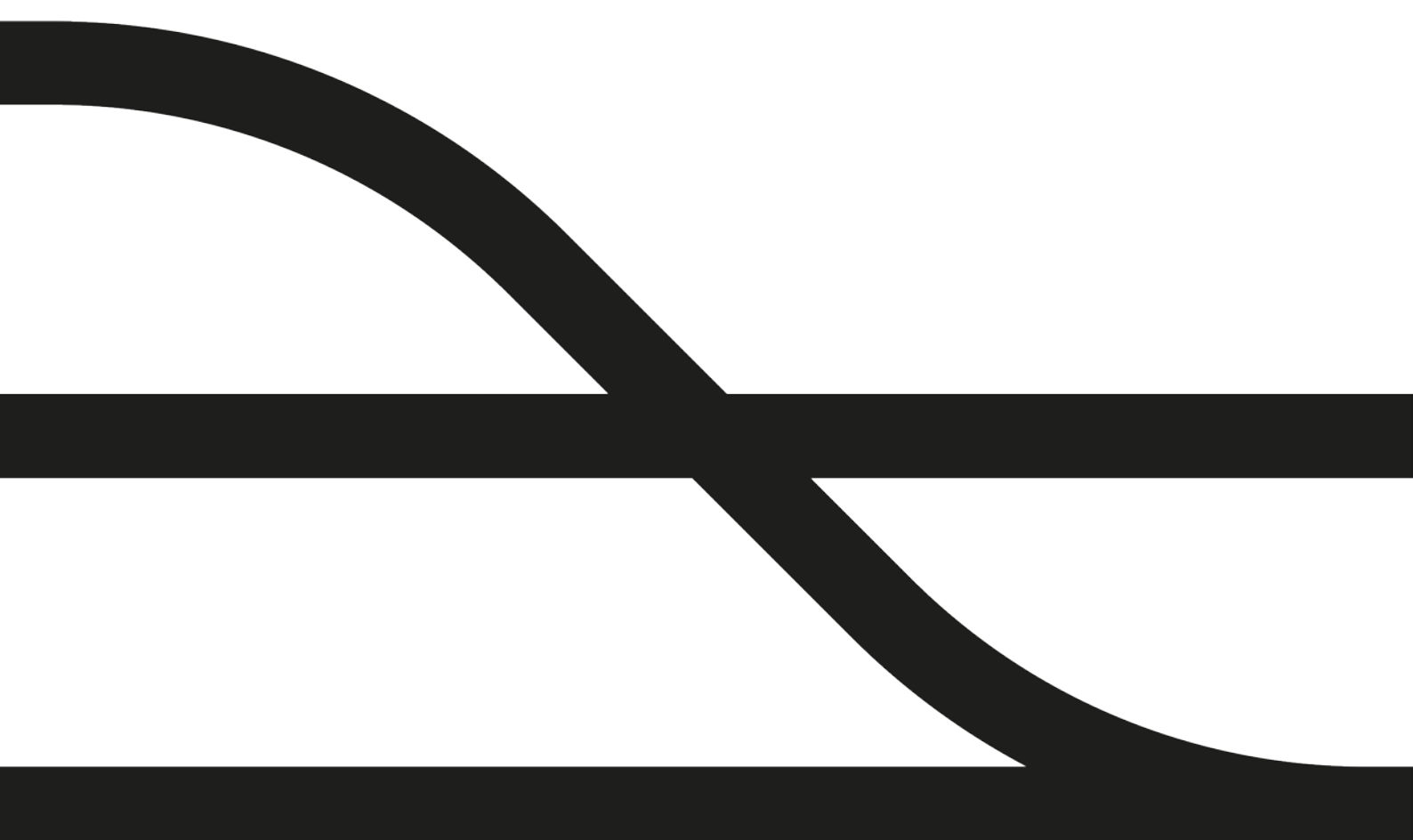




**Jernbane-
direktoratet**

Årsrapport 2017

Jernbanedirektoratet



Innhold

1	Leders beretning	3
2	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	5
3	Årets aktiviteter og resultater	7
3.1	Hovedmål 1 – Framkommelighet	13
3.1.1	Kjøp av transporttjenester med tog.....	13
3.1.2	Kjøp av infrastrukturtenester.....	15
3.6	Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet.....	23
3.7	Hovedmål 3 – Miljø.....	25
3.8	Hovedmål 4 – Universell utforming	26
3.9	Andre forutsetninger og krav.....	27
3.9.1	Effektivisering – Tiltak og gevinster.....	27
3.10	Handlingsplan for kollektivtransport.....	29
3.11	Bevilgningens anvendelse.....	31
3.11.1	Post 01 Driftsutgifter	31
3.11.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger.....	31
3.11.3	Post 70 Kjøp av persontransport med tog.....	32
3.11.4	Postene 71-74 - Kjøp av infrastrukturtenester	32
3.11.5	Post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.....	34
3.11.6	Post 76 Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester	34
3.11.7	Kap 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.....	34
3.12	Status for planleggings- og byggeprosjekter poster 72-73	34
3.13	Status ERTMS post 71.....	38
3.14	Bruk av fullmakter	39
4	Styring og kontroll i virksomheten	43
4.1	Identifisering og håndtering av risiko	43
4.2	IKT-Sikkerhet.....	44
4.3	Oppfølging av risikoforhold ved Jernbanereformen.....	45
4.4	Reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen).....	48
4.5	Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet	48
4.6	Personalpolitikk og likestilling.....	49
4.7	Oppfølging av Riksrevisjonssaker	51
5	Vurdering av framtidsutsikter	52
6	Årsregnskapet	54
6.1	Ledelseskommentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2017.....	54
6.2	Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet	56
6.3	Bevilgningsrapporteringen	58
6.3.1	Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum.....	58
6.4	Artskontorrapporteringen med noter	63
6.4.1	Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum.....	63
7	Vedlegg – Jernbaneinvesteringer	70

1 Leders beretning

Jernbanedirektoratet legger med dette fram sin første årsrapport etter at jernbanereformen trådte i kraft 1. januar 2017. Året har båret preg av å være et etableringsår der nye systemer og samhandlingsrutiner skulle falle på plass. En viktig aktivitet i 2017 har vært Jernbanedirektoratets arbeid med offentlige kjøpsavtaler og konkurranseutsetting av trafikkpakker. Arbeidet med kjøpsavtalene med NSB og NSB Gjøvikbanen har vært krevende, men det ble oppnådd enighet ved utgangen av februar 2018. Trafikkkpakke 1 Sør ble utlyst som forutsatt 12. oktober 2017 med tilbudsfrist 1. mars 2018. Det var vært stor interesse fra tilbyderne. Forholdet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR reguleres gjennom fire forskjellige avtaletyper. Til sammen er det i 2017 inngått avtaler for om lag 56 mrd. kroner.

Som ledd i arbeidet med å bidra til bedre samspill mellom transportformene og mer sømløse reiser, ble det høsten 2017 inngått en avtale mellom administrasjonsselskapet Kolumbus i Rogaland og Rogaland fylkeskommune om sømløs transport og gjennomgående billettering mellom bane og buss. Avtalen vil tre i kraft ved oppstart av trafikkkpakke 1 i juni 2019. Arbeidet med bedre samspill i kollektivtrafikken er ytterligere forsterket ved at selskapet Entur AS har utviklet en ny app med gjennomgående reiseinformasjon og muligheter for billett kjøp. Applikasjonen er ikke implementert per mars 2018.

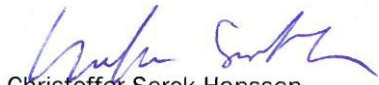
Oppetiden i 2017 var 99,1 prosent og dermed under sektormålet på 99,3 prosent. Det er ulike årsaker som har medvirket til det svake resultatet som problemer i signalanlegg, sporveksleranlegg og kontaktledningsanlegget. For 2017 ble det registrert 7 798 forsinkelsestimer som Bane NOR hadde ansvar for. Dette er et godt resultat og skyldes at det ikke har vært større hendelser med omfattende driftsforstyrrelser. Punktlighetsmålet på 90 prosent for alle 3 persontogtyper ble nådd med et samlet resultat på 91,0 prosent. Regulariteten (antall innstillinger) i 2017 ble betydelig bedret fra 2016 og endte på 97,2 prosent. Det er likevel betydelig under målsettingen på 99,2 prosent og et svakere resultat enn i årene fra 2011 til 2015. Dette skyldes i hovedsak at det har vært flere ulike enkelthendelser som har ført til et høyt antall innstillinger.

Antall drepte er på samme nivå som i 2016, mens antall alvorlig skadde og jernbaneulykker er på et lavere nivå sammenlignet med fjor. Det skjedde flere alvorlige hendelser med reipåkjørslar høsten 2017, og dette medførte mye medieomtale. Planlegging og bygging av gjerde langs utsatte strekninger er en viktig prioritering innenfor sikkerhet og miljøarbeidet. Kundetilfredsheten i 2017 for både passasjerer og togselskapene er under målet og viser et svakere resultat enn for 2016. Bane NOR har imidlertid utarbeidet en handlingsplan for å bedre kundetilfredsheten.

Jernbanedirektoratet har i 2017 lagt stor vekt på å etablere samarbeid med fylkeskommuner og administrasjonsselskaper, og ledelsen i direktoratet har i løpet av året besøkt de aller fleste av landets fylkeskommuner for gjensidig informasjonsutveksling. Direktoratet har deltatt aktivt i arbeidet med byutredninger og byvekstavtaler i de større byområdene. Jernbanedirektoratet har også i 2017 etablert avtaler mellom togselskapene og hhv Entur AS og Norske Tog AS. Arbeidet med handlingsprogrammet som oppfølging av Nasjonal Transportplan 2018-29 har pågått for fullt etter stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan ble lagt fram. Fristen for å legge fram utkast til handlingsprogram, som nå skal omfatte hele jernbanesektoren, ble utsatt til 9. april 2018 på grunn av overgangen til ny organisasjonsstruktur i sektoren.

Det er viktig for sektoren at arbeidet med å oppnå god driftsstabilitet gis høy prioritet framover. En annen utfordring er kostnadsutviklingen innenfor infrastrukturprosjektene som gjør at det er usikkerhet knyttet til om flere av resultatmålene nås. Oppfølgingen av dette vil prege Jernbanedirektoratets arbeid i tiden som kommer. Det er jernbanedirektørens oppfatning at det er lagt ned et godt arbeid i 2017. Flere viktige målsettinger er nådd, og en har kommet langt i arbeidet med å realisere Jernbanereformens intensjoner.

Christoffer Serck-Hanssen



Christoffer Serck-Hanssen
Konstituert Jernbanedirektør (i perioden 01.01.2018-04.03.2018)

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Myndighet, ansvar og mål

Jernbanedirektoratet ble opprettet 1.1.2017 og er et direktorat underlagt Samferdselsdepartementet.

Jernbanedirektoratet skal utvikle jernbanen som del av det samlede transportsystemet i dag og i fremtiden. Direktoratet skal sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet. Direktoratet definerer og kjøper tjenester innen infrastruktur, persontrafikk og togmateriell med sikte på å nå fastsatte mål i sektoren.

Jernbanedirektoratet utreder det fremtidige togtilbudet som grunnlag for politiske beslutninger. En av direktoratets viktigste leveranse er, sammen med de øvrige transportetatene å levere grunnlag for stortingsmelding om Nasjonal transportplan (NTP). Etter Stortingets behandling av NTP utarbeider direktoratet handlingsprogram for jernbanesektoren for den kommende perioden, både for togtilbud og infrastruktur. Handlingsprogrammet og de årlige budsjettene er grunnlaget for avtalene som inngås med Bane NOR SF og persontrafikkoperatørene.

Jernbanedirektoratet har et spesielt ansvar for å sikre et hensiktsmessig samspill mellom aktørene i jernbanesektoren og bidra til at infrastruktur, togtilbud og togmateriell utvikles og benyttes slik at transporttilbudet blir så godt som mulig. Jernbanedirektoratet bistår Samferdselsdepartementet med uttalelser og faglige råd, og direktoratet har et ansvar for å ta opp saker på eget initiativ.

Jernbanedirektoratet skal inngå trafikkavtaler med persontrafikkoperatører om å gjennomføre persontrafikk innenfor definerte trafikkpakker for perioder på 8 til 10 år. Trafikkavtalene skal inngås etter reglene for offentlige anskaffelser basert på konkurranseutsetting. Togoperatørene skal leie rullende materiell (togsett) fra det statlig eide materiellselskapet. Leveransene i den første konkurranseutsatte trafikkavtalen vil etter planen være i operativ drift fra juni 2019.

Jernbanedirektoratet inngår avtaler med Bane NOR SF innenfor flere områder, og statlige bevilgninger til infrastrukturen fordeles gjennom to typer avtaler: Avtaler om tilgjengelighet til dagens infrastruktur (drift og vedlikehold) for å sikre den daglige trafikken, samt avtaler om planlegging, prosjektering og utbygging av ny jernbaneinfrastruktur for å sikre jernbanens transporttilbud i fremtiden.

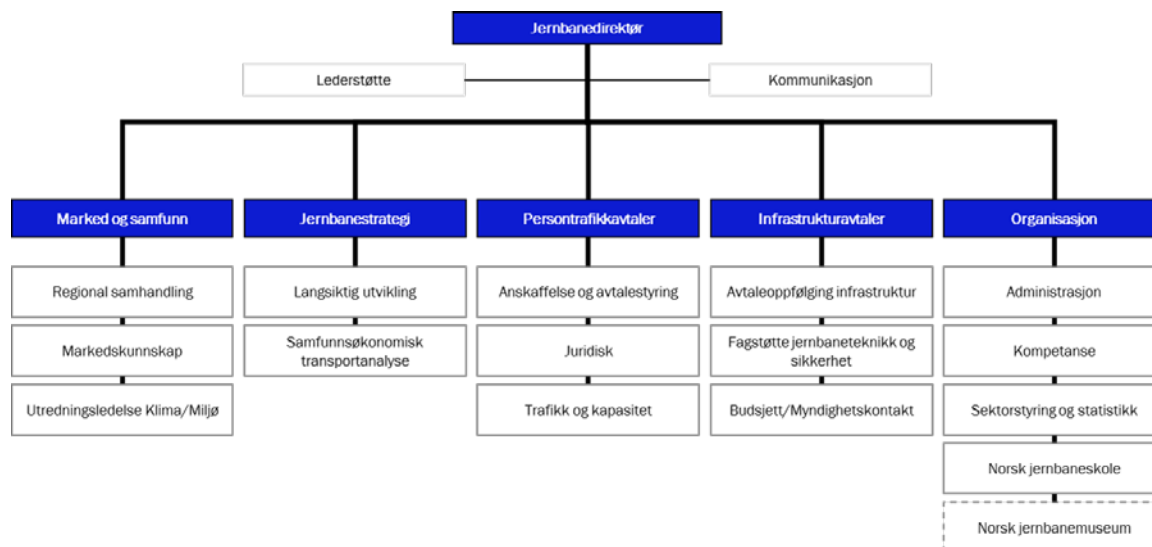
2.2 Organisasjon og ledelse

Per 31.12.17 har Jernbanedirektoratet 158 faste ansatte. Direktoratet har pågående rekrutteringsprosesser i henhold til en bemanningsplan på 166 stillinger. I tillegg kommer 57 faste ansatte ved Norsk jernbaneskole og 23 faste ansatte ved Norsk jernbanemuseum.

Jernbanedirektoratets ledergruppe per utgangen av 2017:

- Elisabeth Enger Jernbanedirektør
- Hanne Bertnes Norli Direktør Marked og samfunn
- Anita Skauge Direktør Jernbanestrategi
- Dagfinn Berge Direktør persontrafikkavtaler
- Per Arne Fredriksen Direktør Infrastrukturavtaler
- Christoffer Serck-Hanssen Organisasjonsdirektør

Figur 1. Organisasjonskart



2.3 Nøkkeltall

Tabell 1 viser status for utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet.

Tabell 1: Jernbanedirektoratets nøkkeltall (inklusive Norsk jernbaneskole)

Nøkkeltall 2017	Norsk Jernbanemuseum	Jernbane-direktoratet	Totalt
Antall ansatte pr 31.12.17	23	215	241
Årsverk ¹	17	189	206
Samlet tildeling ²	26 mill. kr	15 776 mill. kr	15 803 mill. kr
Utnyttelsesgrad av bevilgning ³	94 %	71 % ⁴	72 %
Driftsutgifter ⁵	24 mill. kr	442 mill. kr	466 mill. kr
Lønnsandel av driftsutgifter ⁶	58 %	45 %	46 %
Konsulentandel driftsutgifter ⁷	13 %	17 %	17 %

¹ Antall årsverk beregnes som sum av månedsverk i valgt periode, delt på antall måneder i utvalgsperioden.

² Samlet tildeling post 01 og 21, jf. oppstilling av bevilgningsrapporteringen, note A.

³ Utnyttelsesgrad post 01-21 beregnes slik: Benyttede midler post 01 og 21 delt på Tilgjengelige midler post 01-21, multiplisert med 100,.

⁴ Det er omdisponert midler fra post 21 til post 72 som tilsynelatende bidrar til en lavere utnyttelsesgrad.

⁵ For virksomheter som fører regnskapet etter kontantprinsippet tilsvare nøkkeltallet Driftsutgifter "Sum utbetalinger til drift", som er en egen regnskapslinje i oppstilling av artskontorrapporteringen..

⁶ Lønnsandel av driftsutgifter er "Utbetalinger til lønn" delt på driftsutgifter.

⁷ Konsulentutgifter består av følgende kontoer; 6790 (Kjøp av andre fremmede tjenester), 6793 (Juridisk bistand), 6796 (Prosjekteringstjenester) og 6799 (Utredninger og lignende). IKT og drift DFØ samt instruktørløse på skolen er ikke del av konsulentutgifter.

3 Årets aktiviteter og resultater

3.1 Markedsutvikling

I 2017 ble det registrert 62,3 mill. reiser i tog som inngår i statens kjøp av transporttjenester. Dette tilsvarer en økning på 6,6 pst. fra 2016. Det er en generell trend at togproduktene som inkluderer reise i storbyområder som Oslo, Bergen og Trondheim har mer positiv markedsutvikling enn regionale togtilbud og fjerntog.

Tabellen 2: Markedsutvikling fra 2016 til 2017 for ulike hovedgrupper av togtilbud.

Togproduktgruppe	Endring i antall reiser fra 2016 til 2017
Nattog	-10,5 pst.
Fjerntog dagtog (Nordlandsbanen/Sørlandsbanen)	-2,7 pst
Regionale togtilbud	+0,1 pst.
Inter City	+8.2 pst.
Lokaltrafikk rundt storbyene	+6,7 pst,

Totalt antall personkilometer økte med 3,1 pst fra 2016 til 2017. Dette samsvarer med generell trend i markedsutvikling med økning av korte reiser og stagnasjon i lengre reiser.

Produksjon

I Trafikkavtalen var det avtalt en produksjon på 31,7 mill. togkilometer for 2017. Faktisk produksjon endte 5,3 % lavere. Jærbanen, Flåmsbana og Saltenpendelen har størst avvik mellom avtalt og faktisk produksjon i togkilometer. Lokaltog Oslo har 8,4 pst lavere produksjon enn avtalt og bidrar sterkt til avvik i leveranse totalt sett for alle tog produkter. Målt i antall setekilometer var det 0,7 pst. avvik mellom avtalt og faktisk produsert nivå.

3.2 Status i gjennomføring av reformen

Gjennomføring av jernbanereformen

Regjeringen redegjorde i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* for innholdet i jernbanereformen. Jernbanereformen er omgripende og representerer den største strukturelle endringen i sektoren siden 1996, da forvaltningsbedriften NSB ble delt i etaten Jernbaneverket og selskapet NSB BA.

Reformen skal bidra til en mer hensiktsmessig styringsstruktur, en mer forretningsmessig innretning av sektoren, bedre effektivitet og sterkere kundeorientering.

Strukturelle endringer

I 2017 er de strukturelle endringene i sektoren i hovedsak gjennomført. Jernbanedirektoratet og jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF var i operativ drift 1. januar 2017. Eierskapet til Mantena AS og selskapene Norske tog AS og Entur AS ble overført fra NSB til Samferdselsdepartementet i april 2017. Et viktig formål med Norske tog og Entur er å gi alle togselskaper som trafikkerer det norske jernbanenettet tilgang til rullende materiell og en samordnet reiseplanleggings- og billetteringstjeneste. Dette bidrar til å

redusere etableringskostnadene for nye operatører og sikrer dem tilgang til viktige innsatsfaktorer. ROM Eiendom AS ble fisjonert fra NSB og ble en del av Bane NOR-konsernets virksomhet i mai 2017.

Norsk jernbanemuseum er skilt ut av Jernbanedirektoratet som en egen virksomhet. Styringen av museet er delegert til Jernbanedirektoratet. Norsk jernbaneskole er inntil videre plassert i Jernbanedirektoratet og fungerer som et nasjonalt kompetansesenter for jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet har i 2017 arbeidet videre med å finne endelig styrings- og tilknytningsform for museet og skolen, jf. egen omtale.

Styringsstruktur i sektoren

I tillegg til strukturelle endringer har jernbanereformen medført endringer i styringen av sektoren. Samferdselsdepartementet har det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren innenfor rammen av en helhetlig transportpolitikk. Sektoren følges opp i de årlige budsjett- og styringsprosessene. Jernbanedirektoratet ivaretar den operasjonelle styringen og koordineringen av enheter i sektoren og forvalter tildelte bevilgninger.

Styringen ivaretas i all hovedsak ved inngåelse av avtaler mellom Jernbanedirektoratet og henholdsvis Bane NOR, togselskaper og på enkelte områder med Entur og Norske tog. Avtalene direktoratet forvalter, innrettes slik at kravene til leverandøren er i samsvar med Stortingets forutsetninger og føringer for bevilgningsvedtakene. Som ledd i reformen vil avtalestyringen gradvis innrettes mot realisering av effekter (flere avganger, redusert reisetid, bedret driftsstabilitet mv.), resultatmål og større pakker av tiltak som strekker seg over flere år, heller enn gjennomføring av beskrevne enkelttiltak og aktiviteter.

Kunnskap om markedet og kundenes behov for mobilitet ligger til grunn for Jernbanedirektoratets operative styring og utforming av det framtidige togtilbudet der kjøp av persontogtjenester, infrastruktur, materiell, salg og distribusjon og kompetanse ses i sammenheng. Bane NOR sin organisering som statsforetak, med andre rettslige rammevilkår, tydelig eierstyring og bestilling av infrastrukturtenester gjennom langsiktige avtaler basert på klare resultatkrav, forutsigbar finansiering og avklarte forventninger fra eier, vil legge til rette for mer effektiv drift, forvaltning og utbygging av jernbaneinfrastruktur.

Avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR

Oppdragene Bane NOR tildeles fra staten ved Jernbanedirektoratet inngås gjennom avtaler som partene forhandler fram. Det er i 2017 inngått avtaler med Bane NOR innen fire hovedområder:

- *En overordnet avtale som fastsetter prinsipper for avtalestyring og rapportering, er løpende og påvirkes ikke av de årlige statsbudsjettene. Avtalen angir de generelle rammene for Bane NORs løpende oppgaver og finansieringen av disse.*
- *Avtale om tilgang til eksisterende infrastruktur (drift og vedlikehold). Denne avtalen gjelder kjøp av tjenester som angår drift, vedlikehold, fornying og trafikkstyring. Avtalen beskriver hvilken funksjon og kvalitet infrastrukturen skal ha (ytelse). Avtalen er fireårig, og baseres på en intensjon om at de økonomiske rammer for 2018 videreføres også for 2019-21. Dette gir finansiell forutsigbarhet, noe som sammen med foretakets operasjonelle frihet vil bidra til effektiv innretning av arbeidet.*
- *Avtale om utredning av ny infrastruktur. Bane NOR er ansvarlig for å utarbeide konseptvalgutredninger (KVU) og øvrige utredninger som kun gjelder jernbane. Direktoratet bestiller hele utredninger eller deler av dette fra foretaket.*
- *Avtaler om planlegging og prosjektering av ny infrastruktur. Bane NOR har oppgaven med å planlegge ny infrastruktur fra og med kommunedelplannivå. For de store prosjektene innebærer dette at foretaket skal stå for planleggingen etter at regjeringen har besluttet hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging på grunnlag av KVU og ekstern kvalitetssikring KS1.*
-

- avhengig av prosjektenes omfang og kompleksitet. For de store investeringsprosjektene over 750 mill. kr inngår Jernbanedirektoratet egne avtaler knyttet til hvert enkelt prosjekt. I avtalene fastsettes bl.a. ferdigstillestidspunkt og en konkretisering av infrastrukturleveransen.

Jernbanedirektoratet har også etablert avtaler mellom togselskapene og hhv Entur AS og Norske Tog AS. Disse avtalene skal sikre koordinering, effektiv ressursbruk og legge til rette for like konkurransevilkår i sektoren.

Konkurranse om persontogtransport

I tillegg til de strukturelle tiltakene i jernbanereformen, gjennomføres andre store grep. Et viktig tiltak for å øke kundeorienteringen i sektoren er innføringen av konkurranse om retten til å drive persontransport med tog. Trafikkavtalene Jernbanedirektoratet inngår med togselskapene vil være flerårige forutsatt etablering av nødvendige fullmakter. I 2017 er det fremforhandlet nye avtaler om direktetildelt trafikk med NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS. Begge avtalene ble formelt inngått på nyåret 2018. I tillegg er konkurransen om første trafikkpakke (Trafikkpakke Sør) igangsatt i 2017. Direktoratet har i 2017 også forberedt konkurransen om de to neste trafikkpakkene.

3.3 Jernbanedirektoratets aktiviteter og resultater

Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling, jf. Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, jf. Tildelingsbrevet 2017.

Jernbanedirektoratet skal drive virksomhet i egen regi og kjøpe jernbanetjenester (drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av infrastruktur og kjøp av persontransport med tog) i tråd med føringer i Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2016-2017).

Jernbanedirektoratet skal være det koordinerende ledd i jernbanesektoren og skal på en effektiv måte forvalte og utvikle kjøpet av persontransporttjenester med tog og infrastrukturtenester i tråd med overordnede transportpolitiske mål.

Jernbanedirektoratet har brukt 2017 på å etablere mål, strategier og prosesser. De viktigste oppgavene i 2017:

Utlyse første trafikkpakke og inngå offentlig kjøpsavtaler med NSB og NSB Gjøvikbanen⁸

Trafikkpakke 1 Sør» ble utlyst 12. oktober 2017 i forbindelse med statsbudsjettet, og tilbudsfrist var 1. mars 2018. Den første trafikkavtalen «Trafikkpakke 1 Sør» skal etter planen være i drift fra 9. juni 2019, og den andre fra ruteterminskiftet i desember 2019. Inntil trafikkstart for konkurranseutsatte trafikkpakker, blir togtilbudet utført av NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS gjennom direktetildelte trafikkavtaler med direktoratet.

Inngå, videreutvikle og følge opp avtaler Bane NOR SF

Overordnet avtale og Avtale om tilgang til eksisterende infrastruktur for 2017 er inngått med Bane NOR SF. I 3. tertial har videreutvikling av disse og kommende avtaler vært en sentral aktivitet og nye, flerårige avtaler ble signert 21. desember. I tillegg til disse avtalene er det inngått avtaler med Bane NOR SF om Utredning (K02), Planlegging og prosjektering (K03) og Bygging (K04) i henhold til pågående og planlagte aktiviteter.

I løpet av året er system for endringshåndtering av avtaler mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet ferdigstilt og tatt i bruk, og det har vært arbeidet med å forbedre og videreutvikle avtalemaler,

⁸«Trafikkpakke 2 Nord» forventes utlyst i løpet av 1. tertial 2018 med tilbudsfrist i løpet av 2. tertial 2018. «Trafikkpakke 3 Vest» forventes utlyst omkring årsskiftet 2018/19.

leveranseoppfølging, tertialrapportering og prosesser for samhandling mellom Bane NOR og direktoratet. Innenfor dette arbeidet inngår å etablere system for endringslogg.

Bane NOR har levert 3 tertialrapporter i løpet av 2017. Disse har blitt gjennomgått i felles møter og danner et godt grunnlag for oppfølging av avtalte leveranser.

Utarbeide handlingsprogram for jernbanesektoren

Handlingsprogram for jernbanesektoren 2018-2029 er en oppfølging og konkretisering av Nasjonal transportplan 2018-2029 og omfatter nå hele jernbanesektoren, herunder drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur og investeringer i ny infrastruktur, statlig kjøp av persontogtjenester/konkurransesutsetting av togtilbudet, billettering, rullende materiell, verksteder etc. Handlingsprogrammet tilpasses styringsmodellen for Bane NOR, togselskapene og de øvrige selskapene som er etablert gjennom jernbanereformen. Handlingsprogrammet skal bidra til å nå fastsatte mål i Nasjonal transportplan 2018-2029 og målsettingen med reformen, herunder gjøre sektoren mer effektiv og skape kundeorientering i alle ledd.

Handlingsprogrammet for jernbanesektoren blir sendt på høring 6. april 2018 og endelig fastsatt i juli 2018.

Nasjonal transportplan 2022-2033

Arbeid med utredningsgrunnlag for Nasjonal transportplan 2022-2033 er påbegynt i det tverretatlige samarbeidet. Samferdselsdepartementet har ikke gitt retningslinjer for videre prosess. Når disse foreligger vil etatenes grunnlagsarbeid tilpasses.

Byutredninger og byvekstavtaler

Det er gjennomført byutredninger i åtte av de ni byområdene som det skal inngås byvekstavtaler med i 2018/2019. For Oslo/Akershus er KVV Oslonavet betraktet å gi tilstrekkelig grunnlag for vurdering av tiltak for å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken. For de øvrige byområdene (Bergen, Trondheim, Stavanger, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland, Kristiansand og Tromsø) forelå utredningene ved årsskiftet 2017/2018. Det blir arbeidet videre med byutredninger fase 2 i alle byområdene i 2018, som grunnlag for innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Utvikle markeds- og samfunnskontakt

Jernbanedirektoratet skal sette brukeren og samfunnet behov i fokus når jernbanen utvikles som en viktig del av det samtlende kollektivtilbudet. Gjennom oppstartsåret 2017 har Jernbanedirektoratet startet arbeidet med å få økt innsikt og kunnskap om kunder og markedet for å skape attraktive transporttilbud. Denne oppgaven krever at Jernbanedirektoratet har dialog med kundene og samarbeider godt med øvrige aktører i sektoren og kollektivaktørene i hele landet.

Det er startet et prosjekt - «Prosjekt kundeinnsikt» - hvor hensikten er å danne en beskrivelse av nåsituasjonen, vurdere framtidig behov for innsikt, samt å utvikle og gjennomføre konkrete kundeundersøkelser. I dette arbeidet kartlegges hvordan kundetilfredsheten måles og hvordan eventuelt målingene kan videreutvikles og samkjøres bedre for hele sektoren.

Det ble iverksatt planlegging av mange av de identifiserte tiltakene i 2017 og planlegging av flere av tiltakene fortsetter i 2018.

Reiseplanlegging og billettering

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standarder innenfor reiseplanlegging og billettering for samlet kollektivtrafikk. Med dette fulgte ansvar for Håndbok for elektronisk billettering (V821) og Håndbok for nasjonale rutedata (N801). I juni ble det igangsatt et prosjekt som innebærer en større revisjon av håndboken for billettering. Arbeidet utføres med bred involvering fra fylker og kollektivselskaper, samt Entur AS. Arbeidet skal utarbeide og evaluere eksisterende standarder og praksis for elektronisk billettering innen helhetlig kundeopplevelse, pris og forretningsregler, løsning og teknologibeskrivelse, samt en ny versjon av

bransjenorm for billettering i tråd med EUs nye personvernforordning (GDPR). Dette arbeidet forventes ferdigstilt sommeren 2019.

Som en del av arbeidet med håndbøkene deltar Jernbanedirektoratet også i internasjonalt standardiseringsarbeid på de aktuelle områdene.

Jernbanedirektoratet er ansvarlig for kjøp av tjenester innen billettering og reiseplanlegging fra det statlige selskapet Entur AS. Entur AS har ansvar for reiseplanlegging og billettering for en samlet kollektivbransje, og finansieres gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Oppdraget kan oppsummeres til:

- Innsamling og tilgjengeliggjøring av kollektivdata, som rute- og sanntidsdata
- Tilrettelegging for nasjonal, sømløs billettering

Entur AS lanserte sin publikumstjeneste på app og web 2. november 2017 for kollektivbransjen. Denne tjenesten bygger på de nye baksystemene som er etablert. Tjenesten ble godt mottatt i kollektivbransjen, og appen lanseres og markedsføres ut mot sluttkundene i 2018.

Jernbanedirektoratet er ansvarlig for anskaffelser av tjenester fra Entur AS, som skal legge til rette for en nasjonal, sømløs billettering. Dette skal gjøres gjennom gjenbruk og videreutvikling av systemer fra selskapet Interoperabilitetstjenester AS (IO). Dette selskapet har vært eid av NSB og 15 fylkeskommuner inntil Entur AS kjøpte aksjene i selskapet med virkning fra 2. januar 2018.

1. januar 2018 trådte en ny lov hjemmel i kraft som innebærer at fylkene/operatørselskapene skal betale gebyr for finansiering av disse tjenestene pålydende 13,9 mill. kr for 2018. Videre vil staten finansiere 7 mill. kr av tjenesten. Den 13. desember 2017 arrangerte Jernbanedirektoratet et informasjonsmøte for alle berørte parter for å informere om den nye gebyrordningen. Det vil i første kvartal 2018 sendes ut en informasjonspakke til fylkene, med innhold og prosedyrer knyttet til ordningen, sammen med forslag til en samhandlingsmodell med forespørsel om høringsinnspill.

Jernbanestatistikk

Jernbanestatistikken ble utgitt i 2017 og har som formål å presentere de viktigste tallene som beskriver norsk jernbanesektor. Den oppdateres hvert år og er tilgjengelig for politikere, ansatte i transportsektoren, journalister og ellers alle med interesse for norsk jernbane.

Utrednings- og utviklingsoppgaver

Jernbanedirektoratet har i 2017 hatt hovedfokus på arbeidet med byutredninger og utredning av mer kortsiktige effekter som følge av infrastrukturiltak. Det er også igangsatt et tverretattlig arbeid med teknologi, trender og drivkrefter og miljø- og klimatilpasning. De største utrednings- og utviklingsoppgaver som Jernbanedirektoratet har igangsatt i 2017 er:

- Utredningsoppgaver knyttet til rullering av Nasjonal transportplan og utarbeidelse av handlingsprogram
- Godsstrategi for mellomlang sikt 2022-2033, inkludert utredning av markedskrav, fremtidig godsnettverk og godsforbindelse for jernbane til kontinentet.
- Fjerntogstrategi og utredning av forbedret togtilbud, jf. Tildelingsbrev 4.9.2017.
- Byutredninger.
- Alnabru godsterminal fase 2, videre utvikling av Alnabru godsterminal for økt kapasitet.

I tillegg kommer en rekke utredningsoppgaver knyttet til togtilbud, materiellstrategi, kjørevegsavgift og metodeutvikling for å beregne effekter av tiltak, både tverretattlig og i egen regi.

Norsk Jernbaneskole

Norsk jernbaneskole er et nasjonalt kompetansesenter for hele jernbanesektoren. Skolen utdanner lokomotivførere, togekspeditører og togledere. I tillegg vektlegges tilbud om opplæringer og godkjenninger av sikkerhetskritisk karakter. Skolen holdt gjennomgående høy kvalitet på opplæring og drift i 2017, samtidig som skolen gjennomførte store og spennende utviklingsprosjekter. I 2017 har Jernbanedirektoratet vurdert og gitt en anbefaling av skolens tilknytningsform i sektoren. Jernbanedirektoratet anbefalte at lokførerdelene blir underlagt Jernbanedirektoratet og at resten av virksomheten overføres til Bane NOR SF.

Norsk jernbaneskole leverte opplæring med gode resultat for et høyt antall kursdeltakere, studenter og aspiranter.

Deltakere som fikk opplæring på skolen, fikk kunnskap og ferdigheter for å kunne utøve yrker i jernbanesektoren. Med eksamensresultat på 96 prosent bestått og en gjennomføring på over 91,5 prosent for studenter og aspiranter, leverte Norsk jernbaneskole over måltall. Samtidig viser evalueringene at bransjen er svært fornøyd med opplæringen, at sensorene mener at skolen har høy kvalitet på opplæring og eksamen, og at studenter og deltakere er fornøyde med opplæringen de får.

Norsk Jernbanemuseum

Jernbanedirektoratet etatstyrer Norsk Jernbanemuseum som en underliggende etat. Museet har i 2017 mottatt sikkerhetssertifikat og lisens fra Statens Jernbanetilsyn. Museet har hatt et høyt aktivitetsnivå og en klar økning i besøkstall. Synligheten i media har vært god, med blant annet NRKs «Sommertoget» og «Julenøtter». Den største utfordringen for museet er forvaltning av samlingene. For gjenstandssamlingene er nye lokaler identifisert og plan for flytting av samlingen er påbegynt. Samlingen av historisk jernbanemateriell er plasskrevende. Museet har satt i gang flere prosesser for å avhjelpe situasjonen.

Forskning og utvikling i sektoren

Nasjonal transportplan 2018-2029 beskriver et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Økt kunnskap innen fagområder som er relevante og viktige for fremtidens jernbane og dens rolle i samfunnet vil styrke beslutningsgrunnlag, øke aktørenes evne til effektivisering, og på sikt føre til en mer pålitelig og robust infrastruktur og bedret transporttilbud til de reisende og godsneringen.

I Regjeringens Langtidsplan for forskning og høyere utdanning trekkes det frem tre overordnede mål; 1) styrket konkurransekraft og innovasjonsevne, 2) løse store samfunnsutfordringer og 3) utvikle fagmiljøer av fremragende kvalitet. Jernbanesektoren møter disse utfordringene ved å ta utgangspunkt i tre sentrale drivere for FoU-innsatsen:

- Jernbanens markedsposisjon og grønt skifte
- Teknologisk endringstakt og kompleksitet
- Næringslivets konkurransekraft

Jernbanesektoren behøver derfor tilgang på kunnskap og teknologi for å kunne ta gode beslutninger. Det er sterke drivere i tiden for å bruke moden og ny teknologi på nye områder og måter. Ny teknologi, nye metoder og arbeidsprosesser gir muligheter for mer kostnadseffektive plan-, bygge- og vedlikeholdsprosesser. Nye verdinettverk og delingsøkonomi oppstår, og dette påvirker reisebehov og atferd og gir individet flere valgmuligheter.

Den teknologiske utviklingen er komplisert og ikke tilgjengelig for alle, når og hvordan de teknologiske mulighetene innføres i arbeids- og næringsliv og i våre adferdsmønstre, er ikke lett å forutsi. Det må framskaffes kunnskapsgrunnlag for hvordan utviklingen kan bidra til å øke kvaliteten for gods- og kollektivsystemets fremtidige kunder, til en mer kostnadseffektiv infrastruktur både mht. planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

Jernbanedirektoratet samarbeider strategisk om FoU på nasjonalt og internasjonalt nivå – finansielt, faglig og informativt. For samordning av nasjonale og internasjonale rammebetingelser for forskning benyttes formelle nettverk som EUs forskningsprogrammer, Shift2Rail og det nasjonale virkemiddelapparatet med Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Enova i spissen.

For spesifikke tematiske forskningsbehov benyttes mer formaliserte samarbeidsavtaler og -former med aktører fra jernbane- og transportsektoren for øvrig, utdannings- og instituttsektoren. I 2017 gjennomførte Jernbanedirektoratet forskningsaktiviteter innen følgende tematiske områder:

- Tilbringertransport og -tjenester, smartfeeder og Melhus p&r
- Transportanalyse, BYTRANS og smart RVU
- Klima og miljø, MOZEEES, CENSES, KLIMA 2050 og SH2IFT

Kunnskapsutvikling gjennom samarbeid med UITP og Kollektivtrafikkforeningen

Jernbanedirektoratet har i 2017 iverksatte flere tiltak for å styrke kompetansen og følge utviklingen innen mobilitetsområdet. Direktoratet har valgt å melde seg inn i UITP, den internasjonale kollektivtrafikkorganisasjonen, for å ha direkte adgang til de diskusjoner, kurs, konferanser og rapporter som utvikles i organisasjonen. UITP har i dag en proaktiv tilnærming til de til dels disruptive endringene i sektoren, og har blant annet åpnet for medlemskap i organisasjonen for bedrifter som Uber, Door2door osv, for å underbygge intensjonen om å få til felles løsninger til beste for samfunnet. Organisasjonen har definert digitalisering og fornybare transportløsninger som to av hovedsatsingsområdene for utvikling av kunnskap og strategidokumenter i gjeldende periode.

Jernbanedirektoratet har i dag verv i UITP gjennom ledelse av komite for transport og byutvikling og er invitert til å delta i komite for lokale og regionale tog tjenester.

Direktoratet har også hatt dialog med Kollektivtrafikkforeningen med intensjon om medlemskap i 2018, hvor en sammen med fylkeskommuner og administrasjonsselskaper kan utvikle felles kunnskapsgrunnlag for å møte utviklingen innen mobilitetsmarkedet. Kunnskap som utvikles og deles gjennom Kollektivtrafikkforeningen vil testes ut gjennom samarbeidsavtaler mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene etter hvert som en utvikler integrerte løsninger i regionene.

Oppfølging av hovedmålene

Bane NOR rapporterer på indikatorer i sin tertialrapport til direktoratet. Resultat og måloppnåelse følges opp i tertialmøter med Bane NOR. Forventninger, resultat, årsaker og tiltak diskuteres i samme møte. Jernbanedirektoratet gjennomfører egne møter med foretaket vedrørende resultat og måloppnåelse ved behov. Jernbanedirektoratet og Bane NOR jobber med å videreutvikle rapportering hvor omtale av resultat og måloppnåelse er ett av forbedringsområdene som er identifisert.

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.

Økt framkommelighet oppnås ved å forbedre eksisterende infrastruktur, bygge ny infrastruktur og ved å utvikle togtilbudet i tråd med kundenes og samfunnets behov. Jernbanedirektoratets viktigste virkemidler for å oppnå hovedmålet er kjøp av transporttjenester med tog, og kjøp av infrastruktur tjenester med målsatte krav til leveransene.

3.1.1 Kjøp av transporttjenester med tog

Jernbanedirektoratet skal inngå trafikkavtaler med togoperatører om å drive persontrafikk med tog innenfor definerte trafikkpakker. Jernbanedirektoratet har utarbeidet en plan for konkurranseutsetting av trafikkpakker. Målet med konkurranseutsetting er å bidra til et bedre togtilbud, åpne jernbanesektoren for forbedringer og gjøre at staten får mer igjen for sin ressursinnsats innenfor jernbanesektoren.

Trafikkkpakke 1 sør omfatter Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Konkurransesgrunnlaget ble publisert til prekvalifiserte tilbydere i oktober 2017. Tildeling og kontraktsignering skjer etter planen sommeren 2018 og trafikkstart er 9. juni 2019.

Arbeidet med trafikkkpakke 2 nord ble påbegynt høsten 2017 og konkurransesgrunnlaget skal etter planen sendes ut prekvalifiserte tilbydere våren 2018. Trafikkkpakke 2 omfatter strekningene Nordlandsbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Dovrebanen, Raumabanen og Rørosbanen.

Jernbanedirektoratets videre plan for konkurranseutsetting omfatter trafikkkpakke 3 vest. Deretter skal togtilbudet i Østlandet konkurranseutsettes i form av 3-4 pakker.

Trafikkavtalen med NSB AS

I tredje tertial oppfylte NSB AS regularitetskravene for alle togproduktgruppene i avtalen. For avtalen som helhet var 90pst. av alle avgangene punktlig. 15 pst. av forsinkelsestimene i tredje tertial skyldtes NSB. Selskapet viser til store økninger i forsinkelsestimer som skyldes trafikkkavvikling og utenforliggende forhold. Det var mindre økninger for forhold som skyldtes NSB og Bane NOR. NSB overoppfylte leveransekravene knyttet til antall seter i Osloområdet både for intercity og lokaltog.

Selskapet rapporterer om en vekst i antall reiser på 6,6 pst. og antall personkilometer på 3,1 pst. for året under ett. En ikke ubetydelig andel av dette skyldes streiken i 2016. Trafikkinntektene gikk ned med 2,7 pst grunnet reduksjon i pris for periodebilletter.

Selskapets kundetilfredshet gikk ned med ett poeng til 75 fra toppnivået i undersøkelsen våren 2017. Resultat er likevel det beste noensinne på høsten, og kommer etter en sommer med omfattende planlagt arbeid i og ved spor.

Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS

NSB Gjøvikbanen AS har i tredje tertial begynt innfasingen av Type 75 som erstatning av Type 69G. Selskapet har opplevd noen innkjøringsutfordringer og «barnesykdommer» på de nye togsettene, men regner med at disse er løst i løpet av første tertial 2018.

I tredje tertial hadde NSB Gjøvikbanen en operatørvhengig regularitet på 99,7pst. Operatørvhengig punktlighet ble 98,9 pst. for 3 tertial, mens totalpunktligheten var 84 pst. Den lave totalpunktligheten skyldes i stor grad flere togbevegelser på Gjøvikbanen i perioden Lieråstunnelen var stengt for vedlikehold (tog til/fra Bergensbanen).

NSB Gjøvikbanen AS rapporterer om en vekst i antall reiser både over tellepunkt Kjelsås og tellepunkt Jaren, og vil få utbetalt maksimal bonus for 2017. Nittedalsmarkedet har i lengre tid vist en god vekst, mens veksten over Jaren nå har kommet tilbake. Selskapet mener økt vekst trolig har sammenheng med økte takster i bomringen i Oslo og ny bompengerekkering ved Jaren. Omsetningen innen eget takstområde økte med 7pst. hvorav litt over halvparten skyldtes takstendringen i februar.

NSB Gjøvikbanen oppnådde en kundetilfredshet på 73 poeng høsten 2017. Dette er en nedgang på ett poeng fra vår 2017, men samme resultat som høsten året før. Kun ett togsett Type 75 var innfaset i perioden mens undersøkelsen pågikk.

NSB Gjøvikbanen AS har forespurt Jernbanedirektoratet om bankgarantien stilt for 2006 – 2017-avtalen kan opphøre i forbindelse med overgang til ny avtale. Jernbanedirektoratet vil komme tilbake til SD om dette når vi har vurdert saken, da denne garantien er stilt til departementet.

Trafikkavtalen med Flytoget AS

Flytoget AS rapporterer årlig til Jernbanedirektoratet med frist i april. Tall for 2017 vil rapporteres i rapport for 1. tertial 2018.

Trafikkavtalen med SJ AB om Stockholmstrafikken

SJ AB rapporterer årlig til Jernbanedirektoratet med frist i april. Tall for 2017 vil rapporteres i rapport for 1. tertial 2018.

Trafikkavtalen med Trafikverket om Ofotbanen

Trenden med økt antall reisende på Ofotbanen innad i Norge fortsetter og i andre halvår 2017 var det en økning på 6,5 pst. sammenlignet med 2016 (fra totalt 2.488 reisende til 2.649). Totalt antall reisende på Ofotbanen hadde en oppgang på 20,5 pst. sammenlignet med andre halvår 2016.

Nye direktetildelte avtaler med hhv. NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS

Inntil trafikkstart for konkurranseutsatte trafikkpakker, blir togtilbudet utført av NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS gjennom direktetildelte trafikkavtaler med direktoratet. Avtalene om persontrafikk tjenester mellom NSB og Jernbanedirektoratet er inngått. Det er totalt fire avtaler som er inngått. Én avtale med henholdsvis NSB og NSB Gjøvikbanen for 2018, samt en avtale med NSB for perioden 2019-2022 og en avtale med NSB Gjøvikbanen for 2019-2024.

Materiellstrategi og langsiktig plan for disponering av togmateriell

Jernbanedirektoratet har utarbeidet et grunnlag for en materiellstrategi. Grunnlaget adresserer behov for fornying, vekst og endringer i anvendelse og utgjør underlag for Jernbanedirektoratets arbeid med Handlingsprogram 2018-2029 for sektoren. Det tas sikte på å oversende denne til SD i løpet av 1. tertial 2018.

3.1.2 Kjøp av infrastrukturtjenesterDriftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid

Det er et mål at den samlede trafikkavviklingen skal kunne gjennomføres som planlagt uten store driftsforstyrrelser. Driftsstabiliteten måles gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. Etter en betydelig innsats med fornying av infrastrukturen, særlig i Oslo-området, har medført at det siden høsten 2011 har vært en positiv utvikling i driftsstabiliteten, jf. figur 2. Bane NORs resultater for driftsstabiliteten i 2017, oppetid og regularitet, var gode sammenlignet med året før.

Punktligheten beregnes som andelen tog i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjon ikke avviker mer fra ruten enn 3:59 minutter for lokaltog, Flytoget og InterCity-tog, og ikke mer enn 5:59 minutter for øvrige tog. Målet for punktlighet er 90 pst. for alle person- og godstog, utenom for Gardermobanen der målet er 95 pst.

Jernbanedirektoratet har i avtale om tilgang til eksisterende infrastruktur med Bane NOR SF, fastsatt måltall for 2017, som fremgår av målmatrisen i tabellene nedenfor. Resultatene for de enkelte indikatorene kommenteres under det enkelte målområde i rapporten.

Fastsatte mål for oppetid i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2017 vedrører kun Bane NORs andel av forsinkelsestimer. I tillegg fremkommer forsinkelsestimer som skyldes togselskapene og andre ytre forhold, som hverken kan tilskrives Bane NOR SF eller togselskapene. Mål for innstillinger vedrører alle årsaksforhold, unntatt planlagte innstillinger som følge av byggeprosjekter eller vedlikehold.

Oppetid

Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle togslag som inngår i ruteplanen.

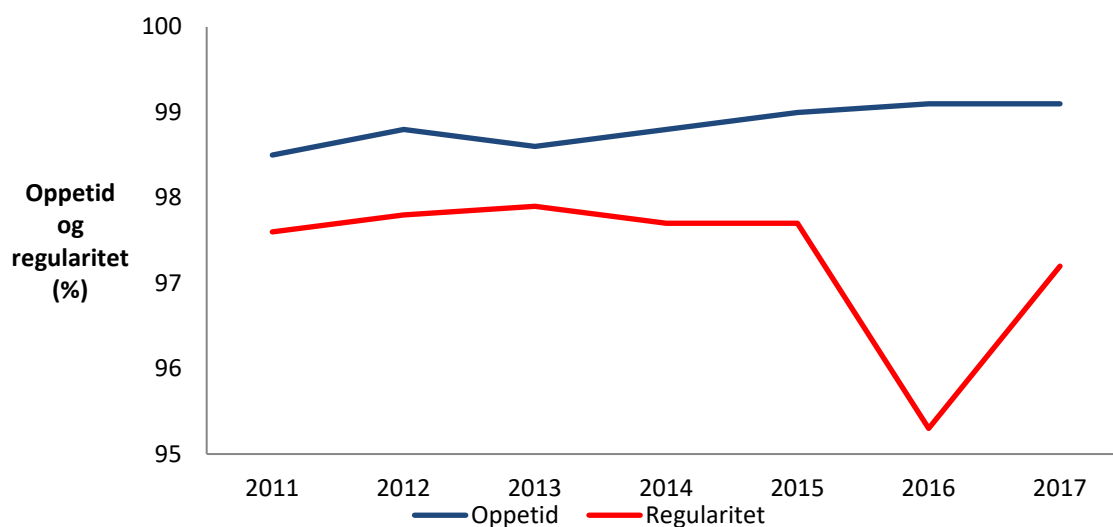
Høy oppetid og regularitet er avgjørende for jernbanens stabilitet og dette inngår som en del av Jernbanedirektoratets kjøp av tjenester fra Bane NOR SF og togselskapene.

Oppetiden i 2017 var 99,1 prosent og dermed under sektormålet på 99,3 prosent. Det er ulike årsaker som har medvirket til det svake resultatet i 2017. Det har vært feil som har gitt problemer i signalanlegg, sporveksleranlegg og kontaktledningsanlegget. Sammenlignet med tidligere år har det vært en positiv utvikling i oppetiden.

Tabell 3: Driftsstabilitet – oppetid og regularitet

Parameter	Frekvens	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Mål 2017	Mål 2023
Punktlighet										
Oppetid i pst.	Tertial	98,5	98,8	98,6	98,8	99,0	99,1	99,1	99,3	99,3
Regularitet i pst.	Tertial	97,6	97,8	97,9	97,7	97,7	95,3	97,2	99,2	99,3

Figur 2: Oppetid og regularitet

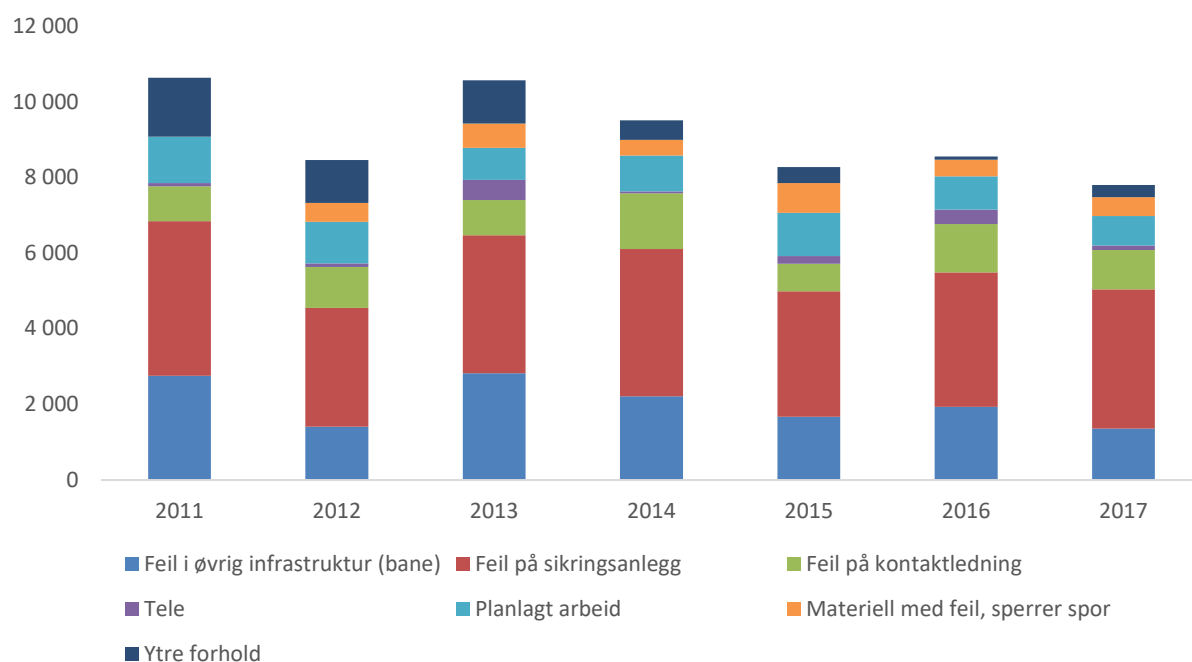


For 2017 ble det registrert 7 798 forsinkelsestimer som Bane NOR hadde ansvar for. Dette er et godt resultat og skyldes at det ikke har vært større hendelser med omfattende driftsforstyrrelser. Innføringen av smart vedlikehold med overvåking av drivmaskiner og andre komponenter også har bidratt positivt.

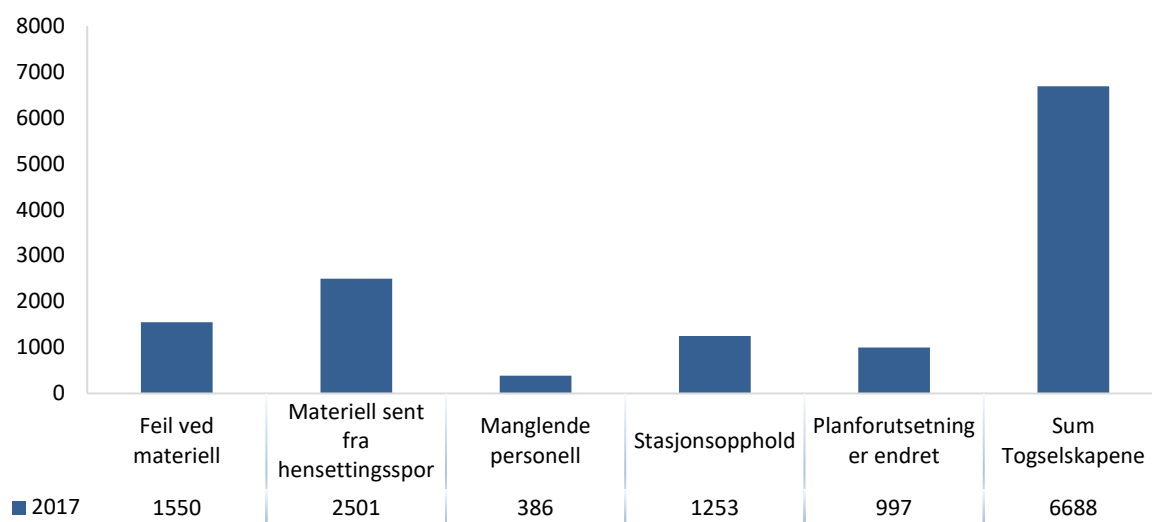
Tabell 4: Forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen – Fordelt på årsaksforhold Bane NOR

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Feil i øvrig infrastruktur (bane)	2 757	1 411	2 819	2 218	1 669	1 932	1 362
Feil på sikringsanlegg	4 089	3 136	3 652	3 888	3 318	3 558	3 678
Feil på kontaktledning	921	1 088	934	1 473	727	1 281	1 037
Tele	79	88	525	50	208	378	124
Planlagt arbeid	1 232	1 099	849	948	1 139	882	776
Materiell med feil, sperrer spor	0	500	648	410	785	436	498
Ytre forhold	1 555	1 140	1 139	519	428	83	323
Sum forsinkelsestimer Bane NOR	10 633	8 462	10 565	9 507	8 273	8 549	7 798

Figur 3: Antall forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen - Fordelt på årsaksforhold Bane NOR

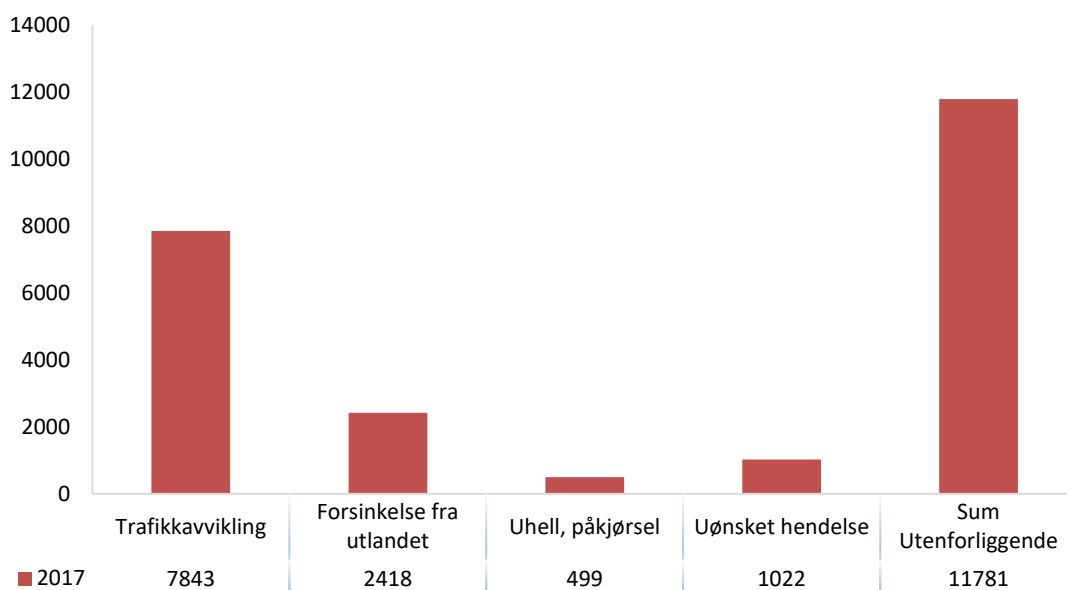


Figur 4 Antall forsinkelsestimer – Togselskapene



Figur 5 viser antall forsinkelsestimer som skyldes utenforliggende forhold. For utenforliggende er det registrert 11 781 forsinkelsestimer. Hovedårsaker er forhold knyttet til trafikkavvikling, forsinkelse fra utlandet og uønskede forhold.

Figur 5 Antall forsinkelsestimer – Utenforliggende forhold



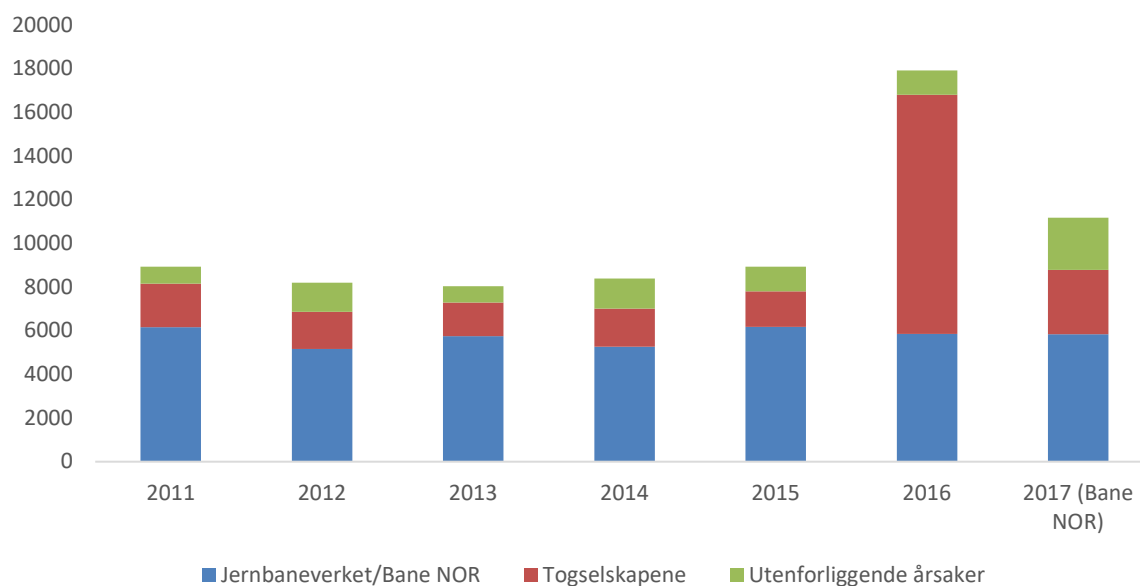
Regularitet

Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute og inkluderer kun persontog. I 2017 ble regulariteten 97,2 prosent (alle årsaksforhold), noe som er betydelig lavere enn målet på 99,2 prosent. For å nå målet på 99,2 pst., kan ikke mer enn om lag 8 av 1 000 tog bli innstilt. For å nå dette må antall innstillinger reduseres med om lag to tredjedeler. For å kunne nå dette ambisiøse målet må blant annet feil på infrastrukturen og innstillinger som skyldes togselskapene reduseres. Sammenlignet med året før er regulariteten bedret med 2 prosentpoeng.

Gjennom året har det vært flere ulike hendelser som har ført til et høyt antall innstillinger. Ras i forbindelse med arbeider på Follobanen har ført til mange innstillinger i første tertial. Det har også vært episoder med ledningsfall, påkjørsel, bombetrussel på Drammen stasjon, feil på sporvekselanlegg på Oslo S og problemer med flytoget i Romeriksporten. I tillegg har det blitt benyttet delinnstillinger i tett trafikkerte områder for å få trafikken i rute igjen. Dette er en praksis som har vært benyttet i de siste årene, og tillatt i trafikkavtalen med NSB, siden konsekvensene anses mindre for de reisende ved å tillate enkelte delinnstillinger enn ved å få store punktlighetsforstyrrelser.

Tabell 5: Antall innstillinger – Fordelt på ansvarsområder

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (Bane NOR)
Jernbaneverket/Bane NOR	6155	5158	5749	5263	6171	5852	5831
Togselskapene	1992	1705	1546	1753	1633	10957	2957
Utenforliggende årsaker	784	1328	742	1373	1132	1116	2385
Sum innstillinger (uten kode 5)	8931	8191	8037	8389	8944	17925	11173

Figur 6: Antall innstillinger - Fordelt på ansvarsområder⁹

Punktlighet

Punktlighet for alle persontog ble 91,0 prosent og målet (90 prosent) ble dermed oppnådd. Med Flytogets punktlighet på 95,6 prosent ble målet om 95,0 prosent punktlighet på Gardermoenbanen oppfylt.

For persontog i rush (Oslo) er årets punktlighet (86,0 prosent), som er marginalt bedre enn 2016 (85,3 prosent), men fortsatt under målet (90,0 prosent). Generelt har det i 2017 vært færre forsinkelsestimer som følge av infrastrukturfeil på kontaktledningsanlegget sammenlignet med 2016. Punktligheten for øvrige store byene gikk ned fra 89,6 prosent i 2016 til 85,7 prosent i 2017.

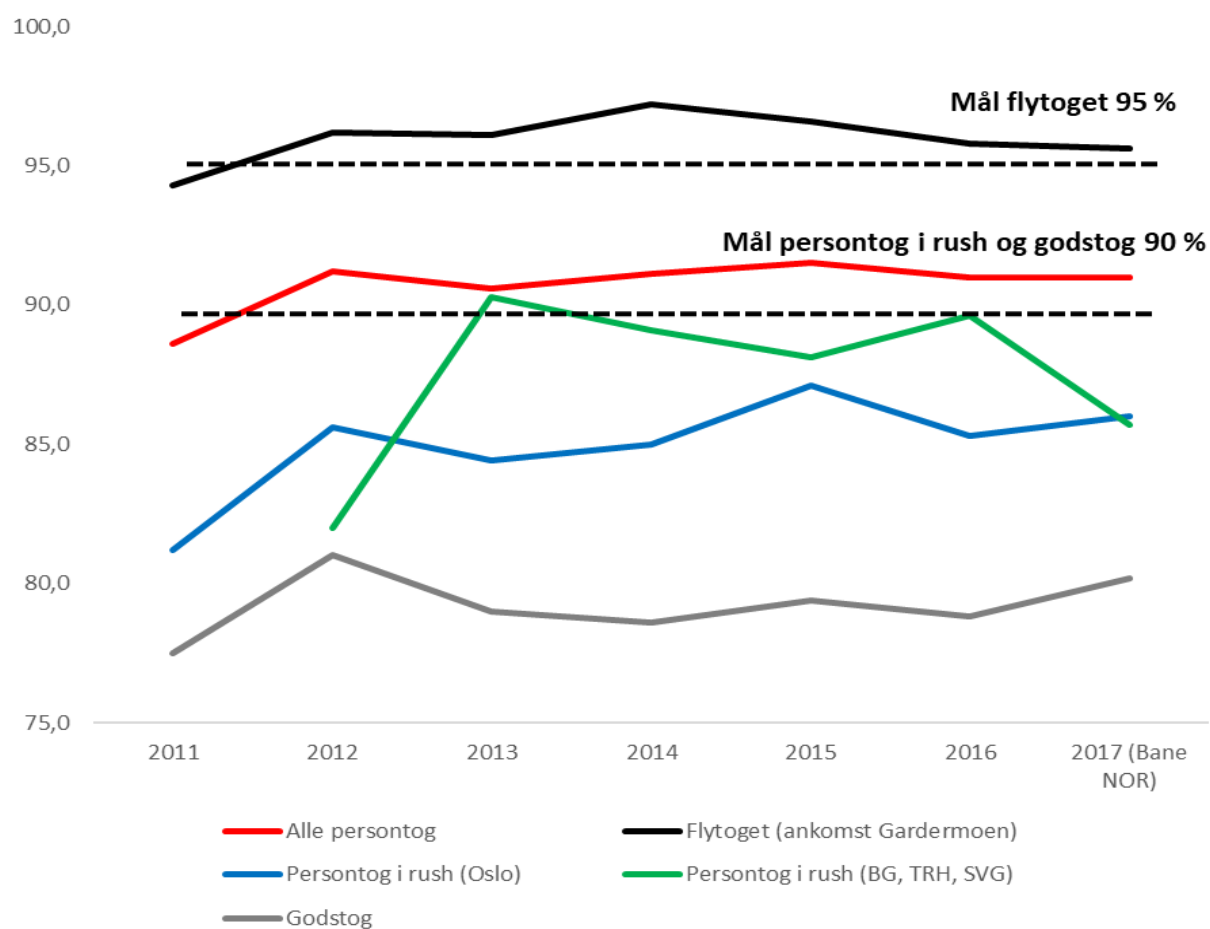
Punktligheten for godstog har økt fra 78,8 prosent i 2016 til 80,2 prosent i 2017. Høy avgangspunktighet på Alnabru bidro positivt til punktligheten på Gods. Avgangspunktigheten på Alnabru endte på 86,1 prosent, som er en økning på 4,0 prosent fra 2016. Dette skyldes en mer helhetlig planlegging av bruk av terminalen samt en tettere oppfølging av aktørene.

⁹ 2011-2016 viser historisk utvikling (Jernbaneverket). 2017 er Bane Nors rapportering på antall innstillinger.

Tabell 6: Punktlighet

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (Bane NOR)
Alle persontog	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0
Flytoget (ankomst Gardermoen)	94,3	96,2	96,1	97,2	96,6	95,8	95,6
Persontog i rush (Oslo)	81,2	85,6	84,4	85,0	87,1	85,3	86,0
Persontog i rush (BG, TRH, SVG)		82,0	90,3	89,1	88,1	89,6	85,7
Godstog	77,5	81,0	79,0	78,6	79,4	78,8	80,2

Figur 7: Punktlighet¹⁰



¹⁰ 2011-2016 viser historisk utvikling (Jernbaneverket). 2017 er Bane Nors rapportering på punktlighet.

Kundetilfredshet (KTI)

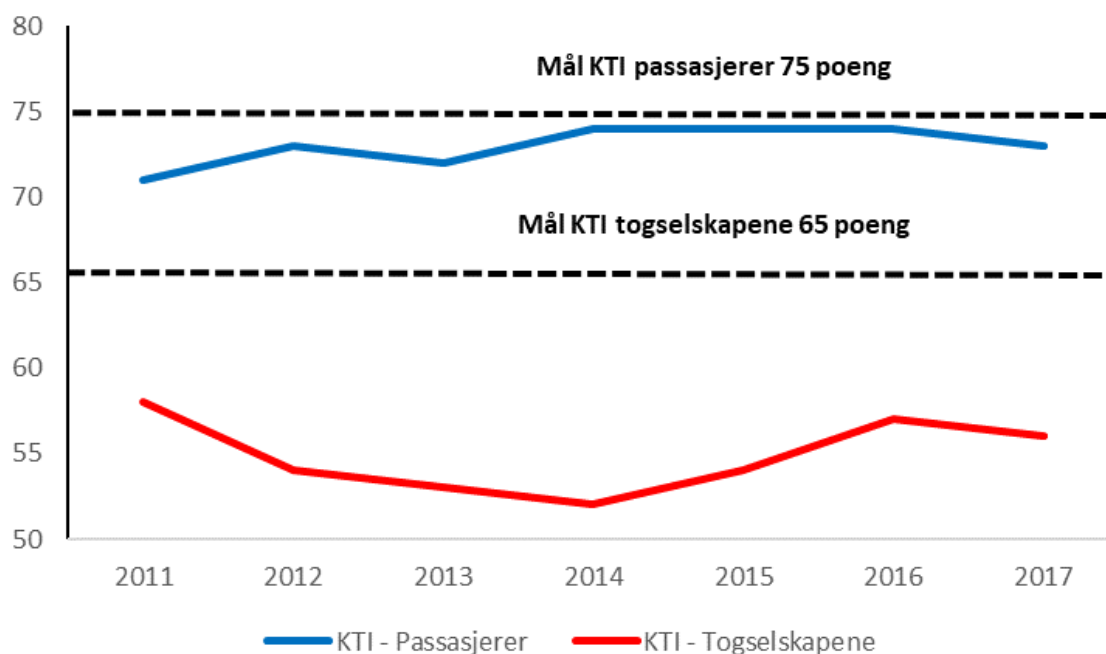
Det utføres kundetilfredshetsundersøkelser for både de reisende og for togselskapene sin tilfredshet med infrastrukturleverandør.

KTI passasjerer er kundeundersøkelser som måler i hvilken grad togpassasjerer er fornøyd med:

- Stasjonsområde lokaltrafikk
- Stasjonsområde region/riks
- Informasjon på stasjoner, lokaltrafikk
- Informasjon på stasjoner, region/riks
- Informasjon ved avvik, lokaltrafikk
- Informasjon ved avvik, region/riks

KTI beregnes som et gjennomsnitt av ovennevnte 6 kategorier.

Figur 8: Kundetilfredshet¹¹



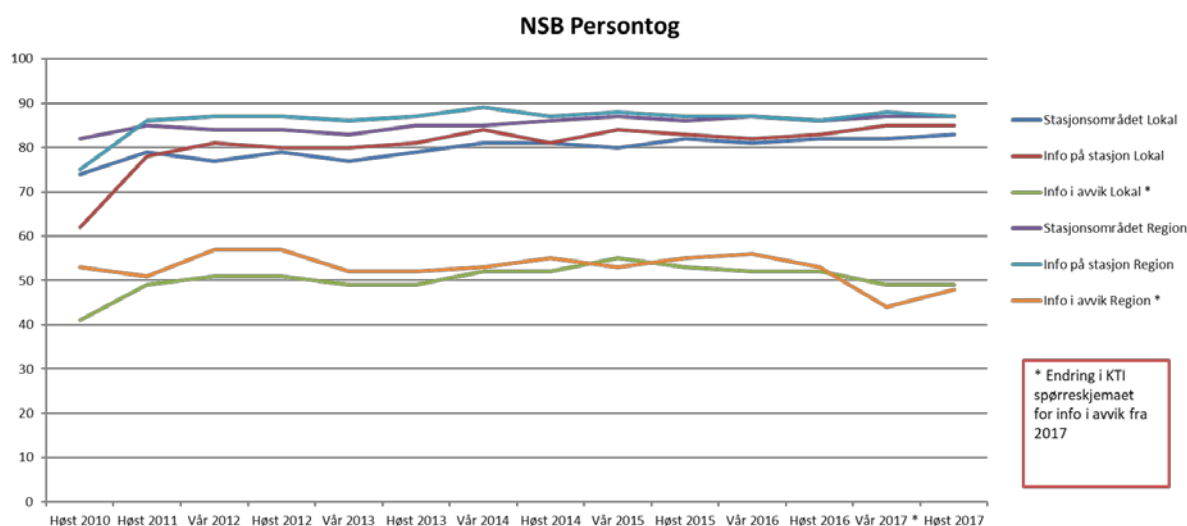
¹¹ 2011-2016 viser historisk utvikling (Jernbaneverket). 2017 er Bane Nors rapportering på kundetilfredshet.

Tabell 7: Kundetilfredshet

Parameter	Frekvens	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Mål 2017	Mål 2023
Kundetilfredshet										
KTI – Passasjerer	Å	71	73	72	74	74	74	73	75	75
KTI – Togselskapene	Å	58	54	53	52	54	57	56	65	70

Kundetilfredshet for de reisende

Samferdselsdepartementet har satt krav til togpassasjerenes tilfredshet og opplevelse av det samlede togtilbudet. Kundetilfredsheten påvirkes sterkt av driftsstabiliteten i togtrafikken. Dette understreker betydningen av å prioritere aktiviteter rettet mot å bedre punktligheten, regulariteten og opptiden.



KTI for passasjerer har oppnådd en samlet score på 73 poeng, som er under målet på 75 poeng. Dette er 1 prosentpoeng lavere sammenlignet med året før som hadde en score på 74 poeng. De reisende er meget fornøyd med stasjonsområdene og informasjon i normalsituasjon, mens det er utfordringer nyttet til knyttet informasjon ved avvik. Det er gjort noen endringer i spørsmålsstillingen gjeldende informasjon ved avvik. Resultatene er dermed ikke direkte sammenlignbare med tidligere målinger, men gir et riktigere estimat på hvordan de forskjellige kanalene oppleves av kunden. Det viktigste tiltaket her er at utrulling av det automatiske systemet for kunde- og trafikkinformasjon (KARI) ferdigstilles som planlagt.

Togselskapene sin tilfredshet

Kundetilfredshet som måler i hvilken grad togselskapene er fornøyd med infrastrukturforvalterens rolleutøvelse og leveranse. KTI for togselskapene har en score på 56 som også er under målet på 65 poeng. Dette er 1 prosentpoeng lavere sammenlignet med resultatet for året før som hadde en score på 57 poeng. Togselskapene er mest fornøyd med Bane NOR sin kundeoppfølging, fagkompetanse samt drift og vedlikehold av publikumsarealene. De største forbedringsområdene er å finne en hensiktsmessig måte å involvere togselskapene i utviklingsarbeid bl.a. på verkstedene og kapasitet og informasjon på godsterminalene.

Bane NOR har i arbeidet etter undersøkelsen fått en bred forankring i selskapet på en handlingsplan med tiltak som må igangsettes samt hvor ansvaret skal plasseres

3.6 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

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

Det er trygt å kjøre tog i Norge. Sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet er blant de beste i Europa. Ulykkesrisikoen er på et stabilt lavt nivå, selv om trafikken øker. Personer som oppholder seg i sporet og på planoverganger utgjør i tillegg til ras/skred den største risikoen for jernbaneulykker. Å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Det er Bane NOR SF som identifiserer og prioriterer tiltak som forbedrer sikkerhetsnivået på det norske jernbanenettet.

Etappemål for trafikksikkerhet er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren. Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det satt mål om en årlig forbedring på 4,5 prosent på de parameterne som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet på jernbanen.

I 2017 er det registrert 21 dødsfall knyttet til jernbanen (tall fra Statens Jernbanetilsyn), hvor:

- 3 av tilfellene er under politietterforskning
- 3 er konkludert jernbaneulykker
- 15 er konkludert viljeshandling

6 av dødsfallene i 2017 går foreløpig inn i statistikken for omkomne; Dødsfall knyttet til jernbaneulykker og dødsfall under etterforskning. Medregnet 3 dødsfall som er under etterforskning er antall drepte de siste fem år 15. Dødsfall som er allerede konkludert som viljeshandling tas ikke med i statistikken.

Det er ingen tilfeller av hardt skadde i forbindelse med togframføringen i 2017. Personskadene har generelt lav alvorlighetsgrad. Det er ti personskader blant reisende over siste fem år.

I 2017 ble det registrert totalt 23 jernbaneulykker, hvorav 3 er under etterforskning. Totalt de siste fem år er det registrert 118 jernbaneulykker. Det er registrert 847 alvorlige jernbanehendelser totalt sett i 2017, hvilket er en nedgang sammenlignet med 2016 (915).

Tabell 8: Måltall for sikkerhetsområdet ^{12,13}

Kategori	Frekvens	2014	2015	2016	2017	Mål 2017	Mål 2023
Maks antall drepte siste 5 år ¹⁴	T	22	18	15	15	≤ 20	≤ 15
Maks antall hardt skadde siste 5 år ¹⁵	T	19	18	13	10	≤ 16	≤ 12
Maks antall alvorlige hendelser («jernbaneulykker») siste 5 år ¹⁶	T	132	134	120	118	≤ 102	≤ 77

Det er i avtale med Bane NOR avtalt en fremstilling av risikobilde som skal gi informasjon om eksisterende sikkerhetsnivå og utviklingen i denne. Det har i løpet av 2017 ikke fremkommet informasjon om utvikling i risikobildet som tilsier at målene ikke vil bli nådd.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbanedirektoratet skal bidra til at den langsiktige utviklingen av jernbanetilbudet også ivaretar hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap. Dette har i 2017 blitt gjort ved deltakelse i SAMSØM prosjektet, videre en veileder innen utvikling av knutepunkt, og i en utredningsgruppe innen samfunnssikkerhet samt øvrig arbeid med samfunnssikkerhet i NTP.

Oppfølging av Safetec-rapporten

Konsulentselskapet Safetec har i 2015 gjennomført en risikoanalyse av jernbanereformen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I dette arbeidet ble det identifisert 19 farer, hvorav 8 på vedrører struktur, 6 vedrører insentiver og 5 vedrører implementering. Disse farene er gruppert etter risiko og usikkerhet og følges opp av Jernbanedirektoratet. I tillegg har Jernbanedirektoratet identifisert ytterligere fire risikoområder som følges opp:

- Utsatt/mangelfullt vedlikehold og fornyelse av infrastruktur (kun rullende materiell ble omtalt i Safetec rapporten)
- Sikkerhets- og beredskapsforhold som NSB har prioritert, men som ikke er tilstrekkelig omhandlet i dagens direktøkjøps avtale (kun konkurranse er omtalt i rapporten)

¹² 2014-2016 viser historisk utvikling (Jernbaneverket). 2017 er Bane Nors rapportering på indikatorer for sikkerhet.

¹³ Antall drepte, hardt skadde og jernbaneulykker er beregnet som summen av siste fem år.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

- Sikkerhets- og beredskapsforhold som Jernbaneverket har prioritert, men som ikke er tilstrekkelig omhandlet i nytt avtaleverk.
 - Manglende beskrivelser av arenaer for sikkerhet og beredskap samhandling
- Disse farene kan også sees på som utdypning av farene identifisert i Safetec-rapporten.

Oppfølgingen har i 2017 vektlagt beredskapsavklaring med hensyn til roller og ansvarsforhold med Bane NOR og NSB. I tillegg er avtalene direktoratet har ansvar for gjennomgått med hensyn til Safetec-rapporten, det vil si avtaleverket med Bane NOR og konkurransegrunnlag for trafikkavtalene.

Safetecrapporten vektlegger deling av sikkerhetsinformasjon om koordinering og samhandling i sektoren. Dette følges opp via fremstilling av risikobilde, som er en del av avtaleverket med Bane NOR. Risikobildet bidrar til at aktørene i sektoren har en felles forståelse av eksisterende og nye risikoforhold, og håndteringen av disse. Dette jobbes det videre med i 2018, i dialog med Bane NOR.

3.7 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.

For å nå etappemålene knyttet til klimagassutslipp og ren luft er det viktigste virkemidlet å gjøre jernbanen mer attraktiv for både gods- og persontransport og redusere klimagassutslipp og støy fra jernbaneverksamhet, jf. tildelingsbrevet for 2017.

Jernbanedirektoratet har i 2017, sammen med de andre transportetatene og Avinor, startet arbeidet med klima- og miljøutredninger til kommende Nasjonal transportplan. Ny støystrategi og arbeid for fossilfri bygge- og anleggsplass er eksempler elementer i dette arbeidet. Jernbanedirektoratet har representert sektoren i direktoratsgrupper for vannforvaltning, økologiske grunnkart, truede natur og fremmede arter. Det har også vært avholdt miljøkontaktmøter med Bane NOR.

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en delrapport til FNs klimakommisjon om effekter av ulike tiltak og virkemidler i jernbanesektoren. Direktoratet har også utarbeidet estimater av klimaeffektene av jernbaneprosjekter som har byggestart i 2018 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Direktoratet har fulgt opp forskningsprosjektene MoZEES, CenSES og Klima 2050. Miljøarbeidet i direktoratet inkluderer også miljøbidrag til diverse prosjekter og prosesser. Eksempler på slike i 2017 var konkurransegrunnlag for persontrafikken, matriellstrategi og handlingsprogram for sektoren.

Resultatene for de enkelte etappemål knyttet til hovedmålet 3 kommenteres i henhold til arbeid utført av Bane NOR.

Redusere klimagassutslipp

Jernbanen skal bidra til å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren i tråd med Norges klimamål målt i CO₂-ekvivalenter. Det har vært høy aktivitet i 2017 både i utbyggingsprosjekter og ordinær drift og en rekke tiltak av høy miljørelevans ble gjennomført. Bane NOR prioriterer utvikling av internt klimaregnskap, som skal danne grunnlag for dokumentasjon av forbedringstiltak både innen drift og utbyggingsaktiviteter. Det ble særlig rettet mot utvikling av klimakrav til bruk i anskaffelser, videreutvikling av metodikk og klimatilpasset eiendomsutvikling.

Redusere støy

Jernbanen skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy. Støyreducerende tiltak er en stadig viktigere kostnadsfaktor for jernbanen i tråd med økt utbygging i bynære områder og økt trafikk. Det rapporteres 1 150 personer utsatt for støy over 38 dB. Bane NOR prioriterer kilderettede tiltak høyt, og det er satt fokus på sammenhengen mellom vedlikehold av skinnegangen, teknisk kvalitet på kjøretøy og utvikling av støy. Et særlig viktig tiltak i denne sammenhengen er å bidra til innfasing av

komposittbremseklosser på godstog. I 2017 ble det gjennomført kartlegging av støy jf. forurensningslovens kap. 5.

Redusere tapet av naturmangfold

Jernbanen skal bidra til å redusere tapet av naturmangfold og det skal jobbes kontinuerlig med å kontrollere og redusere uønsket påvirkning på naturmangfold i all sin virksomhet. Det rapporteres ingen prosjekter med meget stor negativ konsekvens for miljø og det er heller ikke registrert noen konflikter mellom registrerte konflikter mellom jernbanenettet og naturmangfold.

Bane NOR SF rapporterer 2.148 antall påkjørte dyr i 2017, som er 134 flere påkjørte dyr sammenlignet med året før. Det skjedde flere alvorlige hendelser med reinpåkørsler høsten 2017, og dette medførte mye medieomtale og høyt fokus hos ledelsen i Bane NOR. Planlegging og bygging av gjerde langs utsatt strekning framskyndes. Bane NOR vil fortsette arbeidet med å søke gode løsninger for å redusere dyrepåkørsler.

Begrense inngrep i dyrket jord

I 2017 er det registrert 6,431 inngrep i dyrket jord som er færre inngrep sammenlignet med året før som hadde 15,5 daa. Det er i 2017 gjennomført en rekke utredninger, kartlegginger og overvåkningstiltak som del av ordinær prosjektvirksomhet. Det pågår tre prosjekter der Bane NOR vurderer eller planlegger bruk av økologisk kompensasjon, der utvikling av rammebetingelser for kompensasjon som virkemiddel er i prosess.

3.8 Hovedmål 4 – Universell utforming

Mål: Et transportsystem som er universelt utformet.

Det legges 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.

Tabell 9: Status – universell utforming

	Rapporteringsfrekvens	2016	2017
Andel tilgjengelige stasjoner	Tertialvis	29,20 % (antall: 98)	27,9 % (antall: 94)
Andel universelt utformede stasjoner	Tertialvis	6,80 % (antall: 23)	8,3 % (antall: 28)

Nedgangen i antall tilgjengelige stasjoner fra 98 til 94 skyldes oppgraderinger til universelt utformet.

Det er 11 stasjoner som tilbyr assistansetjenester. Det er utført 2.078 oppdrag i 2017 fordelt på de respektive stasjonene i tabellen under,

Tabell 10: Oversikt over stasjoner som tilbyr assistansetjenester og antall oppdrag

Stasjon	jan	Feb	mar	apr	mai	jun	jul	Aug	Sep	okt	nov	des	totalt
Annet		1					5	2				1	9
Asker	2	2	2		1			4	8	11	4		34
Bergen	2	10	3	9	15	8	9	12	8	6	11	24	117
Drammen	5	4	3	5	5	6	6	7	5	1	6	3	56
Lillehammer	5	3	4	7	6	6	6	3		3	8	8	59
Lillestrøm		1		1	2	1	5				3	1	14
Oslo Lufthavn	4	2	9	4	8	4	3	7	11	8	9	7	76
Oslo S	123	120	135	104	134	130	118	117	140	104	128	123	1476
Trondheim	15	1	15	12	22	16	23	25	20	20	24	26	219
Sandvika		14				1					2	1	18
Ski													0
Totalt	156	158	171	142	193	172	175	177	192	153	195	194	2078

Fra januar 2017 leder Jernbanedirektoratet Toggruppen og har sekretariatsfunksjonen for denne. Toggruppen er en brukermedvirkningsgruppe som består av brukermedvirkningsorganisasjoner og alle aktørene i jernbanesektoren. Toggruppen skal bidra til sterkere fokus på universell utforming og tilgjengeligheten innen jernbanesektoren.

Toggruppen er etter jernbanereformen reetablert under Jernbanedirektoratets ledelse og det ble gjennomført 3 møter i løpet av 2017. Det er etablert tilsvarende brukermedvirkningsgrupper for veg, kyst og fly og i 2017 ble det arrangert en fellessamling i Bergen med bla. befarings på Flesland flyplass og på Bybanen. I tillegg ble det gjennomført en felles workshop med brukeropplevelser av kollektivreiser som tema.

Flåten av kjøretøy i Norge blir stadig bedre med hensyn på tilgjengelighet og universell utforming, og de nyeste kjøretøyene, henholdsvis type 74 og 75, er godt tilrettelagt for reisende med nedsatt funksjonsevne. For å oppnå universell utforming må det leveres forutsigbare tjenester og det forutsetter at strekningene i sin helhet betjenes med de samme kjøretøyene.

Det har i løpet av 2017 vært en utskiftning av noe kjøretøy på Østlandet, der det i løpet av 2017 ble utfaset 3 stk. type 69 (Gjøvikbanen), samtidig som det ble innfasert 10 stk. type 75.

3.9 Andre forutsetninger og krav

3.9.1 Effektivisering – Tiltak og gevinster

Effektivisering – oppfølging av Nasjonal transportplan 2014-2017

I nasjonal transportplan var det satt et effektiviseringsmål for perioden 2014-2017 tilsvarende akkumulerte bruttogevinster på 500 mill. kroner innen utgangen av 2017

Perioden 2014-2016 (Jernbaneløst)

Per 31.12 2016 var akkumulerte bruttogevinster fra effektiviseringsprogrammet i Jernbaneløst 419,7 mill. kroner. Bruttogevinster er en kostnadsreduksjon på et isolert område som kan anvendes i andre deler av virksomheten, men som ikke nødvendigvis gir en regnskapsmessig effekt på bunnlinjen. Gevinstene fremkom innenfor følgende områder:

- Effektiv trafikkstyring – akkumulert 17,3 mill.
- Effektiv drift og vedlikehold - akkumulert 119,5 mill.
- Effektiv planlegging og bygging - akkumulert 159,4 mill.
- Effektiv støtte - akkumulert 123,5 mill.

Effektivisering i Bane NOR 2017

Effektiviseringsprogrammet fra Jernbaneverket ble avtalt videreført i Bane NOR SF i 2017. Bane NOR etablerte et eget forbedringsprogram. Dette programmet måler nettogevinster, som gir effekter som kan identifiseres på bunnlinjen i regnskapet. I 2017 har Bane NOR realisert netto effektiviseringsgevinster på 306 mill. kroner.

I sum utgjør brutto effektiviseringsgevinster fra Jernbaneverket for perioden 2014-2016 og nettogevinstene i 2017 totalt 725,7 mill. kroner for perioden 2014-2017. Mål fastsatt i NTP for perioden 2014-2017 på akkumulerte bruttogevinster på 500 mill. kroner innen utgangen av 2017 er med dette oppnådd.

Effektivisering i Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet ble etablert i 2017 og har derfor ikke noe grunnlag for å dokumentere effektiviseringsgevinster eller utviklingen innenfor dette området. Direktoratet har likevel gjennomført en rekke tiltak for å effektivisere driften.

Jernbanedirektoratet har i 2017 definert og beskrevet de viktigste arbeidsprosessene gjennom arbeidet med prosjektet «slik jobber vi». Dette er nå etablert som Jernbanedirektoratets interne arbeidsprosesser. Definerte prosesser skal sikre at ansatte har en felles tilnærming til arbeidet og at arbeidet gjennomføres innenfor gjeldende lover og forskrifter. Prosessbeskrivelsene er også et godt utgangspunkt for å drive videre prosessforbedringsarbeid.

Jernbanedirektoratet har hatt et spesielt fokus på å etablere god prosjekt- og eierstyring i 2017. Gjennom arbeidet med "Slik jobber vi" er det etablert prosess for eierstyring og prosjektledelse med prosjektmodell basert på Prosjektveiviseren (Difi). Dette vil gi raskere prosjektoppstart, bedre gjennomføring av prosjekter og mer fokus på gevinster når prosjekter avsluttes. Det er også utviklet verktøy for rapportering både på prosjekt og porteføljnivå. I 2018 vil det pågå arbeid med implementering og digitalisering av dette. Jernbanedirektoratet har i 2017 etablert egen intern prosjektskole med kursing av prosjektledere, prosjektansvarlige og prosjekteiere.

Opplæringen er basert på "beste praksis" og Difis anbefalinger. Hovedfokus er kurs i prosjektledelse, eierstyring, porteføljestyling og gevinstrealisering.

Jernbanedirektoratet har valgt en organisasjonsmodell som skal bidra til at ressursene utnyttes på tvers i organisasjonen. Direktoratet utvikler nå et ressursstyringsverktøy for å understøtte dette. Dette verktøyet skal bidra til bedre styring av interne ressurser (tiden til ansatte) og dermed mer effektiv utnyttelse av de interne ressursene i direktoratet.

Resultatet fra disse tiltakene har form av å øke kvaliteten og redusere arbeidstiden på prosessene, snarere enn reduserte utgifter. Jernbanedirektoratet er nå i gang med å etablere indikatorer for å dokumentere interne effektivisering, som også inkluderer reduksjon av utgifter.

Som kunde av DFØ har Jernbanedirektoratet tatt i bruk mange av de digitaliserte personaladministrative tjenestene som DFØ legger til rette for. Dette er tidsregistrering, reise- og utgiftsrefusjon, lønnsinformasjon, nyttilsetninger og sykefraværsoppfølging. Denne digitalisering fører til færre feil, kortere saksbehandlingstid og mindre tidsbruk for den enkelte ansatte.

3.10 Handlingsplan for kollektivtransport

Under følger en status på punkter i Handlingsplan for kollektivtrafikk.

Pkt 5.3. Kartlegge utfordringer med samordning i byområder

Arbeidet ledes av Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratet deltar i arbeidet med utredninger som grunnlag for byvekstavtaler for de største byene.

Pkt 5.5. Gjennomføre KVV for økt transportkapasitet i Oslo

KVV Oslo-navet ble lagt fram i november 2015, og gjennomgikk ekstern kvalitetssikring (KS1) i 2017.

Pkt 5.6. Utvikle et attraktivt lokaltogtilbud i og rundt de største byene

Gjennomføres kontinuerlig.

Pkt 5.7. Følge opp investeringer i persontogmateriell

Jernbanedirektoratet utarbeider planer for nødvendige infrastrukturtiltak, og har utarbeidet en materiellstrategi som grunnlag for blant annet anskaffelse av nytt materiell og sektorens handlingsprogram.

Pkt 6.3. Stimulere til bygging av innfartsparkeringsplasser

I 2017 ble konkretisering av parkeringsstrategi for Bergensbanen, Sørlandsbanen og Trønderbanen ferdigstilt med utgangspunkt i overordnet plan. Utredningen ser parkeringskapasiteten på strekningen i sammenheng, og legger arealbruksmønstre, togtilbud, lokalt kollektivtilbud samt framkommelighet på hoved-, gang- og sykkelveinett til grunn for analyser av behov og anbefalinger om tiltak.

I 2017 vedtok Bane NOR en ny parkeringsstrategi, som blant annet skulle bygge opp under nullvekstmålet om at veksten i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Utbyggingen av sykkelhotell og andre sykkelparkeringstiltak har blitt videreført i 2017.

Parkeringsstrategien åpner også opp for en større grad av selvfinansiering av parkeringsplassene. Dette har ført til en viss oppjustering av parkeringsprisene på bynære stasjoner hvor det har vært kapasitetsproblemer. Med finansiering fra Oslopakke 3-midler har det i 2017 blitt ferdigstilt en ny innfartsparkeringsplass i Akershus, og fire nye har blitt påbegynt.

Pkt 7.1. Utarbeide rammeverk for knutepunktsutvikling

Arbeidet ledes av Statens vegvesen. Jernbaneverket har deltatt i arbeidet og rapport er ferdig utarbeidet.

Pkt 9.3. Bedre reisevaneundersøkelser

Arbeidet ledes av Samferdselsdepartementet, mens Jernbanedirektoratet deltar sammen med de andre transportetatene og Avinor. Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom etatene og Avinor, som rapporterer til NTP-Programstyret og -Styringsgruppa.

Pkt 9.4. Bedre transportmodeller

Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom transportetatene og Avinor, som rapporterer til NTP-Programstyret og -Styringsgruppa. Jernbanedirektoratet utvikler i tillegg til de nasjonale transportmodellene også andre transportmodeller, som benyttes for å kunne gjennomføre jernbanespesifikke analyser. Arbeidet henger sammen med arbeidet på samfunnsøkonomiske analyser.

Pkt 9.5. Bedre grunnlag for samfunnsøkonomiske analyser

Det pågår et kontinuerlig samarbeid mellom transportetatene og Avinor. Arbeidet henger sammen med transportmodellarbeidet. I tillegg utvikler Jernbanedirektoratet egne beregningsverktøy og metoder.

Pkt 12.2. Oppgradere jernbanestasjoner

Status for 2017 er 94 stasjoner er «tilgjengelig» og 28 stasjoner er universelt utformet. De fem stasjonene som har fått status universelt utformet i 2017 er Trondheim Lufthavn Værnes, Moelv, Stange, Nordby og Skotbu. Med unntak av Værnes er det tale om mindre oppgraderinger for å gi enklere orientering for synshemmede/blinde. Løten stasjon er oppgradert til status «tilgjengelig».

For reisekjeden er status marginalt forbedret. De oppgraderte stasjonene i 2017 er trafikkmessig mindre stasjoner. Østfoldbanens Østre linje er fortsatt eneste strekning med full universell utforming (stasjoner og togmateriell). Ni stasjoner på strekningen Drammen - Gardermoen har 55 prosent av all persontrafikken. Et flertall av toglinjene som trafikkerer disse stasjonene har universelt utformet togmateriell. Det er oppgradering av stasjoner langs denne strekningen som trafikkmessig har størst betydning for å forbedre tilgjengelighet i reisekjeden.

Kundeinformasjonssystemet formidler informasjon om avganger/ankomster og forsinkelser/innstillinger både audiativt og visuelt. Alle stasjoner er vurdert å oppfylle minstekrav til universell utforming. Tjenesten «talestyrt informasjonstjeneste» tilpasset blinde og svaksynte nås på tlf 02009 gjelder for alle stasjoner og pusher sanntidsinformasjon hvis endringer oppstår frem til avreise/ankomsttidspunkt. App (Togtider) har link til denne tjenesten. Ny og forbedret app ble lansert i februar 2018 og vil erstatte dagens app «togtider».

Pkt 12.3. Betre kompetanse om universell utforming

Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming, ved oppstart i 2017 fikk Jernbanedirektoratet fikk ansvaret for sekretariatet for tverrfaglig gruppe med ansvar for å ivareta Universell Utforming for tog tjenester ved oppstart i 2017 i Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming.

I løpet av 2017 har gruppen hatt tre møter og en felles samling med tilsvarende grupper for veg- og flytjenester.

Å fjerne mindre hindringer defineres som enkle tiltak for å gjøre det lettere for alle å benytte togstasjonene. Dette er markering av trappeneser, trekkraft for åpning av dører, markering av glassfelter og merking av sikkerhetslinjer. Dette er en oppgave som Jernbaneverket fikk i 2012 og som skulle ferdigstilles i løpet av 2017. Ved utgangen av året var de aller fleste stasjonene gjennomgått og aktuelle tiltak utført.

Der er noen små prosjekter som gjenstår og disse er planlagt utført i 2018. I tillegg er det noen få stasjoner som er svært utsatt værmessig hvor det f.eks. ikke er hensiktsmessig at korrekt trekkraft for å åpne dørene medfører at dørene blåses opp. Oppgaven er fullført og tilstanden vil bli vedlikeholdt på lik linje med resten av stasjonene.

pkt 13.2. og pkt 13.3. Retningslinjer for samfunnstrygghet og beredskap og pkt13.4 Handling: Legge trygghet til grunn for de reisende knyttet til utforming av kollektivtrafikken

Det var nedsatt en styringsgruppe og en prosjektgruppe bestående av Jernbaneverket, Statens vegvesen og representanter fra Kommunens sentralforbund KS som hadde fått i oppdrag å utvikle et rammeverk for knutepunktutvikling, deriblant kap 13.2 og 13.4. Prosjektgruppen ble ledet av Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet har levert forslag til knutepunktveileder til Samferdselsdepartementet i slutten av mars 2017. Forslaget ble sendt på høring, med høringsfrist 1. nov. 2017. Det fremkom ingen høringskommentarer fra Bane NOR.

3.11 Bevilgningens anvendelse

Jernbanedirektoratets kontantregnskap måles mot årets bevilgning. På kapittel 1352 er det utbetalt 15 473,1 mill. kr. Målt mot en bevilgning på 15 802,7 mill. kr tilsvarer dette et mindreforbruk på 329,6 mill. kr. I tillegg er det utbetalt 9,7 mill. kr på kap. 1330 Særskilte transporttiltak på post 60 Reiseplanlegging og elektronisk billettering, som er 10,7 mill. kr lavere enn bevilgningen på 20,5 mill. kr.

For kapittel 4352 viser kontantregnskapet innbetalinger tilsvarende 97,9 mill. kr. Målt mot et proveny på 95,8 mill. kr tilsvarer dette merinnbetalinger på 2,1 mill. kr.

Tabell 11: Overordnet økonomiske resultat, i mill. kr

Kap 1352 Jernbanedirektoratet						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført / Endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
01	Driftsutgifter	370 879 000	65 900 000	436 779 000	408 928 385	27 850 615
21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	199 343 000		199 343 000	48 141 028	151 201 972
70	Kjøp av persontransport med tog	3 390 500 000	75 832 000	3 466 332 000	3 189 870 788	276 461 212
71	Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold	7 121 899 000	-138 658 000	6 983 241 000	6 863 000 000	120 241 000
72	Kjøp av infrastruktur tjenester - planlegging av investeringer	1 697 000 000		1 697 000 000	1 869 900 000	-172 900 000
73	Kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer	2 467 300 000	438 289 000	2 905 589 000	2 978 908 484	-73 319 484
75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	66 600 000	47 817 000	114 417 000	114 400 000	17 000
76	Merverdiavgift på kjøp av infrastruktur tjenester	4 406 300 000	-4 406 300 000	0	0	0
Sum kap. 1352		19 719 821 000	-3 917 120 000	15 802 701 000	15 473 148 685	329 552 315
Kap. 1330 - Særskilte transporttiltak						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført / Endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
60	Reiseplanlegging og elektronisk billettering		20 500 000	20 500 000	9 770 841	10 729 159
Sum kap. 1330 - Særskilte transporttiltak			20 500 000	20 500 000	9 770 841	10 729 159
Kap 4352 Jernbanedirektoratet						
Post	Tekst	Tildelingsbrev	Overført / Endringer	Godkjent	Regnskap	Avvik
01	Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og norsk jernbanemuseum	31 000 000	64 800 000	95 800 000	97 979 909	-2 179 909
Sum kap. 4352		31 000 000	64 800 000	95 800 000	97 979 909	-2 179 909

3.11.1 Post 01 Driftsutgifter

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 436,8 mill. kr i 2017 på post 01 Driftsutgifter - inklusive Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum. Det er utbetalt 408,9 mill. kr over post 01 Driftsutgifter i 2017, noe som er 27,8 mill. kr lavere enn bevilgningen. Av dette er 24,8 mill. kr utbetalt for drift av Norsk Jernbanemuseum og 384,1 mill. kr er utbetalt til drift av direktoratet og Norsk Jernbaneskole.

Tilknyttet post 01 Driftsutgifter er det innbetalt 97,9 mill. kr, noe som er 2,1 mill. kr høyere enn provenyet på 95,8 mill. kr, jf. omtale under Kap. 4352. Netto mindreforbruk medregnet merinnbetalinger blir 30,0 mill. kr.

Mindreutbetalingene på 30,0 mill. kr skyldes i hovedsak periodiseringsendringer ved Norsk Jernbaneskole og lavere driftsutgifter i direktoratet. Mindreutbetalingene ved Norsk Jernbaneskole tilsvarer 13,0 mill. kr, og skyldes i hovedsak periodiseringsavvik. Mindreutbetalingene knyttet til Jernbanedirektoratets drift tilsvarer 15,5 mill. kr og skyldes i hovedsak lavere lønnskostnader, som følge av senere ansettelse og større turnover enn forventet i 2017. I tillegg er det mindre innleie av fremmede tjenester, lavere reisekostnader, samt lavere profileringskostnader enn budsjettet. I tillegg fremkommer mindreutbetalinger ved Norsk jernbanemuseum tilsvarende 1,5 mill. kr, noe som i hovedsak skyldes utsatt utskifting av lysanlegg i publikumsarealene.

3.11.2 Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 199 mill. kr på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger i 2017. Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase fram til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), før regjeringsbeslutning om eventuell oppstart av et forprosjekt. Bevilgningen omfatter også oppfølging av Nasjonal transportplan. Posten dekker også kjøp av tjenester fra Bane NOR for hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget

arbeid. Kjøp av hovedplanarbeid fra Bane NOR SF utgiftsføres over post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging.

Det er utbetalt 48,1 mill. kr over post 21 Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger i 2017, noe som er 151,2 mill. kr lavere enn bevilgningen på 199,3 mill. kr. Mindreutbetalingene må sees i sammenheng med bruk av budsjettmidler på post 71. Det er utbetalt om lag 100 mill. kroner fra post 21 til post 71. Mindreforbruket skyldes i hovedsak senere oppstart og mindre forsinkelser på enkelte utredningsaktiviteter i regi av direktoratet.

3.11.3 Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Jernbanedirektoratet har en bevilgning i 2017 på 3 466 mill. kr på post 70 Kjøp av persontransport med tog. Bevilgningen dekker vederlag for persontogtilbudene som Jernbanedirektoratet kjøper fra NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS, grensekryssende trafikk på strekningen Narvik–Kiruna–Stockholm, strekningen Oslo–Karlstad–Stockholm i 2017. Det er utbetalt 3 189,9 mill. kr over post 70 Kjøp av persontransport med tog. Dette er 276 mill. kr lavere enn bevilgningen på 3 466,3 mill. kr. Årsaken til mindreutbetalinger er sammensatt og skyldes i hovedsak utfall av variable elementer og avvikskostnader i trafikkavtalene.

- En inntektsjusterende mekanisme i trafikkavtalen med NSB AS reduserte vederlaget til NSB AS i 2017 med totalt 338,6 mill. kr, hvorav 122 mill. kr som følge av en etterjustering av vederlaget for 2016. Dette skyldes at trafikkinntektene på Østlandet i 2015 ble betydelig høyere enn forventet.
- Streik høsten 2016 reduserte vederlaget til NSB AS i 2017 med 15,3 mill.
- Etterregning av avvikskostnader til NSB AS for 2016 økte vederlaget i 2017 med 30 mill. kr. Dette utgjør 10,6 prosent av totale avvikskostnader i 2016.
- Avvikskostnadene til NSB AS i 2017 ble estimert 33 mill. kr høyere enn budsjettet.
- Økte distribusjonskostnader hos NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS i 2017 som følge av overgang til Entur AS for slike tjenester økte vederlaget med 45 mill. kr. Økte kostnader skyldes økte administrasjonskostnader og finansiering av Enturs tilpasning av sine systemer til en konkurranseutsatt sektor.

Etterregning og endelig oppgjør med NSB AS for avvikshåndtering i 2017 (alternativ transport), gjennomføres og utbetales i april 2018.

3.11.4 Postene 71-74 - Kjøp av infrastrukturtenester

Det er utbetalt 11,8 mrd. kr på postene 71, 72, 73 og 74, hvorav 10,8 mrd. kr er utbetalt som tilskudd til Bane NOR SF for infrastrukturtenester på disse postene.

Bane NOR SF fikk tilbakebetalt MVA-oppgjør fra Jernbaneverket for 6. termin tilsvarende 997,5 mill. kr i 2017. Jernbanedirektoratet reduserte tilskuddet til Bane NOR SF tilsvarende, og utbetalte beløpet over posten 71 og 73 på henholdsvis 74 mill. kr og 923,5 mill. kr til Samferdselsdepartementet. I sum er det tilført 11,8 mrd. kr til Bane NOR SF i henhold til bevilgningen, medregnet MVA-oppgjøret. I tillegg er det bevilget 6.416 mill. kr som tingsinnskudd på kap. 1356 Bane NOR SF post 73 Kapitalinnskudd. Til sammen er det tilført 18,2 mrd. kr til Bane NOR SF til finansiering av direktoratets kjøp av Infrastrukturtenester i 2017.

*Ad Jernbanedirektoratets omdisponeringer mellom postene**Omdisponering fra post 21 til post 72*

Fordeling på postnivå i statsregnskapet følger tidligere praksis fra Jernbaneverket, uten at dette er justert for i ny avtalestruktur med Bane NOR SF. Avtalestruktur med Bane NOR følger reformens intensjoner, hvor Bane NOR utfører alle arealplanprosesser i henhold til Plan- og bygningsloven. Dette er regulert gjennom avtalekategori K03. Finansieringen av avtaler innenfor K03 som gjelder hovedplaner kommer, i tillegg til post 72, fra Post 21. For å kunne gi tilskudd til Bane NOR til dette formål omdisponeres midler fra post 21 til Post 72, som er en tilskuddspost. Omdisponeringen gjelder alle kommunedelplaner og hovedplaner som ikke allerede er en del av Post 72 (Kommunedelplaner for IC-prosjektene er finansiert over post 72). Omdisponeringen gjelder øvrige kommunedelplaner og hovedplaner, innenfor øvrige prosjektområder.

Omdisponering fra post 71 til post 72 og 73:

I Jernbaneverket ble ikke interne timeverkskostnader belastet på prosjekter innenfor planlegging av programområdene, men dekket over driftsbudsjettet. Dette var i tråd med regnskapspraksis som gjaldt for Jernbaneverket. Nå må Staten inkludere dette i avtalene med Bane NOR, da avtalene blir belastet med interne timekostnader i Bane NOR og det har vært behov for å omdisponere fra Post 71 til Post 72.

Når det gjelder omdisponering fra Post 71 til Post 73 er behovet knyttet til sluttfinansiering av tiltak som ble ferdigstilt i 2017. Dette gjelder mindre tiltak innenfor programområdene og må også sees sammen med tidligere forsering av fornyelse.

Nærmere beskrivelse om de enkelte postene følger under.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester- drift og vedlikehold

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold omfatter drift av infrastruktur, trafikkstyring og kundeinformasjon, korrektivt og forebyggende vedlikehold og fornying av jernbaneinfrastrukturen, samt innføringen av ERTMS. Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold - er å bidra til at infrastrukturen forvaltes og driftes på en sikker og samfunnstjenlig måte som bidrar til at den er driftsstabil og tilgjengelig slik at person- og godstogtilbudet kan kjøres som planlagt. Tilskudd skal ivareta realverdiene i det nasjonale jernbanenettet.

Tilskudd til drift og vedlikehold er satt med utgangspunkt i Bane NOR sine beregnede inntekter fra kjørevegsavgifter, brukerbetaling mv. jf. Prop. 1 S (2016-2017).

Jernbanedirektoratet har en bevilgning i 2017 på 6 983,2 mill. kr på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold.

Bevilgningen på post 71 skal dekke Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold som omfatter utgifter i Bane NOR SF for å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav.

I 2017 er det utbetalt 6.863 mill. kr til post 71 Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold (inklusive utbetaling av MVA til SD på 74 mill. kr), noe som er 120,2 mill. kr lavere enn bevilgningen på 6.983,2. Mindreutbetalingene skyldes at det ved avtaleinngåelse med Bane NOR SF fremkom behov for å gi økt tilskudd på postene 72 Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging og post 73 Kjøp av infrastrukturtenester investeringer med henholdsvis 70 mill. kr og 73 mill. kr.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging

Jernbanedirektoratet inngår avtaler med Bane NOR SF om planlegging av ny infrastruktur. Avtalene i 2017 følger forutsetningene i Prop. 1 S (2016-2017) og en mest mulig rasjonell gjennomføring av planleggingsporteføljen ut fra direktoratets vurdering. For 2017 ble det utbetalt et samlet vederlag på 1.869,9 mill. kroner for planlegging av InterCity-strekninger på Vestfoldbanen, Dovrebanen, Østfoldbanen

og Ringeriksbanen, samt for øvrig planlegging. Det er omdisponert 172,9 mill. kroner til post 72 utover bevilgningen fra post 21 og post 71, med henholdsvis 102,9 mill. kroner og 70 mill. kroner. Dette er ingen reell omprioritering fra forutsetningene i statsbudsjett for 2017, men en omdisponering av planleggingsaktiviteter og tilhørende budsjett fra postene 21 og 71 til post 72.

Planleggingsfremdriften har i 2017 i hovedsak vært i henhold til inngåtte avtaler. I løpet av 2017 har Bane NOR SF gjennomgått og vurdert fremdriftsplaner og kostnadsestimater for InterCity-utbyggingen på nytt. Resultatene av gjennomgangen vil bli vurdert i forbindelse med jernbanesektorens handlingsprogram som legges frem våren 2018.

De største prosjektene er omtalt nedenfor under *Status planleggings- og byggeprosjekter poster 72-73*.

[Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer](#)

Jernbanedirektoratet inngår avtaler med Bane NOR SF om bygging av investeringsprosjekter. Avtalene i 2017 følger forutsetningene i Prop. 1 S (2016-2017) og en mest mulig rasjonell gjennomføring av alle pågående store investeringsprosjekter.

For 2017 ble det utbetalt et samlet vederlag på 2 055,1 mill. kroner for videreføring og slutføring av igangsatte investeringsprosjekter, herunder nytt dobbeltspor på Follobanen (Oslo-Ski), strekningene Holm-Holmestrand-Nykirke og Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen, Hell-Værnes på Trønder-/ Meråkerbanen og Bergen-Arna på Vossebanen. Det er i tillegg gjennomført en rekke små og mellomstore tiltak på programområdene for å ivareta sikkerhet og miljø, øke kapasiteten, utvikle stasjoner og knutepunkter, samt legge til rette for å ta i bruk flere nye tog og utvikle et bedre togtilbud. Fremdriften og gjennomføringen av investeringene var ved utgangen av 2017 god og i hovedsak i henhold til plan. De mest framtrepende risikoforhold er potensielle krav fra leverandører og fremdrift.

I tillegg til vederlaget til Bane NOR SF er det utbetalt 923,5 mill. kroner til Samferdselsdepartementet vedrørende MVA. I sum er dette 73,3 mill. kroner mer enn bevilget og skyldes at det er overført tilsvarende midler fra post 71 for å slutføre en rekke investeringsprosjekter i 2017.

De største prosjektene er omtalt nedenfor under *Status planleggings- og byggeprosjekter poster 72-73*.

3.11.5 Post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Til post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift er det utbetalt 114,4 mill. i tråd med bevilgningen. Tilskuddet er gitt for slutføring av arbeidene med Oteråga kryssingsspor og Reitan holdeplass.

3.11.6 Post 76 Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtjenester

Det er avklart at statens kjøp av infrastrukturtjenester på postene 71, 72, 73 og 75 ikke er merverdiavgiftspliktige, og bevilgningen på post 76 Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtjenester på 4 406,3 mill. kr ble redusert til 0 ble ved behandling av ny saldering 2017, jf. Prop. 13 S/Innst. 79 S (2017-2018). Det er ikke foretatt utbetalinger på denne posten i 2017.

3.11.7 Kap 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det er utbetalt 9,7 mill. kroner over kap 1330 særskilte transporttiltak over post 60 Reiseplanlegging og elektronisk billettering, som er 10,7 millioner kroner lavere enn bevilgningen på 20,5 millioner kroner. Ved overføring av ansvar for reiseplanlegging og billettering fra Vegdirektoratet til Jernbanedirektoratet ble overføring av belastningsfullmakten for bruk av midlene forsinket. Dette medførte forsinket oppstarten av revisjonsarbeidet for håndbok for elektronisk billettering og mindreforbruk i 2017.

3.12 Status for planleggings- og byggeprosjekter poster 72-73

Bane NOR rapporterer identifiserte risikoforhold per investeringsprosjekt i sin tertialrapport til Jernbanedirektoratet. I tillegg følges opp risiko, resultat og måloppnåelse i møter med foretaket hvor

resultat og tiltak presenteres og diskuteres. Jernbanedirektoratet og Bane NOR jobber med å videreutvikle rapportering hvor omtale av konkrete tiltak for å håndtere risiko er ett av forbedringsområdene som er identifisert.

Nedenfor omtales prosjekter under utbygging og prosjekter under planlegging der det legges opp til investeringsbeslutning i Stortinget de kommende årene. Det gis kun omtaler av større planleggingsprosjekter og byggeprosjekter (>500 millioner kroner) som har investeringsbeslutning fra Stortinget og skal rapporteres særskilt. En tabell med oversikt over prosjektene og vesentlige risikoforhold er vist eget vedlegg.

[Østfoldbanen](#)

[InterCity Øst](#)

Det er inngått avtale om planlegging av utbygging av InterCity Øst som vil gi en reduksjon i reisetid Oslo-Fredrikstad på om lag 23 minutter. Utbyggingen vil gi mulighet for dobling av frekvens for intercitytog i grunnrute mellom Oslo og Sarpsborg, fra 1 til 2 avganger per time etter tiltakene, og med kapasitet for flere avganger etter hvert som etterspørselen øker ytterligere og kapasiteten i Oslo øker.

Bygging - Sandbukta-Moss-Såstad

Prosjektet har godkjent reguleringsplan i alle kommuner og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring i Bane NORs regi etter statens prinsipper for KS2. Investeringsbeslutning ble fattet i Stortinget i desember 2017 med oppstart 2018.

Planlegging - Haug-Seut

Prosjektet er i detaljplanfase. Planprogrammet for reguleringsplan med KU ble politisk fastsatt 11.mai 2017. Utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning og teknisk detaljplan er pågående. Bane NOR arbeider nå med en optimalisering av traséplassering og tekniske løsninger.

Planlegging - Seut-Sarpsborg

Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltsporstrekingen og veianlegg ved ny stasjon ved Grønli i Fredrikstad, samt kryssing av Sarpsfossen, i Sarpsborg ble fastsatt i Fredrikstad kommune i 2016 og Sarpsborg i 2017. Deler av planleggingen gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen og Sarpsborg kommune, som er forslagsstillere for planene for henholdsvis Rv 110 ved Grønli og Fv. 118 med kryssing av Sarpsfossen. Optimalisering av linjer som utgangspunkt for konsekvensutredning er gjennomført.

Bygging - Follobanen

Prosjektet startet hovedarbeidene i 2015 og er i rute for planlagt ibruktaging i desember 2021.

Arbeidene med tunnelen og med innføring til Oslo S er tidskritiske og utgjør den største fremdriftsrisikoen i prosjektet. Faseplanene for driftsomlegginger på Oslo S og Ski er kritiske med hensyn til arbeidsomfang og gjennomføringstid, blant annet på grunn av varigheten av et totalbrudd (helger, påske og sommer). Aktivitetene som ble gjennomført i forbindelse med sommerbruddet 2017 ble utført i henhold til plan.

Hovedarbeidene for underbygning innføring til Oslo S startet i januar 2016 og vil pågå frem til høsten 2018, og videre med jernbanetekniske arbeider frem til sommeren 2021. Faseomlegginger vil finne sted etter påske- og sommerbrudd i hele perioden. Bane NOR tapte i tingretten i sak mot Skanska rundt tildeling av denne kontrakten. Denne saken er anket og vil komme for lagmannsretten i 2018.

På kontraktene for «Innføring Oslo S» og «Drill & Blast» så er entreprenøren Condotte under konkursbeskyttelse (fra 8. januar 2018). Bane NOR følger opp dette og gjør nødvendige forberedelser/aksjoner for å sikre fremdrift og kostnadskontroll av prosjektet. I januar 2018 har Bane NOR hevet kontrakten med Condotte.

Det pågår forhandlinger mellom Bane NOR og Oslo kommune for alternativ plassering for Oslo kommunes behov for en ny og permanent brannstasjon i tilknytning til Follobanen.

Hovedarbeidene for Ski startet høsten 2015 og vil pågå frem til april (påskan) 2020, når Ski stasjon er planlagt klar til å bli tatt i bruk. Arbeidsomfanget som opprinnelig var planlagt for sommeren 2018 er stort. I tillegg er det krevende grunnforhold i stasjonsområdet. Bane NOR har iverksatt nødvendige sikringstiltak og fordeler arbeidet mellom sommeren 2018 og 2019.

Vestfoldbanen

InterCity Vest

Det er inngått avtale om planlegging av utbygging av Intercity på Vestfoldbanen til Tønsberg. Ferdig utbygget vil prosjektene i denne pendlerregionen gi mulighet for et raskere og mer høyfrekvent togtilbud. Det nye tilbudet vil binde Vestfoldbyene nærmere sammen og mot Oslo ved å redusere reisetiden mellom Oslo og Tønsberg, samtidig som frekvensen økes. Realiseringen av Indre IC Vestfoldbanen vil gi mulighet for en reduksjon i reisetid Oslo-Tønsberg på om lag 9 minutter. Prosjektet kan gi en økning av frekvens for intercitytog i grunnrute mellom Oslo og Tønsberg, fra 1 avgang per time før tiltaket til 4 avganger per time.

Planlegging - Tønsberg-Larvik

Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Igangsetting av planarbeid er varslet og planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning var på høring våren 2017. Det er utfordringer med å få planprogrammet, for strekningen Tønsberg – Stokke, fastsatt politisk i Tønsberg og Nøtterøy kommuner grunnet motstand mot ett av utredningsalternativene. Bane NOR vurderer å be om statlig fastsetting av planprogrammet for strekningen Tønsberg - Stokke. For Stokke – Sandefjord – Larvik ble planprogrammet fastsatt desember 2017.

Planlegging - Drammen-Kobbervikdalen

Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfasen. Reguleringsplan ble førstegangsbehandlet i Drammen kommune i desember 2017.

Prosjektet har et tilgrensende prosjekt, «Drammen hensetting», som en forutsetning for gjennomføring av prosjektet. I en mellomfase må dagens hensetting erstattes med nye hensettingsplasser. En egen avtale med Jernbanedirektoratet for Drammen hensetting ble signert i 3. tertial.

Godstrafikk i Drammen må også håndteres i gjennomføringen av tiltaket og har et grensesnitt til prosjektet. Det er gjennomført en egen utredning for videreutvikling av godsterminal i Drammen som ivaretar samspillet mellom de ulike tiltakene i området.

Planlegging - Nykirke-Barkåker

Prosjektet er i detaljplan- og reguleringsfasen. Det pågår grunnundersøkelser for å optimalisere endelig trasé innenfor korridoren. Videre skal det gjennomføres arkeologisk utgravinger, og omfang av dette avklares med Fylkeskommunen.

Det planlegges for at det foreligger en vedtatt reguleringsplan sommeren 2018. Det planlegges for at det foreligger en vedtatt reguleringsplan sommeren 2018.

Bygging - Farriseidet-Porsgrunn og Solum omformerstasjon

Fremdriften er i rute med sikte på at det nye dobbeltsporet kan tas i bruk fra ruteomleggingen i 2018 og ferdigstillelse av hele prosjektet i 2019. Det har påløpt økte kostnader på grunnentreprisene utover tidligere prognostiserte sluttkostnader. Med bakgrunn i dette ble det i mars 2017 fremmet endringsmelding til

Jernbanedirektoratet om å øke styringsrammen med 173 mill. kr NOK, økningen er omtalt i Prop. 1 S (2017-2018). Det er fremdriftsrisiko knyttet til ferdigstillelse av signal- og sikringsanlegg.

Bygging - Holm-Holmestrand-Nykirke

Dobbeltsporet ble satt i drift 28. november 2016. Reisetiden mellom Tønsberg og Oslo er redusert med inntil 8-9 minutter. Ruteomleggingen i desember 2016 gir i tillegg to nye ekspressavganger morgen/ettermiddag direkte mellom Tønsberg-Oslo/Oslo-Tønsberg. Disse direkteavgangene får en kjøretid på om lag 64 minutter, som er 15-18 minutter raskere enn dagens rute. Hastigheten ble satt ned midlertidig på strekning etter rystelser i togsett ved høy hastighet. Etter utbedringer ble hastigheten igjen satt opp igjen til normal hastighet. På strekningen. Arbeidene med tilbakeføring av nedlagt bane i tråd med reguleringsbestemmelsene er ferdig.

Bygging - Barkåker-Tønsberg

Nytt bomanlegg på planovergangen ble tatt i bruk våren 2017 og sporarbeidene ble ferdigstilt høsten 2017.

Dovrebanen

InterCity Dovrebanen

Det er inngått avtale om planlegging av og utbyggingen av Intercity på Dovrebanen til Hamar (Åkersvika). Ferdig utbygget vil dette gi kortere reisetid og hyppigere avganger. Realiseringen av Indre IC Dovrebanen vil gi mulighet for en betydelig reduksjon i reisetid Oslo-Hamar på om lag 15 minutter. Ferdig utbygget InterCity på Dovrebanen kan gi mulighet for en dobling av frekvens for intercitytog i grunnrute mellom Oslo og Hamar, fra 1 avgang per time før tiltaket til 2 avganger per time etter tiltaket.

Planlegging av InterCity på Dovrebanen omfatter følgende prosjekter:

Byggekontrakt - Venjar-Langset

Prosjektet har godkjent reguleringsplan og ekstern kvalitetssikring er gjennomført. Bane NOR har avgitt sine synspunkter på ekstern kvalitetssikrer sin vurdering av kostnadsnivået. Prosjektet ble gitt investeringsbeslutning i Stortinget 14. desember med oppstart 2018.

Planlegging - Kleverud-Sørli

Prosjektet har godkjent reguleringsplan og ekstern kvalitetssikring er gjennomført i statlig regi. Det skal ses på mulige synergier ved eventuell sammenslåing av prosjektet med strekningen Sørli-Åkersvika. Bane NOR har påbegynt dette arbeidet og vil komme tilbake med en anbefaling.

Planlegging - Sørli-Åkersvika-Brumunddal

Formelt er strekningen i hoved- og kommunedelplanfasen. Rettskraftige kommunedelplanvedtak i henhold til Bane NORs innstilling foreligger i Stange og Ringsaker kommune. For å oppnå kapasitet til neste større trinn i tilbudsbedringen, med dobling av frekvensen til Hamar slik det er beskrevet i NTP, er det i første omgang tilstrekkelig med sammenhengende dobbeltspor sør for Åkersvika. Kommunedelplanstrekningen deles derfor ved Åkersvika, slik at detalj- og reguleringsarbeid for Sørli – Åkersvika starter primo 2018 og strekningen ses i sammenheng med Kleverud-Sørli jf. omtale over.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet opphevet i september 2017 vedtaket i Hamar kommunestyre om trasevalg gjennom Hamar og ønsker ytterligere utredning av en rekke tema med noen endrede forutsetninger for alternativene Øst og Vest.

Hove hensetting

Arbeid med hovedplan pågår med sikte på ferdigstillelse i løpet av året. Opprinnelig omfang har vist seg langt mer kostbart enn tidligere forutsatt. Bane NOR har sendt endringsmelding som reduserer omfang og kostnad. Denne er til behandling i Jernbanedirektoratet pr 31.12.

Bygging - Langset-Kleverud

Strekningen ble tatt i bruk i desember 2016. Det ble funnet feil ved den installerte kontaktledningen, som resulterte i at hastigheten ble redusert. Utbedring av KL-anlegg har blitt gjennomført. Hastigheten er ikke økt, grunnet oppgradering av programvare på Thales signalanlegg. Det er fortsatt en kostnadsusikkerhet tilknyttet store omtvistede krav i forbindelse med sluttoppjøret.

Ringeriksbanen

Planlegging - InterCity Ringeriksbanen

Prosjektet er i detaljplanfasen, Uavhengig prosjektgjennomgang ble gjennomført i desember og prosjektet er på plan. Planprogrammet for reguleringsplan er godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Reguleringsplanen skal sendes på offentlig høring våren 2018 med forventet godkjenning 4.kvartal. Det er knyttet noe risiko rundt fremdrift på reguleringsplanen, særlig tilknyttet kravet til samtidighet med verneplanen for Mælingen/Storelva som Fylkesmannen i Buskerud har ansvaret for. I denne forbindelse gjøres det med pilotarbeid tilknyttet økologisk kompensasjon. Det planlegges med sikte på at Ringeriksbanen kan ha byggestart på nødvendige forberedende arbeider i 2020 og hovedarbeider i 2021. Utredningen av stasjonen på Avtjerna ble levert i henhold til endringsmelding signert 22.august. Det arbeides med kvalitetssikring av teknisk detaljplan og estimater, og med ytterlige grunnundersøkelser, som viktig risikoreduserende tiltak..

Vossebanen

Arna-Bergen

Prosjektet Arna-Bergen fjerner en flaskehals i togtrafikken på Bergensbanen, og gir betydelig økt kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling for person- og godstog inn og ut av Bergen stasjon og godsterminalen på Nygårdstangen. Den nye infrastrukturen skal gi et langt mer stabilt og driftssikkert anlegg enn dagens, som er både utslitt og utdatert, og legger til rette for avganger hvert 15. minutt på strekningen. Nye infrastrukturtiltak vil også gi økt kapasitet for godstrafikken. Eksisterende Ulriken tunnel skal oppgraderes for å ivareta sikkerhet ved rømning når nytt tunnelløp står ferdig.

Planlegging - Bergen-Fløen

Prosjektet er midlertidig stanset inntil endelig beslutning av gjennomføringsstrategi for «Bergensprosjektene» herunder forholdet til Bybanen er klar. Det er behov for samordnet planlegging av prosjektene i Bergensområdet. Det sees på løsninger som totalt sett gir en mest mulig gunstig totalløsning for både jernbaneprosjektene og Bybanen.

Byggekontrakt - Arna-Fløen og Arna omformerstasjon

I Revidert nasjonalbudsjett 2017 ble kostnadsrammen økt. Det eksisterer kostnadsusikkerhet tilknyttet tvistesaker. Det er på grunn av stor prosjektaktivitet i Bergensområdet knyttet risiko til at prosjektet Bergen-Fløen forsinkes ibruktaging av nye Fløen-Arna tunnel, og at oppgradering av gammel tunnel ikke kan begynne som planlagt i 2020.

3.13 Status ERTMS post 71

European Rail Traffic Management System (ERTMS) er et felles europeisk signalanlegg for jernbanen. Systemets hovedprinsipp går ut på at optiske signaler (lyssignaler) langs sporet erstattes av informasjon om kjøretillatelse og hastighet som trådløst sendes direkte til togets førerrom og vises fører i et panel. ERTMS er et databasert system som reduserer sannsynligheten for menneskelige feil. ERTMS som system består av følgende:

- ETCS (European Train Control System-hastighetsovervåking og signalering)
- GSM-R (Radioforbindelse mellom tog og infrastruktur)
- Felles europeiske trafikkregler

Revidert nasjonal signalplan ble etablert i perioden. Dette endrer noen av forutsetningene for ERTMS gjennomføringen. Resultatmål for prosjektet er:

- TMS (Traffic Management System) skal være klar for dagens ATC (Automatic Train control – system for hastighetsovervåkning) i 2021, mot avtalt dato medio 2020. Utsettelsen begrunnes med at anskaffelsesprosessen har vært mer krevende enn planlagt.
- TMS klar for første ERTMS strekning 2022 grunnet endret Nasjonal signalplan.
- Installasjon på tog 2019-2026 i henhold til avtale.
- Signalsystem første strekning i drift 2022 i henhold til revidert Nasjonal signalplan.
- Signalsystem alle strekninger i drift 2030 i henhold til avtale. Ny NTP 2018 2029 har endret på Intercity strekninger som bygges ut ette 2030. Dette er ikke en del av fornyelsen.

Gjeldende planer for ERTMS NI er som kjent basert på den versjonen av Nasjonal Signalplan som ble vedtatt i 2015. Denne er på sin side basert blant annet på NTP 2014-23.

Kontraktsignering for de tre store systemkontraktene Signaling, Onboard og TMS vil skje tidlig i 2018. Overordnet risiko for prosjektet er:

- Sett opp i mot målet om å fornye Oslo innen 2026 med ERTMS, er det risiko for at strekninger som i norsk signalplan er prioritert til ERTMS tidlig (før Oslo) ikke vil kunne få ERTMS før etter at Oslo er fornyet.
- Det er kostnadsrisiko for knyttet til økt omfang av Thales-bygging på infrastrukturprosjekter (indre IC) enn forutsatt i norsk signalplan. Hvis ett eller flere av disse prosjektene må bygge Thales, vil ERTMS senere trenge økte rammer for å fornye disse til ERTMS.
- Det er risiko knyttet til de priser som oppnås i de tre systemkontraktene vs. prosjektets styringsramme (P50).

Som en følge av Jernbanereformen er det i denne perioden avklart med Samferdselsdepartementet at Jernbanedirektoratet skal forvalte støtteordningen mens Bane NOR (gjennom ERTMS prosjektet) vil administrere ordningen.

3.14 Bruk av fullmakter

Fullmakt til å overskride gitt bevilgninger – merinntektsfullmakt

Jernbanedirektoratet kan i 2017 overskride bevilgningen på kap. 1352 post 01 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4352 postene 01. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganer som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

Jernbanedirektoratet hadde en inntektsbevilgning på 95,8 mill. kr over kap. 4352, post 01. Regnskapet viser inntekter på 97,1 mill. kr, som gir en merinntekt på 2,1 mill. kr. Merinnbetalingene skyldes høyere innbetalinger til Norsk jernbaneskole og skyldes hovedsakelig endrede periodiseringer sammenliknet med budsjett. Det har ikke påløpt merkostnader som medfører overskridelse av gitt bevilgning på post 01 driftsutgifter.

Tilsagnsfullmakter

Direktoratet kan i 2017 gi tilskudd utover gitt bevilgning, forutsatt at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 340 mill. kr. under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd eksterne.

Utover gitt bevilgningen for 2017 har direktoratet inngått avtale om tilsagn til sidebane på 20,2 mill. kr til Larvik Havn og Vossvann i Kristiansand. Utbetalingen blir utført når tiltaket er ferdigstilt og revisorgodkjent.

Tabell 12: Disponering av tilsagnsfullmakt

		Mill. kr
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	20,2

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

I tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet 2017 fremkommer det at Samferdselsdepartementet samtykker i at Jernbanedirektoratet i 2017 kan:

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2017 og er omtalt i Prop. 1 S. Jernbanedirektoratet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
3. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1352	72	Jernbanedirektoratet Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer	1 250 mill. kr.
	73 og 75	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer, jernbane	1 000 mill. kr.

Som nyetablert etat hadde direktoratet ikke noen forpliktelser ved inngangen av 2017. For investeringsprosjekter som er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, og som har startet opp før 2017, har direktoratet i 2017 forpliktet staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning tilsvarende 15,26 mrd. kr. Det er ikke inngått forpliktelser ut over kostnadsrammen for noen prosjekter

Tabell 13: Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Fullmakt 2.	Mrd. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	15,26

For prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme ovenfor Stortinget, har direktoratet i 2017 forpliktet staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning tilsvarende 155 mill. kr. på post 72 og 600 mill. kr. på post 73. Forpliktelsene er innenfor gitte fullmakter.

Tabell 14: Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Fullmakt 3.	Post 72 (Mill. kr)
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	155

Fullmakt 3.	Post 73 (Mill. kr)
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	600

I 2017 inngikk direktoratet en avtale med Bane NOR om utbygging av ERTMS. Avtalen Jernbanedirektoratet inngikk tilsvarte styringsrammen til ERTMS prosjektet, med fratrekke for utbetalinger i Jernbaneverket tom 2016. Udekkede forpliktelsene ved utgangen av 2017 er inngått vederlag minus utbetalinger i 2017. Basert på dette har direktoratet forpliktet staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for 2017 tilsvarende 22,9 mrd. kr. Forpliktelsen er innenfor kostnadsrammen.

Tabell 15: Disponering av fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret knyttet til investeringer i ERTMS-prosjektet

	Mrd. kr
Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017	22,9

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholds arbeider

Jernbanedirektoratet kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning med inntil 2 400 mill. kr, forutsatt en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på inntil 6 000 mill. kr under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 71 og 75 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352	71	Jernbanedirektoratet Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold	6 000 mill. kr.	2 400 mill. kr.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret 2017 for drifts- og vedlikeholdsarbeider ble ikke benyttet i 2017. Grunnen til det er at 2017 var både et oppstartsår som ble brukt til å utvikle avtaleregimet, og det siste året for Handlingsprogrammet 2014-2017. Dermed ble det inngått en ettårig avtale.

Restverdisikring for- og oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Jernbanedirektoratet kan i 2017 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 100 mill. kr
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 025 mill. kr. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Per 31.12.2017 beløp Jernbanedirektoratets garantiansvar ovenfor Norske tog AS under denne fullmakten seg til 6 060 291 for bokførte verdier og 2 024 350 for oppgraderinger og nyinvesteringer. Avviket skyldes periodiseringer.

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

Jernbanedirektoratet har fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2017. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med av- talene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter i hele avtaleperioden.

Jernbanedirektoratet har i 2017 inngått forpliktelser for 2018 og kommende år for 162,8 mill. kr for leieavtaler og kjøp av tjenester. Forpliktelsene er definert til å gjelde kjøp til den ordinære driften av Jernbanedirektoratet for kommende budsjettår.

Tabell 16: Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret, i mill. kr.

Forpliktet for 2017	Husleie	IKT, lisens og vedlikeholdsavtaler	og Renhold	Leasing av biler	Sum
Mill kr.	147,2	11,5	1,2	2,4	162,8

4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Identifisering og håndtering av risiko

Jernbanedirektoratet vil fremheve følgende sentrale risikoer i 2017 og kommende periode:

Styring av sektoren gjennom avtaler mellom selvstendige aktører kan føre til at prosesser tar lengre tid og at transaksjonskostnadene blir høyere, særlig i en overgangsperiode. Risikoen er fortsatt til stede, men Jernbanedirektoratet arbeider med å gjøre styringssystemet og avtaleregimet så effektivt som mulig, slik at konsekvensen minimeres.

Uavklarte roller i sektoren medfører risiko for redusert effektivitet i sektoren, lavere utnyttelse av samfunnets midler og tap av omdømme. Risikoen er fortsatt til stede og det er derfor viktig å etablere rolleforståelse ved å ha aktive interne gjennomganger på alle plan, samt inkludere dette i kommunikasjonsstrategien.

Det ble vurdert å være risiko for at dårlige vilkår for godsnæringen fører til for høyt kostnadsnivå. Dagens rammevilkår og infrastruktur med begrensninger gjør at godsnæringen er lite konkurransedyktig på kombinerte transporter, hvilket vanskeliggjør målsetningen om mer gods på bane. Det er også en fare for at en innføring av kjøreveisavgifter vil føre til at godstransport på flere forbindelser ikke er bærekraftig, slik at gods overføres fra bane til veg. Det arbeides med å redusere risikoen gjennom å bygge kompetanse på problemstillingen, for å peke på mulige endringer i rammevilkårene.

Direktoratet har vurdert usikkerheten som er knyttet til rammevilkår for persontrafikkavtalene, hvor det kan være fare for at konkurranse gir manglende tilbudsforbedringer, dyrere avtaler og svakere økonomisk resultat pga. for lav konkurransenøytralitet eller for lite å konkurrere om. Det er tatt lærdom av spørsmålene som har blitt stilt gjennom konkurransepakkene og det skal gjennomføres en evaluering etter trafikkpakke 3.

Det vurderes også å være risiko knyttet konkurransevilkårene for persontrafikkavtalene, ved forsinkelser på levering av tilbud og tildeling, samt at klager på vinnende tilbyder på trafikkpakke vinner frem. Dette er så langt løst gjennom å gi så mye informasjon som mulig til involverte parter.

Det ble også vurdert risikoen for at KS2-gjennomganger vil avdekke høyere kostnader enn forutsatt i tidligere planer.

Når det gjelder interne forhold, så var og er evnen til å rekruttere, holde på og videreutvikle den riktige kompetansen et risikoområde.

Jernbanedirektoratet har definert og beskrevet de viktigste arbeidsprosessene i direktoratet og kalt dette «slik jobber vi». Definerte prosesser skal sikre at ansatte har en felles tilnærming til arbeidet og at arbeidet gjennomføres innenfor gjeldende lover og regler.

Jernbanedirektoratet har hatt et spesielt fokus på å etablere god prosjekt- og eierstyring i 2017, gjennom etablert prosessbeskrivelse og opplæring av ansatte. Dette skal gi en mer effektiv gjennomføring av prosjekter som utgjør en stor del av aktiviteten i direktoratet.

Jernbanedirektoratet har, på grunnlag av en generell risiko knyttet til etablering av nye IKT-systemer, gjennomført en sårbarhetsanalyse av Jernbanedirektoratets IKT-systemer. Det foreligger en handlingsplan for å gjennomføre nødvendige tiltak som fremkommer av sårbarhetsanalysen.

Jernbanedirektoratet har i 2017 levert et forslag til fremtidig organisering og tilknytning av Norsk jernbaneskole. Fram til dette er besluttet, er det en usikkerhet blant de ansatte. I tillegg er det kompliserte og arbeidskrevende grensesnitt mot ulike deler av Bane NOR. Det ble vurdert som en risiko for at driften av skolen blir så krevende at virksomheten ikke klarer å levere tilstrekkelig opplæring til at sektoren sikres nok kompetent arbeidskraft.

Jernbanedirektørens kontrollprogram

Jernbanedirektørens kontrollprogram er et av virkemidlene til Jernbanedirektøren i styring og kontroll med virksomheten. Jernbanedirektørens kontrollprogram beskriver hvilke kontroller som skal gjennomføres for det enkelte år. Programmet omfatter interne revisjoner/evalueringer og stikkprøvekontroller. Interne revisjoner/evalueringer har i 2017 blitt gjennomført ved bruk av ekstern ressurs. Stikkprøvekontroller er gjort i egen regi. Avvik og mangler dokumenteres gjennom rapporter fra den enkelte kontroll. Det fastsettes oppfølgingsansvarlig som utarbeider en handlingsplan for oppfølging av mangler / avvik, i tillegg skal denne påse at tiltak følges opp og effektueres.

I 2017 er det gjennomført to interne revisjoner/evalueringer ved bruk av eksterne ressurser.

- *Informasjonssikkerhet:* Oppdraget var tredelt og omfattet: evaluering av Jernbanedirektoratets IKT løsning med fokus på konfidensialitet som det primære sikkerhetsbehovet. Beskrivelse av eksisterende risiko og med anbefalte sikringstiltak. I tillegg ble det gjennomført phishing øvelse samt test av direktoratets driftsleverandør.
- Internkontroll innenfor økonomi området og anskaffelser: Oppdraget omhandlet en gjennomgang av eksisterende faste kontrollaktiviteter, og en vurdering av supplerende kontrollaktiviteter, i tillegg til en mindre etterlevelserevisjon.

I tillegg ble det gjennomført stikkprøvekontroller ved bruk av interne ressurser innenfor områdene; arkiv, IKT, økonomi.

Det er etablert handlingsplaner for oppfølging av mangler og sårbarheter for samtlige kontroller, med unntak av IKT (ingen funn).

Varslingsordning

Jernbanedirektoratet etablerte i første halvår 2017 en varslingsordning, i tråd med gjeldende krav. Ordningen er tilgjengeliggjort på Nettverket. Det ble ikke mottatt varslinger i 2017.

4.2 IKT-Sikkerhet

Gjennom hele det første driftsåret er det arbeidet med å etablere tilstrekkelig sikkerhet rundt alle IKT-systemer som er i bruk i Jernbanedirektoratet.

Innsatsen er basert på krav i eForvaltningsforskriften § 4 "Krav til bruk av sikkerhetstjenester og produkter mv": Med sikkerhetstjenester og -produkter menes løsninger for å oppnå bl.a. bekreftelse av partenes identitet eller fullmakter (autentisering), at data ikke utilsiktet eller urettmessig endres (integritet), beskyttelse av informasjon mot innsyn fra uvedkommende (konfidensialitet), og at det er mulig å dokumentere henvendelser og aktiviteter og hvem som har sendt eller utført dem (ikke-benekting), og andre løsninger, i henhold til forvaltningsorganets sikkerhetsstrategi, jf. § 15. Slike løsninger kan for eksempel være basert på bruk av elektronisk signatur og kryptering.

Kravene dekkes som beskrevet i følgende liste:

- All kommunikasjon mellom Jernbanedirektoratets klienter og skytjenestene foregår i kryptert form basert på markedets mest utbredte krypteringsstandard (konfidensialitet)
- Alle data lagret lokalt på de ansattes PCer er kryptert (konfidensialitet)

- For å sikre at data ikke utilsiktet eller urettmessig endres benytter Jernbanedirektoratet utstrakt bruk av rettighetsstyring basert på de ansatte rolle og seksjonstilhørighet (integritet)
- Jernbanedirektoratet har etablert og tilgjengeliggjort en løsning for sending av kryptert epost, samt mulighet for å kryptere og spore dokumenter (konfidensialitet)
- Kommunikasjon med Jernbanedirektoratets IKT systemer utenfor direktoratets lokaler krever bruk av to-faktor (autentisering)
- Alle enheter som har tilgang til informasjon via epost blir tvunget til å sikres med pin koder (autentisering)
- Alle IT systemer er satt opp med løsning for sporbarhet slik at det er mulig å dokumentere hvem som har utført en elektronisk hendelse (ikke-benekting)

Videre forholder Jernbanedirektoratet seg til andre relevante lover og forskrifter, og har iverksatt følgende tiltak:

- Alle Jernbanedirektoratets data og IKT systemer er lagret og behandles innen EU/EØS
- Jernbanedirektoratet har etablerte databehandleravtaler som baserer seg på EUs rammeverk «EU Model Clauses», med alle underleverandører
- Personell fra driftsleverandør får kun administratorrettigheter for en begrenset periode, basert på at de må søke og begrunne behovet. Dette blir dokumentert og loggført for å sikre sporbarhet.
- Jernbanedirektoratets informasjonssikkerhet med fokus på IKT har i løpet av sommeren gått igjennom en full revisjon av BDO Norge. Basert på revisjonen har direktoratet etablert en handlingsplan for å ytterligere forsterke enkelte IKT sikkerhetsrelaterte elementer som BDO mente burde forsterkes/endres. Handlingsplanen er fulgt opp innen utgangen av 2017.
- Som en følge av BDO rapporten vil alle nettbrett og mobiltelefoner gjennomgå en tvungen innmelding i et styringssystem for mobile enheter slik at Jernbanedirektoratet har full kontroll på direktoratets data også på disse enhetene.

Som en del av informasjonssikkerhetsfokus i Jernbanedirektoratet utføres det risikoanalyser. Det er gjennomført en kartlegging av informasjonsverdi på data som lagres i hver enkelt seksjon, slik at et tilstrekkelig sikkerhetsnivå kan etableres basert på type informasjon som behandles. Tiltakene som iverksettes er basert på å nå et akseptabelt risikonivå relatert til de analysene som er utført. Dersom det oppdages avvik vil det bli rapportert og tiltak iverksettes for å hindre at dette skal gjenta seg. Dagens tiltak vurderes å tilfredsstillende de krav til IKT sikkerhet og holder et risikonivå som er definert som akseptabelt i Jernbanedirektoratet.

4.3 Oppfølging av risikoforhold ved Jernbanereformen

Risikoen ved jernbanereformen omhandler forhold som kan bidra til å påvirke oppnåelsen av målsetningene med jernbanereformen i negativ retning. Blant de viktigste målsetningene med jernbanereformen er:

- Større effektivitet (mer jernbane for pengene)
- Sterkere kundeorientering
- Bedre samordning og styring i jernbanesektoren

Jernbanedirektoratet har i 2017 identifisert følgende risikoforhold knyttet til de overordnede målsetningene med jernbanereformen.

Større effektivitet (mer jernbane for pengene)

Et av hovedgrepene for å skape større effektivitet i jernbanesektoren er å sørge for forutsigbare og langsiktige finansielle rammebetingelser for Bane NOR samt å etablere en tydeligere bestiller-utfører modell mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Konkurransetsetting av persontogtjenester og av

vedlikeholdstjenester (infrastruktur og togmateriell) skal på sin side gi insentiver til å redusere driftskostnadene og øke inntektene.

Risiko 1 – For lite forutsigbar og langsiktig finansiering av Bane NORs drift og vedlikehold

I den fireårige avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om eksisterende infrastruktur forutsettes det at Bane NOR skal kunne legge til grunn 2018-nivået i planleggingen av drift og vedlikehold av infrastrukturen i perioden 2019-2022. Avtalen må imidlertid fortsatt oppdateres årlig for å ta høyde for endrede budsjettforutsetninger.

Risiko 2 – Informasjonsskjevhet utfordrer bestiller-utførermodellen

En viktig forutsetning for å nå målet om mer jernbane for pengene, er at Jernbanedirektoratet i rollen som bestiller av infrastrukturtenester fra Bane NOR setter tydelige krav til kostnadsstyring og endringslogg.

I utkast til gevinstrealiseringsplanen for jernbanereformen pekes det på at Jernbanedirektoratet vil være ansvarlig for kjøp av persontogtilbud, fastsette ruteplaner, bestille materiell og infrastruktur. Dette gir, ifølge gevinstrealiseringsplanen en mer helhetlig og koordinert utvikling av infrastruktur, og bidrar til å redusere risikoen for feilinvesteringer/feilprioriteringer. Kombinert med et ansvarlig styre i Bane NOR er dette forventet å sette strengere krav til effektuttak av investeringer og avviksrapportering.

Jernbanereformens intensjon om at det i fremtiden skal styres mer på effekt enn aktivitet, kan medføre at Jernbanedirektoratets rolle som bestiller utfordres av skjevhet i informasjonen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

For å redusere omfanget av informasjonsskjevhet, deltar blant annet Jernbanedirektoratet i prosjektet «Infrastatus» sammen med Bane NOR. Prosjektet har blant annet som formål å utvikle et hensiktsmessig og effektivt metodeverk for måling og overvåking av tilstand og ytelse i eksisterende infrastruktur på overordnet nivå. Videre er det et mål å utvikle metode som kan gi effektprognoser i tilstand og ytelse avhengig av tiltak og innsats.

Risiko 3 – Mindre reduksjon i utgifter til offentlig kjøp av persontransport med tog enn forventet

Uviklingen av NSBs monopol og konkurranseutsettingen av persontogtrafikken skal gi togoperatørene økonomiske insentiver til å redusere driftskostnader og øke inntektene. Dette skal på sikt gi reduserte offentlige utgifter til kjøp av persontogtransport med tog.

Oppdelingen av NSB har resultert i reduserte stordriftsfordeler og nye avtaleforhold mellom togselskapene og tilgangsselskapene Entur AS og Norske tog AS.

Jernbanedirektoratet er i kontinuerlig dialog med Entur og Norske tog, i forbindelse med forhandlingen av tilgangsavtalene med togselskapene.

Sterkere kundeorientering

En viktig målsetning med jernbanereformen er å styrke kundeorientering i jernbanesektoren. Blant de viktigste tiltakene for å få til dette er å etablere et jernbanedirektorat som ser jernbanen i sammenheng med det øvrige transporttilbudet og areal- og knutepunktutvikling. Gjennom utviklingen av en nasjonal reisepanlegger og distribusjons- og billetteringssystem og billetteringsløsning, skal de reisende oppleve et sømløst transporttilbud. Konkurranseutsetting av persontogtjenester og innføring av incentiver for å redusere driftsforstyrrelser skal gi et mer attraktivt

Risiko 4 – Uavklart og fragmentert kundeansvar

Med jernbanereformen er det etablert flere virksomheter med kundefront. En risiko som følger av dette er at kundeansvaret blir fragmentert. Bane NORs ansvar og rolle overfor kundene omfatter å sørge for tilgjengelig infrastruktur, som er en viktig forutsetning for tilbudet persontogselskapene og

godstogselskapene kan gi de reisende og samlastere/vareeiere. Relasjonen mellom Bane NOR og togselskapene er regulert i Avtale om sportilgang (AST). For reisende med persontogtrafikk har Bane NOR ansvar for utvikling av stasjoner og knutepunkt. På dette området har Bane NOR en direkte front mot kunden. Bane NOR har også overtatt hoveddelen av det økonomiske ansvaret for «buss for tog» ved planlagte innstillinger. Bane NOR SF står for 80 pst. av kostnadene som følge av planlagte innstillinger.

Bane NOR eier godsterminalene og stiller disse til rådighet for terminaloperatørene, som leier plass på terminalen. Terminaloperatørene inngår på sin side avtaler med godstogselskapene om terminaltjenester. Tilsvarende har Bane NOR ansvaret for å bygge og vedlikeholde verkstedbygninger. Togselskapene betaler leieinntekter til Bane NOR for verkstedsfasiliteter. Når det er inngått leieavtale, kan togselskapets vedlikeholdsselskap benytte verkstedet.

Entur skal levere tjenester som gjør det enkelt for de reisende å planlegge, sammenligne og kjøpe sømløse reiser på tvers av alle kollektivoperatører. Entur skal se til at togoperatørene får omsatt sine billetter og ytt kundeservice til sine reisende.

Norske tog leier ut kjøretøy til de togoperatørene som tildeles trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Norske tog får siden inntekter gjennom leieavtalene. Det er i utgangspunktet lagt opp til at mindre modifisering av kjøretøyene, som kan ha betydning for de reisende, vil være en del av avtalene mellom Norske tog og togselskapene.

Gjennom arbeidet med handlingsprogrammet bidrar Jernbanedirektoratet til å tydeliggjøre det enkelte virksomhets ansvar overfor kundene. I tillegg er det innarbeidet krav til kundeundersøkelser i avtalene Jernbanedirektoratet inngår med togselskapene.

Risiko 5 – Forverring av de økonomiske rammevilkårene for godsnæringen

Som en del jernbanereformen, er det besluttet å innføre avgifter for bruken av jernbaneinfrastrukturen. Togselskapene skal i fremtiden også betales for tjenester som leveres av Bane NOR som frem til dag har vært tilbudt vederlagsfritt. Bane NOR har utarbeidet en plan for å gradvis kreve inn slike avgifter over hele jernbanenettet. Infrastrukturavgifter og brukerbetaling synliggjør kostnaden ved å benytte infrastrukturen, gir bedre kapasitetsutnyttelse og skaper et tydeligere kunde-/leverandørforhold mellom Bane NOR og togselskapene.

Det foreslåtte avgiftssystemet vil innebære økte kostnader for godstogselskapene. Infrastrukturavgiftene vil redusere konkurransedyktigheten i forhold til vegtransport. En slik utvikling er ikke i tråd med de politiske målsettingene om å overføre gods fra veg til bane, og kan sette den økonomiske levedyktigheten for gods på bane i fare.

Jernbanedirektoratet har i 2017 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført utredninger av konsekvensene av de nye infrastrukturavgiftene og tjenestebetalingen. I arbeidet med Godsstrategien gjennomfører Jernbanedirektoratet analyser av markedsforhold i godsmarkedet for derigjennom å kunne foreslå tiltak overfor Samferdselsdepartementet som vil bedre rammevilkårene for godsnæringen.

Bedre samordning og styring i jernbanesektoren

Jernbanereformen innebærer at myndighets-, styrings- og samordningsoppgaver er plassert i forvaltningsorgan. Utførende oppgaver er skilt ut i heleide statlige selskap som inngår tjenesteavtaler med staten, eller utføres av aktører i privat sektor på oppdrag fra staten, basert på konkurranseutsetting.

Risiko 6 – Uklarhet om roller og ansvar mellom Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet

Departementet har gjennom etableringen av Jernbanedirektoratet og utskillelsen av statsaksjeselskap eid av departementet, skapt et organisatorisk skille mellom den operative sektorstyringen og eierstyringen. Et slikt organisatorisk skille er ment å bidra til å skape klarhet i den ansvarfordelingen mellom

Samferdselsdepartement og Jernbanedirektorat i utøvelsen av eierstyringen og sektorstyringen. Imidlertid skaper det samtidig utfordringer knyttet til å definere hvilke styringssignaler som skal gå i hvilken kanal. Behovet for avklaringer er spesielt relevant på områder som sikkerhet, klima og miljø og andre områder hvor det kan være aktuelt å stille krav som går utover gjeldende lover og regler. Uavklarte rammer for hvordan eierstyringen og sektorstyringen skal fungere sammen kan bidra til redusert måloppnåelse av de transportpolitiske målsetningene og kan gjensidig undergrave legitimiteten til eierstyringen og sektorstyringen.

4.4 Reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)

Det vises til omtale under effektivisering i direktoratet.

4.5 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Jernbanedirektoratet har i henhold til føringer gitt i tildelingsbrevet for 2017 og føringer gitt i brevet «Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet – Indikatorer og videre prosess» datert 3. juli 2017 utarbeidet fem indikatorer som skal gi et bilde av utgifter til drift og administrasjon i direktoratet.

Indikatorene er basert på definisjoner og beregningsmetoder beskrevet i brevet som ble oversendt Jernbanedirektoratet 3. juli 2017. Forutsetninger som er brukt i beregningene er:

- Antall årsverk er faste ansatte og gjennomsnitt for perioden januar-august.

Utgifter er akkumulert for perioden 1.1.17-31.12.2017.

Tabell 17: Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Nr	Navn	Totalt	Direktoratet	Skolen	Museet
KPI 1	Årsverkutgift	1 030 276	1 070 725	1 000 426	796 774
KPI 2	Totalutgift pr årsverk	1 980 210	1 629 433	3 114 693	1 379 936
KPI 3	Lønnsutgiftsandel	52 %	66 %	32 %	58 %
KPI 4	Andel administrative utgifter	23 %	21 %	27 %	18 %
KPI 5	Administrative utgifter pr årsverk	451 916	336 276	828 043	247 656

Under følger definisjoner på de fem indikatorene og beregningsmetode.

KPI 1: Årsverksutgift

Indikatoren fremkommer som Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk.

Lønn og sosiale utgifter:

Virksomhetens samlede brutto utgifter til lønn og sosiale utgifter. Beregnes ved å summere kontoklasse 5 Lønnskostnad i artskontorrapporteringen i statsregnskapet. Innleid personell og konsulenter holdes med dette utenfor beregningen. Antall årsverk er antall utførte årsverk.

KPI 2: Totalutgift per årsverk

Indikatoren fremkommer som sum totale utgifter/Antall årsverk. Sum totale utgifter er summen av virksomhetens samlede brutto utgifter i kontoklasse 4 til og med 7 i statsregnskapet (dvs. varekostnad, lønn og andre driftskostnader).

KPI 3: Lønnsutgiftandel

Indikatoren fremkommer som lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter, hvor lønn og sosiale utgifter defineres som beskrevet under KPI 1 og sum totale utgifter som beskrevet under KPI 2.

KPI 4: Andel administrative utgifter

Indikatoren fremkommer som Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter. Administrasjonsutgifter er:

- Kontorutgifter (leie/drift av lokaler, datamaskiner og kontormaskiner, aviser, telefon,
- kurs osv.)
- Kjøp av tjenester (regnskap, revisjon, organisasjonsutvikling osv.)
- Kontingenter, representasjon osv.

Sum totale utgifter som beskrevet i KPI 2.

KPI 5: Administrative utgifter per årsverk

Indikatoren fremkommer som Administrasjonsutgifter/Antall årsverk, hvor administrasjonsutgifter som definert under KPI 4 og antall årsverk som definert under KPI 1

Direktoratet er i sitt første driftsår og har ingen sammenligningsgrunnlag for å gi en vurdering av utviklingen av overnevnte KPI-ene. Direktoratet har per i dag ikke noe system for å gjøre en vurdering av ressursbruk opp mot oppnådde resultater. Vi implementer nå et ressursstyringsverktøy som vil kunne si noe mer om dette og vi vil vurdere å innføre timeregistrering.

4.6 Personalpolitikk og likestilling

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Jernbanedirektoratet har som mål å ha et inkluderende arbeidsliv med medarbeiderne som gjenspeiler mangfold i befolkningen og har variert erfaring med hensyn til kjønn, alder, nedsatt funksjonsevne og etnisk bakgrunn. Dette gjenspeiles blant annet i Jernbanedirektoratets stillingsannonser.

Pr. 31.12.2017 er det 215 ansatte i direktoratet, hvorav 84 (40 pst.) er kvinner og 130 (60 pst.) er menn.

Kjønn og lønn

Den lokale lønnspolitikken skal brukes aktivt for å nå Jernbanedirektoratets mål og bidra til at direktoratet rekrutterer, utvikler og beholder kvalifiserte og motiverte medarbeidere, samt opprettholder gode fagmiljøer. Direktoratet skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende. Lønnspolitikken skal sikre at alle ansatte gis muligheter til faglig og lønnsmessig karriereutvikling. Samtidig er det slik at lønnsjusteringer skal baseres på en individuell vurdering av den enkelte.

Direktoratet skal aktivt jobbe for likelønn mellom kjønnene både innen og mellom stillingsgrupper (både ved nyansettelser og i lokale oppgjør). Det skal ikke forekomme usaklig og diskriminerende forskjellsbehandling av ansatte knyttet til lønn, og lønnspolitikken skal bidra til å sikre en forutsigbar og enhetlig praksis i den sammenheng.

Etnisitet og nedsatt funksjonsevne

Jernbanedirektoratet har en målsetting å rekruttere personer med innvandrerbakgrunn. Ved hver nyrekruttering innkalles minimum én kandidat med denne bakgrunn, hvis kvalifisert. Som IA-virksomhet legger direktoratet også vekt på å tilrettelegge arbeidsforholdene for personer med nedsatt funksjonsevne. Fokus på mangfold og underrepresenterte grupper gjenspeiles alltid i stillingsannonnene i forbindelse med rekruttering. Jernbanedirektoratet jobber aktivt med å følge opp forpliktelser i henhold til IA-avtalen, og har synliggjort dette i Mål- og aktivitetsplanen for 2014 – 2018.

I tabellen under fremlegges oversikten i henhold til format i Prop. 1 S (2017-2018) i henhold til krav i tildelingsbrev 2017. Direktoratets organisering består av ledergruppe (6 direktører), 13 seksjonssjefer og

resterende er fagpersoner I tabellen nedenfor fremkommer fordeling etter lønnstitler i staten, som er overført fra Jernbaneverket.

Tabell 18: Kjønn, stillingskategori og lønn for Jernbanedirektoratet

		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2016						
	2017	40 %	60 %	215	56 948	58 871	58 111
Direktører og avdelingsdirektører	2016						
	2017	27 %	73 %	15	106835	84977	90806
Mellomledere/seksjonsledere	2016						
	2017	44 %	56 %	16	74763	68 329	71 144
Fagdirektører	2016						
	2017	100 %	0 %	1	84318		84 318
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2016						
	2017	37 %	63 %	131	54262	55 194	54 846
Saksbehandlere og kontorstillinger	2016						
	2017	78 %	22 %	9	35 552	36 468	35 755
Ingeniører og arkitekter	2016						
	2017	40 %	22 %	42	52 815	58 256	56 054
Annet	2016						
	2017	0 %	100 %	1		48 281	48 281

Tabell 19: Kjønn, stillingskategori og lønn for Norsk Jernbanemuseum

		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2016						
	2017	48 %	52 %	23	25 885	40 198	33 353
Direktører og avdelingsdirektører	2016						
	2017	0 %	100 %	1	0	62133	62133
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2016						
	2017	57 %	43 %	7	41974	39 264	41 956
Saksbehandlere og kontorstillinger	2016						
	2017	100 %	0 %	7	15 548	0	15 548
Ingeniører og arkitekter	2016						
	2017	0 %	100 %	1	0	42 071	42 071
Annet	2016						
	2017	0 %	100 %	7	0	37 197	37 197

Tabell 20: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og fravær Jernbanedirektoratet

	Deltid		Midlertidig ansatte		Overtid (%) ¹⁷		Foreldrepermisjon (%) ¹⁸		Legemeldt sykefravær ¹⁹	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2016										
2017	0	0	0	2	36 %	64 %	1 %	0 %	0,91	2,15

Tabell 21: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og fravær Norsk Jernbanemuseum

	Deltid		Midlertidig ansatte		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefravær	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2016										
2017	6	1	0	0	58 %	42 %	0 %	0 %	0,1 %	9,3 %

4.7 Oppfølging av Riksrevisjonssaker

Forvaltningsrevisjonen – effekten av store investeringer har på togtilbudet.

Undersøkelsen ble igangsatt i 2016 med bidrag fra Jernbaneverket. Direktoratet bidro til undersøkelsen tidlig i 2017. Rapport ble publisert Juni 2017.

Riksrevisjonen anbefaler Samferdselsdepartementet:

- «å sørge for at ruteplanleggingen forbedrer togtilbudet i takt med at infrastrukturens kapasitet blir utvidet.» Anbefalingen er ivaretatt gjennom at direktoratet vurderer eksisterende ruteplaner og trinnvise effekter i utviklingen av kommende rutemodeller.
- «sikre at Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF er godt koordinert slik at forhold som påvirker mulighetene for å ta ut effekter av investeringene, er en integrert del av prosjektene». Anbefalingen er ivaretatt gjennom avtalene mellom direktoratet og Bane NOR, som setter krav til effektene av investeringene. Jernbanedirektoratet i samarbeid med Bane NOR vil i 2018 videreutvikle utformingen av effektmålene i avtalene.
- «sørge for at de store investeringsprosjektene har klare, tidsfaste og etterprøvbare mål for hvordan togtilbudet kan forbedres». Anbefalingen er dekket opp i avtalene med klare krav til effektmåloppnåelse, tidsfaste leveringstidspunkter og avtalt styringsmål.

Etterlevelsesrevisjon – fornyelse i Oslo-området 2016

Bane NOR sine kommentarer til Riksrevisjonens etterlevelsesrevisjon av Jernbaneverkets gjennomføring av bevilgningsvedtak knyttet til fornyelse av infrastruktur i Osloområdet i 2016 ble oversendt Samferdselsdepartementet i april 2017.

Undersøkelse om gods fra vei til sjø og bane (pågående)

Riksrevisjonens undersøkelse om Gods fra vei til sjø og bane ble igangsatt 2016 med innledende møte med Jernbaneverket i april 2016. Hovedanalysen hadde oppstart høsten 2016. Direktoratet og Bane NOR bidro til undersøkelsen gjennom hele 2017.

¹⁷ Overtid – angir en prosentvis andel av totalen.

¹⁸ Foreldrepermisjon – angir en prosentvis andel av totalen (1% av den totale kvinneandelen har tatt ut permisjon).

¹⁹ Legemeldt sykefravær - angir en prosentvis andel av totalen.

5 Vurdering av framtidutsikter

Regjeringen har store ambisjoner for norsk jernbane. Det legges opp til betydelig økt satsing i Nasjonal transportplan og det gjennomføres større strukturelle endringer i sektoren for å nå hovedmålene for norsk jernbanepolitikk.

Hovedmålene i transportpolitikken er bedre framkommelighet for personer og gods, bedre transportsikkerhet, samt bedre klima og miljø. God mobilitet og effektive transportere er av stor betydning for samfunnsutviklingen og et viktig bidrag til velferd og økonomisk vekst. Vekst i befolkning og økonomi medfører økt transportbehov som krever større kapasitet og mer effektive transportløsninger. For at tilbudet til kundene skal bedres og jernbanen ta sin del av trafikkveksten, må togtilbudet styrkes og forbedres, både fjerntogtilbudet og togtilbud i og nær byområdene. Et attraktivt og konkurransedyktig togtilbud krever en styrking eller nybygg av infrastruktur, hensetting og verksteder, samt en kjøretøyflåte som gir kapasitet, funksjonalitet og komfort om bord.

Økt økonomisk satsing og gjennomføring av Jernbanereformen skal gjøre jernbanesektoren mer kundeorientert og effektiv og vil bidra til at fastsatte mål kan nås. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt opp til en betydelig satsing på jernbane. Noen av de viktigste investeringene er utbygging av dobbeltspor i InterCity-området på Østlandet med dobbeltspor til Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad innen 2024. I Jernbanedirektoratets handlingsprogram konkretiseres mål og tiltak i Nasjonal transportplan 2018–2029. Handlingsprogrammet beskriver hvordan aktørene i den reformerte jernbanesektoren sammen skal arbeide for å realisere de transportpolitiske målsetningene i NTP-perioden.

Reformen innebærer mer langsiktighet, bedre organisering og tilrettelegging for konkurranse om retten til å drive persontransport med tog. Hensikten med konkurranseutsettingen er økt effektivitet og økt kundeorienteringen i sektoren. I 2017 ble konkurransen om første trafikkpakke (Trafikkpakke Sør) igangsatt. Direktoratet har i 2017 også forberedt konkurransen om de to neste trafikkpakkene.

Reformen innebærer at Bane NOR får nødvendig handlingsfrihet for effektiv oppgaveløsning i form av flerårige avtaler fra Jernbanedirektoratet og tilfredsstillende finansiell fleksibilitet, og at styringen av sektoren legges om til styring på effekter og mindre detaljert styring av aktiviteter og innsatsfaktorer. Byggekostnader for ny infrastruktur vil reduseres ved at Bane NOR SF gjennom operasjonell frihet kan sikre at jernbanen bygges ut med riktig standard, og at prosjektene gjennomføres rasjonelt. Forutsigbarhet medfører at Bane NOR SF kan innrette organisasjonen og sine aktiviteter på en effektiv måte. Dette medfører at det blir mer jernbane for bevilgningen over statsbudsjettet og vil i høy grad medvirke til måloppnåelse.

Jernbanedirektoratet skal koordinere alle aktørene i jernbanesektoren. Et viktig grep for å sikre denne koordineringen er at Jernbanedirektoratet sikrer at alle de ulike avtalene innrettes slik at de bidrar til felles måloppnåelse. Viktige gevinster er at etableringen av et direktorat og styringen på effekter gjennom porteføljestyring gjør at effekten av infrastrukturinvesteringene kan tas ut tidligere enn før.

Viktige forutsetninger for å sikre gevinstuttak av økonomiske gevinster er at Bane NOR får nødvendig handlingsfrihet for effektiv oppgaveløsning i form av flerårige avtaler fra Jernbanedirektoratet og tilfredsstillende finansiell fleksibilitet, og at styringen av sektoren legges om til styring på effekter og mindre detaljert styring av aktiviteter og innsatsfaktorer. Disse forutsetningene er langt på vei innfridd noe som gir gode forutsetninger for å kunne ta ut effekter forutsatt gjennom jernbanereformen. Byggekostnader for ny infrastruktur kan reduseres dersom Bane NOR SF gjennom operasjonell frihet kan sikre at jernbanen bygges ut med riktig standard, og at prosjektene gjennomføres rasjonelt.

Jernbanereformen blir krevende å gjennomføre og Jernbanedirektorat arbeider målrettet for å identifisere utfordringer, risiko og tiltak slik at reformens og dens intensjoner blir gjennomført. Dette vil kreve mye i

2018 og i tiden som kommer, jf. også beskrivelse av status i jernbanereformen og identifisering av risiko og tiltak.

Det er Jernbanedirektoratets vurdering at igangsatte strukturelle endringer i sektoren og økt satsing på jernbanen vil bidra til å utvikle jernbanen i ønsket retning tiden som kommer.

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelseskomentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2017

Jernbanedirektoratet er en bruttobudsjettert virksomhet under Samferdselsdepartementet. Direktoratet skal utvikle jernbanen som en del av det samlede transportsystemet. Direktoratet skal sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet, i tråd med Jernbanereformens intensjoner.

Jernbanedirektoratet har på vegne av staten et helhetlig ansvar for utvikling, styring og koordinering av jernbanesektoren. For øvrig skal direktoratet i nødvendig utstrekning samarbeide med aktørene i jernbanesektoren, andre transportetater og virksomheter, lokale myndigheter og bransje- og interesseorganisasjoner, der dette kan gi gevinst ut fra virksomhetens formål, effektiv ressursbruk og brukervennlighet.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i tråd med Bestemmelsene om økonomistyring i Staten, med tilhørende rundskriv og krav fra Finansdepartementet. Årsregnskapet gir et dekkende bilde av de disponible midlene til direktoratet og av de regnskapsførte utgiftene og inntektene.

Jernbanedirektoratet har i samråd med Samferdselsdepartementet bestemt at virksomheten skal føre og rapportere virksomhetsregnskapet etter kontantprinsippet

Vesentlig forhold ved årsregnskapet

Organisatoriske endringer

Jernbanedirektoratet er en nyetablert virksomhet og 2017 er første driftsår. Det innebærer at det ikke er noen sammenlikningstall for 2017-regnskapet.

Norsk Jernbanemuseum er underlagt Jernbanedirektoratet som egen etat. Museets regnskapsløsning var en del av direktoratets regnskapsløsning store deler av 2017, men fra 1.12.2017 ble det etablert egen regnskapsløsning for museet. Siden tildeling til museet kanaliseres gjennom direktoratet, leverer ikke museet egen årsrapport eller årsregnskap, men er integrert i Jernbanedirektoratets årsrapport og årsregnskap.

Tildeling

Jernbanedirektoratet hadde en samlet tildeling på ca 15,8 mrd. kr. I tillegg har direktoratet hatt merinntekter og belastningsfullmakt over kap 1330, post 60.

Mindreforbruk post 01

Jernbanedirektoratet har et mindreforbruk netto over post 01 på 30,0 mill. kr. (inkludert merinntekter). Dette skyldes i hovedsak periodiseringsendringer ved Norsk Jernbaneskole og lavere driftsutgifter i direktoratet. Mindreforbruket relateres også til inndekningen på driftsutgifter i interimfasen for vedlikeholdsselskap (jf. kap./post 1357/70), materiellselskap (1358/70), salg- og billetteringsselskap (1359/70) der Jernbanedirektoratet ble bedt av Samferdselsdepartementet om å holde tilbake på 2,991 mill. kr.

Mindreforbruk post 21

Jernbanedirektoratet har et mindreforbruk over post 21 på 151,2 mill. kr. Mindreutbetalingene må sees i sammenheng med at direktoratet har kjøpt planarbeid fra Bane NOR SF, gitt som tilskudd over post 72 tilsvarende 102,9 mill. kr, samt overført 22,8 mill. kr til post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold til program for FoU. Medregnet utbetalingene utgiftsført under post 72 og 71 til dette formål tilsvarer mindreforbruket 25,5 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak senere oppstart og mindre forsinkelser på enkelte utredningsaktiviteter i regi av direktoratet.

Mindreforbruk post 70

Jernbanedirektoratet har et mindreforbruk over post 70 på 276 mill. kr. Årsakene til mindreutbetalinger skyldes i hovedsak utfall av variable elementer og avvikskostnader i trafikkavtalene. Etterregning og endelig oppgjør med NSB AS for avvikshåndtering i 2017 (alternativ transport), gjennomføres og utbetales i april 2018.

Anvendelse av og mindreforbruk post 71-75

Det er utbetalt 11,8 mrd. kr på postene 71, 72, 73 og 74, hvorav 10,8 mrd. kr er utbetalt som tilskudd til Bane NOR SF for infrastrukturtenester på disse postene.

Bane NOR SF fikk tilbakebetalt MVA-oppgjør fra Jernbaneverket for 6. termin tilsvarende 997,5 mill. kr i 2017. Jernbanedirektoratet reduserte tilskuddet til Bane NOR SF tilsvarende, og utbetalte beløpet over posten 71 og 73 på henholdsvis 74 mill. kr og 923,5 mill. kr til Samferdselsdepartementet.

Fordeling på postnivå i statsregnskapet følger tidligere praksis fra Jernbaneverket, uten at dette er justert for i ny avtalestruktur med Bane NOR SF. Avtalestruktur med Bane NOR følger reformens intensjoner, hvor Bane NOR utfører alle arealplanprosesser i henhold til Plan- og bygningsloven. Dette er regulert gjennom avtalekategori K03. Finansieringen av avtaler innenfor K03 som gjelder hovedplaner kommer fra Post 21. For å kunne gi tilskudd til Bane NOR til dette formål omdisponeres midler fra post 21 til Post 72, som er en tilskuddspost. Omdisponeringen gjelder alle kommunedelplaner og hovedplaner som ikke allerede er en del av Post 72 (Kommunedelplaner for IC-prosjektene er finansiert over post 72). Omdisponeringen gjelder øvrige kommunedelplaner og hovedplaner, innenfor øvrige prosjektområder.

I Jernbaneverket ble ikke interne timeverkskostnader belastet på prosjekter innenfor planlegging av programområdene, men dekket over driftsbudsjettet. Dette var i tråd med regnskapspraksis som gjaldt for Jernbaneverket. Nå må Staten inkludere dette i avtalene med Bane NOR, da avtalene blir belastet med interne timekostnader i Bane NOR og det har vært behov for å omdisponere fra Post 71 til Post 72. Når det gjelder omdisponering fra Post 71 til Post 73 er behovet knyttet til sluttfinansiering av tiltak som ble ferdigstilt i 2017. Dette gjelder mindre tiltak innenfor programområdene og må også sees sammen med tidligere forsering av fornyelse.

Samlet merforbruk for disse postene utgjør 126 mill. kr, men må ses i sammenheng med overføringene fra post 21 som utlikner dette merforbruket.

[Revisjonsordning](#)

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Jernbanedirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen blir publisert sammen med årsrapporten. Oslo 15.3.2017



Christoffer Serck-Hanssen

Konstituert Jernbanedirektør (i perioden 01.01.2018-04.03.2018)

6.2 Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet

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

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

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

Utgifter er foretatte utbetalinger og inntekter er mottatte innbetalinger for regnskapsåret 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.

Jernbanedirektoratet er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Jernbanedirektoratet 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

6.3.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum

Oppstilling av bevilgningsrapportering per 31.12.2017:

Utgifts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2017	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	Driftsutgifter	01	A	436 779 000	408 928 385	27 850 615
1352	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	21	A	199 343 000	48 141 028	151 201 972
1352	Kjør av persontransport med tog	70	A	3 466 332 000	3 189 870 788	276 461 212
1352	Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold	71	A	6 983 241 000	6 863 000 000	120 241 000
1352	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer	72	A	1 697 000 000	1 869 900 000	-172 900 000
1352	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer	73	A	2 905 589 000	2 978 908 484	-73 319 484
1352	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	75	A	114 417 000	114 400 000	17 000
1330	Reiseplanlegging og elektronisk billettering	60		20 500 000	9 770 841	10 729 159
1633	Nettoføringsordningen	01		0	23 394 480	
<i>Sum utgiftsført</i>				15 823 201 000	15 506 314 006	
Inntekts- kapittel	Kapittelnavn	Post		Samlet tildeling*	Regnskap 2017 (ink. Norsk Jernbanemuseum)	Merinntekt og mindreinntekt(-)
4352	Innbetalinger til Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum	01		95 800 000	97 979 909	2 179 909
5309	Tilfeldige inntekter	29		0	292 718	
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72		0	26 198 914	
<i>Sum inntektsført</i>				95 800 000	124 471 541	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet Kapitalkontoer					15 381 842 465	

60094501	Norges Bank KK /innbetalinger				125 934 911
60094502	Norges Bank KK/utbetalinger				-15 477 050 911
713213	Endring i mellomværende med statskassen				-8 599 459
60094801	Norges Bank KK/innbetalinger Norsk Jernbanemuseum				9 270
60094802	Norges Bank KK/utbetalinger Norsk Jernbanemuseum				- 23 933 682
	Endringer i mellomværende med statskassen Norsk				
713216	Jernbanemuseum				1 797 405
Sum rapportert					0
<hr/>					
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)		31.12.2017	31.12.2016	Endring	
0	Mellomværende med statskassen Jernbanedirektoratet	-8 599 459		0	-8 599 459
	Mellomværende med statskassen Norsk Jernbanemuseum	1 797 405		0	1 797 405
	Sum mellomværende med statskassen	-6 802 054		0	-6 802 054

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135201		436 779 000	436 779 000
135221		199 343 000	199 343 000
135270	75 832 000	3 390 500 000	3 466 332 000
135271	33 742 000	6 949 499 000	6 983 241 000
135272		1 697 000 000	1 697 000 000
135273	212 289 000	2 693 300 000	2 905 589 000
135275	47 817 000	66 600 000	114 417 000
135276		0	0
Sum 1352	369 680 000	15 433 021 000	15 802 701 000
133060		20 500 000	20 500 000
Sum 1330	0	20 500 000	20 500 000
435201		95 800 000	95 800 000
Sum 4352	0	95 800 000	95 800 000

Note B – Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre utgift****	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	JDIR allokeringer **	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135201		27 850 615		27 850 615	2 179 909	0		30 030 524	21 838 950	21 838 950
135221	Kan overføres, kan nyttes under post 72	151 201 972		151 201 972		-125 700 000		25 501 972	0	25 501 972
135270	Kan overføres	276 461 212		276 461 212				276 461 212	0	276 461 212
135271	Kan overføres, kan nyttes under post 72 og post 73	120 241 000		120 241 000		-120 200 000		41 000	0	41 000
135272	Kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73	-172 900 000		-172 900 000		172 900 000		0	0	0
135273	Kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74	-73 319 484		-73 319 484		73 000 000		-319 484	0	-319 484
135275	Kan overføres	17 000		17 000				17 000	0	17 000
135276	Kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72, post 73 og post 75	0		0				0	0	0
133060	Reiseplanlegging og elektronisk billettering	10 729 159		10 729 159				10 729 159		10 729 159
435201	Innbetalinger til Norsk Jernbaneskole	-2 179 909		-2 179 909				0	0	

	og Norsk Jernbanemuseum									
163301	Mottatte belastningsfullmakter ***	-23 394 480		-23 394 480						
<p>*Maksimalt beløp er beregnet av samlet tildeling ink. Norsk Jernbanemuseum. **Jernbanedirektoratet har foretatt omdisponeringer mellom postene i statsregnskapet. Dette kommer til uttrykk i kolonne Jdirs allokeringer. Etter Jdirs vurdering må det korrigeres for dette i beregning av mulig overføring. ***Jernbanedirektoratet har belastet kap/post 163301 med 23 394 480 kroner. Jernbanedirektoratet er omfattet av nettoføringsordningen i Staten og merverdiavgiften er derfor ført ihht R-116 fra Finansdepartementet. ****Det vises til kapitel 6.1 for en mer utfyllende forklaring av Mer/Mindreutgift.</p>										

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet inklusiv Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum har merinntekter på 2 179 909 kroner som er rapportert over kapittel/post 435201. Merinntektene øker mindreforbruket over kap/post 135201.

Mulig overførbart beløp

Jernbanedirektoratet inklusiv Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum har et samlet mindreforbruk over kap/post 135201-76 på 329 552 315 kroner, inklusiv kap 1330 post 60 er samlet mindreforbruk 340 281 474 kroner. For kap 4352 post 01 viser regnskapet merinnbetalinger på 2 179 909 kr.

Jernbanedirektoratet inklusiv Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum ønsker å overføre 334 269 809 kroner til neste år.

6.4 Artskontorrapporteringen med noter

6.4.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum

	Note	2017	2016
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	0	0
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	97 704 860	0
Andre innbetalinger	1	275 049	0
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		97 979 909	0
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	212 162 003	0
Andre utbetalinger til drift	3	253 520 009	1
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		465 682 012	1
Netto rapporterte driftsutgifter		367 702 103	1
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	-6 602	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		-6 602	0
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	11 639	0
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		11 639	0
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		18 242	0
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	1 250	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		1 250	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	15 017 219 272	0
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		15 017 219 272	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		291 468	0

Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	26 198 914	0
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	23 394 480	0
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>	-3 095 902	0
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	15 381 842 465	1
Oversikt over mellomværende med statskassen **		
Eiendeler og gjeld	2017	2016
Fordringer	0	0
Kasse	5 000	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank	0	0
Skyldig skattetrekk	-8 537 600	0
Skyldige offentlige avgifter	2 049 586	0
Annen gjeld	-319 040	0
Sum mellomværende med statskassen	8	-6 802 054

* Andre ev. inntekter/utgifter rapportert på felleskapitler spesifiseres på egne linjer ved behov.

** Spesifiser og legg til linjer ved behov.

Note 1 – Innbetalinger for drift

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Sum innbetalinger fra gebyrer	0	0
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt varer, avgiftspliktig høy sats	297 256	
Salgsinntekt varer, avgiftspliktig lav sats	580 402	
Salgsinntekt varer, avgiftspliktig middels sats	1 565	
Salgsinntekter tjenester, avgiftspliktig	20 800	
Salgsinntekt varer, avgiftsfri	116 293	
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	185 513	0
Inntekter fra undervisningsoppdrag	96 503 033	0
Sum salgs- og leieinnbetalinger	97 704 860	0
<i>Andre innbetalinger</i>		
Andre inntekter avgiftsfritt	275 049	0
Sum andre innbetalinger	275 049	0
Sum innbetalinger fra drift	97 979 909	0

Note 2 – Utbetalinger til lønn

	31.12.2017	31.12.2016
Lønn	170 471 830	0
Arbeidsgiveravgift	26 198 914	0
Pensjonsutgifter*	18 717 524	0
Sykepenges og andre refusjoner (-)	-5 651 482	0
Andre ytelser	2 425 217	0
Sum utbetalinger til lønn	212 162 003	0
Antall årsverk:	232	2

Note 3 – Andre utbetalinger til drift

	31.12.2017	31.12.2016
Husleie	13 509 490	0
Vedlikehold egne bygg og anlegg	84 885	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	5 289 485	0
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	8 412 010	0
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	8 413 311	0
Mindre utstysanskaffelser	9 940 903	0
Leie av maskiner, inventar og lignende	10 118 270	0
Kjøp av fremmede tjenester	142 756 720	0
Reiser og diett	15 900 256	0
Øvrige driftsutgifter	39 094 678	1
Sum andre utbetalinger til drift	253 520 009	1

Note 4 – Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	-6 602	0
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	-6 602	0

	31.12.2017	31.12.2016
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	11 639	0
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	11 639	0

Note 5 – Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2017	31.12.2016
Tilfeldige og andre inntekter til statskassen	1 250	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	1 250	0

Note 6 – Tilskudsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2017	31.12.2016
Tilskudd til ikke-finansielle foretak - tog - fast vederlag	15 017 219 272	0
Sum tilskudsforvaltning og andre overføringer fra staten	15 017 219 272	0

Note 7 – Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

Del A

Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2017	31.12.2017	Forskjell
	Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen	Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0	0	0
<i>Sum</i>	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	10 638 951	0	10 638 951
Andre fordringer	0	0	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	5 000	5 000	0
<i>Sum</i>	10 643 951	5 000	10 638 951
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
<i>Sum</i>	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-10 383 019	0	-10 383 019
Skyldig skattetrekk	-8 465 906	-8 537 600	71 694
Skyldige offentlige avgifter	2 153 753	2 049 586	104 168
Annen kortsiktig gjeld	-319 040	-319 040	0
<i>Sum</i>	-17 014 212	-6 807 054	-10 207 158
Sum	-6 370 260	-6 802 054	431 794



7 Vedlegg – Jernbaneinvesteringer

Tabellen viser de største prosjektene under hhv planlegging og utbygging. Risikovurderingen er basert på rapporter fra Bane NOR SF og direktoratets egen vurdering.

Prosjekter under planlegging	Status overordnet fremdrift	Risikovurdering tilknyttet fastsatte mål i avtalen
Sandbukta-Moss-Såstad	Investeringsbeslutning fattet i Stortinget 14.desember. Byggestart 2018.	Ingen vesentlig risiko
Haug-Seut	Prosjektet er i detaljplanfase. Planprogrammet for reguleringsplan med KU ble politisk fastsatt 11.mai 2017. Utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning og teknisk detaljplan er pågående. Prosjektet arbeider nå med en optimalisering av traséplassering og tekniske løsninger.	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret kostnadsestimat og endret fremdriftsplan.
Seut-Sarpsborg	Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltsporstrekningen og veianlegg ved ny stasjon ved Grønli i Fredrikstad samt kryssing av Sarpsfossen i Sarpsborg ble fastsatt i Fredrikstad kommune i 2016 og Sarpsborg i 2017. Optimalisering av linjer som utgangspunkt for konsekvensutredning er gjennomført.	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret kostnadsestimat og endret fremdriftsplan.
Tønsberg-Larvik	Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Igangsetting av planarbeid er varslet og planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning var på høring våren 2017. Det er utfordringer med å få planprogrammet, for strekningen Tønsberg – Stokke, fastsatt politisk i Tønsberg og Nøtterøy kommuner grunnet motstand mot ett av utredningsalternativene. For Stokke – Sandefjord – Larvik ble planprogrammet fastsatt desember 2017.	Risiko knyttet til fastsetting av planprogrammet for strekningen Tønsberg-Stokke.
Drammen-Kobbervikdalen	Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfasen. Reguleringsplan ble førstegangsbehandlet i Drammen kommune i desember 2017. Det planlegges for at prosjektet vil få investeringsbeslutning i Stortinget 2018 og byggestart i 2019.	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret kostnadsestimat og endret fremdriftsplan.
Nykirke-Barkåker	Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfasen. Det pågår	Ingen vesentlig risiko

	grunnundersøkelser for å optimalisere endelig trasé innenfor korridoren. Det planlegges for at det foreligger en vedtatt reguleringsplan sommeren 2018.	
Venjar-Eidsvoll-Langset	Investeringsbeslutning ble fattet i Stortinget 14. desember og har byggestart i 2018.	Ingen vesentlig risiko
Kleverud-Sørli	Den videre planleggingen skal se på mulige synergier med sammenslåing av prosjektet med strekningen Sørli-Åkersvika. Bane NOR vil komme tilbake med en anbefaling	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret fremdriftsplan.
Sørli-Åkersvika-Brumunddal	Formelt er strekningen i hoved- og kommunedelplanfasen. Prosjektet ses i sammenheng med Kleverud-Sørli jf. omtale over.	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret kostnadsestimat og endret fremdriftsplan.
Hønefoss-Sandvika (Ringeriksbanen)	Prosjektet er i detaljplanfasen Planprogrammet for reguleringsplan er godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Reguleringsplanen skal sendes på offentlig høring våren 2018 med forventet godkjenning 4. kvartal. (sendt februar 2018) Det planlegges med sikte på at Ringeriksbanen vil ha byggestart på nødvendige forberedende arbeider i 2020 og hovedarbeider i 2021. (iht NTP 2018-2029).	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret fremdriftsplan. Det er knyttet noe risiko rundt fremdrift på reguleringsplanen, særlig tilknyttet kravet til samtidighet med verneplanen for Mælingen/Storelva som Fylkesmannen i Buskerud har ansvaret for. I denne forbindelse gjøres det med pilotarbeid tilknyttet økologisk kompensasjon
Elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Bane NOR har sett på kostnadsreducerende tiltak og det har resultert i en rekke kutt som gjør prosjektet omlag 600 mill. kr rimeligere å ferdigstille.	Ingen vesentlig risiko
Fløen-Bergen	Prosjektet skal ses i sammenheng med Nygårdstangen og «Bergensprosjektene».	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret fremdriftsplan.
Prosjekt under utbygging	Status overordnet fremdrift	Risikovurdering tilknyttet fastsatte mål i avtalen
Follobanen	Hovedarbeidene er i rute for planlagt ibruktaging i desember 2021. Hovedarbeidene for underbygning innføring til Oslo S vil pågå frem til høsten 2018, og videre med jernbanetekniske arbeider frem til sommeren 2021. Entreprenøren Condotte fikk i 2017 likviditetsproblemer. I etterkant	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret fremdriftsplan. Arbeidene med tunnelen og med innføring til Oslo S er tidskritiske og utgjør den største fremdriftsrisikoen i prosjektet.

	<p>av tertialet (januar 2018) har Bane NOR hevet kontrakten.</p> <p>Hovedarbeidene for Ski vil pågå frem til april 2020 når Ski stasjon er planlagt klar til ibruktaging. Arbeidene på vestsiden av Ski stasjon er delvis forskjøvet til 2019.</p>	
Arna-Fløen og Arna omformerstasjon	<p>I Revidert nasjonalbudsjett 2017 fikk prosjektet Arna-Fløen en økt styrings- og kostnadsramme. Det eksisterer kostnadsusikkerhet tilknyttet tvistesaker.</p> <p>Det er på grunn av stor prosjektaktivitet i Bergensområdet knyttet risiko til at prosjektet Bergen-Fløen forsinker ibruktaging av nye Fløen-Arna tunnel, og at oppgradering av gammel tunnel ikke kan begynne som planlagt i 2020.</p>	Risiko knyttet til avvik fra resultatmål som endret kostnadsestimat.
Farriseidet-Porsgrunn og Solum omformerstasjon	<p>Fremdriften er i rute med sikte på at det nye dobbeltsporet kan tas i bruk fra ruteomleggingen i desember 2018. Det har påløpt økte kostnader på grunnentreprisene utover tidligere prognostiserte sluttkostnader, men ferdigstilles innenfor kostnadsrammen.</p>	Det er fremdriftsrisiko knyttet til ferdigstillelse av signal- og sikringsanlegg, som skjer om lag samtidig med implementering av nytt signalanlegg på Ski stasjon.
Holm-Holmestrand-Nykirke	<p>Dobbeltsporet ble satt i drift 28. november 2016. I 2017 ble resterende arbeid utomhus avsluttet.</p>	Ingen vesentlig risiko
Langset-Kleverud	<p>Strekningen ble tatt i bruk i desember 2016.. Noe restarbeid gjenstår, som ble avsluttet i 2017</p>	Det er fortsatt en kostnadsusikkerhet tilknyttet store omtvistede krav i forbindelse med sluttoppgjøret.
ERTMS	<p>Iht Revidert nasjonal signalplan</p>	<p>Det er risiko for at strekninger som i norsk signalplan er prioritert til ERTMS tidlig (før Oslo) ikke vil kunne få ERTMS før etter at Oslo er fornyet.</p> <p>Det er kostnadsrisiko for knyttet til økt omfang av Thales-bygging på infrastrukturprosjekter (indre IC) enn forutsatt i norsk signalplan. Hvis ett eller flere av disse prosjektene må bygge Thales, vil ERTMS senere behøve økte rammer for å fornye disse til ERTMS.</p>

		Det er risiko knyttet til de priser som oppnås i de tre systemkontraktene vs. Prosjektets styringsramme (P50).
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------



JERNBANEDIREKTORATET
Org. nr.: 916810962

Riksrevisjonens beretning

Til Jernbanedirektoratet

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Jernbanedirektoratets årsregnskap for 2017. Årsregnskapet består av ledelseskomentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2017.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 15 381 842 465 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Jernbanedirektoratets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter i 2017 og av mellomværende med statskassen per 31. desember 2017, i samsvar med regelverk for statlig økonomistyring.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og de etiske kravene i ISSAI 30 fra International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAI's etikkregler. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for årsrapporten, som består av årsregnskapet (del VI) og øvrig informasjon (del I–V). Riksrevisjonens uttalelse omfatter revisjon av årsregnskapet og virksomhetens etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring, ikke øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen i årsrapporten. Formålet er å vurdere om det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapet og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen. Vi vurderer også om den øvrige informasjonen ser ut til å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere dette i revisjonsberetningen.

Det er ingenting å rapportere i så måte.

Ledelsen og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverk for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for å etablere den interne kontrollen som den mener er nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig internkontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999), alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og ISSAI 1000–2999.

Vi identifiserer og anslår risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten den skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Videre utformer og gjennomfører vi revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer og innhenter tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon ikke blir avdekket, er høyere for feilinformasjon som skyldes misligheter, enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil. Grunnen til det er at misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.

Vi gjør også følgende:

- opparbeider oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige ut fra omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om hvor effektiv virksomhetens interne kontroll er
- evaluerer om regnskapsprinsippene som er brukt, er hensiktsmessige, og om tilhørende opplysninger som er utarbeidet av ledelsen, er rimelige
- evaluerer den totale presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene
- evaluerer om årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde

Vi kommuniserer med ledelsen og informerer det overordnede departementet, blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi vil også ta opp forhold av betydning som er avdekket i løpet av revisjonen, for eksempel svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Når det gjelder forholdene som vi tar opp med ledelsen og informerer det overordnede departementet om, tar vi standpunkt til hvilke som er av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet, og avgjør om disse skal regnes som sentrale forhold ved revisjonen. De beskrives i så fall i et eget avsnitt i revisjonsberetningen, med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring. Forholdene omtales ikke i beretningen hvis Riksrevisjonen beslutter at det er rimelig å forvente at de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring vil være større enn offentlighetens interesse av at saken blir omtalt. Dette vil bare være aktuelt i ytterst sjeldne tilfeller.

Dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapet får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk for økonomistyring, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon knyttet til administrative regelverk for økonomistyring

Vi uttaler oss med moderat sikkerhet om hvorvidt vi er kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som i vesentlig grad strider mot administrative regelverk for økonomistyring. Uttalelsen bygger på ISSAI 4000-serien for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapet, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk for økonomistyring.

Oslo; 30.04.2018

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Dokumentet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur