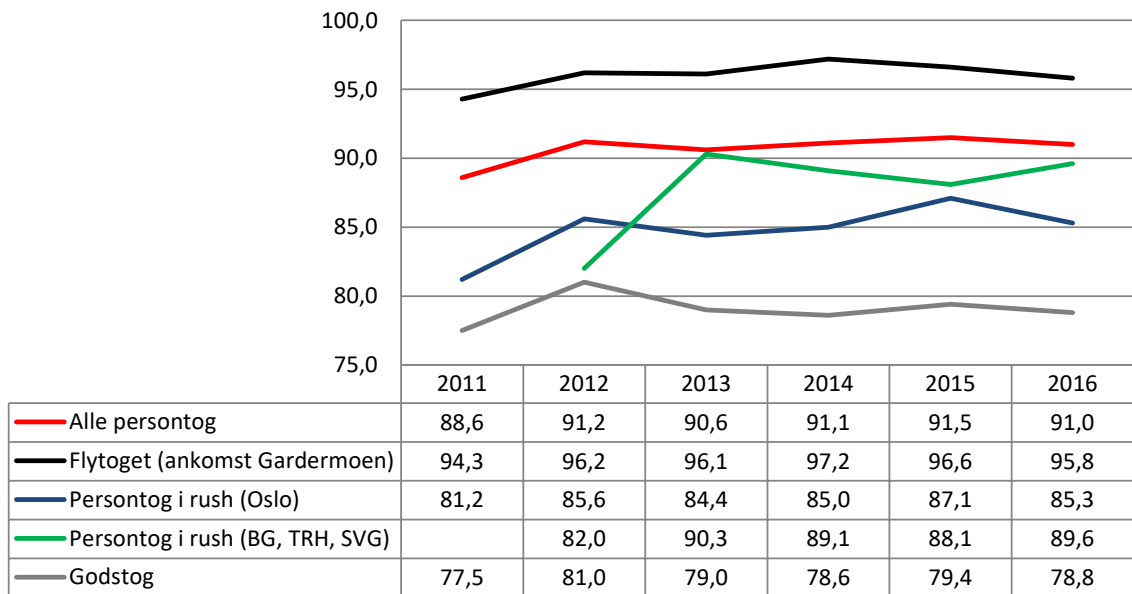
Punktlighet

Punktligheten for alle persontog endte på 91,0 % og målet (90 %) ble dermed oppnådd for femte år på rad. Den viktigste årsaken til at punktligheten likevel ble noe lavere enn i 2015 var kuldeproblemer i januar måned. Kulde førte til flere sporveksselfeil og 21 skinnebrudd, som bidro til at punktligheten i januar ble trukket ned til 87,0 %.

Med Flytogets punktlighet på 95,8 % ble Jernbaneverkets mål om 95 % punktlighet på Gardermobanen oppfylt. Ingen av de øvrige kategoriene oppnådde målsettingen. For persontog i rush i Osloområdet registreres en liten nedgang til 87,1 %, mens punktligheten for persontog i rush rundt de øvrige store byene ble forbedret til 89,6 %. Punktligheten for godstog falt noe tilbake til 78,8 %, etter foregående års beste notering siden 2012.

Den viktigste driveren bak punktlighetstallene er stabilitet i infrastrukturen. Gjennom året har bedre oppetid bidratt til å opprettholde en god punktlighet, selv med økende trafikkmengde.

Figur 5: Punktlighet



Utført drift og vedlikehold

I For å sikre lang levetid på de ulike anleggene gjennomfører Jernbaneverket systematiske kontroller og levetidsforlengende tiltak. Eksempler på forebyggende aktiviteter i 2016:

- Gjennomgående sporjustering over ca 1151 kilometer, samt justering av 531 sporveksler
- Skinnesliping forlenger levetiden og er utført over ca 800 sporkilometer og 198 sporveksler, omtrent en dobling av mengden fra 2015
- Systematisk smøring av sporet reduserer slitasje på hjul og skinner og er gjennomført tre ganger over hele jernbanenettet
- Vegetasjonssprøyting bidrar til å opprettholde sporstabiliteten og er utført langs 4016 sporkilometer og på stasjonsarealer
- Skogrydding hindrer trenedfall og bidrar til å opprettholde sikten langs sporet. Det ble ryddet skog langs 190 kilometer i tillegg til behandling av ettervekst langs 240 kilometer. Nivået på beredskap i vintersesongen er videreført fra de siste vintrene. Vinteren er håndtert på en måte som har gitt liten konsekvens i forhold til oppetid/forsinkelsestimer. 2016 har vært et år med gunstige vinterforhold.

Det er videre gjort en rekke tiltak for gjøre infrastrukturen mer robust og driftssikker, blant annet forsterkninger og utvidelse av fyllinger, økt dimensjonering av stikkrenner og grøfter, fjellsikring og sikring av sideterreng. Det ble i 2016 brukt ca. 320 mill. på denne typen tiltak, med størst innsats på Dovre-, Trønder- og Bergensbanen. Jernbaneverket viderefører også samarbeidet med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt om nye løsninger for skred-/ og rasvarsling, samt varsling ved store nedbørsmengder.

I 2016 er det rensset ca. 56 km spor på Dovrebanen og Østfoldbanen VL. Det er også forberedt strekninger til ballastrens på til sammen ca. 230 km. Det største arbeidet ble gjennomført på Bergensbanen der 170 kilometer er klargjort for renseverk på strekningen Hønefoss-Haugastøl.

I 2016 er det byttet til sammen ca. 80 km skinner hovedsakelig i Området Øst, Vest og Sør. Det er også byttet ca. 100 000 sviller, hvorav om lag halvparten på Rørosbanen og Nordlandsbanen. Det er byttet ut ca. 70 sporveksler, herunder 16 stk. i Oslo og 16 stk. på Alnabru.

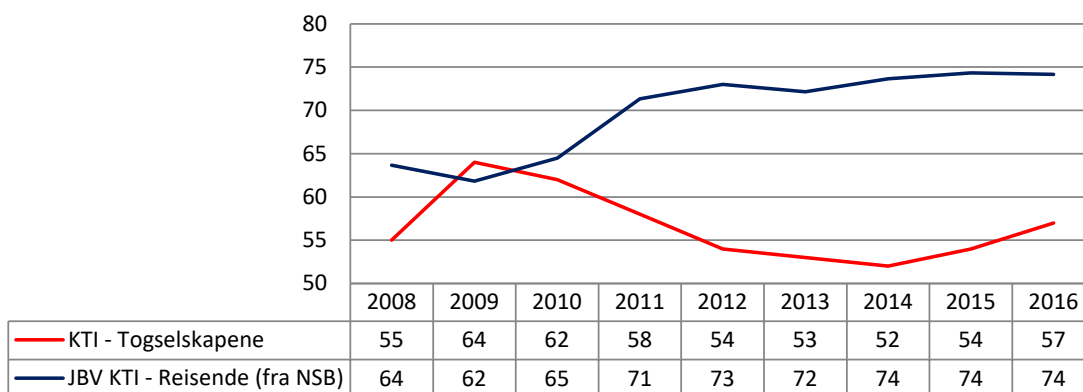
Det er gjennomført fornyelse av kontaktledningen på Sørlandsbanen på strekningen mellom Egersund og Stavanger (ca. 62 km), i tillegg til korte strekninger blant annet på Loenga. Til sammen er det fornyet ca. 68 km kontaktledning.

Tiltak på publikumsområder prioriteres dels utfra tilstand, dels utfra markedsmessige vurderinger. Den vesentligste innsatsen i 2016 har foregått i Område Øst, Bergensbanen (stasjonene Bergen og Voss) og Oslo korridoren (Nationaltheatret stasjon). Disse tiltakene innebærer fornyelse av plattformer og dekke, tekniske installasjoner, samt tiltak i egne driftsbygninger.

3.1.2 Kundetilfredshet

Et utdrag fra NSBs kundeundersøkelse dekker Jernbaneverkets ansvarsområder. Jernbaneverket gjennomfører i tillegg en egen kundeundersøkelse rettet mot togselskapene. Resultatene framgår av nedenstående figur.

Figur 6: Brukerundersøkelser ⁴



Reisendes tilfredshet

I NSBs kundeundersøkelse høsten 2016 ble det oppnådd en samlet score på 74 poeng på spørsmålene som omfatter Jernbaneverkets ansvarsområder. Dette er på samme nivå som i 2014 og vurderes som tilfredsstillende, gitt en passasjervekst på 3,9 % for årets åtte første måneder, et stort sommerbrudd og lokførerstreik.

De reisendes tilfredshet med stasjonenes tilstand og servicetilbud er på et vedvarende høyt nivå med hhv 82 poeng for lokaltogtrafikken og 86 poeng for regiontogtrafikken. Det samme bildet gjelder for informasjon på stasjonene i normalsituasjoner. For lokaltog ble det oppnådd en score på 83 poeng, mens det for regiontog ble målt et resultat på 86 poeng.

God og riktig informasjon ved forsinkelser og avvik er fortsatt en stor utfordring og med en score på hhv 52 poeng (lokal) og 53 poeng (region) er tilfredsheten på dette området noe lavere enn forrige år. Resultatene er ikke tilfredsstillende og trekker den samlede kundetilfredsheten ned med om lag 10 poeng.

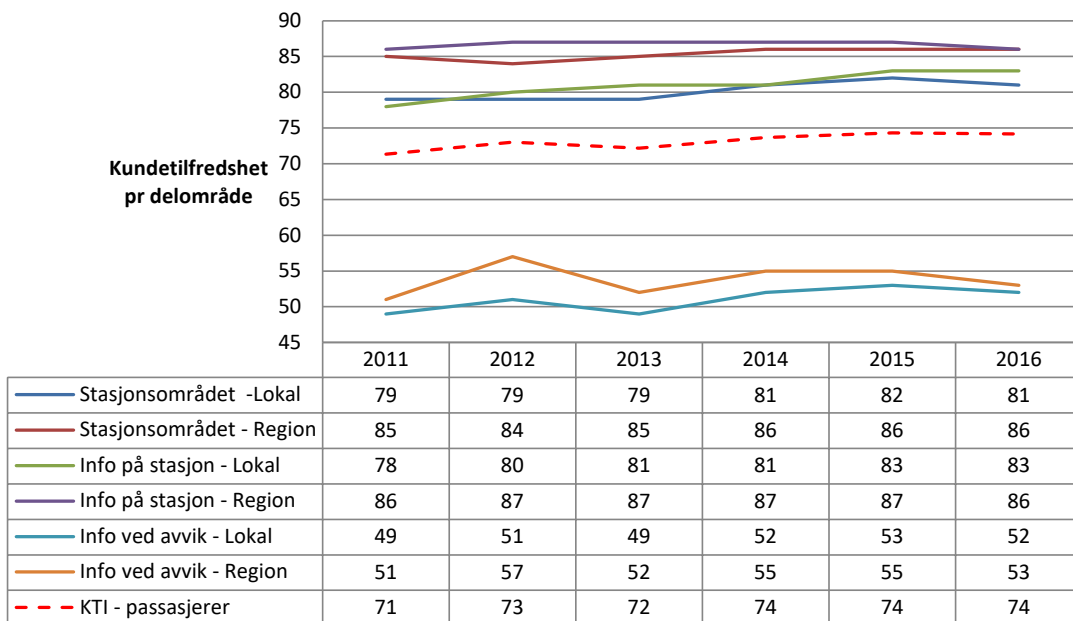
For å legge grunnlag for bedre informasjon til de reisende har Jernbaneverket etablert flere tiltak, herunder:

- Utrulling av nytt automatisk system for kunde- og trafikkinformasjon, KARI, startet i november 2016. Systemet skal gi rask, riktig og oppdatert sanntidsinformasjon likt i alle kanaler

⁴ Tallene er avrundet til heltall

- Ny layout på stasjonenes informasjonsskjermer som skal vise togenes fyllingsgrad i sanntid vil bli implementert i løpet av 2017
- Ny rutine for kundeføring ved avvikssituasjoner er utviklet i samarbeid med togselskapene og vil bli implementert våren 2017
- Koordinert opplegg for kundeinformasjon vil bli brukt ved kommende totalbrudd og planlagte arbeider på infrastrukturen
- Det er bygget nytt kundeinformasjonsutstyr på 31 stasjoner, slik at totalt 186 stasjoner nå har nytt informasjonsutstyr

Figur 7: Kundetilfredshet – JBV KTI, fordelt pr. delområde



Jernbaneverket gjennomførte høsten 2015 et tjenstedesignprosjekt med kartlegging av kundenes behov for informasjon på sin reise, med hovedvekt på det som skjer på stasjonene. Innsikten fra dette har i 2016 blitt benyttet til å iverksette flere tiltak med formål å gjøre kundeopplevelsen bedre, blant annet:

- Innføring av ny layout på stasjonenes informasjonsskjermer som viser togenes fyllingsgrad⁵ i sanntid
- Innføring av Trainmap – en tjeneste som viser tog i bevegelse på kart med oppdatert sanntidsinformasjon
- Implementering av ny policy for kundeføring ved avvikssituasjoner i samarbeid med togselskapene
- Bedre koordinering av kundeinformasjon ved totalbrudd og planlagte arbeider på infrastrukturen.

Togselskapenes tilfredshet

Jernbaneverkets årlige kundeundersøkelse blant togselskapene viser en positiv utvikling i kundetilfredsheten, selv om målet på 62 poeng ikke ble oppnådd. En total score på 57 poeng er bedre enn fjoråret og en solid forbedring fra 52 poeng i 2014. Alle målområdene viser framgang.

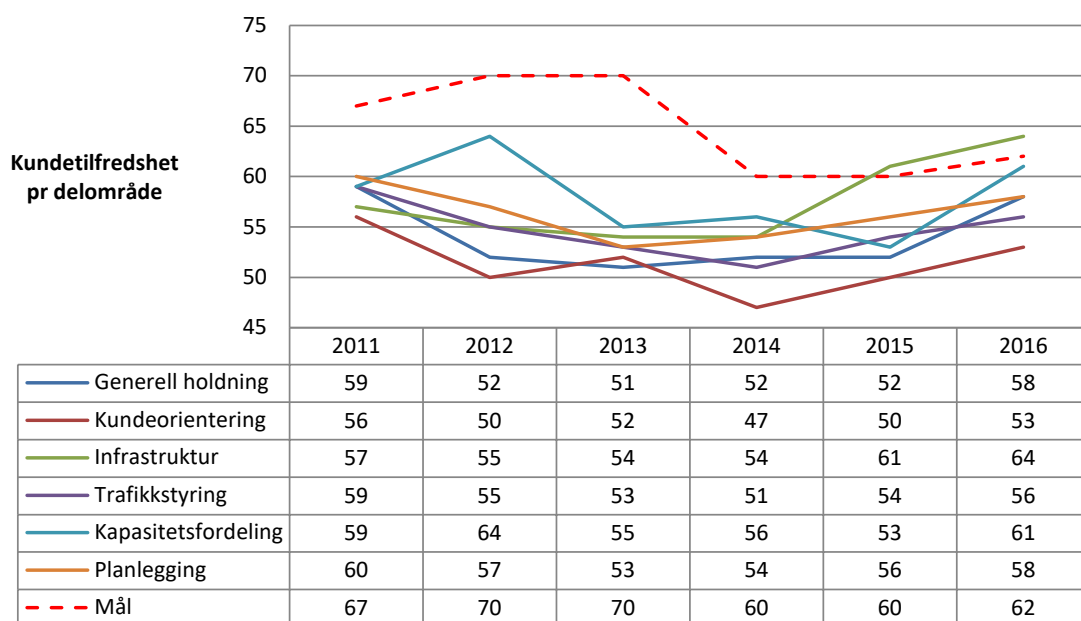
⁵ Måler antall passasjerer som er om bord i togene i forhold til hvor mange passasjerer togene har plass til

Togselskapene framhever at Jernbaneverket har dyktige fagfolk, men opplever i mindre grad Jernbaneverket som en handlekraftig organisasjon hvor det er tydelig for togselskapene «hvem som har ansvar for hva». Framgangen de senere årene er likevel svært positiv.

Togselskapene er mest tilfreds med forhold knyttet til infrastrukturen og målepunktet «Ryddige stasjoner» scorer spesielt høyt. Det oppleves at Jernbaneverket har god oversikt over infrastrukturens tilstand, mens det ønskes at feil skal kunne rettes raskere.

Det registreres størst framgang på områdene kapasitetsfordeling og trafikkstyring. Særlig observeres en bedre tilfredshet med ruteplanprosessen og forutsetningene i ruteplanen. Godstogselskapene er generelt noe mer tilfredse enn persontogselskapene.

Figur 8: Togselskapenes tilfredshet



Gods og terminaler

Jernbaneverket har gjennom 2016 arbeidet med å konkurranseutsette driften av Jernbaneverkets godsterminaler. I juni 2015 ble det sendt ut invitasjon til å søke om driftstillatelse på disse. Jernbaneverket har til nå prekvalifisert fem terminaloperatører og godkjent fire søknader om driftstillatelse på Jernbaneverkets godsterminaler. Den 31.juni ble det nye regimet for fri konkurranse om levering av terminaltjenester til Jernbaneforetak på Ganddal- og Brattøra godsterminal åpnet. Godsnæringen, Jernbaneforetakene og terminaloperatørene som er godkjent, har alle gitt uttrykk for at de er fornøyd med prosessen og at de ser frem til at det nye regimet kan innføres på alle godsterminalene. Arbeidet med å etablere konkurranse på de resterende terminalene startet i desember og er planlagt ferdigstilt innen sommeren 2017.

Dynamisk sportildeling på terminalene ble implementert for Ruteplan 2017. Dette er første ruteplanperiode med utstrakt samhandling med aktører for konkurransenøytral allokering av lastespor. Ordningen er implementert og det vil bli laget nye prosedyrer for endringer i ruteplanperioden. Det er åpnet for at alle aktører kan bruke Jernbaneverkets fasiliteter på terminalene, som f. eks bygg, noe som sikrer likebehandling.

Jernbaneverket har gjennom 2016 arbeidet med etablering av et felles terminaloperasjonssystem (TOS) på terminalene. Systemet ble anskaffet i starten av 2016 og kontrakten med leverandøren ble signert i starten av april. Prosjektet er ferdig med etableringsfasen, samt spesifisering av de

funksjoner som skal benyttes i TOS. Prosjektet har også en viktig integrasjonsdel som går mot togselskapene hvor utveksling av informasjon mellom systemer er viktig. Her er prosjektet ferdig med spesifisering og er nå i en tilpasningsfase med tilhørende akseptansetesting. Det ble gjennomført en vellykket pilot-test av systemet i desember 2016. Arbeidet er nå i en fase hvor det jobbes med selve innføringen av systemet på terminalene. Det legges særlig vekt på brukerinvolvering, planlegging av opplæring og innføring. Implementeringsplanen tar sikte på å fullføre arbeidet på alle intermodale terminaler innen utgangen av 2017.

Det har vært et tydelig behov for større oppgraderinger av enkelte arealer som Jernbanelivet har overtatt, både med tanke på spor og asfalt. Det er gjennom 2015 og 2016 jobbet aktivt med etablering av basis sikringstiltak på terminalene, bl.a. etablering eller reparasjon av gjerder og porter. Sikringstiltak inklusive etablering av videoovervåking, og generell opprusting av terminalene vil fortsette inn i 2017. Samtidig er det gjennomført betydelig oppgradering av enkelte andre områder på terminalene, slik at driftsstabiliteten kan komme opp på et akseptabelt nivå.

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

Mål: En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Måloppnåelse

Antallet dødsfall og skader ligger stabilt på et relativt lavt nivå, selv om trafikken på jernbanenettet øker. Ved utgangen av 2016 har syv personer omkommet i forbindelse med togframføringen, hvorav fem av tilfellene fortsatt er under politietterforskning ⁶. Med dette er totalt 15 personer drept i forbindelse med togframføringen de siste fem årene og dette er innenfor måltallet på 21.

Ingen personer er blitt hardt skadd i 2016. De siste fem årene har 13 personer blitt hardt skadet i forbindelse med togframføringen. Dette er innenfor måltallet på 16.

Jernbaneulykke er et vidt begrep som, i tillegg til dødsfall og alvorlige personskader, inkluderer store materielle skader og omfattende trafikkforstyrrelser. I 2016 ble 22 hendelser klassifisert som jernbaneulykker. Dette er det samme som i 2015. Totalt de siste fem årene har det vært 120 jernbaneulykker. Målet om mindre enn 106 jernbaneulykker kunne ikke oppnås.

⁶ Kan medføre at antall drepte kun er tre, dersom etterforskningen konkluderer med viljeshandling som bakenforliggende årsak.

Tabell 4: Måltall for sikkerhetsområdet ⁷

Kategori	2012	2013	2014	2015	2016	Mål 2016
Antall drepte siste 5 år ⁸	20	24	22	18	15	≤ 21
Antall hardt skadde siste 5 år ⁹	18	19	19	18	13	≤ 16
Antall alvorlige hendelser («jernbaneulykker») siste 5 år ¹⁰	104	120	132	134	120	≤ 106

Jernbaneulykkene

Personer i spor er hovedårsaken til at personer dør på jernbanen, primært i nærheten av stasjoner, holdeplasser og planoverganger. I 2016 skjedde åtte av 22 jernbaneulykker i forbindelse med at personer befant seg i sporet og ble påkjørt av tog. Disse medførte syv dødsfall. Fem av dødsfallene er fortsatt under politietterforskning.

Planoverganger representerer en betydelig risiko i forbindelse med togframføringen. I 2016 har det ikke vært sammenstøt på planovergang som er klassifisert som jernbaneulykke.

Ras og skred har potensielt stor innvirkning på sikkerheten i togframføringen når de inntreffer, i tillegg til den umiddelbare effekten de har på driftsstabiliteten. I 2016 ble tre sammenstøt med ras klassifisert som jernbaneulykker fordi de medførte at banen ble stengt i mer enn 6 timer. De materielle skadene var av begrenset omfang.

Andre forhold

Alle jernbaneulykker utløser automatisk analyse av årsaksforhold og resultatene benyttes i Jernbaneverkets løpende sikkerhetsarbeid. Antall jernbaneulykker er relativt stabilt fra år til år sett over fem års periode. Følgende er registrert som andre forhold:

- Tre avsporinger ble klassifisert som jernbaneulykke, herunder en avsporing som medførte skadeomfang større enn 150.000 Euro
- Ett sammenstøt ved skifting medførte skadeomfang større enn 150.000 Euro
- Åtte sammenstøt med kontaktledningsanlegg medførte enten stans i trafikken i mer enn 6 timer eller kostnad større enn 150.000 Euro

Forebyggende arbeid

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig for å gjøre risikoen for uønskede hendelser så lav som mulig. Sikkerheten i togframføringen ivaretas bl.a. gjennom kontinuerlig å opprettholde kompetanse på, innhold i og etterlevelse av regelverk og rutiner. I det løpende vedlikeholdet av infrastrukturen ligger kravene til sikkerhet som første prioritet.

⁷ Alle tall er sum antall siste fem år. Saker som er under politietterforskning kan medføre at tallene blir lavere (dersom det blir konkludert at årsaksforholdene er viljeshandlinger og derfor ikke skyldes forhold ved togframføringen).

⁸ Drepte: En person omkommer umiddelbart eller dør innen 30 dager som følge av en ulykke. Antall drepte inngår også i måltallet for antall jernbaneulykker. Selvmord tas ikke med i statistikken.

⁹ Hardt skadde: En skadet person som innlegges på sykehus i mer enn 24 timer som følge av en ulykke, unntatt selvmordsforsøk. Inngår også i antallet jernbaneulykker.

¹⁰ Jernbaneulykke, definisjon iht. Statens Jernbanetilsyn : Enhver ulykke der minst ett kjøretøy i bevegelse er involvert, som medfører at minst en person omkommer eller blir alvorlig skadet, eller betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller det ytre miljø, eller omfattende trafikkforstyrrelser. Med alvorlig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller miljøet, menes skade til en verdi av minst 150.000 euro, Med omfattende trafikkforstyrrelser menes at togavganger på en hovedjernbanelinje innstilles i 6 timer eller mer.

Jernbaneverket har tiltak særskilt rettet mot sikkerhet gjennom Programområde- Sikkerhet og miljø, som spesielt inkluderer tiltak mot ras og tiltak for sikring/sanering av planoverganger. I tillegg gjennomføres løpende vedlikehold av stasjoner og stasjonsområder og Jernbaneverket vektlegger å holde plattformer ryddige for å sikre trygg ferdsel.

Uoppmerksomhet, irrasjonell adferd og ulovlig ferdsel i spor er en stor utfordring ved at signaler og bommer ved planoverganger overses eller ignoreres og at folk prøver å ta seg over planoverganger selv om tog er på vei. I 2016 er det registrert 79 hendelser på planoverganger hvor tog ikke er involvert, men hvor kjøretøy skader planovergangen. Det er også registrert 59 tilfeller hvor bomarm er påkjørt og knekt.

Ved inngangen til 2017 har Jernbaneverket 3553 planoverganger ¹¹. Dette er en reduksjon på rundt 60 planoverganger fra 2015 og skyldes i hovedsak planovergangsprosjektenes kontinuerlige arbeid for å sikre og sanere planoverganger, samt åpning av den nye Intercity-strekningen gjennom Holmestrand. Det er totalt gjennomført om lag 170 planovergangstiltak i 2016, mot planlagt rundt 160 tiltak.

«Samlet plan for sikring og sanering av planoverganger» er en overordnet strategi for arbeidet for økt sikkerhet ved kryssing av jernbanen, slik at størst mulig sikkerhetsmessig gevinst kan oppnås i forhold til ressursinnsatsen. Planen prioriterer i dag tiltak på alle usikrede planoverganger i daglig bruk med motorkjøretøy på baner med regulær togtrafikk. Planen revideres hvert fjerde år og neste versjon forventes ferdigstilt sommeren 2017.

3.3 Hovedmål 3 – Miljø

Mål: Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.

3.3.1 Generelt om miljøarbeidet

Jernbaneverket prioriterer sitt arbeid med miljø høyt og arbeider i tråd med nasjonale mål og regjeringens ambisjoner for statlige virksomheter. Miljøarbeidet omfatter både oppfølging av lovpålagte miljøkrav som del av den ordinære internkontrollen i drift og vedlikehold, og å stille miljøkrav til planlegging og utbygging av jernbane.

Jernbaneverket gjennomfører miljøforbedringer gjennom handlingsplaner. I 2016 ble det arbeidet etter handlingsplaner for energieffektivisering og dyrepåkjørsler. I tillegg ble det jobbet for å etablere handlingsplaner innen støy og klima. Det er startet et arbeid med å forbedre metodikk for helhetlig risikostyring og HMS-kontroll, samt oppdatering av rapporteringsindikatorer fra prosjekter. Videre arbeides det med å integrere miljø i Jernbaneverkets risikoanalyser.

Det ble i 2016 registrert 594 uønskede hendelser med faktiske konsekvenser for ytre miljø. Fem av hendelsene er registrert med betydelig miljøskade og en hendelse er registrert som alvorlig. Dette var lekkasje fra innløpet til et renseanlegg. Saken er registrert i desember og tiltak er iverksatt.

Redusere klimagassutslipp

Det er, i henhold til handlingsplan for energieffektivisering 2014-2017, gjennomført en rekke ENØK-tiltak i 2016. Hovedfokuset har vært regulering av sporvekselvarmesystemer. I tillegg er det montert snøkost og isolering av sporvekselvarme en rekke steder i landet. På Trondheim stasjon er 170

¹¹ Av disse er 744 på baner uten regulær togtrafikk og 1414 er midlertidig ute av bruk. På baner med regulær trafikk er det 1758 planoverganger i bruk.

lysarmaturer byttet ut med LED-pærer. Totalt gir tiltakene en årlig energibesparelse på 1,3 GWh. Det er i tillegg fornyet 22 sporveksler i 2016.

Energioppfølgingsystemet (EOS) som ble anskaffet i første kvartal 2016 er testet og klart til bruk. Det er planlagt opplæringskurs for EOS-brukere i 2017. EOS vil føre til reduksjon i elforbruk for drift og vedlikehold av infrastrukturen og dermed indirekte bidra til reduksjon i CO2-utslipp.

I 2016 er det igangsatt flere tiltak i utbyggingsprosjekter der formålet er å redusere klimagassutslipp. Blant annet har flere prosjekter laget miljøbudsjetter. Enkelte prosjekter stiller krav til miljødeklarasjoner (EPD) av materialer og andre setter klimakrav i kontraktene.

Redusere støy

Støyhandlingsplanen er ferdigstilt og skal i begynnelsen av 2017 til høring. Arbeidet med datainnsamling av trafikk på jernbanen i 2016 er fullført. Trafikkdata for 2016 vil bli brukt som grunnlag for den generelle støykartleggingen i 2017, jf. forurensningsforskriftens § 5. Det utarbeides forslag til krav gjeldende støy i kommende AST (sportilgangsavtale). Dette skal avverge at en AST uten bestemmelser for støy påfører Bane NOR store kostnader til skjermingstiltak. Kravet vil bli ferdigstilt og sendt på høring i første kvartal av 2017.

Det er videre investert i nytt lydmålingsutstyr, som muliggjør flere målinger, eliminerer usikkerheter og øker kvaliteten på de støymålinger som gjøres.

Skinnesliping er ett av tiltakene som gir god effekt for å forebygge/reducere for støy og slitasje. I 2016 ble skinnesliping utført på om lag 800 km spor, hvorav ca. 300 km i Osloområdet som er særlig tettbefolket, og på 180 sporveksler.

Det er også gjort ferdig støyavbøtende tiltak på fem boliger som overskrider grenseverdien på 42 dB i forurensningsforskriftens § 5.

Redusere tapet av naturmangfold

Jernbaneløst arbeider kontinuerlig med å kontrollere og redusere uønsket påvirkning på naturmangfold i all sin virksomhet.

I tidligfase av prosjekter er kartlegging av naturmangfold, svartelistede arter og vannforekomster, og utarbeidelse av miljøoppfølgingsplaner for prosjekter viktige tiltak. I avslutningsfasen av prosjekter er det i 2016 gjennomført tilbakeføring av sidearealer, deponier og riggområder, disponering av jordmasser med svartelistede arter, vannkvalitetsovervåking i bekker og elver, samt revegetering og restaurering av bekkeløp.

Under drift og vedlikehold ivaretas miljøhensyn primært som del av felles handlingsplaner, eller som del av felles innsats gjennom skjøtsels- og sprøyteplaner. Det er i 2016 gjennomført er bekjempelse av kjempespringfrø på Røros- og Solørbanen, og opprydding av sandsekker, spunt og lignende fra tidligere anleggsaktivitet i område vest.

I 2016 er ingen prosjekter registrert med meget stor negativ konsekvens for naturmiljøet. Ved utgangen av 2016 var det 439 registrerte konflikter mellom naturmangfold og jernbanen, primært knyttet til bruk av plantevernmidler i sideterreng. Dagens praksis for sprøyting tilsier at mange av disse konfliktene kan regnes som løst.

Tre prosjekter ble utpekt i 2014 som mulige pilotprosjekter for vurdering av fysisk kompensasjon. Prosjektet dobbeltspor Trondheim–Stjørdal har valgt et trasealternativ som minimerer behovet for fysisk kompensasjon og tiltaket er derfor ikke like relevant for dette prosjektet. Prosjektet dobbeltspor Sørli-Brumunddal forsetter utarbeidelsen av plan for kompenserende tiltak. Da endelig

trasevalg over Åkersvika ikke er avklart er omfanget av arealer og verdier som skal kompenseres enda ikke definert. Prosjektet Ringeriksbanen har i 2016 vurdert og identifisert mulige kompensasjonsarealer, og resultatene ble framlagt i en egen rapport i desember. Rapporten legger grunnlaget for utarbeidingen av en kompensasjonsplan.

Dyrepåkjørsler

Det er registrert 2 014 påkjørte dyr i 2016. Dette er 364 flere påkjørsler enn den øvre målsettingen for året. Antall dyrepåkjørsler var lavere i både 1. og 2. tertial i 2016 enn tilsvarende perioder i 2015, mens antallet påkjørte dyr i 3. tertial i 2016 var høyere enn tilsvarende periode i 2015. Det er mange faktorer som påvirker dyrepåkjørsler og det er derfor nødvendig å undersøke nærmere hva det store antallet dyrepåkjørsler i 3. tertial skyldes.

I 2016 er det gjennomført vegetasjonsrydding i form av hogst (192 km) og rydding (240 km), samt sprøyting i og ved sporet som strategi for håndtering av ettervekst. Det er bygd og vedlikeholdt flere kilometer med gjerder og gjennomført foring av vilt. Tiltakene er viktige bidrag til å redusere dyrepåkjørsler.

Kulturminner

Det har ikke vært inngrep i kulturminner i 2016. Arbeidet med å merke fredede og vernede objekter samt registrere nye objekter i Banedata ble videreført i 2016. Det er blant annet gjennomført omfattende registrering av objekter langs Gamle Vossebanen som i 2016 ble fredet av Riksantikvaren.

Forurenset grunn

Kartleggingsdelen av prosjektet «Samordnet kartlegging og opprydding av forurenset grunn på Jernbaneverkets eiendommer» ble avsluttet i desember. Resultatet viser 49 lokaliteter som medfører brudd på forurensingsloven og må ryddes opp i. Det vil i tillegg til opprydding bli utarbeidet en handlingsplan, denne vil bli drøftet med Miljødirektoratet.

Inngrep i dyrket jord

I 2016 er det registret totalt 15,5 daa inngrep i dyrket jord, av dette er 4,2 daa av inngrep på Trønderbanen og 6,3 daa inngrep på Røros- og Solørbanen. Inngrepene er gjort i forbindelse med tiltak på planovergang med tilhørende utbygging av vei. De gjenstående 5 daa inngrep er gjort på prosjektet Hell-Værnes hvor dyrket jord er omgjort til parkering.

I retningslinjene til kommunedelplanen for dobbeltspor Sørli-Brumunddal, som er pilotprosjektet for fysisk kompensasjon av natur, er det presisert at det også skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene og kompensasjon for tapt jordbruksareal. Dyrkede arealer skal om mulig kompenseres med etablering av jordbruksland på permanente massedeponier. Arbeidet vil settes i gang ved oppstart av reguleringsplanarbeidet.

3.4 Hovedmål 4 – Universell utforming

Mål: Et transportsystem som er universelt utformet.

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.

Jernbanenettet består av 336 stasjoner med stor variasjon i antall av og påstigninger. Med gjennomføring av flere mindre tiltak som etablering av ledesystem og adkomsttiltak tilfredsstiller 23

stasjoner nå kravene til universell utforming. 98 stasjoner vurderes i tillegg som tilgjengelige. Alle stasjonene i jernbanenettet oppfyller kravene til et universelt utformet informasjonssystem.

Assistansetjeneste tilbys i dag på 8 stasjoner (Oslo S, OSL Gardermoen, Bergen, Lillehammer, Trondheim S, Drammen, Asker og Sandvika).

Arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjoner er videreført i 2016 (bl. annet kontrastmerking på trappeneser og gjennomslittige flater, justering av dørtrykk og montering av automatiske døråpnere). I løpet av 2016 ble slike tiltak gjennomført på 32 stasjoner, slik at totalt 234 stasjoner nå er fri for mindre hindringer.

Tabell 5: Status – Universell utforming

	2015	2016	Merknad
Andel stasjoner som er tilgjengelige	31 % (antall: 104)	29,2 % (antall: 98)	Reduksjon i antall stasjoner som er tilgjengelige skyldes primært at antall stasjoner som er universelt utformet har økt.
Andel stasjoner som er universelt utformet (fysisk utforming)	3,8 % (antall: 13)	6,8 % (antall: 23)	Holmestrand og Voss stasjon ble ferdigstilt og godkjent i 2016. Åndalsnes, Torp, Askim, Hell, Strømmen, Holmlia, Knapstad og Øksnavadporten ble godkjent etter gjennomføring av mindre tiltak.
Andel stasjoner der informasjonssystemet er universelt utformet	0 %	100 %	Informasjonssystemet formidler informasjon om avganger og avvik både auditivt og visuelt. Alle stasjoner er vurdert å oppfylle minstekrav til universell utforming.

3.5 Andre forutsetninger og krav

3.5.1 Effektivisering – Tiltak og gevinster

Tidstyver

Jernbaneverket har i 2016 hatt oppmerksomheten rettet mot brukerne av de jernbanetjenestene som tilbys, og har løpende forbedringsarbeid knyttet til dette. Mange av de tidstyvene som er identifisert ivaretas i den daglige driften og oppfølgingen i Jernbaneverket. I tillegg er forenkling, forbedring og tilgjengeliggjøring viktige elementer i Effektiviseringsprogrammet (beskrevet under), noe som igjen vil redusere tidstyver i forvaltningen av Jernbaneverkets oppdrag.

Effektivisering i Jernbaneverket

Jernbaneverket ønsker å sikre at ressursene utnyttes mest mulig effektivt for å skape mer jernbane for pengene og et bedre togtilbud for togselskapene og togpassasjerene. Effektiviseringsprogrammet «Enkelt og effektiv jernbaneverk» er etablert for å sikre en god oppfølging av effektiviseringstiltakene i Jernbaneverket, og for å dele erfaringer på tvers av virksomheten.

Programmet er delt inn i fire delprogram:

- Effektiv trafikkstyring
- Effektiv drift og vedlikehold
- Effektiv planlegging og bygging
- Effektiv støtte

I det videre beskrives de fire delprogrammene, hvilke tiltak som er gjennomført i 2016 samt hvilke effektiviseringsgevinster som er oppnådd. Det presiseres at gevinstene som realiseres er bruttogevinster. Bruttogevinster er en kostnadsreduksjon på et isolert område som kan anvendes i andre deler av virksomheten, men som ikke nødvendigvis gir en regnskapsmessig effekt. Alle

gevinster som omtales er akkumulerte gevinster på gitte tidspunkt. Målsatte gevinster og estimerte gevinster er oppsummert som følger:

Tabell 6: Målsatte gevinster og estimerte gevinster effektiviseringsprogrammet

		2014		2015		2016	
Brutto. Mill. kr		Målsetning	Est. gevinst	Målsetning	Est. gevinst	Målsetning	Est. gevinst
Trafikkstyring	Årlig	2,8	1,8	8,7	6,5	10,2	9,0
	Akkumulert per år	2,8	1,8	11,5	8,3	21,7	17,3
Drift og vedlikehold	Årlig	20,5	20,5	86,0	79,2	25,3	19,8
	Akkumulert per år	20,5	20,5	106,5	99,7	131,8	119,5
Planlegging og byggherre	Årlig	-	-	75,0	75,0	73,0	84,4
	Akkumulert per år	-	-	75,0	75,0	148,0	159,4
Støtte	Årlig	56,2	56,9	50,2	48,3	57,6	18,3
	Akkumulert per år	56,2	56,9	106,4	105,2	164,0	123,5
Sum	Årlig	79,5	79,2	219,9	209,0	166,1	131,5
	Akkumulert per år	79,5	79,2	299,4	288,2	465,5	419,7

Akkumulert per år i tabellen viser akkumulert verdi av årlige gevinster for henholdsvis målsatte gevinster og estimerte gevinster.

I det følgende er alle gevinster som omtales akkumulerte gevinster på gitte tidspunkt.

Effektiv trafikkstyring

Delprogrammet jobber med å gjennomføre flere tiltak, med hovedvekt på innføring av ny teknologi og tilpasninger i forbindelse med fjernstyring. Innenfor effektiv trafikkstyring er det særlig prosjekter knyttet til operativ trafikkinformasjon som vil gi effektiviseringsgevinster. Dette dreier seg om innføring av nye bestillings- og ruteplanleggingsverktøy, innføring av et nytt distribusjonssystem for informasjon og kunngjøringer knyttet til trafikkstyringen, samt innføring av nytt kundeinformasjonssystem og omorganisering av funksjoner knyttet til trafikkstyring.

Veksten i togtrafikken og skjerpede krav til utnyttelse av kapasiteten på nettet har krevd at Jernbaneverket ytterligere effektiviserer og moderniserer kapasitetsfordelingsprosessen. I 2016 startet implementering av bestillingsportal for langtidsruteplan. Portalen skal forenkle og effektivisere arbeids- og beslutningsprosesser knyttet til behov for elektronisk bestilling av langtidsruteplan og sporarbeider. Den skal i tillegg dekke behovet knyttet til å behandle årlig ruteplan og planlagt sportilgang i et 4-års perspektiv.

Jernbaneverket har i 2016 lansert nytt informasjonssystem for håndtering av kunde- og trafikkinformasjon basert på automatiserte prosesser, tett integrasjon mot togselskapene og standardisering av informasjonen til kunden KARI. KARI er kjernesystemet for kunde- og trafikkinformasjon til de reisende i alle kanaler (høytalere, skjermer, apper og til tredjeparter). Målet med systemet er å dekke kundens informasjonsbehov ved avvik i togtrafikken gjennom å gi riktig informasjon, raskt og likt i de kanalene som kundene foretrekker.

Per 2016 er det estimert effektiviseringsgevinster på 17,3 mill. kr i delprogrammet. Dette er 4,4 mill. kr bak opprinnelig plan, og skyldes i hovedsak tekniske problemer med implementering av kundeinformasjonssystemet KARI. Problemene ble løst i fjor, men det har forsinket utrulling av

systemet og uttakk av gevinster, samt utsatt omorganisering av ruteplanleggingsfunksjon. Divisjonen ønsker å gjennomføre omorganisering av ruteplanleggerfunksjonen parallelt med omorganiseringen av trafikkstyringsentralene.

Indikator på nivå 1 for trafikkstyring er uttrykt ved:

$$\frac{\text{Kostnad for trafikkstyring}}{\text{Antall togstopp}}$$

Det er etablert nullpunkt for indikatorene basert på 2012.

Tabell 7: Indikatornivå 1 – Effektiv trafikkstyring

Effektiv trafikkstyring	2012	2013	2014	2015	2016
Kostnad for trafikkstyring, mill. kr	534	516	533	515	500
Antall togstopp, mill.	4,65	5,06	5,09	5,66	5,75
Enhetskostnad	115	102	105	91	87
Endring fra 2012		-11 %	-9 %	-21 %	-24 %

I forbindelse med nye ruteplaner i 2013 og 2015 har antall togstopp økt betydelig, spesielt på Østlandet. Siden 2012 har kostnad for trafikkstyring gått noe ned. Dette skyldes blant annet fjernstyring av Østre linje og innføring av FIDO. Dette gir en reduksjon i trafikkstyringskostnad pr togstopp for 2016 med 24 % sammenlignet med 2012.

Effektiv drift og vedlikehold

Tiltak innenfor drift og vedlikehold dreier seg blant annet om å benytte Jernbaneverkets ressurser effektivt gjennom døgnet, på tvers av geografi og fag. Herunder bedre utnyttelse av langbrudd, innføring av faste tider for vedlikehold og optimalisering av beredskapsnivået for retting av feil i anleggene. Delprogrammet har arbeidet med tiltak innen innkjøp, lager og logistikk, bilhold, teknisk dokumentasjon, optimal lokalisering og tverrfaglig beredskap.

Per 2016 er det estimert effektiviseringsgevinster på 119,5 mill. kr i delprogrammet. Dette er 12,3 mill. kr lavere enn opprinnelig gevinstrealiseringsplan, og skyldes blant annet at effektuttaket knyttet til bilhold (elektronisk kjørebok og bilpoolordningen) samt GAT (reduisert tidsbruk på manuelle arbeidsprosesser) er forsinket.

Indikator på nivå 1 for Drift og vedlikehold er uttrykt ved:

$$\frac{\text{Post 23 (Infrastrukturdivisjonen) – Fornyelse}}{\text{Antall tonnkilometer + antall personkilometer}}$$

Det er etablert nullpunkt for indikatoren basert på regnskapsåret 2014 og faktiske tonn- og personkilometer i 2013.

Tabell 8: Indikatornivå 1 – Effektiv drift og vedlikehold

Effektiv drift og vedlikehold	2014	2015	2016
Driftskostnad ekskl. fornyelse (post 23 - fornyelse), mill. kr.	2 721	2 773	3 110
Produksjon (tonnkm, personkm), mill. km	6 502	6 944	6 876
Kostnad kr pr km	0,419	0,399	0,452
Endring fra 2014		-5 %	8 %

Produksjonen i form av tonn- og personkilometer har økt i måleperioden 2014-2016, og driftskostnadene til Infrastrukturdivisjonen har gått noe opp. Driftskostnader eksklusiv fornyelse for

2016 inneholdt imidlertid enkelte kostnader som ikke har vært med for tidligere år. Dette er utbetalinger knyttet til stasjonsdrift som tidligere har vært allokert til trafikk og marked samt økte utbetalinger knyttet til hendelser. Sammenlignbare tall som for 2015 gir driftskostnader eksklusiv fornyelse på 2 951 mill. kr, dette gir en kostnad per kilometer på kr 0,429, som er en økning fra 2015.

Effektiv planlegging og byggherre

Delprogrammet effektiv planlegging og byggherre omfatter tiltak og effektivisering innenfor området "utrede, planlegge og bygge" infrastruktur. Tiltakene har fokusert på raskere prosjektgjennomføring, effektivisering av planprosessene og rendyrking av byggherrerollen.

Per 2016 er det estimert effektiviseringsgevinster på 159,4 mill. kr i delprogrammet. Dette er 11,4 mill. kr foran opprinnelige gevinstrealiseringsplan.

Indikator på nivå 1 for Planlegging og byggherre er uttrykt ved:

$$\frac{\text{Prosjektering og byggherrekostnader}}{\text{Investeringskostnader}}$$

Det er etablert nullpunkt for indikatoren basert på regnskapsåret 2014.

Tabell 9: Indikatornivå 1 – Effektiv planlegging og byggherre

Effektiv planlegging og byggherre	2014	2015	2016
Prosjektering og byggherrekostnad/investeringskostnad	20,4 %	20,3 %	20,8 %

Byggherrekostnaden som andel av investeringskostnad har fra 2015 til 2016 økt med 0,4 %, mens prosjekteringskostnaden som andel av investeringskostnaden har økt med 0,1 %. Tiltakene for å redusere byggherrekostnader har ikke gitt effekt, og ser man perioden 2014-2016 over ett så har det vært en økning av byggherrekostnadene med 203 MNOK fra man innførte denne indikatoren.

Effektiv støtte

Effektiv støtte har arbeidet med å effektivisere støttefunksjonene i Jernbaneverket. Jernbaneverket foretok høsten 2012 en kartlegging av omfanget av støttefunksjonene. Resultatet av kartleggingen førte til at Jernbaneverket besluttet å prioritere de støttefunksjonene der årsverks- og kostnadspotensialet for effektivisering var størst, og det har blitt gjennomført tiltak innen følgende syv støtteområder: IKT, økonomi, eiendom, dokumentasjon, sikkerhet, innkjøp, lager og logistikk og HR. Det er lagt vekt på å eliminere og forenkle arbeidsprosesser ved bl.a. å standardisere og automatisere rapportering og plan- og budsjettprosesser, samt generelt å automatisere manuelle rutiner. Et eksempel på effektivisering av støttefunksjoner er regnskapsenheten, som per 2016 håndterte 64 % flere bilag, sammenlignet med 2013 med 17 % færre ansatte (hensyntatt ansatte som jobbet med reformen i 2016).

Jernbaneverket har gjennom 2015 og 2016 hatt en vesentlig høyere aktivitet enn på mange år, noe som har vært en betydelig belastning på organisasjonen da det er langt flere oppgaver som skal planlegges, kontrakter som legges ut og aktiviteter som skal følges opp.

Per 2016 er det estimert effektiviseringsgevinster på 123,5 mill. kr i delprogrammet. Dette er betydelig bak opprinnelig anslag, og skyldes i hovedsak forsinket gevinst av å erstatte innleide prosjektledere med ansatte, økte reisekostnader, økt administrativ innleie (knyttet til reformarbeidet) og økte kostnader til inventar og møbler.

Indikator på nivå 1 for effektiv støtte er uttrykt ved:

$$\frac{\text{Administrasjonskostnader}}{\text{Totale kostnader}}$$

Det er etablert nullpunkt for indikatoren basert på regnskapsåret 2013.

Tabell 10: Indikatornivå 1 – Effektiv støtte

Effektiv støtte	2013	2014	2015	2016
Administrasjonskostnader	966	1 007	1 130	1 340
Total kostnader	12 938	16 108	17 648	19 576
Andel i %	7,5 %	6,3 %	6,4 %	6,8 %

Jernbaneverket har gjennom effektiviseringsarbeidet oppnådd å holde administrasjonskostnadene i 2013 til 2015 relativt stabile mens den totale aktiviteten har økt. Men det økte aktivitetsnivået i 2016 har bidratt til noe økning av administrasjonskostnadene. I tillegg har det i siste tertial 2016 vært økt aktivitet knyttet til reformen. Dette har gitt kostnadsutslag.

Samarbeid med Statens vegvesen

Statens vegvesen og Jernbaneverket har i 2016 gjennomført flere arbeidsmøter for å se på samarbeidsmuligheter. Det er definert en rekke områder for mulig samarbeid vedrørende effektivisering i SVV og JBV, og følgende områder er arbeidet videre med:

- Bil: gjennomført flere møter med særlig fokus knyttet til spørsmål om eie/leie, modellstandardisering og anskaffelsesstrategier. SVV har endret flere anskaffelsesprosesser (biladministrasjon og bilutstyr)
- HR: Gjennomført møter, og sett på mulighet for benchmark
- Digital samhandling: Gjennomført møter med fokus på erfaringsutveksling om elektroniske samhandlingsløsning (ESAM)
- Bibliotek: Gjennomført møte og har jevnlig kontakt i 2016. Har liste med konkrete områder for videre samarbeid
- Byggherre: Gjennomført felles samling. Samarbeider allerede på en del områder, og ser på flere mulige samarbeidsområder
- Anskaffelse: Gjennomført flere møter i 2016. Har bl.a. sett på verktøy for konkurransegjennomføring, funksjonalitet for arkivering og styringssystem for anskaffelse, samt utvekslet erfaring knyttet til anskaffelse
- Mobiltelefoni: Gjennomført møte, SVV har presentert sin BI-løsning for telefonrelaterte utgifter

Utviklingen i antall årsverk

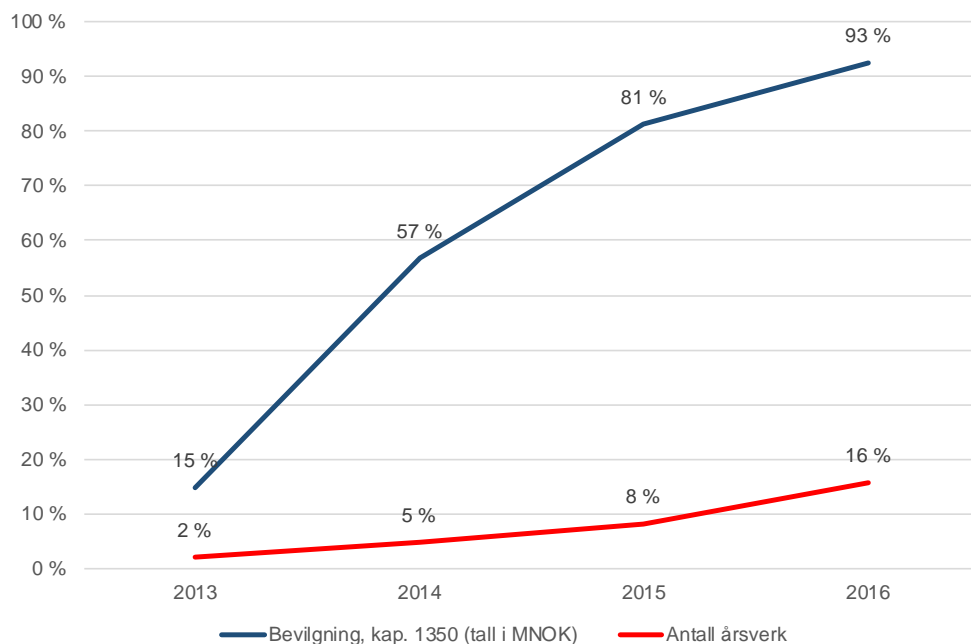
Jernbaneverket har gjennom 2016 hatt et behov for rekruttering innenfor særlig etterspurt kompetanse. Dette har i hovedsak dreid seg om signalfagene, planlegging og prosjektstyring/prosjektering.

Figuren viser prosentvis utvikling av bevilgningen til Jernbaneverket og antall årsverk, med utgangspunkt i 2012. Økningen i antall årsverk skyldes i for en stor del nye utbyggingsprosjekter, samt økt rekruttering innenfor signalmiljøet. I tillegg har en del innleide vært erstattet med tilsetninger.

I 2016 ble det innført ansettelsesstopp i administrative stillinger og stabs-/støttestillinger i Jernbaneverket, bortsett fra i de store utbyggingsprosjektene. I store deler av virksomheten var det

innført godkjenningsordninger for alle nyansettelser, også for stillinger som ble ledige etter ansatte som sluttet.

Figur 9: Utvikling i antall årsverk og bevilgning, pst



3.5.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbaneverket som infrastrukturforvalter har på vegne av Bane NOR utarbeidet søknaden vedrørende sikkerhetsgodkjenning for Bane NOR. Resultatet ble at Bane NOR ble gitt sikkerhetsgodkjenning for fem år med virkning fra 01.01.2017.

Det har for 2016 blitt utarbeidet en overordnet verdivurdering av Jernbaneverkets objekter og systemer. For å sikre god styring og kontroll på informasjonssikkerhet er prosjekt «Sikker info» blitt gjennomført, noe som ga Jernbaneverket fortløpende verdi- og risikovurderinger av sine relevante informasjonssystemer.

Egen strategi for samfunnssikkerhet i Jernbaneverket med tilhørende overordnet handlingsplan er utarbeidet. Strategi og handlingsplan konkretiserer hvordan føringene i «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren» skal følges opp. Underliggende handlingsplaner for beredskap, sikring og klimatilpasning konkretiserer ytterligere tiltak.

Tiltaksplanen som ble utarbeidet for Jernbaneverket i forbindelse med prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser»(SOROS) er fulgt opp, og mange tiltak er utført. Gjenstående tiltak er sett i sammenheng med og videreført i handlingsplanen for samfunnssikkerhet.

Det er gjennom 2016 arbeidet med «Handlingsplan for beredskap med tiltak». Flere tiltak gjenstår, og arbeidet videreføres i 2017.

«Handlingsplan for sikring med tiltak» på bakgrunn av sikringsrisikoanalyser er etablert og fulgt opp gjennom 2016. Noen tiltak gjenstår og planen videreføres i 2017.

Innen klimatilpasning har arbeidet med å redusere konsekvensene ved klimaendringer og naturhendelser blitt gitt prioritet, og en egen handlingsplan med detaljerte tiltak for klimatilpasning er utarbeidet.

En årsplan for øvelser er etablert, og øvingsplanen blir koordinert med togselskapene i Samarbeidsutvalg for Sikkerhet (SUS).

Jernbaneverket deltar i arbeidsgruppen som utarbeider «Retningslinjer for samfunnssikkerhet og beredskap» i rammeverket for knutepunktutvikling. Arbeidet sluttføres i 2017.

3.5.3 IKT-Sikkerhet

Som en del av vårt operative arbeid med IKT-sikkerhet er det inngått avtale med NSM om tilkobling til Allvis NOR. Dette er en tjeneste NSM tilbyr for å bedre sikkerheten i norske virksomheter underlagt sikkerhetsloven. Tjenesten består i hovedsak av regelmessig kartlegging og sårbarhetsundersøkelse av Jernbaneverkets utvalgte IP-adresser som er tilgjengelige på Internett. Samarbeidet med NORCERT er nå komplett ift. rapportering for 2016, og dette samarbeidet gir Jernbaneverket og sektoren større trygghet for en viss deteksjon av uønskede hendelser og tilgang til kompetansemiljøer som kan bidra med støtte ved spesielle hendelser i informasjonsdomenet.

Jernbaneverket har i 2016 utviklet sentrale elementer i et styringssystem for informasjonssikkerhet. Dette inkluderer utarbeidelse av krav til informasjonssikkerhet som omfatter krav til organisering, ansvar og myndighet. Det er tatt frem flere veiledere og enkelte verktøy til støtte i prosessene. 70 systemer er verddivurdert og det er utarbeidet en trusselvurdering. Jernbaneverket har også jobbet med å etablere en handlingsplan for det videre arbeidet med informasjonssikkerhet i 2017 som skal overtas av Bane NOR SF.

3.5.4 Forsknings samarbeidet «Shift2rail»

EU-kommisjonen opprettet sommeren 2014 et offentlig og privat eid foretak, Shift2Rail Joint Undertaking, som skal forvalte alle midler til jernbanerelatert forskning i EUs rammeprogram for forskning, Horizon 2020. Jernbaneverket oppnådde ikke assosiert medlemskap i Shift2Rail, men følger programmet gjennom State Representative Group, hvor Samferdselsdepartementet har formell representasjon. Jernbaneverket bistår Samferdselsdepartementets representant i møtene og på høringer av dokumenter fra Shift2Rail. Jernbaneverket holder norske aktører informert om muligheter innenfor åpne utlysninger.

3.5.5 Jernbaneverkets deltakelse i Naturfareprosjektet

Jernbaneverket har deltatt i Naturfareprosjektet (NIFS) som ble avsluttet i 2015. Det vises til NIFS sluttrapport for ytterligere informasjon.

3.5.6 Handlingsplan for kollektivtransport

Under følger en status på Jernbaneverkets punkter i Handlingsplan for kollektivtrafikk.

Handling	Kommentar – Status
pkt 5.3. Kartleggje utfordringer med samordning i byområda	Arbeidet ledes av Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket deltok i utarbeidelse av bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler for de største byene.
pkt 5.5. Gjennomføre KVU for auka transportkapasitet i Oslo	Arbeidet ble ledet av Jernbaneverket, mens Statens vegvesen og Ruter deltok. KVU ble overlevert oppdragsgiverne 23. november 2015 og KS1 pågår.

pkt 5.6. Utvikle eit attraktivt lokaltogtilbod i og rundt dei største byane	Skjer kontinuerlig, spesielt R16 ¹² som nå er operativ. Det er etablert gradvis forbedret tilbud, spesielt for Oslo og Akershus
pkt 5.7. Følgje opp investeringar i persontogmateriell	Jernbanelaget utarbeider planer for nødvendige infrastrukturtiltak.
pkt 6.3. Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar	Jernbanelaget og Statens vegvesen er ansvarlig for dette arbeidet. I 2016 ble utarbeidelse av strekninvisse planer videreført med planer for Sørlandsbanen og Bergensbanen basert på overordnet plan. Utredningen ser parkeringskapasiteten på strekningen i sammenheng, og legger arealbruksmønster, togtilbud, lokalt kollektivtilbud samt framkommelighet på hoved-, gang- og sykkelveinett til grunn for analyser av behov og anbefalinger om tiltak.
pkt 7.1. Utarbeide rammeverk for knutepunktsutvikling	Arbeidet ledes av Statens vegvesen. Jernbanelaget har deltatt i arbeidet.
pkt 9.3. Bete reisevaneundersøkingar	Arbeidet ledes av Samferdselsdepartementet, mens Jernbanelagdirektoratet deltar sammen med de andre transportetatene og Avinor. Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom etatene og Avinor, som rapporterer til NTP-Programstyret og -Styringsgruppa.
pkt 9.4. Bete transportmodellar	Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom transportetatene og Avinor, som rapporterer til NTP-Programstyret og -Styringsgruppa. Jernbanelagdirektoratet utvikler i tillegg til de nasjonale transportmodellene også andre transportmodeller, spesielt TRENKLIN. Arbeidet henger sammen med arbeidet på samfunnsøkonomiske analyser.
pkt 9.5. Bete grunnlag for samfunnsøkonomiske analyser	Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom transportetatene og Avinor. Arbeidet henger sammen med transportmodellarbeidet. I tillegg utvikler Jernbanelagdirektoratet egne beregningsverktøy og metoder.
pkt 12.2. Oppgradere jernbanestasjonar	I perioden 2014-2016 er 23 stasjoner oppgradert til status som fullt universelt utformet. Arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjoner er videreført i 2016 (bl. annet kontrastmerking på trappeneser og gjennomslukede flater, justering av dørtrykk og montering av automatiske døråpnere). I løpet av 2016 ble slike tiltak gjennomført på 32 stasjoner, slik at totalt 234 stasjoner nå er fri for mindre hindringer. Informasjonssystemet formidler informasjon om avganger og avvik både audiativt og visuelt. Alle stasjoner er vurdert å oppfylle minstekrav til universell

¹² Ruteplan 2016

	utforming. Den andre mobilbaserte løsningen baserer seg på en app- eller nettløsning som er under utvikling og er planlagt lansert i løpet av 2017.
pkt 12.3. Betre kompetanse om universell utforming	Undervisningsopplegg for stasjonsansvarlige er gjennomført.
pkt 13.2. og pkt 13.3. Retningslinjer for samfunnstryggleik og beredskap pkt13.4 Handling: Leggje tryggleik for dei reisande til grunn for utforming av kollektivtrafikken	Det er nedsatt en styringsgruppe og en prosjektgruppe bestående av Jernbaneverket, Statens vegvesen og representanter fra Kommunenes sentralforbund KS som har fått i oppdrag å utvikle et rammeverk for knutepunktutvikling, deriblant kap 13.2 og 13.4. Jernbaneverket deltar i arbeidsgruppen som utarbeider «Retningslinjer for samfunnssikkerhet og beredskap» i rammeverket for knutepunktutvikling. Arbeidet slutføres i 2017.

3.6 Bevilgningens anvendelse

3.6.1 Kontantregnskapet

Jernbaneverkets kontantregnskap i 2016 viser utbetalinger tilsvarende 19 735 mill. kr. mot en bevilgning på 20 124 mill. kr. Dette gir et mindreforbruk på 389 mill. kr. Kapittel 4350 viser innbetalinger tilsvarende 722 mill. kr. mot et proveny på 700 mill. kr. Dette gir en merinnbetaling på 22 mill. kr.

Tabell 11: Kontantregnskap 2016

Statskonto	Post	Bevilgning	Kontant	Avvik
135023	Drift og vedlikehold	8 780	8 916	-136
135025	Drift og vedlikehold GMB	145	124	20
135030	Investeringer i linjen	6 486	6 242	244
135031	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	4 640	4 428	212
135034	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	74	26	48
	Sum kap. 1350	20 124	19 735	389
435001	Kjørevegsavgift	44	27	-17
435002	Salg av utstyr og tjenester mv.	272	242	-30
435003	Betaling for bruk av godsterminaler	11	11	0
435006	Videresalg av elektrisitet til togdrift	233	223	-10
435007	Betaling for bruk av GMB	140	153	13
435037	Anleggsbidrag	0	66	66
	Sum kap. 4350	700	722	22

3.6.2 Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket er i dag helt innenfor merverdiavgiftens område, jf Mval §3-11 annet ledd bokstav i. Dette innebærer full fradragsrett for inngående merverdiavgift. Inngående merverdiavgift føres løpende i regnskapet ved at nettokostnad føres på en utgiftspost og inngående merverdiavgift på mellomværende i statsregnskapet. Mellomværende med Finansdepartementet er overført til 2017.

Jernbaneverket har en bevilgning i 2016 på 8 780 mill. kr. på post 23 Drift og vedlikehold. Utbetalingene på post 23 Drift og vedlikehold beløper seg til 8 916 mill. kr. Dette tilsvarer et samlet merforbruk på 136 mill. kr.

De mest vesentlige avvikene er:

- Jernbaneverket har i 2016 utbetalt 75 mill kroner i forbindelse med opprydding etter hendelser (naturskader og avsporinger). I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 31 S/Innst. 129 S (2016-2017) ble det omdisponert 40 mill kroner til dekning av utgifter til hendelser. Dette gir et merforbruk på 35 mill kroner i forbindelse med opprydding etter hendelser i 2016.
- Utgifter i forbindelse med snørydding og generell vinterdrift på stasjonsområder har i 2016 gitt et merforbruk på 35 mill kroner.
- Utgifter i forbindelse med innkjøp av kraft i 2016 er om lag 10 mill kroner lavere enn bevilgning på post 23 Drift og vedlikehold. Dette skyldes i hovedsak lavere kraftpriser og forbruksvolum enn hva som var forutsatt ved fastsettelsen av bevilgning for 2016. Jernbaneverket har tilsvarende en lavere innbetaling på kap. 4350 post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift i 2016.
- I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 31 S/Innst. 129 S (2016-2017) ble det omdisponert 27 mill kroner til dekning av prognostiserte merutgifter i forbindelse med utført korrektivt vedlikehold. Hensyntatt omdisponering har Jernbaneverket en merutbetaling på 42 mill kroner i forbindelse med utført korrektivt vedlikehold i 2016. Dette skyldes at behovet for å utføre akutt vedlikehold har vært større enn hva Jernbaneverket anslo i forbindelse med fastsettelsen av årsprognosen i rapporteringen pr. 2. tertial 2016.
- Merforbruk på 27 mill kroner til forebyggende vedlikehold. Dette skyldes i hovedsak merutbetalinger i forbindelse med utførte generiske kontroller og visitasjoner.
- I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 31 S/Innst. 129 S (2016-2017) ble det omdisponert 592 mill. kroner fra post 30 Investeringer i linjen til post 23 Drift og vedlikehold (fornyelse). Av omdisponeringen på 592 mill.kroner var det 475 mill.kroner øremerket til fornyelse. Hensyntatt omdisponering har Jernbaneverket en merutbetaling på 174 mill kroner i forbindelse med gjennomføring av fornyelser (ekskl. ERTMS) i 2016. Avviket skyldes økt aktivitet på ballastrens Dovrebanen, KL-anlegg Sørlandsbanen, samt utskifting av skinner, sviller og sporveksler.
- Prosjektet ERTMS har et mindreforbruk i 2016 tilsvarende 253 mill kroner. Avviket skyldes forsinkelser i prosjektgjennomføringen.

3.6.3 Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen

Jernbaneverket har i 2016 utbetalt 20 mill. kr. mindre enn bevilgning på post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen. Når det tas hensyn til merinntektsfullmakt i forhold til kap. 4350 gir det netto mindreforbruk tilsvarende 34 mill. kr. på post 25.

Mindreutbetaling på post 25 skyldes i hovedsak at det har vært lavere aktivitet i forbindelse med forebyggende vedlikehold på strekningen.

3.6.4 Post 30 Investeringer i linjen

Jernbaneverkets bevilgning på post 30 Investeringer i linjen utgjør 6 486 mill kroner i 2016. Det er utbetalt 6 242 mill kroner på post 30 investeringer i linjen i 2016. Utbetalingene er 244 mill kroner lavere enn bevilgningen. Når det tas hensyn til merinntektsfullmakt under kap. 4350 (post 37) tilknyttet post 30 er netto mindreforbruk 310 mill kroner. Nedenfor følger en oversikt over prosjektene med størst mindreutbetalinger.

Prosjektene med de største mindreutbetalingene

- Prosjektet Langset-Kleverud har et mindreforbruk på 96 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak utsatt sluttoppgjør på tre entrepriser.

- Prosjektet Sandnes-Stavanger har et mindreforbruk på 93 mill kroner. Idriftsettelse av Thales er utsatt til 2017.
- Prosjektet ERTMS, erfaringsstrekning har et mindreforbruk på 69 mill. kroner. Dette skyldes utsettelse av feilrettinger og installasjoner.
- Prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad har et mindreforbruk i 2016 på 48 mill kroner. Mindreforbruket skyldes forsinkelse i reguleringsprosessen. Dette påvirker omfang av grunnerverv. I tillegg har det vært lavere utbetalinger enn budsjettet i forbindelse med kontrakten for prosjektering.
- Prosjekt Stor-Oslo har et samlet mindreforbruk på 45 mill. kroner, noe som skyldes lavere aktivitet enn det som var planlagt.
- Prosjektet Reinsvoll kryssingsspor har et mindreforbruk på 40 mill. kroner. Kryssingssporet kan ikke tas i bruk før ERTMS innføres på Gjøvikbanen.
- Prosjektet Arna-Fløen (Ulriken tunnel) har et mindreforbruk 37 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak at boring av ny tunnel gjennom Ulriken ligger bak planlagt fremdrift.
- Prosjektet Farriseidet-Porsgrunn har et mindreforbruk i på 32 mill. kroner. Avviket skyldes i hovedsak at sluttoppgjør for grunn- og tunnelarbeider ikke er gjennomført som forutsatt.

Videre følger en omtale av prosjekter som i 2016 har et merforbruk.

[Prosjekter med merforbruk i 2016 på grunn av høyere planaktiviteter enn budsjettet](#)

- På grunn av høyere aktivitetsnivå enn hva som var forutsatt ved budsjetteringen har prosjektene InterCity Planlegging og InterCity Ringeriksbanen et merforbruk i 2016 på hhv. 89 mill kroner og 18 mill kroner.

[Prosjekter med merforbruk i 2016 på grunn av kostnadsøkninger](#)

- Holm-Holmestrand-Nykirke: Merforbruk på 41 mill kroner. Merforbruket skyldes i hovedsak økt kostnad knyttet til kompleksitet med arbeidene i nye Holmestrand stasjon. Styringsrammen er justert, men prognosen for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen.
- Arna omformerstasjon: Merforbruk på 26 mill kroner, noe som skyldes større omfang av grunnarbeider.
- Rombak kryssingsspor har et merforbruk på 35 mill kroner i 2016 på grunn av en raskere utbyggingstakt enn planlagt.

[Mer om risiko knyttet til Store prosjekter](#)

- For prosjektene Sandnes – Stavanger og Ganddal godsterminal er det påløpt kostnadsøkning grunnet utsatt leveranse av signalanlegg. Det er risiko for at sluttkostnad vil overstige kostnadsrammen.
- For prosjektet Farriseidet – Porsgrunn er det stor sannsynlighet for at sluttkostnad vil overskride kostnadsrammen. Kostnadsestimat kvalitetssikres i 1. kvartal 2017.
- For prosjektene på strekningen Bergen – Arna er det identifisert vesentlige kostnadsøkninger. Det er tvist med tunnelboringentreprenøren om store økonomiske krav. KS 2 er gjennomført, og det legges til grunn at forslag til ny kostnadsramme for det samlede prosjektet fremlegges for Stortinget våren 2017.

[Planlegging prosjektering og grunnerverv](#)

[InterCity Planlegging](#)

I 2016 var det høy aktivitet på kommunedelplan- og hovedplannivå på samtlige planstrekninger.

På Vestfoldbanen var det første og annen gangs behandling av kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for Drammen – Kobbervikdalen inkl. Drammen – Gulsbogen, med enstemmig vedtak av Jernbaneverkets anbefalte alternativ 20.12.16. For Nykirke – Barkåker ble Jernbaneverkets anbefalte alternativ enstemmig vedtatt i kommunene Horten, Re og Tønsberg i

oktober, og detalj- og reguleringsplanarbeidet er i gang. For Tønsberg – Larvik ble det arbeidet med forstudie og planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning, som sendes på høring i mars 2017.

På Østfoldbanen ble forstudien for hele strekningen Seut – Sarpsborg – riksgrensen avsluttet, og ved årsskiftet var planprogram for reguleringsplan med KU for Haug – Seut på høring. Parallelloppdrag ble gjennomført for knutepunktene i Fredrikstad og Sarpsborg. Planprogram for kommunedelplan med KU for dobbeltsporstrekningen Seut – Fredrikstad – Sarpsborg inkl. tilstøtende veianlegg i Fredrikstad og Sarpsborg var på høring. Det ble fastsatt i Fredrikstad kommune i 2016, og behandles i Sarpsborg i mars 2017.

For Dovrebanen ble kommunedelplan for dobbeltsporstrekningen Sørli – Hamar – Brumunddal oversendt planmyndighetene for første gangs behandling 1. juni. I Stange og Ringsaker fulgte planmyndighetene Jernbaneverkets anbefaling ved utleggelse til høring, og det ble fattet rettskraftige kommunedelplanvedtak henholdsvis 15. og 21.12.16. Hamar kommune la ut både Jernbaneverkets anbefalte og frarådede alternativ til høring, i tillegg til egne. Det ble fremmet innsigelser til samtlige alternativ, og planen oversendes KMD.

I 2016 ble det utarbeidet revidert versjon av Konseptdokumentet, som sier hva som skal bygges langs IC-strekningene, og Teknisk designbasis, som sier hvordan det skal bygges.

[Ringeriksbanen](#)

Jernbaneverket har sammen med Statens vegvesen fått oppdrag om å starte reguleringsplanarbeidet for Ringeriksbanen og ny E16 som et felles prosjekt. Videre planlegging gjennomføres med sikte på mulig felles anleggsstart i 2019 og mulig ferdigstilling av både vei og bane i 2024. Det er vedtatt bruk av statlig plan. Den nye banen skal gå i tunnel fra Sandvika til Sundvollen, med felles trasé for veg og bane over Kroksund og videre mot Hønefoss. Jernbanedelen av prosjektet er foreløpig anslått å koste 21 mrd. kroner. Det er i 2016 utbetalt 111 mill. kroner av et budsjett på 93 mill. kroner.

[Programområde – Bedre togtilbud på Østlandet – ny grunnrutemodell](#)

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

Samlet for programområdet er det i 2016 utbetalt 240 mill. kr., 15 mill. kr. under bevilgning.

[Programområde – Kapasitetsøkende tiltak](#)

Programområdet omfatter mindre og mellomstore tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Prosjektene med størst risiko under dette programområdet er hensettingsanleggene ved Hove og Skien. Prosjektet ved Hove har et usikkert kostnadsestimat, som kan medføre behov for ekstern kvalitetssikring. Skien hensetting er allerede 5 måneder forsinket grunnet behov for ytterligere prosjektering. Det er dermed risiko for utsatt ferdigstilling av de første hensettingsplassene.

Samlet for programområdet er det i 2016 utbetalt 927 mill. kr., 170 mill. kr. under bevilgning.

[Programområde – Stasjoner og knutepunkter](#)

Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter med vekt på sikkerhet, kundeinformasjon, tilgjengelighet for alle samt annen service.

Tiltakene med høyest risiko under dette programområdet er Sørumsand og Skarnes stasjoner. Se omtale i vedlegg Oversikt investeringsprosjekter.

Samlet for programområdet er det utbetalt 167 mill. kr., 52 mill. kr. under bevilgning.

Programområde – Sikkerhet og miljø

Programområde sikkerhet og miljø er delt inn i teknisk trafiksikkerhet, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljøtiltak. Programområdet omfatter tiltak i kjørevegen for å opprettholde og/eller forbedre sikkerhet, oppetid, samt miljøet rundt dagens infrastruktur.

Teknisk trafiksikkerhet omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav blant annet i togfremføringsforskriften.

Rassikring omfatter tiltak på eksisterende jernbanenett for å møte klimaendringer mv. Tiltakene består av bl.a. profilutvidelser, sikring mot steinsprang, flom og løsmasserelaterte skred, drenering, stabilisering av linjen. I tillegg styrkes overvåkning og inspeksjon av terrenget, og det etableres værstasjoner.

I kategorien planoverganger, utføres tiltak for å redusere risiko for ulykker ved planoverganger. Tiltak kan være etablering av planskilte krysninger (bruer, kulverter), sikring/varsling, vegomlegging/-utbedring av veigeometri, holdningsskapende arbeid, samt sanering/nedlegging av planoverganger.

I kategorien tunnelsikring, følger tiltakene i hovedsak av egne kartlegginger og risikovurderinger og forskriftskrav. Tiltak kan være nøddlys og skilting, tiltak for assistert evakuering, brannhemmende tiltak og ulykkesforebyggende tiltak

Miljøtiltakene omfatter tiltak mot dyrepåkjørsler, opprydding langs linjene og sanering av kilder til forurensning i grunnen.

Samlet for programområdet er det i 2016 utbetalt 544 mill. kr., 15 mill. kr. over bevilgning.

Programområdet – Tiltak i Osloområdet - prosjekt Stor-Oslo

Rammen for 2016 har gått med til å følge opp inngåtte kontraktsforpliktelser, og er en videreføring av tiltakene fra tidligere år. Det vises til vedlegg Oversikt investeringsprosjekter for omtale av tiltakene. Samlet for programområdet er det i 2016 utbetalt 37 mill. kr., 45 mill. kr. under budsjett.

Det vises til vedlegg Oversikt investeringsprosjekter.

3.6.5 Post 31 Dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen)

I 2016 er det utbetalt 4 428 mill. kr., noe som er 212 mill. kr. under bevilgning på 4 640 mill. kr.

Under vises hovedårsakene til avviket.

For grunnverv er mindreforbruket 21 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at det ble inngått færre avtaler om grunnverv enn planlagt - hovedsakelig fordi arbeidet tok lenger tid enn forutsatt. Dette er ikke kritisk med hensyn til å kunne gjennomføre hovedarbeider som planlagt.

For hovedarbeider er mindreforbruket 46 mill. kr. Dette reflekterer oppnådd fremdrift og oppnådde milepæler i totalentreprisekontraktene (engineering, procurement and construction - EPC) for underbygning Oslo S, tunnel boremaskiner, tunnel boring og sprenging og Ski stasjon og dagstrekning.

Det er videre mindre avvik (både merforbruk og mindreforbruk) for byggherrekostnader, forberedende arbeider, signalarbeider og andre kontrakter.

Styringsrammen er 25 274 mill. kr. og hovedfremdriftsplanen planlegger for ibruktaking i desember 2021. Kostnadsrammen er 27 265 mill. kr.

Alle EPC-kontrakter for hovedarbeider - unntatt kontrakt for jernbanetekniske arbeider Innføring Oslo S som vil inngås våren 2017 - er nå inngått. Disse er nå førende for produksjonen og utbetalinger. Betalingsplanene for disse kontraktene har redusert usikkerheten knyttet til de enkelte års budsjettbehov fra og med 2016. Usikkerheten vil nå hovedsakelig være begrenset til oppnåelse av fremdrift og milepæler som i henhold til kontraktene utgjør mesteparten av grunnlaget for utbetalinger. Tunnelarbeidene og arbeidene for innføring Oslo S er tidskritiske og utgjør de største risikoelementene for framdriften.

[Ski hensetting](#)

Prosjektet er avsluttet. Sluttkostnad ble 523 mill. kr, som er under styringsrammen på 538 mill. kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 565 mill. kr. Det er i 2016 utbetalt 0,8 mill. kr. av en bevilging på 1,7 mill. kr.

3.7 Bruk av fullmakter

Jernbaneverket er delegert både ettårige og stående fullmakter. I det følgende er rapportering på disse fullmaktene for 2016.

[Salg og bortfeste av fast eiendom](#)

JBV kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle. Jernbaneverket har i 2016 solgt og bortfestet eiendom for totalt 2,5 mill. kr, der festeinntekten utgjør 1,9 mill. kr.

[Kjøp og feste av fast eiendom](#)

Fullmakten omhandler to forhold:

- 1 Ordinært kjøp og feste av fast eiendom. Jernbaneverket er delegert fullmakt til kjøp og feste av grunnarealer og kjøp av fast eiendom for en verdi inntil 30 mill. i hvert enkelt tilfelle (ordinært kjøp).
- 2 Kjøp og feste i forbindelse med utbyggingsprosjekter. Når det gjelder kjøp og feste i forbindelse med utbyggingsprosjekter skal beløpet være innenfor kostnadsrammen for prosjektet og begrenset oppad til 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.

Når det gjelder ordinært kjøp av eiendom har Jernbaneverket i 2016 hatt kostnader i tilknytning til grunnnerverv på om lag 27 mill. kr.

I forbindelse med utbyggingsprosjekter har Jernbaneverket i 2016 hatt kostnader i tilknytning til grunnnerverv på om lag 350,7 mill. kr. Kjøpene er innenfor kostnadsrammene til det enkelte prosjekt og utgjør ikke mer enn 50 mill i hvert enkelt tilfelle.

[Tilsagnsfullmakt](#)

Samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar kan ikke overstige følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kr

Tabell 12: Disponering av tilsagnsfullmakt

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	0,0
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	10,0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	0,0
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	10,0

Jernbaneverket har i 2016 gitt tilsagn til støtte opptil 10 mill. kroner til Iveland kommune for bygging av nytt sidespor ved Vatnestrøm industriområde. Formålet med dette sidesporet er i hovedsak å ivareta transport av vann som produseres av Voss Water fra Vatnestraum i Iveland kommune til Kristiansand havn med jernbane. Tiltaket er planlagt ferdigstilt innen første halvår av 2017.

I februar 2016 mottok Jernbaneverket en søknad fra Larvik Havn om reetablering av spor til havnen. Jernbaneverket har hatt god dialog med Larvik Havn og mottok 14. juni en oppdatert søknad pålydende 10,1 millioner kroner. Søknaden ble behandlet i 2016, men støtte kunne ikke innvilges grunnet manglende midler innenfor gjeldende tilsagnsfullmakt. (Jernbanedirektoratet og Bane NOR godkjente senere søknaden den 20. januar 2017)

Bestillingsfullmakter

Bestillingsfullmakten benyttes i Jernbaneverket til kjøp av materiell til lagrene samt til innkjøp av maskiner. Samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar kan ikke overstige følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kr

Tabell 13: Disponering av bestillingsfullmakt

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	627,5
+ Korreksjon av forpliktelser per 2015	15,3
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	307,7
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	332,8
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	617,6

Deler av innkjøpene av materiell og utstyr som faller inn under bestillingsfullmakten er foretatt mot utlandet og utenlandske valutakurser, først og fremst i euro, for disse innkjøpene er kontraktsdatoen lagt til grunn for beregnede forpliktelser. Til sammen 15,3 mill. kroner er lagt til forpliktelsene per 31.12.2015 som følge av at bestillinger foretatt sent i 2015 ikke kom med på rapporteringen.

Fullmakt til forskuttering

Jernbaneverket har fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål ut over gitt bevilgning på kap. 1350 post 30, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

Det er ikke inngått avtaler om forskuttering i 2016. Boet etter konkursen i Northland i 2014 er nå gjort opp og Jernbaneverket har fått godkjent sitt krav. Det forventes en utbetaling på om lag 415 000 fra boet.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Jernbaneverket har fått fullmakt til:

- Pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
- Å forplikte statens for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1350		Jernbaneverket	
	30 og 34	Investeringer	1 000 mill. kr
	30	Planlegging av nye prosjekter	2 400 mill. kr

Når det gjelder den første fullmakten er det i 2016 ikke inngått forpliktelser ut over de kostnadsrammer som er gitt i Prop 1S. For resterende fullmakter gjelder følgende forpliktelser:

Tabell 14: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	521,0
+ Prosjekter har endret fullmakt	296,0
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	599,0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	597,0
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	817,0

Tabell 15: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til planlegging av nye prosjekter

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	641,0
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	1655,0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	988,0
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	1308,0

Jernbaneverket ble tildelt fullmakt til pådra forpliktelser knyttet til ERTMS-prosjektet i supplerende tildelingsbrev for 2016. Forpliktelser knyttet til ERTMS er fra 2. tertial 2016 skilt ut fra fullmakt for drift og vedlikehold, og rapporteres separat under forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter.

Tabell 16: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret knyttet til investeringer i ERTMS-prosjektet

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	51,2
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	124,7
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	50,4
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	125,5

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeid

Jernbaneverket har fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeid på kap. 1350 post 23, 25 og 34, inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle/nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1350		Jernbaneløst		
	23, 25 og 34	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kr	2 400 mill. kr

Tabell 17: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeid

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	1 309,2
- Korreksjon av forpliktelser per 2015	105,8
+ Nye forpliktelser pådratt i 2016	824,9
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2016	818,2
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2016	1 210,1

Fullmakt for drifts- og vedlikeholdsarbeidet har grensesnitt mot delegert fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Fullmakten for drift- og vedlikehold har blitt definert til å gjelde forpliktelser knyttet til arbeid på infrastrukturen. Forpliktelser per 2015 er korrigert med netto -105,8 mill. kroner som følge av korrigert utregning av forpliktelsene og som følge av justering av grensesnittet mot fullmakt for å inngå leieavtaler og kjøp av tjenester ut over budsjettåret.

[Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret](#)

Jernbaneløst har i 2016 inngått forpliktelser for 2017 på 850,5 mill. kroner når det gjelder leieavtaler og kjøp av tjenester. Forpliktelsene er definert til å gjelde kjøp til den ordinære driften av Jernbaneløst for kommende budsjettår.

Tabell 18: Disponering av fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Forpliktelser etter hovedkategorier	Mill. kr
Husleie	257,0
Stasjoner, felleskostnader drift og driftsavtaler	123,0
IKT, lisens og vedlikeholdsavtaler	226,2
Kantinedrift	47,2
Renhold	14,1
Leasing av biler mv.	167,7
Annet (sikkerhet, vakthold mv.)	15,3
Totalt	850,5

[Anleggsbidrag](#)

Jernbaneløst har mottatt innbetalinger over post 37 Anleggsbidrag tilsvarende 66,0 mill. kroner. Innbetalte anleggsbidrag gjelder i hovedsak investeringsprosjektene Bjørnfjell kryssingsspor og Rombak kryssingsspor på Ofofbanen, samt stasjonsprosjekter (adkomst Varingskollen, sykkelhotell på Lillestrøm og Asker mv).

4 Styring og kontroll i virksomheten

Jernbaneverket har i 2016 arbeidet systematisk med å forbedre intern styring og kontroll iht. økonomireglementet og veiledningene fra Direktoratet for økonomistyring (DFØ).

Det er gjennomført risikovurderinger i mål- og resultatstyringen i Jernbaneverkets interne oppfølging, og virksomhetskritiske risikoer er rapportert regelmessig i styringsdialogen. Av vesentlige risikoer i 2016, kan nevnes:

- Manglende robusthet i anleggene
- Økende alder på kontaktledningsanlegget
- Mangelfull sportilgang
- Mangelfulle prosesser med Trafikk og marked
- Manglende gjennomføring av sikring av planoverganger
- Risiko for økt sykefravær som følge av reform og omstilling
- Risiko for få antall tilbydere på JBVs konkurranser
- Risiko for manglende gevinstuttak
- Manglende gjennomføring av TekDok-prosjektet

Jernbaneverket har etablert en ekstern kanal for varsling. Den eksterne kanalen kan benyttes av ansatte, leverandører, kunder og brukere for å varsle om kritikkverdige forhold.

Det er etablert et samarbeid med Statens Vegvesen for å forbedre og dele erfaringer relatert til arbeidet med intern kontroll.

Styringsportalen som er Jernbaneverkets hovedløsning for formidling av styrende informasjon på intranettet Banenettet, er satt i drift og er tilgjengelig for alle medarbeidere.

Jernbaneverket har gjennomført en undersøkelse for å undersøke hvorvidt det er etablert tilstrekkelig intern kontroll i linjeorganisasjonen innenfor forsyningsområdet, primært rettet inn mot korrupsjon og andre former for misligheter. Rapporten anfører at Jernbaneverkets rammeverk for intern kontroll på dette området totalt sett vurderes som tilfredsstillende utformet.

Det er gjennomført en evaluering av ERTMS erfaringsstrekning Østfoldbanen østre linje. Riksrevisjonen har gjennomført forvaltningsrevisjon av effekter av investeringer i jernbanen og igangsatt forvaltningsrevisjon av gods fra vei til sjø og bane, samt etterlevelserevisjon knyttet til fornyelsesprosjekter i Oslo-området.

Jernbaneverket har gjennomført kampanjen «Flaks», en kampanje med mål om å øke innmeldingen av saker i avvikshåndteringssystemet Synergi og bedre oppfølgingen av disse sakene. Det har vært et særlig fokus på mindre saker/hendelser som kan få større konsekvenser. Kampanjen har ført til en betydelig økning i antall egenmeldte saker fra organisasjonen, og det er gjort en rydding i oppfølging og ansvarlige. Kampanjen har hatt et høyt lederfokus.

Det er jobbet for enklere, sikrere og mer effektive løsninger for medarbeidere ute i organisasjonen. Det er åpnet for at medarbeidere med håndholdte enheter ute kan få raskere tilgang til IKT-systemer, applikasjoner og nettverk. Dette gir bedre og mer effektive brukeropplevelser. Videre har det også blitt publisert en app for Sikker jobbanalyse. Sikker jobbanalyse er en risikovurdering som gjøres før man skal starte en risikofyllt arbeidsoperasjon, og appen skal bidra til å sikre seg mot de risikoene som en ikke kan planlegge.

Det har i 2016 pågått et omfattende arbeid for å klargjøre organisasjonen for overføring til Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet. Blant annet gjelder dette overføring av avtaler og kontrakter, styrende dokumentasjon, risikostyring og intern kontroll, rutiner og prosesser i styringssystemet, økonomi- og regnskapssystem mv.

4.1 Likestilling, tilsatte og lønn

Nedenstående Tabell viser antall ansatte og grunnlønn pr 31.12.2016.

Tabell 19: Kjønn, stillingskategori og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn, grunnlønn		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2016	25,6	74,4	4568	45 678	42 830	43 558
Direktører og avdelingsdirektører	2016	29,2	70,8	48	94 829	82 225	85 901
Mellomledere	2016	24,8	75,2	282	63 771	59 792	60 779
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2016	47,4	52,6	725	48 999	51 162	50 136
Saksbehandlere og kontorstillinger	2016	78,6	21,4	196	36 456	37 545	36 689
Ingeniører og arkitekter	2016	26,5	73,5	1172	50 682	51 748	51 466
Arbeidsledere	2016	6,0	94,0	368	37 864	38 618	38 572
Fagarbeidere	2016	2,7	97,3	970	35 669	35 839	35 834
Togledere, trafikkstyrere og toginformatører	2016	34,0	66,0	603	34 527	35 812	35 375
Lærlinger og aspiranter	2016	8,7	91,3	195	19 654	16 450	16 729
Annet	2016	66,7	33,3	9	34 410	32 738	33 853

Tabell viser deltidsansatte og midlertidig ansatte, inkludert lærlinger, per 31.12.2016. For overtid og foreldrepermisjon er det oppgitt prosentvis fordeling av total overtid/permisjon i 2016 mellom kjønn. Sykefraværet viser sykefraværprosenten for legemeldt fravær for hhv kvinner og menn i 2016.

Tabell 20: Deltids- og midlertidig tilsatte, overtid og fravær

	Deltid		Midlertidig ansatte		Overtid (%)		Foreldrepermisjon		Legemeldt fravær	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2016	89	64	55	202	9,4	90,6	52,8	47,2	4,6	3,3
2015	94	61	40	182	9,4	90,6	45,1	54,9	5,4	3,1

Andelen kvinner har økt fra 23,7 % til 25,6 % fra 2015 til 2016.

I stillingskategorien Saksbehandlere og kontorstillinger er et flertall av de ansatte kvinner. I de fleste andre kategoriene er et klart flertall menn. Innenfor de fleste kategoriene er det ingen store forskjeller

i gjennomsnittslønn for kvinner og menn. Der det er tydelig forskjell mellom gjennomsnittslønnen for kvinner og menn, kan det også påvises andre forhold som forskjellig alderssammensetning mv.

Jernbaneverket har på flere måter arbeidet for å fremme likestilling og hindre diskriminering. I stillingsutlysningene har alle kvalifiserte kandidater med ulik utdanning, arbeids- og livserfaring bli oppfordret til å søke stillinger. Staten har lagt til rette for ansatte som har eller har fått redusert arbeidsevne.



5 Vurdering av fremtidige utsikter

Jernbaneverket har lagt bak seg et år med meget høyt aktivitetsnivå. Omfattende vedlikeholdsarbeid har vært gjennomført i 2016 og viktige milepæler i investeringsprosjektene er nådd.

Jernbaneverket har i løpet av 2016 avgitt betydelig med ressurser for å sikre overgangen til nye enheter og endrede rammebetingelser. Til tross for de omfattende endringer som nå gjennomføres, har ikke jernbanens kunder blitt skadelidende som følge av omfattende reformaktiviteter. Jernbaneverket er også tilfreds med at fremdriften i investeringsprosjektene er tilfredsstillende.

I samsvar med forutsetningene i Jernbanereformen ble Jernbaneverket avviklet 31.12.2016. Av de ansatte i Jernbaneverket 31.12.2016 ble:

- 4282 ansatte, tilsvarende 4227 årsverk overført til Bane NOR.
- 201 ansatte, tilsvarende 197 årsverk overført til Jernbanedirektoratet
- 85 ansatte, tilsvarende 84,6 årsverk sluttet. Ingen av de ansatte som sluttet ble sagt opp som følge av Jernbanereformen.

I tillegg ble det overført enkelte ansatte til Bane NOR som har hatt permisjon uten lønn fra Jernbaneverket i lengre tid.

Jernbaneverket oppgaver og ansvar viderføres i Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelseskomentarer til Jernbaneverkets årsregnskap 2016

Formål

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 Infrastruktur og Trafikk og Marked. De aller største investeringsprosjektene, som for eksempel Intercity, er organisert som selvstendige enheter med rapporteringslinje til Assisterende jernbanedirektør. Overordnet myndighet fastsetter omfanget av jernbanenettet og bevilger midler til drift, vedlikehold av og investeringer i jernbanenettet som er underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar.

Jernbaneverket legges ned pr. 31.12.2016 og fra og med 01.01.2017 er Jernbaneverkets oppgaver og ansatte overført til Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF ved virksomhetsoverdragelse.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet. Jernbaneverkets årsregnskap består av bevilgningsrapportering og artskontorrapportering med noter (kontant årsregnskap). Årsregnskapet består i tillegg av en oppstilling av virksomhetsregnskapet. Jernbaneverket mener regnskapet gir et dekkende bilde av etatens disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurdering av vesentlige forhold

Kontant årsregnskap

Bevilgningsrapporteringen viser at årets samlede utgifter utgjør 19,9 mrd. kr. mot samlet tildeling på 20,1 mrd. kr. Sum inntektsbevilgning utgjør 0,7 mrd. kr. og det er inntektsført 1,1 mrd. kr. Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet utgjør 18,7 mrd. kr.

Årets samlede utgiftsbevilgninger har økt med 1,2 mrd. kr. fra 2015 til 2016 og utgjør 20,1 mrd. kr., hvorav økningen til vedlikehold og fornyelser utgjør 1,6 mrd. kr., mens bevilgningen til investeringer er redusert med 0,4 mrd. kr.

Jernbaneverket har utbetalt 10,7 mrd. kr. av investeringsbevilgningen på 11,1 mrd. kr., noe som gir et mindreforbruk på 0,4 mrd. kr.

Det er et netto merforbruk på 0,1 mrd. mill. kr. på post 23 til drift og vedlikehold som i hovedsak skyldes større utbetalinger i forbindelse med forsert gjennomføring av korrektivt og forebyggende vedlikehold, herunder fornyelser.

Oppstilling av artskontorrapporteringen viser hvilke utgifts- og inntektsarter som inngår i rapporteringen til statsregnskapet.

Periodisert årsregnskap

Det periodiserte regnskapet viser at årets inntekt fra bevilgninger er økt med 1,4 mrd. kr. fra 2015 og er på 7,4 mrd. kr. Øvrige driftsinntekter utgjør 697 mill. kr. Bevilgningsinntekter utgjør 91 % av sum driftsinntekter og inkluderer inntekter som tilbakeføres fra utsatt inntektsføring med samme beløp som årets avskrivninger.

Årlige forbruk av kontantbevilgninger 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. Avskrivninger og inntekter har økt med 213 mill. kr. fra 2015 til 2016.

Årets totale driftskostnader har økt med 5,6 mrd. kr. hvorav hoveddelen vedrører endring i usikre forpliktelser med 2,1 mrd. kr. jfr note 4, og korleksjon og kostnadsføring av tidligere års balanseførte fornyelser og større vedlikeholdsarbeider med kr 2,85 mrd. kr. I periodisert regnskap avlagt i samsvar med statlige regnskapsstandarder er akkumulerte kostnader for Jernbaneverket større enn akkumulerte inntekter. Hensyntatt usikre forpliktelser og kostnadsføring av tidligere balanseførte prosjekter, er driftsresultatet 4,7 mrd. kr. dårligere enn i fjor.

De største pågående investeringsprosjektene er Oslo – Ski (Follobanen) hvor det er investert 4,1 mrd i 2016, og 8,9 mrd akkumulert, Farriseidet- Porsgrunn, hvor det er investert 0,8 mrd i 2016, og 6 mrd akkumulert, og Ulriken tunnel hvor det er investert 0,3 mrd. kr. i 2016, og 1,1 mrd. akkumulert, (jfr note 5c til virksomhetsregnskapet). Når det gjelder planlagte investeringer i neste regnskapsperiode vises til Nasjonal Transportplan for 2014-2023, samt plangrunnlag for ny Nasjonal Transportplan og Jernbanedirektoratets budsjettproposisjoner for 2017 og 2018.

På eiendelssiden er det tre store poster for varige driftsmidler: Infrastruktur 57 mrd. kr. (52%). Bygninger, tomter og annen fast eiendom 32 mrd. kr. (29%) og Anlegg under utførelse 21 mrd. kr. (19%). Varige driftsmidler har økt med tilsammen 9,3 mrd. kr. fra 2015 til 2016. Anlegg under utførelse er redusert med 10,7 mrd. kr, og infrastruktur har økt med 19,2 mrd. kr.

Ikke inntektsført bevilgning under avsetninger for langsiktige forpliktelser på 110 mrd. kr. tilsvarer sum immaterielle eiendeler og sum varige driftsmidler på eiendelssiden. Annen langsiktig og kortsiktig gjeld på totalt 4,4 mrd. kr. sammen med ikke inntektsført bevilgning gir en negativ avregning med statskassen på 2,2 mrd. kr. Resultatregnskapet etter statlige regnskapsstandarder viser at det utenom av- og nedskrivninger, er kostnadsført 11,1 mrd. Av dette er 2,1 mrd. kr avsetning for usikre forpliktelser og 2,85 mrd er kostnadsføring av tidligere balanseførte prosjekter. Dette innebærer at kr 6,15 mrd. kr er brukt til drift og vedlikehold i Jernbaneverket i 2016. Årets avskrivninger er kostnadsført med 1,7 mrd. kr. Midler brukt til investeringer i 2016 er på 10,8 mrd. kr. Av disse investeringskostnadene er 2,8 mrd. kr. brukt til fornyelser av jernbaneinfrastrukturen for å forlenge levetiden eller forbedre kvaliteten på eksisterende infrastruktur (midler brukt til fornyelse er bevilget på driftsbevilgningen og ikke investeringsbevilgningen).

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Jernbaneverket. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per d.d. men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2016.

Oslo, 15 mars 2017


Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

Trond Bjerke
Direktør, Styring og organisasjon
(fungerende)



6.2 Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet

Årsregnskap for Jernbaneverket er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er utarbeidet i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2016 og krav fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Utgifter er foretatte utbetalinger og inntekter er mottatte innbetalinger for regnskapsåret 2016. Bevilgninger vises ikke som inntekter i kontantregnskapet.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner (budsjettkontoplan og artskontoplan). Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "*Netto rapportert til bevilgningsregnskapet*" er lik i begge oppstillingene.

Jernbaneverket er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Jernbaneverket tilføres ikke likviditet gjennom året (som innbetaling), men har en trekkrettighet på vår statlige konsernkonto. Ved årets slutt og overgang til nytt år nullstilles saldoen på oppgjørskontoen.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

6.3 Bevilgningsrapporteringen

Oppstilling av bevilgningsrapportering per 31.12.2016 (bruttobudsjetterte virksomheter)

Utg. kap.	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling for 2016	Kontant-regnskap 31.12.16	Merutgift (-) og mindre-utgift
1350	Jernbaneverket	23	Drift og vedlikehold	A	8 779 594	8 915 753	-136 159
1350	Jernbaneverket	25	Drift og vedlikehold av Gardemobanen	A	144 764	124 302	20 462
1350	Jernbaneverket	30	Investeringer i linjen	A	6 485 794	6 241 606	244 188
1350	Jernbaneverket	31	Nytt dobbeltspor	A	4 639 857	4 427 568	212 289
1350	Jernbaneverket	34	Kompensasjon for arbeidsgiveravgift		73 893	26 076	47 817
1352	Jernbanedirektoratet	1	Driftsutgifter			28 647	-28 647
1356	Infrastrukturforetak jernbane	70	Tilskudd til drift			78 710	-78 710
1633	Nettoordning statlig betalt MVA	1	Driftsutgifter			6 280	-6 280
0471	Justisdepartementet	71	Driftsutgifter			3 643	-3 643
Sum tildelt/utgiftsført					20 123 902	19 852 586	271 316

Innt. kap.	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling for 2016	Kontant-regnskap 31.12.16	Merinntekt og mindre-inntekt (-)
4350	Jernbaneverket	01	Kjøreveisavgift		44 000	26 550	-17 450
4350	Jernbaneverket	02	Salg av utstyr og tjenester		271 900	241 606	-30 294
4350	Jernbaneverket	03	Betaling for bruk av godsterminaler		11 100	11 292	192
4350	Jernbaneverket	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift		233 200	223 188	-10 012
4350	Jernbaneverket	07	Betaling for bruk av Gardemobanen		140 050	153 330	13 280
4350	Jernbaneverket	37	Anleggsbidrag			66 020	66 020
5605	Jernbaneverket	83	Renter av alminnelig fordringer			44	44
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			375 941	375 941
Sum inntektsbevilgning/inntektsført					700 250	1 097 971	397 721

Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet 18 754 614

Kapitalkontoer		
60040101	Norges Bank KK /innbetalinger	4 828 850
60040102	Norges Bank KK/utbetalinger	- 23 892 026
650013;840013	Deposita og avsetninger under Samferdsel	- 7 901
	Endring i mellomværende med statskassen	-316 463
Sum rapportert		-316 463

Kapitalkontoer

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)	2016	2015	Endring
Mellomværende med statskassen	-997 809	- 681 345	-316 463

Note A – Forklaring av samlet tildeling

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135023	0	8 779 594	8 779 594
135025	4 714	140 050	144 764
135030	1 221 194	5 264 600	6 485 794
135031	526 557	4 113 300	4 639 857
135034	42 893	31 000	73 893

Note B – Forklaring til brukte fullmakter og grunnlag for overføring til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastnings-fullmakter	Merutgift(-)/ mindretgift etter avgitte belastnings-fullmakter	Merinntekter iht merinntektsfullmakt ¹³	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger	Sum grunnlag for overføring	Maksimalt overførbart beløp ¹⁴	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten* ¹⁵
135023	"kan overføres, kan nyttes under post 30"*	-136 159	0	-136 159			0	-136 159	13 552 526	0
135025	"kan overføres"	20 462	0	20 462	13 280		0	33 742	237 146	33 742
135030	"kan overføres, kan nyttes under post 23"	244 188	0	244 188	66 020		0	310 208	16 284 325	310 208
135031	"kan overføres"	212 289	0	212 289	0		0	212 289	4 184 121	212 289
135034	"kan overføres"	47 817	0	47 817	0		0	47 817	64 500	47 817
135201	Mottatte belastningsfullmakter**	-28 647		-28 647				0	0	0
135670	Mottatte belastningsfullmakter***	-78 710		-78 710				0	0	0
163301	Mottatte belastningsfullmakter****	-6 280		-6 280				0	0	0
047/71	Mottatte belastningsfullmakter	3 643	0	3 643	0		0	0	0	0

** *Utg. kap. 0471 Justis- og beredskapsdepartementet:* Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket fullmakt til å belaste kap. 471, post 71 under Justis- og beredskapsdepartementet for erstatningskrav mot staten. I 2016 har Jernbaneverket utbetalt erstatningskrav på til sammen kr 3 643 292,50 over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett.

*** *Utg. kap. 135201 Jernbanedirektoratet:* Jernbaneverket har mottatt belastningsfullmakter på kr 34.000.000 fra Jernbanedirektoratets på kapittel/post 135201

¹³ Refusjoner og merinntekter er fordelt på tilhørende utgiftsposter på kap. 1350

¹⁴ Maksimalt beløp som kan overføres er 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se det årlige rundskrivet R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger

¹⁵ Grunnlag for mulig overføring av ubenyttede midler på post 30 er motregnet mot merutgift på post 23

**** *Utg. kap. 135670 Samferdselsdepartementet:* Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket fullmakt til å utgiftsføre kostnader gjeldende Bane NOR SF på kapittel/ post 135670.

**** *Utg. kap. 163301 Samferdselsdepartementet:* Jernbaneverket har fått anledning til å belaste Jernbanedirektoratets andel av merverdiavgift på kapittel/ post 163301

6.4 Artskontorrapporteringen

Oppstilling av artskontorrapporteringen for 2016

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	31.12.2016	31.12.2015
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	66 020	108 880
Salgs- og leieinnbetalinger	1	616 936	501 929
Andre innbetalinger	1	39 779	183 834
Sum innbetalinger fra drift		722 735	794 643
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter	2	2 272 791	2 111 874
Andre utbetalinger til drift	3	3 588 595	2 953 976
Sum utbetalinger til drift		5 861 651	5 065 850
Netto rapporterte driftsutgifter		5 138 651	4 271 207
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	5 715	9 015
Sum investerings- og finansinntekter		5 715	9 015
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	13 892 808	12 114 860
Utbetaling av finansutgifter	4	2 804	90 198
Sum investerings- og finansutgifter		13 895 612	12 205 058
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		13 889 897	12 196 043
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	6	95 727	29 480
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		95 727	29 480
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
5700 – Folketrygdens inntekter – Arbeidsgiveravgift		375 941	342 086
1633 – Nettoordning statlig betalt MVA		-6 280	
Sum inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		369 661	342 086
Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		18 754 614	16 154 644
Oversikt over mellomværende med statskassen			
		31.12.2016	31.12.2015
Fordringer		322	424
Merverdiavgift		997 487	817 204
Kasse		0	19
Skyldig skattetrekk		0	- 128 942
Skyldige offentlige avgifter		0	- 5 793
Annen gjeld		0	- 1 567
Sum mellomværende med statskassen	7	997 808	681 345

Note 1 – Innbetalinger fra drift

	31.12.2016	31.12.2015
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	66 020	108 880
Salgs- og leieinnbetalinger	616 936	501 929
Andre innbetalinger	39 779	183 834
Sum driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	722 735	794 643

Note 2 – Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter

	31.12.2016	31.12.2015
Lønn fast ansatte	2 458 194	2 290 245
Lønn midlertidig ansatte	94 816	74 576
Arbeidsgiveravgift	329 013	306 026
Annen personalutgift	94 181	90 809
Sykepenger og andre refusjoner	-73 670	- 66 148
Timeutgifter til lønn og sosiale utgifter som overføres til investeringsutgifter	- 629 743	-583 634
Sum utbetalinger til lønn og sosiale utgifter	2 272 791	2 111 874

Utgifter til lønn og sosiale ytelser som belastes på investeringsprosjekter gjennom interne timebelastninger trekkes ut som egen post (aktiverte timeutgifter for lønn og sosiale ytelser) som vist ovenfor. Når lønnsutgifter og sosiale utgifter (som inngår i investeringer) derimot blir ført direkte på prosjekter og ikke gjennom intern belastning av utgifter ut fra timebelastning, blir investeringsutgiftene trukket ut av artskonti for lønn m.m. direkte. Se note 3 for opplysninger om disse beløpene, som inngår i linjen utbetalt til investeringer i oppstilling av artskontorapportering med spesifisering i tilhørende note.

Ansatte*	2016	2015
	Ansatte/årsverk	Ansatte/årsverk
Fast ansatte	4311/4254	4 051/3 996
Midlertidig ansatte	84/84	55/55
Lærninger	173/173	167/167

*Tabellen viser antall ansatte og årsverk i 2015 og 2016.

Note 3 – Andre utbetalinger til drift

	31.12.2016	31.12.2015
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	158 222	147 386
Elektrisk kraft, nettleie	92 148	77 220
Leie og vedlikehold lokaler	587 458	461 837
Driftsmateriell	234 564	239 728
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	211 378	146 336
Entreprenør- og prosjekteringstjenester (*)	953 940	843 865
Reiser, diett og forpleining	128 149	113 917
Telekommunikasjon	43 775	47 437
Innleid arbeidskraft (*)	97 961	65 179
Konsulenttjenester (*)	155 588	133 310
Tap og avsetning til tap	-135	0
Øvrige kostnader (*)	925 546	677 761
Sum andre utbetalinger til drift	3 588 595	2 953 976
(*) Herav kjøp av fremmede tjenester til drift	1 141 112	981 433

Note 4 – Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2016	31.12.2015
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	207	950
Valutagevinst	5 505	8 064
Annen finansinntekt	4	0
Sum innbetaling av finansinntekter	5 715	9 015
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	463	368
Valutatap	2 312	89 825
Annen finansutgift	29	5
Sum utbetaling av finansutgifter	2 804	90 198

Note 5 – Utbetalt til investeringer

	31.12.2016	31.12.2015
Investeringer infrastruktur*	10 344 198	9 567 973
Utbetalinger enkeltinvesteringer	35 810	0
Fornyelse av eksisterende infrastruktur*	3 373 019	2 352 268
Maskiner og tekniske innretninger	134 700	145 418
Tomter og grunnarealer	5 081	49 202
Sum utbetalt til investeringer	13 892 808	12 114 860

* Utbetalinger til investeringer og fornyelse av infrastruktur, gjelder i hovedsak kontraktsleveranser (innkjøp av fremmede tjenester).

Jernbaneverkets 10 største leverandører i 2016

	31.12.2016	31.12.2015
Acciona Infraestructuras and Ghella Ans EUR	1 633 649	844 652
Baneservice AS	679 917	553 005
Veidekke Entreprenør AS region anlegg	564 077	575 235
Skanska Norge AS	510 828	1 059 746
Acciona Infraestructuras and Ghella Ans NOK	478 780	199 513
Società Italiana Per Condotte d'acqua S.p.A.(NOK) K.008859	393 746	130 606
Società Italiana Per Condotte d'acqua S.p.A. (EUR) K.009542	372 248	0
HENT AS	358 591	154 471
ROM Eiendom AS	295 971	201 703
NRC Rail Norge AS	291 376	197 601
Sum utbetalinger, ekskl. m.v.a.	5 579 182	3 916 532

Note 6 – Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2016	31.12.2015
Tilskudd til museumsbaner	14 465	20 978
Tilskudd til jernbaneformål	1 000	1 110
Annet tilskudd	1 552	7 392
Tilskudd Bane NOR SF	78 710	0
Sum utbetalt tilskudd	95 727	29 480

Jernbaneverket forvalter tre tilskuddsordninger på vegne av staten. Dette er tilskudd til sidespor, tilskudd til museumsbaner og tilskudd til jernbaneformål. I tillegg utbetaler Jernbaneverket noen midler til anleggsbidrag, samt tilskudd ifm tiltak mot dyre påkjørsler (foringstilskudd) mv.

Bevilgning for Jernbaneverkets tilskuddsordninger er gitt over post 23 Drift.

Jernbaneverket har i 2016 dekket kostnadene til Bane NOR SF. Dette er ført som tilskudd til kap/post 1356/70.

Note 7 – Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)

Del A – Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.16 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.16 Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Anleggsmidler			
Anleggsmidler			
Finansielle anleggsmidler	2	0	2
Sum anleggsmidler	2	0	2
Omløpsmidler			
Varebeholdning og forskudd til leverandører	882 630	0	882 630
Kundefordringer	29 727	0	29 727
Andre fordringer	1 134 268	997 808	136 460
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	26 305	0	26 305
Kasse og bank	0	0	0
Sum omløpsmidler	2 073 930	997 808	1 076 122
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum langsiktig gjeld	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-696 746	0	-696 746
Skyldig skattetrekk	-2	0	-2
Skyldig offentlige avgifter	-53 966	0	-53 966
Avsatte feriepenger	-305 250	0	-305 250
Annen kortsiktig gjeld	-3 344 124	0	-3 344 124
Sum kortsiktig gjeld	-4 400 087	0	-4 400 087
Sum	- 2 327 156	997 808	-3 323 965

Del B – Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler ¹⁶

Aksjer	Forretnings- kontor	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet 2015	Balanseført egenandel i selskapet 2015	Balanseført verdi i regnskap
Finse vann- og avløpssekskap AS	Finse	26.04.06	2	0,67 %	0,67 %	5	2 625	2 000
Balanseført verdi 31.12.2015								2 000

¹⁶ Tallene er for 2015 (Tallene for 2016 foreligger ikke enda).

Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme både i virksomhetens kontospesifikasjon og i kapitalregnskapet.

6.5 Periodisert årsregnskap 2016

6.5.1 Resultatregnskap Jernbaneverket

	(Tusen kroner)	Note	31.12.2016	31.12.2015
Driftsinntekter				
Inntekt fra bevilgninger		1	4 570 850	6 017 417
Inntektsføring, ikke aktiverbart anlegg under utførelse			2 875 571	
Inntekt fra tilskudd og overføringer		1	68 132	110 132
Salgs- og leieinntekter		1	569 312	496 298
Gevinst ved avgang av anleggsmidler		1	1 000	2 426
Andre driftsinntekter		1	58 322	183 564
Sum driftsinntekter			8 143 187	6 809 837
Driftskostnader				
Lønn og sosiale kostnader		2	2 905 091	2 485 766
Varekostnader		10	298 538	207 042
Andre driftskostnader		3	3 210 622	2 882 221
Kostnadsføring, ikke aktiverbart anlegg		3,5c	2 875 571	0
Kostnad usikre forpliktelser		3,4	2 131 079	55 000
Avskrivninger		5	1 706 123	1 492 697
Nedskrivninger		5	0	0
Sum driftskostnader***)			13 127 024	7 122 726
Driftsresultat			-4 983 836	- 312 889
Finansinntekter og finanskostnader				
Finansinntekter		6	8 602	8 902
Finanskostnader		6	4 119	18 879
Sum finansinntekter og finanskostnader			4 483	- 9 976
Resultat av periodens aktiviteter			- 4 979 353	- 322 865
Avregninger				
Avregning med statskassen			4 979 353	322 865
Sum avregninger			4 979 353	322 865

***) I forbindelse med verddivurderingen knyttet til Jernbanereformen og etableringen av Bane NOR er det gjort en ny vurdering av forholdet mellom aktivering og direkte kostnadsføring i Jernbaneverket. I tillegg er det gjort en ny kartlegging av omfanget av usikre forpliktelser og kostnader knyttet til dette. Dette bidrar til økte kostnader for Jernbaneverket for 2016. Denne justeringen påvirker ikke rapporteringen til statsregnskapet.

6.5.2 Balanse – Eiendeler

EIENDELER	(Tusen kroner)	Note	31.12.2016	31.12.2015
A. Anleggsmidler				
I – Immaterielle eiendeler				
Rettigheter og lignende immaterielle eiendeler	5		1 303	1 023
Sum immaterielle eiendeler			1 303	1 023
II – Varige driftsmidler				
Infrastruktur	5		57 070 828	37 836 917
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5		31 645 824	31 250 347
Maskiner og transportmidler	5		425 460	410 101
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5		748 517	442 156
Anlegg under utførelse	5,5b,5c		20 302 440	31 239 002
Sum varige driftsmidler			110 193 070	101 178 522
III – Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler	8		2	2
Sum finansielle anleggsmidler			2	2
Sum anleggsmidler			110 194 374	101 179 548
B. Omløpsmidler				
I – Varebeholdninger og forskudd til leverandører				
Varebeholdninger	9		476 253	507 819
Forskuddsbetalinger til leverandører	11		406 377	532 000
Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører			882 630	1 039 819
II – Fordringer				
Kundefordringer	10		29 727	88 810
Andre fordringer	11		34 696	39 467
Merverdiavgift			1 099 573	850 378
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	14		26 305	12 202
Sum fordringer			1 190 300	990 858
III – Kasse og bank				
Foliokonto Nordpool	13		0	7 901
Kontanter, håndkasser	13		0	20
Sum kasse og bank			0	7 920
Sum omløpsmidler			2 072 930	2 038 596
Sum eiendeler			112 267 304	103 218 144

6.5.3 Balanse – Virksomhetskaper og gjeld

VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD	(Tusen kroner)	Note	31.12.2016	31.12.2015
C. Virksomhetskaper				0
Sum virksomhetskaper				0
D. Gjeld				
I – Avsetning for langsiktige forpliktelser				
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler	5		110 194 372	101 179 546
Andre avsetninger for forpliktelser			0	0
Sum avsetning for langsiktige forpliktelser			110 194 372	101 179 546
II – Annen langsiktig gjeld				
Forskuttering fra eksterne virksomheter			0	0
Sum annen langsiktig gjeld			0	0
III – Kortsiktig gjeld				
Leverandørgjeld			696 746	313 172
Skyldig skattetrekk			2	128 370
Skyldige offentlige avgifter			53 966	47 179
Avsatte feriepenger			305 250	278 168
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter			0	0
Annen kortsiktig gjeld	4, 12		3 344 124	1 986 084
Sum kortsiktig gjeld			4 400 087	2 752 974
IV – Avregning med statskassen				
Avregning med statskassen			2 652 197	- 391 511
Overført avregning fra resultatregnskapet	7		-4 979 353	- 322 865
Sum avregning med statskassen	7		- 2 327 156	- 714 376
Sum gjeld			112 267 304	103 218 144
Sum virksomhetskaper og gjeld			112 267 304	103 218 144

6.6 Prinsippnote

[Regnskapsprinsipper for periodisert årsregnskap 2016](#)

[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 Infrastrukturdivisjonen, Trafikk og Markedsdivisjonen og Utbyggingsprosjekter. Overordnet myndighet fastsetter omfanget av jernbanenettet og bevilger midler til drift, vedlikehold av og investeringer i jernbanenettet som er underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar. Fra 1.januar 2017 er Jernbaneverket avviklet og omdannet ved at virksomheten er overført til Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet.

[Regnskapsrammeverk og regnskapsprinsipper](#)

Det periodiserte årsregnskapet for Jernbaneverket avlegges i samsvar med regnskapsrammeverket som er gitt i de anbefalte statlige regnskapsstandardene (SRS). De statlige regnskapsstandardene ble oppdatert i august 2015 med virkning fra 1.januar 2016.

Dette årsregnskapet utarbeides som tillegg til årsregnskapet etter kontantprinsippet etter krav fra Samferdselsdepartementet. Standarder for avleggelse av årsregnskap etter periodiseringsprinsippet inneholder overordnede og delvis detaljerte krav til Jernbaneverkets utarbeidelse og presentasjon av virksomhetsregnskapet. 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). Det er ikke gjort vesentlige endringer i SRS som benyttes for Jernbaneverket. Årsregnskapet omfatter ledelseskommentarer, regnskapsprinsipper, resultat- og balanseregnskaper med noter. Ved avviklingen overdras eiendeler og gjeld til Bane NOR og avviklingsbalanser er utarbeidet som del av årsregnskapet for 2016.

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

[Åpningsbalanse anleggsmidler/varige driftsmidler](#)

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 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 var verdsatt og aktivert med verdi grunnet uklarheter om eiendomsforhold og mangel på ressurser for slike avklaringer ble i 2013 vurdert og tatt inn i balansen ved at inngående balanse er korrigert. Grunneiendommer og bygninger er verdsatt etter prinsippet om bruksverdi basert på gjenanskaffelse og vurderingen er 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 full gjenanskaffelseskost.

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

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 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 og andre leieinntekter; gevinst ved salg av anleggsmidlersamt andre inntekter, bl.a. erstatninger.

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. Endelig bevilgning av drift tilsvarer årets bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett og inntektsføring av belastningsfullmakter på andre departementer (erstatninger under Justisdepartementets budsjett og kostnader betalt/bokført for Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF i 2016).

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

Investeringsbevilgninger føres (når investeringene foretas) 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 deretter i takt med avskrivningen av anleggsmidlene (utsatt inntektsføring).

Jernbaneverkets negative inntektsbevilgninger for kjøreveisavgifter, salg av utstyr og tjenester, videresalg av elektrisk kraft til togselskaper samt Flytogets betaling for bruk av Gardermobanen 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.

Pensjoner

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er følgelig ikke gjort beregning eller avsetning for eventuell over/underdekning i pensjonsordningen som tilsvarer NRS 6. Pensjonskostnad i Jernbaneverkets virksomhetsregnskap etter periodiseringsprinsippet er 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.dspunktet for et for presentasjon (leiekontrakter).føres. inn

Klassifikasjon og vurdering av balanseposter - omløpsmidler og kortsiktig gjeld

Omløpsmidler omfatter poster som knytter seg til varekretsløpet mens kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/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 er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varig menes utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelig menes enkeltstående anskaffelser (kjøp) med anskaffelseskost på kr. 30.000 eller mer. 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 og tilsvarende for fornyelses- og andre investeringsprosjekter i Infrastrukturdivisjonen. Fornyelse er utskiftning av komplette anlegg eller deler av anlegg på definerte strekninger. Som det fremgår i kommentaren til åpningsbalansen fra 2005, er vesentlige deler av balanseposten varige driftsmidler verdsatt til bruksverdi basert på beregnet gjenanskaffelseskost hensyntatt slit og elde, teknisk funksjonell standard og andre forhold av betydning for fastsettelse av bruksverdi.

Kostnader til fornyelses- og utbyggingsprosjekter som er under utbygging og arbeid, men som ikke er tatt i bruk presenteres i balansen under egen linje som Anlegg under utførelse. Ved gjennomgang og verdsettelse av infrastrukturen ved overgangen til Bane NOR er aktiverte prosjektkostnader under postene anlegg under utførelse gjennomgått. Kostnader til planlegging og kostnader på driftsprosjekter er, i utgangspunktet, i stort omfang aktivert som del av anskaffelseskostnader på infrastrukturen. Etter en samlet vurdering (knyttet til verdsettelsen av infrastrukturen og regnskapsprinsipper for aktivering av varige driftsmidler) er disse delene av kostnadene tatt ut igjen av anskaffelseskost under anlegg under utførelse, og ført som driftskostnad. Se egen linje i resultatregnskapet for 2016. Kostnadsføringene gjelder tilbakeføring av anskaffelseskost fra 2016 så vel som tidligere år.

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.

Balansført 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).

Når avskrivning av anleggsmidler kostnadsføres inntektsføres et tilsvarende beløp under inntekt fra bevilgning. Finansieringsposten «ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler» oppløses i takt med at anleggsmidlet forbrukes i virksomheten. Konsekvensen 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/amortiseres som følger:

○ Infrastruktur	3-80 år (dekomponert, se elementer under)
○ Underbygning	10-80 år
○ Overbygning	7-80 år
○ Høy/lavspenningsanlegg	10-80 år
○ Teleutstyr	20-50 år
○ Signalanlegg	5-40 år
○ Trafikkanlegg	5-50 år
○ Broer	80 år
○ Tuneller	80 år
○ Bygninger	3-50 år (dekomponert)
○ Bygningstekniske anlegg	5-80 år
○ Maskiner, transportmidler	3-20 år
○ Inventar, IKT-utstyr	3-12 år

Programvarerettigheter og lisenser periodiseres (amortiseres) over perioden betalingen dekker.

Ved fornyelser gjøres det praktiske tillempninger med hensyn til definisjon og henføring av fornyelseskostnadene til gruppene over og opprinnelig anskaffelsenhet/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 balansført 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 som gir virkelig verdi på ukurante varer.

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 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 vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt. Her er Norges Banks spotkurs 31.12.2016 lagt til grunn.

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 anvendes 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 styring av fremtidige prisnivå. 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.

Statens kapital og avregninger

Statens Kapital består av virksomhetskapital, avregninger og statens finansiering av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler i henhold til SRS 1 Oppstillingsplaner for resultatregnskap og balanse. For Jernbaneverket er nettobeløpet av alle balanseposter, med unntak av immaterielle eiendeler og varige driftsmidler, finansiert av avregnet med statskassen.

Selvassurandør prinsippet

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 som 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 hatt en trekkrettighet på sin konsernkonto som tilsvarer netto bevilgning. Forskjellen mellom inntektsført bevilgning og netto trekk på konsernkontoen inngår i avregningen med statskassen. Jernbaneverket går ved avvikling pr. 31.12.2016 ut av statens konsernkontoordning.

6.7 Noter til resultat og balanseregnskap

Note 1 – Spesifikasjon av driftsinntekter

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Inntekt fra bevilgninger			
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 23 og 25		8 919 644	7 347 372
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 01-07* og post 37		-700 250	-650 505
Årets bevilgning fra Samferdselsdep., post 30*		5 264 600	7 887 625
Årets bevilgning fysisk skille JBV-Bane Tele post 33		0	0
Inntekt fra bevilgning kompensasjon for økt AGA 1350.34		31 000	20 500
Årets bevilgning nytt dobbeltspor Oslo - Ski Post 31		4 113 300	2 835 121
Bevilgning fra Justisdep., belastningsfullmakt, erstatningssaker		3 643	6 073
Bevilgning fra Samferdselsdep., Jernbanedirektoratet		29 742	
Bevilgning fra Samferdselsdep., Bane NOR		80 641	
Benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25		-2 988 672	- 2 531 298
Benyttet til investeringsformål, post 30		-3 753 336	- 7 421 326
Ubenyttet bevilgning til investeringsformål, post 30 (positivt tall angir overforbruk)		-1 511 264	- 466 299
Benyttet bevilgning post 31		-4 000 245	- 2 123 709
Ubenyttet bevilgning post 31		-113 055	- 711 412
Benyttet bevilgning post 33		0	0
Ubenyttet bevilgning post 33		0	0
Benyttet bevilgning post 34		20 246	- 9 972
Ubenyttet bevilgning post 34		-51 246	- 10 528
Utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (Årets avskrivninger)		1 706 123	1 492 697
Inntektsføring resterende forpliktelse ved avgang driftsmidler		0	0
Inntekt til pensjoner		395 550	353 078
		- 2	
		875	
Inntektsføring, ikke aktiverbart anlegg under utførelse		571	
Sum inntekt fra bevilgninger		4 570 850	6 017 417
Korrigerende av bevilgninger til investering			
Inntektsføring, ikke aktiverbart anlegg under utførelse		2 875 571	0
Sum Inntektsføring, ikke aktiverbart anlegg under utførelse		2 875 571	0
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer mv.			
Tilskudd øremerket til spesielle formål – anleggsbidrag		68 132	110 132
Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)		68 132	110 132
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.			
Gevinst ved salg av driftsmidler		1 000	2 426
Sum gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.		1 000	2 426

Note 1 – forts.	31.12.2016	31.12.2015
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsulent-/entreprenørtjenester	35 701	24 984
Salg undervisningstjenester og materiell	31 295	22 149
Inntekter fra museumsdriften	761	1 049
Salgsinntekter materiell og annet	25 110	-4 676
Salg ikke aktiverte bygninger og tomter	166	5 337
Salgsinntekter energi og nettleie	204 435	177 188
Salgsinntekter Kjøreveisavgift	22 850	40 474
Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen	134 800	140 360
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, maskiner og øvrige driftsmidler	114 195	89 387
Provisjon billettsalg	0	48
Sum salgs- og leieinntekter	569 312	496 298
Andre inntekter		
Andre inntekter	44 679	170 105
Erstatninger	13 644	13 460
Sum andre inntekter	58 322	183 564
Sum driftsinntekter	8 143 187	6 809 837

Spesifikasjon av anleggsbidrag

(1) Spesifikasjon av anleggsbidrag		
Tilskudd Enova	2 784	1 939
Ruter AS	11 400	0
Tilskudd fra Nes kommune	900	0
Voss kommune	374	300
Storelvdal kommune	-984	984
Akershus fylkeskommune	15 900	8 241
Fra LKAB	28 090	92 500
Oppland Fylkeskommune	100	1 000
Østfold fylkeskommune	300	300
Rom Eiendom AS	1 955	0
Voss Energi	82	0
Sarpsborg Kommune	340	0
Sweco Norge AS	0	-332
Statens Vegvesen	6 891	0
Asker Kommune	0	5 200
Sum anleggsbidrag	68 132	110 132

Note 2 – Lønn

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Lønninger, fast ansatte		2 527 970	2 278 147
Lønninger, midlertidig ansatte		113 148	84 690
Feriepenger		296 887	271 655
Arbeidsgiveravgift		382 799	343 537
Pensjonskostnader		395 550	353 078
Sykepenger og andre refusjoner		-68 379	- 69 159
Lønn og sosiale kostnader overført til balansen		-848 083	- 869 308
Andre personalkostnader		105 200	93 126
Sum lønnskostnader		2 905 091	2 485 766

Antall årsverk	4 350	4 067
-----------------------	--------------	--------------

Jernbaneverket betaler ikke arbeidsgivers andel av pensjonspremie til Statens pensjonskasse og kostnaden til premie er heller ikke dekket av virksomhetens bevilgning. Premie dekkes iht. sentral ordning i staten. Det er i regnskapet lagt til grunn en aktuarberegnet sats for beregning av pensjonskostnad. Benyttet premiesats for 2016 er 17,1 prosent. 2 prosent av dette er trekk egenandel. 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)	31.12.2016	31.12.2015
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler		155 888	148 791
Elektrisk kraft og nettleie		90 826	77 535
Leie og vedlikehold lokaler		788 891	474 246
Driftsmateriell		355 663	237 683
Drift og vedlikehold maskiner		323 725	307 903
Entreprenør- og prosjekteringstjenester		2 761 548	883 250
Reiser, diett og forpleining		130 375	114 967
Telekommunikasjon		44 198	47 104
Innleid arbeidskraft		178 650	65 250
Konsulenttjenester		151 287	131 996
Tap og avsetning til tap.		8 868	72 022
Øvrige kostnader		1 015 633	376 476
Kostnad til Bane NOR		80 641	0
Kostnadsføring, ikke aktiverbart 2016		-2 855 615	0
Sum andre driftskostnader		3 230 578	2 937 221

Kostnadsføring, ikke aktiverbart 2016	2 855 615	0
Kostand usikre forpliktelser	2 131 089	55 000

*Ved gjennomgang av anlegg under utførelse i fbm overdragelse av investerings prosjekter til Bane NOR er det foretatt en grundig gjennomgang av bokførte kostnader. Tidlige plankostnader som tidligere har vært aktivert er kostnadsført med 2 230 millioner kr i 2016. Med hensyn til fornyelsesprosjekter er disse gjennomgått tilsvarende, og 625 millioner er kostnadsført som ikke aktiverbart.

Note 4 – Usikre forpliktelser	31.12.2016	31.12.2015
Usikre forpliktelser iht energilovforskriften	223 355	
Usikre forpliktelser vedlikehold av fredningsobjekter	1 009 663	
Usikre forpliktelser vedlikehold av nedlagte bruer	40 000	
Usikre forpliktelser oppryddingsforskriften	100 000	
Usikre forpliktelser, tvister	758 061	55 000
Utgående balanse	2 131 079	55 000

Forpliktelser i henhold til Energilovforskriften er estimert til hva fjerningskostnaden for de identifiserte forpliktelsene ville ha vært i dag. Flere av forpliktelsene ligger frem i tid, og i disse tilfellene er det estimerte beløpet inflasjonsjustert til å reflektere kostnaden på fjerningstidspunktet. Verdien av forpliktelsene er beregnet som nåverdien av de fremtidige estimerte kostnadene. Det er brukt et avkastningskrav på 6%. Følgende forutsetninger er lagt til grunn for øvrig:

Fjerningskostnad pr omformerstasjon: MNOK 5

Vekst: 2,5%

Antall omformer-/transformatorstasjoner: 40

Resterende stasjoner (ikke planlagt nedlagt): 35

Totalt antall km kraftlinje: 256,95

Antall master per km kraftlinje: 10

Fjerningskostnad per mat: tNOK 100

Antatt resterende levetid øvrige stasjoner/linjer: 40 år

Basert på nevnte forutsetninger er den totale fjerningsforpliktelsen knyttet til energivirkosomheten i JBV beregnet til mNOK 223,4.

Estimert forpliktelse JBV Energi

Navn	Type	Planlagt nedlagt	Levetid (år)	Lengde (km)	Antall master	Beløp (mNOK)	Hensyntatt inflasjon i perioden (mNOK)	Neddiskontert beløp (mNOK)
Otta	Omformerstasjon	2017	-	-	-	5,0	5,0	5,0
Rudshøgda	Omformerstasjon	2017	-	-	-	5,0	5,0	5,0
Sande	Transformator	2017	-	-	-	5,0	5,0	5,0
Skoppum	Omformerstasjon	2023	6	-	-	5,0	5,8	4,1
Tangen	Omformerstasjon	2023	6	-	-	5,0	5,8	4,1
Resterende stasjoner	Omformerstasjon/transformator	2057	40	-	-	175,0	469,9	45,7
Øye - Sira	Kraftlinje	2020	3	20,0	200,0	20,0	21,5	18,1
Fjernledningen	Kraftlinje	2025	8	150,0	1 500,0	150,0	182,8	114,7
Fjernledningen	Kraftlinje	2025	8	30,0	300,0	9,0	11,0	6,9
Øvrige linje til stasjoner	Kraftlinje	2057	40	56,9	569,5	56,9	152,9	14,9
Kjosfoss kraftstasjon	Kraftstasjon					-	-	-
Sum fjerningsforpliktelse per 1.1.2017						436,0	864,7	223,4

Verdien av forpliktelser knyttet til vedlikehold av fredede og vernede objekter er estimert til nåverdien av en evigvarende annuitet ved hjelp av følgende formel: $PV = \frac{A}{(r-g)}$, der den årlige utgiften (A) for de ulike forpliktelsene deles på differansen mellom avkastningskravet (r) og den årlige vekstraten (g). Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

Jernbaneløstøret fagekster har estimert de årlige utgiftene knyttet til vedlikehold av de fredede og verneobjektene

Benyttet avkastningskrav på 6%

Vekstraten forpliktelserne er antatt å vokse med er satt lik den langsiktige inflasjonsmålet til Norges Bank på 2,5%.

Spesifikasjon:

Samlet forpliktelse knyttet til fremtidige vedlikeholdsutgifter for fredede/verneobjektene	Beløp i mNOK
Tinnosbanen og Numedalsbanen (vedlikeholdsetterslep)	102,2
Tinnosbanen og Numedalsbanen (årlig vedlikehold)	338,2
Øvrige banestrekninger og infrastruktur	512,2
Bygg	57,1
Sum forpliktelse per 01.01.17	1 009,7
Forpliktelse knyttet til årlige vedlikeholdsutgifter øvrige banestrekninger og infrastruktur	Beløp i mNOK
Urskog Hølandsbanen (3,9km)	1,1
Setesdalsbanen (8,0km)	2,2
Gamle Vossebanen (22km)	6,1
Flekkefjordbanen (17km)	4,7
Krøderbanen (gj.snittlig årlig tilskudd 2012-2016)	2,2
Thamshavnbanen (gj.snittlig årlig tilskudd 2012-2016)	1,7
Årlige vedlikeholdsutgifter	17,9
Nåverdi av annuitet med uendelig levetid	Beløp i mNOK
Estimert forpliktelse 01.01.17	512,2
Forpliktelse knyttet til årlige vedlikeholdsutgifter for bygg	Beløp i mNOK
Historisk årlige kostnader	2,0
Nåverdi av annuitet med uendelig levetid	Beløp i mNOK
Estimert forpliktelse 01.01.17	57,1

Forpliktelser knyttet til krav om fjerning og opprydding gjelder om lag 200 telemaster (ScanNet master) som ikke lenger er i bruk, og tilbakeføring av gammel trase til jordbruksformål i Stange kommune. Forpliktelserne er estimert til henholdsvis mNOK 35 og mNOK 65.

Det er avsatt for forpliktelser knyttet til tvistesaker med kontraktører, der dom er falt, eller det er sannsynlighetsovervekt for at kravet vil komme til oppgjør. Ettersom forpliktelserne inneholder konfidensiell informasjon er disse slått sammen til «Andre usikre forpliktelser», og er således ikke presentert i detalj. Ytterligere informasjon gis ikke om disse tvistene da det er pågående saker.

Note 5 – Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

(Tusen kroner)	Immater. eiendeler	Tomter	Drifts- bygninger	Bygninger	Anlegg under utførelse	Infra- struktur- eiendeler	Beredskap utstyr	Maskiner, transport mid.	Annet inventar og utstyr	SUM
Anskaffelseskost 01.01.2016	73 613	28 476 370	0	3 767 870	31 239 002	46 816 587	199 068	1 089 280	1 108 925	112 770 715
Overføring til annen anleggsgruppe						199 034	-199 068	-192	226	0
Tilgang i 2016 fra post 23				19 809	2 952 852	425		7 196	8 391	2 988 672
Tilgang i 2016 fra post 30					3 751 346	1990				3 753 336
Tilgang i 2016 fra post 31					4 000 245					4 000 245
Tilgang i 2016 fra post 34					-20 246					-20 246
Fra anlegg under utførelse til annen gr	1 379	188 404		511 740	-21 620 759	20 516 676		53 122	349 437	0
Avgang 2016 anskaffelseskost		-1 032		-32				-8 723	-458	-10 244
Anskaffelseskost 31.12.2016	74 993	28 663 742	0	4 299 387	20 302 440	67 534 712	0	1 140 684	1 466 521	123 482 479
Akkumulerte nedskrivninger pr 01.01.2016			0			204 482			378	204 860
Nedskrivninger i 2016			0							0
Akkumulerte avskrivninger pr 01.01.2016	72 590		0	1 182 887		8 775 188	10 074	679 179	666 390	11 386 309
Avskrivninger i 2016	1 100			134 449		1 484 213	-10 074	44 741	51 693	1 706 123
Akk. avskrivninger avgang i 2016				- 32				- 8 696	- 458	- 9 186
Balanseført verdi 31.12.2016	1 303	28 663 742	0	2 982 082	20 302 440	57 070 828	0	425 460	748 517	110 194 372

Avskrivningssatser (levetider):	5 år lineært	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	10-60 år dekomponert lineært	Ingen avskrivning	10-60 år dekomponert lineært	Virksomhets- spesifikt	3-15 år lineært	3-15 år lineært	SUM
Avhendelse varige driftsmidler										
Vederlag ved avhendelse av anleggsmidler	0	1 077	0	0	0	0	0	57	0	1 133
– Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	- 1 032	0	0	0	0	0	-26	0	- 1 058
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	45	0	0	0	0	0	30	0	75

Note 5B – Spesifikasjon av varige driftsmidler 2016

(A) Infrastruktur	Anskaffelses- kost 31.12.2016	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Over- Underbygging	49 852 781	5 540 131	44 312 649
Høy- og lavspenningsanlegg	6 463 575	1 663 221	4 800 354
Anlegg for trafikkstyring og kontroll	5 994 592	1 594 787	4 399 805
Teleanlegg	4 248 928	1 576 928	2 672 001
Tekniske bygg og anlegg for energiforsyning	974 835	88 816	886 019
Sum infrastruktur	67 534 712	8 798 140	57 070 828

(B) Bygninger tomter og annen fast eiendom	Anskaffelses- kost 31.12.2016	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Bygninger	2 927 578	1 111 459	1 816 119
Bygningsmessige anlegg	1 371 809	205 846	1 165 963
Tomter og andre grunnarealer	28 663 742	0	28 663 742
Sum	32 963 129	1 317 305	31 645 824

(C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse	Anskaffelses- kost 31.12.2016	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Maskiner og transportmidler	1 140 684	715 224	425 460
Annet inventar og utstyr	1 466 521	718 003	748 517
Beredskapsanskafelser	0	0	0
Sum	2 607 205	1 433 228	1 173 977

Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg under utførelse	103 105 046	11 548 673	89 890 630
---	--------------------	-------------------	-------------------

(D) Anlegg under utførelse	Verdi pr. 01.01.2016	Endring 2016	Verdi pr. 31.12.2016
Infrastruktur anlegg under utførelse	27 294 723	-8 165 675	19 129 047
Fornyelsesprosjekter under utførelse	3 659 862	-2 862 756	797 106
Fornyelser i maskinparken	284 418	91 869	376 287
Sum	31 239 002	-10 936 562	20 302 440

Note 5C – Infrastrukturanlegg under utførelse

Investeringsprosjekter (Tusen kroner)

Prosjekt	Prosjekt	IB 01.01.2016	Investering i 2016	Kostnadsført 2016, ikke overførbart	Overføring for aktivering 2016	UB 31.12.2016
999100*-999101	Oslo - Ski, nytt dobbeltspor	4 845 332	4 059 470	-277 304	0	8 627 499
952009*	Farriseidet - Porsgrunn	5 230 740	755 527		0	5 986 267
960242*	Ulriken Tunnel	851 292	284 163		0	1 135 454
957400	Sandnes - Stavanger	354 133	85 692		0	439 825
960128*	Bergen - Fløyen	117 986	131 288	-34 310	0	214 965
960303	Kleverud - Tangen - Sørli	81 947	119 597	-30 523	0	171 021
960301	Venjar - Eidsvoll - Langset	92 452	117 534	-40 836	0	169 150
960211*	Gardermoen terminal T2	78 175	52 674		0	130 850
960156*	Holm-Holmestrand-Nykirke	5 066 066	1 080 867	-38 419	-5 981 379	126 775
960107	Ganddal godsterminal	80 670	32 890		0	113 560
960302	Langset - Kleverud	3 770 283	101 781		-3 770 279	101 785
	Andre investeringsprosjekter under utførelse	6 725 135	3 141 805	-1 807 709	-6 147 334	1 911 896
Sum	Investeringsprosjekter	27 294 211	9 963 289	-2 229 100	-15 899 353	19 129 047

Fornyelsesprosjekter (Tusen kroner)

Prosjekt	Prosjekt	IB 01.01.2016	Investering i 2016	Kostnadsføring 2016, ikke aktiverbart	Overføring for aktivering 2016	UB 31.12.2016
811002*	ERTMS National implementation	265 769	294 531		0	560 300
896178	Fornyelse KL med AT Moi-Egersund Sørlandsbanen	9 102	112 127		0	121 230
810100	Akseltellere Asker – Brakerøya	51 134	17 020		0	68 154
896166	SFO Tverrfaglig fornyelsesplan, Alnabru	1 293	130 683	-3 705	-101 008	27 263
817162	Samprosjekt Oslo S	4 978	193 722		-184 309	14 391
791005	GMB Fornyelse	42 294	26 969	-770	-62 726	5 767
	Andre fornyelsesprosjekter	3 285 292	2 647 086	-619 338	-5 313 039	0
Sum	Fornyelsesprosjekter	3 659 862	3 422 140	-623 814	-5 661 082	797 106

Note 6 – Finansinntekter og finanskostnader

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Renteinntekter, DnB Nordpool		7	18
Renteinntekter		209	820
Valutagevinst		8 382	8 064
Annen finansinntekt		4	0
Sum finansinntekter		8 602	8 902

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Rentekostnader, DnB Nordpool		5	0
Morarenter, kostnad		410	1 191
Annen finanskostnad		29	5
Valutatap		3 675	17 682
Sum finanskostnader		4 119	18 879

Note 7 – Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)

A) Avregning med statskassen

	31.12.2016	31.12.2015	Endring
Anleggsmidler			
Finansielle anleggsmidler	2	2	0
Sum anleggsmidler	2	2	0
Omløpsmidler			
Varebeholdning og forskudd til leverandører	882 630	1 039 819	-157 189
Kundefordringer	29 727	88 810	-59 084
Andre fordringer	1 134 268	889 845	244 423
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	26 305	12 202	14 103
Kasse og bank	0	7 920	-7 920
Sum omløpsmidler	2 072 930	2 038 596	34 333
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum langsiktig gjeld	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	696 746	313 172	383 574
Skyldig skattetrekk	2	128 370	-128 368
Skyldige offentlige avgifter	53 966	47 179	6 786
Avsatte feriepenger	305 250	278 168	27 082
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	0	0	0
Annen kortsiktig gjeld	3 344 124	1 986 084	1 358 039
Sum kortsiktig gjeld	4 400 087	2 752 974	1 647 113
Avregning med statskassen	- 2 327 156	- 714 376	- 1 612 780

Nettosummen av omløpsmidler og kortsiktig gjeld vil som hovedregel ha sin finansiering knyttet til regnskapslinjen *Avregning med statskassen*. Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler vil som hovedregel følge forpliktelsesmodellen, dvs. ha finansiering (motpost) klassifisert som avsetning for langsiktige forpliktelser på regnskapslinjen *Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler*.

Avstemming av periodens resultat mot endring i avregning med statskassen (kongruensavvik)

Konsernkonto utbetaling	23 892 026
Konsernkonto innbetaling	- 4 828 850
Netto trekk konsernkonto	19 063 177
Innbetaling innkrevingsvirksomhet	0
Utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Inntektsført fra bevilgning (kontogruppe 19)	- 16 071 977
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv rapportert på kap. 5700/5309	375 941
Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Korrigering av avsetning for feriepenger (ansatte som går over i annen statlig stilling)	- 567
Andre avstemmingsposter (spesifiseres)	0
Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto	3 366 573
Resultat av periodens aktiviteter før avregning mot statskassen	- 4 979 353
Sum endring i avregning med statskassen	- 1 612 780

Sammenheng mellom avregning med statskassen (periodisert regnskap) og mellomværende med statskassen (kontant regnskap) er vist i Note 7 til artsrapporteringen i kontant årsregnskap.

Note 8 – Investeringer i aksjer og selskapsandeler

Aksjer	Forretnings- kontor	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Balanseført verdi kapital- regnskap	Balanseført verdi virksomhets- regnskap
Finse vann- og avløpsselskap AS	Finse	2	0,67 %	0,67 %	2	2
Bokført verdi						2

Aksjeposten ble i sin tid etablert for å sikre vanntilførsel på Finse stasjon.

Note 9 – Varebeholdninger

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten		476 253	553 481
Sum anskaffelseskost		476 253	553 481
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		0	45 662
Sum ukurans		0	45 662
Sum varebeholdninger		476 253	507 819

Lagersystemet sD2 er hovedlagersystemet i Jernbaneverket.

sD2 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.

"Lagerbeholdning øvrige" blir benyttet til identifisert og lagerholdt materiell som ikke er registrert i noe lagersystem, men som er dokumentert ved detaljerte oversikter / lister i Excel.

Bokført lager på kr. 476 mill fordeler seg med 434 mill kr fra sD2, 28 mill kr fra Maximo og kr 14 mill kr på materiell som er listeført, men ikke ført i et eget lagersystem.

Jernbaneverkets lagerbeholdning framgår av balansekontoene 1460-1462.

I forbindelse med verdivurderingen til Bane NOR, har det pågått et eget lagerprosjekt.

I forbindelse med dette prosjektet så har ukurante varer blitt skrotet. Det er derfor ingen ukuransavsetning i 2016.

Note 10 – Kundefordringer

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Kundefordringer til pålydende		42 205	152 021
Avsatt til forventet tap		- 12 479	- 63 211
Sum kundefordringer		29 727	88 810

Alle fordringer med forfall eldre enn 90 dager er vurdert og i sin helhet tapsavsatt.

Note 11 – Andre fordringer

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Lønnsforskudd		39	30
Lån til ansatte		283	563
Krav på refusjoner		15 142	16 650
Forskuddsbetalte kostnader *		19 232	22 223
Forskudd grunnnerverv		122 866	130 380
Forskudd «Follo»		283 511	401 620
Sum		441 073	571 466

*) De største postene i forskuddsbetalte kostnader gjelder husleie for kontorlokaler og publikumsarealer.

Note 12 – Annen kortsiktig gjeld

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Gjeld ansatte		0	0
Avsetning lønn		93 287	71 256
Påløpte kostnader *		1 086 445	1 837 372
Uidentifiserte innbetalinger		6 854	1 520
Annen kortsiktig gjeld		26 459	20 937
Sum annen kortsiktig gjeld		1 213 045	1 931 084

*) Avsatt for leverte varer/tjenester hvor faktura fra leverandører ikke var bokført pr. 31.12.2016.

Note 13 – Bankinnskudd, kontanter og lignende

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Øvrige bankkonti *		0	7 901
Håndkasser og andre kontantbeholdninger		0	20
Sum bankinnskudd og kontanter		0	7 920

) Foliekonto for avregning med Norpool, internordisk strømmarked NordPool kontoen og håndkasser er gjort opp i forbindelse med overgangen til Bane NOR SF

Note 14 – Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Fakturerte, ikke leverte tjenester

	(Tusen kroner)	31.12.2016	31.12.2015
Opptjente, ikke fakturerte inntekter		26 305	12 202
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter		0	0

Spesifikasjon av opptjente, ikke fakturerte inntekter

Avsatt ikke viderefakturerte kostnader	2 699
Avsetning 2016/12-ikke viderefakturerte parkering per.des.2016	1 168
Avsatt kjørestrømm desember 2016	15 736
Avsatt, ikke viderefakturert kostnad Eress okt-des. 2016	4 872
Avs inntekt energisalg 50 Hz eget nett desember 15	988
Avs inntekt nettleie salg 50 Hz eget nett desember 15	30
Manglende fakt. abo. og bruk GSM-R for 4. kvartal 2016	812
Sum	26 305

6.8 Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap

1 – Bevilgningsandel

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Inntekt fra bevilgning	7 446 421	6 017 417	5 770 489
Sum driftsinntekter	8 143 187	6 809 837	6 467 890
Bevilgningsandel (i prosent)	91,4 %	88,4 %	89,2 %

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

2 – Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Lønn og sosiale kostnader	2 905 091	2 485 766	2 449 724
Sum driftskostnader	13 127 024	7 122 726	6 724 723
Lønnskostnadsandel (i prosent)	22,1 %	34,9 %	36,4 %

Lønnskostnadsandel uttrykker prosentvis andel lønn og sosiale kostnader for driftsdelen av Jernbaneverkets virksomhet. Lønn og sosiale kostnader for ansatte og timer som aktiveres på investeringsprosjekter inngår ikke i nøkkeltallet.

Lønn og sosiale kostnader

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Lønn og sosiale kostnader	3 753 174	3 355 073	3 144 810
Antall årsverk	4 350	4 067	3 939
Årsverkskostnad	862	825	798
Endring ift. året før	4,6 %	3,3 %	2,0 %

"Antall årsverk" er beregnet gjennomsnitt antall årsverk i perioden.

3 – Andel entreprenør- og prosjekteringstjenester i driften

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	2 761 548	883 250	831 234
Sum driftskostnader	13 127 024	7 122 726	6 724 723
Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)	21 %	12,4 %	12,4 %

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

4 – Avskrivningsandel infrastruktur

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler + immaterielle)	8 775 188	7 555 960	6 421 100
Avskrivninger i år (varige driftsmidler + immaterielle)	1 484 213	1 287 014	1 137 066
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler + immaterielle)		-61 496	-2 206
Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur (Sum)	10 259 401	8 781 478	7 555 960
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)	57 070 828	46 998 099	42 171 289
Avskrivningsandel (i prosent)	18 %	18,7 %	17,9 %

5 – Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Fornyelser	2 952 852	2 504 831	1 676 733
Avskrivning i år (infrastruktur)	1 484 213	1 287 014	1 137 066
Nedskrivning i året (varige driftsmidler + immaterielle)	0	0	0
Opprettholdelsesgrad i prosent	199,0 %	194,6 %	147,5 %

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

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Inntekt fra Gardermobanen	134 800	140 360	130 184
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	96 517	110 591	97 958
Dekningsgrad (i prosent)	139,7 %	126,9 %	132,9 %

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

7 Vedlegg: Oversikt over investeringsprosjekter

Tabell 4: Oversikt over investeringsprosjekter

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Store prosjekter		
Sandnes- Stavanger	<p>Installasjon av nytt signalanlegg fra Thales ble i 2015 utsatt til 2016 grunnet prioritering av signalanlegg for Høvik hensetting og Langset – Kleverud i 2015. Drift av strekningen med eksisterende signalsystem er godkjent ut 2016.</p> <p>Som omtalt i 1. tertialrapport 2016 ble det våren 2016 oppdaget feil i programmeringen fra Thales. Dette medførte ny utsettelse til 2017 for installasjon og ibruktageelse, med siste programvareoppdatering i 2018. Noen kostnader flyttes over til 2017 og det vil påløpe følgekostnader knyttet til forlengelse av prosjektorganisasjon og betaling av erstatning til leverandører. Statens jernbanetilsyn har forlenget den midlertidige tillatelsen til ut 2017.</p> <p>I 2016 er det utbetalt 70 mill. kr mot en bevilgning på 141 mill kr. Økte kostnader som en konsekvens av utsettelsen til 2017 medfører at prognostisert sluttkostnad tilsvarer kostnadsrammen på 2 684 mill. kr, med risiko for at denne overstiges.</p>	Utsettelse og kostnadsøkning grunnet utsatt leveranse av signalanlegg. Risiko for at sluttkostnad overstiger kostnadsrammen.
Ganddal godsterminal	<p>Prosjektet har felles leveranse av signalanlegg med Sandnes-Stavanger.</p> <p>I 2016 er det utbetalt 30 mill. kr mot en bevilgning på 39 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad tilsvarer kostnadsrammen på 766 mill. kr, med risiko for at denne overstiges.</p>	Tilsvarende som for Sandnes-Stavanger
Barkåker - Tønsberg	<p>Dobbeltsporet ble tatt i bruk november 2011 med midlertidig signalanlegg. Statens Jernbanetilsyn har godkjent bruk av anlegget ut 2019. Fase 2 - anskaffelse av nytt signal- og sikringsanlegg gjennomføres sammen med den tilgrensende strekningen Nykirke – Barkåker. Kompenserende tiltak i dagens signalanlegg gjennomføres i påvente av nytt signalanlegg. Signalavhengig produksjon er flyttet til våren 2017.</p> <p>I 2016 er det utbetalt 6 mill. kr. mot en bevilgning på 25 mill. kr. Prognose for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen på 1 784 mill. kr.</p>	Usikkerhet knyttet til SVV planer for utvidet vei over planovergang i Tønsberg inn på stasjonsområde

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Holm-Holmestrand-Nykirke	<p>Etter fire ukers totalbrudd i perioden 29. okt - 28. nov 2016 ble det nye dobbeltsporet med ny stasjon tatt i bruk. Effekten i redusert reisetid og økt kapasitet er tatt inn i ny ruteplan 11. desember 2016. Prosjektet ble offisielt åpnet 17. desember 2016.</p> <p>I 2016 er det utbetalt 1016 mill. kr. mot en bevilgning på 975 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak økt kostnad knyttet til kompleksitet med arbeidene i nye Holmestrand stasjon.</p> <p>Prognose for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen på 6 609 mill. kr.</p>	<p>Det nye dobbeltsporet er tatt i bruk.</p> <p>Kostnadsrisiko knyttet til sluttoppgjør for entrepriser, men utfall forventes å være innenfor kostnadsramme.</p>
Farriseidet – Porsgrunn	<p>Det pågår jernbanetekniske arbeider på strekningen. Kontrakt med Thales for signalarbeidene ble inngått 22. desember 2016. Kontrakten inkluderer også nytt signal- og sikringsanlegg på Porsgrunn stasjon og Brevikbanen.</p> <p>I 2016 er det utbetalt 948 mill. kr mot en bevilgning på 980 mill. kr. Bakgrunn til mindreforbruk er at sluttoppgjør for grunn- og tunnelarbeider ikke er avsluttet som tidligere forutsatt.</p> <p>Prosjektet har flere større uavklarte økonomisaker med leverandører for dagsone- og tunnelarbeidene. Det er nå stor sannsynlighet for at sluttkostnad vil overskride kostnadsrammen på 7 205 mill. kr. Prosjektet vil innen utgangen av første kvartal 2017 komme tilbake med kvalitetssikret prognose sluttkostnad.</p> <p>Framdriften er i henhold til plan for ibruktakelse i 2018.</p>	<p>Stor sannsynlighet for at sluttkostnad vil overskride kostnadsrammen.</p> <p>Kostnadsestimat kvalitetssikres i 1. kvartal 2017.</p>
Langset - Kleverud	<p>Det nye dobbeltsporet ble tatt i bruk desember 2015. Avsluttende aktiviteter vil pågå ut over i 2017.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 274 mill. kr. mot en bevilgning på 370 mill. kr.</p> <p>Prognostisert sluttkostnad 4 200 mill. kr, som er ca. 300 mill. kr. under styringsrammen på 4 501 mill. kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 5 300 mill. kr. (Alle tall er for Jernbaneverket sin andel av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen.)</p> <p>Det foreligger stevning knyttet til sluttoppgjør med underbygningsentreprenør for parsell FP 2 Brøhaug – Strandlykkja og entreprenør for tele/elkraft. I tillegg omtvistede krav fra</p>	<p>Betydelig uenighet med entreprenører omkring sluttoppjøret for flere entrepriser.</p>

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
	entreprenør for parsell FP 3 Strandlykkja - Kleverud/Labbdalen og entreprenør for kontaktledning/spor.	
Hell-Værnes Hastighetsøkning og kapasitet	Nytt dobbeltspor mellom Hell og Værnes planlegges nå satt i drift i desember 2016 etter vedtaket om endret løsning for spor og signalanlegg. Det er i 2016 utbetalt 168 mill. kr. av en bevilgning på 172 mill.kr. Prognose for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen på 739 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko
Bergen - Arna	Ibruktaking for prosjektet Arna-Bergen er planlagt i 2022. Tunneldrivingen med tunnelboremaskin (TBM) ligger noe bak planlagt fremdrift. Usikkerhetsanalyser gjennomført i november 2015 og januar 2016 viste en betydelig kostnadsøkning. KS 2 er gjennomført, og det legges til grunn at forslag til ny styrings- og kostnadsramme fremlegges for Stortinget som del av Revidert nasjonalbudsjett 2017. Det legges til grunn at en ny styrings- og kostnadsramme vil omfatte begge delprosjektene Bergen-Fløen og Arna-Fløen (Ulriken tunnel). Det er uenighet med entreprenøren for tunnelboringentreprisen om flere store økonomiske krav. Det er i 2016 samlet for begge delprosjekt utbetalt 391 mill. kr. mot en bevilgning på 432 mill. kr.	Vesentlige kostnadsøkninger er identifisert. Uenighet med tunnelboringentreprenøren om store økonomiske krav.
Østfoldbanen – ERTMS erfaringsstrekning Østre linje	Strekningen ble tatt i bruk i august 2015. Feil og mangler førte til utsettelse av en betydelig delleveranse til 2016. Videre feilretting og installasjon kan gjennomføres først i planlagt brudd i 2017. Vesentlige utbetalinger forskyves dermed til 2017. Det er i 2016 utbetalt 71 mill. kr. av et budsjett på 140 mill.kr. Prognostisert sluttkostnad tilsvarer kostnadsrammen på 689 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko
Planlegging, prosjektering og grunnerverv		
InterCity planlegging	<i>Utvalgte hovedaktiviteter:</i> <i>Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen inkl Drammen - Gulskogen:</i>	Planlegging og bygging av nye hensettingsanlegg kritisk for Moss og Drammen.

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
	<p>Kommunedelplan vedtatt 20.12.2016. Detalj- og reguleringsarbeid igangsatt.</p> <p><i>Vestfoldbanen Nykirke – Barkåker:</i></p> <p>Kommunedelplan vedtatt oktober 2016. Detalj- og reguleringsarbeid igangsatt.</p> <p><i>Vestfoldbanen Tønsberg – Larvik:</i></p> <p>Forstudie for kommunedelplan utarbeidet, som grunnlag for planprogram for kommunedelplaner med konsekvensutredning. Planprogram sendes på høring i mars 2017.</p> <p><i>Dovrebanen Sørli – Brumunddal:</i></p> <p>Kommunedelplan Sørli – Brumunddal behandlet i Stange kommune 15.12.2016 og i Hamar og Ringsaker kommuner 21.12.2016. Rettskraftige vedtak i Stange og Ringsaker. Grunnet innsigelser sendes planen for Hamar til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.</p> <p><i>Østfoldbanen Haug – Seut – Fredrikstad – Sarpsborg – Halden – riksgrensen:</i></p> <p>Forstudie utarbeides for hele strekningen. Haug – Seut: Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning på høring for strekningen Haug – Seut. Seut – Fredrikstad – Sarpsborg: «Planprogram for kommunedelplan med Kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Østfoldbanen dobbeltspor Fredrikstad - Sarpsborg, Rv. 110 Simo - St.Croix og Fv. 118 ny Sarpsbru med evt. omlegging av Rv.111 øst for Hafslund» fastsatt i Fredrikstad kommune, behandles i Sarpsborg i mars 2017.</p>	<p>Risiko knyttet til endringer i føringer og forutsetninger for planarbeidet medfører risiko både for fremdrift, tid for idriftsettelse og kostnader.</p>
Sandbukta-Moss-Såstad	<p>Strekningen omfatter nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta – Moss – Såstad med ny stasjon i Moss samt anlegg for vending og tilknytning til nytt havnespor. Det meste av strekningen skal gå i tunnel med unntak av stasjonen samt en strekning helt syd på parsellen. Nye Moss Stasjon skal ligge syd for dagens stasjon. Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase frem til kvalitetssikring og fremlegging av forslag til investeringsbeslutning.</p>	<p>Uavklarte rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen for Moss (ved årsskiftet – avklart i januar 2017)</p>

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
	<p>Reguleringsplan er godkjent i både Moss og Rygge kommuner. I Moss har Bane NOR fremsatt innsigelse til rekkefølgebestemmelser i kommunens reguleringsplan. Saken er ennå ikke avklart. Planlagt fremdrift betinger en rask avklaring av reguleringsaken.</p> <p>Byggestart er planlagt i 2019. Prognose for ibruktaking er 2024..</p> <p>Det er så langt i 2016 utbetalt 202 mill. kr. av et budsjett på 250 mill.kr</p> <p>Planlagt fremdrift og ferdigstillelse forutsetter betydelig omfang av grunnnerv i 2017, før investeringsbeslutningen forelegges Stortinget.</p>	
Venjar-Langset	<p>Strekningen Venjar – Langset omfatter utvidelse fra ett til to spor mellom Venjar og Eidsvoll og tilpasning til Eidsvoll Stasjon på Gardermobanen. Videre omfatter strekningen 7,5 km nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Langset på Dovrebanen, inkludert en 0,9 km bru ved Minnesund. Totalt er strekningen Venjar – Langset 13 km. Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase fram til KS2. Reguleringsplan er godkjent og prosjektet er klart for oppstart av kvalitetssikring før fremlegging av forslag til investeringsbeslutning.</p> <p>Byggestart er planlagt i 2018. Strekningen skal stå ferdig til 2023. Det er i 2016 utbetalt 105 mill. kr. av et budsjett på 110 mill. kr.</p>	Ingen vesentlig risiko.
Kleverud-Sørli	<p>Strekningen Kleverud - Sørli omfatter 17 km nytt dobbeltspor. Strekningen inkluderer Hestnestunnelen på ca. 3 km, en 1,2 km lang bru over Tangenbukta og ny Tangen stasjon. Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase fram til KS2. Reguleringsplanen er godkjent og prosjektet venter på oppstart av KS 2. Byggestart er planlagt i 2018. Strekningen skal stå ferdig til 2023. Det er i 2016 utbetalt 81 mill. kr. av et budsjett på 100 mill. kr.</p>	Planlagt fremdrift betinger rask oppstart av KS 2.
Fellesprosjekt Ringeriksbanen/E16	<p>Fellesprosjekt Ringeriksbanen/E16. Planleggingen gjennomføres med sikte på investeringsbeslutning i 2018 mulig felles anleggsstart i 2019 og mulig ferdigstilling av både vei og bane i 2024. Det er i 2016 utbetalt 111 mill. kroner av et budsjett på 93 mill. kroner.</p>	Risiko for at omfang og kostnader øker utover det som ligger til grunn i nåværende beslutningsunderlag, særlig knyttet til grunnforhold og endrede krav/forutsetninger.

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Alnabru fase 1 strakstiltak	Manglende signalressurser og sportilgang gjør at deler av arbeidet må utsettes. Det er i 2016 utbetalt 30 mill. kr. av et budsjett på 54 mill. kr.	Gjennomføringen av strakstiltakene ligger bak plan
Elektrifisering av Trønder-Meråkerbanen	Det er satt i gang ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Aktivitetene er noe etter plan på kontrahering. Oppstart grunnarbeider er utsatt til 2017.	Ingen vesentlig risiko.
Programområde Bedre togtilbud i Østlandsområdet		
Sundland sikkerhetstiltak (togdeteksjon/forrigling)	Arbeidene er i all vesentlighet ferdigstilt. Prognose for sluttkostnad overstiger styringsrammen men er innenfor kostnadsrammen på 71 mill. kr. Det er i 2016 utbetalt 0,2 mill. kr av et budsjett på 2,2 mill. kr for 2016.	Ingen vesentlig risiko.
Høvik vende- og hensettingsspor	Anlegget ble tatt i bruk ved ruteendringen i desember 2015. Noen avsluttende prosjektaktiviteter gjenstår. Det er i 2016 utbetalt 52 mill. kr av et budsjett på 70 mill. kr for 2016. Prognose for sluttkostnad er 715 mill. kr, som er 25 mill over kostnadsrammen på 690 mill kr.	Ingen vesentlig risiko. Det er inngått forlik med underbygningsentreprenøren om sluttoppgjør (etter nyttår?).
Stabekk stasjon, undergang	Ibruktaking ble foretatt sammen med Høvik vende- og hensettingsanlegg i desember 2015. Prosjektet er avsluttet. Sluttkostnad på 112 mill. kr er over styringsrammen på 108 mill kr, men innenfor kostnadsrammen på 122 mill. kr. Det er 2016 utbetalt 6,9 mill. kr av et budsjett på 7,3 mill. kr.	Prosjektet er avsluttet.
Fornylse Lysaker-Sandvika	Ibruktaking ble foretatt sammen med Høvik vende- og hensettingsanlegg i desember 2015. Prosjektet er avsluttet. Sluttkostnad ble 178 mill. kr, som er under styringsrammen på 207 mill. kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 290 mill. kr. Det er i 2016 utbetalt -2,3 mill. kr. mot et budsjett på 0,2 mill. kr. (Negativ kontantbelastning i 2016 har sammenheng med avregning mot andre prosjekter.)	Prosjektet er avsluttet.

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Steinberg stasjon	<p>Prosjektet er på plan. Tegningsopprettning signal gjennomføres i 2017. Det etableres tak på broen i 2017. Prosjektet ligger an til å få en lavere total kostnad enn budsjettet. Reduksjonen knytter seg primært til lavere byggherrekostnader.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 190 mill. kr av et budsjett på 186 mill.</p> <p>Prognose for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen.</p>	Ingen vesentlig risiko
Holmen, kapasitet gods	<p>Anlegget er ferdig bygget og ble tatt i bruk desember 2016. Kompletterende arbeider og sluttoppgjør gjenstår. Dette gjennomføres våren 2017.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 190 mill. kr av et budsjett på 186 mill. kr. Dette påvirker ikke sluttkostnaden til prosjektet, som forventes å være innenfor kostnadsrammen på 410 mill. kr</p>	Ingen vesentlig risiko
Drammen hensetting	<p>Arbeidene er ferdigstilt.</p> <p>Prognose for sluttkostnad er 225 mill. kr. Dette er innenfor kostnadsrammen på 245 mill. kr. Det er i 2016 utbetalt 1,9 mill. kr av et budsjett på 5,6 mill. kr.</p>	Sluttkostnad vil avgjøres av utfall av rettsak mot entreprenør underbygning som er berammet i mai 2017.
Programområde Kapasitetsøkende tiltak		
Solum omformerstasjon	<p>Usikkerhetsanalyse fra desember 2016 viser risiko for at sluttkostnad kan overstige kostnadsrammen på 272 mill. kr.</p> <p>Milepæler oppnådd tidligere enn planlagt. Utbetaling av anleggsbidrag til netteier forskjøvet til 2017.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 33 mill. kr av et budsjett på 51 mill. kr.</p>	Risiko for at sluttkostnad kan overstige kostnadsrammen
Arna omformerstasjon	<p>Grunnarbeid forventes å ha større omfang enn tidligere antatt. Milepæler planlagt oppnådd i 2017 ble oppnådd før plan.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 76 mill. kr av et budsjett på 50 mill. kr.</p>	Risiko for at sluttkostnad kan overstige kostnadsrammen

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Skarnes stasjon, Midlertidig bro	<p>Mottatte tilbud var vesentlig høyere enn opprinnelig antatt. Videre er teknisk løsning endret som følge av at problemer knyttet til grunnverv. Kulvert tatt i bruk i henhold til plan. Mindre restarbeider og arbeid med sluttdokumentasjon gjenstår.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 22 mill. kr av et budsjett på 10 mill. kr.</p>	Ingen vesentlig risiko
Trondheim godsterminal- Heggstadmoen Containerterminal og Heimdal st. forlenging spor 3	<p>Prosjektene er på plan til ferdigstilling i 2017. Sluttoppgjør fra første entrepris kommer først til utbetaling i 2017</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 56 mill. kr av et budsjett på 62 mill. kr.</p>	Ingen vesentlig risiko
Rombak kryssingsspor	<p>Kryssingssporet ble tatt i bruk i august 2015 - ett år tidlige enn planlagt. Det er inngått forlik i sluttoppgjøret med entreprenør med tidligere utbetaling enn planlagt.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 57 mill. kr av et budsjett på 22 mill. kr.</p> <p>Sluttkostnaden er 431 mill kr som er innenfor kostnadsrammen.</p>	Prosjektet er ferdig
Djupvik kryssingsspor	<p>Lavere kontraktspris enn antatt, samt noe mindre fortung periodisering fra entreprenør enn forutsatt. Prognose totalt for prosjektet holdes uendret inntil siste entrepris kontrakt er inngått Totalprognosen holdes uendret inntil jernbaneteknisk entrepris er kontrahert i 2017.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 127 mill. kr av et budsjett på 157 mill. kr.</p>	Ingen vesentlig risiko
Skien hensetting	<p>Prosjektet er ca. 5 mnd forsinket. Nødvendig å omprosjekttere plassering for vaskemaskin. Forberedende arbeider mindre omfattende enn antatt i budsjett.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 26 mill. kr av et budsjett på 40 mill. kr.</p>	Risiko for ytterligere forsinkelser og at de to første hensettingsplassene ikke er klare i 2017.
Hove hensetting	<p>Høyere kontraktspris (rådgiver) enn estimert. Fremdrift iht. revidert plan, men er avhengig av raske avklaringer og beslutninger for å holde fremdriften.</p> <p>Det er i 2016 utbetalt 15 mill. kr av et budsjett på 10 mill. kr.</p>	Svært usikkert kostnadsestimat, Fare for at prosjektkostnad overstiger 750 mill.

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Bolstadøyri kryssningsspor Kvam kryssningsspor Ler kryssningsspor	Sene avklaringer om prosjektenes omfang har medført at oppstart av prosjektering blir vesentlig senere enn forutsatt. De sene avklaringene medfører en betydelig risiko for at ønskede ferdigstillingstidspunkt (høst 2017 for Kvam og Ler og høst 2018 for Bolstadøyri) ikke kan innfris.	Knapp tid til planlegging frem mot byggestart høst 2017 og høst 2018
Reinsvoll kryssningsspor - Reetablering	Prosjektet vil ikke la seg realisere før ERTMS på strekningen. Det planlegges først i 2027. Planarbeidet starter derfor ikke opp i år. Det er i 2016 ikke utbetalt noe av et budsjett på 40 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko
Robustiserende tiltak Oslo-området	Prosjekteringskontrakten på signalanlegg vesentlig dyrere enn forutsatt, effekten i 2016 reduseres av at prosjekteringen er forsinket. Endrede krav til løsning i Brynsbakken medfører økte kostnader i 2016. Mindreforbruk 2016: 25 mill.kr.	Risiko for at forsinkelsen ikke hentes inn, arbeid ved Asker prioriteres for at det ikke skal påvirke byggestart.
GSM-R redundant kjernenett	Systemakseptanse utsatt til 1 kvartal 2017. I tillegg lavere administrasjonskostnader som følger av lavere produksjon og forsinkelser. Mindreforbruk 2016: 28 mill.kr.	Ingen vesentlig risiko.
Oftobanen strømforsyning del 2, ny fjernledning	Prosjektet er forsinket og ferdigstilling er utsatt til 2017. Mindreforbruk 2016: 14 mill.kr	Risiko for kostnadsøkning som en konsekvens av forlenget byggetid.
Programområde Stasjoner og knutepunkter		
Sørumsand stasjon	Omfanget av forberedende arbeider i år er økt. Dette vil sikre en bedre gjennomføring av hovedarbeidene senere. Merforbruk 2016: 6 mill kr.	Avventer finansiering før prosjektet videreføres
Skarnes stasjon	Arbeidene knyttet til utkoblingen av bomanlegget er forsert for å ivareta grensesnittet mot det midlertidige tiltaket på Skarnes. Merforbruk 2016: 6 mill kr	Det er noe usikkerhet knyttet til grunnverv/reguleringsplan.
Gardermoen terminal T2	Lavere totalkostnad grunnet lavere kostnader for møblering og sluttoppgjør enn estimert. Mindreforbruk 2016: 9 mill kr.	Ingen vesentlig risiko.
Kundeinformasjon fase 2	Fremdrift på plan.	Ingen vesentlig risiko.

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
ERTMS Stasjonstiltak Østfoldbanens Østre linje	Reduksjonen knytter seg primært til lavere byggherrekostnader. Prognose for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen. Prosjektavslutning forsinket til 2017 grunnet avvik på KL og sak om prosjekteringsfeil. Mindreforbruk 2016: 10 mill	Ingen vesentlig risiko.
Hallenskog/Åsaker, avbøtende tiltak	Betalingsplan på (avgitt) anleggsbidrag innebærer at siste utbetaling vil finne sted først i 2017. Mindreforbruk 2016: 15 mill kr	Ingen vesentlig risiko.
Programområde Sikkerhet og miljø		
Teknisk trafiksikkerhet	Tiltakene omfatter i hovedsak tiltak for å oppfylle myndighetskrav. Tiltakene omfatter signal- og teletekniske arbeider, skilting og etablering av fjernstyring.	Ingen vesentlig risiko.
Rassikring	Tiltakene omfatter rassikring i form av profilutvidelser, sikring mot steinsprang, flom og løsmasserelaterte skred, drenering, stabilisering av linjen, etablering av værstasjoner m.m. Tiltakene medfører redusert risiko for ulykker i rasutsatte områder.	Ingen vesentlig risiko.
Sikring og sanering planoverganger	Det har vært flere vanskelige forhold knyttet til grunnerverv i forbindelse med sanering av planoverganger som har ført til at enkelte tiltak ble utsatt fra 2015 til 2016.	Ingen vesentlig risiko.
Tunnelsikkerhet	Denne kategorien innbefatter bl.a. brannsikringstiltak og evakueringsmuligheter i Oslotunnelen. Prosjektet nødutgang ved Elisenberg stasjon er stoppet da man ser på alternative løsninger. Utover tiltakene i Oslotunnelen utføres omfattende tiltak på Bergensbanen (Trollkrona, Hernes, Reinunga) og Dovrebanen (Bergsengtunnelen).	Ingen vesentlig risiko.
Miljø	Tiltakene omfatter i hovedsak tiltak mot dyrepåkjørsler, opprydding langs linjene og sanering av kilder til forurensning i grunnen. Det største enkelttiltaket i denne kategorien er tiltak for å redusere/forhindre dyrepåkjørsler på Nordlandsbanen.	Ingen vesentlig risiko.
Prosjekt Stor-Oslo		
Prosjekt Stor-Oslo samlet	Tiltakene under dette programområdet har framdrift iht. plan bortsett fra noen tiltak på strekningen Etterstad – Lysaker der fremdrift er etter plan bl.a. grunnet begrensede ressurser med signalkompetanse. Deler av tiltakene må gjennomføres i 2017. Det ble i 2016 utbetalt 37 mill kr av et budsjett på 83 mill kr.	Ingen vesentlig risiko

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S-Ski		
Oslo - Ski	<p>Kontraktene for Tunnel Drill & Blast, Tunnelboremaskin (TBM), Ski, Underbygning, Innføring Oslo S. og Signal ble tildelt fra februar til desember 2015. En mindre kontrakt for tidskritiske underbygningsarbeider for Innføring Oslo S ble avsluttet som planlagt før sommeren 2016. Hovedarbeidene er godt i gang og fremdriften omtrent i henhold til plan ved utgangen av 2016. De fire tunnelboremaskinene og alle produksjonsfasiliteter på Åsland ble ferdigstilt. Tunnelboringen startet som planlagt i september 2016, og alle de fire tunnelboremaskinene var i drift ved slutten av 2016. Kontrakten for hovedarbeider jernbaneteknikk for innføring Oslo S er planlagt tildelt i februar 2017.</p> <p>Prognose for sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen på 27 265 mill. kr. Det ble i 2016 utbetalt 4 195 mill kr av en bevilgning på 4 300 mill. kr. samordne denne med bevilgningen i tabellen</p> <p>Største økonomiske risiko er nå knyttet til oppnåelse av fremdrift og kontraktsmilepæler som planlagt for inngåtte kontrakter for hovedarbeidene. Disse kontraktene er tildelt til en verdi av ca. 14 300 mill. kr. som totalt sett er i henhold til Jernbaneverkets estimat for prosjektet. Noe økonomiske risiko er fortsatt knyttet til prisnivå for kontrakten for hovedarbeider jernbaneteknikk for innføring Oslo S med en estimert verdi på ca. 600 mill. kr.</p> <p>Det er noe framdriftsrisiko knyttet til grunnforhold og antikvariske funn ved utgravinger.</p> <p>En del av betalingene for de store kontraktene er i Euro. Det er i 2016 påløpt disagio på 234 mill. kr.</p>	Største økonomiske risiko er knyttet til oppnåelse av fremdrift og kontraktsmilepæler som planlagt for inngåtte kontrakter for hovedarbeidene.
Ski hensetting	<p>Anlegget ble tatt i bruk som planlagt i desember 2014.</p> <p>Prosjektet er avsluttet. Sluttkostnad ble 523 mill. kr, som er under styringsrammen på 538 mill. kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 565 mill. kr. Det er i 2016 utbetalt 0,8 mill. kr. av en bevilgning på 1,7 mill. kr.</p>	Prosjektet er avsluttet.

Årsrapport – 2017

Utgitt mars 2017

Utgave 1

Utgitt av Jernbaneverket

Foto Øystein Grue / Jernbaneverket

Postadresse Jernbaneverket, Postboks 4350, N-2308 Hamar

E-post postmottak@jbv.no

05280

Sentralbord/vakttelefon