

Årsrapport – 2015

Oslo, 28. april 2016



Innhold

1	Leders beretning	5
2	Introduksjon til virksomheten	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.....	15
3.3	Hovedmål 3 – Miljø	18
3.4	Hovedmål 4 – Universell utforming	20
3.5	Andre forutsetninger og krav.....	21
3.6	Bevilgningens anvendelse	28
3.7	Bruk av fullmakter	33
4	Styring og kontroll i virksomheten.....	37
4.1	Likestilling, tilsatte og lønn.....	38
5	Vurdering av framtidsutsikter	40
6	Årsregnskapet	41
6.1	Ledelseskommentarer til Jernbaneløstets årsregnskap 2015.....	41
6.2	Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet	43
6.3	Bevilgningsrapporteringen	44
6.4	Artskontorapporteringen	47
6.5	Periodisert årsregnskap 2015.....	52
6.6	Prinsippnote.....	55
6.7	Noter til resultat og balanseregnskap	60
6.8	Nøkkeltall Jernbaneløstet basert på periodisert regnskap	73
7	Vedlegg: Oversikt over investeringsprosjekter	75



1 Leders beretning

Jernbaneløstresultatene for oppetid og punktlighet i 2015 har vært gode. Punktlighet for persontog er rekordhøyt og rushtidstrafikken i og rundt Oslo har størst framgang. Fortsatt nedgang i antall forsinkelsestimer har påvirket oppetiden i infrastrukturen positivt, antallet forsinkelsestimer går ned med 13 % sammenliknet med 2014 og er lavere enn på mange år selv med økt togproduksjon. Særlig gledelig er det at det er markant nedgang både i feil i infrastrukturen, i kontaktledningsanlegg og i sikringsanlegg. Kundetilfredsheten for de reisende holder seg på et høyt nivå, og tilfredshet hos togselskapene har også økt fra 2014 til 2015.

Det er i 2015 gjennomført omfattende vedlikeholds- og fornyelsesarbeid i infrastrukturen. Alle fornyelsestiltak er gjennomført i henhold til plan, noe som fører til en reduksjon av vedlikeholdsetterselepet. Blant annet er det utført forbedringer og forsterkninger av infrastrukturen på sårbare strekninger, tiltak som sikring av fjell og sideterreng, stikkrenner og grøfter. Størst innsats på dette området har vært gjort på Dovrebanen og Bergensbanen. Det er eksempelvis byttet 100 000 sviller, gjennomført sporjustering på nesten 1 000 km av sporet og gjort vedlikehold på over 80 bruer langs hele jernbaneløstet.

Med åpningen av strekningen Langset-Kleverud 1. desember 2015 ble en viktig del av InterCity-nettet mellom Eidsvoll og Hamar åpnet. Prosjektet, et fellesprosjekt med Statens vegvesen, har blant annet gitt 17 km nytt dobbeltspor og tre jernbanetunneler. Prosjektet Høvik vende- og hensetting er ferdigstilt, og stasjonene Stabekk og Blommenholm er også gjenåpnet i 2015. Samtidig er også viktig plan- og utredningsarbeid gjennomført. Det har vært et rekordhøyt aktivitetsnivå på plansiden, og viktig strategiarbeid som Perspektivanalysen Jernbanen mot 2015 har vært gjennomført.

I løpet av 2015 har Jernbaneløstet tatt i bruk Thales signalsystem på Høvik og Langset-Kleverud, samt Bombardier ERTMS på Østfoldbanen østre linje. ERTMS erfaringsstrekningen gir nyttig læring for implementering av ERTMS og er et viktig ledd i en vellykket innføring av ERTMS på det nasjonale jernbaneløstet.

Det er ved utgangen av 2015 fortsatt et betydelig mindreforbruk på etatens investeringsportefølje. Mindre utbetalinger enn forventet til investeringsprosjektene har flere årsaker. Utsettelse som følge av forsinkelser av Thales leveranser, forsinkelser i inngåelse av kontrakter og endringer i omfang er vesentlige årsaker.

Ved overgangen til 2016 intensiveres arbeidet med Jernbanereformen. Konkrete forberedelser og kartlegging både for direktorat og foretak er i gang også fra Jernbaneløstets side. Reformarbeidet vil kreve mye av organisasjonen i 2016, noe som vil kreve ekstra oppmerksomhet det kommende året.

Oslo, 28. april 2016



Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

[Målmatrise](#)

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

Tabell 1: Målmatriisen

Parameter	Resultat 2014	Resultat 2015	Mål 2015	Mål 2017
Sikkerhet				
Antall drepte siste 5 år	22	18	22	20
Antall hardt skadde siste 5 år	19	18	18	16
Antall alvorlige hendelser («jernbaneulykker») siste 5 år	132	134	110	101
Punktlighet				
Oppetid (%)	98,8	99,0	99,0	99,3
Regularitet (%)	97,7	97,7	98,0	99,3
Kundetilfredshet				
NSBs kundeundersøkelse	74	74	72	75
Brukerundersøkelse blant togselskapene	52	54	60	70
Økonomi				
Fornyingsgrad i pst ¹	60	74	100	100

[Overordnet økonomiske resultat](#)

Tabell 2: Økonomisk oversikt, fordelt på postene i statsregnskapet

Statskonto	Post	Bevilgning	Kontant	Avvik
135023	Drift og vedlikehold	7 223	7 309	-86
135025	Drift og vedlikehold GMB	138	140	-3
135030	Investeringer i linjen	8 329	7 158	1 172
135031	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	3 191	2 665	527
135034	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	56	13	43
Sum kap. 1350		18 937	17 284	1 653
435001	Kjørevegsavgift	35	39	4
435002	Salg av utstyr og tjenester mv.	264	351	87
435006	Videresalg av elektrisitet til togdrift	227	162	-64
435007	Betaling for bruk av GMB	125	132	7
435037	Anleggsbidrag	0	109	109
Sum kap. 4350		650	793	143

Kontantregnskapet for post 23 Drift og vedlikehold viser et merforbruk. I hovedsak skyldes dette større utbetalinger i forbindelse med gjennomført korrektivt og forebyggende vedlikehold.

Jernbaneverkets kontantregnskap for investeringer viser et mindreforbruk på 1 172 mill. kr. på post 30 Investeringer i linjen i 2015, mens post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski har et mindreforbruk på 527 mill. kr.

Se for øvrig kapittel 3.6 Bevilgningens anvendelse.

¹ Fornyingsgrad for NTP-perioden 2014-2023

2 Introduksjon til virksomheten

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 optimalt².

Jernbaneverket har ulike driftsavdelinger på nærmere 100 stasjoneringsteder 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

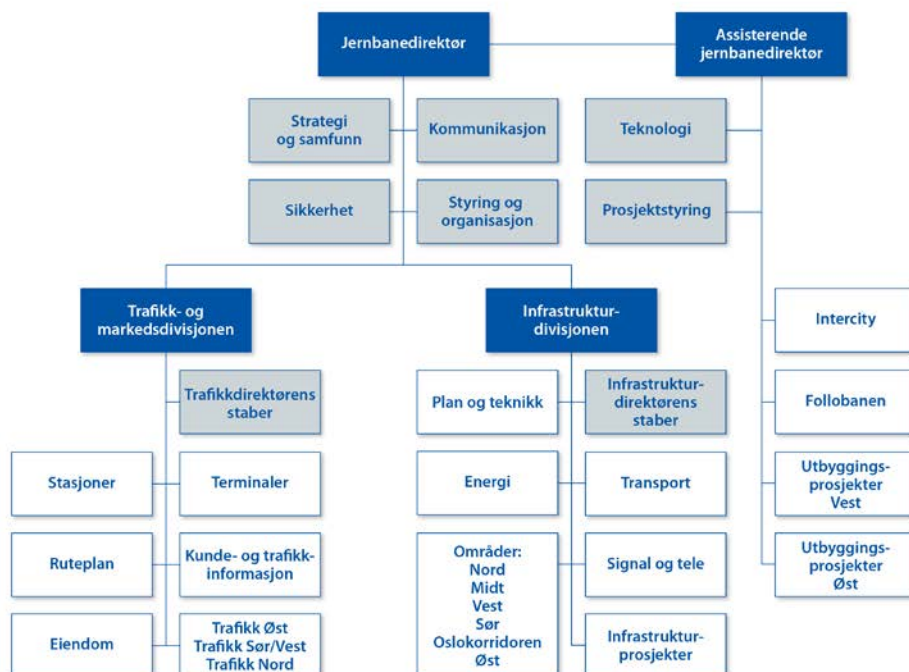
Pr 31.12.2015 hadde Jernbaneverket 4 273 tilsatte, lærlinger medregnet. Dette utgjør 4 218 årsverk. Jernbaneverket er en betydelig byggherre med en stor del innleide ressurser i tillegg.

Jernbanedirektørens ledergruppe

◻ Elisabeth Enger	Jernbanedirektør
◻ Gunnar Løvås	Assisterende Jernbanedirektør
◻ Gorm Frimannslund	Direktør for Infrastrukturdivisjonen
◻ Bjørn Kristiansen	Direktør for Trafikk- og markedsdivisjonen
◻ Anita Skauge	Direktør for Strategi og samfunn
◻ Jørn Johansen	Direktør for Styring og organisasjon
◻ Rannveig Hiis-Hauge	Sikkerhetsdirektør
◻ Svein Horrisland	Kommunikasjonsdirektør

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

Figur 1: Jernbaneløstets organisasjonskart



2.3 Nøkkeltall

Tabellen viser utvikling i enkelte nøkkeltall for Jernbaneløstets bevilgning og organisasjon i perioden 2013-2015.

Tabell 3: Jernbaneløstets bevilgning 2013-2015

	2013	2014	2015
Bevilgning, kap. 1350 (mill. kr) *	12 008	16 380	18 937
Antall årsverk **	3 837	3 939	4 067
Sum driftskostnader	6 142	6 725	7 123
Lønnsandel (i pst. av driftskostnader)	38,5	36,4	34,9
Utnyttelsesgrad av bevilgning (%)	84,4	89,2	88,4
Konsulentandel av driftskostnader (%)	1,54	1,99	1,87

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

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

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

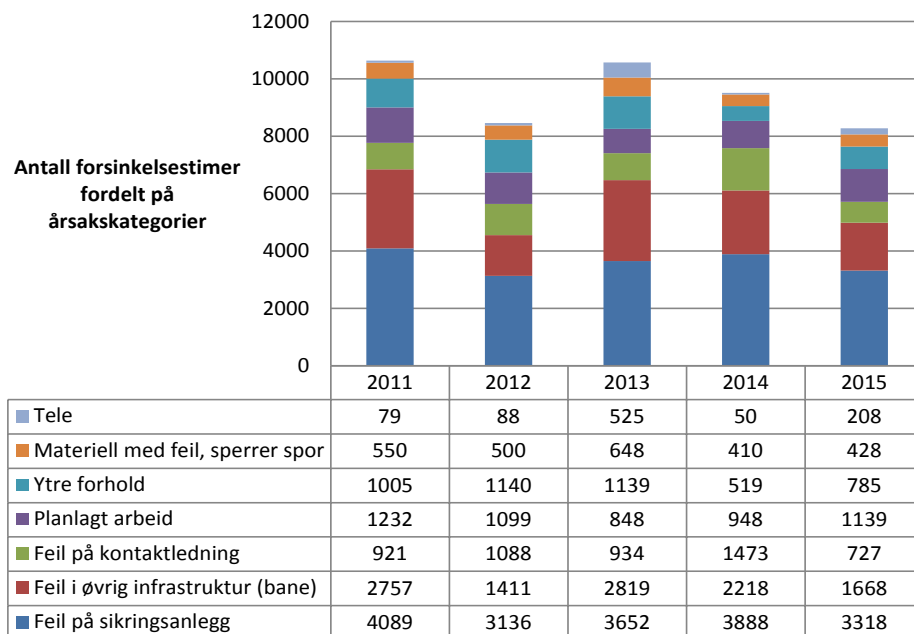
Oppetid

Året har vært preget av høy aktivitet, og et bevilgningsnivå som har muliggjort gjennomføring av en rekke store vedlikeholds- og fornyelsestiltak. Dette har bidratt til reduksjon av vedlikeholdsetterslepet. En oversikt over utvalgte tiltak er gitt på s. 12 om Utført drift og vedlikehold. Disse medvirket til at antallet forsinkelsestimer i 2015 (8 273) er det laveste siden 2007 (7 700). Oppetiden for året 99,0 %, som også var resultatmålet.

Antallet forsinkelsestimer er mer enn 1 200 timer lavere enn i 2014 og nesten 2 300 lavere enn i 2013, selv om produksjonen målt i antall togtimer har økt med ca. 4 % i både 2014 og 2015. Det har gjennom 2015 påløpt betydelig færre forsinkelsestimer som følge av feil i infrastrukturen (-550), feil på kontaktledning (-746) og feil på sikringsanlegg (-570) enn foregående år. Antall forsinkelsestimer som følge av planlagte arbeider har imidlertid vært høyere enn forutsatt pga. det høye aktivitetsnivået.

Forsinkelsestimer som følge av ytre forhold (i hovedsak vær/klimaforhold) er noe høyere enn i 2014, men godt under omfanget fra tidligere år. De viktigste hendelsene var kraftig snøvær i Osloområdet i mars og flere ras på Bergensbanen, samt stormen Synne i desember.

Figur 2: Antall forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen - Fordelt på årsaksforhold

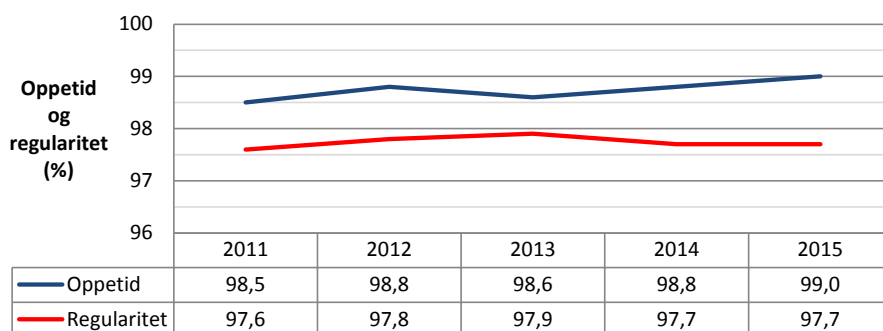


Jernbaneverket har startet innføring av Lean-metodikk i drift- og vedlikeholdsarbeidet. Innføringen har gitt gode resultater gjennom blant annet kortere utrykningstid og bedre koordinering mellom ulike faggrupper. Jernbaneverket vil innføre Lean-metodikk på samtlige stasjonssteder.

Overvåking av komponenter, som et tillegg til levetidsstyrte inspeksjoner og utskiftninger, bidrar til at problemer under utvikling kan avdekkes før de får konsekvenser for driften. Jernbaneverket har tidligere etablert forsøk med overvåking av sporveksler på Trondheim sentralstasjon som viste et potensial for betydelig reduksjon i antall tekniske feil. Erfaringene har blitt brukt i det videre forbedringsarbeidet. I løpet av 2015 er det etablert overvåking av varmesystem for sporveksler, akustiske hjuldetektorer og hjulslagsdetektorer. For 2016 fortsetter utrullingene med økning i antall sporveksler og varmesystem for sporveksler, samt overvåking av sporfelt

Det gjennomføres tiltak for å sikre jernbaneinfrastrukturen mot driftsavbrudd og øke oppetiden. Jernbaneverket har i 2015 deltatt i prosjektet Nasjonal detaljert høydemodell i regi Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Kartverket. Prosjektet skal fortsette i ytterligere 4-5 år og vil resultere i en landsdekkende digital høyde-/terrengmodell med høy nøyaktighet. Data fra prosjektets arbeid i fjor skal etter planen bli tilgjengelig i løpet av 1. kvartal i år. Jernbaneverket har imidlertid allerede gode erfaringer med bruk av tilsvarende data, bl.a. for planlegging/prosjektering av utbyggingstiltak og analyser/vurderinger av ulike aspekter vedrørende flom og støy. Jernbaneverket har også deltatt i Naturfareprosjektet (NIFS) som ble avsluttet i 2015.

Figur 3: Oppetid og regularitet



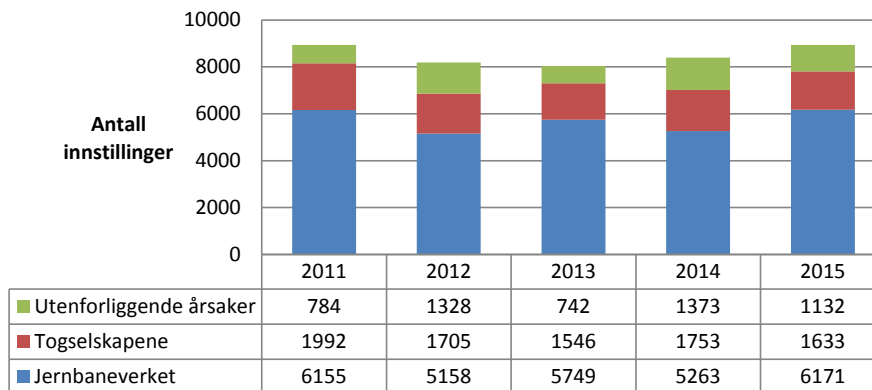
Regularitet

Regulariteten på jernbanen ble 97,7 % i 2015 og målet (98,0 %) ble dermed ikke oppnådd. Totalt ble 8 944 tog hel- eller delinnstilt ³. Dette er omtrent 700 flere innstillinger enn målsettingen (8 200). En reduksjon i antall innstillinger som følge av togselskapene og utenforliggende årsaker var ikke nok til å oppveie en økning på rundt 900 innstillinger innenfor Jernbaneverkets ansvarsområder. Blant andre forhold førte uventet kraftig snøvær i Osloområdet 26. mars til 163 innstillinger. Inntil stormen Synne i desember så det ut til at regularitetsmålet skulle bli oppnådd. Skadene som da ble påført Launes bro ved Egersund genererte imidlertid hele 805 innstillinger, slik at dette ble umulig.

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 tilbakestille trafikkbildet til en normalsituasjon ved større driftsforstyrrelser.

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

Figur 4: Antall innstillinger - Fordelt på ansvarsområder



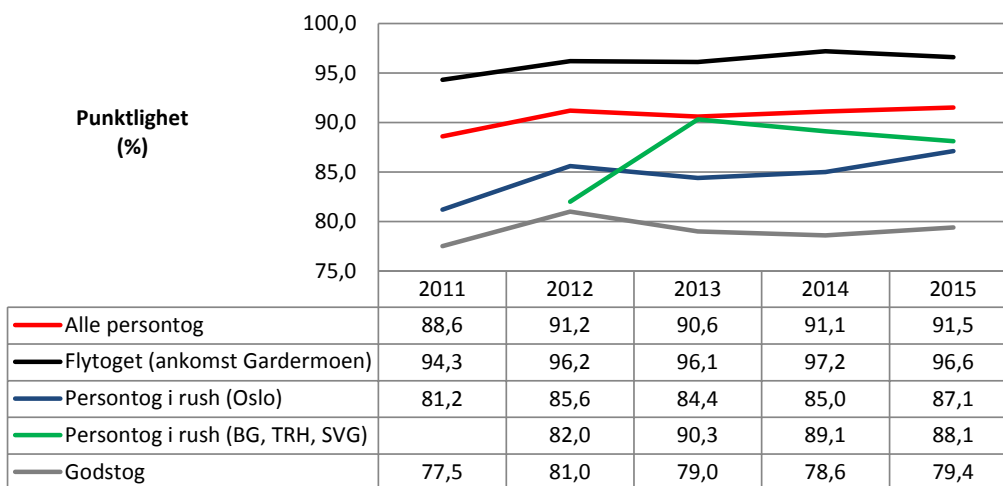
Punktlighet

Punktligheten for alle persontog endte på 91,5 % og målet (90 %) ble dermed oppnådd for fjerde år på rad. Med Flytogets punktlighet på 96,6 % ble også Jernbaneverkets mål om 95 % punktlighet på Gardermobanen oppfylt. Ingen av de øvrige kategoriene oppnådde målsettingen. For persontog i rush i Osloområdet registreres likevel en markant forbedring på 2,1 prosentpoeng til 87,1 %, mens persontog i rush rundt de øvrige store byene faller noe tilbake til 88,1 %. Selv om målet ikke ble nådd for godstog registreres det at resultatet (79,4 %) er det beste siden 2012.

Den viktigste driveren bak punktlighetstallene er stabilitet i infrastrukturen og gjennom året har reduksjon i antall forsinkelsestimer bidratt til bedre punktlighet. Et redusert antall hendelser og redusert tid til feilretting har også hatt positiv innvirkning på punktligheten.

Av andre tiltak som ikke direkte berører infrastrukturen har sektormerking i forbindelse med prosjektet «Effektive stasjonsopphold» (ESO) gitt god punktlighetseffekt og 21 stasjoner er nå tilpasset for dette.

Figur 5: Punktlighet



Utført drift og vedlikehold

I 2015 er det gjennomført omfattende arbeider på infrastrukturen, blant annet:

- Det er utført ballastrens av om lag 50 km spor på Dovrebanen, Gjøvikbanen og Østfoldbanen.
- Det er i 2015 byttet om lag 62 km skinner på Ofofbanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen Sør. Det er byttet om lag 100 000 sviller, hvorav om lag 60

prosent av disse på Rørosbanen og Numedalsbanen. Det er i 2015 byttet ut 25 sporveksler, ti av disse i Oslokorridoren.

- Det er gjennomført fornyelse av kontaktledningen over en strekning på om lag 40 km på strekningen Egersund–Sandnes på Sørlandsbanen. I tillegg er kontaktledningen fornyet på korte strekninger på andre baner, slik at det til sammen er det fornyet om lag 50 km kontaktledning.
- Tiltak på publikumsområder prioriteres dels utfra tilstand, dels utfra markedsmessige vurderinger. Den vesentligste innsatsen i 2015 har foregått i Oslokorridoren, på Sandvika og Nationaltheatret stasjon, samt i Område Øst og Område Nord. Disse tiltakene innebærer fornyelse av plattformer og dekke, tekniske installasjoner, samt tiltak i egne driftsbygninger.
- Det er gjennomført målrettet sliping av skinner, for å redusere støy på utsatte strekninger og for å fjerne rifler og bølger i skinneoverflaten, og dermed å forlenge levetiden på skinnene.
- I 2015 er det totalt slipt 480 sporkilometer
- Vegetasjonssprøyting bidrar til å opprettholde sporstabiliteten. Det ble utført sprøyting langs 4 016 km av nettet og på stasjonsarealer.
- Jernbaneverket viderefører samarbeidet med Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Meteorologisk institutt om nye løsninger for skredvarsling og varsling ved store nedbørsmengder.

3.1.2 Kundetilfredshet

Reisendes tilfredshet

I NSBs kundeundersøkelse høsten 2015 oppnådde Jernbaneverket en score på 74 på sine ansvarsområder, som er likt med resultatet for 2014. Siden 2012 har resultatene vært svakt stigende hvert år på alle delområdene, med like gode eller bedre tall enn foregående år.

Tilfredsheten med stasjonsområdene og informasjon på stasjonene ligger på et høyt og godt nivå, med en gjennomsnittlig score på 84,5. Jernbaneverket har stort fokus på drift og vedlikehold av stasjonsområdene over hele landet, slik at kundene skal oppleve disse som rene, ryddige, tilgjengelige og trygge.

I 2015 ble det fullført utplassering av nye informasjonsskjermer og høyttalere på 27 stasjoner. Arbeid som ble igangsatt på ytterligere 28 stasjoner ble ikke fullført i perioden pga. forsinkelser fra utstyrsleverandør, men disse vil bli ferdigstilt tidlig i 2016. Det er planlagt utplassering av nye informasjonsskjermer og høyttalere på totalt 248 stasjoner og ved utgangen av 2015 har 166 stasjoner fått nytt utstyr.

Det ble etablert 574 nye parkeringsplasser for bil, slik at det totale antallet nå nærmer seg 19.000. Sammen med oblatløsning for parkering på 12 nye stasjoner blir parkeringsmulighetene for pendlerne stadig forbedret og tiltrekker nye brukere hver måned. Det er også startet bygging av to nye sykkelhotell i hhv. Lillestrøm og Asker, samt satt ut nye sykkelstativer på en rekke steder.

Det er satt opp nye skilter og gjennomført oppussing og vedlikehold av venterom og toaletter på mer enn 20 stasjoner, belysningen er oppgradert en rekke steder og 19 grøntanlegg er rehabilitert.

Etter tildeling av 100 mill. kr. ekstra til investeringer i parkeringsplasser og publikumsområder på stasjonene satte Jernbaneverket i gang 44 prosjekter for å forbedre tilbudet til de reisende. De fleste prosjektene ble fullført i 2015, mens de resterende fullføres tidlig i 2016. Det er bl.a. disponert ca. 40 mill. kr. kroner til bedre parkeringsfasiliteter på 17 stasjoner og 7 mill. kr. kroner til ny sykkelparkering på 10 stasjoner. Tre stasjoner får ny kameraovervåking og flere stasjoner får ny og bedre belysning på publikumsområdene. Videre er heisene oppgradert på 2 stasjoner, og det er etablert bedre tilgjengelighet på 10 stasjoner. På noen stasjoner er plattformene forbedret, i tillegg til enda flere oppgraderinger av venteromfasiliteter og toaletter enn opprinnelig planlagt.

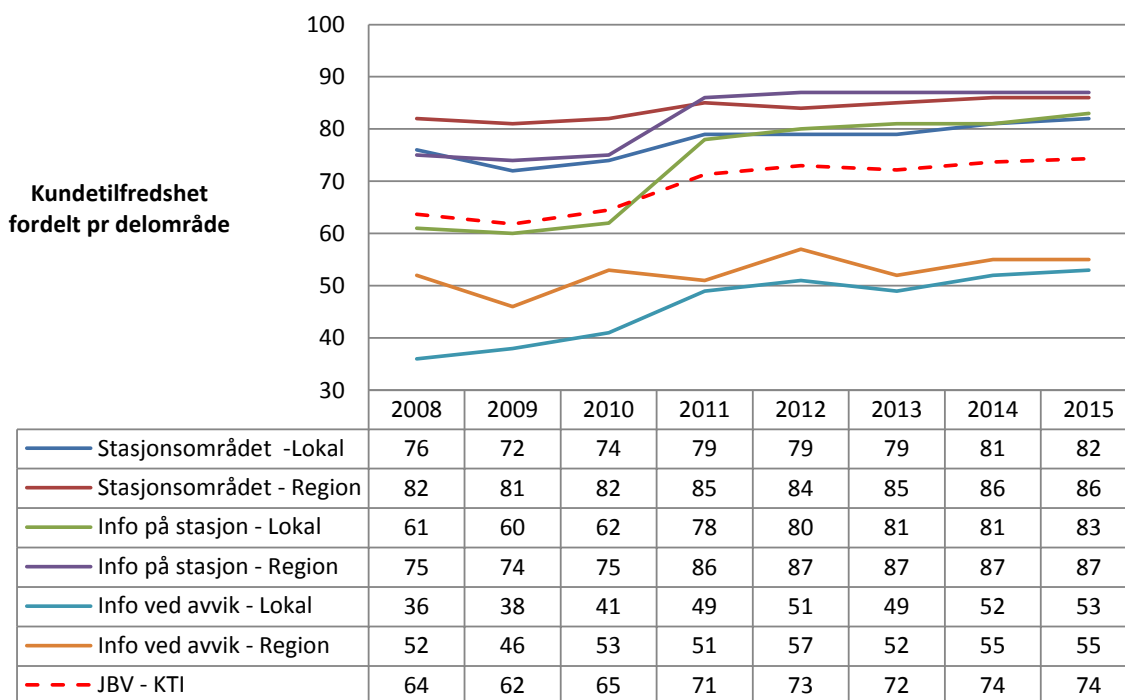
Det er fortsatt ikke tilfredsstillende resultater for informasjon i avvikssituasjoner. Med en score på hhv. 53 og 55 for lokal- og regiontrafikken trekker dette JBV's KTI ned til en score på 74. Jernbaneverket gjennomførte høsten 2015 et tjenstedesignprosjekt med kartlegging av kundenes behov for informasjon på sin reise, spesielt på stasjonene, og i hvilken grad Jernbaneverket og togselskapene leverer på kundenes forventninger. Innsikten fra dette vil i 2016 bli benyttet til å iverksette flere tiltak med formål å gjøre kundeopplevelsen bedre.

Noen av tiltakene som skal gjennomføres er:

- Nytt layout på stasjonenes informasjonsskjermer skal vise togenes fyllingsgrad i sanntid
- Lansere Trainmap – en tjeneste som viser tog i bevegelse på kart med oppdatert sanntidsinformasjon
- Jernbaneverket skal lede arbeidet med å implementere ny policy for kundeservice ved avvikssituasjoner i samarbeid med togselskapene
- Jernbaneverket skal koordinere kundeinformasjon ved totalbrudd og planlagte arbeider på infrastrukturen

I løpet av 2015 ble det gjennomført utvikling og testing av et nytt automatisert informasjonssystem (KARI) som vil bli tatt i bruk i 2016. Samtlige toginformatører har gjennomført forberedende trening for nye roller i forbindelse med innføringen av dette. Systemet vil gi rask, riktig og oppdatert sanntidsinformasjon likt i alle kanaler. Sammen med øvrige tiltak forventes dette å bidra til en vesentlig forbedring av informasjonen til de reisende, spesielt i situasjoner med driftsavvik.

Figur 6: Kundetilfredshet – JBV KTI, fordelt pr. delområde



Togselskapenes tilfredshet

Den årlige målingen av togselskapenes tilfredshet med Jernbaneverket ble gjennomført i desember 2015. Resultatet ble en score på 54 poeng, som er en økning på to poeng fra 2014. Resultatet er fortsatt ikke så godt som ønsket, men det registreres en underliggende forbedring på flere delområder som har vært sterke. Resultatene følger av aktiv vektlegging av kundeorientering og samarbeidsprosesser, men preges også av hendelser som spesielt har rammet godsmarkedet.

Den mest positive utviklingen er persontogsselskapenes opplevelse av at feil i infrastrukturen rettes raskt og at stasjonene holdes ryddige. Selv om godsselskapene er noe mindre fornøyd enn forrige år registreres et betydelig løft for Jernbaneverket på disse områdene.

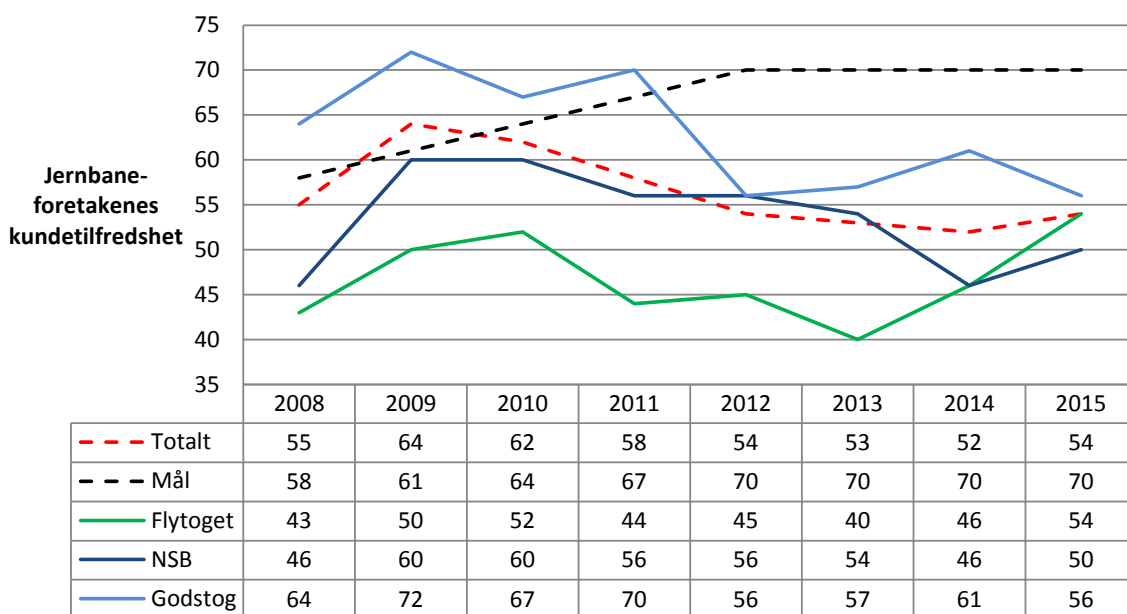
Jernbaneverket får også bedre score på togselskapenes opplevelse av Jernbaneverkets kundeorientering og trafikkstyring. Her registreres imidlertid at en stor framgang hos persontogsselskapene nesten utlignes av en markert tilbakegang hos godstogsselskapene. Selv om totalscoren fra godsselskapene er lavere enn forrige år er disse likevel generelt mer tilfredse enn persontogsselskapene. Dette er mest framtrædende med hensyn til kapasitetsfordeling og den langsiktige planleggingen.

Flytoget er betydelig mer tilfredse med Jernbaneverket enn tidligere år. Det registreres spesielt en større tilfredshet med kapasitetsfordeling og langsiktig planlegging, men også en mer positiv oppfatning av Jernbaneverket generelt.

Jernbaneverket har også utviklet en god relasjon til SJ, som gir svært positiv tilbakemelding på alle delområder og en total score på 80 poeng.

Jernbaneverket har i perioden tatt i bruk nye støttesystemer som skal forsterke grensesnittet mot togselskapene. Et nytt kundesystem ble tatt i bruk i august og skal gi bedre kundeoppfølging og kommer i tillegg til at Jernbaneverket viderefører sin kontakt med markedet gjennom regelmessige kundemøter med både person- og godstogsselskapene. FIDO, et elektronisk system for distribusjon av informasjon knyttet til togframføringen, ble tatt i bruk 12. april. Det erstatter tidligere papirbaserte løsninger og gir dagsfersk og målrettet informasjon til ulike brukergrupper i Jernbaneverket og hos togselskapene og entreprenører. Systemet er gjennomgående positivt mottatt i alle brukermiljøene som en vesentlig forbedring fra tidligere.

Figur 7: Togselskapenes tilfredshet



Gods og terminaler

Statistikk publisert av NHO Logistikk og Transport viser en svak nedgang av intermodalt gods på Jernbane i 2015 med 1,8 prosent. Den viktigste forklaringen fra bransjen på nedgangen, foruten konkurranse med biltrafikken, er det store antallet innstilte tog. Spesielt er det stenging av hele strekninger, med tanke på både planlagte og ikke planlagte innstillinger som skyldes hendelser på

linjenettet. Eksempelvis var Dovrebanen stengt for godstrafikk i hele november og jernbaneforetakene hadde ikke tilstrekkelig med kapasitet for å kjøre alt gods til Trondheim og nordover over Rørosbanen.

Tømmertrafikken på jernbane øker og næringen ser fortsatt vekst fremover. Tømmer og flistransport er det raskest voksende godssegment på jernbanen med stort behov for transport over lengre strekninger og spesielt til Sverige. Nordsenga tømmerterminal ved Kongsvinger er i 2015 oppgradert og allerede ved slutten av året ser vi at kapasiteten på denne terminalen begynner å nå taket. Bransjen signaliserer at det er behov for store og effektive terminaler som kan sikre en god drift for brukerne. Nordsenga dras ofte frem av tømmerbransjen som eksempel på en effektiv terminal der man i tillegg har etablert en driftsmodell som sikrer konkurransenøytralitet for brukerne.

Jernbanen har behov for et strategisk løft for å forbli et konkurransedyktig transportmiddel for gods i årene som kommer. Jernbaneverket har derfor i 2015 startet prosessen med å utarbeide en ny godsstrategi for jernbanen. Godsstrategien inngår som en del av arbeidet inn mot NTP for 2018-2029. Godsstrategien, som er utarbeidet i nært samarbeid med næringen, skal sikre en riktig prioritering, tiltak og framdrift slik at rammevilkårene for effektiv drift på sporet og nye markedsmuligheter for gods utnyttes. I desember 2015 presenterte Jernbaneverket første trinn i denne satsingen ved å lansere en «Tiltakspakke for gods» med en totalramme på 1 mrd. for 2016-2018. Tiltakspakken, som setter spesiell fokus på Alnabru og godstransporten til Trondheim, skal bidra til å gi godsnæringen et løft inntil ny NTP er i gang. Samtidig med denne pakken presenterte Jernbaneverket en kompensasjonsordning som skal tre inn ved svikt på jernbanen som fører til innstillinger av godstog. Ordningen er tenkt igangsatt fra 1.mars 2016, under forutsetning om godkjennelse fra ESA.

Jernbaneverket har gjennom 2015 etablert ny strategi for konkurranse på terminalene. I juni sendte Jernbaneverket ut invitasjon til å søke om driftstillatelse på Jernbaneverkets godsterminaler. Bransjen har i forkant av dette vært bredt involvert og kommet med konstruktive innspill. Løsningen som er valgt vil sørge for at brukerne av Jernbanen som transportform har reelle valgmuligheter og selv kan påvirke hvilke leverandører de ønsker. Gjennom dette vil de selv ha kontroll over pris og kvalitet. Ordningen vil settes i gang i 2. kvartal 2016. I forbindelse med etableringen av det nye regimet for konkurranse har Jernbaneverket overtatt bygg på alle intermodale terminaler. Samtidig har Jernbaneverket i 2015 overtatt vedlikehold av all Jernbaneinfrastruktur på de samme terminalene og sikret nødvendig oppgradering av de fastmonterte lastekranene på Alnabru. Samtidig er det gjennomført betydelig oppgradering av enkelte andre områder på terminalene. Det er et tydelig behov for større oppgraderinger av enkelte områder som Jernbaneverket har overtatt, både med tanke på spor og asfalt. Det er gjennom året jobbet aktivt med etablering av basis sikringstiltak på terminalene, bl.a. med bygging eller reparasjon av gjerder og porter. Terminalenheten har i 2015 også sikret tilførsel av nye ressurser til å følge opp terminalene.

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

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

Måloppnåelse

Gjennom året registreres en grunnleggende positiv sikkerhetsutvikling. I følge EUs jernbaneorgan European Railway Agency (ERA) hadde Norge i 2014 (2015-tall er ikke tilgjengelig) det laveste antallet omkomne (inkl. selvmord) pr. million togkilometer i Europa. Antallet dødsfall og skader ligger stabilt på et relativt lavt nivå, selv om trafikken på jernbanenettet øker. Fra 2013 til 2014 økte antall togkilometer med ca. 3,9 %.

Ved utgangen av 2015 har fem personer omkommet i forbindelse med togframføringen, hvorav tre fortsatt er under politietterforskning ⁴. Med dette er totalt 18 personer drept i forbindelse med togframføringen de siste fem årene og dette er innenfor måltallet på 22.

Fire personer er blitt hardt skadet i 2015. De siste fem årene har 18 personer blitt hardt skadet i forbindelse med togframføringen. Dette er likt med målsettingen for perioden og målet ble oppnådd.

Jernbaneulykke er et vidt begrep som, i tillegg til dødsfall og alvorlige personskader, inkluderer store materielle skader og omfattende trafikkforstyrrelser. I 2015 ble 22 hendelser klassifisert som jernbaneulykker. Dette er seks mindre enn i 2014. Totalt de siste fem årene har det vært 134 jernbaneulykker. Målet om mindre enn 110 jernbaneulykker kunne ikke oppnås, da dette var overskredet allerede ved årets start.

Tabell 4: Måltall for sikkerhetsområdet ⁵

Kategori	2011	2012	2013	2014	2015	Mål 2015
Antall drepte siste 5 år ⁶	21	20	24	22	18	≤ 22
Antall hardt skadde siste 5 år ⁷	18	18	19	19	18	≤ 18
Antall alvorlige hendelser («jernbaneulykker») siste 5 år ⁸	97	104	120	132	134	≤ 110

Jernbaneulykkene

Personer i spor er sterkt representert i dødsrisikostatistikken, primært i nærheten av stasjoner, holdeplasser og planoverganger. I 2015 skjedde seks av 22 jernbaneulykker i forbindelse med at personer befant seg i sporet og ble påkjørt av tog. Disse medførte fire dødsfall og to hardt skadde personer. Tre av dødsfallene er fortsatt under politietterforskning.

Planoverganger representerer en betydelig risiko i forbindelse med togframføringen. To av årets jernbaneulykker skjedde ved henholdsvis sammenstøt mellom tog-kjøretøy og tog-person på planoverganger. Dette resulterte i et dødsfall og en hardt skadet person. Begge tilfellene er fortsatt under politietterforskning.

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 2015 ble 3 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.

⁴ Kan medføre at antall drepte kun er to, dersom etterforskningen konkluderer med selvmord som bakenforliggende årsak.

⁵ 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).

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ 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.

Andre forhold

En person ble skadet ved avstigning fra tog til perrong. Av de øvrige jernbaneulykkene var det fire avsporinger, mot åtte i 2014. Ingen av avsporingene hadde samme årsak. De resterende seks jernbaneulykkene var nedrivning av kontaktledninger, mot tolv slike hendelser i 2014.

Alle jernbaneulykker utløser automatisk analyse av årsaksforhold og resultatene benyttes i Jernbaneverkets løpende sikkerhetsarbeid. Det økende antallet jernbaneulykker over de siste fem årene skyldes en økning i antall hendelser med større materiell skade eller togstans i mer enn seks timer, og de forhold som har utløst disse, herunder ras/flom, nedrivning av kontaktledningsnett og andre driftsforstyrrelser.

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. 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, ref. Omtale i kap. 3.6.4 Post 30 Investeringer i linjen. 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. Jernbaneverket har observert en holdningsendring hos kjørende og gående som tar større risiko i kontakt med jernbanen. Det er registrert 66 hendelser hvor tog ikke er involvert, men hvor kjøretøy har skadet bom o.a. på planoverganger. Holdningskampanjer som er gjennomført har vært virksomme, men med relativt kortvarig effekt. Fysiske tiltak i forbindelse med oppgraderinger av stasjoner og holdeplasser kan gi mer varig sikkerhet, men kan ikke fjerne alle mulige risikopunkter.

Ved inngangen til 2016 har Jernbaneverket 3610 planoverganger⁹ og det er laget en samlet plan for sikring og sanering som omhandler alle disse. Planen prioriterer tiltak for å sikre eller sanere alle usikrede planoverganger som er i daglig bruk av motorkjøretøy på baner som har regulær togtrafikk. Det er estimert at full gjennomføring vil halvere antall planovergangsulykker.

Det var planlagt å gjennomføre 178 planovergangstiltak i 2015. Det ble gjennomført fjerning av 30 planoverganger og om lag 80 mindre tiltak med bl.a. bedre skilting og utbedring av siktforhold. Høyt press på tilgjengelige ressurser, nødvendig prioritering av større prosjekter og press i enkelte lokale leverandørmarkeder er blant årsakene til at mange tiltak er blitt utsatt eller forsinket.

Jernbaneverket har værberedskap som iverksettes ved vær situasjoner som kan medføre ras eller økt rasfare. Tilgjengelige tiltak inkluderer generell observasjon av vannstand og nedbørsmengder, kjøring av strekningsvisitasjon foran tog og stenging av banestrekninger. Dette har vært effektivt og har hindret flere uønskede hendelser i forbindelse med, eller som følge av, ras. I 2015 ble det også gjennomført rasfarekartlegging og rassikringstiltak på flere strekninger. Jernbaneverket deltok også i prosjekt om klimatilpasning (Klima 2050) som fokuserer på flom og vannrelaterte skred.

⁹ Av disse er om lag 740 på baner uten regulær togtrafikk, 1100 er midlertidig ute av bruk, 450 er sikret, 250 er stengt for biltrafikk, 720 er jordbruksoverganger og 330 er usikrede overganger i daglig bruk av motorkjøretøy. Antallet er økt siden forrige rapportering fordi Flekkefjordbanen og Ålgårdbanen er tatt inn i oversikten.

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

Miljøstyringssystemet inneholder konkrete miljøkrav ved utredning, planlegging og bygging av jernbane. Så langt det er mulig innlemmes miljøkravene i tverrfaglige styringsdokumenter som beskriver prosesser, for eksempel håndbøker til de ulike prosjektfasene. Jernbaneverket har vedtatte handlingsplaner for energieffektivisering og dyrepåkjørsler samt utkast til støyhandlingsplan. Det er startet et arbeid med å forbedre metodikk for risikostyring og HMS-kontroll, samt oppdatering av rapporteringsindikatorer fra prosjekter. Videre arbeides det med å integrere miljø i Jernbaneverkets risikoanalyser for jernbanenettet. Kartlegging og opprydning av forurenset grunn er omfattende og arbeidet med dette vil fortsette inn i 2016. Jernbaneverket har laget en E-læringsmodul og prioriterer miljøopplæring for operativt personell.

Det ble registrert 246 uønskede hendelser med konsekvenser for ytre miljø i Synergi. To hadde betydelig miljøskade, 32 hadde registrerbar skade og 199 hadde liten miljøskade. 13 var ikke kategorisert.

Redusere klimagassutslipp

Jernbanens viktigste bidrag til å redusere klimagassutslippene er overføring av person- og godstransport fra vei og fly til elektrisk jernbane. Hvis de reisene som i dag gjennomføres med jernbane i stedet hadde vært gjort med privatbil, buss, lastebil og fly hadde de norske klimagassutslippene vært flere hundre tusen tonn høyere enn i dag. Transportetatene samarbeider om å dokumentere slike overføringseffekter. Jernbaneverkets utslipp av klimagasser ligger på om lag 0,02 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig. I tillegg kommer utslipp av diesel fra togselskapene på de strekningene som ikke er elektrifisert. Dette er utslipp i størrelsesorden 0,05 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig. I 2015 ble persontogene på Bratsbergbanen mellom Porsgrunn og Notodden igjen elektrisk drevne, noe som er med på å redusere klimagassutslippene fra persontrafikken. Trønderbanen- og Meråkerbanen er planlagt elektrifisert og utslippene kan dermed bli ytterligere redusert. Det kan her vises til rapporten Strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner, en utredning publisert høsten 2015. Energieffektivisering i Jernbaneverket foregår i henhold til handlingsplan som gir retning og prioritering for dette arbeidet. Inkludert i dette arbeidet er plan for utfasing av oljefyr som i tillegg til å være et energieffektiviseringstiltak også er et klimatiltak.

Jernbaneverket har fått etablert budsjetter for klimagassutslipp fra flere prosjekter, herunder Venjar-Sørli, Nykirke-Barkåker og ulike linjevalg mellom Tønsberg – Skien. Ettersom utslippene av klimagassutslipp fra bygging av ny jernbane beregnes som livsløpsutslipp, der produkter er en hovedkilde, er det ikke hensiktsmessig å rapportere disse utslippene på årlig basis. Det å lage budsjetter for prosjekter er desto mer informativt for å synliggjøre forskjellene i utslipp ved valg av ulike traseer. Regnskap for prosjektene gir viktige korrektiver til fremtidige budsjettering og gjør at det blir enklere å stille krav til materialer med lave utslipp fra produksjonen. Ambisiøse mål om reduserte utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen følger som en del av Nasjonal transportplan.

Redusere støy

Jernbaneverket har økt kapasiteten innen fagfeltet for å imøtekomme dagens og kommende oppgaver og utfordringer, blant annet nye påkrevde kartlegginger, omfattende utbygging i støybelastede områder og forventede lovverksendringer. Støyhandlingsplanen ventes ferdigstilt i løpet av 2016. Skinnesliping er et tiltak som i utgangspunktet gjøres av vedlikeholdshensyn, men

som også bidrar til at støynivået reduseres. Dette er særlig viktig innenfor tettbefolkede områder. I 2015 ble skinnesliping utført på om lag 480 km spor, hvorav om lag 138 km i Osloområdet, og på 91 sporveksler.

Redusere tapet av naturmangfold

Jernbaneverket har 439 registrerte konflikter mellom naturmangfold og jernbanen, primært knyttet til bruk av plantevernmidler i sideterreng. Konfliktene løses gjennom miljøtilpassede vedlikeholdsplaner for vegetasjonskontroll i sideterreng. I 2015 ble første versjon ferdigstilt for Vestfoldbanen, Østfoldbanen, Dovre- og Raumabanen. Planene inkluderer tilpasset skjøtsel for områder med verdifull natur, og hensynssoner for vann.

Jernbaneverket vil redusere bruken av kjemiske plantevernmidler for å minske påvirkning på vannmiljø og naturmangfold. Fra 2015 bruker Jernbaneverket et nytt, moderne tog for vegetasjonskontroll i sporet. Med blant annet optisk lesing av vegetasjon og forhåndsprogrammering av hensynsområder der det ikke skal sprøytes, oppnås en mer målrettet sprøyting i sporet. I 2015 ble utvalgte fremmede, skadelige arter bekjempet, i hovedsak langs strekninger på Østlandet og Bergensbanen. Arbeidet utføres i samarbeid med kommuner og regionale samarbeidspartnere.

Jernbaneverket har avdekket en ganske begrenset mengde konflikter mellom vannmiljø og eksisterende anlegg. Det er likevel utfordringer med å oppfylle vannforskriftens krav til å opprettholde eller bedre tilstanden på vannforekomster.

I april 2015 ble det holdt erfaringsseminar om fysisk økologisk kompensasjon i regi av Statens vegvesen med bidrag fra Jernbaneverket. Jernbaneverket har tre mulige pilotprosjekter for fysisk kompensasjon natur: Dobbeltspor Sørli-Brumunddal, Ringeriksbanen og dobbeltspor Trondheim-Stjørdal.

Dyrepåkjørsler

Det er registrert 1 898 påkjørte dyr i 2015¹⁰. Dette er noe over målet for 2015, og flere enn i 2014, men på gjennomsnittet for de ti siste år. Av de påkjørte dyrene er 608 elg, 446 tamrein, 290 rådyr og 301 sau.

Vegetasjonsrydding er det tiltaket som er dokumentert å ha best effekt for å redusere påkjørsler av elg. Det gjennomføres også andre forebyggende tiltak mot dyrepåkjørsler i henhold til handlingsplanen for 2014-17, og de fleste baneområdene har lokale samarbeid om tiltak. Tiltak som er gjennomført i 2015 tillegg til vegetasjonsrydding inkluderer tilskudd til foring av dyr, vedlikehold og oppsett av gjerder, deltakelse i samarbeidsforum med reinbeitedistriktene og etablering av rutine for erstatning som i større grad ansvarliggjør reineiere.

Det arbeides også med å framskaffe erfaringsgrunnlag for ulike typer tiltak for å forebygge dyrepåkjørsler, i egen regi og i samarbeid med Statens vegvesen. I tillegg samarbeider Jernbaneverket med Statens vegvesen og Miljødirektoratet om samordning og visning av dyrepåkjørseldata og gjennomførte tiltak langs jernbane og vei.

Begrense inngrep i dyrket jord

I Jernbaneverket er det to mulige pilotprosjekter for kompensasjon av dyrket jord. For dobbeltspor Trondheim-Stjørdal pågår konsekvensutredning, hvor fysisk kompensasjon for dyrket jord blir tema enten her eller i etterfølgende kommunedelplan. For Ringeriksbanen har vært en egen prosess for å

¹⁰ Tall pr 11.jan. 2016, etterregistreringer vil forekomme.

etablere et omforent beslutningsgrunnlag angående blant annet landbruksinteresser, og det arbeides med å identifisere mulige kompenserende tiltak for landbruksverdier som kan bli berørt i området.

Kulturminner

Jernbaneverket etterlever UNESCO-konvensjonen om vern av kulturarven ved å yte økonomisk og praktisk støtte til museumsjernbaner omfattet av Jernbaneverkets Landsverneplan. Tradisjonelle jernbanefag som damplokomotivførere og damplokomotivfyrbøtere videreføres ved disse banene.

Riksantikvaren fredet Flekkefjordbanen i 2015. Prosess for fredning av Gamle Vossebanen ble startet i 2014, og fredningsforskriften er ventet ferdig tidlig i 2016. Begge banene er omfattet av Jernbaneverkets Landsverneplan. Det pågår en dialog med Riksantikvaren om omfanget av tiltak på Tinnosbanen inkludert sikring av den del av kontaktledningsnettet som ikke er stjålet. Arbeidet med å merke fredede eller vernede objekter i fagsystemet BaneData ble videreført i 2015. Arbeidet omfatter også nyregistreringer. Det er gjort en omfattende registrering av objekter langs Flekkefjordbanen i 2015.

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.

Med byggingen av nye Tverlandet stasjon er det nå 338 stasjoner med passasjerutveksling i den nasjonale jernbaneinfrastrukturen. Ingen av disse er ennå fullt ut universelt utformet med både fysisk utforming og nødvendig informasjonssystem. I 2015 fikk ytterligere ni stasjoner fysisk utforming som tilfredsstiller kravene til universell utforming, slik at antallet nå er totalt 13 stasjoner. 104 stasjoner vurderes som tilgjengelige.

Arbeidet med å fjerne mindre hindringer på stasjoner er videreført i 2015 (kontrastmerking på trappeneser og gjennomslipbare flater, oppmerking og oppfriskning av sikkerhetslinjene på plattformer). I løpet av 2015 ble slike tiltak gjennomført på 33 stasjoner, slik at totalt 179 stasjoner nå har forbedret framkommelighet.

Tabell 5: Status – Universell utforming

	2014	2015	Merknad
Andel stasjoner som er tilgjengelige	30 % (antall: 102)	31 % (antall: 104)	Stasjonene definert som tilgjengelige dekker vel 50 % av passasjervolumet. 7 av 10 stasjoner på IC-strekningene vurderes som tilgjengelige.
Andel stasjoner som er universelt utformet (fysisk utforming)	1,2 % (antall: 4)	3,8 % (antall: 13)	Høvik, Stabekk, Varingskollen, Greverud, samt 4 stasjoner på Østre linje og en stasjon på IC-strekningene har i løpet av 2015 fått fysisk universell utforming
Andel stasjoner der informasjonssystemet er universelt utformet	0 %	0 %	Talestyrt informasjonstjeneste for sanntid ruteinformasjon er etablert. 166 stasjoner har nye kundeinformasjonselementer (anvisere, monitorer, høyttalere) som er forberedt for universell utforming.

3.5 Andre forutsetninger og krav

3.5.1 Effektivisering – Tiltak og gevinster

Tidstyver

Jernbaneverket har i 2015 hatt oppmerksomheten rettet mot brukerne av de jernbanetjenestene som tilbys, og har løpende forbedringsarbeid knyttet til dette. Det vises til oppfølging av tidstyvarbeidet i juni 2015. Av prioriterte områder i 2015 nevnes:

- Økt driftsstabilitet
- Bedre informasjon til togselskapene knyttet til sikkerhet, beredskap og uønskede hendelser, i tillegg til utvalgte data om infrastruktur og trafikk.
- Økt forutsigbarhet og tydelighet overfor leverandørene
- Bedre merking og tilgjengelighet på stasjonsområdene
- Bedre parkeringsforhold

Disse forbedringene har blant annet bidratt til økt tilfredshet i kundeundersøkelsene for reisende og togselskapene. Under kap. 3.1.2 redegjøres det for tiltak som skal sikre bedre og raskere informasjon til selskaper. God kundeoppfølging har vært prioritert i 2015 for å redusere tidstyver for togselskapene, både gjennom kundeoppfølgingssystem og direkte kontakt. Innføring av bestillingssystemet BEST og kunngjøringssystemet FIDO er systemer som har effektivisert og modernisert Jernbaneverket og togselskapenes operative prosesser. For Jernbaneverket har for eksempel innføringen av FIDO redusert årsverksbehovet med 14 årsverk. For NSB har innføring av nettbrett og FIDO redusert trykkingsutgifter betydelig.

Alle de store togselskapene legger i inn sine vognopptak elektronisk i Jernbaneverkets system TIOS. Noen av de mindre godstogselskapene benytter i dag andre rutiner, men dette vil endre seg ved innføring av TOS (Terminal Operating System), systemet som er under innføring og skal benyttes for flyt av informasjon om godstog i Norge.

Det ble i Jernbaneverkets årsrapport for 2014 rapportert flere administrative tiltak for å fjerne tidstyver. Disse tiltakene er i hovedsak fulgt opp gjennom Effektiviseringsprogrammet, blant annet utrulling av elektronisk time- og utleggsregistrering, nytt turnussystem og standardisering av økonomifunksjonen og økonomimodell. Erfaringen med de nevnte tiltakene har vært god, og bidrar til forenkling i administrative prosesser.

Jernbaneverket har hatt dialog med Samferdselsdepartementet ifm. omfanget av rapportering og bestillinger utover den formelle styringsdialogen. Det er et ønske om å ha en så effektiv styring og oppfølging som mulig, selv om dette kan være utfordrende med et høyt aktivitetsnivå. Som en oppfølging av dette har Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket utarbeidet en oversikt over bestillinger fra departementet til etaten gjennom året. Oversikten er ikke uttømmende for kontakten, men en start i dette arbeidet.

For Effektiviseringsprogrammet slik det har vært i 2015 og 2016 (beskrevet under) er forenkling, forbedring og tilgjengeliggjøring viktige elementer, som igjen direkte 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 2015 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.

Det er utarbeidet indikatorer i de ulike delprogrammene. Indikatorene følges opp og rapporteres på gjennom året for å måle effekten av de ulike tiltakene. Effektiviseringsprogrammene har per 2015 gitt en estimert effektiviseringsgevinst på 288,2 mill. kr, mens det per 2016 er estimert en akkumulert effektiviseringsgevinst på 457,2 mill. kr. Frem mot 2023 forventes gevinster på om lag 1 150 mill. kr.

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, samt innføring av et nytt distribusjonssystem for informasjon og kunngjøringer knyttet til trafikkstyringen. I tillegg vil det i 2016 etableres et nytt kunde- og trafikkinformasjonssystem.

Per 2015 er det estimert effektiviseringsgevinster på 8,3 mill. kr i delprogrammet. Dette er 3,2 mill. kr bak opprinnelig plan, og skyldes i hovedsak forsinkelser med påfølgende senere realisering av effektiviseringsgevinstene (nytt distribusjonssystem FIDO har vært seks måneder forsinket, forsinket etablering av et moderne kunde- og trafikkinformasjonssystem, samt endelig løsning for organisering av ruteplanleggingsfunksjonen utsatt til 2016).

For 2016 forventes en estimert akkumulert effektiviseringsgevinst på 18,4 mill. kr, mens det frem mot 2023 forventes gevinster på om lag 100 mill. kr. Flere av tiltakene i dette delprogrammet krever investeringer i ny teknologi, noe som medfører at det tar noe lengre tid før gevinster av tiltakene kan realiseres.

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. Det er en målsetning om 10 % produktivitetsøkning per 2017 sammenlignet med 2012.

Tabell 6: Indikatornivå 1 – Effektiv trafikkstyring

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

I forbindelse med nye rutetabeller i 2013 og 2015 har antall togstopp økt betydelig. I samme periode har kostnaden for trafikkstyring gått ned. Reduksjon i kostnader skyldes både gevinster knyttet til effektiviseringstiltak, men også lavere kostnader grunnet en uønsket underbemanning- spesielt

knyttet til trafikk øst. Dette gir en reduksjon i trafikkstyringskostnad pr togstopp for 2015 med 21 % sammenlignet med 2012 (korrigert til reelle kroner er kostnad til trafikkstyring per togstopp redusert med 26 % fra 2012 til 2015).

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 hvite tider for vedlikehold og optimalisering av beredskapsnivået for retting av feil i anleggene. Delprogrammet har arbeidet med tiltak innen innkjøp, lager og logistikk, sentral fakturering av strøm (sikre rett fakturering av strøm til togselskapene) samt IKT transmisjon. I perioden 2014 til 2018 skal Jernbaneverket heve kvaliteten på teknisk dokumentasjon for å bidra til effektivisering av drift og vedlikehold. Det skal foretas en systematisk gjennomgang hvor sluttresultatet medfører elektronisk bruk og oppdatering av dokumentasjonen.

Per 2015 er det estimert effektiviseringsgevinster på 99,7 mill. kr i delprogrammet. Dette er 6,8 mill. kr bak opprinnelig gevinstrealiseringsplan, og skyldes blant annet at effektuttaket knyttet til bilhold (elektronisk kjørebok og bilpoolordningen) er forsinket. For 2016 forventes en estimert akkumulert effektiviseringsgevinst på 125 mill. kr, mens det frem mot 2023 forventes gevinster på om lag 400 mill. kr.

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

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

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

Tabell 7: Indikatornivå 1 – Effektiv drift og vedlikehold

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

Effektiviseringstiltakene bidrar til struktur og robuste rammer for å møte økt trafikk. Produksjonen i form av tonn- og personkilometer har økt i måleperioden, og effektiviseringsarbeidet har bidratt til å holde driftskostnadene til Infrastrukturdivisjonen stabile. Driftskostnadene per produserte kilometer er redusert med 5 % fra 2014 til 2015 (korrigert til reelle kroner er driftskostnader per produserte kilometer redusert med 6 % fra 2014 til 2015).

Effektiv planlegging og byggherre

Delprogrammet effektiv planlegging og byggherre omfatter tiltak og effektivisering innenfor området "utrede, planlegge og bygge" infrastruktur. I tillegg til å bidra til raskere prosjektgjennomføring, vil Jernbaneverket også effektivisere egen organisasjon og egne arbeidsprosesser. Tiltakene vil i hovedsak dreie seg om å effektivisere planprosessene og om å rendyrke byggherrerollen.

Tiltakene vil gi en effektiviseringsgevinst gjennom raskere læring hos selskaper som bistår med prosjektering, entreprenører, byggeledelse og byggherre, samt mer effektive innkjøpsprosesser. Tiltakene vil redusere de interne kostnadene innen planlegging og byggherre, samt også bidra til bedre kostnadsstyring i investeringsprosjektet totalt.

Per 2015 er det estimert effektiviseringsgevinster på 75 mill. kr i delprogrammet. Dette er i samsvar med planlagt gevinst for 2015. For 2016 forventes en estimert akkumulert effektiviseringsgevinst på om lag 148 mill. kr, mens det frem mot 2023 forventes gevinster på om lag 400 mill. kr.

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

Prosjektering og byggherrekostnader
Investeringskostnader

Det er etablert nullpunkt for indikatoren basert på regnskapsåret 2014. Målet for 2015 er å holde andelen prosjekterings og byggherrekostnader på samme nivå som i 2014.

Tabell 8: Indikatornivå 1 – Effektiv planlegging og byggherre

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

Byggherrekostnaden som andel av investeringskostnad har fra 2014 til 2015 gått ned med 0,3 %, mens prosjekteringskostnaden har økt med 0,2 %. Prosjektporteføljen har endret noe sammensetning i måleperioden, og byggherreorganiseringen er endret i takt med dette.

Effektiv støtte

Effektiv støtte skal 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. Det vil derfor i den første fireårsperioden gjennomføres tiltak innenfor følgende syv støtteområder: IKT, økonomi, eiendom, dokumentasjon, sikkerhet, innkjøp, lager og logistikk og HR.

Tiltakene vil gi effekter ved å eliminere og forenkle arbeidsprosesser, samt ved å styrke systemstøtten der det er nødvendig. Eliminering og forenkling dreier seg bl.a. om å standardisere og automatisere rapportering og plan- og budsjettprosesser, og generelt om å automatisere manuelle rutiner. Videre dreier det seg om å gjennomgå og revidere avtaler og om å sanere programvare og standardisere applikasjoner og arkitektur. I tillegg vil det settes i gang tiltak som vil gi en netto effektiviseringseffekt bl.a. ved å oppdatere og innføre nye systemløsninger innenfor eiendomsforvaltning, dokumentasjon, innkjøp og HR.

Jernbaneverket har i 2015 en vesentlig høyere aktivitet enn på mange år, noe som er 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 2015 er det estimert effektiviseringsgevinster på 105,2 mill. kr i delprogrammet. Dette er 1,2 mill. kr bak opprinnelig plan, og skyldes i hovedsak økte kostnader ifm. rekrutteringsannonser samt lavere gevinster enn planlagt for reise- og møtevirksomhet og innleie av administrative tjenester. For 2016 forventes en estimert akkumulert effektiviseringsgevinst på om lag 165,8 mill. kr, mens det frem mot 2023 forventes gevinster på om lag 250 mill. kr.

Indikator på nivå 1 for effektiv støtte er uttrykt ved:

Administrasjonskostnader
Totale kostnader

Det er etablert nullpunkt for indikatoren basert på regnskapsåret 2013.

Tabell 9: Indikatornivå 1 – Effektiv støtte

Effektiv støtte	2013	2014	2015	Mål 2015	Mål 2023
Administrasjonskostnader	954	1 007	962	1 148	
Total kostnader	12 938	16 108	17 601	19 045	
Andel i %	7,4 %	6,3 %	5,5 %	6,0 %	5,5 %

Jernbaneverket har gjennom effektiviseringsarbeidet oppnådd å holde administrasjonskostnadene relativt stabile mens den totale aktiviteten har økt. Administrasjonskostnader som andel av totale kostnader er redusert med 1,9 % fra nullpunktet i 2013 til 2015. Indikatoren for 2015 ligger på nivå med målet for 2023.

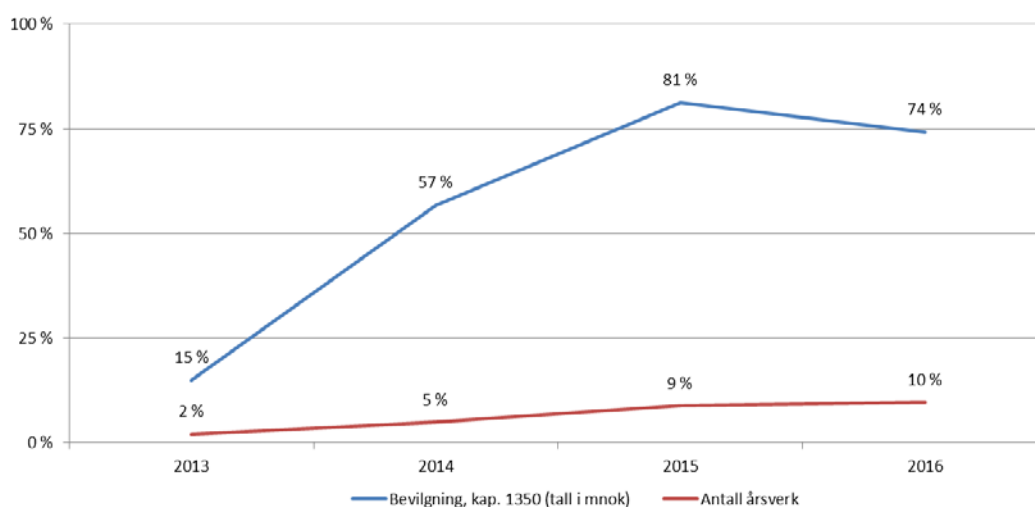
Samarbeid med Statens vegvesen

I 2015 ble det etablert et effektiviseringssamarbeid mellom Statens Vegvesen og Jernbaneverket. I løpet av året er det avholdt tre møter; et oppstartsmøte, og to møter der Jernbaneverket og Statens Vegvesen har presentert sine effektiviseringsprogram for hverandre. Statens Vegvesen har kommet noe kortere i utviklingen av sitt effektiviseringsprogram, slik at det er større grad har forekommet presentasjon og overføring av informasjon, enn samarbeid. Samarbeidet fortsetter i 2016, og det er planlagt et møte for at Jernbaneverket skal kunne lære av Statens vegvesen sin løsning for registrering av arbeidstid for eksterne ressurser.

Utviklingen i antall årsverk

Jernbaneverket har uttalt et behov for fortsatt rekruttering innenfor særlig etterspurt kompetanse. Gjennom 2015 har dette i hovedsak dreid seg om signalfagene, planlegging og prosjektstyring/prosjektering. Potensiell mangel på denne kompetansen og kapasiteten har også vært rapportert som risikoer ved tidligere virksomhetsrapportering. Det planlegges videre med økning av antall årsverk for gjennomføringen av store prosjekter, samt å omgjøre innleide til faste stillinger for å sikre redusere kostnader og sikre forutsigbarhet.

Figuren viser prosentvis utvikling av bevilgningen til Jernbaneverket og antall årsverk, med utgangspunkt i 2012.

Figur 8: Utvikling i antall årsverk og bevilgning, pst

Anvendelse av effektiviseringsgevinster

I forbindelse med vedtak av budsjett for 2015 ble det lagt til grunn en netto effektiviseringsgevinst på 75,6 mill. kr. Dette har blitt omdisponert til arbeidet med fornyelse av infrastrukturen.

3.5.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Arbeidet med kontinuerlig forbedring av intern sikkerhetsstyring videreføres. Et prioritert område er å løfte beredskapsarbeidet. Dette er organisert som et prosjekt, som også følges tett opp av Statens Jernbanetilsyn (SJT). I 2015 har innsatsen vært konsentrert om prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser» (SOROS). Dette er videreføringen av SAMROS II-prosjektet, der beredskapsanalyser av objekter (tuneller, stasjoner og terminaler), samt oppdatering av beredskapsplaner for disse, gjennomføres i henhold til handlingsplan for beredskap 2015-2016.

Det ble gjennomført fire toppledermøter for Samarbeidsutvalg for sikkerhet (SUS) i 2015. Utvalget sikrer en felles strategisk tilnærming til sikkerhet, herunder sikring og beredskap. Det avholdes et årlig møte hvor alle jernbaneforetak som har sikkerhetssertifikat innkalles.

Ny sikringsforskrift ble innført i 2015 og siste halvdel av året ble brukt til implementering av denne. Noe arbeid gjenstår, blant annet en verdivurdering av de av Jernbaneverkets verdier som er ansett kritisk for samfunnsoppdraget. Forskriften forventes å være fullt implementert i løpet av siste tertial 2016. Sikringsanalyser for ti utvalgte terminaler ble gjennomført i løpet av 2015. Analysene resulterte i en plan for tiltak som skal implementeres i løpet av 2016.

3.5.3 IKT-Sikkerhet

Området IKT- sikkerhet skal integreres med øvrig samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i Jernbaneverket, og dette medfører at fagområdet også integreres bedre med den øvrige virksomhetsstyringen.

I midten av 2015 ble det opprettet en egen seksjon for informasjonssikkerhet som skal forvalte styringssystemet for informasjonssikkerhet, som er planlagt ferdig utviklet og implementert i 2016.

Sammen med øvrige etater i samferdselssektoren har Jernbaneverket vedtatt å etablere samarbeid med NorCERT for både administrative og operative IKT-løsninger. Samarbeidet er delvis iverksatt og det forventes full funksjonalitet i 2016. 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.

3.5.4 Forskningssamarbeidet «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 søkte om assosiert medlemskap i Shift2Rail høsten 2014. Søknaden var basert på et samarbeid med SINTEF, NTNU og TØI. Sommeren 2015 ble det klart at søknaden ikke nådde opp i konkurransen.

3.5.5 Handlingsplan for kollektivtransport

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

Tabell 10: Oppfølgingspunkter Handlingsplan for kollektivtransport

Handling	Kommentar - Status
pkt 5.3. Kartleggje utfordringar med samordning i byområda	Arbeidet ledes av Samferdselsdepartementet. Arbeidet er ikke i gang, men det kan nevnes at Jernbaneverket deltar i utarbeidelse av bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler for de største byene.

Handling	Kommentar - Status
pkt 5.5. Gjennomføre KVV for auka transportkapasitet i Oslo	Arbeidet ledes av Jernbaneverket, mens Statens vegvesen og Ruter deltar. Er gjennomført, KVV ble overlevert oppdragsgiverne 23. november 2015
pkt 5.6. Utvikle eit attraktivt lokaltogtilbud i og rundt dei største byane	Skjer kontinuerlig, spesielt R16 som nå er operativ. Har er det etablert gradvis forbedret tilbud, spesielt for Oslo og Akershus
pkt 5.7. Følgje opp investeringar i persontogmateriell	Jernbaneverket skal delta i dette arbeidet. Det er etablert prosjektsamarbeid med NSB.
pkt 6.3. Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplassar	Jernbaneverket og Statens vegvesen er ansvarlig for dette arbeidet. I 2015 har Jernbaneverket fulgt opp egen overordnet parkeringsstrategi, der det skal etableres et tilfredsstillende parkeringstilbud for sykkel og bil ved jernbanestasjonene basert på en overordnet plan. Det er utarbeidet strekningsvise utredninger der den overordnede parkeringsstrategien er konkretisert for alle stasjoner og holdeplasser på kort, mellomlang (mot 2027) og lang sikt (mot 2040) for strekningene: Tuen-Kongsvinger, Tøyen-Gjøvik, Spikkestad-Lillestrøm, Nordstrand-Moss, Lier-Kongsberg og Kråkstad-Rakkestad. 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. Arbeidet er startet 1. kvartal 2016.
pkt 7.2. Vurdere samarbeid med private utbyggjarar.	Jernbaneverket skal delta i dette arbeidet. Dette er ikke startet.
pkt 9.3. Betre reisevaneundersøkingar	Arbeidet ledes av Samferdselsdepartementet, mens Jernbaneverket deltar. Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom etatene og Avinor
pkt 9.4. Betre transportmodellar	Ansvarlig for arbeidet er Jernbaneverket og Statens vegvesen. Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom etatene og Avinor
pkt 9.5. Betre grunnlag for samfunnsøkonomiske analysar	Statens vegvesen er ansvarlig for arbeidet, mens Jernbaneverket deltar. Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom etatene og Avinor
pkt 12.2. Oppgradere jernbanestasjonar	Det har blitt oppgradert 13 stasjoner til å bli universelt utforma i perioden 2014-2015. Utfra ny prognose vil Jernbaneverket oppgradere totalt 25 stasjoner til å bli universelt utforma stasjoner i perioden fram til 2017 Mindre hindringer: Fjernet mindre hindringer på 175 stasjoner. For resterende 162 stasjoner trengs tiltak på 110 stasjoner, mens resten er uklar. Arbeidet med fjerning av mindre hindringer sluttføres i 2017 Talestyrt informasjonstjeneste for å tilby kundeinformasjon til blinde og svaksynte ble innført i 2014. 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: 2/3 er gjennomført. Siste tredjedel er under arbeid og vil bli gjennomført i år.
pkt 13.2. og pkt 13.3. Retningslinjer for samfunnsstryggleik og beredskap	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. Prosjektgruppen gjennomførte sitt første arbeidsmøte den 15.04.2016 hvor arbeidsopplegg og framdriftsplan ble etablert. Arbeidet er to-delt hvor retningslinjer for samfunnssikkerhet og beredskap inngår i del to. Endelig oversendelse til Samferdselsdepartementet er 20.12.2016.
pkt13.4 Handling: Leggje tryggleik for dei reisande til grunn for utforming av kollektivtrafikken	

3.6 Bevilgningens anvendelse

3.6.1 Kontantregnskapet

Jernbaneverkets kontantregnskap i 2015 viser utbetalinger tilsvarende 17 284 mill. kr. mot en bevilgning på 18 937 mill. kr. Dette gir et mindreforbruk på 1 653 mill. kr. Kapittel 4350 viser innbetalinger tilsvarende 793 mill. kr. mot et proveny på 650 mill. kr. Dette gir en merinnbetaling på 143 mill. kr.

Tabell 11: Kontantregnskap 2015

Statskonto	Post	Bevilgning	Kontant	Avvik
135023	Drift og vedlikehold	7 223	7 309	-86
135025	Drift og vedlikehold GMB	138	140	-3
135030	Investeringer i linjen	8 329	7 158	1 172
135031	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	3 191	2 665	527
135034	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	56	13	43
Sum kap. 1350		18 937	17 284	1 653
435001	Kjørevegsavgift	35	39	4
435002	Salg av utstyr og tjenester mv.	264	351	87
435006	Videresalg av elektrisitet til togdrift	227	162	-64
435007	Betaling for bruk av GMB	125	132	7
435037	Anleggsbidrag	0	109	109
Sum kap. 4350		650	793	143

3.6.2 Post 23 Drift og vedlikehold

Jernbaneverket har en bevilgning i 2015 på 7 223 mill. kr. på post 23 Drift og vedlikehold. Utbetalingene på post 23 Drift og vedlikehold beløper seg til 7 309 mill. kr. Dette tilsvarer et samlet merforbruk på 86 mill. kr. De mest vesentlige avvikene er:

- Det er i 2015 utbetalt 53 mill. kr. i forbindelse med opprydding etter uforutsette hendelser (naturskader og avsporinger). Dette gir et merforbruk på 13 mill. kr.
- Jernbaneverket har en merutbetaling i forbindelse med utført korrektivt og forebyggende vedlikehold på hhv. 42 mill. kr. og 88 mill. kr. i 2015. Dette skyldes at behovet for å utføre akutt vedlikehold har vært større enn forventet, at det har vært merutbetalinger i forbindelse med utførte generiske kontroller, samt til kulturminnevern (innkjøp av sviller i forbindelse med svillebytte på Gamle Vossebanen og Flekkefjordbanen).
- Mindreutbetalinger på 49 mill. kr. i forbindelse med prosjektet Nasjonal ERTMS. Dette skyldes forsinkelser knyttet til igangsetting av store anskaffelsesprosesser. Ekstern kvalitetssikring (KS2) pågår og prosjektet venter på tillatelse til å igangsette prekvalifisering. Ekstern kvalitetssikring skal være avsluttet i løpet av første kvartal 2016, og prekvalifisering vil starte umiddelbart etter at ekstern kvalitetssikring er avsluttet, med målsetting om å signere kontrakter innen utgangen av 2017.
- Fornyelsesaktiviteter utover ERTMS har en samlet merutbetaling på 35 mill. kr. i 2015. Dette skyldes i hovedsak merutbetalinger i forbindelse med ballastrens på Dovrebanen og fornyelse av KL-anlegg på Sørlandsbanen.

Samlede drifts- og vedlikeholdskostnader for eiendomsmassen i 2015 var ca. 166 mill. kr. Av dette ble det i 2015 gjennomført forebyggende vedlikehold av bygninger for knapt 30 mill. kr. De største kostnadene er forbundet med oppussing av lokstaller, kontorlokaler og oppmøtesteder rundt i landet. Det ble også gjennomført fornyelsestiltak for ca. 50 mill. kr. Hovedaktivitetene har vært rehabilitering

av Dunderland og Eidsvoll lokstall, ny belysning på Nationaltheatret stasjon, ny brakkerigg i Sarpsborg og oppussing av Rødberg lokstall på Hønefoss.

Jernbaneverket har i 2015 gjennomført et omfattende plan- og utredningsarbeid som del av etatens arbeid med plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029. Plan- og utredningsaktiviteter beløper seg til om lag 130 mill. kr. for post 23 i 2015.

Dette omfatter utvikling av en ny rutemodell for å få mest mulig effekt av Follobanen når denne åpner i 2021, Perspektivanalyse for jernbanen mot 2050, tverretatlige utredninger samt en rekke konseptvalgutredninger (KVU) og analyser. De viktigste er

- KVU Oslo-navet
- KVUer for logistikknutepunkt i Trondheim og Bergen
- Ringeriksbanen, utredning av delstrekning 4
- Supplerende utredning Arna-Voss
- Utredning om ikke-elektrifiserte baner
- Utredninger om parkering, hensetting og spor- og arealbehov i Nedre Buskerud

3.6.3 Post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen

Jernbaneverket har i 2015 utbetalt 3 mill. kr. mer 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 4,7 mill. kr. på post 25.

Merutbetaling på post 25 skyldes i hovedsak en merutbetaling på 6,2 mill. kroner i forbindelse med kobbertyveri langs Gardermobanen. I tillegg er det en mindreutbetaling på 4,3 mill. kr, som gjelder fornyelser på Gardermobanen.

3.6.4 Post 30 Investeringer i linjen

Det er i 2015 utbetalt 7 158 mill. kr. til post 30 Investeringer i linjen. Dette er et mindreforbruk på 1 171 mill. kr. mot en bevilgning på 8 329 mill. kr.

Årsakene til mindreforbruket er sammensatt og varierer mellom prosjektene. Det er foretatt en kategorisering av hovedårsakene til mindreforbruket. Enkelte aktiviteter er utsatt, dvs. vedtak om utsettelse som følge av f.eks. høy risiko, kapasitet eller eksterne forhold. Videre har det vært forsinket oppstart for enkelte prosjekter, f.eks. som følge av behov for ny utlysning av kontrakter. Forsinkelser i gjennomføring har også oppstått, hovedsakelig pga. forsinket framdrift, sene leveranser og godkjenninger av nye signalsystemer. Til slutt vil enkelte prosjekter få lavere sluttkostnad grunnet bl.a. bedret kostnadskontroll og lavere markedspriser.

Periodiske variasjoner gir store utslag for flerårige investeringsprosjekter. Nye anbudsrunder ved få tilbydere kan gi et mindreforbruk på kort sikt da kontraktsinngåelse og betalingsplaner forskyves mellom år, men betyr ikke nødvendigvis lavere sluttkostnader. Under følger en nærmere spesifisering av årsaker til mindreforbruk på investeringsprosjektene. Det er de vesentligste avvikene under hver kategori som er vist. Det vises også til prosjektoversikten i vedlegg.

Utsettelse:

- Sandnes – Stavanger (mindreforbruk 194 mill. kr.) - Ressurser knyttet til implementering av nytt signalanlegg fra Thales ble prioritert på prosjektene Høvik hensetting og Langset – Kleverud. Ferdigstillelse ble således utsatt til 2016.
- ERTMS erfaringstrekning Østfoldbanens østre linje (80 mill. kr.) - Leverandør Bombardier har ikke oppnådd milepæler.
- Ganddal godsterminal (69 mill. kr.) - Ferdigstillelse utsatt til 2016. Prosjektet gjennomføres sammen med Sandnes – Stavanger.

Forsinket oppstart:

- Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen (50 mill. kr.) - Prosjektet kom vesentlig senere i gang enn opprinnelig planlagt, senere kontrahering av rådgiver enn forutsatt i budsjettet var en konsekvens av dette.
- Beredskapstiltak gods (36 mill. kr.) - Avviket skyldes dels en forsinkelse i avklaringen av hvilke tiltak som skal gjennomføres, og dels noe lenger planleggingstid enn forutsatt.
- Alnabru fase 1 strakstiltak (13 mill. kr.) – Forsinket etablering av prosjektorganisasjon.

Forsinket gjennomføring:

- Holm-Holmestrand-Nykirke (224 mill. kr.): Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i arbeidene i stasjonshallen og medfølgende periodiseringsavvik.
- Langset – Kleverud (148 mill. kr.): Det nye dobbeltsporet ble tatt i bruk i desember. Dette var forsinket grunnet installasjonen av signalanlegget fra Thales. Betydelige anleggsarbeider måtte utsettes fra 2015 til 2016.
- Holmen – kapasitet gods (72 mill. kr.): Betydelige forsinkelser som følge av at tekniske løsninger og forutsetninger fra detaljplan er blitt betydelig endret i byggeplan. Dette har igjen ført til store forsinkelser i entreprisen. Ferdigstillelse er ett år forsinket.
- Høvik hensetting (46 mill. kr.): Forsinket gjennomføring pga. installasjon av Thales signalanlegg.
- Prosjekt Stor-Oslo – tiltak Etterstad-Lysaker (34 mill. kr.): Utførelsen av tre tiltak flyttes til 2016 grunnet en feilet konkurranse i 2015. Kontrakt for hoveddelen av arbeidene er nå signert.
- Ofotbanen strømforsyning del 2, ny fjernledning (30 mill. kr.): En større del av produksjonen utføres i 2016 enn planlagt. Dette skyldes dels at entreprenøren legger opp arbeidet på en noe annen måte enn forutsatt i budsjett, og dels en forsinkelse hos entreprenør.
- Endring av signalanlegg på Hell-Værnes har også medført mindre utbetalinger (26. mill. kr.) enn forutsatt da signalkontrakten som var planlagt inngått i 2015 ble stoppet. Kontrakt på nytt signalsystem inngås i 2016.

Lavere kostnader:

- Etterstad – Lillestrøm (39 mill. kr.): Lavere entreprisekostnad enn estimert. Sluttoppgjøret kommer til utbetaling i 2016.
- Lodalen hensetting (32 mill. kr.): Lavere entreprisekostnader, lavere kostnader for byggherreorganisering, samt at deler av margin ikke er benyttet. Et mindre beløp kommer først til utbetaling i 2016, da godkjenning av signaltegninger ikke blir ferdigstilt i 2015.

Prosjekter med merforbruk

De største merutbetalingene i 2015 fremkommer på prosjektene

- Farriseidet-Porsgrunn (123 mill. kr): Kostnadsøkning knyttet til underbygningsentrepriser
- Arna-Fløen (Ulriken tunnel) (36 mill. kr): Høyere utbetalinger i desember på tunnelborekontrakten som følge av høyere produksjon i november.
- ERTMS Stasjonstiltak Østfoldbanen Østre linje (17 mill. kr) - Økte kostnader knyttet til mengdejusteringer på grunnarbeider, kostnad broer og grunnerverv.
- Rombak kryssingsspor (15 mill. kr) - Større andel av produksjon enn forutsatt ble utført i 2015
- Steinberg stasjon (14 mill. kr). Økningen skyldes primært manglende konkurranse med bare en tilbyder og meget utfordrende grunnforhold ved bygging av kulvert i Rødgata.

Prosjekter med størst risiko

- Vossebanen Bergen – Arna (Bergen stasjon – Fløen og Ulriken tunnel): Jernbaneverket varslet i juli 2015 SD om betydelig kostnadsøkning i prosjektene, med overskridelse av kostnadsrammen for Ulriken tunnel. Arbeid med ytterligere prosjektering og kvalitetssikring av underlaget har foregått fram til mars 2016. En ny KS2-prosess gjennomføres våren 2016. Jernbaneverket legger til grunn at det vil bli fastsatt én kostnadsramme for prosjektet Bergen - Arna.

Planlegging prosjektering og grunnnerv

Det er høy aktivitet med planlegging og grunnundersøkelser på samtlige planstrekninger. På Venjar – Langset og Kleverud – Sørli på Dovrebanen og Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanen pågår arbeidet med regulerings- og detaljplan. For strekningene Sørli – Brumunddal på Dovrebanen samt Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker på Vestfoldbanen pågår teknisk planlegging på hovedplannivå, og offentligplanlegging på nivå kommunedelplan med konsekvensutredning. For resterende enkeltsporstrekninger forberedes kommunedelplanarbeidet gjennom forstudier.

I tredje tertial er grunnlag som sørger for effektiv og enhetlig planlegging og bygging, det vil si Teknisk designbasis og Konseptdokument, godkjent. Betydelig planaktivitet er knyttet til knutepunktene.

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 lagt opp til å bruke 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. Jernbaneverket og Statens vegvesen har startet arbeidet med å etablere en felles gjennomføringsorganisasjon, under ledelse av Jernbaneverket.

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. Prosjektet med størst risiko under dette programområdet har vært Høvik vende- og hensettingsanlegg. Anlegget ble tatt i bruk i desember 2015. Prognosen for sluttkostnad er over kostnadsrammen. Resterende usikkerhet er knyttet til sluttoppgjør med entreprenør for underbygning.

Samlet for programområdet er det i 2015 utbetalt 359 mill. kr., 89 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. Tiltaket med høyest risiko under dette programområdet er Holmen – kapasitet gods. For sen søknad om igangsettingstillatelse fra rådgiver forsinket oppstarten av anlegget. Det er deretter oppdaget at grunnforholdene er vesentlig dårligere enn forutsatt i prosjekteringen. Dette kombinert med sen omprosjektering fra rådgiver at prosjektet er utsatt ett år.

Samlet for programområdet er det i 2015 utbetalt 723 mill. kr., som er 174 mill. kr. under bevilgningen.

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. Tiltaket med høyest risiko under dette programområdet er ERTMS Stasjonstiltak Østfoldbanen Østre linje: Kostnadsprognosen er nær kostnadsrammen.

Samlet for programområdet er det utbetalt 398 mill. kr., som er 89 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 2015 utbetalt 503 mill. kr., 51 mill. kr. under bevilgning.

Programområdet – Tiltak i Osloområdet - prosjekt Stor-Oslo

Rammen for 2015 har gått med til å følge opp inngåtte kontraktsforpliktelser, og er en videreføring av tiltakene fra tidligere år. Gjenåpning av strekningen Lysaker - Sandvika var avhengig av ferdigstilling av nytt signalanlegg (Thales) for Høvik hensetting, som ble gjenåpnet i desember 2015.

Det vises til vedlegg Oversikt investeringsprosjekter for omtale av tiltakene. Samlet for programområdet er det i 2015 utbetalt 132 mill. kr., som er 83 mill. kr. under budsjett.

Det vises til vedlegg Oversikt investeringsprosjekter.

3.6.5 Post 31 Dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen)

I 2015 er det utbetalt 2 665 mill. kr., noe som er 527 mill. kr. under bevilgning på 3 191 mill. kr. Under omtales hovedårsakene til avviket.

For grunnnerverv er mindreforbruket 92 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at det ble inngått færre avtaler om grunnnerverv 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 326 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at totalentreprisekontraktene (Engineering, procurement and construction - EPC) for Tunnel boremaskiner, Tunnel boring og sprenging og Ski stasjon i budsjettet ble periodisert før tildeling og således før informasjon om betalingsplaner og fremdriftsplaner forelå. Generelt ble utbetalingene periodisert basert på noe tidligere oppstart av anleggsarbeider enn hva totalentreprenørene har planlagt.

For Hovedarbeider Innføring Oslo S er mindreforbruket 139 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at EPC-kontrakten ble avlyst og kontraktsstrategien revidert. EPC-kontrakt for underbygning ble først inngått i desember 2015 samtidig med en mindre kontrakt for tidskritiske jernbanetekniske arbeider.

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

Den reviderte kontraktsstrategien vurderes å kunne sikre gjennomføring innenfor vedtatt styringsramme på 25 034 mill. kr. og i henhold til hovedfremdriftsplanen med planlagt ibruktaking i desember 2021. Kostnadsrammen er 26 998 mill. kr.

Forberedende arbeider startet i 2013 og er nå avsluttet. Alle EPC-kontrakter for hovedarbeider - unntatt kontrakt for jernbanetekniske arbeider Innføring Oslo S - er nå inngått. Disse er nå førende for produksjonen og utbetalinger. Betalingsplanene for disse kontraktene reduserer usikkerheten knyttet til de enkelte års budsjettbehov fra og med 2016. Usikkerheten vil da 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](#)

Anlegget ble driftssatt som planlagt i desember 2014. Arbeidene er nå sluttført. Det gjenstår avklaringer av krav fra parter berørt av anleggsarbeidene. Avklaring gjøres i samarbeid med Ski kommune da kravet er henført til arbeider utført av både Ski kommune og Jernbaneverket.

Prognose for sluttkostnad er lavere enn styringsrammen på 539 mill. kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 566 mill. kr. Det er i 2015 utbetalt 40 mill. kr. av en bevilging på 48 mill. kr.

3.7 Bruk av fullmakter

Jernbaneverket er delegert både ettårige og stående fullmakter. I det følgende er rapportering på disse fullmaktene for 2015.

[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 2015 solgt og bortfestet eiendom for totalt 7,2 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 2015 ikke kjøpt eiendom av større omfang.

I forbindelse med utbyggingsprosjekter har Jernbaneverket i 2015 hatt kostnader i tilknytning til grunnnerverv på om lag 145,1 mill. kr. Kjøpene er innenfor kostnadsrammene til det enkelte prosjekt.

Tilsagnsfullmakt

Tabell 12: Disponering av tilsagnsfullmakt

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	0,0
+ Nye forpliktelser pådratt i 2015	0,0
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2015	0,0
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	0,0

Tilsagnsfullmakten er ikke benyttet for utbetalinger i 2015 og det foreligger heller ingen aktive tilsagn om støtte til sidespor. Iveland kommune leverte i desember 2015 søknad om støtte til reetablering av sidespor ved Vatnestrøm, bl.a. for transport av Voss vann fra Vatnestrøm til Kristiansand havn. Søknaden er under behandling og det er foreløpig ikke gitt tilsagn om støtte. Jernbaneverket har også dialog med ulike andre aktører for mulig reetablering av sidespor for jernbanetransport og forventer flere søknader om støtte til prosjekter rundt om i landet i løpet av 2016.

Bestillingsfullmakter

Tabell 13: Disponering av bestillingsfullmakt

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	803,8
- Korleksjon av forpliktelser per 2014	132,2
+ Nye forpliktelser pådratt i 2015	205,4
- Dekning eller annet frafall av forpliktelser i 2015	249,6
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	627,5

Bestillingsfullmakten benyttes i Jernbaneverket til kjøp av materiell til lagrene samt til innkjøp av maskiner. 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. Forpliktelser per 2014 er korrigert med 132,2 mill. kr som følge at opsjoner ble tatt med som forpliktelser i rapporteringen for 2014.

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. kr.

Forskutteringsavtale med LKAB vedr Straumsnes kryssningsspor ble innfridd i sin helhet i juni 2015.

Det er ingen endring i oppgjøret med Northland Logistics AS, da konkursberetning ikke foreligger.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Jernbaneverket har fått fullmakt til:

- Å gjennomføre de investeringsprosjekter som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i Prop. 1S (2014-2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- Å forplikte statens for framtidige budsjettår ut over gitt bevilgning på kap. 1350 post 30 og 31, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kr.
- Å forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for planlegging av nye investeringsprosjekter som ikke er omtalt med

kostnadsrammer overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 400 mill. kr.

Når det gjelder fullmakt nr. 1 er det i 2015 ikke inngått forpliktelser ut over de kostnadsrammer som er gitt i Prop 1S. For fullmakt nr. 2 gjelder følgende forpliktelser:

Tabell 14: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter, fullmakt 2

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	428
+ Netto endringer i forpliktelser i 2015, inkl. korrigeringer	277
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	705

Tabellen inkluderer forpliktelse på 120 mill. kr. til Avinor ifm. arbeider på Gardermoen.

For fullmakt nr. 3 er forpliktelsen ved årsslutt 635 mill. kr. Dette tilskrives i hovedsak InterCity-strekninger og Bergen-Arna.

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

Tabell 15: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeid

	Mill. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2014	1 339,0
+ Endringer i forpliktelser i 2015	21,4
= Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2015	1 360,4

Fullmakten har grensesnitt mot delegert fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret. Ved gjennomgang av forpliktelsene for 2016 er konsulenttjenester i vedlikeholdsprosjekter, samt lisens- og supportavtaler (begge i hovedsak i tilknytning til ERTMS) tatt med under førstnevnte fullmakt. Det kan være et definisjonsspørsmål om denne forpliktelsen i stedet burde henføres til fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret.

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Jernbaneverket har i 2015 inngått forpliktelser for 2016 i størrelsesorden 808 mill kroner når det gjelder leieavtaler og kjøp av tjenester. Forpliktelsene er definert til å gjelde kjøp til den ordinære driften av Jernbaneverket for kommende budsjettår.

Tabell 16: Disponering av fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Forpliktelser etter hovedkategorier	Mill. kr
Husleie	227,6
Stasjoner, felleskostnader drift og driftsavtaler	233,5
IKT, lisens og vedlikeholdsavtaler	179,9
Kantinedrift	7,1
Renhold	9,9
Leasing av biler mv.	148,7
Annet (sikkerhet, vakthold mv.)	2,0
Totalt	808,7

Anleggsbidrag

Jernbaneverket har i 2015 mottatt innbetalinger over post 37 Anleggsbidrag tilsvarende 108,9 mill. kroner. Innbetalte anleggsbidrag gjelder i hovedsak investeringsprosjektene Bjørnfjell kryssingsspor og Rombak kryssingsspor på Ofotbanen, samt stasjonsprosjekter (adkomst Varingskollen, sykkelhotell på Lillestrøm og Asker).



4 Styling og kontroll i virksomheten

Jernbaneverket arbeider med intern styling og kontroll iht. økonomireglementet og veiledningene fra Direktoratet for økonomistyring (DFØ). Jernbaneverket har i 2015 blant annet gjennomført en kartlegging av status på intern styling og kontroll innenfor enkelte organisatoriske enheter. Kartleggingen viser at Jernbaneverket har mange kontrollaktiviteter innenfor flere fagområder og ulike organisatoriske enheter. Kartleggingen har bidratt til å øke bevisstheten og kunnskapen om intern styling og kontroll. Resultatet fra kartlegging skal benyttes til å forbedre arbeidet med intern kontrollen i 2016.

Det er tatt i bruk Mål- og resultatavtaler på øverste nivå for alle divisjoner og staber i 2015, også for enkelte nivåer under ansvarlige direktører. Arbeidet startet i forbindelse med ny organisering i 2014, og er et ledd i å gjøre krav og resultater tydeligere for ledere og medarbeidere. Mål- og resultatavtalene fastsetter mål- og resultatkrav, budsjettammer og fullmakter for resultatansvarlige ledere. Krav til styling og kontroll, rapportering og resultatoppfølging er også nedfelt i dette dokumentet.

Jernbaneverket er bedt om å søke sikkerhetsgodkjenning som skal gjelde for nytt foretak. I 2015 startet arbeidet med å sikre at blant annet lederansvar, kompetanse og kompetansestyring, revisjon og styringssystem godt nok ivaretar kravene i sikkerhetsstyringsforskriften.

Det har vært jobbet med å legge bedre til rette den informasjon medarbeidere trenger for å utøve sine arbeidsoppgaver, et arbeid som startet opp i 2015. Styringsportalen skal i første omgang gjøre sikkerhetsrelaterte dokumenter og rutiner mer tilgjengelig, for deretter å utvikles til en portal for all styrende informasjon.

Nytt lagersystem har vært under utvikling i 2015, og omfattende brukeropplæring pågår på nyåret i 2016. Lagersystemet (sD2) skal erstatte dagens lagerstyringssystemer, og vil omfatte bestilling, rekvirering og lagerstyring av alt jernbanespesifikt materiell. Blant gevinstene som forventes av innføringen kan nevnes reduserte kostnader til materiell (mer effektiv bruk av overskuddsmateriell mv.), reduserte prosjektkostnader (færre forsinkelser som følge av materiell), og redusert tidsbruk ved bestilling til driftskritisk materiell.

Eiendomsforvaltningssystemet Lydia er ferdigstilt i 2015, og systemet skal rulles ut og læres opp i fra nyåret 2016. Lydia skal gi oversikt over samtlige av Jernbaneverkets eiendommer og bygninger. Systemet skal integreres mot grunnboksopplysninger slik at samtlige av Jernbaneverkets tinglyste eiendomsforhold implementeres og oppdateres som en del av systemet. Videre bygger vi på med funksjonalitet for drift og vedlikehold, kontraktsoppfølging og som forsystem til Agresso.

Det gjennomføres risikovurderinger i mål- og resultatstyringen i Jernbaneverkets interne oppfølging, og virksomhetskritiske risikoer rapporteres regelmessig i styringsdialogen. Av vesentlige risikoer som har truet måloppnåelsen i 2015, og som fortsatt gjør seg gjeldende i starten av 2016, kan nevnes:

- Kapasitet og kompetanse i leverandørmarkedet
- Kapasitet signalfaglig kompetanse
- Høy alder i deler av infrastrukturen (særlig KL-anlegg)
- Kostnadsøkninger / forsinkelser i framdrift – investeringsprosjekter
- Press på organisasjonen som følge av arbeidet med jernbanereformen

Riksrevisjonen har gjennomført forvaltningsrevisjon for Effektivitet i vedlikeholdet av jernbanenettet i 2015. Revisjonens hovedanalyse er ferdig, og ved starten av 2016 er Dokument 3 for denne revisjonen under ferdigstilling. Riksrevisjonen har i 2015 også startet foranalyser knyttet til en forvaltningsrevisjon for Effekter av jernbaneinvesteringer.

4.1 Likestilling, tilsatte og lønn

Nedenstående Tabell 16 viser antall ansatte og grunnlønn pr 31.12.2015.

Tabell 17: Kjønn, stillingskategori og lønn

		Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2015	23,7	76,3	4 273	43 428	41 147	41 687
Direktører og avdelingsdirektører	2015	29,4	70,6	50	89 783	83 633	85 442
Mellomledere	2015	23,7	76,3	266	60 028	57 347	57 982
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2015	45,1	54,9	634	47 302	49 241	48 366
Saksbehandlere og kontorstillinger	2015	81,2	18,8	186	35 500	37 166	35 814
Ingeniører og arkitekter	2015	23,7	76,3	969	48 538	49 943	49 609
Arbeidsledere	2015	5,6	94,4	358	36 697	37 656	37 602
Fagarbeidere	2015	2,2	97,8	1 003	34 902	34 953	34 952
Togledere, trafikkstyrere og toginformatører	2015	32,3	67,7	604	33 778	35 025	34 622
Lærlinger og aspiranter	2015	11,9	88,1	194	18 933	16 494	16 783
Annet	2015	75,0	25,0	8	33 539	31 183	32 950

Tabell 5 viser deltidsansatte og midlertidig ansatte per 31.12.2015. For overtid og foreldrepermisjon er det oppgitt prosentvis fordeling av total overtid/permisjon i 2015 mellom kjønn. Sykefraværet viser sykefraværprosenten for legemeldt fravær for hhv kvinner og menn i 2015.

Tabell 18: Deltids- og midlertidig tilsatte, overtid og fravær

	Deltid		Midlertidig ansatte		Overtid (%)		Foreldrepermisjon		Legemeldt fravær	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2015	94	61	40	182	9,4	90,6	45,1	54,9	5,4	3,1
2014	88	67	27	177	8,6	91,4	46,8	53,2	5,5	3,5

Andelen kvinner har økt fra 21,9 % til 23,7 % fra 2014 til 2015.

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.

Nesten all overtiden i Jernbaneverket ble utført av menn. Sykefraværet er høyere for kvinner enn for menn.

Jernbaneverket forsøker på flere måter å fremme likestilling og hindre diskriminering. I stillingsutlysninger blir alle kvalifiserte kandidater med ulik utdanning, arbeids- og livserfaring oppfordret til å søke stillinger. Staten legger til rette for ansatte som har eller får redusert arbeidsevne, og det blir arbeidet for å øke innsatsen for å rekruttere personer med nedsatt funksjonsevne.

Jernbaneverket har relativt mange ansatte med innvandrerbakgrunn. De er blitt ansatt fordi de har vært best kvalifisert, ikke fordi det er lagt vekt på at de har innvandrerbakgrunn.

Jernbaneverket opplever at det ofte er mange godt kvalifiserte kandidater med innvandrerbakgrunn.



5 Vurdering av framtidsutsikter

Jernbaneverket har lagt bak seg et år med meget høyt aktivitetsnivå. Viktige milepæler som ERTMS pilotstrekning og store åpninger med nytt Thales signalanlegg er nådd, og et rekordstort fornyelses- og vedlikeholdsarbeid er gjennomført. Omfanget av utredninger og planarbeid er stort, blant annet gjennom innspill til neste Nasjonal transportplan. Staten har levert gode resultater med en organisasjonsform som er ny, og en form som vil endres totalt igjen om et år.

For å fortsatt kunne levere det oppdrag som er gitt er Jernbaneverket – og sektoren – avhengig av god kompetanse og rekruttering innenfor jernbanefagene. Det er derfor gledelig at Jernbaneverket firedoblet inntaket av traineer i 2015. Det er mange søkere på hver stilling, og Jernbaneverket oppleves som en attraktiv arbeidsgiver. I 2015 ble også Jernbaneverket «årets klatrer» på Universums undersøkelse av attraktive arbeidsgivere for teknologistudenter.

Arbeidet med Effektiviseringsprogrammet fortsetter for å kunne gjøre virksomheten i stand til å håndtere et fortsatt høyt aktivitetsnivå i årene som kommer. Optimalisering av stasjoneringssteder og beredskapsnivå, bedre utnyttelse av sportilgang og forbedret verktøy for trafikkstyring er noen eksempler på effektiviseringstiltak.

Jernbanedirektøren etablerte våren 2015 en omstillingsenhet for å arbeide med problemstillinger knyttet til oppfølgingen av Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor, reform av jernbanesektoren. Omstillingsenheten koordinerte Jernbaneverkets arbeid og bistod Jernbanedirektøren og Samferdselsdepartementet med utredninger. Gjennom 2015 har enheten bestått av 7-8 medarbeidere.

For Jernbaneverkets investeringsportefølje, og kontrakter for store prosjekter, har det vært meget høy aktivitet når det gjelder anskaffelser av både rådgivertjenester, grunnarbeider og jernbanetekniske tjenester i 2015. Det store flertall av oppdrag har gått til norske firma. Follobaneprosjektet er et unntak, med store kontrakter til utenlandske aktører. Follobanen inngikk alle sine større kontrakter i 2015 med et totalt volum på inngåtte kontrakter på ca. 15 mrd. kr. Konkurransen om kontraktene har stort sett vært tilfredsstillende med meget god konkurranse f eks på tunnelkontrakten (TBM) der det var fem tilbydere. Prisene som er oppnådd for Follobanen har vært i tråd med prosjektets estimater og budsjetter.

Jernbaneverket har i 2015 også inngått store rådgiverkontrakter for ytre del av InterCity, indre del ble inngått i 2014. Rådgiverkontraktene krever god kjennskap til Plan og Bygningsloven og har derfor vært rettet mot selskaper i Norge. Kontraktene har vært betydelig større i omfang og økonomi enn det som har vært vanlig i Jernbaneverket. Jernbaneverket vurderer strategien med store rådgiverkontrakter som meget vellykket og vi ser at det er stor interesse for disse konkurransene i markedet, alle de største rådgiverselskapene har deltatt i konkurransene.

Det er stort sett god konkurranse på arbeider i forbindelse med store prosjekter, mens konkurransen er varierende til svak på arbeider av mindre omfang. Jernbanetekniske entreprenører har pga. mange oppdrag til fornyelse og nyinvesteringer høy beskjeftigelse og må prioritere mellom oppdrag. For å sikre jevn og god utnyttelse av leverandørenes kapasitet er det i fremtiden nødvendig med god koordinering av konkurranser og oppdrag for å unngå prioritetskonflikter mellom oppgaver og for å beholde mangfoldet i markedet

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelseskommentarer til Jernbaneverkets årsregnskap 2015

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.

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 det periodiserte regnskapet som et supplement til kontantregnskapet. 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 17,3 mrd. kr. mot samlet tildeling på 18,9 mrd. kr. Sum inntektsbevilgning utgjør 0,7 mrd. kr. og det er inntektsført 1,1 mrd. kr. Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet utgjør 16,2 mrd. kr. Årets samlede utgiftsbevilgninger har økt med 2,5 mrd. kr. fra 2014 til 2015 og utgjør 18,9 mrd. kr, hvorav økningen til investeringer utgjør 1,7 mrd. kr.

Jernbaneverket har utbetalt 9,8 mrd. kr. av investeringsbevilgningen på 11,5 mrd. kr., noe som gir et mindreforbruk på 1,7 mrd. kr. Utsettelse som følge av forsinkelser av Thales leveranser (signalanlegg), forsinkelser i inngåelse av kontrakter og endringer i omfang er vesentlige årsaker.

Det er et merforbruk på 88 mill. kr. 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 247 mill. kr. fra 2014 og er på 6 mrd. kr. Øvrige driftsinntekter utgjør 792 mill. kr. Bevilgningsinntekter utgjør 88 % 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 141 mill. kr. fra 2014 til 2015.

Årets totale driftskostnader har økt med 398 mill. kr. hvorav over 235 mill. kr. er økning i andre driftskostnader.

I periodisert regnskap avlagt i samsvar med statlige regnskapsstandarder er akkumulerte kostnader for Jernbaneverket større enn akkumulerte inntekter.

Driftsresultatet er negativt med 313 mill. kr., noe som er 56 mill. kr. svakere enn i fjor.

De største pågående investeringsprosjektene er Oslo – Ski (Follobanen) hvor det er investert 2,5 mrd. i 2015, og 4,8 mrd. akkumulert, Farriseide- Porsgrunn, hvor det er investert 1,7 mrd. i 2015, og 5,2 mrd. akkumulert, og Holm – Holmestrand Nykirke, hvor det er investert 1,1 mrd. i 2015 og 5 mrd. akkumulert (jf note 5c til virksomhetsregnskapet). Når det gjelder planlagte investeringer i neste regnskapsperioder vises til Nasjonal Transportplan for 2014-2023 og budsjettproposisjonene for 2016 og 2017 (som behandles høsten 2016).

På eiendelssiden er det tre store poster for varige driftsmidler: Infrastruktur 38 mrd. kr. (38 %). Bygninger, tomter og annen fast eiendom 31 mrd. kr. (31 %) og Anlegg under utførelse 31 mrd. kr. (31 %). Varige driftsmidler har økt med tilsammen 10,5 mrd. kr. fra 2014 til 2015, hvorav anlegg under utførelse står for 61 % av økningen og infrastruktur for 35 % av økningen.

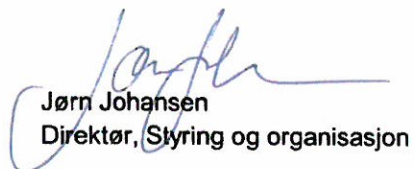
Ikke inntektsført bevilgning under avsetninger for langsiktige forpliktelser på 101 mrd. kr. tilsvarer sum immaterielle eiendeler og sum varige driftsmidler på eiendelssiden. Annen langsiktig og kortsiktig gjeld på totalt 2,8 mrd. kr. sammen med ikke inntektsført bevilgning gir en negativ avregning med statskassen på kr 714 mill. kr. Resultatregnskapet etter statlige regnskapsstandarder viser at det utenom av- og nedskrivninger er brukt 5,6 mrd. kr. til drift og vedlikehold i Jernbaneverket. Årets avskrivninger er kostnadsført med 1,5 mrd. kr. Midler brukt til investeringer i 2015 er på 12 mrd. kr. Av disse investeringskostnadene er 2,5 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 2016


Elisabeth Enger
Jernbanedirektør


Jørn Johansen
Direktør, Styring og organisasjon

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 2015 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 2015. 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 31.12.2015 (bruttobudsjetterte virksomheter)

Utg. kap.	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling for 2015	Kontant-regnskap 31.12.15	Merutgift (-) og mindre-utgift
1350	Jernbaneverket	23	Drift og vedlikehold	A,B	7 222 626	7 308 571	- 85 945
1350	Jernbaneverket	25	Drift og vedlikehold av Gardemobanen	A,B	137 519	139 991	- 2 472
1350	Jernbaneverket	30	Investeringer i linjen	A,B	8 329 361	7 157 924	1 171 437
1350	Jernbaneverket	31	Nytt dobbeltspor	A,B	3 191 400	2 664 843	526 557
1350	Jernbaneverket	34	Kompensasjon for arbeidsgiveravgift	A,B	55 716	12 823	42 893
1425	Miljødepartementet	21	Driftsutgifter	B		455	
0471	Justisdepartementet	71	Driftsutgifter	B		5 618	
Sum tildelt/utgiftsført					18 936 622	17 290 224	

Innt. kap.	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling for 2015	Kontant-regnskap 31.12.15	Merinntekt og mindre-inntekt (-)
4350	Jernbaneverket	01	Kjøreveisavgift	B	34 915	39 074	4 159
4350	Jernbaneverket	02	Salg av utstyr og tjenester	B	264 241	351 316	87 075
4350	Jernbaneverket	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	B	226 603	162 192	- 64 411
4350	Jernbaneverket	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	B	124 746	131 931	7 185
4350	Jernbaneverket	37	Anleggsbidrag	B		108 880	108 880
5605	Jernbaneverket	83	Renter av alminnelig fordringer			102	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift			342 086	
Sum inntektsbevilgning/inntektsført					650 505	1 135 580	

Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet 16 154 644

Kapitalkontoer

60040101	Norges Bank KK /innbetalinger	4 747 242
60040102	Norges Bank KK/utbetalinger	- 20 418 965
650013;840013	Deposita og avsetninger under Samferdsel	- 167
	Endring i mellomværende med statskassen	482 754
Sum rapportert		482 754

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)	2015	2014	Endring
Mellomværende med statskassen	- 681 345	- 1 164 099	482 754

Note A – Forklaring av samlet tildeling

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135023		7 222 626	7 222 626
135025	12 773	124 746	137 519
135030	441 736	7 887 625	8 329 361
135031	356 279	2 835 121	3 191 400
135034	35 216	20 500	55 716



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(-)/ mindreutgift etter avgitte belastnings-fullmakter	Merinntekter iht merinntektsfullmakt ¹¹	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger	Sum grunnlag for overføring	Maksimalt overførbart beløp ¹²	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten* ¹³
135023	"kan overføres, kan nyttes under post 30"	- 85 945	0	- 85 945	-1 452	87 397	0	0	13 552 526	0
135025	"kan overføres"	- 2 472	0	- 2 472	7 185	0	0	4 714	237 146	4 714
135030	"kan overføres, kan nyttes under post 23"	1 171 437	0	1 171 437	137 154	- 87 397	0	1 221 194	16 284 325	1 221 194
135031	"kan overføres"	526 557	0	526 557	0		0	526 557	4 184 121	526 557
135034	"kan overføres"	42 893	0	42 893	0		0	42 893	64 500	42 893
047/71	Mottatte belastningsfullmakter *	5 618	0	5 618	0		0	0	0	0
1425/21	Mottatte belastningsfullmakter **	455	0	455	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. Fullmakten ble gitt 26. juni 2006. I 2015 har Jernbaneverket utbetalt erstatningskrav på til sammen kr 5 617 770,30 over Justis- og beredskapsdepartementets budsjett.

** *Utg. kap. 14 Miljødirektoratet:* Jernbaneverket mottok i 2015 en belastningsfullmakt fra Miljødirektoratet på kr 455 000 til sperregjerde mellom Riast-Hylling og Forollhogna. Fullmakten ble gitt 17. februar 2014. Fullmakten er benyttet i sin helhet i 2015 og belastet kapittel/post 142521

¹¹ Refusjoner og merinntekter er fordelt på tilhørende utgiftsposter på kap. 1350

¹² 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

¹³ Grunnlag for mulig overføring av ubenyttede midler på post 30 er motregnet mot merutgift på post 23

6.4 Artskontorrapporteringen

Oppstilling av artskontorrapporteringen for 2015

Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	Note	201500-201512	201400-201412
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	108 880	119 465
Salgs- og leieinnbetalinger	1	501 929	551 195
Andre innbetalinger	1	183 834	107 210
Sum innbetalinger fra drift		794 643	777 870
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter	2	2 111 874	2 092 318
Andre utbetalinger til drift	3	2 953 976	2 871 160
Sum utbetalinger til drift		5 065 850	4 963 478
Netto rapporterte driftsutgifter		4 271 207	4 185 609
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	9 015	4 884
Sum investerings- og finansinntekter		9 015	4 884
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	12 114 860	10 678 474
Utbetaling av finansutgifter	4	90 198	11 410
Sum investerings- og finansutgifter		12 205 058	10 689 884
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		12 196 043	10 685 000
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	6	29 480	30 644
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		29 480	30 644
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
5700 – Folketrygdens inntekter – Arbeidsgiveravgift		342 086	318 632
Sum inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		342 086	318 632
Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		16 154 644	14 582 621
Oversikt over mellomværende med statskassen			
		201500-201512	201400-201412
Fordringer		424	- 3 309
Merverdiavgift		817 204	1 294 839
Kasse		19	62
Skyldig skattetrekk		- 128 942	- 117 900
Skyldige offentlige avgifter		- 5 793	- 4 596
Annen gjeld		- 1 567	- 4 997
Sum mellomværende med statskassen	7	681 345	1 164 099

Note 1 – Innbetalinger fra drift

	201500-201512	201400-201412
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	108 880	119 465
Salgs- og leieinnbetalinger	501 929	551 195
Andre innbetalinger	183 834	107 210
Sum driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet	794 643	777 870

Note 2 – Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter

	201500-201512	201400-201412
Lønn fast ansatte	2 290 245	2 194 626
Lønn midlertidig ansatte	74 576	80 710
Arbeidsgiveravgift	306 026	293 494
Annen personalutgift	90 809	88 772
Sykepenger og andre refusjoner	- 66 148	- 65 351
Timeutgifter for lønn og sosiale utgifter som overføres til investeringsutgifter	- 583 634	- 499 934
Sum utbetalinger til lønn og sosiale utgifter	2 111 874	2 092 317

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.

Ansatte	pr. 31.12.2015	pr. 31.12.2014
	Ansatte/årsverk	Ansatte/årsverk
Fast ansatte	4 051 / 3 996	3 849 / 3 766
Midlertidig ansatte	55 / 55	97 / -
Læringer	167 / 167	160 / 160

I oppstillingen er 2014-tallene omgruppert for å være sammenlignbare med 2015-tallene.

Note 3 – Andre utbetalinger til drift

	201500-201512	201400-201412
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler	147 386	123 786
Elektrisk kraft, nettleie	77 220	82 173
Leie og vedlikehold lokaler	461 837	415 585
Driftsmateriell	239 728	232 154
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner	146 336	248 173
Entreprenør- og prosjekteringstjenester (*)	843 865	808 880
Reiser, diett og forpleining	113 917	105 688
Telekommunikasjon	47 437	51 698
Innleid arbeidskraft (*)	65 179	47 973
Konsulentttjenester (*)	133 310	134 403
Tap og avsetning til tap	0	-8 386
Øvrige kostnader (*)	677 761	629 034
Sum andre utbetalinger til drift	2 953 976	2 871 160
(*) Herav kjøp av fremmede tjenester til drift	981 433	919 816

Note 4 – Finansinntekter og finansutgifter

Innbetaling av finansinntekter	31.12.2015	31.12.2014
Renteinntekter	950	974
Valutagevinst	8 064	3 910
Annen finansinntekt		
Sum innbetaling av finansinntekter	9 015	4 884
Utbetaling av finansutgifter	31.12.2015	31.12.2014
Renteutgifter	368	1 183
Valutatap	89 825	10 224
Annen finansutgift	5	2
Sum utbetaling av finansutgifter	90 198	11 410

Note 5 – Utbetalt til investeringer

	201500-201512	201400-201412
Investeringer infrastruktur*	9 567 973	8 971 485
Utgift infrastruktur forskuttet av LKAB	0	40 000
Utbetalinger enkeltinvesteringer	0	6 756
Fornylse av eksisterende infrastruktur*	2 352 268	1 402 098
Maskiner og tekniske innretninger	145 418	247 871
Forskudd grunnnerv	49 202	10 264
Sum utbetalt til investeringer	12 114 860	10 678 474

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

Jernbaneverkets 10 største leverandører i 2015

	2015	2014
Selmer Skanska ASA	1 058 746	1 727 994
Acciona Infraestructuras and Ghella Ans	968 546	0
Veidekke Entreprenør AS region anlegg	574 777	563 900
Baneservice AS	552 800	450 787
Implenia Norge AS	423 323	351 811
NCC Construction AS	336 889	389 281
JV Skanska-Strabag Ulriken ANS	254 532	169 466
PEAB Anlegg AS	246 608	119 503
Infranord Norge AS	237 212	200 541
AF Gruppen Norge A/S	229 038	155 359
Sum utbetalinger, ekskl. m.v.a.	4 882 470	4 128 642

Note 6 – Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	201500-201512	201400-201412
Tilskudd til sidespor	0	3 870
Tilskudd til museumsbaner	20 978	15 042
Tilskudd til jernbaneformål	1 110	1 204
Annet tilskudd	7 392	10 528
Sum utbetalt tilskudd	29 480	30 644

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 dyrepåkjørsler (foringstilskudd) mv.

Bevilgning for Jernbaneverkets tilskuddsordninger er gitt over post 23 Drift.

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

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

	31.12.15 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.15 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	1 039 819	0	1 039 819
Kundefordringer	88 810	0	88 810
Andre fordringer	889 845	817 628	72 217
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	12 202	0	12 202
Kasse og bank	7 920	19	7 901
Sum omløpsmidler	2 038 596	817 648	1 220 949
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum langsiktig gjeld	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	- 313 172	0	- 313 172
Skyldig skattetrekk	- 128 370	- 128 942	572
Skyldig offentlige avgifter	- 47 179	- 5 793	- 41 386
Avsatte feriepenger	- 278 168	0	- 278 168
Forskuddsbetalte, ikke opptjente renter	0	0	0
Annen kortsiktig gjeld	- 1 986 084	- 1 567	- 1 984 517
Sum kortsiktig gjeld	- 2 752 974	- 136 302	- 2 616 672
Sum	- 714 376	681 345	- 1 395 721

Del B – Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler ¹⁴

Aksjer	Forretnings- kontor	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenandel i selskapet	Balanseført verdi i regnskap
Finse vann- og avløpsselskap AS	Finse	26.04.06	2	0,67 %	0,67 %	19	2 620	2 000
Balanseført verdi 31.12.2015								2 000

¹⁴ Tallene er for 2014 (Tallene for 2015 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 2015

6.5.1 Resultatregnskap Jernbaneløst

	(Tusen kroner)	Note	31.12.2015	31.12.2014
Driftsinntekter				
Inntekt fra bevilgninger	1		6 017 417	5 770 489
Inntekt fra tilskudd og overføringer	1		110 132	72 597
Salgs- og leieinntekter	1		496 298	522 633
Gevinst ved avgang av anleggsmidler	1		2 426	4 220
Andre driftsinntekter	1		183 564	97 952
Sum driftsinntekter			6 809 837	6 467 890
Driftskostnader				
Lønn og sosiale kostnader	2		2 485 766	2 449 724
Varekostnader	10		207 042	220 396
Andre driftskostnader	3		2 937 221	2 702 423
Avskrivninger	5		1 492 697	1 352 179
Nedskrivninger	5		0	0
Sum driftskostnader			7 122 726	6 724 723
Driftsresultat			- 312 889	- 256 833
Finansinntekter og finanskostnader				
Finansinntekter	6		8 902	4 925
Finanskostnader	6		18 879	11 500
Sum finansinntekter og finanskostnader			- 9 976	- 6 575
Resultat av periodens aktiviteter			- 322 865	- 263 407
Avregninger				
Avregning med statskassen			322 865	263 407
Sum avregninger			322 865	263 407

6.5.2 Balanse – Eiendeler

EIENDELER	(Tusen kroner)	Note	31.12.2015	31.12.2014
A. Anleggsmidler				
I – Immaterielle eiendeler				
Rettigheter og lignende immaterielle eiendeler	5		1 023	2 109
Sum immaterielle eiendeler			1 023	2 109
II – Varige driftsmidler				
Infrastruktur	5		38 012 138	34 410 847
Bygninger, tomter og annen fast eiendom	5		31 061 352	30 894 164
Maskiner og transportmidler	5		410 101	160 204
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	5		442 156	471 216
Anlegg under utførelse	5,5b,5c		31 239 002	24 706 680
Beredskapsutstyr	5		13 773	14 227
Sum varige driftsmidler			101 178 522	90 657 338
III – Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler	9		2	2
Sum finansielle anleggsmidler			2	2
Sum anleggsmidler			101 179 547	90 659 449
B. Omløpsmidler				
I – Varebeholdninger og forskudd til leverandører				
Varebeholdninger	10		507 819	481 106
Forskuddsbetalinger til leverandører	12		532 000	81 178
Sum varebeholdninger og forskudd til leverandører			1 039 819	562 285
II – Fordringer				
Kundefordringer	11		88 810	94 685
Andre fordringer	12		39 467	50 236
Merverdiavgift			850 378	1 323 788
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	15		12 202	4 954
Sum fordringer			990 858	1 473 663
III – Kasse og bank				
Foliokonto Nordpool	14		7 901	8 067
Kontanter, håndkasser	14		20	63
Sum kasse og bank			7 920	8 130
Sum omløpsmidler			2 038 596	2 044 077
Sum eiendeler			103 218 144	92 703 526

6.5.3 Balanse – Virksomhetskapi tal og gjeld

VIRKSOMHETSKAPITAL OG GJELD	(Tusen kroner)	Note	31.12.2015	31.12.2014
C. Virksomhetskapi tal				
				0
Sum virksomhetskapi tal				0
D. Gjeld				
I – Avsetning for langsiktige forpliktelser				
Ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidler	5		101 179 546	90 659 447
Andre avsetninger for forpliktelser			0	0
Sum avsetning for langsiktige forpliktelser			101 179 546	90 659 447
II – Annen langsiktig gjeld				
Forskuttering fra eksterne virksomheter	8		0	39 925
Sum annen langsiktig gjeld			0	39 925
III – Kortsiktig gjeld				
Leverandørgjeld			313 172	314 911
Skyldig skattetrekk			128 370	125 412
Skyldige offentlige avgifter			47 179	45 523
Avsatte feriepenger			278 168	260 041
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter			0	0
Annen kortsiktig gjeld	4, 13		1 986 084	1 478 215
Sum kortsiktig gjeld			2 752 974	2 224 102
IV – Avregning med statskassen				
Avregning med statskassen			- 391 511	43 459
Overført avregning fra resultatregnskapet	7		- 322 865	- 263 407
Sum avregning med statskassen	7		- 714 376	- 219 948
Sum gjeld			103 218 144	92 703 526
Sum virksomhetskapi tal og gjeld			103 218 144	92 703 526

6.6 Prinsippnote

Regnskapsprinsipper for periodisert årsregnskap 2015

Det periodiserte årsregnskapet for Jernbaneverket avlegges i samsvar med regnskapsrammeverket som er gitt i de anbefalte statlige regnskapsstandardene (SRS) av 2009 (og SRS 1 av desember 2013). 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 fratrekk for slit og alder (se informasjon om åpningsbalansen nedenfor).

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

Årsregnskapet omfatter ledelseskommentarer, regnskapsprinsipper, resultat- og balanseregnskaper med noter og nøkkeltall. Resultatregnskap og balanser med noter er utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift.

Det er ikke gjort vesentlig endringer i SRS som benyttes for Jernbaneverket, med unntak av at kontantstrømanalysen utgår.

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 så gjort ved bruk av "Byggekostnadsindekser for riks- og fylkesanlegg" utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå.

Ved fastsettelse av bokført verdi av åpningsbalansen er det tatt hensyn til slit og elde, teknisk funksjonell standard og andre forhold av betydning for verdifastsettelsen. Ifølge SRS 17 Anleggsmidler (som dels er fastlagt etter at Jernbaneverkets arbeidet med verdsettelse av åpningsbalanse ble gjennomført) skal varige driftsmidler i åpningsbalansen vurderes etter prinsippet om bruksverdi basert på gjenanskaffelsesverdi samtidig som det tas hensyn til driftsmidlets alder og tilstand for øvrig.

De elementer i åpningsbalansen som ikke tidligere har vært verdsatt og aktivert med verdi grunnet uklarheter om eiendomsforhold og mangel på ressurser for slike avklaringer ble i 2013 vurdert og tatt inn i balansen ved at inngående balanse er korrigert. Disse grunneiendommer og bygninger er verdsatt etter prinsippet om bruksverdi basert på gjenanskaffelse. Etter denne vurderingen er totalbeløpene vesentlig høyere enn opprinnelig anskaffelseskost i den tidligere sammenslåtte virksomheten Jernbaneverket og NSB. Verdsettelsesprinsippet gir en betydelig verdi på grunneiendommer fordi disse ikke avskrives og er tatt med til full gjenanskaffelseskost ved verdsettelsen i 2013. Betydelige deler av Jernbaneverkets anleggsmidler er således ikke verdsatt til kostpris.

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

inkludert i åpningsbalansen for første gang, er klassifisert som langsiktig forpliktelse og endring av åpningsbalansen er korrigert tilsvarende mot inngående balanse.

Transaksjonsbaserte inntekter

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

Inntekter fra bevilgningsfinansierte aktiviteter

Bevilgninger til drift inntektsføres i den perioden da aktiviteten som bevilgningen er forutsatt å finansiere er utført, det vil si i den perioden kostnadene påløper. Ved avleggelse av årsregnskapet er årets endelige bevilgning inntektsført. Endelig bevilgning av drift tilsvarer årets bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett og belastningsfullmakter på andre departementer (erstatninger under Justisdepartementets budsjett).

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

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

Kostnader

Kostnader som gjelder transaksjonsbaserte inntekter regnskapsføres i samme periode som tilhørende inntekt. Kostnader som finansieres ved bevilgning, regnskapsføres i den perioden da aktivitetene som bevilgningen er forutsatt å finansiere er utført (motsatt sammenstilling).

Avsetning for usikre og betingede forpliktelser gjøres i investeringsprosjektene og for øvrig etter en samlet vurdering i henhold til SRS19.

Pensjoner

SRS 25 legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Det er følgelig ikke gjort beregning eller avsetning for eventuell over/underdekning i pensjonsordningen.

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

Klassifikasjon og vurdering av balanseposter – omløpsmidler

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

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

Klassifikasjon og vurdering av balanseposter – anleggsmidler

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost fratrasket 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 anlegget 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. Anskaffelseskost av prosjekter under utførelse overføres til endelige eiendelsgrupper og avskrivning starter når anlegget tas i bruk. For fornyelsesprosjekter skjer aktivering året etter avslutning av de årlige fornyelsesprosjektene av praktiske grunner. Øvrige utbyggings/investeringsprosjekter overføres i en hovedfase med justeringer av anskaffelseskost for endelig oppgjør når prosjektet er endelig avsluttet. Eksternt innkjøpte immaterielle eiendeler er balanseført.

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

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

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

Hovedgrupper av varige driftsmidler avskrives/amortiseres som følger:

▫ Infrastruktur	5-80 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 anskaffelsesenhet/type driftsmiddel samt vurderinger av avskrivningstid for hvert prosjekt/komponent av prosjektene. Tilsvarende gjelder identifisering, vurdering og registrering/bokføring av avhending for komponenter som er skiftet ut i infrastrukturen. Ved realisasjon/avgang av driftsmidler resultatføres regnskapsmessig gevinst/tap. Gevinst/tap beregnes som forskjellen mellom salgsvederlaget og balanseført verdi på realisasjonstidspunktet. Resterende bokført verdi av ikke inntektsført bevilgning knyttet til anleggsmidlet på realisasjonstidspunktet inntektsføres.

Investeringer i aksjer og andeler

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

Varebeholdning

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 bokført etter kursen som gjelder på fakturadato.

Bruk av derivater for å styre innkjøpspriser for deler av energikjøp

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

Selvassurandør prinsipp

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

Statens konsernkontoordning

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

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

6.7 Noter til resultat og balanseregnskap

Note 1 – Spesifikasjon av driftsinntekter

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Inntekt fra bevilgninger			
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 23 og 25	7 347 372	6 442 300	
Inntektsført bevilgning fra Samferdselsdep., post 01-07* og post 37	-650 505	- 693 000	
Årets bevilgning fra Samferdselsdep., post 30*	7 887 625	8 396 700	
Årets bevilgning fysisk skille JBV-Bane Tele post 33	0	0	
Inntekt fra bevilgning kompensasjon for økt AGA 1350.34	20 500	44 000	
Årets bevilgning nytt dobbeltspor Oslo - Ski Post 31	2 835 121	1 349 000	
Bevilgning fra Justisdep., belastningsfullmakt, erstatningssaker	6 073	17 026	
Benyttet til investeringsformål / varige driftsmidler av årets bevilgning / driftstilskudd, post 23,25	- 2 531 298	- 1 676 733	
Benyttet til investeringsformål, post 30	- 7 421 326	- 7 889 359	
Ubenyttet bevilgning til investeringsformål, post 30 (positivt tall angir overforbruk)	- 466 299	- 507 341	
Benyttet bevilgning post 31	- 2 123 709	- 1 182 266	
Ubenyttet bevilgning post 31	- 711 412	-166 734	
Benyttet bevilgning post 33	0	0	
Ubenyttet bevilgning post 33	0	0	
Benyttet bevilgning post 34	- 9 972	- 8 686	
Ubenyttet bevilgning post 34	- 10 528	- 35 314	
Utsatt inntekt fra forpliktelse knyttet til investeringer (Årets avskrivninger)	1 492 697	1 352 179	
Inntektsføring resterende forpliktelse ved avgang driftsmidler	0	0	
Inntekt til pensjoner	353 078	328 716	
Sum inntekt fra bevilgninger	6 017 417	5 770 489	
Tilskudd og overføringer fra andre statlige forvaltningsorganer mv.			
Tilskudd øremerket til spesielle formål – anleggsbidrag	110 132	72 597	
Sum tilskudd og overføringer fra andre (Anleggsbidrag) (1)	110 132	72 597	
Gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.			
Gevinst ved salg av driftsmidler	2 426	4 220	
Sum gevinst ved salg av eiendom, anlegg og maskiner mv.	2 426	4 220	

Note 1 – forts.	31.12.2015	31.12.2014
<i>Salgs- og leieinntekter</i>		
Salgsinntekter konsulenter/entreprenørtjenester	24 984	34 711
Salg undervisningstjenester og materiell	22 149	19 902
Inntekter fra museumsdriften	1 049	814
Salgsinntekter materiell og annet	-4 676	18 402
Salg ikke aktiverte bygninger og tomter	5 337	1 781
Salgsinntekter energi og nettleie	177 188	184 024
Salgsinntekter Kjøreveisavgift	40 474	45 032
Salgsinntekter Kjøreveisavgift Gardermobanen	140 360	130 184
Salgs- og leieinntekter bygg, tomter, maskiner og øvrige driftsmidler	89 387	87 348
Provisjon billettsalg	48	435
Andre provisjonsinntekter	0	0
Sum salgs- og leieinntekter	496 298	522 633
Andre inntekter		
Andre inntekter	170 105	84 581
Erstatninger	13 460	13 371
Sum andre inntekter	183 564	97 952
Sum driftsinntekter	6 809 837	6 467 890

Spesifikasjon av anleggsbidrag

(1) Spesifikasjon av anleggsbidrag		
Tilskudd Enova	1 939	286
Tilskudd fra Statnett SF		5 880
Elbanen Steinkjer-Trondheim-Storlien		2 520
Fredrikstad kommune	300	
Storelvdal kommune	984	
Akershus fylkeskommune	8 241	
Fra LKAB (Bjørnefjell kryssningsspor)	92 500	61 400
Gjøvik kommune	1 000	
Østfold fylkeskommune	300	
Fra Northland Logistics as (Narvikterminalen-Fagerneslinja)		- 19 000
Reindriftsforvaltningen		1 230
H.Strøm		2 000
Sweco Norge AS	- 332	332
Spikkestadkvartalene Bolig KS		9 000
Kjosfoss		2 600
Lunner Kommune		1 000
Asker Kommune	5 200	5 350
Sum anleggsbidrag	110 132	72 598

Note 2 – Lønn

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Lønninger, fast ansatte		2 278 147	2 126 451
Lønninger, midlertidig ansatte		84 690	91 822
Feriepenger		271 655	250 956
Arbeidsgiveravgift		343 537	320 185
Pensjonskostnader		353 078	328 716
Sykepenger og andre refusjoner		- 69 159	- 67 624
Lønn og sosiale kostnader overført til balansen		- 869 308	- 695 086
Andre personalkostnader		93 126	94 304
Sum lønnskostnader		2 485 766	2 449 724

Antall årsverk	4 067	3 939
-----------------------	--------------	--------------

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 2015 er 16,65 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)	31.12.2015	31.12.2014
Leie, drift og vedlikehold av publikumslokaler		148 791	142 227
Elektrisk kraft, nettleie		77 535	83 855
Leie og vedlikehold lokaler		474 246	412 224
Driftsmateriell		237 683	232 694
Drift, reparasjoner og vedlikehold maskiner		307 903	284 952
Entreprenør- og prosjekteringstjenester		883 250	831 234
Reiser, diett og forpleining		114 967	105 640
Telekommunikasjon		47 104	52 108
Innleid arbeidskraft		65 250	47 180
Konsulent tjenester		131 996	129 593
Tap og avsetning til tap.		72 022	4 466
Øvrige kostnader		376 476	376 250
Sum andre driftskostnader		2 937 221	2 702 423

Note 4 – Usikre forpliktelser

Avsetning 2014	40 000
Ny avsetning i 2015	55 000
Reversert tidligere avsetning	- 40 000
Utgående balanse (inngår i «Annen kortsiktig gjeld» i balansen)	55 000

Jernbaneverket har mottatt erstatningskrav på 148 mill. kr i forbindelse med oppbrente togsett, ødelagte kabler og driftsstans i forbindelse med brannen på Hallingskeid stasjon sommeren 2011. Jernbaneverket ble frikjent i tingretten før jul 2015. Motparten har anket. Jernbaneverket fastholder at det ikke er grunnlag for erstatningskravet og har ikke avsatt for dette.

Jernbaneverket har flere tvistesaker med kontraktører som er planlagt eller pågår i rettssystemet. Det er gjort regnskapsmessige avsetninger for saker hvor dom er falt, eller det er sannsynlighetsovervekt for at kravet vil komme til oppgjør. 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 01.01.2015	73 613	28 413 853	0	3 539 216	24 706 680	42 171 290	17 522	812 883	1 094 297	100 829 354
Overføring til annen anleggsgruppe				- 36 494		36 494				0
Tilgang i 2015 fra post 23				15 817	2 504 831	877	34	6 736	3 003	2 531 298
Tilgang i 2015 fra post 30					7 421 326					7 421 326
Tilgang i 2015 fra post 31					2 123 709					2 123 709
Tilgang i 2015 fra post 34					9 972					9 972
Fra anlegg under utførelse til annen gr		62 790		251 007	- 5 527 515	4 923 547	0	278 442	11 728	0
Avgang 2015 anskaffelseskost		-273		- 1 676		- 134 109		- 11 833	- 104	- 147 996
Anskaffelseskost 31.12.2015	73 613	28 476 370	0	3 767 870	31 239 002	46 998 099	17 556	1 086 228	1 108 925	112 767 663
Akkumulerte nedskrivninger pr 01.01.2015			0			204 482	0	0	378	204 860
Nedskrivninger i 2015	0		0			0	0	0		0
Akkumulerte avskrivninger pr 01.01.2015	71 504		0	1 058 905		7 555 960	3 295	652 680	622 703	9 965 047
Avskrivninger i 2015	1 086			125 066		1 287 014	488	35 254	43 789	1 492 697
Akk. avskrivninger avgang i 2015				- 1 084		- 61 496		- 11 806	- 102	- 74 487
Balanseført verdi 31.12.2015	1 023	28 476 370	0	2 584 983	31 239 002	38 012 138	13 773	410 101	442 156	101 179 545

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	156	0	0	0	0	0	886	0	1 042
– Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	- 273	0	- 592	0	- 72 614	0	-26	- 3	- 73 508
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	- 117	0	- 592	0	- 72 614	0	860	- 3	- 72 465

Note 5B – Spesifikasjon av varige driftsmidler 2015

(A) Infrastruktur	Anskaffelses- kost 31.12.2015	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Over- Underbygging	33 957 297	4 793 171	29 164 126
Høy- og lavspenningsanlegg	4 167 595	1 242 420	2 925 174
Anlegg for trafikkstyring og kontroll	4 589 730	1 336 337	3 253 393
Teleanlegg	3 308 236	1 368 281	1 939 954
Tekniske bygg og anlegg for energiforsyning	793 729	64 239	729 490
Sum infrastruktur	46 816 587	8 804 449	38 012 138

(B) Bygninger tomter og annen fast eiendom	Anskaffelses- kost 31.12.2015	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Bygninger	2 803 565	1 027 252	1 776 313
Bygningsmessige anlegg	964 305	155 635	808 670
Tomter og andre grunnarealer	28 476 370	0	28 476 370
Sum	32 244 240	1 182 887	31 061 352

(C) Andre driftsmidler ex. anlegg under utførelse	Anskaffelses- kost 31.12.2015	Av- og nedskrivninger	Balanseført verdi
Maskiner og transportmidler	1 089 280	679 179	410 101
Annet inventar og utstyr	1 108 925	666 769	442 156
Beredskapsanskaffelser	17 523	3 749	13 773
Sum	2 215 727	1 349 697	866 030

Sum (A,B,C) Varige driftsmidler ex. anlegg under utførelse	81 276 554	11 337 034	69 939 520
---	-------------------	-------------------	-------------------

(D) Anlegg under utførelse	Verdi pr. 01.01.2015	Endring 2015	Verdi pr. 31.12.2015
Infrastruktur anlegg under utførelse	22 416 273	4 878 449	27 294 723
Fornyelsesprosjekter under utførelse	1 833 622	1 826 240	3 659 862
Fornyelser i maskinparken	456 785	- 172 367	284 418
Sum	24 706 680	6 532 322	31 239 002

Note 5C – Infrastrukturanlegg under utførelse

Investeringsprosjekter (Tusen kroner)

Prosjekt	Prosjekt	IB 01.01.2015	Investering i 2015	Overføring for aktivering 2015	UB 31.12.2015
952009	Farriseidet - Porsgrunn	3 525 516	1 705 224	0	5 230 740
960156	Holm-Holmestrand-Nykirke	3 992 032	1 074 034	0	5 066 066
999100*-999101	Oslo - Ski, nytt dobbeltspor	2 305 156	2 548 732	- 8 556	4 845 332
960302	Langset - Kleverud	3 184 824	585 460	0	3 770 283
960242	Ulriken Tunnel	487 575	363 717	0	851 292
960223	Høvik st. vende og hensettingsanlegg	592 141	101 860	0	694 001
960129	Fjernstyring Mosjøen - Bodø	404 221	24	0	404 244
957400	Sandnes - Stavanger	284 667	69 466	0	354 133
965000	Intercity planlegging	37 499	303 644	0	341 143
960249	Hell-Værnes Hastighetsøkning og kapasitet	107 831	210 804	0	318 635
971915	Underbygning	309 865	607	0	310 471
971919	Overbygning	283 394	3 878	0	287 272
960258	GSM-R redundant kjernenett	190 868	34 118	0	224 986
971925	KL-anlegg	212 232	- 1 019	0	211 213
971993	Sikkerhetspersonell og prosjektadministrasjon	199 625	- 101	0	199 524
960127	Alnabru CS	197 093	0	0	197 093
971161	Fornyelse Lysaker-Sandvika	159 648	13 822	0	173 469
960267	Steinberg stasjon	18 256	148 994	0	167 249
960275	Holmen -Kapasitet Gods	46 916	103 609	0	150 525
	Andre investeringsprosjekter under utførelse	5 876 918	2 283 673	- 4 663 540	3 497 051
Sum	Investeringsprosjekter	22 416 273	9 550 546	- 4 672 096	27 294 723

Fornyelsesprosjekter (Tusen kroner)

Prosjekt	Prosjekt	IB 01.01.2015	Investering i 2015	Overføring for aktivering 2015	UB 31.12.2015
828301	SPA-Egersund - Sandnes, KL-anlegg	186 354	205 418	- 2 992	388 780
811002*	ERTMS National implementation	95 904	184 290	- 14 426	265 769
896175	Ballastrens DB	0	107 004	- 1 801	105 203
836029	Svillebytte Rørosbanen	35 037	49 896	0	84 933
829123	FO - SPA Drennering BB	33 400	50 161	- 1	83 561
817181	Nye tiltak Etterstad-Lysaker 2014/2015	0	78 304	- 1	78 303
819050	SFO-Forberedende Ballastrensing DBS	30 113	41 227	- 4	71 337
896127	SPA-FO Forbredende renseverk Øst	0	69 344	- 8	69 336
816077	SPA-FO Alnabru	40 355	28 727	0	69 083
819056	SFO - Drensanlegg DBS	42 016	10 145	- 1	52 161
810100	Akseltellere Asker - Brakerøya	36 327	15 046	- 240	51 134
	Andre fornyelsesprosjekter	1 334 115	1 578 623	- 572 476	2 340 262
Sum	Fornyelsesprosjekter	1 833 622	2 418 188	- 591 948	3 659 862

Note 6 – Finansinntekter og finanskostnader

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Renteinntekter, DnB Nordpool		18	87
Renteinntekter		820	928
Valutagevinst		8 064	3 910
Annen finansinntekt		0	
Sum finansinntekter		8 902	4 925

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Rentekostnader, DnB Nordpool		0	0
Morarenter, kostnad		1 191	1 173
Annen finanskostnad		5	102
Valutatap		17 682	10 224
Sum finanskostnader		18 879	11 500

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

Kalkulatoriske rentekostnader

	31.12.15	31.12.14	Gjennomsnitt i perioden
Grunnlag beregning av rentekostnad på investert kapital:			
Balanseført verdi immaterielle eiendeler	1 023	2 109	1 566
Balanseført verdi andre varige driftsmidler	101 178 522	90 657 338	95 917 930
Sum	101 179 546	90 659 447	95 919 496
Antall måneder på rapporteringstidspunktet:			12
Gjennomsnittlig kapitalbinding i år 2015			95 919 496
Fastsatt rente for år 2015:			2,05 %
Beregnet rentekostnad på investert kapital			1 966 350

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

A) Avregning med statskassen

	31.12.2015	31.12.2014	Endring
Anleggsmidler			
Finansielle anleggsmidler	2	2	0
Sum anleggsmidler	2	2	0
Omløpsmidler			
Varebeholdning og forskudd til leverandører	1 039 819	562 285	477 534
Kundefordringer	88 810	94 685	-5 875
Andre fordringer	889 845	1 374 024	- 484 179
Opptjente, ikke fakturerte inntekter	12 202	4 954	7 248
Kasse og bank	7 920	8 130	-210
Sum omløpsmidler	2 038 596	2 044 077	- 5 481
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	39 925	- 39 925
Sum langsiktig gjeld	0	39 925	- 39 925
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	313 172	314 911	- 1 739
Skyldig skattetrekk	128 370	125 412	2 958
Skyldige offentlige avgifter	47 179	45 523	1 656
Avsatte feriepengar	278 168	260 041	18 127
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter	0	0	0
Annen kortsiktig gjeld	1 986 084	1 478 215	507 869
Sum kortsiktig gjeld	2 752 974	2 224 102	528 872
Avregning med statskassen	- 714 376	- 219 948	- 494 428

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	20 418 965
Konsernkonto innbetaling	- 4 747 242
Netto trekk konsernkonto	15 671 723
Innbetaling innkrevingsvirksomhet	0
Utbetaling tilskuddsforvaltning	0
Inntektsført fra bevilgning (kontogruppe 19)	- 16 184 450
Arbeidsgiveravgift/gruppeliv rapportert på kap. 5700/5309	342 086
Tilbakeførte utsatte inntekter ved avgang anleggsmidler, der forpliktelsen ikke er resultatført	0
Korrigerer av avsetning for feriepenger (ansatte som går over i annen statlig stilling)	- 922
Andre avstemmingsposter (spesifiseres)	0
Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto	- 171 563
Resultat av periodens aktiviteter før avregning mot statskassen	- 322 865
Sum endring i avregning med statskassen	- 494 428

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 – Langsiktig gjeld

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Gjeld LKAB		0	39 925
Annen langsiktig gjeld		0	39 925

Gjeld til LKAB for forskuttering av investeringer på Ofotbanen er tilbakebetalt med gitt bevilgning i 2015.

Note 9 – 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 10 – Varebeholdninger

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Beholdninger anskaffet primært til internt bruk i virksomheten		553 481	522 704
Sum anskaffelseskost		553 481	522 704
Ukurans i beholdninger til internt bruk i virksomheten		45 662	41 598
Sum ukurans		45 662	41 598
Sum varebeholdninger		507 819	481 106

Lagersystemet Movex er hovedlagersystemet i Jernbaneverket. Movex brukes utelukkende til å håndtere Jernbaneverkets egne artikkelnummer, såkalt F-nummer. F-nummer gis kun til "jernbanekritisk" materiell, d.v.s materiell som er kritisk for Jernbaneverket og som har en særegenhet i forhold til antall leverandører, leveransetid mv.

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

"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. 508 mill fordeler seg med 406 mill kr fra Movex, 81 mill kr fra Maximo og kr 21 mill kr på materiell som er listeført, men ikke ført i et eget lagersystem. Jernbaneverkets lagerbeholdning framgår av balansekontoene 1460-1462. Materiellet som er registrert i lagersystemene (Movex og Maximo) er nedskrevet med til sammen 46 mill kr for ukurans.

Note 11 – Kundefordringer

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Kundefordringer til pålydende		152 021	160 447
Avsatt til forventet tap		- 63 211	- 65 762
Sum kundefordringer		88 810	94 685

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

Note 12 – Andre fordringer

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Lønnsforskudd		30	23
Reiseforskudd		0	7
Lån til ansatte		563	359
Krav om refusjoner		16 650	21 507
Forskuddsbetalte kostnader *		22 223	27 445
Sum		39 467	49 341

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

Note 13 – Annen kortsiktig gjeld

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Gjeld ansatte		0	0
Avsetning lønn		71 256	77 192
Påløpte kostnader *		1 837 372	1 322 712
Uidentifiserte innbetalinger		1 520	5 030
Usikre forpliktelser		55 000	40 000
Annen kortsiktig gjeld		20 937	33 281
Sum annen kortsiktig gjeld		1 986 084	1 478 215

*) Avsatt for leverte varer/tjenester hvor faktura fra leverandører ikke var bokført pr. 31.12.2015.

Note 14 – Bankinnskudd, kontanter og lignende

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Øvrige bankkonti *		7 901	8 067
Håndkasser og andre kontantbeholdninger		20	63
Sum bankinnskudd og kontanter		7 920	8 130

*) Avsatt for leverte varer/tjenester hvor faktura fra leverandører ikke var bokført pr. 31.12.2015.

Note 15 – Opptjente, ikke fakturerte inntekter / Fakturerte, ikke leverte tjenester

	(Tusen kroner)	31.12.2015	31.12.2014
Opptjente, ikke fakturerte inntekter		12 202	4 954
Forskuddsbetalte, ikke opptjente inntekter		0	0

Spesifikasjon av opptjente, ikke fakturerte inntekter

Avsetninger Østfoldbanen	5 182
Avsetning 201511-ikke viderefakturerte kostnader per.des.2015	2 203
Avsatt, ikke viderefakturert kostnad ERESS okt-des. 2015	3 473
Avs inntekt energisalg 50 Hz eget nett desember 15	608
Avs inntekt nettleie salg 50 Hz eget nett desember 15	36
Manglende fakt. abo. og bruk GSM-R for 4. kvartal 2015	700
Sum	12 202

6.8 Nøkkeltall Jernbaneverket basert på periodisert regnskap

1 – Bevilgningsandel

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Inntekt fra bevilgning	6 017 417	5 770 489	5 584 269
Sum driftsinntekter	6 809 837	6 467 890	6 613 476
Bevilgningsandel (i prosent)	88,4 %	89,2 %	84,4 %

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

2 – Lønnskostnadsandel og årsverkskostnad

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Lønn og sosiale kostnader	2 485 766	2 449 724	2 362 479
Sum driftskostnader	7 122 726	6 724 723	6 141 973
Lønnskostnadsandel (i prosent)	34,9 %	36,4 %	38,5 %

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

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Lønn og sosiale kostnader	3 355 073	3 144 810	3 003 679
Antall årsverk ansatte	4 067	3 939	3 837
Årsverkskostnad	825	798	746
Endring ift. året før	3,3 %	2,0 %	4,5 %

3 – Andel entreprenør- og prosjekteringstjenester i driften

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Entreprenør- og prosjekteringstjenester	883 250	831 234	601 418
Sum driftskostnader	7 122 726	6 724 723	6 141 973
Kostnadsandel kjøp av tjenester (i prosent)	12,4 %	12,4 %	9,8 %

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

4 – Avskrivningsandel infrastruktur

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Akkumulert avskrivning pr. 31.12. (varige driftsmidler + immaterielle)	7 555 960	6 421 100	5 346 537
Avskrivninger i år (varige driftsmidler + immaterielle)	1 287 014	1 137 066	1 076 003
Akkumulert avskrivning avgang i år (varige driftsmidler + immaterielle)	-61 496	-2 206	- 1 441
Akkumulerte avskrivninger Infrastruktur (Sum)	8 781 478	7 555 960	6 421 100
Anskaffelseskost ultimo året (varige driftsmidler)	46 998 099	42 171 289	39 917 526
Avskrivningsandel (i prosent)	18,7 %	17,9 %	16,1 %

5 – Opprettholdelsesgrad av eksisterende infrastruktur (kun fornyelse)

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Fornyelser	2 504 831	1 676 733	937 199
Avskrivning i år (infrastruktur)	1 287 014	1 137 066	1 076 003
Nedskrivning i året (varige driftsmidler + immaterielle)	0	0	0
Opprettholdelsesgrad i prosent	194,6 %	147,5 %	87,1 %

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

6 – Dekningsgrad av Gardermobanen uten avskrivningskostnader

	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
Inntekt fra Gardermobanen	140 360	130 184	94 465
Drifts- og vedlikeholdskostnad av Gardermobanen	110 591	97 958	100 883
Dekningsgrad (i prosent)	126,9 %	132,9 %	93,6 %

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

7 Vedlegg: Oversikt over investeringsprosjekter

Tabell 19: Oversikt over investeringsprosjekter

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Store prosjekter		
Sandnes-Stavanger	Implementering av Signalanlegget fra Thales ble utsatt til 2016 grunnet prioritering av Høvik hensetting og Langset – Kleverud i 2015. Drift av strekningen med eksisterende signalsystem er godkjent ut 2016. I 2015 er det utbetalt 60 mill. kr mot en bevilgning på 275 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 2 648 mill. kr. Kostnadsrammen er 2 682 mill. kr.	Moderat framdriftsrisiko.
Ganddal godsterminal	Prosjektet har felles leveranse av signalanlegg med Sandnes-Stavanger. I 2015 er det utbetalt 16 mill. kr. mot en bevilgning på 85 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 697 mill. kr. Kostnadsrammen er 763 mill. kr.	Moderat framdriftsrisiko.
Barkåker - Tønsberg	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 strekningen Nykirke – Barkåker. I 2015 er det utbetalt 3 mill. kr. mot en bevilgning på 9 mill. kr. Prognose for sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 1 612 mill. kr. Kostnadsrammen er 1 772 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
Holm-Holmestrand-Nykirke	Det arbeides med tiltak for å sikre åpning av banen høsten 2016 før ny ruteplan implementeres desember 2016. Dette er en forsering og krever tett oppfølging på resterende arbeider. Totalbrudd er planlagt i perioden oktober-november 2016. I 2015 er det utbetalt 1 156 mill. kr. mot en bevilgning på 1 380 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i arbeidene i stasjonshallen. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 6 329 mill. kr. Kostnadsrammen er 6 605 mill. kr.	Det er usikkerhet knyttet til kostnadskonsekvenser av forsinkelsene i stasjonshallen på betongarbeider og fjellstag.
Farriseidet – Porsgrunn	Arbeidene med dagsone- og tunnelarbeidene for nytt dobbeltspor blir ferdigstilt i 2016. Framdriften er i henhold til plan for ibruktakelse i 2018. Prosjektomfanget inkluderer nytt signal- og sikringsanlegg på Porsgrunn stasjon. Nytt signal- og sikringsanlegg på Brevikbanen skal ferdigstilles samtidig under programområdet sikkerhet. I 2015 er det utbetalt 1 743 mill. kr mot en bevilgning på 1 620 mill. kr. Merforbruket er knyttet til kostnadsøkning og periodisering av betalinger. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 7 125 mill. kr. Kostnadsrammen er 7 146 mill. kr.	Lav margin mellom styringsramme og kostnadsramme og gjenstående usikkerhetslementer medfører risiko for overskridelse.
Langset - Kleverud	Det nye dobbeltsporet ble tatt i bruk i desember og var forsinket grunnet signalanlegget fra Thales. Betydelige anleggsarbeider måtte utsettes fra 2015 til 2016. Avbøtende tiltak er planlagt ferdigstilt høsten 2016. Avsluttende grunnervsaktiviteter vil pågå i 2017. Det er i 2015 utbetalt 558 mill. kr. mot en bevilgning på 706 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er innenfor styringsrammen. Når konsekvensen av endret totalbrudd høsten 2015 er klarlagt vil prognose for sluttkostnad bli vurdert nærmere. Styringsrammen er på 4 498 mill. kr. for Jernbaneverkets del av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Kostnadsrammen for Jernbaneverkets del er 5 286 mill. kr.	Betydelig uenighet med entreprenøren omkring sluttoppgjøret.
Hell-Værnes Hastighetsøkning og	Nytt dobbeltspor mellom Hell og Værnes planlegges satt i drift i november 2017. Vedtak om endret løsning	Ingen vesentlig risiko

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
kapasitet	for signalanlegg. Thales-anlegg installeres ikke. Dette forskyver betalingsplanen for andre fag. Det er i 2015 utbetalt 207 mill. kr. av en bevilgning på 234 mill.kr. Prognose for sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 657 mill. kr. Kostnadsrammen er 736 mill. kr.	
Bergen - Arna (Ulriken tunnel)	Entreprenør er forsinket med oppstarten av boringen med tunnelboremaskin, men planlagt ferdigstillestidspunkt er uendret. Nye Ulriken tunnel planlegges tatt i bruk høsten 2020 og eksisterende tunnel er planlagt ferdig rehabilitert i 2021. Usikkerhetsanalysen gjennomført i november 2015 viser en betydelig kostnadsøkning for strekningen Bergen – Fløyen. Intern kvalitetssikring og uavhengig prosjektgjennomgang gjennomføres 1. kvartal 2016 som grunnlag for KS2. Det forutsettes at Arna-Bergen gjennomføres som et samlet prosjekt. Det er uenighet med entreprenøren for TBM-entreprisen om flere store økonomiske krav. Det er i 2015 utbetalt 339 mill. kr. mot en bevilgning på 303 mill. kr. Prognose for sluttkostnad for Ulriken tunnel er 3 460 mill. kr. Dette overskrider kostnadsrammen med 199 mill. kr.	Uavklarte kostnadsestimater
Østfoldbanen – ERTMS erfaringsstrekning Østre linje	Strekningen ble tatt i bruk i august, men feil og mangler fører til en betydelig delleveranse i 2016. Bombardiers milepæler er ikke oppnådd og det holdes tilbake betalinger til 2016. Det er utbetalt 119 mill. kr. i 2015, av en bevilgning på 199 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad overstiger kostnadsrammen på 656 mill. kr.	Forhold oppdaget i forbindelse med driftsettelsen av anlegget har ført til økning i kostnadsprognosen.
Planlegging, prosjektering og grunnerverv		
InterCity	<i>Utvalgte hovedaktiviteter:</i> <i>Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen:</i> Planprogram for kommunedelplan med KU fastsatt, med en fjerde avgreningskorridor vest for Drammen i tillegg til de tre som ble foreslått av Jernbaneverket. Planleggingen omfatter langsiktige tiltak for all trafikk over Drammen stasjon, dobbeltspor Drammen – Gulslogen og Gulslogen stasjon. <i>Vestfoldbanen Nykirke – Barkåker:</i> Arbeid med kommunedelplan med KU og teknisk hovedplan for tre alternative korridorer pågår, med sikte på korridorvalg gjennom vedtatt kommunedelplan i 2016. <i>Vestfoldbanen Tønsberg – Larvik:</i> Det arbeides med forstudie, som grunnlag for hvilke korridorer som tas med i planprogram for kommunedelplaner med KU. Deltar i arbeid med mulighetsstudie for Larvik i samarbeid med Statens vegvesen, Larvik kommune, Larvik havn og Vestfold fylkeskommune. <i>Dovrebanen Sørli – Lillehammer:</i> Arbeid med hovedplan og kommunedelplan med konsekvensutredning Sørli – Brumunddal, i henhold til planprogram fastsatt i de tre kommunene. Omfatter tre alternative korridorer med hver sin stasjonslokalisering i Hamar. <i>Østfoldbanen Haug – Seut – Fredrikstad – Sarpsborg – Halden – riksgrensen:</i> Forstudie utarbeides for hele strekningen, som grunnlag for planprogram i første omgang for strekningene nord for Sarpsborg. Samarbeid med andre aktører der vei- og banetiltak planlegges i samme område.	Eventuelle endringer i planpremisser som følge av pågående strategiske prosesser for hensetting, plattformlengder og godstrafikk. Hensetting er kritisk for Moss, Drammen og Hamar, der dagens anlegg må rives og kapasiteten erstattes før byggestart.
Sandbukta-Moss-Såstad	Framdrift for detalj- og reguleringsplanfasen er iht. plan. 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	Det er utfordringer knyttet til å utarbeide beslutningsgrunnlag for å søke om nødvendige fullmakter

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
	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 fram til KS2. Målet er vedtatt reguleringsplan i juni 2016. Byggestart er planlagt i 2018. Strekningen skal stå ferdig i 2023. Det er i 2015 utbetalt 92 mill. kr. av en bevilgning på 110 mill.kr. Planlagt fremdrift og ferdigstillelse forutsetter betydelig omfang av grunnnerv i 2017, før investeringsbeslutningen forelegges Stortinget.	
Venjar-Langset	Framdrift for detalj- og reguleringsplanfasen er iht. plan. 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. Totalt er strekningen Venjar – Langset 13 km. Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase fram til KS2. Målet er vedtatt reguleringsplan i juni 2016. Byggestart er planlagt i 2018. Strekningen skal stå ferdig til 2023. Det er i 2015 utbetalt 20 mill. kr. av et budsjett på 50 mill. kr. for 2015.	Ingen vesentlig risiko.
Kleverud-Sørli	Framdrift for detalj- og reguleringsplanfasen er iht. plan. 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. Målet er vedtatt reguleringsplan i juni 2016. Byggestart er planlagt i 2018. Strekningen skal stå ferdig til 2023. Det er i 2015 utbetalt 46 mill. kr. av et budsjett på 50 mill. kr. for 2015.	Ingen vesentlig risiko.
Programområde Bedre togtilbud i Østlandsområdet		
Sundland sikkerhetstiltak (togdeteksjon/forrigling)	Arbeidene er i all vesentlighet ferdigstilt. Prosjektets sluttkostnad er innenfor kostnadsrammen. Det er i 2015 utbetalt 10 mill. kr av et budsjett på 11 mill. kr for 2015.	Ingen vesentlig risiko.
Høvik vende- og hensettingsspor	Anlegget ble tatt i bruk ved ruteendringen i desember 2015. Det er i 2015 utbetalt 54 mill. kr av et budsjett på 100 mill. kr for 2015. Avvike skyldes forsinkelsene i implementering av nytt signalanlegg fra Thales. Prognostisert sluttkostnad er 40 mill. kr over kostnadsrammen på 690 mill. kr.	Hovedentreprenør har tatt ut stevning som følge av uenighet om sluttoppgjør.
Stabekk stasjon, undergang	Ibruktaking ble foretatt sammen med Høvik vende- og hensettingsanlegg i desember 2015. Prognose for sluttkostnad er over styringsrammen. Det er 2015 utbetalt 33 mill. kr av et budsjett på 47 mill. kr. for 2015.	Usikkerhet omkring følgekostnader pga. oppstått forsinkelse.
Steinberg stasjon	Jernbaneverket har gjennomført ny usikkerhetsanalyse og har søkt om ny styringsramme på 233 mill. Kostnadsøkningen skyldes primært at en bare fikk ett tilbud for bygging av kulvert i Rødgata der det er meget utfordrende grunnforhold ved. Deler av kostnadsøkningen er påløpt i 2015. Det ble derfor utbetalt 151 mill. kr. mot et budsjett på 140 mill. kr.	Meget stram framdriftsplan og økte kostnader
Holmen, kapasitet gods	Det er betydelige forsinkelser i prosjektgjennomføringen som følge av at tekniske løsninger og forutsetninger fra detaljplan måtte endres i byggeplan. Dette har ført til store forsinkelser i entreprisen og ferdigstillelse blir ett år forsinket. Prognostisert sluttkostnad er 93 mill. kr. over kostnadsrammen på 307 mill. kr.	Kort gjennomføringstid kan gi utfordringer.
Lodalen hensetting Trinn 1	Prosjektet er tatt i bruk to måneder før opprinnelig plan. Kostnaden knyttet til hovedentreprise er redusert med 2 mill. kr. Prognostisert sluttkostnad er 66 mill. kr. Styringsrammen er 96 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Drammen hensetting	Arbeidene er ferdigstilt. Sluttkostnad vil overskride styringsrammen på 213 mill. kr. med 12 mill. kr. Det er i 2015 utbetalt 9 mill. kr av et budsjett på 10 mill. kr	Sluttkostnad vil avgjøres av resultat av ankesak mot entreprenør
Programområde Kapasitet		
GSM-R Utvidet dekning og kapasitet	Tiltaket får lavere sluttkostnader enn forutsatt. Det er utbetalt 9 mill. kr av et budsjett på 16 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
GSM-R redundant kjernenett	Migreringer til nytt nett er utsatt til 2016. Prognostisert sluttkostnad er i henhold til styringsrammen. Det er i 2015 utbetalt 34 mill. kr av et budsjett på 55 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
Narvik terminalen - Fagerneslinja	Terminalen er tatt i bruk. Arbeid med støytak for boliger er utsatt til 2016. Det er i 2015 utbetalt 15 mill. kr. av et budsjett på 18 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
Ofofbanen strømforsyning del 2, ny fjernledning	En større del av arbeidet produksjonen vil bli utført i 2016 sammenlignet med det som var forutsatt i budsjett. Det er i 2015 utbetalt 60 mill. kr. i 2015 av et budsjett på 90 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
Bjørnfjell krysningsspor	Krysningssporet er tatt i bruk. Det gjenstår arbeid knyttet til snøsikring rundt stasjonen. Det ble i 2015 utbetalt 22 mill. kr. som er på budsjett.	Ingen vesentlig risiko.
Rombak kryssingsspor	Krysningssporet ble tatt i bruk i august 2015 - ett år tidlige enn planlagt. Prognostisert sluttkostnad er i henhold til styringsrammen. Det er i 2015 utbetalt 248 mill. kr. av et budsjett på 233 mill. kr. Det var høyere grunnet forsert produksjon.	Ingen vesentlig risiko.
Tømmerterminal Nordsenga fase 2	Anlegget er ferdigstilt. Kostandene har økt på grunn av beslutning om å legge asfalt under tømmerlunnene og det har vært behov for å sette opp et lagertelt som erstatning for revet lager.	Ingen vesentlig risiko.
Programområde Stasjoner og knutepunkter		
Voss stasjon	Arbeidene ble avsluttet juli 2015. Lavere kostnader enn forutsatt i budsjettet. Kostnadsoverskridelse som tidligere omtalt. Større utbetaling i omtvistet sluttoppgjør enn forventet.	Usikkerhet knyttet til størrelsen på omfang og kostnad tegningsoppretting av signal.
Region Øst - Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	Anleggene ved Furumo, Knapstad, Råde og Hanaborg er ferdigstilt.	Sluttoppgjør med entreprenør på Hanaborg er løst ved forlik.
Region Vest - Plattformforlengelse, sikkerhetsforskrift	Prosjektet er ferdig. Mindre utbedring av tidligere tiltak fullføres i 2016.	Ingen vesentlig risiko.
Gardermoen terminal T2	Barrikadedekke på nordre del av plattform 1, samt diverse møbleringstiltak utføres i 2016. Prognose for sluttkostnad er i henhold til ny styringsramme på 183 millioner for Jernbaneverkets arbeider.	Noe usikkerhet knyttet til framdrift for møbleringsaktiviteter og elektroarbeider
Kundeinformasjon fase 2	Forsinkelser knyttet til entreprenør samt byggherrelevert materiell. Sluttkostnad 32 mill. kr. over styringsrammen på 286 mill. kr.	Forsinket byggherrelevert materiell.
Værnes holdeplass	I henhold til plan.	Ingen vesentlig risiko

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Drammen stasjon - tilgjengelighetstiltak	Tiltaket omfatter to heiser til midtplattformen. Byggeplan er påbegynt, tiltaket gjennomføres i 2016.	Ingen vesentlig risiko
Tverlandet holdeplass	Produksjon er ferdigstilt.	Ingen vesentlig risiko.
Nerdrum holdeplass plattformtiltak	Plattformen er tatt i bruk i desember 2014 som planlagt.	Ingen vesentlig risiko
Fetsund stasjon plattformtiltak	Plattformen ble tatt i bruk i desember 2014 som planlagt. Forsinkede avklaringer på utforming av detaljer på stasjonen fører til merkostnader mot entreprenør og internt.	Ingen vesentlig risiko.
ERTMS Stasjonstiltak Østfoldbanens Østre linje	Økte kostnader knyttet til mengdejusteringer på grunnarbeider, kostnad broer og grunnnerv. Sluttoppgjør, mangelliste og FDV-dokumentasjon er forsinket. Sluttdato er flyttet til 2016	Kostnadsprognose overstiger kostnadsramme. Endringsmelding er under utarbeidelse.
Hallenskog/Åsaker, avbøtende tiltak	Det er ikke oppnådd enighet med Røyken kommune om etablering av gang/sykkelvei fra Hallenskog til Heggedal.	Utsettelse til 2016
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. Det er utbetalt 101 mill. kr. av et budsjett på 77 mill. kr. Merforbruk er primært knyttet til oppgradering til F-ATC. Føringsveier er blitt utført i 2015 fremfor 2016 og i tillegg økte arbeidsomfanget betydelig i bruddet i sommer mot hva som opprinnelig var prosjektert. Dette har gitt høyere entreprisekostnad.	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. Det er utbetalt 214 mill. kr. av et budsjett på 228 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
Sikring og sanering planoverganger	Det har vært flere vanskelige forhold knyttet til grunnnerv i forbindelse med sanering av planoverganger som fører til at enkelte tiltak er utsatt. Enkelte tiltak har også fått mindre omfang. Det er utbetalt 97 mill. kr av et budsjett på 115 mill. kr.	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). Det er utbetalt 59 mill. kr av et budsjett på 92 mill. kr.	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. Det er utbetalt 36 mill. kr. av et budsjett på 41 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.
Programområde Prosjekt Stor-Oslo		

Prosjekt	Status overordnet framdrift	Risikovurdering
Fornyelsestiltak på strekningen Sandvika - Lillestrøm	Tiltakene under dette programområdet har framdrift iht. plan og prognosene for året er innenfor budsjett. Det er utbetalt 132 mill. kr. av et budsjett på 215 mill. kr.	liten interesse i markedet for prosjektet
Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo S-Ski		
Oslo - Ski	Forberedende arbeider ble avsluttet høsten 2015 i henhold til framdriftsplan. Kontraktene for Tunnel Drill & Blast, Tunnel TBM, Ski, Underbygning innføring Oslo S. og Signal ble tildelt fra februar til desember 2015. Byggearbeidene startet opp noe senere enn planlagt for de to første kontraktene uten at dette vurderes som kritisk. En mindre kontrakt for tidskritiske underbygningsarbeider for Innføring Oslo S ble tildelt i juli 2015 og arbeidene er forventet avsluttet som planlagt før sommeren 2016. Kontrakt for hovedarbeider jernbaneteknikk for innføring Oslo S er planlagt tildelt i desember 2016. Prognose for sluttkostnad er innenfor styringsrammen på 25 034 mill. kr. (2015 kroner) Utbetalinger i 2015 er 2 548 mill. kr som er 539 mill. kr under bevilgning og skyldes i hovedsak at kontrakten for hovedarbeider Innføring Oslo S. ble avlyst i mars 2015 (84 mill. kr.), samt lavere utbetalinger enn planlagt for de tildelte kontraktene hovedarbeider Tunnel TBM, Tunnel Drill & Blast og Ski (115 mill. kr.). 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. kroner 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. kroner. Det er noe framdriftsrisiko knyttet til grunnforhold og antikvariske funn ved utgravinger. En del av betalingene for de store kontraktene er i Euro. I forhold til vedtatt prosjektkurs er det påløpt disagio på 75 mill. kr i 2015.	Største økonomiske risiko er knyttet til oppnåelse av fremdrift og kontraktsmilepæler som planlagt for inngåtte kontrakter for hovedarbeidene.
Ski hensetting	Anlegget ble tatt i bruk som planlagt i desember 2014. Det gjenstår avklaringer av krav fra parter berørt av anleggsarbeidene. Avklaring gjøres i samarbeid med Ski kommune da kravet er henført til arbeider utført av både Ski kommune og Jernbaneverket. Prognose for sluttkostnad er lavere enn styringsrammen på 539 mill. kr. Kostnadsrammen for prosjektet er 566 mill. kr. Det er i 2015 utbetalt 40 mill. kr. av en bevilgning på 48 mill. kr.	Ingen vesentlig risiko.

Årsrapport – 2016

Utgitt april 2016

Utgave 1

Utgitt av Jernbaneverket

Foto Øystein Grue / Jernbaneverket

Postadresse Jernbaneverket, Postboks 4350, N-2308 Hamar

E-post postmottak@jbv.no

05280

Sentralbord/vakttelefon