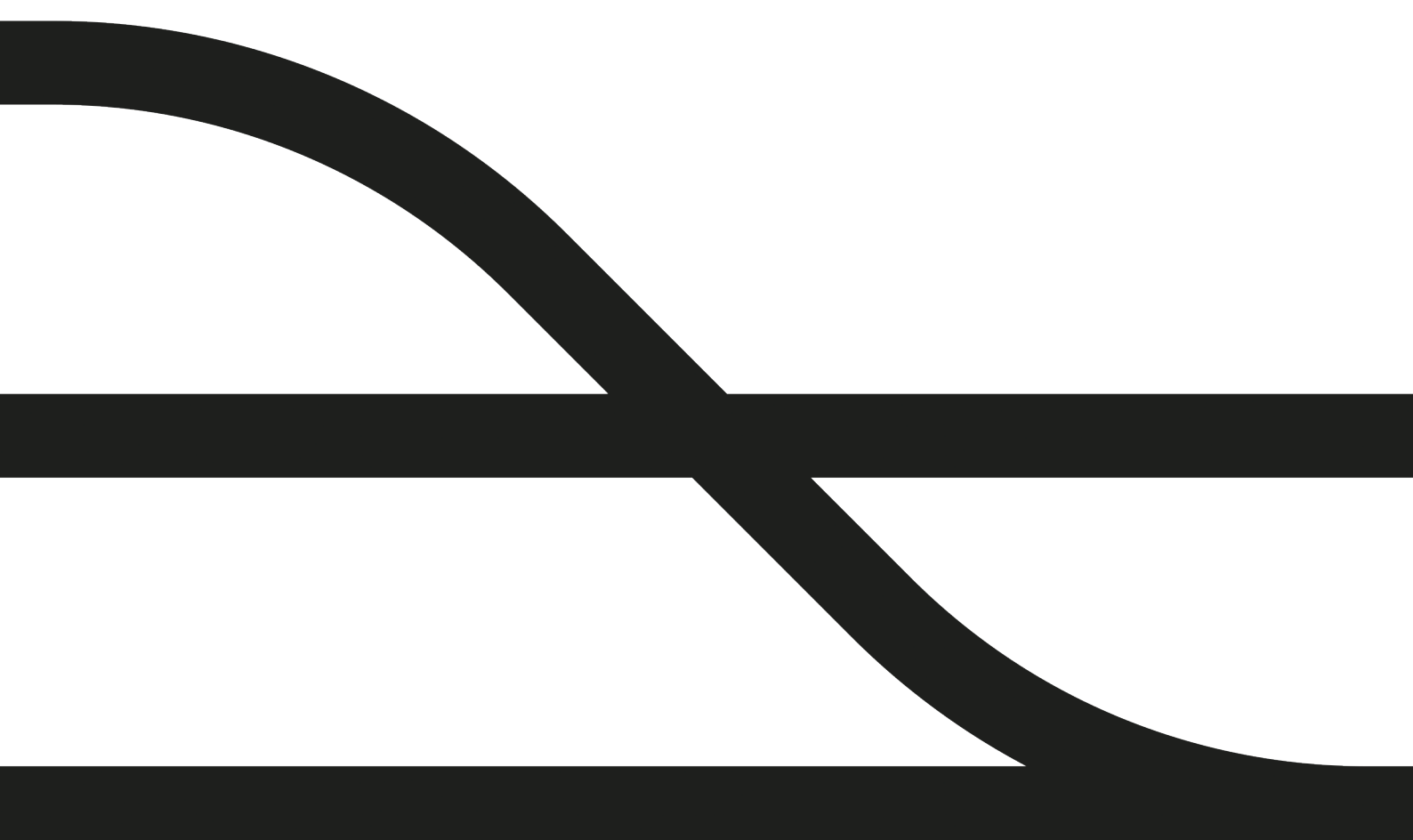


# Jernbanedirektoratet

Årsrapport 2018



# Innhold

<b>1 Leders beretning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b> .....	<b>4</b>
2.1 Myndighet, ansvar og mål.....	4
2.2 Organisasjon og ledelse.....	4
2.3 Nøkkeltall.....	7
<b>3 Årets aktiviteter og resultater</b> .....	<b>9</b>
3.1 Jernbanedirektoratets aktiviteter og resultater.....	9
3.2 Hovedmål 1 – Framkommelighet.....	14
3.3 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet .....	34
3.4 Hovedmål 3 – Miljø .....	36
3.5 Andre forutsetninger og krav .....	38
3.6 Administrative forhold.....	44
3.7 Bevilgningens anvendelse .....	45
3.8 Bruk av fullmakter.....	48
<b>4 Styring og kontroll i virksomheten</b> .....	<b>55</b>
4.1 Risikostyring i Jernbanedirektoratet .....	55
4.2 Intern kontroll.....	57
4.3 Personalpolitikk og likestilling .....	58
4.4 Oppfølging av Riksrevisjonssaker .....	60
<b>5 Vurdering av framtidsutsikter</b> .....	<b>62</b>
<b>6 Årsregnskapet</b> .....	<b>63</b>
6.1 Ledelseskomentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2018.....	63
6.2 Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet.....	65
6.3 Bevilgningsrapporteringen.....	67
6.4 Artskontorrapporteringen med noter .....	73
<b>7 Vedlegg 1– Risiko knyttet til jernbaneinvesteringer</b> .....	<b>80</b>
<b>8 Vedlegg 2– Målekort Gevinstrealisering</b> .....	<b>83</b>
<b>9 Vedlegg 3– Handlingsplan for kollektivtransport</b> .....	<b>86</b>

# 1 Leders beretning

Jernbanedirektoratet har i 2018 fullført flere store oppgaver. Vi har lagt fram handlingsprogrammet for jernbanesektoren for 2018-2029, vi har tildelt den første kontrakten i den pågående togkonkurransen, og vi har tatt flere nye skritt for å følge opp intensjonene i jernbanereformen.

I april ble Handlingsprogrammet for jernbanesektoren fram til 2028 lagt ut på høring. Etter mer enn 100 innspill og kommentarer ble Handlingsprogrammet med noen justeringer fastsatt av jernbanedirektøren i juli.

I oktober ble kontrakten for den første konkurranseutsatte trafikkpakken tildelt selskapet GoAhead Nordic. I konkurransen om trafikken på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen kom det inn flere gode tilbud. Alle de tre selskapene som sto igjen i finalerunden, svarte godt på kvalitetskravene, og derfor ble pris utslagsgivende. Neste trafikkpakke (Nord), skal tildeles sommeren 2019. Ny direktøkjøpsavtale med NSB og NSB Gjøvikbanen for den øvrige trafikken ble inngått ved utgangen av februar 2018.

Arbeidet med å bidra til bedre samspill mellom transportformene og mer sømløse reiser er videreført i 2018. Det er inngått avtaler med kollektivtrafikkelskaper og fylkeskommuner i Trøndelag, Hedmark og Oppland. Avtalene vil tre i kraft ved oppstart av Trafikkpakke 2 i juni 2020. Selskapet Entur AS har lansert i 2018 en ny app med gjennomgående reiseinformasjon for all kollektivtrafikk.

Gjennom året har det pågått arbeid for forbedring og effektivisering av avtalestyringen med Bane NOR. Forbedringsarbeidet skjer sammen med Bane NOR og vil bli evaluert og fulgt opp videre i 2019. For prosjektene har det pågått arbeid for å optimalisere og finne kostnadsreduserende tiltak på flere prosjekter. Det er knyttet risiko til kostnadsnivået for flere prosjekter, noe som er urovekkende.

Jernbanen har opplevd et krevende år der målene for regularitet og punktlighet ikke ble nådd. Det er i samråd med Bane NOR og togselskapene iverksatt flere tiltak som skal bedre situasjonen. Bane NOR har utarbeidet en liste med tiltak som er under gjennomføring på de mest utsatte strekningene. Et viktig lyspunkt er det likevel at persontrafikken med tog viste en kraftig vekst i 2018. NSBs tog hadde 7 prosent flere passasjerer og også Flytoget nådde sitt høyeste passasjertall noensinne.

For godstrafikken har 2018 også vært et svært krevende år. Kombitrafikken med tog mellom landsdelene utgjør en stor andel av varetransporten på disse strekningene, men er under stadig sterkere press fra veitransport. Togselskapene har gjennomført reduksjoner i sine tilbud fra desember 2018. Jernbanedirektoratet har utarbeidet innspill til mulige kortsiktige tiltak som kan bedre situasjonen.

I september åpnet den 22 kilometer lange nye banen fra Farriseidet i Larvik til Porsgrunn. Strekningen kortet ned reisetiden mellom byene fra 34 til 12 minutter og inngår i intercityutbyggingen. I desember var det byggestart for dobbeltspor på strekningen Venjar – Eidsvoll nord på Dovrebanen.

Norske Tog AS mottok i 2018 Flirt-togsett nummer 100 fra produsenten Stadler Rail. Togene av type 74 og 75 utgjør en kraftig modernisering av togparken i Norge og er nå grunnstammen i togtilbudet på Østlandet og på Vossebanen. Jernbanedirektoratets avtaler med Entur og Norske Tog skal sikre koordinering, effektiv ressursbruk og legge til rette for like konkurransevilkår i sektoren.

Jernbanedirektoratet legger til rette for økt samhandling i sektoren gjennom felles arrangementer og avtaler om samarbeid. Arbeidet videreføres i 2019.

Det er svært viktig for sektoren at arbeidet med å oppnå bedre driftsstabilitet gis høy prioritet framover. Oppfølgingen av dette og av kostnadsutviklingen i infrastrukturprosjektene vil sammen med konkurranseutsettingen av persontrafikken kreve mye Jernbanedirektoratets oppmerksomhet i tiden som kommer.



Kirsti Slotsvik

Jernbanedirektør



## 2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

### 2.1 Myndighet, ansvar og mål

Jernbanedirektoratet skal utvikle jernbanen som del av det samlede transportsystemet i dag og i framtiden. 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.

Etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 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 og persontrafikkoperatørene.

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 Norske tog. Leveransene i den første konkurranseutsatte trafikkavtalen som ble tildelt Go-Ahead Nordic høsten 2018, vil etter planen være i operativ drift fra desember 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 driften av den daglige trafikken, samt avtaler om planlegging, prosjektering og utbygging av ny jernbaneinfrastruktur for å sikre utvikling av jernbanens transporttilbud i fremtiden.

Jernbanedirektoratet forestår delegert etatsstyring av Norsk Jernbanemuseum.

### 2.2 Organisasjon og ledelse

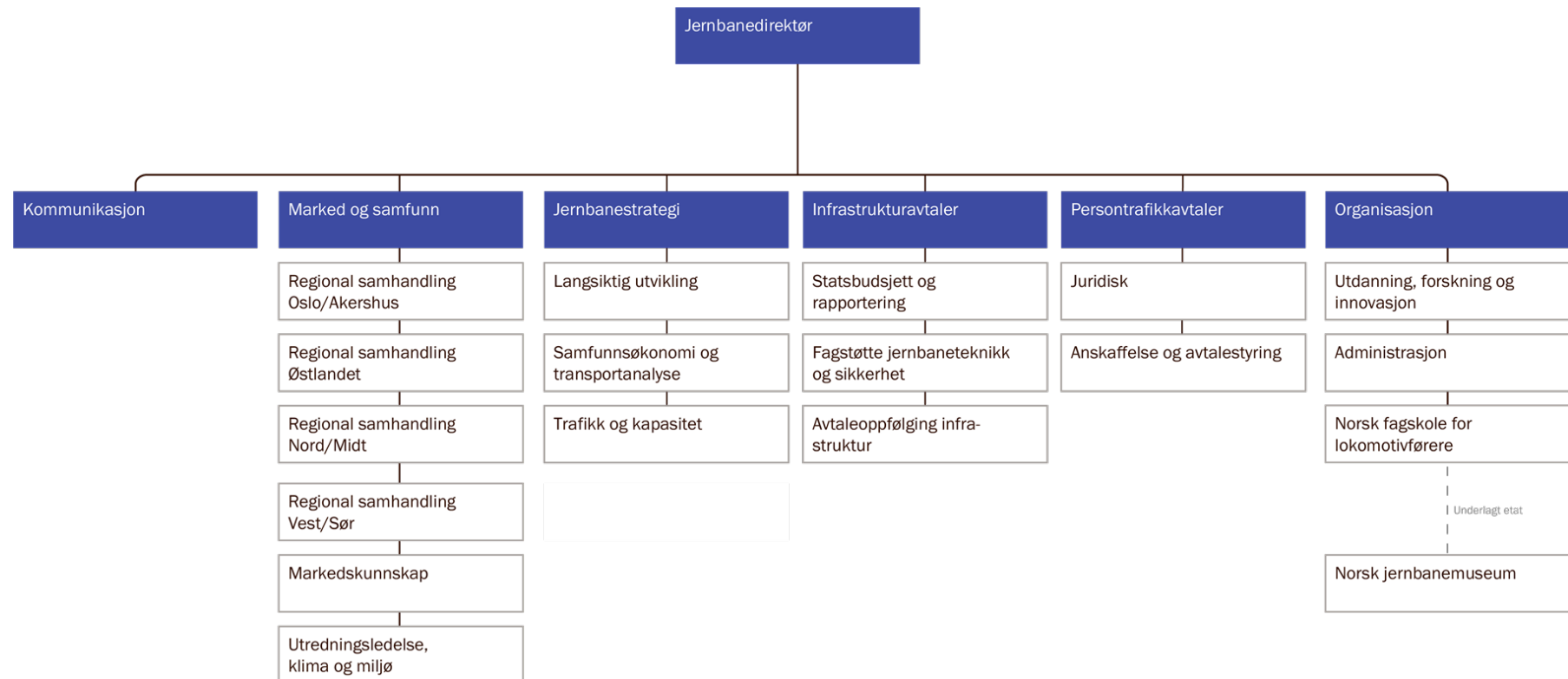
Jernbanedirektoratet er lokalisert i Oslo, Bergen og Trondheim. Ved utgangen av 2018 har Jernbanedirektoratet 154 faste ansatte. I tillegg kommer 59 faste ansatte ved Norsk jernbaneskole og 22 faste ansatte ved Norsk jernbanemuseum, totalt 235 ansatte pr 31.12.2018. Norsk jernbaneskole ble i 2018 vedtatt omorganisert og delt i to. Norsk Fagskole for lokomotivførerutdanning videreføres som en del av Jernbanedirektoratet, mens Norsk jernbaneskole ble tilbakeført i Bane NOR med virkning fra 01.01.2019. Norsk jernbaneskole viderefører kurs- og utdanningstilbudene innen jernbanefagene og trafikkopplæringen. Tilbakeføringen innebærer at 37 ansatte av de totalt 235 som fremgår av tabellen i kapittel 2.3 Nøkkeltall ble overført til Bane NOR med virkning fra 1. januar 2019.

Jernbanedirektoratets ledergruppe per utgangen av 2018 består av:

- Kirsti Lovise Slotsvik      Jernbanedirektør
- Hanne Bertnes Norli      Direktør Marked og samfunn
- Anita Skauge              Direktør Jernbanestrategi
- Hans Henrik Kristensen    Direktør Persontrafikkavtaler
- Per-Arne Fredriksen      Direktør Infrastrukturavtaler

- Christoffer Serck-Hanssen Organisasjonsdirektør
- Svein Horrisland Kommunikasjonssjef

Figur 1. Organisasjonskart<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Trafikk og kapasitet rapporterer til direktør for Jernbanestrategi.



## 2.3 Nøkkeltall

Tabell 1: Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

Nøkkeltall	Jernbanedirektoratet		Norsk Jernbanemuseum		Totalt	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Antall ansatte pr 31.12	213	215	22	23	235	238
Årsverk <sup>2</sup>	176	189	17	17	193	206
Samlet tildeling mill kr <sup>3</sup>	23 584,9	15 776,3	29,5	26,4	23 614,4	15 802,7
Utnyttelsesgrad av bevilgning <sup>4</sup>	70 %	71 %	100 %	94 %	71 %	72 %
Driftsutgifter mill kr <sup>5</sup>	535,7	442,0	32,5	23,7	568,2	465,7
Lønnsandel av driftsutgifter <sup>6</sup>	41 %	45 %	43 %	58 %	41 %	46 %
Konsulentandel av driftsutgifter <sup>7</sup>	14 %	17 %	1 %	13 %	14 %	17 %

Tall for Jernbanedirektoratet inkluderer Norsk jernbaneskole før delingen.

Nøkkeltall «Driftsutgifter» viser en økning i forhold til 2017 som skyldes høyere utbetalinger på post 21, 76 og 77 samt økte utbetalinger ved Norsk jernbaneskole som følge av en svært høy kursaktivitet. Merutgiftene er mer enn kompensert for ved høyere innbetalinger. Også ved Norsk jernbanemuseum økte utbetalingene i 2018 bla. som følge av økte utgifter til husleie og bevaring av museumsmateriell.

<sup>2</sup> Antall årsverk beregnes som sum av månedsverk i valgt periode, delt på antall måneder i utvalgsperioden.

<sup>3</sup> Samlet tildeling jf. oppstilling av bevilgningsrapporteringen, note A. Utgifter minus innbetalinger.

<sup>4</sup> Utnyttelsesgrad post 01-21 beregnes slik: Benyttede midler post 01 og 21 delt på Tilgjengelige midler post 01-21, multiplisert med 100.

<sup>5</sup> For virksomheter som fører regnskapet etter kontantprinsippet tilsvarer nøkkeltallet Driftsutgifter "Sum utbetalinger til drift", som er en egen regnskapslinje i oppstilling av artskontorrapporteringen, ref. kapittel 6.4. Dette inkluderer samtlige utgifter på post 01, 21, 76 og 77. Dette avviker fra Driftsutgifter på post 01.

<sup>6</sup> Lønnsandel av driftsutgifter er "Utbetalinger til lønn" delt på driftsutgifter. Post 21, 76 og 77 inneholder ikke lønnsutgifter.

<sup>7</sup> Konsulentsandel av driftsutgifter består av følgende kontoer; 6790 (Kjøp av andre fremmede tjenester), 6793 (Juridisk bistand) og 6799 (Utredninger og lignende). Bistand til løpende IKT drift, drift DFØ samt instruktørleie på skolen er ikke del av konsulentutgifter. Konsulentutgifter til postene 21, 76 og 77 er ikke medtatt.



Centro  
C'osta  
C'ong'  
steria  
spa:

284B

## 3 Årets aktiviteter og resultater

### Generell omtale

Resultatet for punktlighet og regularitet ble lavere enn målsettingene for 2018. Bane NOR har utarbeidet en liste med tiltak som er under gjennomføring på de mest utsatte strekningene.

I 2018 ble det en ytterligere reduksjon i tallet på drepte og hardt skadde, mens måltallet for alvorlige hendelser ikke ble nådd. Innenfor alvorlige hendelser inngår også hendelser med lengre driftsstans. Sett i lys av at det kjøres vesentlig flere tog enn før, vil det være utfordrende å bringe tallene ytterligere ned. Nye strekninger og utbedringer og tiltak på planoverganger forventes likevel på sikt å gi en positiv utvikling.

Tallene for klimagassutslipp publiseres av SSB og resultater for 2018 vil foreligge høsten 2019. Jernbanens største påvirkning skjer i utbyggingsprosjektene og i forbindelse med massetransport. Bane NOR arbeider med tiltak som kan gi utslippsreduksjoner der det er mest å hente.

Det er nå 95 stasjoner som er klassifisert som tilgjengelig (31 %<sup>8</sup>), mens 28 stasjoner er fullt ut universelt utformet (8 %<sup>9</sup>). Innfasingen av nye tog (Flirt) har bidratt til en vesentlig bedre tilgjengelighet da disse er godt tilrettelagt for reisende med nedsatt funksjonsevne.

### 3.1 Jernbanedirektoratets aktiviteter og resultater



#### Markeds- og samfunnskontakt

Jernbanedirektoratet har behov for god innsikt om de reisende om vi skal lykkes med våre målsettinger om et bedre kundetilbud og sømløs transport, en effektiv sektor, et godt omdømme for jernbanen og en attraktiv arbeidsplass. Jernbanedirektoratet har derfor gjennomført et prosjekt i 2018 som heter «kundeinnsikt», hvor hensikten har vært å kartlegge hva som finnes av innsikt om kundenes preferanser og gjøre denne tilgjengelig for alle som jobber i Jernbanedirektoratet

#### Regional Samhandling

Jernbanedirektoratet har utstrakt samarbeid med fylkeskommunene og har i 2018 hatt dialogmøter med alle vedrørende ruter, takst og billettsamarbeid. Disse arenaene er viktige samarbeidsorgan for videreutvikling av togtilbudet.

Det er inngått takstsamarbeidsavtaler i Trøndelag, Hedmark og Oppland i forbindelse med Trafikkkpakke 2. I Hordaland arbeides det med en tilsvarende avtale som skal tre i kraft samtidig med trafikkkpakke 3. I tilknytning til at nye Viken fylkeskommune etableres fra 1.1.2020, er det startet

<sup>8</sup> Prosentene er andel reisende på disse stasjonene.

<sup>9</sup> Prosentene er andel reisende på disse stasjonene.

dialog mellom Jernbanedirektoratet og regionale myndigheter. Ambisjonen er å videreutvikle rute-, takst- og billettsamarbeidet og å inngå en ny avtale med Viken og Oslo.

Det har vært jobbet med regionale prosesser, som arbeidet med Trønderbanen, regionalplan Jæren, Vestfold og Mjøsbyene.

Jernbaneforaene er viktige møteplasser for regionale og lokale politikere, og også i år har Jernbanedirektoratet prioritert oppfølging av disse.

### **Markedsutvikling gods**

Jernbanedirektoratet har kontakt med aktører og interessenter innen segmentet godstransport på jernbane. Godstogoperatørene har i 2018 opplevd store utfordringer med lav punktlighet og svak lønnsomhet.

Operatørene innen kombigodssegmentet har sett seg nødt til å endre sine tilbud på jernbane. CargoNet varslet i august at de ville redusere togtilbudet på flere strekninger etter lav lønnsomhet og krevende arbeidsforhold knyttet til planlagte og ikke planlagte avvik. Dette påvirket togoperatørens leveranse og kundenes tillit til at de kunne levere et godt tilbud. Green Cargo la i desember ned sin rute på Raumabanen etter store underskudd over lengre tid. De totale reduksjonene i togtilbudet tilsvarer mer enn 30.000 flere lastebiler på veiene i 2019.

Tømmerindustrien har opplevd stor vekst over flere år og i 2018 ble i underkant av tre millioner kubikkmeter tømmer transportert med tog. En effektiv og driftssikker jernbane er avgjørende for at norsk skognæring skal være økonomisk bærekraftig. Det planlegges nå ny industri i Norge som vil bidra til at trafikkveksten på bane kan fortsette.

Det transporteres store mengder malm fra Sverige inn til Narvik. Samlet har LKAB og Kaunis Iron 11-13 tog hver retning i døgnet. I prognosene til LKAB skal de doble mengden malm fra 2010 frem til 2020. Det vil også blir testet ut 32,5 tonns aksellast på strekningen.

I 2018 har det vært gjennomført flere tiltak som har gitt mer gods på bane. Green Cargo har inngått ett transportsamarbeid med Greencarrier, Unifeeder og Ranheim Papir & Board om å transportere 15.000 tonn papir fra Trondheim, via Drammen havn og Rotterdam havn, til Wien. Dette nye konseptet reduserer biltransporten fra 2.345 km til kun 24 km pr tur, som er et eksempel fra kunden. Prosjektet vant nylig logistikkprisen 2019 under Røroskonferansen.

Jernbanedirektoratet har deltatt i en arbeidsgruppe sammen med Samferdselsdepartementet som har jobbet med en potensiell støtteordning. Arbeidsgruppens anbefalinger ble levert til Samferdselsdepartementet oktober 2018.

Konkurransen om logistikkoppdragene er hard, og jernbanerelaterte løsninger foretrekkes kun når løsningen gir tilfredsstillende leveringsdyktighet, leveringstid og pris. Godstiltakene som ligger inne i Handlingsprogrammet, er blitt positivt mottatt. Samtidig etterlyses flere kortsiktige tiltak. Det er risiko for at mer gods vil bli overført til vei om ikke situasjonen forbedrer seg. Samlastere og vareeiere har gitt uttrykk for at de ser på alternative transportformer om ikke stabiliteten og punktligheten bedres.

### **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). Arbeidet omfatter utarbeidelse og evaluering av eksisterende standarder og praksis for elektronisk billettering innen helhetlig kundeopplevelse, pris

og forretningsregler, løsning og teknologibeskrivelse, samt en ny versjon av bransjenorm for personvern i tråd med EUs nye personvernforordning (GDPR). Bransjenormen ble ferdigstilt i 2018 og sendt på høring i 2019. Arbeidet med implementeringen av endringene i håndbokrevisjonen vil bli ferdigstilt sommeren 2019.

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

1. januar 2018 trådte en ny lovhjemmel 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. Jernbanedirektoratet har i 2018 fakturert fylkene gebyrene kvartalsvis, og kjøpt tjenester for disse av Interoperabilitetstjenester AS som ble kjøpt opp av Entur AS i januar 2018. Forslag til samhandlingsmodell ble sendt på høring og besluttet i 2018, og implementeres i 2019.

### **Entur**

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 lanserte i 2018 løsninger for å samle inn pris- og produktinformasjon for alle kollektivproduktene i hele landet. Med pris- og produkt databasen på plass vil Entur dele informasjon om hvilken billett man trenger for reisen, hvor den kjøpes og hva det koster. Arbeidet med å samle inn disse dataene fra de ulike kollektivaktørene vil fortsette i 2019, samtidig som det jobbes med å integrere nye mobilitetsløsninger i den digitale plattformen. På denne måten gjør Entur nye tjenester tilgjengelig for bred distribusjon.

I 2018 har salg og billettering for jernbane hatt høy prioritering. Entur har arbeidet med å klargjøre plattformen for å ta inn nye jernbaneaktører slik at de reisende fremdeles kan kjøpe sømløse reiser i en konkurranseutsatt jernbanesektor. Parallelt har Entur arbeidet med en omfattende modernisering av salgs- og billetteringsplattformen for jernbanen.

Etter oppdrag fra Jernbanedirektoratet og i nært samarbeid med AtB og Ruter har Entur startet arbeidet med utvikling av støtte for kontobasert billettering. Dette er løsninger som kreves for å møte fremtidens nye krav til billettløse reiseformer, hvor reisehjemlene er lagret i en skybasert løsning.

### **Utløst første trafikkpakke og inngå offentlig kjøpsavtaler med NSB og NSB Gjøvikbanen**

Nye direktekjøpsavtaler med NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS ble formelt inngått ved utgangen av februar, med varighet til henholdsvis 2022 og 2024. Avtalene skal sikre en smidig overgang fra direktetildelte til konkurranseutsatte persontogtjenester.

Jernbanedirektoratet mottok mange og godt gjennomarbeide tilbud for Trafikkpakke 1 Sør, og måtte derfor utsette tildeling av denne og utlysningen av Trafikkpakke 2 Nord. I oktober ble Trafikkpakke 1 Sør tildelt Go-Ahead Nordic, og avtalen ble signert 30. oktober med trafikkstart medio desember 2019. Tilbudsfristen for Trafikkpakke 2 Nord var 3. desember, og tildeling er planlagt sommeren 2019. Konkurransegrunnlaget for Trafikkpakke 3 Vest ble sendt ut 21. desember, med tilbudsfrist primo august 2019.

### **Inngå, videreutvikle og følge opp avtaler med Bane NOR**

Det har i 2018 pågått et forbedringsarbeid sammen med Bane NOR for å effektivisere arbeidet med avtalearbeidet. Tiltakene vil bli evaluert når man har fått tilstrekkelig erfaring. Avtaleinngåelse er fortsatt arbeidskrevende, og direktoratet ser på løsninger for å avhjelpe denne situasjonen.

Selve systemet med avtaler og beskrivelse av effektmål og resultatmål anses å fungere etter intensjonen. Det medvirker til tydeligere krav, samtidig som Bane NOR får muligheter til å løse oppgaven på en kostnadsoptimal måte. Det gjenstår noe prøving og erfaring for at dette skal gjennomsyre alle aktiviteter.



Innenfor de større prosjektene har direktoratet satt krav om flere kostnadsreduserende tiltak. Målsettingen er å oppnå enda sterkere kostnadskontroll innen alle aktiviteter.

Selv om avtaleinnretningen fungerer slik som tiltenkt, er det utfordringer knyttet til resultatene, og direktoratet vil fortsatt ha fokus på forbedringsarbeid i 2019.

### **Utarbeidelse av handlingsprogram for jernbanesektoren**

Handlingsprogram for jernbanesektoren 2018-2029 er en oppfølging og konkretisering av Nasjonal transportplan 2018-2029 og omfatter hele jernbanesektoren, herunder drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur og investeringer i ny infrastruktur, statlig kjøp av persontogtjenester/konkurransesetting av togtilbudet, billettering, rullende materiell, verksteder etc.

Handlingsprogrammet ble lagt ut på høring i april og det ble mottatt 102 høringsinnspill, som ble gjennomgått og medførte noen endringer. Handlingsprogrammet for jernbanesektoren 2018-2029 ble fastsatt av jernbanedirektøren i juli 2018.

### **Nasjonal transportplan 2022-2033**

Samferdselsdepartementet har besluttet å ta en tydeligere styring enn tidligere i arbeidet med plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2022-2033. Jernbanedirektoratet arbeider internt og sammen med de øvrige transportvirksomhetene med å videreutvikle kunnskapsgrunnlaget. Dette innebærer strategi- og utredningsarbeid innenfor blant annet fjerntog, by, gods, rutemodell, teknologi, sikkerhet, klima- og miljø og metodeutvikling.

### **Byutredninger og byveksttaler**

Byutredninger for fase 2 er gjennomført i 2018. Det er åpnet for høringsinnspill. Utredningene vil være et grunnlag for kommende Nasjonal Transportplan. I 2018 har det pågått forhandlinger i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Forhandlingene videreføres i 2019. For Buskerudbyen, Kristiansand, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø er forhandlingene ikke enda startet. Jernbanedirektoratet har deltatt i forhandlingene og utarbeidet nødvendige deler av avtalegrunnlaget.

Jernbanedirektoratet har deltatt i det tverretatlige arbeidet med en bystrategi for neste Nasjonal transportplan.

### **Utrednings- og utviklingsoppgaver**

De største utrednings- og utviklingsoppgaver for Jernbanedirektoratet er knyttet til utarbeidelse av underlag for Nasjonal transportplan og konkrete utredningsoppdrag fra Samferdselsdepartementet. Viktige utredningsarbeid er:

- Rutemodeller for 2033, inklusive tilbringertjeneste til OSL og togtilbud på Trønder- og Meråkerbanen
- Godsstrategi inkludert utredning av terminalstruktur, markedskrav, fremtidig godsnettverk og godsforbindelse for jernbane til kontinentet samt videre utvikling av Alnabru godsterminal
- Fjerntogstrategi og utredning av forbedret togtilbud
- Byutredninger

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

For videre planleggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo skal konsept K4 legges til grunn. Jernbanedirektoratet arbeider med avtale med Bane NOR om videre planlegging.

Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen er i gang på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Arbeidet med utredning av Nord-Norgebanen pågår, og det er gjennomført konferanser med deltakelse fra offentlig myndighet og eksterne interessenter.

### **Norsk Jernbaneskole**

Norsk jernbaneskole er et nasjonalt kompetansesenter for hele jernbanesektoren. I løpet av 2018 har skolen forberedt og gjennomført overføring av den delen av skolen som gir kurs og opplæringer innen jernbanefag og trafikk, til Bane NOR. Skolen har gjennomført flere prosjekt i forhold til deling av avtaler, ledelsessystem, administrative system og bygg. I løpet av prosessen har fagskolen, som er en del av Jernbanedirektoratet, fått nytt navn; Norsk fagskole for lokomotivførere.

Norsk jernbaneskole utdannet lokomotivførere, trafikkekspeditører og togledere. I tillegg ble det gjennomført kurs og etterutdanning for fagarbeidere, sivilingeniører og administrativt personale.

Skolen hadde 58 ansatte og i tillegg et stort antall innleide instruktører og kjørelærere. Norsk jernbaneskole er ISO sertifisert etter standarden NS-EN 9001.2015 samt NOKUT-godkjent som fagskole.

Skolen holdt gjennomgående høy kvalitet på opplæring og drift i 2018, samtidig som skolen gjennomførte store og spennende utviklingsprosjekter. Lokomotivførerutdanningen implementerte i 2018 et nytt studieløp for 60 studiepoeng og uteksaminerte de første studentene etter ny studieplan.

Samlet strykprosent for lokomotivførerutdanningen etter gammel ordning med 90 studiepoeng, var 2,5, mens strykprosenten for 60 studiepoeng var 2,9. Eksamensresultatene for begge studieløp var de beste i fagskolens historie fra og med 2005. Strykprosenten for skolen for øvrig var på 4 prosent, også det langt under måltall.

Evalueringer viser at bransjen er svært fornøyd med opplæringen og sensorene mener at skolen har høy kvalitet på opplæring og eksamen. Studiebarometeret for høyere utdanning viser at fagskolen ligger på landstoppen når det gjelder total fornøydhet med utdanningen.

Fagskolen uteksaminerte 129 lokomotivfører kandidater, det høyeste tallet noensinne. Det har imidlertid vært noe nedgang i antall kursdeltagere og kursekvivalenter på jernbanefag.

### **Norsk Jernbanemuseum**

Norsk jernbanemuseum har et nasjonalt ansvar for forvaltning og formidling av jernbanehistorien. Samtidig skal museet være en viktig og relevant aktør i Innlandet og på Hamar.

2018 har vært et år preget av intens aktivitet. I første tertial ble besøkstallet doblet sammenlignet med samme periode i 2017, og selv om en unormalt varm sommer gikk noe utover kjernesesongen, er besøksrekorden fra 1979 slått.

Publikum har verdsatt det arbeidet som gjøres. Økningen i besøket har ikke vært knyttet til én enkelt aktivitet, men viser en positiv utvikling på tvers av publikumstilbudene- unntatt de permanente utstillingene.

Samtidig er det gjort et betydelig arbeid for å sikre samlingene og digitalisere arbeidsprosessene ved museet.

## **3.2 Hovedmål 1 – Framkommelighet**

Mål: «Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»

### **Generell omtale**

Direktoratet er en tydelig bestiller av både infrastruktur tjenester og persontransport med tog og legger stor vekt på å oppnå målene med kjøpene. Som bestiller av persontransport med tog, har direktoratet i 2018 arbeidet med både direktekjøpsavtalene og konkurranseutsetting av togpakker. Direktoratet har også jobbet med å tydeliggjøre krav til målene som gis i avtalene og krav til Bane NORs avtalerapport. Det er utarbeidet en felles retningslinje for saksbehandling av avtaleinngåelse og endringsregime.

Målene for 2018 ble ikke nådd, noe som ikke er tilfredsstillende. Dette gjelder spesielt regularitet og punktlighet som er det nest dårligste resultatet i perioden 2011-2018. Årsaken til dette er sammensatt. Vurderingen er at det er spesielt strekningen Drammen-Lillestrøm som har vært utfordrende. I tillegg førte en kald og vanskelig vinter med påfølgende varm sommer til at perioden for utbedringstiltak ble kort. Økt togproduksjon har også forårsaket større slitasje enn forventet. Direktoratet har forsikret seg om at Bane NOR har en aktiv tilnærming til problemstillingen og har iverksatt en rekke tiltak. Tiltakene er nærmere beskrevet under pkt. 3.2.1.

#### **3.2.1 Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid**

Fastsatte mål for driftsstabilitet i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2018 vedrører kun Bane NORs andel av forsinkelsestimer. I tillegg kommer forsinkelsestimer som skyldes togselskapene og andre ytre forhold. Ytre forhold kan verken tilskrives Bane NOR eller togselskapene.



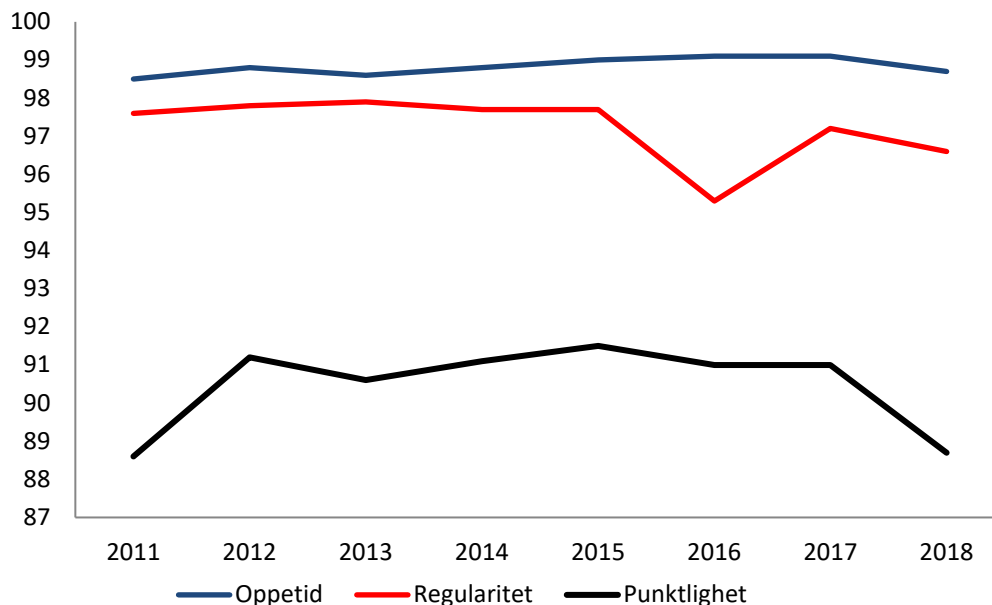
Tabell 2: Driftsstabilitet<sup>10</sup>

Parameter	Frekvens	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mål 2018	Mål 2023
Oppetid i pst. <sup>11</sup>	Tertial	98,5	98,8	98,6	98,8	99	99,1	99,1	98,7	99,3	99,3
Regularitet i pst. <sup>12</sup>	Tertial	97,6	97,8	97,9	97,7	97,7	95,3	97,2	96,2	99,2	99,3
Punktlighet i pst. <sup>13</sup>	Tertial	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0	88,7	99,2	99,3

### Oppetid

Oppetiden i 2018 ble 98,7 prosent og er dermed under sektormålet på 99,3 prosent. Årsaken til at sektormålet for opptiden ikke ble nådd skyldes økningen i forsinkelsestimer. For 2018 ble det registrert 3 520 flere forsinkelsestimer som Bane NOR har ansvar for sammenlignet med året før. Feil i øvrig infrastruktur (bane) ble mer enn doblet noe som primært skyldes hendelser som solsleng, skinnebrudd og saktekjøringer. Antall forsinkelsestimer som skyldes «Ytre forhold» er tredoblet grunnet hard vinter og flere hendelser med ras gjennom året.

Figur 2: Oppetid og regularitet



<sup>10</sup> 2011-2016 er rapportering fra Jernbaneverket. 2017 og 2018 er rapportering fra Bane NOR.

<sup>11</sup> Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtider 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 og togselskapene.

<sup>12</sup> Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute og inkluderer kun persontog. Det langsiktige målet i Nasjonal transportplan 2014–2023 er minst 99,2 pst. Utviklingen i regularitet gjennom årene viser at målet på 99,2 prosent ikke har vært mulig å nå. For å nå målet på 99,2 prosent kan ikke mer enn 8 av 1000 tog bli innstilt..

<sup>13</sup> Punktligheten måles som andelen av persontog som kommer 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.

Tabell 3: Forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegning fordelt på årsaksforhold<sup>14</sup>

	2 011	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018
Feil i øvrig infrastruktur (bane)	2 757	1 411	2 819	2 218	1 669	1 932	1 364	2 740
Feil på sikringsanlegg	4 089	3 136	3 652	3 888	3 318	3 558	3 697	4 631
Feil på kontaktledning	921	1 088	934	1 473	727	1 281	1 045	1 082
Tele	79	88	525	50	208	378	125	180
Planlagt arbeid	1 232	1 099	849	948	1 139	882	784	768
Materiell med feil, sperrer spor	-	500	648	410	785	436	499	774
Ytre forhold	1 555	1 140	1 139	519	428	83	324	1 183
<b>Sum Bane NOR</b>	<b>10 633</b>	<b>8 462</b>	<b>10 565</b>	<b>9 507</b>	<b>8 273</b>	<b>8 549</b>	<b>7 839</b>	<b>11 358</b>
Feil ved materiell							1 546	2 141
Materiell sent fra hensettingsspor							2 499	4 324
Manglende personell							386	511
Stasjonsopphold							1 251	1 590
Planforutsetninger endret							996	1 115
<b>Sum Togselskapene</b>							<b>6 678</b>	<b>9 681</b>
Trafikkavvikling							7 830	9 433
Forsinkelse fra utlandet							2 418	3 897
Uhell, påkjørsel							498	462
Uønsket hendelse							1 024	1 408
<b>Sum Utenforliggende</b>							<b>11 771</b>	<b>15 200</b>
<b>Sum, Totalt</b>	<b>10 633</b>	<b>8 462</b>	<b>10 565</b>	<b>9 507</b>	<b>8 273</b>	<b>8 549</b>	<b>26 288</b>	<b>36 239</b>

Både forsinkelsestimerne for togselskapene og for utenforliggende forhold viser en økning sammenlignet med året før. For togselskapene har forsinkelsestimer som resultat av «Kjøretøy sent fra hensettingsspor» doblet seg. Dette har bidratt til flest forsinkelser på godstog. For utenforliggende forhold skyldes økningen i forsinkelsestimer stort sett forhold på alle terminaler/hensettingsspor, men Alnabru og Kongsvinger var de største bidragsyterne. Hovedårsakene har vært hard vinter og utfordringer på Alnabru knyttet til hensetting av skadde lokomotiver og vogner.

#### Regularitet

For 2018 ble regulariteten 96,2 prosent, noe som er betydelig lavere enn målet på 99,2 prosent. Det er 3 507 flere innstillinger i 2018 enn året før. Mye skyldes feil på signalanlegg. September 2018 var spesielt utsatt. Der var den største hendelsen en masseutglidning i forbindelse med arbeid med bygging av et hotell i Drammen.

<sup>14</sup> 2011-2016 er rapportering fra Jernbaneverket. 2017 og 2018 er rapportering fra Bane NOR.

Tabell 4: Antall innstillinger fordelt på ansvarsområder<sup>15,16</sup>

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Jernbaneverket/Bane NOR	6 155	5 158	5 749	5 263	6 171	5 852	5 831	9 338
Togselskapene	1 992	1 705	1 546	1 753	1 633	10 957	2 947	3 931
Utenforliggende årsaker	784	1 328	742	1 373	1 132	1 116	2 381	1 685
<b>Sum innstillinger (uten kode 5)</b>	<b>8 931</b>	<b>8 191</b>	<b>8 037</b>	<b>8 389</b>	<b>8 944</b>	<b>17 925</b>	<b>11 159</b>	<b>14 954</b>

De siste åtte årene har regulariteten ligget under sektormålet og har i snitt vært rundt 97 prosent. Direktoratet mener at det er stor risiko for at fremkommelighets-målet knyttet til regularitet på 99,2 prosent ikke nås i nærmeste fremtid. Risikoen har ikke endret seg sammenlignet med tidligere år. Direktoratet mener at sektormålet på 99,2 prosent ikke er et realistisk mål tatt i betraktning historikken og stort etterslep i vedlikeholdet.

### Punktlighet

Verken for alle persontog, persontog i rush eller for godstog ble målet på 90 prosent nådd. Med Flytogets punktlighet på 93,7 prosent ble heller ikke målet på 95 prosent nådd. Gjennom året har det vært flere hendelser som har påvirket punktligheten negativt. I første tertial var de største hendelsene relatert til store snømengder på Sør- og Østlandet. I andre tertial har årsaker vært relatert til solslyng, konsekvenser av skogbranner og noen større enkelthendelser (eks. brann i relehus på Skotterud). I tredje tertial har det oppstått en rekke enkelthendelser som til sammen har medført til lavere punktligetstall som blant annet: Masseutglidning i Drammen, signalproblemer Lillestrøm, Skøyen og Oslo S, store nedbørsmengder / trær over linjen på Sørlandsbanen, feil på sporveksel på Kløfta osv.

Tabell 5: Punktlighet<sup>17</sup>

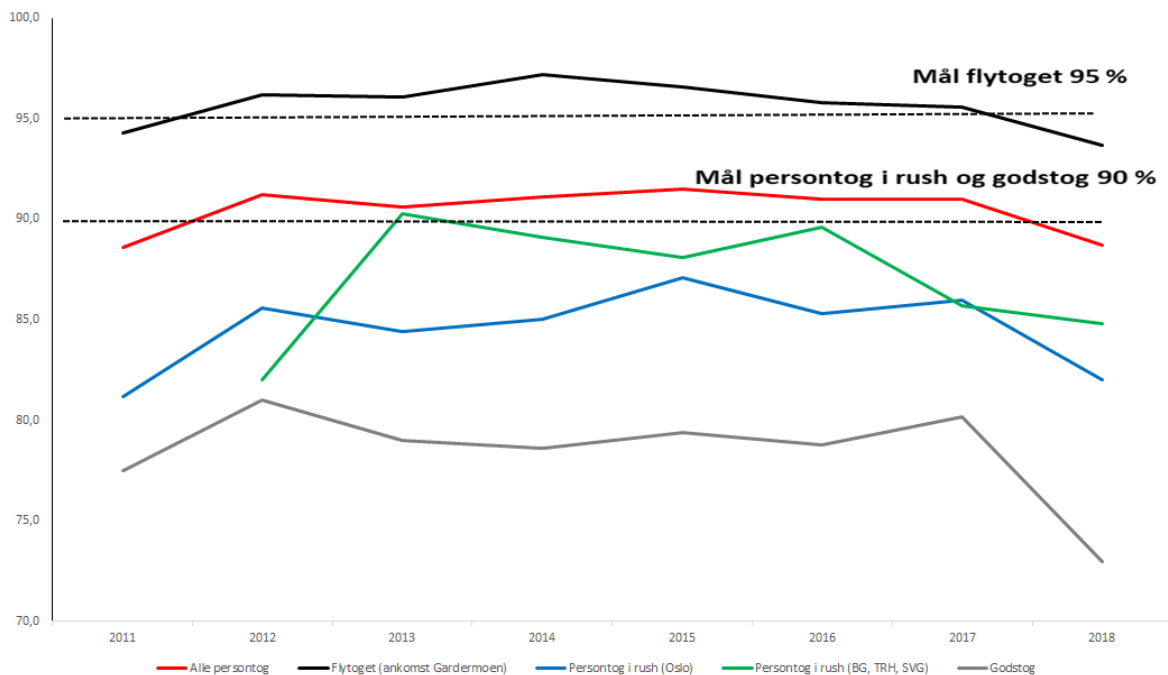
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mål 2018	Mål 2023
Alle persontog	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0	88,7	90,0	90,0
Flytoget (ankomst Gardermoen)	94,3	96,2	96,1	97,2	96,6	95,8	95,6	93,7	95,0	95,0
Persontog i rush (Oslo)	81,2	85,6	84,4	85,0	87,1	85,3	86,0	82,0	90,0	90,0
Persontog i rush (BG, TRH, SVG)		82,0	90,3	89,1	88,1	89,6	85,7	84,8	90,0	90,0
Godstog	77,5	81,0	79,0	78,6	79,4	78,8	80,2	73,0	90,0	90,0

<sup>15</sup> Antall innstillinger vedrører alle årsaksforhold, unntatt planlagte innstillinger som følge av byggeprosjekter eller vedlikehold.

<sup>16</sup> 2011-2016 er rapportering fra Jernbaneverket. 2017 og 2018 er rapportering fra Bane NOR.

<sup>17</sup> 2011-2016 er rapportering fra Jernbaneverket. 2017 og 2018 er rapportering fra Bane NOR.

Figur 3: Punktlighet



### Punktlighestiltak

Jernbanedirektoratet har gjennom året via oppfølgingsmøter med Bane NOR fulgt med på at det jobbes med tiltak for å forbedre punktlighet. For å forbedre punktligheten har Bane NOR satt i gang seks prosjektinitiativer, såkalte «sprinter<sup>18</sup>». Av tiltakene som inngår i disse «sprinter» er smart vedlikehold med overvåking av drivmaskiner, dedikerte vedlikeholdslag samt tiltak for effektive stasjonsopphold. For utbyggingsprosjektene er det startet et arbeid for å se på mulighet til å begrense saktekjøringsbehovet. I første omgang er det tatt utgangspunkt i strekningene Lillestrøm-Asker og Østfoldbanen. Dette er strekninger med flest passasjerer og togbevegelser. I tillegg gjennomføres en analyse på Jærbanen.

I 2018 har NSB kjørt et punktlighetsprosjekt sammen med Bane NOR. NSB har videre håndtert manglende tilgang til kjøretøy eller personell gjennom å redusere togstørrelser heller enn å innstille togavganger. NSB har økt rekrutteringstakten for kjørende personale for å sikre at det ikke oppstår en situasjon med for lav bemanning av kjørende personell til å kunne levere det avtalte togtilbudet.

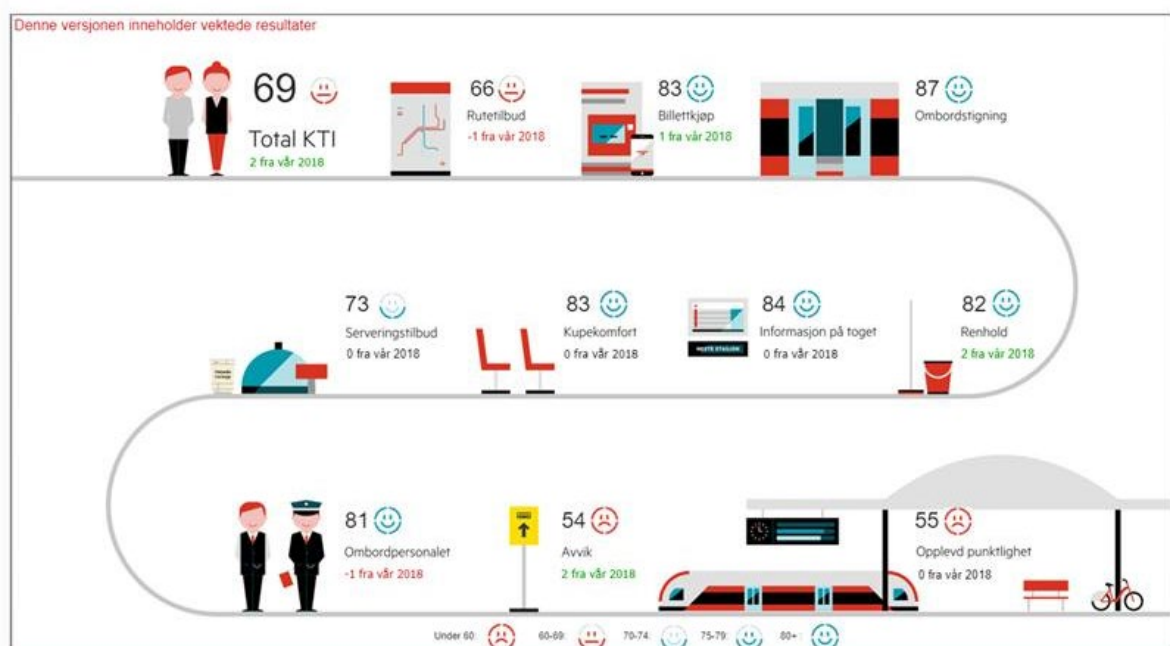
<sup>18</sup> Sprintere skal på kort sikt sikre både konkret effekt på punktligheten og samtidig skal gi overblikk over hvilke initiativer som gir størst effekt og verdi for passasjerene. Sprintene pågår i ca. 12 uker og tiltakets fremdrift og effekt kartlegges og følges tett i perioden. Tiltak som antas å ha effekt vurderes til utrulling i større og flere områder/strekninger.

### 3.2.2 Kundetilfredshet (KTI)

#### KTI passasjerer

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

Togselskapet NSB måler kundetilfredsheten to ganger per år, og fra 2018 benyttes en metode og et spørreskjema utarbeidet i samarbeid med Jernbanedirektoratet. I dette samarbeidet er det lagt vekt på at det skal være minst mulig endringer i spørsmålene fra tidligere for å sikre at resultatene kan sammenliknes. Det er imidlertid gjort en metodeendring i forbindelse med nye trafikkavtaler, og det vil fremover rapporteres på vektete resultater, ref. figuren under. NSB benytter selv uvektede resultater, og dette medfører en nivåforskjell for resultatene på selskapsnivå.



KTI er en indeks basert på fire av spørsmålene i den totale undersøkelsen som inneholder ca. 70 spørsmål. De reisende er mest fornøyde med billettkjøp, ombordpersonalet, informasjon om bord, renhold og kupékomfort. Kundetilfredsheten er svakest hos kundene på Østlandet og sterkest blant kundene i nord. Her er kundene mye mer fornøyd med rutetilbudet, avvikshåndtering og opplevd punktlighet, som er tre viktige faktorer for kundetilfredshet.

Bane NOR måles på resultater fra undersøkelsen gjennomført av togselskapet og i en egen undersøkelse rettet mot togselskapene. I kundetilfredshetsundersøkelsen som gjennomføres av togselskapet to ganger per år, stilles det spørsmål om hvordan de reisende opplever stasjonsområdet og informasjonen på stasjonsområdet både ved normaltrafikk og under avvik. Resultatene oversendes til Bane NOR, som er ansvarlig for denne leveransen, og rapporteres videre til Jernbanedirektoratet.

Her viser KTI for passasjerer i hvilken grad togpassasjerer er fornøyd med:

- Stasjonsområde lokaltrafikk 85 poeng
- Stasjonsområde region/riks 88 poeng

- Informasjon på stasjoner, lokaltrafikk 84 poeng
- Informasjon på stasjoner, region/riks 86 poeng
- Informasjon ved avvik, lokaltrafikk 52 poeng
- Informasjon ved avvik, region/riks 50 poeng

KTI passasjerer beregnes som et gjennomsnitt av ovennevnte 6 kategorier og resultatet er 74.

Som resultatene viser, er de reisende veldig fornøyde med stasjonsområdet og informasjonen under normaltrafikk, men resultatene for informasjon under avvik er kritisk lav. Bane NOR har i samarbeid med NSB og Entur sett på ulike løsninger og har avdekket mange tiltak som det skal jobbes med i 2019.

For målingen høsten 2018 var dette resultatene for leveranser Bane NOR er ansvarlig for:

Tabell 6: Kundetilfredshet

Parameter	Frekvens	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mål 2018	Mål 2023
<b>Kundetilfredshet</b>											
KTI - Passasjerer	Å	71	73	72	74	74	74	73	74	75	75
KTI Togselskapene <sup>19</sup>	Å	58	54	53	52	54	57	45	49	65	70

### KTI togselskapene

Bane Nor har endret måten å rapportere KTI for togselskapene på. De rapporterer nå på en indeks beregnet ut ifra resultatene på to spørsmål:

- 1) Totalt sett hvor fornøyd eller misfornøyd er du med Bane NOR?
- 2) Sammenliknet med andre virksomheter i samferdselssektoren, hvordan vil du vurdere Bane NOR?

På disse to spørsmålene har resultatet økt fra 45 i 2017 til 49 for 2018. I undersøkelsen som rettes mot togselskapene, er det spørsmål innenfor mange områder: Kundeoppfølging og kundeportal, drift og vedlikehold, planlegge og bygge. Innenfor hvert område er det flere spørsmål. Resultatene viser at Bane NOR har størst fremgang på brukervennligheten på Min side og punktlighet ut av verksted, og en tilbakegang på områdene: avvikshåndtering ved forsinkelser og innstillinger, evaluering av sporbrudd, informasjon til togselskapenes operative miljøer og opplevelsen av rene og trygge stasjoner. Bane NOR bruker resultatene aktivt i forbedringsarbeidet og har utarbeidet en tiltakspakke med forbedringer på mange viktige punkter, noen med virkning på kort sikt og noen på lengre sikt.

### 3.2.3 Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet

Den nye banen fra Farriseidet i Larvik til Porsgrunn ble tatt i bruk mandag 24.september. Reisetiden har gått ned fra 34 til 12 minutter mellom Larvik og Porsgrunn, og alle avganger er forlenget til/fra Skien. Fra ruteendringen 9. desember ble kapasiteten økt på flere strekninger. Nye togsett blir satt i trafikk, og det ble også flere avganger blant annet på Østfoldbanen på strekningen Kolbotn-Oslo og Stabekk-Skøyen-Moss.

<sup>19</sup> Bane Nor har endret måten å rapportere KTI for togselskapene og rapporterer nå på en indeks, gjelder 2017 og 2018.

Strekningen Kolbotn-Oslo fikk ekstra avgang i rushtid og Stabekk-Moss fikk tre nye motstrøms rushtidsavganger om morgenen og Moss-Stabekk i ettermiddagsrush. I tillegg ble det en ekstra rushtidsavgang om ettermiddagen Skøyen-Moss.

Alle lokaltog på Vossebanen skal etter planen kjøres med nytt materiell type 75 (Flirt) fra årsskiftet 2018/19. Flere avganger som har vært innstilt i 3-4 år på grunn av arbeidene med Arna-Bergen, ble kjørt igjen fra slutten av juli 2018.

På grunn av økt etterspørsel i helgene på Inter City-strekningen Skien-Lillehammer i helgene kjøres det flere avganger med doble togsett samt et ett ekstra togpar Drammen-Skien togpar lørdager. På grunn av økt etterspørsel i helgene på Inter City-strekningen Skien-Lillehammer i helgene kjøres det flere avganger med doble togsett samt et ett ekstra togpar Drammen-Lillehammer på lørdager.

Alle tog fikk stopp ved nyåpnet Oteråga stasjon på Nordlandsbanen fra desember 2018.

### 3.2.4 Universelt utformede reisekjeder

Prinsippene om universell utforming (UU) legges til grunn 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 7: Status – universell utforming

	Frekvens	2017	2018
Tilgjengelige stasjoner <sup>20</sup>	Årlig	94	95
Universelt utformede stasjoner <sup>21</sup>	Årlig	28	28
Jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem <sup>22</sup>	Årlig	100 %	100 %
Stasjoner med assistansetjeneste <sup>23</sup>	Årlig	10	10

<sup>20</sup> Antall stasjoner som oppfyller følgende kriterier: 1) Adkomst til plattform og plattformkant må som minimum ha gangrampe eller løse skinner for å overvinne nivåforskjeller. \*Kun trapp ikke tilstrekkelig. 2) Eventuell stasjonsbygning må ha dørdimensjoner (bredde og høyde) i samsvar med byggeforskrift 3) Publikumsområdet skal ha henvisningsskilt og merking i samsvar med Bane NORs designkrav.

\*Konkretisert til gangrampestigning 1:15 eller 1:12 m/repos. Løse skinner ikke akseptabelt. Videre plattformhøyde ikke lavere enn 55 cm for å kunne bruke mobil rullestolrampe for av/påstiging.

<sup>21</sup> Antall stasjoner som oppfyller følgende kriterier: 1) Adkomst fra omgivelser til plattform og plattformkant skal i hovedløsningen ha heis og/ eller gangrampe med stigning som oppfyller krav i byggeforskrift \*, 2) Plattformhøyde 76 cm over skinnnetopp \*\*, 3) Eventuell stasjonsbygning skal ha dører som kan betjenes uten behov for assistanse, 4) Publikumsområdet skal være skiltet, merket og ha ledelinjer i samsvar med Bane NORs designkrav og teknisk regelverk\*\*\*

\*Gangrampestigning pr dato 1:20. Forslag til ny TEK17 er 1:15.

\*\*Teknisk regelverk definerer akseptabelt avvik

\*\*\* Prinsippkisse for ledesystem på plattform inngår i Teknisk regelverk. Konkret utforming av ledesystem ivaretas av Håndbok for stasjoner

<sup>22</sup> Universelt utformet informasjonssystem: Talestyrt informasjonstjeneste over mobiltelefon for sanntids informasjon om avgangs- og ankomsttider, i kombinasjon med øvrige informasjonskanaler (monitører, anvisere, høyttalermeldinger, mobilapp og rutetabeller)

<sup>23</sup> En service på jernbanestasjonen og til og fra tog for personer med redusert fremkommelighet. På jernbanestasjonen møtes assistent og kunde på avtalt møtested og kunden får assistanse fra møtestedet og til plattform. På ankomststasjon vil møtested normalt være plattform og kunden vil få følge fra plattformen. Assistansetjenestene er gratis for kunden.

Det er per 2018 28 stasjoner som er klassifisert som universelt utformet. Disse brukes av 8,35 prosent av de reisende. Det er 95 stasjoner som defineres som tilgjengelige. De brukes av 31,7 prosent av de reisende

Det er ved utgangen av 2018 334 togstasjoner i drift i Norge Tallet har gått ned da tre stasjoner ble nedlagt på Vestfoldbanen (Kjose, Eikenes og Oklungen) i forbindelse med åpningen av Farriseidet-parsellen. I tillegg er en stasjon åpnet i 2018. Det er Oteråga stasjon, som ligger i tilknytning til forsvarsets leir på Reitan. Denne stasjonen er klassifisert som tilgjengelig.

Det har vært en nedgang i bruk av assistansetjenesten fra 2078 tjenester i 2017 til 1974 tjenester i 2018. Det er reisende med redusert mobilitet, synshemninger og rullestolbrukere som i størst grad benytter assistansetjenesten. Hva som er årsaken til at tjenesten ble mindre benyttet i 2018 er uvisst, men Bane NOR jobber nå med en ny bestillingsløsning. De ønsker i større grad å gjøre tjenesten kjent gjennom informasjonskampanjer i løpet av 2019.

Fra januar 2017 har Jernbanedirektoratet ledet 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. Det ble gjennomført fire møter i Toggruppen i 2018.

### 3.2.5 Transportkostnader for godstransport

Jernbanedirektoratet har gitt SSB oppdrag om å utvikle en prisindeks for godstransport med jernbanen. I dag produserer SSB en prisindeks for godstransport på vei, og den nye indeksen tenkes å bygges på samme prinsipp.

### 3.2.6 Kjøp av persontransporttjenester med tog

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



Jernbanedirektoratet har en bevilgning i 2018 på 4 128,5 mill. kroner på post 70 Kap. 1352 Kjøp av persontransport med tog.

Utbetalingene på post 70 Kap. 1352 per utgangen av året var på 3 835,8 mill. kroner. Avviket på 292,7 mill. kroner skyldes i stor grad lavere vederlag for trafikkavtalene med henholdsvis NSB AS og



NSB Gjøvikbanen AS enn forutsatt ved utarbeidelse av budsjettet. Videre skyldtes mindreforbruket at økonomiske forpliktelser pådratt i 2018 påløper først i 2019.

Jernbanedirektoratet kjøpte i 2018 persontransporttjenester fra persontogoperatørene NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS og SJ AB. Trafikkavtalene inneholder de sentrale prinsipper for statens kjøp av persontransporttjenester med tog. Avtalene inneholder videre krav til togtilbudet som ytes, og avtalt vederlag som kompensasjon for leveransene beskrevet i avtalene. I 2018 har Jernbanedirektoratet i stor grad fått de persontransporttjenestene det betales for i henhold til etatens trafikkavtaler med persontogoperatørene.

Det har imidlertid vært utfordringer knyttet til levert punktlighet og kapasitet i togene. Utfordringene knyttet til levert punktlighet skyldes i hovedsak kvaliteten på infrastrukturen. For eksempel var det samlede antall forsinkelsestimer i 2018 for NSBs tog innenfor Trafikkavtalen på 13 123 timer. Infrastruktur sto for 79 prosent, NSB for 15 prosent og utenforliggende forhold sto for 6 prosent. Dette tilsvarer en økning for forsinkelsestimer infrastruktur fra 2017 til 2018 på 2 472 timer.

Utfordringene knyttet til levert kapasitet i togene skyldes at NSB AS har hatt utfordringer med personellsituasjon for konduktører og lokomotivførere. NSB AS har fulgt opp dette med blant annet å øke rekrutteringstakten og tilby senioravtaler som gir incentiver for konduktører og lokomotivførere til å stå lenger i stilling før pensjonering. Jernbanedirektoratet følger tett opp disse utfordringene.

Jernbanedirektoratet har identifisert følgende risikomomenter knyttet til persontransporttjenester med tog, relatert til hovedmålet i transportpolitikken – fremkommelighet:

- **Infrastrukturtilgjengelighet**
  - Mange forsinkelsestimer reduserer punktlighet og regularitet hos togoperatørene. Dette medfører også økt personalbehov og -kostnader.
- **Kjøretøytilgjengelighet**
  - Tekniske utfordringer med flere av de eldste kjøretøyflåtene kan føre til dårligere punktlighet og regularitet for enkelte strekninger. Dette gjelder i hovedsak Di4, Type 69, Type 72 og Type 92.
- **Kjørende personale**
  - Tilbudsforbedringer grunnet ferdigstillelsen av ny infrastruktur i årene som kommer, vil føre til et enda større behov for konduktører og kjørende personale. I kombinasjon med konkurranseutsettingen av trafikken i Østlandsområdet kan det bli utfordrende å sikre tilgang til kvalifisert personell.

Jernbanedirektoratet følger opp disse risikomomentene gjennom avtalene med togoperatørene, Bane NOR og Norske tog, samt gjennom Norsk fagskole for lokomotivførere. Det er allerede satt i gang anskaffelser for erstatning av Di4 (leasing) og Type 92, mens det innsendt en søknad om restverdisikring for nye lokaltog Type 77 og midtlivsoppgradering av Type 72.

#### **Trafikkavtalen med NSB AS**

I tredje tertial 2018 leverte NSB AS en operatørvhengig regularitet over kravet på 99,1 prosent for samtlige togproduktgrupper i avtalen. I tredje tertial 2018 var det mange togprodukter som ikke nådde punktlighetsmålet på 90 prosent i avtalen, blant annet gjaldt dette for samtlige fjerntog. Togproduktet Trondheim-Storlien hadde lavest punktlighet med 65,1 prosent mens togproduktet Bergen-Arna hadde høyest punktlighet med 96,9 prosent– dette i henhold til trend siste år.

Forsinkelsestimer som skyldtes NSB, gikk ned i tredje tertial sammenlignet med samme periode i fjor, men gikk opp totalt for året fra 1722,6 timer i 2017 til 1984 timer i 2018. Den samme trenden

gjaldt for forsinkelsestimer som skyldtes infrastruktur, med en økning totalt sett fra 7837 timer i 2017 til 10309 timer i 2018. Det store antallet forsinkelsestimer knyttet til infrastruktur og trafikkavvikling i 2018 kan medføre krav om dekning av merkostnader knyttet til dette i 2019. NSB AS overoppfylte leveransekravene knyttet til antall seter i Osloområdet både for InterCitytog og lokaltog også i tredje tertial.

Selskapet rapporterer om en vekst i antall reiser på 7 prosent og antall personkilometer på 4 prosent for året under ett. Trafikkinntektene gikk opp med 9 prosent.

Selskapets kundetilfredshet gikk ned fra 72,8 i 2017 til 68,20 i 2018 på en skala fra 0 til 100. Fra og med 2018 gikk Jernbanedirektoratet over til å benytte resultater vektet etter antall reiser i oppfølging av kundetilfredshet.

#### **Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS**

I 2018 ble hele kjøretøyparken til NSB Gjøvikbanen AS oppgradert fra Type 69G til Flirt Type 75. Innfasingen av Flirt ble ferdigstilt i mai. Kupekomfort er også en av faktorene som gir høyt utslag i høstens kundetilfredshetsundersøkelse hvor NSB Gjøvikbanen AS hadde et resultat på 76 som er «all-time-high». Totalt for året gikk selskapets kundetilfredshet opp fra 74,5 i 2017 til 75,0.

I tredje tertial hadde NSB Gjøvikbanen AS en operatørvhengig regularitet på 100 prosent, og målet på 99,1 prosent ble innfridd. Operatørvhengig punktlighet ble 87 pst. for 3. tertial, mens totalpunktligheten for året var 79 prosent, som er under målet på 90 prosent.

NSB Gjøvikbanen AS rapporterer om en vekst i antall reiser både over tellepunkt Kjelsås og tellepunkt Jaren og vil få utbetalt 3,2 mill. kroner i bonus for 2018. Antall reisende økte totalt med 6,4 prosent, og selskapet viser til økte priser i bomringen i Oslo i oktober 2017 og ny bom på Gran i juli 2017 som årsaker for den gode veksten.

Antall forsinkelsestimer gikk totalt sett ned (med ca. 70 timer) i tredje tertial sammenlignet med samme periode i 2017. I 2018 gikk antall forsinkelsestimer opp fra 519 i 2017 til 936. Forsinkelsestimer infrastruktur utgjorde hele 749 timer. Det store antallet forsinkelsestimer knyttet til infrastruktur i 2018 vil sannsynligvis medføre krav om dekning av merkostnader knyttet til dette.

#### **Trafikkavtalen med Flytoget AS**

Flytoget satte i 2018 ny rekord med 6,8 millioner reisende. Kundetilfredsheten landet på 96,9 prosent, en nedgang på 0,3 prosentpoeng fra 2017. Årsresultatet de siste fem årene er på 97 prosent. Merk også at Flytoget og NSB/Jernbanedirektoratet måler kundetilfredshet ulikt.<sup>24</sup>

Flytogets markedsandel av tilbringertrafikken, målt med egne passasjertellinger opp mot Oslo Lufthavns passasjertellinger eksklusive transitt og transfer, var på 29,4 pst. i 2018. Dette er en oppgang på 0,1 prosentpoeng fra 2017.

#### **Trafikkavtalen med SJ AB om Stockholmstrafikken**

SJ AB rapporterer årlig til Jernbanedirektoratet med frist i april. Tall for 2018 vil rapporteres i rapport for 1. tertial 2019. Jernbanedirektoratet må i løpet av 2019 ta stilling til om det skal utløses opsjon på ytterligere to år av denne avtalen frem til ruteterminskiftet desember 2022. Frist for opsjonsutløsning er 1. januar 2020.

---

<sup>24</sup> Flytoget rapporterer andelen kunder som er tilfredse basert på et spørsmål, mens NSB/Jernbanedirektoratet rapporterer en indeks basert på kundenes tilfredshet med ulike sider av togtilbudet

### **Trafikkavtalen med Trafikverket om Ofotbanen**

Nattogene mellom Narvik og Stockholm hadde en liten økning i antall reiser til/fra Norge fra 54 421 reisende i 2017 til 50 119 reisende i 2018. Grensekryssende reiser til/fra Narvik utgjør brorparten av trafikken.

### **Gjennomføring av konkurranse**

I oktober ble Trafikkpakke 1 Sør tildelt Go-Ahead Nordic. Avtalen ble signert 30. oktober med trafikkstart ved ruteterminskiftet i desember 2019. Oppstartsfasen for Trafikkpakke 1 startet umiddelbart etter signering og omfatter en rekke viktige milepæler som etablering av samarbeid med tillitsvalgte, sende skriftlig invitasjon til alle berørte ansatte i NSB AS osv. Trafikkpakken omfatter Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen.

Tilbudsfristen for Trafikkpakke 2 Nord var 3. desember, og tildeling er planlagt sommeren 2019. Planlagt trafikkstart er primo juni 2020. Trafikkpakke 2 omfatter strekningene Nordlandsbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Dovrebanen, Raumabanen og Rørosbanen.

Konkurransesgrunnlaget for Trafikkpakke 3 Vest ble sendt ut 21. desember, med tilbudsfrist primo august 2019. Trafikkpakke 3 omfatter Bergens- og Vossebanen.

Jernbanedirektoratets videre plan for konkurranseutsetting (fase 2) omfatter Østlandet, hvor trafikken skal konkurranseutsettes i form av 3-4 pakker. Jernbanedirektoratet vil komme tilbake til Samferdselsdepartementet med strategi for konkurranseutsetting av dette området i løpet av mai 2018.

### **3.2.7 Kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold**

Post 71 Kap. 1352 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold omfatter drift av infrastruktur, trafikkstyring og kundeinformasjon, korrektiv 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 og andre driftsrelaterte inntekter. Jernbanedirektoratet hadde i 2018 en bevilgning på 7 800,7 mill. kroner på post 71 Kap. 1352 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Utbetalingene på post 71 Kap. 1352 per utgangen av året er i henhold til bevilgningen og utgjør 7 800,8 mill. kroner.

### **Sammenhengen mellom ressursinnsats og resultater**

Det er et relativt stort avvik mellom ressursinnsats og målsatte resultater, særlig innenfor driftsstabilitetsmålene, regularitet og punktlighet. Fornyelse av jernbanens infrastruktur er viktig for driftsstabilitetsmålene. Veksten i etterslepet i vedlikeholdet ble stanset i 2015, 2016 og i 2017, men øker igjen i 2018 og i 2019. Til tross for høye bevilgninger til vedlikehold og fornyelse av jernbanens infrastruktur de senere år, øker etterslepet som følge av oppdaterte kostnadsberegninger for forestående fornyelse og nye vurderinger av mengde anlegg som må fornyes.

Fram til og med 2017 var estimert fornyelsesnivå for uendret etterslep i jernbanens infrastruktur beregnet til 2,1 mrd. kroner I plangrunnlaget til Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foretatt oppdateringer av beregningsgrunnlaget. Her er ble fornyelsesbehovet i perioden beregnet til 41,08 mrd. kr, noe som tilsvarer et årlig gjennomsnitt på om lag 3.4 mrd. kroner Bane NOR SF har gjennomført fornyelse tilsvarende 2,8 mrd. kroner i 2018, noe som har medført et økt etterslep

tilsvarende 600 mill. kroner. Økt togproduksjon medfører også større slitasje og økt behov for fornyelse. NSB rapporterte 70,7 millioner passasjerer i 2018, noe som tilsvarer en vekst i trafikken på i overkant av 6 prosent fra 2017. Det er grunn til å tro at årlig fornyelsesbehov også må justeres for økt trafikk i årene som kommer.

Det er utfordrende entydig å beskrive sammenhengen mellom økende etterslep, fornyelsesinnsats og utviklingen i driftsstabiliteten på kort og mellomlang sikt. På kort sikt kan vær og uforutsette hendelser gi større utslag enn infrastrukturens tilstand. På lengre sikt gir økt etterslep økt andel overårige anlegg. Dette medfører dårligere tilstand, høyere feilfrekvens, flere forsinkelsestimer, økt antall innstillinger, samt økte kostnader for korrektivt vedlikehold og økte enhetskostnader for utskifting av anlegg.

Direktoratet erfarer at Bane NOR tar utfordringene alvorlig og iverksetter konkrete tiltak innenfor de midler som er stilt til rådighet og bruker disse på best mulig måte. Prioritert strekning er Drammen-Lillestrøm ettersom denne strekningen treffer store deler av pendlertrafikken. Det vises til omtalte «sprint» tiltak under beskrivelsen om punktlighetstiltak.

### 3.2.8 ERTMS

For å sikre best mulig styring og kontroll, er det i perioden gjennomført nye justeringer av organisasjonen i ERTMS-programmet. Det er nå etablert fire programområder, hhv. Applications, System Deliveries, Organisational Change og Transition Projects, med hver sin prosjektdirektør.

Prosjektgrunnlaget er godkjent for alle de tre hovedkontraktene knyttet til TMS, Onboard og Signalling.

Leverandørene har i perioden hatt fokus på arbeider med utvikling av systemets design og avklaring av funksjonalitet, jf. Bane NORs kravspesifikasjon. Signalling prosjektet (Siemens) er hovedsakelig iht. plan, mens TMS prosjektet (Thales) og Onboard prosjektet (Alstom) er forsinket med del-leveranser, uten at viktige sluttmilepæler er meldt forsinket.

ERTMS-programmet skal overlevere detaljplaner (designunderlag) til Siemens for banestrekningene Gjøvikbanen Nord 27.05.19 og Nordlandsbanen Nord 28.06.19. Dette følges tett opp, og er en del av de ti største identifiserte risikoene. Det er krevende for hele organisasjonen å forholde seg til «frys av sporplaner» på de første strekningene.

#### *Overordnet risiko - ERTMS*

- I denne fasen av programmet eksisterer det en risiko knyttet til måloppnåelse på idriftsetting av TMS for dagens ATC-linjer og første ERTMS strekning i 2021 på grunn av krevende integrasjon mot eksisterende systemer. Dette påvirker ikke måloppnåelsen for å sette første strekning i drift med nytt signalsystem.

#### *Risikoreduserende tiltak*

- Det gjennomføres en revurdering av planer for TMS med hensyn til hvilken funksjonalitet som er nødvendig for de ulike versjoner av det nye systemet, samt tidsplanene.
- De risikoreduserende tiltakene er ikke antatt å påvirke styringsrammen til programmet.

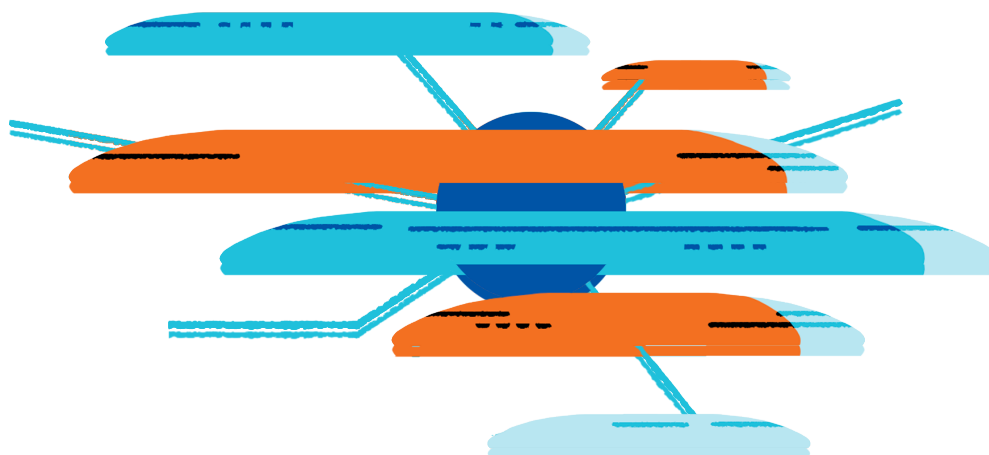
Kontraktene for Onboard er signert og ERTMS-programmet har begynt å få inn endelige søknader fra kjøretøyeiere for støtte til ombygging av kjøretøy.

Ved utgangen av 3. tertial 2018 har ERTMS-programmet inngått forpliktelser for ca. 9 840 mill. kroner. Hittil er det produsert for 1 821 mill. kroner.

Jernbanedirektoratet følger særskilt opp ERTMS prosjektet gjennom hyppige møter med prosjektet og prosjektledelsen.

### 3.2.9 Kjøp av infrastrukturtjenester, planlegging

Direktoratet inngår avtaler med Bane NOR om planlegging av større og mindre infrastrukturtiltak. Disse K03-avtalene har styrket fokuset på kostnadsstyring og oppnåelse av effektmålet, innenfor de fremdrifts- og kostnads mål som er satt. Det er variasjoner i de enkelte leveransene, fra prosjekter som blir rimeligere enn styringsmålet til de som øker vesentlig og blir omfangsstore. Det sees derfor på mulige reduksjoner og kuttmuligheter i en rekke prosjekter.



Jernbanedirektoratet hadde i 2018 en bevilgning på 2 137,8 mill. kr på post 72 Kap. 1352 Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging. Utbetaling på post 72 Kap. 1352 i 2018 utgjør 2 353,8 mill. kroner. Avviket i forhold til bevilgningen på 216 mill. kroner skal ses i sammenheng med mindreforbruk på post 21 Kap. 1352 Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger og post 73 Kap. 1352 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer. Prosjektporteføljen som finansieres over post 21 Kap. 1352 består av utredninger og mindre hovedplaner.

Av bevilgningen på 203,3 mill. kroner, bruktes 91 mill. kroner til hovedplanene. Disse gjennomføres av Bane NOR, og vederlag ble gitt via ordinær tilskuddsordning som innebærer at kostnaden ble utgiftsført over post 72 Kap. 1352. Videre ble 125 mill. kroner av bevilgningen på post 73 Kap. 1352 utgiftsført over post 72 Kap. 1352. Denne omdisponering omfatter en korrigerende bevilgning, der budsjett til planlegging ble bevilget på post 73 Kap. 1352. For å gi mest riktig regnskap, utgiftsførtes kostnaden for planleggingen på post 72 Kap. 1352.

I det følgende gis kun omtaler av større planleggingsprosjekter (>500 mill. kroner).

## InterCity Øst

### *Planlegging - Haug-Seut-Sarpsborg*

Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfasen, og omfatter planlegging av nytt dobbeltspor fra Haug til Seut og nytt dobbeltspor mellom Seut i Fredrikstad og Sarpsborg, inkludert felles plan for veg og bane på Grønli i Fredrikstad og for kryssing av Sarpsfossen. Planprogram for strekningen Haug-Seut hadde høringsfrist 25. januar 2019.

Jernbanedirektoratet har bedt Bane NOR se på kostnadsreducerende tiltak for strekningen Haug-Seut-Sarpsborg, herunder en vurdering av mulige endringer i utbyggingsrekkefølgen med uttak av effektmål innen 2029. Alternative trasevalg for Haug-Seut er i denne sammenheng et viktig tiltak for å redusere kostnader. Kostnadsestimater og resultat av arbeidet med utbyggingsrekkefølge forventes våren 2019, slik at prioriteringen kan vurderes i neste Nasjonal transportplan. Det er fortsatt høy risiko for kostnadsnivået.

## InterCity Vest

### *Planlegging - Drammen-Kobbervikdalen*

Prosjektet omfatter 9 km nytt dobbeltspor på strekningen *Drammen–Kobbervikdalen*, ombygging av Drammen stasjon og 2 km dobbeltspor til Gulsbogen stasjon og utvidelse og ombygging av Gulsbogen stasjon. For å oppnå en kapasitetssterk og fleksibel løsning må inn- og utkjøring til verkstedområdene på Sundland forbedres, samt et tredje spor /ventespor for avvikling av godstrafikken bygges. Kjøretiden på Vestfoldbanen reduseres med om lag 3-4 minutter når strekningen tas i bruk og når hastigheten på eksisterende dobbeltspor forbi Skoger blir økt. Med dobbeltspor blir det mulig å øke frekvensen på Vestfoldbanen, i første omgang til Tønsberg, og flere tog kan snu på Gulsbogen stasjon istedenfor i Drammen. Anleggsarbeidene starter i 2019 og videreføres i 2020. Det planlegges for at prosjektet kan tas i bruk i 2025.

Prosjektet er i detaljplanfasen. Reguleringsplanen ble vedtatt i april 2018 og utbyggingsavtale er inngått med Drammen kommune. Prosjektet gjennomførte ekstern kvalitetssikring (KS2) høsten 2018. Totalentreprise for kulvert og løsmasse tunnel (konkurransepreget dialog) og totalentreprise bergtunnelen ble kunngjort for prekvalifisering i 3. tertial med frist i desember 2018. I 3. tertial endret prosjektet kontraktstrategi for arbeidene på strekningen Drammen-Gulsbogen etter dialog med markedet. Det er valgt å dele arbeidene opp i tre utførelsesentrepriser, hhv. underbygning Drammen-Gulsbogen inkl. stasjonene, KL/Spor og EI/Tele.

Prosjektet er utvidet med brannvann og vifter i tunnelen<sup>25</sup>. Videre er økt kapasitet til teleanlegg i tunneler tatt inn for å følge opp satsing på internett i togene. Disse endringene er tatt med i KS2. Direktoratet har sendt forslag (i 2019) til kostnads- og styringsramme som grunnlag for investeringsbeslutning i RNB 2019.

### *Planlegging - Nykirke-Barkåker*

Prosjektet omfatter 14 km nytt dobbeltspor og ny Horten stasjon ved Skoppum vest. Ny stasjon bygges ut med tre spor hvorav et spor tilrettelegges for gjennomgående togtrafikk. Sammen med dobbeltsporstrekningen Drammen-Kobbervikdalen gir dette sammenhengende dobbeltspor fra

---

<sup>25</sup> Som følge av tilsynsmøte gjennomført av SJT på Ulriken tunnel

Drammen til Tønsberg med kjøretid på om lag én time mellom Oslo og Tønsberg, og gir fremtidig kapasitet til avganger hvert kvarter ved fullført IC-utbygging.

Prosjektet er i detaljplanfasen. Reguleringsplan ble vedtatt i 2018 og grunnnerv og mindre forberedende arbeider er gjennomført. Prosjektet gjennomførte ekstern kvalitetssikring (KS2) høsten 2018. Prekvalifisering for hovedentrepriser, totalentreprise grunnarbeid og totalentreprise jernbanebaneteknikk ble kunngjort i 3.tertial. Prosjektet jobber mot å inngå entreprisekontrakt andre halvdel av 2019.

Prosjektet er utvidet med brannvann og vifter i tunnelen<sup>26</sup>. Videre er økt kapasitet til teleanlegg i tunneler tatt inn for å følge opp satsing på internett i togene. Disse endringene er tatt med i KS2. Direktoratet har sendt forslag (i 2019) forslag til kostnads- og styringsramme som grunnlag for investeringsbeslutning i RNB 2019.

#### *Planlegging - Tønsberg-Larvik*

Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Strekningen er inndelt i parsellene Tønsberg-Stokke, Stokke-Sandefjord og Sandefjord-Larvik. Ved utgangen av 2018 ble teknisk hovedplan og KDP med konsekvensutredning ferdigstilt for strekningen Stokke–Larvik. Høringsfrist for planforslag for strekningene Stokke-Sandefjord og Sandefjord-Larvik har frist i henholdsvis februar og mars 2019. Etter gjeldende fremdriftsplan forventes planvedtak for Stokke–Sandefjord og Sandefjord-Larvik juni 2019. For strekningen Tønsberg-Stokke planlegges høring av revidert planprogram høsten 2019. Lav framdrift i prosessen med fastsettelse av planprogram er en risiko for framdriften i prosjektet og oppfyllelse av resultatmål for ibruktagelse i 2032.

### **InterCity Dovre**

#### *Planlegging - Kleverud-Sørli-Åkersvika*

Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase. For å optimalisere løsningene i hovedplanen, og se på kostnadsreducerende tiltak, ses strekningene Kleverud-Sørli og Sørli-Åkersvika i sammenheng. KS2 for strekningen Kleverud-Sørli ble startet opp i 3. tertial 2018 og forventes gjennomført i 1. tertial 2019. Direktoratet vil komme tilbake med forslag til kostnads- og styringsramme som grunnlag for investeringsbeslutning i 2020. Investeringsbeslutning for Sørli-Åkersvika planlegges i 2021, med sikte på at utbyggingen av dobbeltspor til Åkersvika (Hamar) ferdigstilles i 2026.

#### *Planlegging - Åkersvika-Hamar-Brumunddal*

I samarbeid med Hamar kommune pågår det en tilleggsutredning og arbeid med nytt planprogram etter bestilling fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det skal gjennomføres ny kommunedelplanprosess i Hamar med sikte på endelig beslutning i løpet av 2020. I 2. tertial ble det besluttet at broløsning ikke er et alternativ i vestre korridor, og arbeidet legger til grunn et alternativ med dagens stasjonslokalisering i vestre korridor og ett med ny stasjon i øst (ved Vikingskipet). I handlingsprogrammet er det lagt opp til planavklaring i Hamar i første periode og målsetting om to tog i timen til Lillehammer innen 2034.

#### *Planlegging - Hove hensetting*

Prosjektet er i detaljplanfase. For å kunne håndtere vekst i etterspørsel på Intercitytog er det behov for økt hensettingskapasitet på pendelendepunktet Lillehammer (Hove driftsbanegård). På grunn av økt planomfang for signalarbeider enn tidligere forutsatt foreslår Bane NOR å utsette ibruktagelse

<sup>26</sup> Som følge av tilsynsmøte gjennomført av SJT på Ulriken tunnel

for hensetting av de ti første togsettene fra 2021 til 3. kvartal 2022 og for hensetting av de resterende seks togsettene fra 2022/2023 til 2023.

## **InterCity Ringerike**

### *Planlegging - Sandvika- Hønefoss*

Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfasen. Ny behandling av reguleringsplanen vil skje våren 2019. Det pågår arbeid med kostnadsoptimalisering, med målsetting om at dobbeltsporet tas i bruk i 2029. Supplerende utredninger viser behov for en ny statisk omformer på Hønefoss.

Ringeriksbanen har høy risiko for kostnadsøkning i forhold til styringsmålet.

Jernbanestrekningen *Sandvika-Hønefoss* utgjør totalt om lag 40 km med dobbeltspor. Den nye banen går i tunnel fra Jong i Sandvika til Sundvollen, og videre med om lag 13 km felles trasé for vei og bane over Kroksund til Hønefoss. Prosjektet planlegges med vei og jernbanetunneler på om lag 26 km, vei- og jernbanebruer over Kroksund og togstasjon ved Sundvollen. Fellesprosjektet består av hele Ringeriksbanen fra Jong vest for Sandvika til Hønefoss og E16 på strekningen Høgkastet-Hønefoss. Det gjennomføres forberedende arbeider og strategisk grunnerverv i forkant av investeringsbeslutning senere i perioden, for å sikre fremdriften i prosjektet. Det legges opp til felles KS2 sammen med Statens vegvesen.

## **Bergensbanen**

### *Planlegging - Bergen-Fløen/Nygårdstangen godsterminal og hensetting Bergen m/grensesnitt*

Prosjektet omfatter planlegging av nytt dobbeltspor mellom Bergen og Fløen samt ombygging av Nygårdstangen godsterminal for å øke kapasiteten og permanent hensetting i Bergensområdet. Avtalen gir i tillegg føringer for ivaretagelse av grensesnitt mot Bybanens utbygging, blant annet flytting av bilterminal for å friggi Mindemyren.

I 2018 er det arbeidet videre med overordnet fremdriftsplan og utarbeidelse av sammenslått sporplan for Nygårdstangen er påbegynt. Prosjektet arbeider med konkurransegrunnlaget for ny rådgiverkontrakt. Det pågår forhandlinger med Bybanen om utbyggingsavtale. Det er igangsatt forberedende entrepriser for å kunne håndtere transport av biler på Koengen, og godkjenningsprosesser pågår parallelt.

Det pågår et arbeid med å se på hvordan prosjektet kan sikre tidseffektiv planlegging i det videre løp for å nå målsettingene i avtalen. En viktig forutsetning for framdriften med frigivelse av Mindemyren terminal er at det kan etableres en erstatningsløsning på Koengen. Det foreligger nå søknader hos kommunen og riksantikvaren vedrørende bruken av området. Utfallet av saken vil være avgjørende for ibruktaking av Koengen og derved frigivelse av Mindemyren og Bybanens videre utbygging. Målsetting om frigivelse av Mindemyren terminal er nå utsatt til september 2019. Mål for ibruktakelse av komplett anlegg Bergen-Fløen, godsterminal og hensetting er juni 2024.

Det er en betydelig risiko at prosjektet ikke kan innfri på målsettingene som er satt når det gjelder fremdrift. Bane NOR vil komme tilbake med en endringsmelding når tidsoptimalisering av gjennomføring er konkludert.

## **Gods**

### *Holmen godsterminal*

Prosjektet er i detaljplanfasen. For å legge til rette for fremtidig etterspørsel etter godstransport på bane inngår tiltaket i økt satsing på gods i området. Tiltaket har sterke avhengigheter til IC



Drammen-Kobbervikdalen, som planlegges med byggestart i 2019. Pga. rekkefølgebestemmelser, gitt i reguleringsplanbehandlingen for prosjektet Drammen-Kobbervikdalen, er det behov for å frigjøre området Nybyen i Drammen. Løsningen for dette er å flytte godsrelatert aktivitet på Nybyen til Holmen i 2021. Bane NOR har varslet at prognosen for sluttkostnad for prosjektet er langt høyere enn tidligere antatt. Det er derfor behov for å optimalisere løsningene i prosjektet.

### Trønderbanen

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt opp til å elektrifisere Trønder- og Meråkerbanen. Elektrifisering alene gir imidlertid ikke mulighet for å øke frekvensen mellom Trondheim og Steinkjer. Det legges opp til å vurdere kostnad for deelektrifisering og omfang av to tog i timen Melhus-Trondheim-Steinkjer.

For strekningen Leangen – Hommelvik er kommunedelplan (dobbeltspor) med konsekvensutredning behandlet i Trondheim og Malvik kommuner. Anmodninger om endringer medfører at plangrunnlaget ikke er klart før april 2019.

### Prosjekter med fastsatte styringsmål

I tabellen under følger en oversikt over prosjekter over 750 mill. kroner der det er fastsatt styringsmål og hvordan prosjektene ligger i forhold til styringsmålene.

Tabell 8: Store prosjekter med fastsatt styringsmål > 750 mill. kroner

Prosjekt	Strekning	Etablerte styringsmål (Nasjonal transportplan), styringsmål prisjustert (2018 kr)	Fastsatt styringsramme etter KS2 (2018 k)	Prognose pr 31.12.2018 (2018 kr)
IC Venjar-Eidsvoll-Langset	InterCity Dovre	5 576	5 682	5 682
IC Kleverud - Sørli	InterCity Dovre	6 241	ikke etablert	6 240
IC Sørli-Åkersvika	InterCity Dovre	4 370	ikke etablert	4 370
IC Sandbukta-Moss-Såstad	InterCity Østfold	8 957	9019	9 019
IC Haug-Onsøy-Seut	InterCity Østfold	5 066	ikke etablert	8 400
IC Drammen-Gulskogen-Kobbervikdalen	InterCity Vestfold	10 589	ikke etablert	12 382
IC Nykirke-Barkåker	InterCity Vestfold	7 329	ikke etablert	6 375
IC Ringeriksbanen*	InterCity Ringeriksbanen	27 161	ikke etablert	27 161
Follobanen	Østfoldbanen Oslo - Ski	26 452	26 452	29 474
Arna- Fløen	Bergensbanen	4 250	ikke etablert	4 565
ERTMS	Alle baner	NA	25 181	25 181
Elektrifisering av Trønder og Måkerbanen	Nordlandsbanen - Meråkerbanen	3 150	ikke etablert	ikke avklart
KVU Oslovavet ( Ny Oslo tunell)	Oslo området	36 710		36 710

### Prosjekter under utvikling

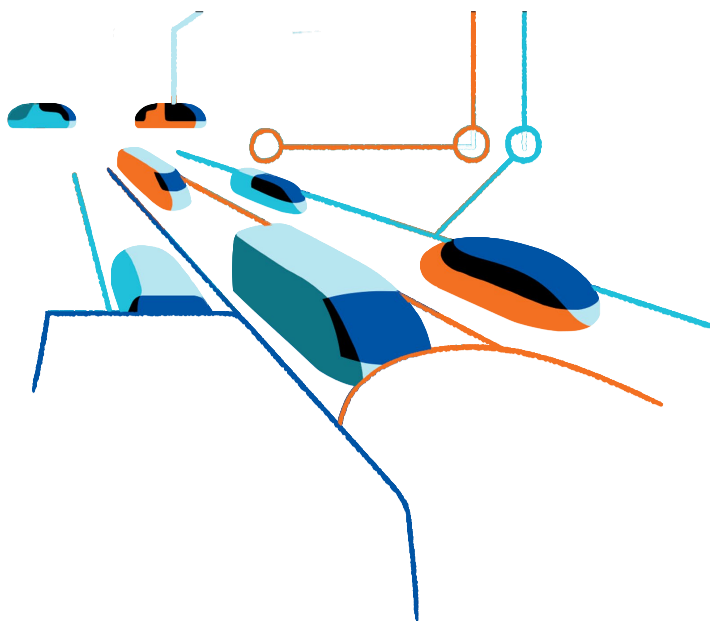
I tabellen under følger en oversikt over prosjekter under utvikling som er over 750 mill. kroner hvor styringsmål vil bli fastsatt.

Tabell 9: Store prosjekter under utvikling > 750 mill. kroner med ikke fastsatt styringsmål

Prosjekt	Strekning	KDP/Hovedplan forventes	Prognose tidspunkt for styringsmål
IC Stokke - Sandefjord	InterCity Vestfold	2019	2019/2020
IC Sandefjord -Larvik	InterCity Vestfold	2020	2020/2021
IC Hensetting Tønsberg	InterCity Vestfold	2020	2020/2021
Hensetting Drammen	Drammenbanen mfl.	2020	2020/2021
IC Åkersvika- Hamar - Brumunddal	InterCity Dovre	2020	2020/2021
Leangen - Hommelvik, dobbeltspor	Nordlandsbanen	2019	Ikke avklart
Stanghelle- Arna, dobbeltspor	Bergensbanen	2019	2019
Gulskogen - Hokksund, dobbeltspor	Randsfjorbanen/ Sørlandsbanen	2019	Ikke avklart
IC Seut-Fredrikstad- Sarpsborg	InterCity Østfold		Ikke avklart
IC hensetting Moss syd	InterCity Østfold	2019?	Ikke avklart
IC hensetting Fredrikstad- Sarpsborg	InterCity Østfold	2021	2021/2022
Fløen- Bergen, Nygårdstangen godst. Hensetting	Bergensbanen	2019	2019/2020
Hamar-Elverum-Kongsvinger, elektrifisering	Røros og Solørbanen	2021	
Retningsdrift Brynsbakken inkl. innføring Oslo S	Hovedbanen - Gardermobanen	2018	2019
Planskilt avgrensning ved Ski til Østre linje (inkl. hensetting syd for Ski)	Østfoldbanen	2019	2020

#### 3.2.10 Kjøp av infrastrukturtjenester, investeringer

Direktoratet har inntrykk av at Bane NOR har gode prosesser i de fleste prosjektene, og i 2018 var det få endringer i denne fasen, i forhold til tidligere faser. Når det først skjer endringer har imidlertid disse ofte stor konsekvens. Et eksempel på stor konsekvens er Follobanen som ble varslet ved



starten av 2019. Vurderingen er at denne fasen var tilfredsstillende i 2018, men fremover må det skje ytterligere kostnadsfokus.

Jernbanedirektoratet hadde i 2018 en bevilgning på 8 892,6 mill. kroner på post 73 Kap. 1352 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer. Utbetaling på post 73 Kap. 1352 i 2018 utgjør 8 235,3 mill. kroner. Avviket i forhold til bevilgningen er 657,3 mill. kroner. Av dette er 125 mill. kroner utgiftsført over post 72 Kap. 1352 Kjøp av infrastrukturtjenester – Planlegging av investeringer, se beskrivelse under kap. 3.2.9. Videre er 10,1 mill. kroner utgiftsført over post 74 Tilskudd til eksterne, og omfatter støtte til Iveland kommune for private sidespor. Resterende 522,2 mill. kroner er mindreforbruk, som skyldes lavere likviditetsbehov i Bane NOR som følge av lavere utbyggingsproduksjon, samt utsettelse eller sent oppstart av mindre prosjekter.

I det følgende gis kun omtaler av større utbyggingsprosjekter (>500 mill. kroner) som har investeringsbeslutning fra Stortinget og skal rapporteres særskilt.

### **InterCity Øst**

#### *Utbygging - Sandbukta-Moss-Såstad*

Prosjektet omfatter om lag 10 km med nytt dobbeltspor, hvorav om lag 5 km i tunnel og kulvert, ny stasjon i Moss, anlegg for vending av tog, samt tilrettelegging for og tilkobling til nytt havnespor. Banen går gjennom Moss sentrum, og nye Moss stasjon skal ligge sør for dagens stasjon. Investeringsbeslutning ble fattet i desember 2017. Tiltaket skal legge til rette for økt frekvens og reisetidsbesparelser på Østfoldbanens Vestre linje og inngår i målsettingene for utbyggingen av IC-strekningene Fem selskaper er prekvalifisert for hovedentreprisen. Totalentreprisen skal etter planen signeres første halvår 2019, med sikte på at de nye dobbeltsporene kan tas i bruk i desember 2024. Det vil bli gjennomført en vurdering av kostnadsnivået når nærmere kunnskap om entreprisekostnad er kjent. Prosjektet er komplisert og det er knyttet noe risiko til kostnadsnivået.

### **InterCity Dovre**

#### *Utbygging - Venjar-Eidsvoll-Langset*

Prosjektet omfatter utvidelse fra ett til to spor på Gardermobanen mellom Venjar og Eidsvoll, jernbanetekniske tilpasninger på Eidsvoll stasjon, flere jernbanebruer og nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Langset. Strekningen er om lag 13 km og knytter dobbeltsporet Langset-Kleverud sammen med Gardermobanen. Investeringsbeslutning ble fattet i desember 2017. Entreprisekontrakt med NCC for bygging av strekningen Venjar-Eidsvoll stasjon ble signert 4. september 2018. Hovedarbeidene startet opp i november 2018. Frist for prekvalifisering av strekningen Eidsvoll Nord-Langset var i september 2018, og kontraktsignering er forventet i april 2019. Prosjektet har identifisert at omfang knyttet til brufundamentering er underestimert, noe som legger press på styringsrammen. Strekningen skal etter planen tas i bruk i desember 2023.

#### *Utbygging - Follobanen – Nytt dobbeltspor Oslo - Ski*

Follobanen er et av de største prosjektene som gjennomføres i Norge. Det nye dobbeltsporet bidrar til et effektivt kollektivtrafikksystem med god kapasitet i Oslo-regionen, og gir bedre fremkommelighet ved å halvere reisetiden mellom Oslo S og Ski, fra om lag 22 til 11 minutter.

I januar 2018 valgte Bane NOR å heve de to totalentreprisene med den italienske entreprenøren Condotte. Bane NOR har fulgt opp anleggsarbeidet i Follobaneprojektet tett i hele 2018 og har satt inn flere tiltak for å redusere konsekvensene av kontrakthevingene med tanke på å holde opprinnelig fremdriftsplan. Utbyggingen av den nye stasjonen i Ski pågår mens dagens stasjon er i normal drift. Det ble gjennomført en vellykket togfri periode sommeren 2018.

Bane NOR konkluderte i januar 2019 med at det ikke lar seg gjøre å opprettholde opprinnelig fremdriftsplan for prosjektet. Prosjektet vil anmode om ett år lengre utbyggingstid, fra 2021 til 2022, og økt styrings- og kostnadsramme for å slutføre prosjektet. Endringsmelding ble sendt direktoratet medio februar og er til vurdering.

#### *Utbygging - Arna-Fløen (Ulriken tunnel) og Arna omformerstasjon*

Prosjektet omfatter et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken, ombygging av spor og stasjonen på Arna, inkludert kulvert under stasjonsområdet rustet mot 200-års flom i Storelva, nye bruer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Ulriken tunnel har en total lengde på 10,6 km hvorav om lag 8 km i den nye tunnelen. Tunnelene utrustes også for mobil og internettdækning for bedre nettdækning for de reisende. Etterarbeider i nytt tunnellop ventes ferdigstilt innen juni 2019 og jernbanetekniske arbeider vil deretter begynne.

Arbeider med Arna stasjon fortsetter frem til medio januar 2019. Arbeid med kontrahering av jernbaneteknisk entrepriser pågår. Planlagt åpning av dobbeltsporet er i 2024. Arna omformerstasjon forsterker strømforsyningen på Bergensbanen generelt og gir tilstrekkelig kapasitet til togtrafikk nær Bergen. Prosjektet er planlagt å stå ferdig i januar 2020.

### **Prosjekter som er tatt i bruk**

#### *Farriseidet-Porsgrunn og Solum omformerstasjon*

Prosjektet Farriseidet-Porsgrunn ble tatt i bruk som planlagt 24. September 2018. Det er imidlertid avdekket feil i signalanlegget. Selv om dette ikke er sikkerhetskritisk, kan det påvirke oppetiden på strekningen. Det er iverksatt tiltak for å sikre best mulig stabilitet før oppdatering av ny release av Thales-anlegget som sikrer permanent løsning. Solum omformerstasjon ble offisielt åpnet i desember 2018. Anlegget gir bedre og sikrere strømtilførsel på Vestfoldbanen og bidrar blant annet til at togene kommer raskt opp i maksimal hastighet slik at reisetiden blir kortere.

#### *Holm-Holmestrand-Nykirke*

Strekningen ble tatt i bruk i november 2016. Gjenstående kostnadsrisiko er redusert til sluttavregning av ferdigstilt arbeid.

#### *Langset-Kleverud*

Strekningen ble tatt i bruk i desember 2015. I 2018 ble gjenstående arbeid i 2018 (FDV Signal). Det er fortsatt en kostnadsusikkerhet tilknyttet omtvistede krav i forbindelse med sluttoppgjør. Forhandlinger har pågått i perioden.

#### *Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal*

Prosjektene ble tatt i bruk i 2017. I 2018 er mindre aktiviteter knyttet til signal og FDV-dokumentasjon gjennomført.

## **3.3 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet**

### *Mål: «Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»*

I 2018 er fire bekreftet omkommet i tre ulykker. Ulykkene med omkomne skjedde i en planovergangsulykke med kjøretøy, påkjørsel av to personer i sporet og en ulykke hvor en person falt mellom tog i bevegelse og plattform. Utover dette har det vært fire dødsfall i 2018 som er under politietterforskning. Hendelser, der etterforskningen konkluderer med viljeshandling, vil utgå fra denne statistikken. Totalt har det vært 17 dødsfall de siste 5 år.

Det var i 2018 to ulykker med alvorlig personskade. Den ene ulykken inntraff på en planovergang og involverte en rullestolbruker. Den andre involverte en person som oppholdt seg i sporet. Sistnevnte hendelse er fortsatt under politietterforskning. Totalt har det vært 11 hardt skadde de siste 5 år.

Det er registrert 29 jernbaneulykker i 2018. De siste fem årene er det registrert 116 jernbaneulykker. Foruten hendelsene med drepte og hardt skadde, er feil i KL-anlegg en betydelig bidragsyter til antall jernbaneulykker ved at konsekvensene i flere tilfeller er at strekning må stenges i mer enn seks timer.

Generelt for alle måltallene gjelder at hendelser som fortsatt er under politietterforskning, er inkludert. Hendelser som er konkludert som viljeshandling er tatt ut.

Tabell 10: Måltall for sikkerhetsområdet

Parameter – siste fem år	Frekvens	2014	2015	2016	2017	2018	Mål 2018	Mål 2023
Maks antall drepte <sup>27</sup>	T	22	18	15	13	17	≤ 19	≤ 15
Maks antall hardt skadde <sup>28</sup>	T	19	18	13	12	11	≤ 15	≤ 12
Maks antall alvorlige <sup>29</sup> hendelser («jernbaneulykker»)	T	132	134	120	117	116	≤ 98	≤ 77

Måltall for maksimalt antall drepte og hardt skadde i femårsperioden ble nådd for 2018. Jernbanedirektoratet vurderer at det kan bli krevende å opprettholde samme reduksjonen som man har oppnådd historisk. Gjenværende risiko domineres av farer med årsak i omgivelsene, som person i spor og klimarelaterte hendelser, samt planoverganger. Det er vanskelig å finne gode tekniske barrierer mot farer fra omgivelsene, mens det store antallet planoverganger gjør tiltak kostbare veid opp mot effekt av det enkelte tiltak.

Måltallet for jernbaneulykker ble ikke nådd. Det forventes at dette blir en utfordring også fremover, med økende togproduksjon. Fornyelse av infrastrukturen og sanering og utbedringer av planoverganger forventes å på sikt redusere antall hendelser og trenden for femårsperioden viser en positiv utvikling.

Bane NOR har i 2018 revidert sin handlingsplan mot dyrepåkjørsler. Planen omhandler tiltak mot påkjørsler av elg, tamrein og sau. Målet er å redusere antall dyrepåkjørsler med tog i forhold til dagens nivå. Vegetasjonsrydding er et av få tiltak som har vist dokumentert effekt mot påkjørsler av elg og er Bane NORs hovedtiltak mot elgpåkjørsler. For sau er det etablert samarbeid med finansiering av materiell til gjerder mot at sauene reparerer og vedlikeholder gjerde. I reindriftsområdene er tiltakene bl.a. særskilte rutiner og bygging av reingjerder.

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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.

### Oppfølging av Safetec – rapporten

Direktoratet følger opp funnene fra rapporten i sin kontakt med sektoren, inkludert konkurranseutsettingen av persontransport. De viktigste funnene fra rapporten var knyttet til aktørovergrepene risikobilde, sikkerhetsfaglig kompetanse, målkonflikter og deling av sikkerhetsrelatert informasjon. I tillegg kommer leverandørstyring, som Statens jernbanetilsyn har en egen oppfølging av i sin revisjonsvirksomhet.

Direktoratet har hatt en gjennomgang av funnene med Jernbanevirksomhetenes sikkerhetsforening og sikkerhetssjefene i togselskapene. Gjennomgangen viste at det ikke er erfart negative effekter på sikkerhet som følge av reformen. Aktørene har en fortsatt stor oppmerksomhet på reformen, men ser ingen grunn til bekymring. Gjennomgangen bekrefter behovet for arenaer for samhandling og deling av sikkerhetsrelatert informasjon, uten at dette nødvendigvis følger av reformen. Vurderingene understøttes av vurderinger fra eksterne fagmiljøer ved Sintef og NTNU, som på oppdrag fra direktoratet har sett på mekanismene i sikkerhetsstyringen i sektoren og erfaringer fra andre land.

Et viktig element i en slik samhandling og deling er det risikobilde som direktoratet har avtalet med Bane NOR å utvikle og gjøre tilgjengelig for aktørene i sektoren. Dette er fortsatt under utvikling.

Oppfølgingen av Safetec-rapporten, med tilhørende fire farer identifisert av Jernbanedirektoratet, er beskrevet i egen oppfølgingslogg. Bortsett fra farene knyttet til selve implementeringen av reformen, vil de identifiserte farene aldri kunne elimineres, og det er naturlig at oppfølgingen etter hvert inngår i en mer generell oppfølging av sikkerhetsstyringen i sektoren.

### 3.4 Hovedmål 3 – Miljø

**Mål:** «Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»

#### Etappemål – «Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål»

Utslippstall for den samlede jernbanetrafikken 2018 publiseres av SSB, og SSB opplyser at disse tallene ikke vil foreligge før oktober/november 2019. Mer enn 80 pst. av togtrafikken i Norge skjer med elektriske tog, og klimagassutslippene er derfor lave i forhold til utslipp fra andre deler av transportsektoren. De siste årene har utslippene ligget konstant på ca. 50 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i året. Til sammenligning ble utslippene fra veitrafikk beregnet til 8,7 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2017.

Det viktigste virkemiddelet i sektoren for å nå etappemålene knyttet til bl.a. klimagassutslipp er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport og overføre gods og passasjerer fra mer utslippsintensive transportmidler til jernbane. Antall reiser med jernbanen har økt fra 2017 til 2018. NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen melder om en økning på 6,4 prosent som tilsvarer 4,2 millioner flere togreiser i 2018. Også flytoget rapporterer om en passasjerøkning på 4,4% fra 3. kvartal 2017 til 3. kvartal 2018. Dersom vi legger til grunn at 65% av reisene er overført transport fra personbil<sup>30</sup> tilsier NSBs tall alene at over 2,7 millioner reiser har blitt overført fra bil til tog.

---

<sup>30</sup> Sjablongmessig beregning på grunnlag av RVU 2013/2014 fra beregningsverktøyet «SAGA» som brukes til samfunnsøkonomiske analyser.

Utslippstallene som Jernbanedirektoratet har tilgjengelig til foreliggende årsrapport er tall fra Bane NORs virksomhet for 2018. Her fremgår det at drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen har ført til direkte utslipp på ca. 8,3 tusen tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (scope 1, utslipp fra forbruk av drivstoff og oljefyr).

Frem mot neste rapportering tar Jernbanedirektoratet sikte på å etablere en rapportering som bedre representerer klimagassutslipp slik det stilles krav om i henhold til hovedmål 3 og rapporteres til FN. Jernbanedirektoratet ser for tiden nærmere på alternative måter å få beregnet eller innhentet disse utslippstallene på, for eksempel gjennom å innarbeide rapportering på en hensiktsmessig måte i avtaler med aktører i sektoren. Målet er som et minimum å kunne rapportere direkte utslipp fra følgende foregående år: togtrafikk, drift/vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen og utbygging av ny infrastruktur.

I tillegg ses det på muligheten for å implementere et rapporteringsregime som følger avtalestrukturen slik at prosjekter som er utredet og planlagt ledsages av et klimagassbudsjett, og at prosjekter som er ferdig utbygget ledsages av et klimaregnskap. Det er inngått en avtale mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet om at et tidligere verktøy for beregning av klimagassbudsjett videreutvikles og harmoniseres med felles retningslinjer for transportetatene som er under utarbeidelse. Det tas sikte på at verktøyet estimerer både direkte utslipp og livsløpsutslipp for tiltakene.

I 2018 har Bane NOR gjennomført en foreløpig evaluering av resultatene og erfaringene fra Follobanen, som i planleggingen ble utpekt som en pilot for utvikling av metode for klimabudsjett for jernbaneutbygginger. Disse erfaringene skal benyttes som grunnlag for å stille miljøkrav i anskaffelser framover. Det ovennevnte verktøyet skal kunne benyttes til å beregne klimaeffekten av både klimakrav knyttet til materialvalg samt bruk av biodrivstoff eventuelt null-/lavutslippsmaskiner.

#### **Etappestemål – «Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy»**

Ved utgangen av 2018 er det beregnet at 1622 personer er utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA. Dette betyr en økning fra 2017 der 1150 personer var utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA. Det er sannsynlig at økningen i hovedsak skyldes beregningstekniske forhold. En vesentlig årsak antas å være at beregningsmetoden ikke fanger opp at nye boliger bygges med fasadedemping som fører til lavere innendørs støynivå. Beregninger som legger til grunn økt fortetting langs jernbanestrekninger og som ikke håndterer fasadedempingen i nye bygninger godt nok vil da resultere i et økende antall støyuksatte.

Det planlegges å se nærmere på denne problemstillingen i sammenheng med oppdraget fra Samferdselsdepartementet om utredninger om støy og støyplager i 2019. Arbeidet med støystategisk kartlegging er videreført i 2018, da mye jernbanestøy kan forebygges gjennom vedlikehold av infrastruktur og rullende materiell. Det ble registrert 516 klager på støy som kom inn til kundesenteret i 2018. I tillegg mottok de store prosjektene 177 klager, hvorav de fleste gjaldt et fåtall personer som klaget på forhold i prosjektet Follobanen.

#### **Etappestemål – «Begrense tapet av naturmangfold»**

Bane NOR har ansvaret for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet. Jernbanen er en arealeffektiv transportform, og jernbaneanleggene har relativt begrenset påvirkning på naturmangfoldet. De største utfordringene er knyttet til utbyggingsprosjektene siden massehåndtering, anleggsvirksomhet og krav til traséer er arealkrevende og belastende for naturmangfoldet.

Bane NOR har som mål at miljøtilstanden langs jernbanen skal opprettholdes eller bedres, og at drift og vedlikehold av jernbanen skal gi minimale negative konsekvenser på naturmangfold, vannmiljø og dyreliv. Selskapet opplyser om at det arbeides løpende med å fjerne forurensningskilder og tilpasse driftsrutiner til dette. Slik forventes en kontinuerlig, kontrollert forbedring av miljøtilstanden over tid. Et eksempel som nevnes av Bane NOR er at selskapet nå stiller krav til å ha kontroll på avfall og plast, og det arbeides for å bedre de interne rutineene for å forhindre spredning av plast i naturen. Helse og miljøfarlige stoffer i prioritetslisten benyttes ikke til ordinær drift. Bane NORs ambisjon er å støtte opp under nasjonale miljømål og arbeide for å redusere negativ påvirkning på naturmangfoldet. Bane NOR opplyser om at selskapet kartlegger forekomster av verdifull natur slik at det kan etableres særskilte hensynssoner langs linjene, og at selskapet har fokus på å forhindre spredning av fremmede arter.

Det har ikke blitt stilt krav til at Bane NOR rapporterer på naturmangfold som del av avtalerapporteringen. Derfor har Jernbanedirektoratet begrenset med informasjon når det gjelder konkrete tiltak gjennomført i 2018. Bane NOR omtaler imidlertid sin miljøpåvirkning i virksomhetsrapporten og i en bærekraftighetsrapport bestilt av Styret som antas publisert i mars 2019.

Normalt er det kun miljøkonsekvenser for de prosjektene som avsluttes, som omtales der. I 2018 var det kun prosjektet Farriseidet – Porsgrunn som ble avsluttet. Dette prosjektet hadde ingen vesentlige negative miljøkonsekvenser. I perioden prosjektet ble gjennomført, skjedde en utvikling der det ble større nasjonal oppmerksomhet rundt bl.a. miljøkrav til masse- og avløpshåndtering. Bane NOR opplyser at prosjektets nære og gode kontakt og kommunikasjon med miljøavdelingene hos Fylkesmennene i hhv. Vestfold og Telemark, samt kommunene, spesielt Porsgrunn, førte til få konflikter knyttet til ytre miljø. Bane NOR har i 2018 revidert sin handlingsplan mot dyrepåkjørsler. Planen omhandler tiltak mot påkjørsler av elg, tamrein og sau. Målet er å redusere antall dyrepåkjørsler med tog i forhold til dagens nivå. Vegetasjonsrydding er et av få tiltak som har vist dokumentert effekt mot påkjørsler av elg og er Bane NORs hovedtiltak mot elgpåkjørsler. For sau er det etablert samarbeid med finansiering av materiell til gjerder mot at sauene reparerer og vedlikeholder gjerde. I reindriftsområdene er tiltakene bl.a. særskilte rutiner og bygging av reingjerder.

### 3.5 Andre forutsetninger og krav

#### 3.5.1 Effektivisering

Jernbanedirektoratet har i utgangspunkt i gevinstrealiseringsplanen utviklet et målekort som skal brukes til å rapportere på de fem gevinstene direktoratet har ansvar for. Målekortet inneholder forslag til indikatorer, nullpunktsmåling og tekstlig omtale der gevinster ikke lar seg kvantifisere, se vedlegg 2.

##### *Effekt mål 1- Reduserte utgifter til kjøp av Persontogtjenester*

Den viktigste målingen innenfor dette gevinstområdet er knyttet til årlig besparelse i forhold til fastsatt nullpunktet. Det er forventet besparelse i å gjennomføre konkurranse om trafikkpakkene og direktekjøpsavtalen med NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS.

Som indikatorer for å overvåke utviklingen benyttes indikatorer som måler vederlag (statens utgifter til offentlig kjøp) pr. enhet for transportarbeid og -ytelse. (vederlag pr. passasjerkm, togkm og setekm). I tillegg måles vederlagsendringer og produksjon ut over minstekrav i avtalene.



#### *Effektmål 4 - Økt effektuttak av infrastrukturinvesteringer*

Dette gevinstområdet skal sette fokus på å ta ut effektuttaket trinnvis og i henhold til planlagt tidspunkt. Oppnåelsen påvirkes av både ferdigstilte infrastrukturtiltak og togleveranse/produksjon. Planene for uttak av effekter er i hovedsak lagt i jernbanesektorens handlingsprogram, men det skal også ses på ytterligere trinnvist uttak av effekter. Det benyttes to indikatorer basert på måling av økning i produksjon for henholdsvis persontrafikk og gods. I tillegg er det tatt med to kvalitative vurderinger.



#### *Effektmål 5 - Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene*

Denne gevinsten skal fremme utviklingen i kundens opplevelse på hele reisen. Reisen skal føles mer sømløs enn tidligere. Sømløshet for de reisende realiseres dels gjennom operatørene og Enturs arbeid, dels gjennom Bane NORs utvikling av gode knutepunkter og dels gjennom direktoratets samarbeid og avtaler med regionale myndigheter og kollektivselskaper.

Sømløshet har til nå ikke vært målt, men Jernbanedirektoratet vil i 2019 iverksette en kundeundersøkelse som måler kundenes opplevelse av sømløshet ut fra tre indikatorer:

- Opplevelse av den kollektive reisen (dør-til-dør)
- Opplevelsen av digital reiseplanlegging
- Opplevelse av billett og betalingsløsningen.

#### *Effektmål 6 - Flere og bedre produkttilbud til trafikantene*

Denne gevinsten skal fremme økt innovasjon av togtilbudet. Dette er et område som er utfordrende å måle, og det foreslås derfor å måle antall reiser pr. trafikkpakke sammen med en kundetilfredshetsmåling.

#### *Effektmål 7 - Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport*

Dette er et gevinstområde som er viktig for både trafikanter og godstransporten. Området er avhengig av stabilitet og langsiktige planer. Målingene er en videreføring av tidligere målinger og de ambisjonsnivåer som fastsettes. Indikatorene benyttes derfor for å følge opp utviklingen.

### **Reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)**

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet 2018. Formålet er å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. I tertial- og årsrapportene skal det fremgå hvilke tiltak som er gjort for å følge opp produktivitetsgevinsten på kap./post 1352/01 Driftsutgifter og kap./post 1352/21 Spesielle driftsutgifter.

Det vises i den sammenheng til beskrivelsene i kapitlet nedenfor når det gjelder økt fokus på prosjektgjennomføring og rapportering, samt digitaliserte tjenester som tilbys fra Direktoratet for økonomistyring (DFØ).

### **Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet**

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

Jernbanedirektoratet har i 2018 fortsatt arbeidet med å definere og beskrive 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 forbedringsarbeid, noe som allerede er iverksatt for 2019.

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. 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 har utviklet 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 likevel 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 intern 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, robotisering av kontroll av reise- og utgiftsrefusjoner, lønnsinformasjon, nyttilsetninger og sykefraværsoppfølging. Denne digitalisering fører til færre feil, kortere saksbehandlingstid og mindre tidsbruk for den enkelte ansatte.

Tabell 12: Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Nr	Navn	Teller og nevner		Datagrunnlag totalt	Totalt	Direktoratet	Skolen	Museet
KPI 1	Årsverkutgift	Lønn og sosial utgifter	2017	212 157 825	<b>1 030 276</b>	1 070 725	1 000 426	796 774
		Antall årsverk		206				
		Lønn og sosial utgifter	2018	229 881 395				
		Antall årsverk		212				
KPI 2	Totalutgift pr årsverk	Sum totale utgifter	2017	407 771 489	<b>1 980 210</b>	1 629 433	3 114 693	1 379 936
		Antall årsverk		206				
		Sum totale utgifter	2018	458 566 367				
		Antall årsverk		212				
KPI 3	Lønnsutgiftsandel	Lønn og sosial utgifter	2017	212 157 825	<b>52 %</b>	66 %	32 %	58 %
		Sum totale utgifter		407 771 489				
		Lønn og sosial utgifter	2018	229 881 395				
		Sum totale utgifter		458 566 367				
KPI 4	Andel administrative utgifter	Administrasjonsutgifter	2017	93 060 124	<b>23 %</b>	21 %	27 %	18 %
		Sum totale utgifter		407 771 489				
		Administrasjonsutgifter	2018	113 918 550				
		Sum totale utgifter		458 566 367				
KPI 5	Administrative utgifter pr årsverk	Administrasjonsutgifter	2017	93 060 124	<b>451 916</b>	336 276	828 043	247 656
		Antall årsverk		206				
		Administrasjonsutgifter	2018	113 918 550				
		Antall årsverk		212				

Totalutgifter og administrative utgifter ved Norsk jernbaneskole påvirkes i særlig grad av utgifter knyttet til gjennomføring av kursvirksomheten. Indikatorene viser dermed at annet bilde for skolen og er ikke sammenlignbare med Jernbanedirektoratet for øvrig. For 2018 var kursvirksomheten meget høy og det gjenspeiles i totalutgift pr. årsverk for Norsk jernbaneskole.

Økningen av totalutgift pr. årsverk ved Norsk jernbanemuseum skyldes økt husleie på flere lokasjoner der museet tidligere ikke betalte husleie.

Øvrige utgiftsøkninger vurderes å være i tråd med den generelle lønns- og kostnadsveksten.

### 3.5.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en strategi og handlingsplan for samfunnssikkerhet. Disse er forankret i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren". Det følger av de fire grunnleggende prinsippene for beredskap om ansvar, likhet, nærhet og samvirke, at direktoratet ikke har noen direkte rolle i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap. Strategi og handlingsplan beskriver derfor hvordan direktoratet innenfor sin rolle på mer indirekte vis påvirker dette arbeidet. De beskriver også grenseflater mot direktoratets arbeide med informasjonssikkerhet og prinsippene som er lagt til grunn for dette.

Tiltak fra handlingsplan for samfunnssikkerhet knyttet til Jernbanedirektoratets virksomhet

1. Avklaring av ansvar, roller, grenseflater og oppgaver
2. Kartlegging av samfunnssikkerhet i gjennomførte prosjekter
3. Deltakelse i tverretattlig utredningsgruppe for samfunnssikkerhet
4. Deltakelse i SAMSØM (Samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomisk metode)
5. Deltakelse i arbeidet med veileder for helhetlig knutepunktutvikling
6. Oppfølging av samfunnssikkerhetstema i avtalestyringen
7. Deltagelse i kontaktmøte om samfunnssikkerhet
8. Deltagelse i «Transport i totalforsvaret – jernbane»
9. Etablering av sikkerhetsorganisasjon

Oppfølgingen foregår etter behov og er nærmere beskrevet i egen oppfølgingslogg. Arbeidet med samfunnssikkerhet har blitt prioritert i forhold til egen utredningsgruppe forankret i kommende Nasjonal transportplan 2022-2033. Her har det i samarbeid med de tre andre transportetatene blitt videreutviklet en metodikk basert på SAMSØM.

### 3.5.3 Informasjons- og IKT – sikkerhet



#### Overordnede sikkerhetsmål

Til grunn for Jernbanedirektoratets informasjonsbehandling ligger: Personopplysningsloven, forvaltningsloven, offentlighetsloven og arkivloven.

Det overordnede målet for informasjonssikkerhet er å sørge for at Jernbanedirektoratet er beskyttet mot hendelser som kan påvirke vår virksomhet eller vårt omdømme på en negativ måte.

For å oppnå dette, må det sørges for at:

- Uvedkommende ikke får tilgang til informasjonen (sikre konfidensialitet)
- Informasjonen eller IT-systemene ikke blir endret uten tillatelse (sikre integritet)
- Informasjonen er tilgjengelig ved behov (sikre tilgjengelighet)

Jernbanedirektoratet skal beskytte verdien av informasjon og IT-systemer slik at lovpålagte krav og kontraktsmessige forpliktelser beskyttes og behovet for personvern og etisk ansvar dekkes.

For å beskytte informasjonsverdiene og nå sikkerhetsmålene, har Jernbanedirektoratet tatt i bruk fornuftige, hensiktsmessige, praktiske og effektive sikkerhetstiltak basert på markedsledende teknologier, koblet sammen med anerkjente prosesser. Jernbanedirektoratet har etablert et styringssystem for informasjonssikkerhet. Et internt forvaltningsorgan som sørger for en løpende vurdering, og en løpende oppdatering eller fornying av sikkerhetstiltakene er etablert. Forvaltningsorganet baserer seg på Difis anbefalte rammeverk og metodeverktøy (ISO/IEC 27001) for å opprettholde informasjonssikkerheten på ønsket nivå.

Jernbanedirektoratet benytter skytjenester fra store anerkjente leverandører, og eksterne profesjonelle driftsleverandører for alle IKT-systemer og infrastruktur. De store anerkjente skytjenesteleverandørene har investert mange milliarder for å sikre sine tjenester, og har i dag et sikkerhetsnivå som Jernbanedirektoratet selv ikke ville oppnådd med egen innsats. Sopra Steria Norge har i 2018 vært driftsleverandør for basis-IKT inkludert nettverkinfrastruktur og klienter. Det er kun gitt godkjenning for å benytte norsk personell i de tilfelle det er behov for tilgang til lagret informasjon. En databehandleravtale er signert med alle leverandører av skytjenester og den norske driftsleverandøren. Det er videre innført en teknisk løsning der driftsleverandørens personell må søke om og begrunne behov for å få administrator rettigheter for hvert tilfelle. Dette logges og gir Jernbanedirektoratet sporbarhet relatert til tilgang til infrastruktur som administrator.

#### **Vurdering av IKT-sikkerheten i Jernbanedirektoratet**

Jernbanedirektoratet har vurdert alle krav i eForvaltningsforskriften, og lagt spesielt vekt på en analyse av direktoratets tekniske sikkerhetsnivå etter kravene i § 4. *Krav til bruk av sikkerhetstjenester og -produkter mv.* Konklusjonen er at Jernbanedirektoratet i dag oppfyller alle de tekniske kravene for å ivareta autentisering, integritet, konfidensialitet og ikke-benektning slik det er foreskrevet i § 4.

IKT-sikkerheten er etter Jernbanedirektoratets syn for tiden tilfredsstillende ivaretatt. Det er stor bevissthet på at dette er en kontinuerlig prosess. Styringssystemet basert på Difis rammeverk, er etablert og oppdateres for å ivareta nye behov for forbedringer som identifiseres.

#### **Håndtering av identifiserte risikoforhold**

Jernbanedirektoratet har etablert et styringssystem som beskriver prosess for å ivareta risikoforhold relatert til IKT systemer. Basert på dette er alle systemer kartlagt med systemeier og systemansvarlig.

For hvert system har systemeier vært ansvarlig for at risiko er kartlagt og tiltak beskrevet for å redusere risiko ut fra et akseptabelt risikonivå som er etablert som et mål i Jernbanedirektoratet.

Det er etablert et informasjonssikkerhetsforum som vurderer risikostyringen som er utført for hvert system.

På utvalgte områder gjennomføres stikkprøvekontroller for å verifisere at iverksatte tiltak er effektive.

Jernbanedirektoratet vurderer at det er gjennomført tilstrekkelig oppfølging av identifiserte risikoforhold.

### 3.5.4 Handlingsplan for kollektivtransport

Jernbanedirektoratet skal i henhold til «Handlingsplan for kollektivtransport» utarbeide og foreslå en strategisk retning for utvikling av sektoren, herunder det framtidige persontogtilbudet. Vi viser til vedlegg 3 en statusoversikt på handlinger som Jernbanedirektoratet er involvert i enten alene eller i samarbeid med andre etater.

## 3.6 Administrative forhold

### 3.6.1 Fellesføring-motvirke arbeidslivskriminalitet ved kjøp av varer og tjenester

Jernbanedirektoratet er bevisst sitt samfunnsansvar både knyttet til å inngå avtaler med leverandører som dokumenterer at de er med på å fremme et seriøst arbeidsliv, samt at direktoratet følger opp at krav til samfunnsansvar etterleveres av våre leverandører. Det er etablert rutiner for leverandøroppfølging med hensyn til bærekraftig og etisk adferd gjennom hele innkjøpsprosessen.

Jernbanedirektoratet benytter gjennomgående i hele anskaffelsesprosessen maler fra Difi sine fagsider om offentlige anskaffelser. Dette gjelder både konkurranse-dokumentasjon og bruk av statens Standardavtaler (SSA) sine kontraktsmaler for kjøp av IT og konsulenttjenester. Dette er med på å sikre god kvalitet både ved selve anskaffelsen og i den etterfølgende oppfølgingen av inngåtte kontrakter med tanke på å velge leverandører som dokumenter at de etterfølger lover og regler.

Jernbanedirektoratet har siden opprettelsen tilstrebet å tre fortløpende inn i alle de statlige fellesavtalene i regi av Statens innkjøpscenter (ved Difi). Dette sikrer en god og tett oppfølging av inngåtte kontrakter da Difi er avtaleeier. Jernbanedirektoratet har om lag 60 rammeavtaler innenfor fagområder som ikke for tiden er omfattet av de statlige fellesavtalene, og der leverandørene følges opp systematisk gjennom regelmessig dialog fastsatt i rammeavtalene. Dialog skjer gjennom henholdsvis avtaleeier og kontraktsadministrator.

Alle Jernbanedirektoratets rammeavtaler ligger tilgjengelig for alle direktoratets tilsatte via intranett i kontraktsadministrasjonsverktøy (KAV) som en del av virksomhetens konkurransegjennomføringsverktøy (KGV) løsning. Dette sikrer etterlevelse og bruk av inngåtte rammeavtaler, og det er gode søkeverktøy for å få detaljert informasjon knyttet til hver enkelt rammeavtale. Jernbanedirektoratet sitt styringssystem for anskaffelser på intranettet gir en innføring for alle ansatte i hvordan gjennomføre en anskaffelse. Jernbanedirektoratets årlige Kontrollprogram som består av henholdsvis interne revisjoner og stikkprøvekontroller, er også et verktøy for kontroll av anskaffelser og leverandøroppfølging. En habilitetsvurdering for gjennomføring av konkurransen, inklusive evaluering for alle involverte i anskaffelsen, gjennomføres ved alle anskaffelser. Direktoratets etablerte varslingsordning gjelder også for anskaffelsesområdet.

I forbindelse med inngåelse av avtaler om persontransporttjenester med tog, har Jernbanedirektoratet vedlagt trafikkpakkene et etisk regelverk, som tar utgangspunkt i en mal utviklet av Direktoratet for forvaltning og IKT. Denne beskriver bestemmelser knyttet til barnearbeid, arbeidslivskriminalitet med mer. Oppfølging av vedlegget vil følges opp gjennom øvrig oppfølging av Trafikkpakkene etter hvert som disse har trafikkstart. Jernbanedirektoratet vil redegjøre for resultater av oppfølging av dette vedlegget for inngåtte kontrakter etter hvert som trafikkpakkene har hatt oppstart.

### 3.6.2 Forskning og utvikling (FoU)

Jernbanedirektoratet jobber aktivt internt og i det tverretatlige samarbeidet med å utdype kunnskapen om hvilken betydning den teknologiske utviklingen vil ha for transportbehov og -løsninger på kort, mellomlang og lang sikt. Arbeidet omfatter utredningsarbeid og metodeutvikling som har til hensikt å bli bedre i stand til å forutsi behov for mobilitet og transport, samt begrense risiko for feilinvesteringer i valg av infrastruktur og tekniske løsninger.

Jernbanedirektoratet bidrar gjennom sitt medlemskap i ITS Norge til å påvirke og legge til rette for bruk av ny teknologi. Jernbanedirektoratet er i dag ikke direkte ansvarlig for pågående prosjekter innenfor Pilot-T-programmet, men jernbanesektoren er representert gjennom Mantena som har fått sin søknad bevilget.

### **3.6.3 Regjeringens inkluderingsdugnad**

I supplerende tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2018 vedrørende regjeringens inkluderingsdugnad og 5-prosentmålet, bes direktoratet om å redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målene.

JDIR har standardtekster i stillingsannonsene som oppfordrer alle kvalifiserte kandidater til å søke jobb, og informasjon om at arbeidsforholdene vil tilrettelegges dersom søkere har behov for dette. HR kvalitetssikrer alle rekrutteringsprosesser i direktoratet, og har i samarbeid med leder for den enkelte stilling et særlig ansvar for vurderingen av disse søkeres kvalifikasjoner.

I perioden 01.07.2018 – 31.12.2018 har direktoratet hatt 9 nyansettelser. Av disse hadde ingen søkere krysset av for nedsatt funksjonsevne i søknaden.

Ingen av de som fikk fast stilling i andre halvår 2018 hadde hull i CV-en.

Selv om det kun er faste ansettelser som telles i forbindelse med 5-prosentmålet, har direktoratet hatt to kandidater med lønnstilskudd fra NAV. Direktoratets erfaring er at dette kan bidra positivt for de som har utfordringer med å konkurrere seg inn i faste stillinger, og kan senere resultere i fast ansettelse etter avsluttet praksisperiode.

Direktoratet arbeider videre for å realisere regjeringens inkluderingsdugnad, blant annet ved å utvikle rutiner og arbeidsformer i personalarbeidet med sikte på å nå målene.

I tillegg til standardtekster i stillingsannonsene, skal malen for innstillinger justeres slik at antallet søkere som faller inn under inkluderingsdugnaden må rapporteres, og det må begrunnes særskilt hvorfor disse eventuelt ikke er innkalt til intervju.

### **3.7 Bevilgningens anvendelse**

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2018 er i all hovedsak anvendt i henhold til føringer i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2018-2019), samt videre presiseringer av mål og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2018, jf. Nærmere omtale under den enkelte post.

Bevilgningens anvendelse dekker Jernbanedirektoratets drift og utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester med tog, samt kjøp av tjenester fra Bane NOR SF for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastrukturen. I 2019 er bevilgningen anvendt i henhold til regjeringens prioriteringer om innfasing av nye tog på Østlandet og Vossebanen, planlegging av IC-utbyggingen, videreføring av alle pågående store investeringsprosjekter, samt økt aktivitet i ERTMS-prosjektet. I tillegg er det satt av midler til oppstart av de to IC-prosjektene på Vestfoldbanen, Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen.

Jernbanedirektoratets bevilgning på kap. 1352 utgjør 23 407,4 mill. kroner, og disponibel ramme etter overføringer fra 2017 utgjør 23 648,9 mill. kroner. Det er utbetalt 22 752, 3 mill. kroner i 2018. Avviket på 897 mill. kroner er forklart jamfør tidligere merknader under postene 70, 71, 72 og 73. I tillegg kommer avvikene på resten av postene spesifisert i avsnittene under.

Tabell 13: Overordnet økonomiske resultat i mill. kr

Post	2018							
	Tildelingsbrev*)	Overført fra 2017	Justert bevilgning	Omdisp/ Tilleggsbev	Disponibel bevilgning	JDIRs omdisp	Utbetalt	Avvik ift bevilgning
1 Driftsutgifter	458 958 000	21 839 000	480 797 000	5 167 000	485 964 000		458 566 367	27 397 633
21 Planer og utredninger	203 301 000		203 301 000	-	203 301 000	- 91 000 000	57 836 445	145 464 555
70 Persontransport med tog	3 484 100 000	194 461 000	3 678 561 000	450 000 000	4 128 561 000		3 835 851 950	292 709 050
71 Drift og vedlikehold	8 225 456 000	25 223 000	8 250 679 000	- 450 000 000	7 800 679 000		7 800 800 000	- 121 000
72 Planlegging -investeringer	2 137 800 000		2 137 800 000		2 137 800 000	216 000 000	2 353 800 000	- 216 000 000
73 Investeringer	8 892 639 000		8 892 639 000		8 892 639 000	- 135 100 000	8 235 300 000	657 339 000
74 Tilskudd til eksterne.	-		-		-	10 100 000	10 100 000	- 10 100 000
<b>SUM kap. 1352</b>	<b>23 402 254 000</b>	<b>241 523 000</b>	<b>23 643 777 000</b>	<b>5 167 000</b>	<b>23 648 944 000</b>	<b>-</b>	<b>22 752 254 762</b>	<b>896 689 238</b>
76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering	50 500 000	10 731 000	61 231 000		61 231 000		39 011 405	22 219 595
77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	13 900 000	-	13 900 000		13 900 000		13 900 000	-
<b>SUM kap. 1330</b>	<b>64 400 000</b>	<b>10 731 000</b>	<b>75 131 000</b>	<b>-</b>	<b>75 131 000</b>	<b>-</b>	<b>52 911 405</b>	<b>22 219 595</b>
Innbetalinger til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum	95 800 000	-	95 800 000		95 800 000		114 072 514	- 18 272 514
<b>SUM kap. 4352</b>	<b>95 800 000</b>	<b>-</b>	<b>95 800 000</b>		<b>95 800 000</b>		<b>114 072 514</b>	<b>- 18 272 514</b>
1 Særskilte transporttiltak	13 900 000		13 900 000		13 900 000		13 900 020	- 20
<b>SUM kap. 4330</b>	<b>13 900 000</b>	<b>-</b>	<b>13 900 000</b>	<b>-</b>	<b>13 900 000</b>	<b>-</b>	<b>13 900 020</b>	<b>- 20</b>

\*) inkl ekstra tildeling på post 01 med 1,5 mill ifm elektronisk billettering



### 3.7.1 Kap. 1352 og Kap. 4352

#### Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Jernbanedirektoratet har en disponibel bevilgning på 486,0 mill. kroner i 2018 på post 01 Driftsutgifter. Det er utbetalt 458,6 mill. kroner over post 01. Tilknyttet post 01 Driftsutgifter er det innbetalt 114,1 mill. kroner, noe som er 18,3 mill. kroner høyere enn provenyet på 95,8 mill. kroner, jf. omtale under Kap. 4352. Netto mindreforbruk medregnet merinnbetalinger utgjør 45,7 mill. kroner.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak lavere aktivitet på enkelte markedstiltak, innenfor forskning og utvikling, samt lavere husleiekostnader for Norsk jernbaneskole. I tillegg er det lavere kostnader knyttet til konsulentbistand og reisekostnader, samt lavere lønnskostnader som følge av høy turnover i direktoratet. I tillegg har det vært en høyere fakturering og økte innbetalinger sammenliknet med nivået på provenyet ved Norsk Jernbaneskole i 2018.

#### Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Jernbanedirektoratet hadde i 2018 en bevilgning på 203,3 mill. kroner på post 21 Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger. Utbetaling på post 21 i 2018 utgjør 57,8 mill. kroner. Avvik i forhold til bevilgningen er 145,5 mill. kroner. Av dette er 91 mill. kroner utgiftsført over post 72 Kap. 1352, jf. beskrivelse under kap. 3.2.9. Resterende 54,5 mill. kroner er mindreforbruk, som i hovedsak skyldes lavere produksjon i direktoratets interne prosjekter.

Utarbeidelse av jernbanesektorens handlingsprogram, analyser og underlag for neste Nasjonal transportplan (2022-2033) og utredningsgrunnlag for byveksttalen har vært blant de viktigste interne prosjektene i 2018. Handlingsprogrammet ble endelig fastsatt juli 2018. Arbeidet med plangrunnlaget til neste Nasjonal transportplan (2022-2033) pågår, både tverretattlig og internt. Plangrunnlaget skal ferdigstilles i desember 2019 og stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033 legges fram høsten 2020/vinteren 2021.

Byutredninger og byveksttaler krever tett samarbeid med flere aktører. Forhandling om byveksttaler for de fire største byene har pågått i 2018. Tverretattlige byutredninger og direktoratets bystrategi for jernbanens rolle i de største byområdene blir ferdigstilt våren 2019.

#### Post 74 Tilskudd til eksterne

Jernbanedirektoratet hadde i 2018 ikke bevilgning på post 74. Tilskudd til eksterne finansieres over post 73 Kap. 1352 og utgiftsføres over post 74, jf. kap. 3.2.10. I 2018 ble 10,1 mill. kroner utbetalt i støtte til Iveland kommune.

### 3.7.2 Kap. 1330 og Kap. 4330

#### Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 61,2 mill. kroner, hvorav 10,7 mill. kroner er overført fra 2017. Det ble utbetalt kr 39,0 mill. kroner, hovedsakelig fordi planlagte aktiviteter høsten 2018 ble forsinket på grunn av at overføring av belastningsfullmakt ble forsinket noe som igjen forsinket oppstarten av revisjonsarbeidet for håndbok for elektronisk billettering.

Dette innebærer en overføring til 2019 på kr 22,3 mill. kroner. Av dette er 10,9 mill. kroner arbeid utført av Entur i fjerde kvartal, men som ikke ble fakturert før i januar 2019. Det reelle mindreforbruket for 2018 utgjør dermed totalt kr 11,4 mill. kroner som skyldes at Entur har måttet prioritere tilrettelegging for jernbanereformen fremfor oppgaver for samlet kollektiv.

#### **Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS**

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 13,9 mill. kroner som er en motpost til inntektspost 1 i kap. 4330. Beløpet ble i sin helhet fakturert via Entur AS fra Interoperabilitetstjenester AS, som eies av Entur.

#### **Kap 4330 Post 01 Særskilte transporttiltak – Gebyrer**

Jernbanedirektoratet fakturerte fylkene kvartalsvis for totalt 13,9 mill. kroner tilsvarende rammen gitt i Statsbudsjettet. Fordelingsnøkkelen baseres på andel av totalt antall reiser med kollektivtrafikk i Norge.

#### **Kap. 4352 Post 01 Innbetalinger til Norsk jernbanemuseum og Norsk jernbaneskole**

Samlede innbetalinger ble 114,1 mill. kr, noe som er 18,3 mill. kr høyere enn bevilgningen på 95,8 mill. kroner. En svært høy kursaktivitet ved Norsk jernbaneskole bidro i særlig grad til merinnbetalingene. Norsk jernbanemuseum hadde høyere aktivitet enn planlagt med kjøring med museumstog på Raumabanen. Dette er et populært tilbud til cruiseturister som ankommer Åndalsnes med skip.

### **3.8 Bruk av fullmakter**

#### **Fullmakt til å inngå trafikkavtaler**

Jernbanedirektoratet kan i 2018 inngå følgende trafikkavtaler om persontogtransporttjenester:

1. fireårig direktekjøpsavtale med NSB AS for perioden 2019-2022
2. seksårig direktekjøpsavtale med NSB Gjøvikbanen AS for perioden 2019-2024
3. avtale om drift av togtrafikken på Sørlandsbanen («trafikkpakke 1») med varighet inntil ni og et halvt år
4. avtale om drift av togtrafikken på Nordlandsbanen («trafikkpakke 2») med varighet inntil ti år

Det foreslås også at fullmakten omfatter en avtale om drift av grensekryssende trafikk frem til 2020, jf. omtale i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2017-2018).

Jernbanedirektoratet inngikk i 2018 trafikkavtalene omtalt i punkt 1 til 3 ovenfor. Grunnet forsinkelser i konkurranseutsettingen ble inngåelsen av Trafikkpakke 2 Nord utsatt til 2019. Disse avtalene medfører forpliktelser på tilsammen 11,82 mrd. kroner for perioden 2019–2029.

#### **Fullmakt til å overskride gitt bevilgninger – merinntektsfullmakt**

Jernbanedirektoratet kan i 2018 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, ref. kapittel 6.3 Bevilgningsrapportering, note B.

Jernbanedirektoratet hadde en inntektsbevilgning på 95,8 mill. kroner over kap. 4352, post 01. Regnskapet viser inntekter på 114,1 mill. kroner, noe som gir en merinnbetaling på 18,3 mill. kroner. Merinnbetalingene skyldes i all hovedsak høyere innbetalinger til Norsk jernbaneskole som følge av en meget høy kursaktivitet i 2018. Også innbetalingene til Norsk jernbanemuseum ble høyere enn bevilgning som følge av økt kjøring med museumsmateriell på det nasjonale jernbanenettet.

Det har ikke påløpt merutbetalinger som medfører overskridelse av gitt bevilgning på post 01 driftsutgifter.

Overskride bevilgningen under	Mot tilsvarende merinntekt under
Kap. 1352 post 01	Kap. 4352 post 01

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift. Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

#### Tilsagnsfullmakter

Jernbanedirektoratet kan i 2018 gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1352	74	Jernbanedirektoratet – Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner

Tabell 14: Tilsagnsfullmakt

Tilsagnsfullmakt post 74 Tilskudd til eksterne		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	0,0
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	20,2
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	0,0
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2017</b>	<b>20,2</b>
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	118,1
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	10,1
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2018</b>	<b>128,2</b>

Tilskudd gis til private sidespor mv. og til støtte til ombordutrustning for tilpasning til ERTMS. Ved utgangen av 2018 har direktoratet forpliktet 128,2 mill. kroner utover gitt budsjett tilknyttet tilsagnsfullmakten.

Nærmere omtale av tilsagn om tilskudd og utbetaling av tilskudd:

#### *Private sidespor*

Jernbaneverket gav i 2016 tilsagn om støtte opptil 10,1 mill. kroner til Iveland kommune for bygging av nytt sidespor ved Vatnestrøm industriområde. Formålet med dette sidesporet var i hovedsak å ivareta transport av vann som produseres av Voss Water fra Vatnestraum i Iveland kommune til Kristiansand havn med jernbane. Tiltaket er ferdigstilt og tilskudd ble utbetalt i 2018.

Jernbanedirektoratet har mottatt søknad om tilskudd på 10,1 mill. kroner fra Larvik Havn om reetablering av spor til havnen. Søknaden ble først behandlet av Jernbaneverket i 2016, men støtte kunne ikke innvilges grunnet manglende midler innenfor gjeldende tilsagnsfullmakt.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR godkjente senere søknaden den 20. januar 2017. Tilskudd er ikke utbetalt per 2018.

#### *Støtteordning for ombordutrustning ERTMS*

Det er gitt tilsagn om støtte til ombordutrustning tilpasset ERTMS tilsvarende 118 mill. kroner i 2018. Det er ikke gitt tilsagn om støtte til dette formål før 2018. Det er ikke utbetalt tilskudd til støtteordningen per 2018. Til opplysning er det gitt tilsagn om støtte tilsvarende om lag 580 mill. kroner i januar 2019.

Følgende tilsagn er gitt i 2018:

Tabell 15: Tilsagn om tilskudd ombordutrustning ERTMS

Selskap	Mill. kr
Nordic Re-Finance	17,9
CargoNet	63,3
Flytoget AS	36,9
Sum forpliktet	118,1

#### Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Jernbanedirektoratet kan i 2018:

- 2 pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
- 3 forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for nye og gamle forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 000 mill. kroner	1 000 mill. kroner

Tabell 16: Romertallsfullmakt Post 72 Kap. 1352 Planlegging av investeringer

Romertallsfullmakt post 72 Planlegging av investeringer		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	0
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	177
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	0
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2017</b>	<b>177</b>
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	252
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	123
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2018</b>	<b>306</b>

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017 for planleggingsprosjekter utgjør 177 mill. kroner (2018-kr). I løpet av budsjettåret ble nye forpliktelser tilsvarende 252 mill. kroner pådratt. Forpliktelsene omfatter planlegging av investeringer med forutsetninger som beskrevet i Prop. 1 S (2017-2018). Dekning av gamle forpliktelser utgjør 123 mill. kroner. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018 er 306 mill. kroner (2018-kr). Forpliktelsene er innenfor gitte fullmakter.

Tabell 17: Romertallsfullmakt Post 73 Kap. 1352 Investeringer

Romertallsfullmakt post 73 Investeringer		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	0
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	626
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	0
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2017</b>	<b>626</b>
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	891
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	435
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2018</b>	<b>1 082</b>

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017 for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme i Stortinget utgjør 626 mill. kroner (2018-kr). I løpet av budsjettåret ble nye forpliktelser tilsvarende 891 mill. kroner pådratt. Forpliktelsene omfatter mindre investeringer med forutsetninger som beskrevet i Prop. 1 S (2017-2018). Dekning av gamle forpliktelser utgjør 435 mill. kroner. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018 er 1 082 mill. kroner (2018-kr). Av disse forfaller 709 mill. kroner i 2019. Forpliktelsene er innenfor gitte fullmakter.

## ERTMS

Tabell 18: ERTMS

ERTMS		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	0
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	23 183
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	0
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av *</b>	<b>2017</b>	<b>24 175</b>
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	925
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2018</b>	<b>23 250</b>

\* Styringsramme og udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017 er prisjustert i henhold til faktisk prisstigning i 2017 og 2018.

2017 inngikk direktoratet en avtale med Bane NOR om utbygging av ERTMS. Vederlag i avtalen tilsvarte styringsrammen til ERTMS prosjektet, med fratrukk for utbetalinger i Jernbaneverket til og med 2016. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2017 utgjør 24,175 mrd. kroner (2018-kr). Utbetaling i 2018 tilsvarende bevilgningen, og utgjør 925 mill. kroner. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018 er 23,25 mrd. kroner (2018-kr). Forpliktelsen er innenfor kostnadsrammen.

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

Jernbanedirektoratet kan i 2018 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

Tabell 19: Romertallsfullmakt Post 71 Kap. 1352 Drift og vedlikehold

Romertallsfullmakt post 71 Drift og vedlikehold		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	0
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	0
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2017</b>	<b>0</b>
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	0
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2018</b>	<b>0</b>

Jernbanedirektoratet har i 2018 inngått en intensjonsavtale med Bane NOR som regulerer tilgang til eksisterende infrastruktur, i henhold til forutsetninger gitt i Prop. 1 S (2017-2018), sid. 159. Avtalen forplikter budsjettårets bevilgning til drift og vedlikehold på 7.256 mill. kroner, med intensjon om at 2018-nivået til drift og vedlikehold videreføres i 2019–2021. Direktoratet tar forbehold om Stortingets framtidige budsjettvedtak. Avtalen medfører ingen udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018.

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

Jernbanedirektoratet kan i 2018 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352, post 70 Kap. 1352:

- a) gi en restverdigaranti for eksisterende materiell (bokførte verdier) på inntil 7 043 mill. kroner
- b) gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 539 mill. kroner. Det legges til grunn 75 prosent restverdigaranti.

Per 31.12.2018 beløp Jernbanedirektoratets garantiansvar ovenfor Norske tog AS under denne fullmakten seg til 6 615 328 kroner for bokførte verdier og 3 539 000 kroner for oppgraderinger og nyinvesteringer. Avviket for bokførte verdier skyldes endret innfasingstakt av nye togsett Type 74 og 75, samt en inkurie i beregningen av garantiens omfang. Det har ikke blitt foretatt utbetalinger under fullmakten 3. tertial 2018.

Merk at tallene oversendt Samferdselsdepartementet 4.2.19 var lavere (6 419 934 mill. kroner) enn de rapportert her. Dette skyldtes at de var beregnet som et snitt av inngående- og utgående balanse for 2018. Tallet som står over er beregnet ut ifra utgående balanse 2018, tilsvarende som det har vært rapportert tidligere i 2018 i første- og andre tertialrapport.

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

Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2018. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler inklusive felleskostnader, IKT og kontorutstyr samt 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.

Tabell 20: Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret, i mill. kroner Oppdateres

Forpliktet pr 31.12.2018	Husleie og fellesutgifter	IKT drift, lisenser og DFØ	Renhold	Leasing av IKT- utstyr og biler	Diverse drift	Sum
Mill. kr.	168,8	21,1	1,0	2,8	0,4	194,4





## 4 Styring og kontroll i virksomheten

### Generell omtale

Jernbanedirektoratet planlegger og styrer virksomheten gjennom året gjennom virksomhetsplan og budsjett. Virksomhetsplanen er den årlige operasjonaliseringen av:

- Samferdselsdepartementets tildelingsbrev
- Virksomhetsstrategien (direktoratets interne strategidokument)
- Gjennomføring av jernbanedirektoratets handlingsprogram (operasjonalisering av inneværende Nasjonal transportplan).

De viktigste kontrollmekanismene i direktoratet er løpende budsjett og regnskapsstyring. I tillegg gjennomføres risikostyring mot overordnede mål og risikostyring mot direktoratets prosjekter, samt jernbanedirektørens internkontrollprogram. Disse er omtalt under.

### 4.1 Risikostyring i Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet har to hovedtilnærminger til risikovurderinger, en overordnet strategisk og en operativ risikovurdering i direktoratets prosjekter. Dette er i utgangspunktet to uavhengige prosesser.

For 2019 er det igangsatt et forbedringsarbeid, hvor direktoratets overordnet risikovurdering skal spilles inn i tråd med krav fra Samferdselsdepartementet<sup>31</sup>. Frem mot 1. tertial 2019 vil det pågå prosess mot Bane NOR for at rapporteringen på prosjektene skal tilpasses JDIRs behov.

#### Risikostyring på overordnet strategisk nivå

Jernbanedirektoratets mål baserer seg på nasjonale mål for transportpolitikken i Norge, Nasjonal transportplan 2018-2029, jernbanereformens intensjoner, jernbanesektorens handlingsprogram og tildelingsbrev for 2018. Basert på disse målene har direktoratet gjennomført en risikokartlegging. Det er identifisert risikoer og tiltak, både generelt og som følge av reformen, som kan true sektorens og virksomhetens mål- og resultatoppnåelse. Som del av risikostyringen i direktoratet gjennomgås og justeres risikobildet og tiltakene med ledelsen tertialvis eller ved behov.

De viktigste risikoelementene og tilhørende risikoreducerende tiltak beskrives kort nedenfor:

1. Usikkerhet knyttet til **rammevilkår for persontrafikkavtalene**. Fare for at konkurranse gir manglende tilbudsforbedringer, dyrere avtaler og dårlig økonomisk resultat.

Tiltak: Direktoratet foretar en løpende evaluering av konkurransegrunnlagene og implementerer endring til neste trafikkpakke. Det vil bli foretatt en større evaluering i etterkant av trafikkpakke 3.

2. **Uklar oppfattelse av roller** i sektoren. Manglende rolleforståelse og samsvar mellom ansvar og myndighet kan føre til redusert effektivitet i sektoren, dårlig utnyttelse av samfunnets midler, fare for at oppgaver ikke løses og tap av omdømme.

---

<sup>31</sup> Jmf. Krav i Tildelingsbrev 2019 og vedlegg Risikovurderinger.

Tiltak: Jernbanedirektoratet har fokus på intern opplæring og vil være en aktiv og synlig aktør for å bidra til klargjøring i ulike fora. Temaet inngår i direktoratets kommunikasjonsstrategi/plan og det opprettholdes en løpende dialog med Samferdselsdepartementet.

3. **Redusert gods på bane.** Dårlige vilkår for godstransporten kan føre til for høyt kostnadsnivå. Fare for at rammevilkårene slår beina under godsneringen og dermed at målsettingen om mer gods på bane ikke innfris.

Tiltak: Direktoratet jobber aktivt med kortsiktige og langsiktige tiltak, bla. realisering av investeringstiltak i godspakken og arbeid med revidert godsstrategi, for å bedre godstrafikkens rammebetingelser. Direktoratet holder løpende kontakt med aktører i bransjen for å sikre god forståelse av forhold i markedet.

4. Fare for at **ERTMS-prosjektet** ikke når sine mål. Dette er et kritisk stort prosjekt og suksessen hviler på at leverandørene klarer å gjennomføre på en god måte.

Tiltak: Jernbanedirektoratet har rådført eksterne miljøer og anbefalingsnotat er utarbeidet. Direktoratet evaluerer også andre løsninger for å sikre måloppnåelse. Det er også risiko for at andre prosjekter ikke når sine mål på grunn av frys-perioder knyttet til utbyggingen av ERTMS. Det er opprettet en arbeidsgruppe (Direktoratet/Bane NOR) for å samordne fremdrift i andre prosjekter, samt egen møteserie som går gjennom risiko i prosjektet.

5. **Redusert fremkommelighet for personer og gods i hele landet.** Fare for at fastsatte resultatmål for regularitet, punktlighet og oppetid ikke oppnås. Den vanskelige driftssituasjonen fører til omdømmetap og lavere kundetilfredshet.

Tiltak: Resultatmålene følges opp i egne møter med Bane NOR. Bane NOR identifiserer tiltak som kan øke oppetid og regularitet. På kort sikt skal enkelte strekninger velges ut. Prosjektet InfraStatus kartlegger sammenhengene mellom bevilgningsnivå til vedlikehold og infrastrukturens ytelse, særlig mht. driftsstabilitet (punktlighet, regularitet og oppetid). Arbeidet er planlagt slutført i 2021 og forslag til nye mål vil bli fremlagt i løpet av 2019.

6. **Endrede krav for sikkerhet i tunneler.** Bane NOR varsler om store økonomiske og fremdriftsmessige konsekvenser ved at Statens jernbanetilsyn nå forutsetter at tunneler må bygges med slokkevann og mekanisk ventilasjon. En slik forutsetning berører særlig de større prosjektene, inklusive alle IC-prosjektene. Forskriftstolkningen kan gi kostnadsdrivende presedens for andre områder.

Tiltak: Direktoratet vil fremover etterspør konsekvensvurderinger av forskriftsendringer og følge disse nærmere i høringsrunder. For øvrig vil direktoratet opprettholde en løpende dialog med Statensjernbanetilsynet.

Sannsynligheten for at sektororganiseringen, rammevilkår for samhandling mellom ulike aktører ikke er perfekt er sannsynligvis stor. 2018 og de neste par årene må brukes til å lære og justere basert på denne læringen. Samlet sett betyr dette at det er en betydelig usikkerhet hvor raskt målene for reformen kan nås. At samlet risiko er høy i denne fasen av jernbanereformen er å forvente.

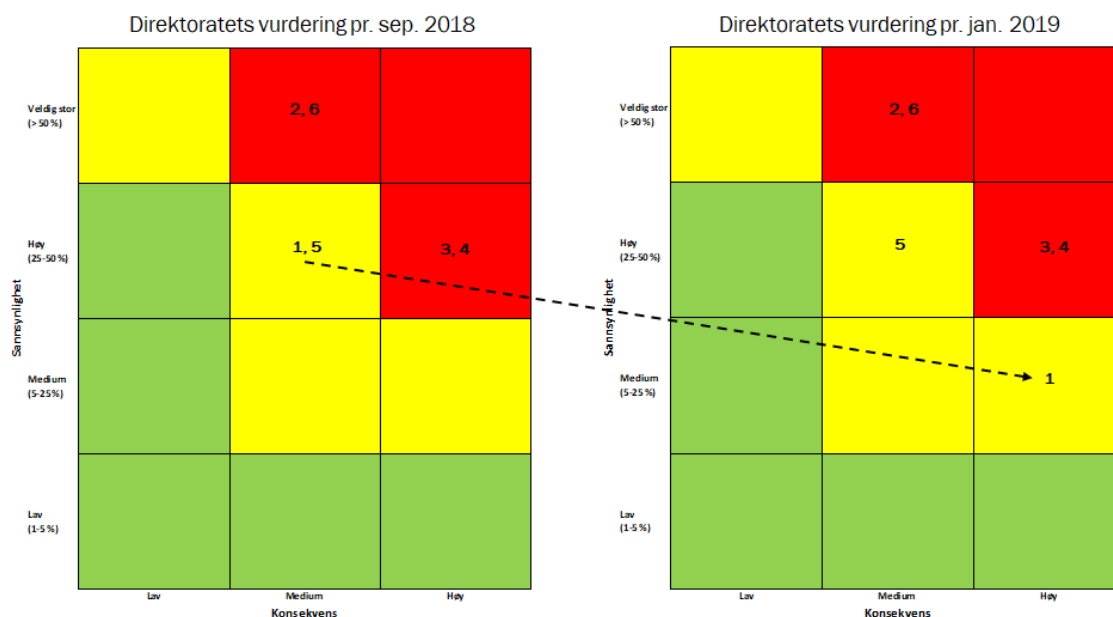
### Utvikling i risikobildet

På strategisk overordnet nivå er det kartlagt over 40 ulike risikoer som har blitt fulgt opp med tiltak i løpet av 2018. Ved begynnelsen av året besto det større risiko i forhold til avtalene, forbundet med usikkerhet knyttet til konkurransevilkår for persontrafikkavtalene og rom for konflikt i avtaleregimet. På grunnlag av erfaringer direktoratet har gjort seg i arbeidet med trafikkpakke 1 og direktekjøpsavtalen ble risiko redusert og neglisjerbar. Kun de viktigste nåværende risikoene presenteres i denne rapporten. på. Nedenfor vises utviklingen i risikobildet siden 2. tertial.

Endringene i konsekvens og sannsynlighet for risiko #1 er basert på erfaringer direktoratet har gjort seg så langt. Dersom det oppstår problemer med trafikkviklingen og/eller tilbudet til kundene blir dårligere i en eller flere av trafikkpakkene, vil dette kunne få negative konsekvenser ikke bare lokalt, men også for jernbanereformen. Mediafokuset, som har vært etter tildeling i pakke 1, har gitt en erkjennelse av at dette har trolig større fokus og oppmerksomhet i befolkningen enn det direktoratet forutså i starten.

### Risikostyring i interne prosjekter

Den operative risikovurderingen er integrert i rapporteringsprosessen for direktoratets interne prosjekter. Det gjennomføres regelmessige rapporteringsmøter mellom prosjekteier, prosjektansvarlige/prosjektledere og prosjektstyrer. Prosjektlederne rapporterer på risiko knyttet til fremdrift, økonomi og måloppnåelse. Nødvendige tiltak for å redusere risiko blir besluttet i møtet eller løftet opp til ledergruppen til behandling.



### 4.2 Intern kontroll

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 2018 i all hovedsak blitt gjennomført ved bruk av Fellesavtalen på internrevisjonsbistand (Difi). 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 2018 er det gjennomført fire interne revisjoner/evalueringer

Revisjon av tilskuddsforvaltning i Jernbanedirektoratet. Evaluering av avtaleregimet med Bane NOR. Formålet var å vurdere om tilskuddsforvaltningen er i tråd med utvalgte bestemmelser i økonomiregelverket i staten. Videre å vurdere om håndteringen og oppfølging av infrastrukturavtaler er i tråd med jernbanereformens intensjon og i henhold til fullmakter.

- Revisjon av informasjonssikkerhet og personvern.  
Formålet var å vurdere om behandlingen er i tråd med personopplysningsloven og personvernforordningen.
- Revisjon av Habilitet og informasjonssikkerhet – trafikkpakke 1.  
Formålet var å vurdere hvordan habilitet og informasjonssikkerhet er ivaretatt under anskaffelsesprosessen
- HMS - Formålet var å kontrollere om Jernbanedirektoratets system for HMS er i samsvar med Lovens krav og om kravene etterleves

Jernbanedirektoratet er fortsatt i en oppbyggingsfase. Dette reflekteres også gjennom funn fra interne revisjoner. Funn omhandler blant annet behov for å tydeliggjøre roller og ansvar samt å etablere styrende dokumentasjon i tilstrekkelig omfang.

### 4.3 Personalpolitikk og likestilling

Rapportering av vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, likestilling, HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø.

#### *Fremme likestilling og hindre diskriminering*

Jernbanedirektoratet (JDIR) skal tiltrekke, rekruttere og beholde de rette medarbeidere for å kunne utføre direktoratets oppgaver og nå oppsatte mål. JDIR skal videreutvikles som en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsplass som sikrer mangfold og bredde i sammensetningen av ansatte. Dette gjøres gjennom rekruttering, lønns- og arbeidsforhold og utviklingsmuligheter.

#### *Kjønn og lønn*

Pr. 31.12.2018 var det 213 ansatte i JDIR (inkludert Norsk Jernbaneskole), med en fordeling mellom kvinner og menn på henholdsvis 37 prosent og 63 prosent. Ved Norsk jernbanemuseum var det 22 ansatte hvorav andelen kvinner utgjorde 55 prosent og menn 45 prosent.

Andel menn har økt noe siden 2017, hvor fordelingen mellom kvinner og menn var på henholdsvis 40 prosent og 60 prosent. På ledernivået (direktører og avdelingsdirektører) har JDIR en kvinneandel på 27 prosent.

Den lokale lønnspolitikken skal sikre at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Samtidig skal lønnsjusteringer baseres på en individuell vurdering av den enkelte. JDIR skal ikke ha ubegrunnede lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Våre lønnsstatistikker viser ingen tendenser til lønnsforskjeller som kan tilskrives kjønn

#### *Etnisitet og nedsatt funksjonsevne*

JDIR vurderer alle søkere likt, uavhengig av etnisk bakgrunn og funksjonsevne. I stillingsannonsene blir alle kvalifiserte oppfordret til å søke ut ifra mangfold. Vår rekrutteringsportal gir søkere mulighet til å be om en særskilt vurdering av søknaden sin.

Minimum en søker med innvandrerbakgrunn fra landgruppe 2 (jf. SSBs definisjon<sup>32</sup>) innkalles til intervju, dersom vedkommende er kvalifisert.

JDIR jobber aktivt med å følge opp forpliktelser i henhold til IA-avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv, og har synliggjort dette i Mål- og aktivitetsplan for IA-området 2014-2018.

Pr. 31.12.18 var det 2 ansatte i JDIR med nedsatt funksjonsevne. Like viktig som å rekruttere folk med nedsatt funksjonsevne er det å ta vare på ansatte som gjennom sykdom eller skader, har fått redusert funksjonsevne. Dialog, god tilrettelegging og tilpasning av oppgaver for de dette gjelder, har resultert i at de kan bli stående i stilling selv om kapasiteten er endret eller redusert.

#### Sykefravær

JDIR hadde i 2018 et samlet sykefravær på 5,1 prosent, inkluderer Norsk jernbanemuseum og Norsk jernbaneskole. Dette er en økning fra 4,1 prosent i 2017, men overstiger ikke det nasjonale målet på 5,6 prosent. JDIR jobber aktivt og målrettet for å holde sykefraværet på et lavt nivå, og har faste prosedyrer for oppfølging av sykefravær.

#### Beskyttelse mot mobbing trakassering

JDIR har revidert eksisterende rutiner for å håndtere varsler om mobbing og trakassering, inkludert uønsket seksuell oppmerksomhet.

#### Krav om lærlinger i statlige virksomheter

JDIR har i 2018 rekruttert en lærling i Kontor- og administrasjonsfaget, i samarbeid med Opplæringskontoret for statlige virksomheter i Oslo og Akershus (OK stat). Avtale er inngått for en periode på to år, og startet i august 2018. Tabellene under viser oversikt med fordeling etter lønnstiter i staten og i henhold til krav i Prop. 1 S (2017-2018) og tildelingsbrev 2018.

Tabell 21: Kjønn, stillingskategori og lønn for Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2017	40 %	60 %	215	56 948	58 871	58 111
	2018	37 %	63 %	213	59 843	60 123	60 019
Direktører og avdelingsdirektører	2017	27 %	73 %	15	106 835	84 977	90 806
	2018	27 %	73 %	15	108 075	88 574	93 774
Mellomledere/seksjonsledere	2017	44 %	56 %	16	74 763	68 329	71 144
	2018	55 %	45 %	11	82 217	74 297	78 608
Fagdirektører	2017	100 %	0 %	1	84 318	-	84 318
	2018			0			
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2017	37 %	63 %	131	54 262	55 194	54 846
	2018	35 %	65 %	141	57 789	56 722	57 093
Saksbehandlere og kontorstillinger	2017	78 %	22 %	9	35 552	36 468	35 755
	2018	80 %	20 %	10	39 045	37 831	38 802
Ingeniører og arkitekter	2017	40 %	60 %	42	52 815	58 256	56 054
	2018	36 %	64 %	33	54 832	59 353	57 709
Annet	2017	0 %	100 %	1	-	48 281	48 281
	2018	0 %	100 %	3	-	56 763	56 763

<sup>32</sup> EU/EØS-land, USA, Canada, Australia og New Zealand (gruppe 1), og Asia, Afrika, Latin-Amerika, Oseania utenom Australia og New Zealand, og Europa utenom EU/EØS (gruppe 2).

Tabell 22: Kjønn, stillingskategori og lønn for Norsk Jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2017	48 %	52 %	23	25 885	40 198	33 353
	2018	55 %	45 %	22	28 441	44 796	35 875
Direktører og avdelingsdirektører	2017	0 %	100 %	1	-	62 133	62 133
	2018	0 %	100 %	1		72 992	72 992
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2017	57 %	43 %	7	41 974	39 264	41 956
	2018	67 %	33 %	6	43 845	50 011	45 900
Saksbehandlere og kontorstillinger	2017	100 %	0 %	7	15 548	-	15 548
	2018	100 %	0 %	8	20 739		20 739
Ingeniører og arkitekter	2017	0 %	100 %	1	-	42 071	42 071
	2018	0 %	100 %	1		42 838	42 838
Annet	2017	0 %	100 %	7	-	37 197	37 197
	2018	0 %	100 %	6		38 686	38 686

Tabeller under viser deltidsansatte og midlertidig ansatte per 31.12.2018. For overtid og foreldrepermisjon er det oppgitt prosentvis fordeling av total overtid/permisjon i 2018 mellom kjønn. Sykefraværet viser sykefraværprosenten for legemeldt fravær for hhv kvinner og menn i 2018.

Tabell 23: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og fravær Jernbanedirektoratet

	Deltid		Midlertidige ansatte		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefravær (%)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2017	0	0	0	2	36,0 %	64,0 %	1,0 %	0,0 %	0,9 %	2,2 %
2018	0	2	6	5	26,4 %	73,6 %	7,04 %	0,18 %	6,29 %	2,20 %

Tabell 24: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og fravær Norsk Jernbanemuseum

	Deltid		Midlertidige ansatte		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefravær (%)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2017	6	1	1	0	58,0 %	42,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	9,3 %
2018	6	0	1	1	0,75 %	0,25 %	0,0 %	0,0 %	1,84 %	5,91 %

#### 4.4 Oppfølging av Riksrevisjonssaker

Leverte rapporter der Jernbanedirektoratet har vært involvert:

Stortinget fikk 25. oktober 2018 overlevert rapporten *Undersøkelse av myndighetenes arbeid med å redusere planleggingstiden for store samferdselsprosjekter*. Arbeidet med undersøkelsen begynte i 2017 og frem til første tertial 2018 bidro Jernbanedirektoratet og Bane NOR med informasjon og deltok i intervjuer.

Det er for tiden ingen pågående revisjoner.

Riksrevisjonens har anbefalt at Jernbanedirektoratet følger opp at aktørene i jernbanesektoren iverksetter målrettede tiltak for å forbedre driftsstabiliteten i Osloområdet.

Direktoratet har tatt opp situasjonen med mange hendelser og forsinkelser i Osloområdet for 2018 med både NSB og Bane NOR. Både NSB og Bane NOR har iverksatt en rekke tiltak som retter seg inn mot Osloområdet. Tiltakene i regi av Bane NOR og NSB er nærmere beskrevet under 3.2.1 *Driftsstabilitet – punktlighet, regularitet og oppetid*. Spesielt har Bane NOR brukt vederlaget fra staten i dette området ettersom utfordringene for flest kunder er her. På kort sikt er dette positivt, men på lengre sikt kan dette medføre utfordringer utenfor Oslo, ettersom det er nå bare fornyelse knyttet til sikkerhetsrelaterte tiltak som gjennomføres utenfor Østlandet. Gjennom de omtalte tiltak og eventuelle konkrete avtaler for Osloområdet vil Riksrevisjonens anbefaling være svart ut.

## 5 Vurdering av framtidssutsikter

God mobilitet og effektive transporter 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. Gjennom Nasjonal transportplan 2018-2029 viser Regjeringen høye ambisjoner for norsk jernbane. Der legges opp til betydelig satsing og det gjennomføres større strukturelle endringer i sektoren for å nå hovedmålene for norsk jernbanepolitikk.

De generelle signalene om den økonomiske utvikling i årene som kommer, tyder på at handlingsrommet ikke vil bli så stort som tidligere lagt til grunn. Det vil måtte legges ytterligere innsats i å sikre at utvikling i retning av økte byggekostnader snus og i å optimalisere utnyttelsen av infrastrukturen. Bane NOR SF vil gjennom sin gjennom operasjonell frihet ha stort ansvar for å sikre at jernbanen bygges ut med riktig standard, og at prosjektene gjennomføres rasjonelt. 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.

Jernbanereformen er krevende å gjennomføre, og Jernbanedirektoratet arbeider målrettet for å identifisere utfordringer, risiko og tiltak slik at reformens og dens intensjoner blir gjennomført. Det er Jernbanedirektoratets vurdering at igangsatte strukturelle endringer i sektoren vil bidra til å utvikle jernbanen i ønsket retning, men dette vil kreve mye av Jernbanedirektoratet i tiden som kommer.

I 2018 ble konkurransen om første trafikkpakke (Trafikkpakke Sør) gjennomført, og flere trafikkpakker følger.

Det er også blitt tydelig at godstransporten på jernbane har betydelige økonomiske utfordringer og at godstransportørene taper konkurranse. Dette er et tema Jernbanedirektoratet vil følge opp og ha spesielt fokus på i året som kommer.

Teknologisk utvikling går fort. Digitalisering, nye mobilitetsløsninger og autonome kjøretøy vil påvirke menneskers adferd og kan endre rollefordelingen mellom transportmidlene og utvikling av arealbruk og bystrukturer. Endringer i mobilitetsmarkedet i årene som kommer vil skape grunnlag for nye vurderinger av hvilke behov jernbanen skal fylle og hvordan togtilbudet skal spille sammen med det øvrige mobilitetsstilbudet. Dette vil være et viktig tema i kommende Nasjonal transportplan.



# 6 Årsregnskapet

## 6.1 Ledelseskommentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2018

### Formål

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

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 er årsregnskap til museet integrert i Jernbanedirektoratets årsrapport og årsregnskap. Norsk jernbanemuseum leverer også sin egen årsrapport til direktoratet.

Norsk jernbaneskole ble i 2018 vedtatt delt i to. Norsk Fagskole for lokomotivførerutdanning videreføres som en del av Jernbanedirektoratet, mens Norsk jernbaneskole ble tilbakeført Bane NOR med virkning pr 01.01.2019. Norsk jernbaneskole viderefører kurs- og utdanningstilbudene innen jernbanefagene og trafikkopplæringen.

Tilbakeføringen innebærer at 37 ansatte ble overført til Bane NOR ved årsskiftet.

#### Tildeling

Jernbanedirektoratet hadde i 2018 en samlet tildeling på 23,6 mrd. kroner I tillegg har direktoratet hatt merinntekter og belastningsfullmakt over kap. 1330, post 76.

#### Mindreforbruk post 01

Jernbanedirektoratet har et netto mindreforbruk over post 01 på 45,8 mill. kroner, inkludert merinntekter. Dette skyldes i hovedsak lavere driftsutgifter i direktoratet samt at innbetalinger som følge av høy kursaktivitet ved Norsk jernbaneskole og økt aktivitet med museumstog ved Norsk jernbanemuseum i 2018 ble 18,3 mill. kroner høyere enn bevilgning.

Mindreforbruket i direktoratet består av ikke budsjettert turnover, ikke gjennomførte aktiviteter på enheter og interne prosjekter samt lavere husleie ved Norsk jernbaneskole. Av gjennomførte aktiviteter/prosjekter er flere avsluttet med reelle besparelser eller utsatt til 2019.

*Mindreforbruk post 21*

Utbetaling på post 21 i 2018 utgjør 57,8 mill. kroner. Avvik i forhold til bevilgningen er 145,5 mill. kroner. Av dette er 91 mill. kroner utgiftsført over post 72 Kap. 1352, jf. beskrivelse under kap. 3.2.9. Resterende 54,5 mill. kroner er mindreforbruk, som i hovedsak skyldes lavere produksjon i direktoratets interne prosjekter.

*Mindreforbruk post 70 Kap. 1352*

Jernbanedirektoratet har et mindreforbruk over post 70 Kap. 1352 på 292,7 mill. kroner. Årsakene til mindreutbetalinger skyldes i hovedsak utfall av variable elementer og avvikskostnader i trafikkavtalene. Etterregning og endelig oppgjør med NSB AS for avvikshåndtering i 2018 (alternativ transport), gjennomføres og utbetales i april 2019.

**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 15.3.2019



Kirsti Slotsvik  
Jernbanedirektør

## 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 2018. 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 viserregnskapstall 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 31.12.2018:

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	Driftsutgifter	01			485 964 000	458 566 367	27 397 633
1352	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	21			203 301 000	57 836 445	145 464 555
1352	Kjør av persontranspost med tog	70			4 128 561 000	3 835 851 950	292 709 050
1352	Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold	71			7 800 679 000	7 800 800 000	-121 000
1352	Kjøp av infrastruktur tjenester - planlegging av investeringer	72			2 137 800 000	2 353 800 000	-216 000 000
1352	Kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer	73			8 892 639 000	8 235 300 000	657 339 000
1352	Tilskudd til eksterne	74			0	10 100 000	-10 100 000
1330	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	76			61 231 000	39 011 405	22 219 595
1330	Kjøp av tjenester fra Entur AS	77			13 900 000	13 900 000	0
1633	Nettoføringsordningen	01			0	36 647 554	-36 647 554
<i>Sum utgiftsført</i>					23 724 075 000	22 841 813 721	882 261 279

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merinntekt og mindreinntekt(-)
4330	Gebyrer	01			13 900 000	13 900 020	20
4352	Innbetalinger til Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum	01			95 800 000	114 072 514	18 272 514
5605	Renteinntekter til staten	83			0	31 013	31 013
5309	Tilfeldige inntekter	29			0	317 514	317 514
5700	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	72			0	28 483 284	28 483 284
<i>Sum inntektsført</i>					109 700 000	156 804 345	47 104 345

<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>22 685 009 376</b>		
<b>Kapitalkontoer</b>				
60094501	Norges Bank KK /innbetalinger		133 170 172	
60094502	Norges Bank KK/utbetalinger		-22 786 380 729	
713213	Endring i mellomværende med statskassen		-1 958 423	
60094801	Norges Bank KK /innbetalinger		6 968 508	
60094802	Norges Bank KK/utbetalinger		-35 206 394	
713216	Endring i mellomværende med statskassen		-1 602 510	
<i>Sum rapportert</i>			0	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>				
		<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>Endring</b>
713213	Mellomværende med statskassen	-10 557 883	-8 599 459	-1 958 423
713216	Mellomværende med statskassen	194 896	1 797 405	-1 602 510

## Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

<b>Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter</b>			
<b>Kapittel og post</b>	<b>Overført fra i fjor</b>	<b>Årets tildelinger</b>	<b>Samlet tildeling</b>
135201	21 839 000	464 125 000	485 964 000
135221		203 301 000	203 301 000
135270	194 461 000	3 934 100 000	4 128 561 000
135271	25 223 000	7 775 456 000	7 800 679 000
135272		2 137 800 000	2 137 800 000
135273		8 892 639 000	8 892 639 000
133076	10 731 000	50 500 000	61 231 000
133077		13 900 000	13 900 000
435201		-95 800 000	-95 800 000
433001		-13 900 000	-13 900 000

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***	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
135201	Driftsutgifter	27 397 633		27 397 633	18 272 000				45 669 633	[5% av årets tildeling i note A]	23 206 000
135221	Kan nyttes under post 21	145 464 555		145 464 555		-91 000 000			54 464 555		54 464 555
135270	Kan overføres	292 709 050		292 709 050					292 709 050		238 000 000**
135271	Kan overføres, kan nyttes under 72 og post 73	-121 000		-121 000					-121 000		0
135272	Kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73	-216 000 000		-216 000 000		216 000 000			0		0
135273	Kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74	657 339 000		657 339 000		-135 100 000			522 239 000		522 239 000



135274	Tilskudd	-10 100 000		-10 100 000	Ikke aktuell	10 100 000	Ikke aktuell	Ikke aktuell	Ikke aktuell	Ikke aktuell	Ikke aktuell
133076	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	22 219 595		22 219 595					22 219 595		22 219 565

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

\*\*JDIR anmoder om å overføre 238 mill. kroner av mindreforbruket i 2018 til 2019 på post 70 Kap. 1352, her viser vi til brevet «Søknad om overføring av ubrukte bevilgninger fra 2018 til 2019» sendt Samferdselsdepartementet 13. februar 2019.

\*\*\* 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.

Kapittel og post	Merinntekt og mindreinntekt (-)	Inntektsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter (+)	Merinntekt og mindreinntekt (-) etter avgitte belastningsfullmakter								
435201	18 272 000		18 272 000								
	Merutgift(-)/ mindre utgift		Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter								
163301	-36 647 554		-36 647 554								

\*\*\*\* Jernbanedirektoratet har belastet kap/post 163301 med 36 647 554 kroner. Jernbanedirektoratet er omfattet av nettoføringsordningen i Staten og merverdiavgiften er derfor ført iht R-116 fra Finansdepartementet.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet inklusiv Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum har merinntekter på 18 727 000 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 ønsker å overføre 860,1 mill. kroner til neste år.

## 6.4 Artskontorrapporteringen med noter

## 6.4.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum

	Note	2018	2017
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	0	0
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	110 260 105	97 704 860
Andre innbetalinger	1	17 712 429	275 049
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		127 972 534	97 979 909
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	230 814 902	212 162 003
Andre utbetalinger til drift	3	337 338 636	253 520 009
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		568 153 538	465 682 012
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>440 181 004</b>	<b>367 702 103</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	-3 929	-6 602
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		-3 929	-6 602
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	21 750	11 639
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		21 750	11 639
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>25 679</b>	<b>18 242</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	31 013	1 250

<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		31 013	1 250
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetalinger av tilskudd og stønader		22 236 986	15 017 219
	7	950	272
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		22 236 986	15 017 219
		950	272
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		317 514	291 468
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		28 483 284	26 198 914
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		36 647 554	23 394 480
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		7 846 756	-3 095 902
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>22 685 009</b>	<b>15 381 842</b>
		<b>376</b>	<b>465</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen **</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2018</b>	<b>2017</b>
Fordringer		0	0
Kasse		5 000	5 000
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-9 320 978	-8 537 600
Skyldige offentlige avgifter		-1 051 846	2 049 586
Annen gjeld		4 837	-319 040
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	8	<b>-10 362 987</b>	<b>-6 802 054</b>

## Note 1 – Innbetalinger for drift

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
<b><i>Sum innbetalinger fra gebyrer</i></b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
<b><i>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i></b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt varer, avgiftspliktig høy sats	326 066	297 256
Salgsinntekt varer, avgiftspliktig lav sats	1 325 849	580 402
Salgsinntekt varer, avgiftspliktig middels sats	2 663	1 565
Salgsinntekter tjenester, avgiftspliktig	87 877	20 800
Salgsinntekt varer, avgiftsfri	252 668	116 293
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	687 320	185 513
Inntekter fra undervisningsoppdrag	107 577 662	96 503 033
<b><i>Sum salgs- og leieinnbetalinger</i></b>	<b>110 260 105</b>	<b>97 704 860</b>
<i>Andre innbetalinger</i>		
Andre inntekter avgiftsfritt	17 712 429	275 049
<b><i>Sum andre innbetalinger</i></b>	<b>17 712 429</b>	<b>275 049</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>127 972 534</b>	<b>97 979 909</b>

## Note 2 – Utbetalinger til lønn

	31.12.2018	31.12.2017
Lønn	185 167 442	170 471 830
Arbeidsgiveravgift	28 483 284	26 198 914
Pensjonsutgifter*	19 526 396	18 717 524
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 542 255	-5 651 482
Andre ytelser	3 180 035	2 425 217
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>230 814 902</b>	<b>212 162 003</b>
<b>Antall årsverk:</b>	<b>193</b>	<b>206</b>

## Note 3 – Andre utbetalinger til drift

	31.12.2018	31.12.2017
Husleie	32 972 730	13 509 490
Vedlikehold egne bygg og anlegg	193 733	84 885
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	5 845 851	5 289 485
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	11 956 860	8 412 010
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	11 908 573	8 413 311
Mindre utstysanskaffelser	8 355 436	9 940 903
Leie av maskiner, inventar og lignende	10 310 162	10 118 270
Kjøp av fremmede tjenester	194 928 146	142 756 720
Reiser og diett	19 302 990	15 900 256
Øvrige driftsutgifter	41 564 156	39 094 678
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>337 338 637</b>	<b>253 520 009</b>

## Note 4 – Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	-3 929	-6 602
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>-3 929</b>	<b>-6 602</b>

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	21 750	11 639
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>21 750</b>	<b>11 639</b>

## Note 5 – Utbetaling til investering og kjøp av aksjer

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	0	0
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	0	0
<b>Sum utbetaling til investeringer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	31.12.2018	31.12.2017
<i>Utbetaling til kjøp av aksjer</i>		
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
<b>Sum utbetaling til kjøp av aksjer</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Note 6 – Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2018	31.12.2017
Renteinntekter til statskassen	31 013	0
Tilfeldige og andre inntekter til statskassen	0	1 250
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>31 013</b>	<b>1 250</b>

## Note 7 – Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2018	31.12.2017
Tilskudd til ikke-finansielle foretak - tog - fast vederlag	22 236 986 950	15 017 219 272
<b>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>	<b>22 236 986 950</b>	<b>15 017 219 272</b>

## Note 8 – Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen – Del A

	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2018</b>	Forskjell
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværend e med statskassen	
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0	0	0
<i>Sum</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
Kundefordringer	6 582 282	0	6 582 282
Andre fordringer	0	0	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	5 000	5 000	0
<i>Sum</i>	<b>6 587 282</b>	<b>5 000</b>	<b>6 582 282</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
<i>Sum</i>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	-14 105 405	0	-14 105 405
Skyldig skattetrekk	-9 320 978	-9 320 978	0
Skyldige offentlige avgifter	-1 035 510	-1 051 846	16 335
Annen kortsiktig gjeld	-7 122 115	4 837	-7 126 952
<i>Sum</i>	<b>-31 584 008</b>	<b>-10 367 987</b>	<b>-21 216 022</b>
<b>Sum</b>	<b>-24 996 726</b>	<b>-10 362 987</b>	<b>-14 633 740</b>
* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 8 B			





## 7 Vedlegg 1- Risiko knyttet til jernbaneinvesteringer

Tabellen nedenfor oppsummerer status for overordnet fremdrift og risikovurdering for de største prosjektene under planlegging og utbygging. Risikovurderingen er basert på rapporter fra Bane NOR SF og direktoratets egen vurdering.









Tabell 25: Risiko knyttet til jernbaneinvesteringer

Prosjekter under planlegging	Status overordnet fremdrift	Risikovurdering
Haug-Seut-Sarpsborg	Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase.  Planavklaring forventes i første seksårsperiode.	Kostnad- og fremdriftsrisiko. Det pågår optimaliseringsarbeid og utvidet planleggingsarbeid for å finne alternative løsninger og dermed redusert risiko.
Tønsberg-Larvik	Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase.  Det forventes planvedtak for strekningen Stokke-Larvik sommeren 2019.	Lav fremdrift i prosessen med fastsettelse av planprogram kan påvirke resultatmål om ibruktagelse.
Drammen-Kobbervikdalen	Prosjektet er i detaljplanfase, har godkjent reguleringsplan, KS2 og er på plan ift. investeringsbeslutning i Stortinget i juni 2019.  Planlagt tatt i bruk i 2025.	Sannsynlighet for at fremlagt styringsramme vil være høyere enn nåværende styringsmål. Dette grunnet kompleks gjennomføring for prosjektet, og utvendig signalanlegg Sundland.  Tilgrensende prosjekter i Drammens-området utgjør en fremdrift- og kostnadsrisiko for prosjekt.
Nykirke-Barkåker	Prosjektet er i detaljplanfase, har godkjent reguleringsplan, KS2 og er på plan ift. investeringsbeslutning i Stortinget i juni 2019.  Planlagt tatt i bruk i 2024.	
Kleverud-Sørli-Åkersvika	Detaljplan for Kleverud-Sørli er ferdigstilt, KS2 har startet opp og prosjektet er på plan ift. investeringsbeslutning i 2020.	

	Det planlegges for investeringsbeslutning i 2021 for strekningen Sørli-Åkersvika.  Planlagt tatt i bruk 2026.	
Åkersvika-Brumunddal	I samarbeid med Hamar kommune, pågår det en tilleggsutredning og arbeid med nytt planprogram etter bestilling fra KMD.  Det forventes planvedtak i Hamar i løpet av 2020.	Det består risiko for økte kostnader og fremdriftsendringer pga. brøløsning og stasjonslokalisering i vestre korridor, samt ny stasjon i Øst.
Hove hensetting	Prosjektet er i detaljplanfase.  Planlagt tatt i bruk 2023.	Fremdriftsrisiko pga. økt planomfang for signalarbeider.
Hønefoss-Sandvika (Ringeriksbanen)	Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase	Det består risiko for at styringsmålet er for lavt. Det jobbes med kostnadsoptimalisering i prosjektet.
Fløen-Bergen/Nygårdstangen	Samlet plan for Bergensområdet inkludert KS2 forventes i løpet av mai.  Planlagt tatt i bruk 2024.	Risiko for endring i fremdrift knyttet til grensesnittet mot Bybanen og frigivelse av Mindemyren. Uavklart sluttkostnad.
Holmen godsterminal	Detaljplan forventes ferdigstilt tredje tertial 2019.  Planlagt tatt i bruk 2021.	Risiko for at kostnaden blir høyere enn tidligere antatt.
Del-elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Avventer avklaringer	
<b>Prosjekter under utbygging</b>		
Venjar-Eidsvoll-Langset	Planlagt tatt i bruk 2023.	Kostnadsrisiko knyttet til underestimert omfang av brufundamentering.
Sandbukta-Moss-Såstad	Planlagt tatt i bruk 2024.	Kostnadsrisiko forbundet med kompliserte entrepriser
Follobanen	Planlagt tatt i bruk 2021.  Avventer evaluering av endringsmelding fra Bane NOR.	Fremdrifts- og kostnadsrisiko etter situasjonen med Condotte.

Arna-Fløen (Ulriken tunnel) og Arna omformerstasjon	Planlagt tatt i bruk 2022.	Kostnadsrisiko knyttet til grensesnittet mot Bybanen og den fysiske nærheten til denne. Det er også knyttet kostnadsrisiko til at det må bygges mekanisk ventilasjon og slokkevann i tunnelene.
Farriseidet-Porsgrunn og Solum omformerstasjon	Tatt i bruk hhv. september og desember 2018	
Holm-Holmestrand-Nykirke	Tatt i bruk 2016.	
Langset-Kleverud	Tatt i bruk 2015.	
ERTMS	Planlagt ferdig 2034.	Risiko for forsinkelser med tilhørende kostnader som følge av generell kompleksitet samt krevende integrasjon mot eksisterende systemer.  (Ingen indikasjon pr. d.d. men vil være under særskilt oppfølging frem til de første strekningene er i drift)

## 8 Vedlegg 2- Målekort Gevinstrealisering

Frekvens	Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå)	Mål/nullpunkt (2017)	Status/vurdering				Trend	Kommentar/Tiltak
			1 T 2018	2 T 2018	3 T 2018	Totalt for 2018		
T	Vederlag/passasjerkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	1,34				1,21		Ny avtale fra 2018, økning antall reisende i 2018.
T	Vederlag/togkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	111,93				103,82		Ny avtale fra 2018 gir lavere vederlag.
T	Vederlag/setekm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	0,39				0,36		Ny avtale i 2018 gir lavere vederlag, økt antall reisende.
T	Totalt vederlagsendringer siden 2017 justert for endringer i produksjon, kjøretøyleie enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	3,535E+09				3329447378		Ny avtale fra 2018.
T	Økt produksjon avtalt i nye Trafikkavtaler, som er utover Jernbanedirektoratets minstekrav i konkurransegrunnlagene. Målt i togkm og setekm.					97873		Ferdigstilling Eidangerparsell.
<i>Gevinstrealisering i mill. kr</i>								
2020		353						
2021		548						
2022		547						
2023		412						
2024		463						
2025		669						
T	Utvikling i kapasitet (setekm/togkm) over tid.	289,83				286,04		Negativ trend skyldes utfordringer i personell og vinterdrift 2018.
T	Utvikling i gjennomsnittlig tog lengde per tog over tid, gjelder for gods.	481,9				482,0		
T	Kvalitativ beskrivelse av faktiske effekter opp mot antatte effekter.					Effekter beskrevet i jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 er i		

						overenstemmelse med faktiske effekter som er gjennomført.	
T	Ferdigstilling av effektpakker/utbygginger inht. planer.					<p>Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 beskriver når ulike effekter kan forventes tatt i bruk gitt rasjonell fremdrift og finansiering. I henhold til handlingsprogrammet er alle tiltak som skulle gi effektuttak i 2018 gjennomført. Følgende forbedringer er realisert på jernbanenettet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22 minutter kortere reisetid mellom Larvik og Porsgrunn og alle avganger er forlenget til Skien. (utløsende tiltak: Dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn)</li> <li>• Økt kapasitet for kombitrafikken Oslo-Trondheim (utløsende tiltak: ny godsterminal på Heggstadmoen og Heimdal stasjon)</li> <li>• Økt ombordkapasitet og bedre komfort på Gjøvikbanen pga nye togsett</li> <li>• Økt ombordkapasitet og bedre komfort på Vossebanen pga nye togsett (ferdigstilt i 2019).</li> <li>• Utskifting av togsett på Østlandet har gitt rom for flere avganger med doble togsett.</li> <li>• Fra ruteendring 9.desember er det innført noen flere avganger på Østfoldbanen.</li> </ul>	

T	Kvalitativ vurdering av den opplevde sømløsheten.							Dette klarer vi ikke måle, men kan fungere som støtte rapportering til KTI målingene.
T	KTI måling av sømløshet: 1. Opplevelsen av den kollektive reisen (dør-til-dør) 2. Opplevelse av digital reiseplanlegging 3. Opplevelse av billett og betalingsløsninger							Dette er et nytt punkt som krever at det iverksettes en ny undersøkelse. Vi forslår da og dele dette inn i tre rapporteringspunkter, kollektivreisen i sin helhet, digital reiseplanlegging og billett og betalingsløsning.
T	NSB AS	<b>62 315 065</b>	22 308 057	19 932 604	23 961 121	66 201 782		Positiv vekst fortsetter.
T	NSB Gjøvikbanen AS	<b>1 468 388</b>	592 605	439 327	530 881	1 562 813		Bompengering gav positiv vekst.
	Kundetilfredshet NSB AS (vektet)	<b>72,80</b>				68,20		Negativ trend skyldes problem med punktlighet
T	Kundetilfredshet NSB Gjøvikbanen AS (vektet)	<b>74,50</b>				75,00		Nye tog i 2018.
T	Punktlighet persontog	<b>90,0</b>	88,5	87,3	90,1	88,7		Vi viser til kapittel 3.2.1.
T	Punktlighet godstog	<b>90,0</b>	67,5	73,4	78,2	73,0		Vi viser til kapittel 3.2.1.
T	Regularitet persontog	<b>99,2</b>	95,9	96,7	96,2	96,2		Vi viser til kapittel 3.2.1.
T	Regularitet persontog, med planlagte innstillinger (med årsakode 5)	<b>99,2</b>	91,4	77,6	92,4	87,3		Vi viser til kapittel 3.2.1.

## 9 Vedlegg 3– Handlingsplan for kollektivtransport

<b>Organisering</b>
<p><b>Handling 2.3: Bidra til god regional samhandling om utvikling av togtilbud og resten av kollektivtrafikken</b></p> <p>Blant annet gjennom rute-, takst og billettsamarbeidsavtaler med de enkelte fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper vil styrke samarbeidet med fylkeskommunene lokalt. Kollektivtilbudet ses som en helhet, og de ulike transportmidlenes styrker utnyttes i samspill. For trafikkkpakke 2 ble nye samarbeidsavtaler inngått med Trøndelag, Hedmark og Oppland i 2018. For trafikkkpakke 3 er vi våren 2019 i sluttfasen på ny samarbeidsavtale med Hordaland. I 2019 vil også dialogen for avtale med Oslo og nye Viken (Akershus, Buskerud og Østfold) starte med sikte på ny avtale gjeldende fra 2020.</p>
<b>Finansiering av kollektivtransport</b>
<p><b>Handling 3.1: Konkretisere behovet for midler til kollektivtransport</b></p> <p>Vegdirektoratet arbeider med å kartlegge kostnadene til kollektivtransporten. Under forhandlingene om nye byvekstavtaler synliggjør fylkeskommunen fremtidige ambisjoner og behov. På grunnlag av dette må det arbeides videre for enklere kartlegging av ambisjoner, behov og hvilke kostnader som knytter seg til dette.</p>
<p><b>Handling 3.3: Vurdere enkelte endringer i utformingen av kollektivtransporttakster</b></p> <p>Mens staten setter rammene for billettprisene på jernbanen, ligger takstmyndigheten for øvrig kollektivtransport med buss, båt, metro, trikk og bybane hos fylkeskommunene.</p> <p>Fylkeskommunene og jernbanen har forskjellig tilnærming til prissettingen av transporttjenestene. Mens fylkeskommunenes billettpriser i stor grad bestemmes i et sonesystem som normalt gir fri overgang mellom de forskjellige transportmidlene i det fylkeskommunale nettverket, er prisene på jernbanen tilnærmet kilometerbasert ut fra faktisk reiselengde med tog. I helintegrerte takst- og billettsamarbeid med fylkeskommunene er takstdifferansekompensasjon for togpriser som ikke lenger er kundeeksponerte et stadig tilbakevendende tema.</p> <p>I områder hvor togprisene er kundeeksponerte kan dagens avstandsprinsipp for jernbane svakheter så lenge banestrekningens konkurranseflate eller tilbud, både i reisetid og frekvens, ikke tas hensyn til i prisfastsettelsen. Et eget prosjekt vil i 2019 se nærmere på togets prissetting i og utenfor takstsamarbeidsområder, inklusive forskjellige rabattordninger.</p> <p>Tidlig 2019 endret NSB barnegrensene på toget fra 4–15 år til 6–17 år i områder uten takstsamarbeid, og følger dermed Ruter som gjorde tilsvarende endring i Oslo og Akershus samtidig. Endringen av barnegrensen følger i stor grad anbefalingen i Vegdirektoratets rapport «På veg mot et nasjonalt takstsystem» fra 2014. Fremdeles gjenstår det samordning med øvrig kollektivtrafikk, og arbeidet for å sikre sømløs billettering og enklere kollektivreise fortsetter.</p>
<b>Byvekstavtaler</b>



<p><b>Handling 4.3: Styrke jernbanens rolle i byvekstavtalene</b></p> <p>Følges opp gjennom arbeidet med byvekstavtaler. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt til grunn at om lag 990 mill kr i perioden skal inngå i avtalene for de største byområdene. Disse er pr 31.12.2018 fordelt med 200 mill kr til Nord-Jæren og 275 mill kr til Trondheimsområdet. I tillegg omtaler avtaleutkastene viktige satsingsområder for jernbanen i byområdene.</p>
<p><b>Handling 4.6: Følge opp utvalgte problemstillinger fra byutredningene</b></p> <p>Følges opp i det videre arbeidet med innspill til departementets arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033.</p>
<p><b>Utvikle toget til en attraktiv og kapasitetssterk rygggrad i kollektivtransportsystemet</b></p>
<p><b>Handling 5.2: Utforme en helhetlig strategi for det framtidige persontogtilbudet</b></p> <p>Følges opp i arbeidet med innspill til departementets arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033. Herunder utforme forslag til fjerntogstrategi.</p>
<p><b>Handling 5.3: Utvikle et attraktivt togtilbud i og rundt de største byområdene, ny rutemodell (R2027).</b></p> <p>Følges opp i avtaler med Bane NOR SF om planlegging og utbygging av nødvendige tiltak for å realisere ny rutemodell (R2027) og i det videre arbeidet med grunnlag for Nasjonal transportplan 2022-2033.</p> <p>Det utvikles kollektivknutepunktene slik at de tilbyr effektive og enkle overganger med universell utforming, se også handling 7.2. Det utvikles også effektive gang- og sykkelruter til knutepunktene og tilstrekkelig parkeringskapasitet, se handling 4.3.</p> <p>Prioriteringer knyttet til parkering tar utgangspunkt i Bane NORs parkeringsstrategi som legger nullvekstmålet til grunn og at flest mulig skal velge å gå, sykle og reise kollektivt til stasjonene, i tråd med Nasjonal transportplan.</p>
<p><i>Ny rutemodell (R2027)</i></p> <p>Tilbudet som skal innføres i de ulike byområdene med R2027 ble utredet til Nasjonal transportplan 2018-2029, og Jernbanedirektoratet har i 2018 begynt prosessen med å anskaffe de innsatsfaktorene som må til for å realisere dette tilbudet. Dette gjelder først og fremst investeringer i infrastruktur, der det i 2018 er bestilt planlegging av mange av tiltakene som må til for å realisere R2027, og anskaffelsen av kjøretøy, der direktoratet har jobbet med grunnlaget for framtidige rammeavtaler for kjøretøy.</p> <p>Videre er R2027 en viktig milepæl i den framtidige utviklingen av togtilbudet i byområdene, som benyttes som et referanse- og sammenligningspunkt for mye av det strategiske arbeidet i Jernbanedirektoratet, med hensikt å sikre sammenheng og konsistens mellom de strategier direktoratet utreder. Vedrørende R2027 Trønderbanen er det relevant å rapportere at Jernbanedirektoratet i 2018 har jobbet videre med framtidige rutemodeller for dette området, som ser på halvtimesintervall Melhus-Trondheim-Steinkjer, under litt andre forutsetninger enn de som lå til grunn for R2027 Trønderbanen. Dette arbeidet fortsettes i 2019.</p>
<p><i>Knutepunktutvikling</i></p> <p>I forbindelse med byvekstavtalene utarbeides det beslutningsgrunnlag for de stasjonene som inngår i de aktuelle byene. Jernbanedirektoratet har signert avtaler med Bane NOR for å utarbeide relevante plandokumenter som grunnlag for videre knutepunktutvikling der dette er aktuelt. Det er avsatt midler i Nasjonal transportplan til utvikling av stasjoner i byvekstforhandlingene for Trondheim, Nord-</p>

<p>Jæren og Oslo/ Akershus. I Bergen inngår Arna stasjon i pågående utbygging av prosjektet Arna – Fløen, og er under bygging. Arbeidet med andre knutepunkter som Moss, Hamar er i prosess og det er stort fokus på den videre utviklingen av Oslo S.</p> <p>Bane NOR rapporterer at vedtatt parkeringsstrategi fra 2017 er lagt til grunn for prioriteringer i 2018. Bane NOR innførte i 2018 en regulering og prissetting av parkering ved en rekke stasjoner. I tillegg har prismekanismen blitt benyttet i større grad enn tidligere. Dette fører til at det i større grad gir et incitament til å bruke sykkel eller å kunne gå for de som bor i nærområdet til stasjon. Regulering gir også den effekt at brukerne av pendlerparkering reelt sett er togreisende.</p>
<p><i>Innfasing av nytt togmateriell</i></p> <p>Siden 2008 har Stortinget gitt restverdisikring for til sammen 150 persontog, hvorav 103 var levert og satt i trafikk ved utgangen av 2018. Resten blir levert i perioden 2019–2022. I 2018 ble innfasingen av nye tog på Gjøvikbanen ferdigstilt i mai, og ved utgangen av 2018 ble det siste togsettet levert til Vossebanen. De nye flirtsettene på Gjøvik- og Vossebanen erstatter gammelt materiell som har nådd sin tekniske levetid.</p>
<p><b>Handling 5.4: Utløse konkurranser om å drifte persontogtilbudet</b></p> <p>Nye direktøkjøpsavtaler med NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS ble formelt inngått ved utgangen av februar 2018, med varighet til hhv. 2022 og 2024. Avtalene skal sikre en smidig overgang fra direktetildelte- til konkurranseutsatte persontogtjenester.</p> <p>I oktober ble Trafikkkpakke 1 Sør tildelt Go-Ahead, og avtalen ble signert 30. oktober med trafikkstart ved ruteterminskiftet i desember 2019. Oppstartsfasen for Trafikkkpakke 1 startet umiddelbart etter signering og omfatter en rekke viktige milepæler som etablering av samarbeid med tillitsvalgte, sende skriftlig invitasjon til alle berørte ansatte i NSB AS og lignende. Trafikkkpakken omfatter Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen.</p> <p>Tilbudsfristen for Trafikkkpakke 2 Nord var 3. desember, og tildeling er planlagt sommeren 2019. Planlagt trafikkstart er medio juni 2020. Trafikkkpakke 2 omfatter strekningene Nordlandsbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Dovrebanen, Raumabanen og Rørosbanen.</p> <p>Konkurranses grunnlaget for Trafikkkpakke 3 Vest ble sendt ut 21. desember, med tilbudsfrist primo august 2019. Trafikkkpakke 3 omfatter Bergens- og Vossebanen.</p> <p>Jernbanedirektoratets videre plan for konkurranseutsetting omfatter Østlandet, hvor trafikken skal konkurranseutsettes i form av 3-4 pakker. Jernbanedirektoratet vil komme tilbake med strategi for konkurranseutsetting av dette området høsten 2019.</p>
<p><b>Handling 5.5: Utrede mulighetsrommet for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene</b></p> <p>Mulighetsrommet for to timers grunnrute er utredet på strekningene Oslo- Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stockholm, Oslo - Gøteborg og Trondheim – Bodø. Det er gjennomført delutredninger av marked, konkurranseflater, kapasitet og samfunnsøkonomi. Utredning av mulighetsrommet for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene er sett i sammenheng med fjerntogstrategien, og utredningen vil være del av grunnlaget for neste Nasjonal transportplan.</p>
<p><b>Handling 5.6: Lage en plan for timesintervall Oslo–Gjøvik</b></p> <p>Plan for timesintervall er utformet og oversendt Samferdselsdepartementet i 2018.</p>
<p><b>Handling 5.7: Koordinere transportaktørene ved større planlagte stengninger av jernbaneinfrastruktur</b></p> <p>Det er Bane NOR som er ansvarlig for å koordinere transportaktørene ved større planlagte stengninger av infrastrukturen. For å sikre kvalitet som blir lik for alle persontransportører planlegger direktoratet derfor å inngå avtale med Bane NOR for fellestjenester som det er behov for ved slike</p>

stengninger, skilting, bussparkering m.v. Videre inngår spørsmålet ved godkjenning av faseoverganger i prosjekter som direktoratet behandler, hvor også håndtering av godstransport er en del av fokuset.

Fra og med 2018 tok Bane NOR over ansvaret for buss for tog.

### Framkommelighet for kollektivtransporten

#### Handling 6.3: Tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser

Bane NOR utarbeidet en ny strategi for parkering i 2017, og arbeidet med å konkretisere oppfølgingen av strategien gjøres primært hos Bane NOR. Jernbanedirektoratet vil følge opp arbeidet sammen med Bane NOR. Det er blant annet togtilbudet på de ulike stasjonene på strekningene som vil definere behovet for innfartsparkering.

I løpet av 2018 har Bane NOR ferdigstilt 390 nye bilparkeringsplasser og ca 700 nye sykkelparkeringsplasser på Østlandet.

Bane NOR rapporterer at følgende mindre prosjekter gjennomføres /og er blitt gjennomført i 2018 som en del av byvekstavgiftene er: Parkering Hauer seter (56 nye plasser), Parkering Dal (40 nye plasser), Parkering Heggedal (95 nye plasser), Parkering Eidsvoll (60 nye plasser), Parkering Kråkstad (15 nye plasser), Parkering Vestby (6 nye plasser + 6 MC-plasser).

Nye sykkelplasser som ferdigstilt i 2018: Heggedal (34), Blommenholm (64), Asker (21), Billingstad (54), Vakås (79), Hvalstad (94), Slependen (39), Fjellhamar (12), Hanaborg (24), Strømmen (96), Høn (20), Lysaker (40), Stabekk (45), Eidsvoll (30).

### Knutepunktutvikling

#### Handling 7.1: Følge opp knutepunktveilederen

Knutepunktveilederen ble ferdigstilt høsten 2017. Veilederen er et oppslagsverk for utforming av jernbanestasjoner og andre knutepunkter ved planlegging og ved ombygging av eksisterende knutepunkter. Veilederen ligger som grunnlag og idebank ved utbygging av nye jernbanestasjoner, og for knutepunkter i regi av eksterne parter. Jernbanedirektoratet legger til grunn prinsippene fra veilederen ved innspill til eksterne planer og i høringsprosesser

#### Handling 7.2: Oppgradere jernbanestasjoner

I 2018 har Bane NOR gjennomført fornyelse og oppgraderinger av ulike karakter på 8 stasjoner. På Bodø stasjon har de gjennomført oppgradering av mellomplattform og ny belysning, samt asfaltering adkomst ansatte parkering. Den største oppgraderingen har vært gjennomført på Nationaltheatret stasjon, en oppgradering som startet i 2017 og vil pågå også i 2019. I 2018 har plattform 1 og 2 samt stasjonshall fått ny belysning og utbedringer av karusellører har bedret innelima.

Status for 2018 er 95 stasjoner «tilgjengelig» og 28 stasjoner universelt utformet. Endring i «tilgjengelig» stasjoner i forhold til 2017 er nybygd stasjon – Oteråga.

Østfoldbanens Østre linje er fortsatt eneste strekning med full universell utforming (stasjoner og togmateriell). Ni stasjoner på strekningen Drammen - Gardermoen har 55 % av all persontrafikken. Et flertall av toglinjene som trafikkerer disse stasjonene har universell utformet togmateriell. Det er oppgradering av stasjoner langs denne strekningen som trafikkmessig har størst betydning for å forbedre tilgjengelighet i reisekjeden. Flytoget setter også snart i drift flere nye tog på strekningen.

<p>Kundeinformasjonssystemet formidler informasjon om avganger/ankomster og forsinkelser/innstillinger både auditivt og visuelt. Alle stasjoner er vurdert å oppfylle minstekrav til universell utforming.</p>
<p><b>Handling 7.5: Vurdere mer samordning av assistanseordninger for passasjerer</b></p> <p>Assistanseordningen slik den er etablert i Norge i dag, blir brukt i relativt liten grad. Toggruppen har fokus på dette tema og vil følge det opp også i 2019. Samferdselsdepartementet har etter ønske fra Toggruppa invitert Ruter inn i gruppen fra 2019, det blir da naturlig at vi ser hvordan assistansetjenesten kan samordnes bedre mellom kollektivselskapene på Østlandet i første omgang.</p>
<p><b>Kompetanse om kollektivtransport</b></p>
<p><b>Handling 8.2: Bidra til at det finnes et bredt tilbud av kurs og studier i kollektivtransport</b></p> <p>I oktober 2018 tok Jernbanedirektoratet initiativ til et samarbeid på tvers av hele samferdselssektoren rundt utdanning, kompetanse og kapasitet. Gjennom opprettelsen av et «senter for utdanning» ønsker vi å samarbeide tett med bransjen om utvikling av utdanningstilbud som er både forskningsbaserte og arbeidslivsrelevante. Kollektivtransport og mobilitet er identifisert som ett av emnene senteret vil ha fokus på etter oppstarten i 2019. Dagens kurs og studietilbud innen kollektivtrafikk er etablert av Statens vegvesen.</p>
<p><b>Handling 8.7: Bedre kompetansen om universell utforming</b></p> <p>Statens vegvesen har igangsatt et prosjekt om litteratur (artikkelserie) for å få universell utforming inn i høyere utdanning som er relevant for transportsektoren. De har engasjert TØI som redaktør og produsent av stoffet. I forbindelse med dette arbeidet er det søkt om midler fra Bufdir og Jernbanedirektoratet i samarbeid med Bane NOR har forpliktet oss til å bistå i dette arbeidet som skal gjennomføres i 2019.</p>
<p><b>Bedre statistikk og beregningsmetoder</b></p>
<p><b>Handling 9.1: Forbedre transportmodeller og videreutvikle kollektivmodul i regional persontransportmodell (RTM)</b></p> <p>I forbindelse med utvikling av ny etterspørselsmodell, har Jernbanedirektoratet i samarbeid med de andre transportetatene fulgt opp konsulentens arbeid gjennom avtalte prosjektmøter og bidratt med nødvendig inndata. Jernbanedirektoratet har bistått med testing av funksjonalitet og implementasjon, både internt og gjennom PROSAM-samarbeidet for Oslo og Akershus.</p> <p>Det pågår kontinuerlig arbeid med å forbedre datagrunnlaget for kollektivtransport for å verifisere transportmodellene, og det er utviklet nye løsninger for å utnytte informasjonen fra kollektivselskapene for å forenkle arbeidet med å beskrive kollektivtilbudet i modellene.</p>
<p><b>Handling 9.2: Videreutvikle samfunnsøkonomiske analysemetoder og tilrettelegge for bedre samordning mellom Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Kystverket</b></p> <p>Jernbanedirektoratet har i samarbeid med de andre virksomhetene hatt et godt samarbeid for å videreutvikle metode og forutsetninger for de samfunnsøkonomiske analysene i transportsektoren. Nasjonal transportplan arbeidsgruppa for samfunnsøkonomi har vurdert styrker og svakheter ved å etablere et felles nyttekostnadsverktøy for transportsektoren, men har kommet fram til at det er mer hensiktsmessig med etatsspesifikke verktøy for å sikre tilstrekkelig detaljering i analyser som er relevant for den enkelte etat. Arbeidsgruppa møtes jevnlig for å enes om metodiske utfordringer og forutsetninger som kan være felles for etatene, samt å sikre enhetlig begrepsbruk.</p>

<p>Jernbanedirektoratet har lansert nyttekostnadsverktøyet SAGA og en veileder i samfunnsøkonomiske analyser for jernbanesektoren som bygger på metodegrunnlaget og forutsetninger vi har blitt enige om med de andre etatene.</p>
<p><b>Handling 9.4: Samle eksisterende nasjonal, relevant statistikk om kollektivtransport og videreformidle den i et kollektivregnskap</b></p> <p>Det ble ikke utarbeidet et kollektivregnskap for 2017 siden det ikke forelå nye tall fra RVU. Det var derfor ingen aktivitet knyttet til denne handlingen i 2018.</p> <p>I 2019 vil Statens vegvesen lede arbeidet med nytt kollektivregnskap, og det er etablert dialog for at Jernbanedirektoratet skal bidra med relevante data til dette arbeidet.</p>
<p><b>Reiseplanlegging og billettering</b></p>
<p><b>Handling: 10.1 Videreutvikle standarder og tjenester knyttet til reiseplanlegging og billettering</b></p> <p>Det ble startet et revisjonsarbeid for Håndbok V821 i 2018, med hensikt å legge til rette for nye teknologiske plattformer og muligheter. Dette gjøres gjennom å tilrettelegge for kontobasert billettering. Overordnede krav ble utarbeidet i revisjonsprosessen, og ble ført videre som et eget oppdrag i Entur i 2019. Dette skjer i samarbeid med kollektivselskapene, i første omgang AtB og Ruter.</p>
<p><b>Handling 10.2: Legge til rette for at trafikkportaler kan inneholde informasjon om billettpriser og mulighet til å kjøpe billett</b></p> <p>I arbeidet med revisjon av Håndbok V821 for elektronisk billettering ble det igangsatt et arbeid for å få inn takstdata fra kollektivaktørene til Entur. Denne informasjonen vil inngå både i nasjonalt aksesspunkt iht kommisjonsdelegert forordning EU/2017/1926, nasjonal reiseplanlegger og arbeidet med sømløs billettering. Arbeidet er ikke ferdigstilt, og vil foregå i samarbeid med Entur også i første halvdel av 2019.</p>
<p><b>Handling 10.3: Legge til rette for integrert informasjon til den reisende</b></p> <p>Dette arbeidet vil fokusere primært på informasjon ved avvik, og er ikke påbegynt for samlet kollektivtransportsektor.</p> <p>Særlig under avvik er det viktig at de reisende opplever at informasjonen er lik i alle kanaler. Fra kundetilfredshetsundersøkelsen vet vi at det kun er 38% som opplever at de ulike kanalene gav lik informasjon. Bane NOR har i 2018 samarbeidet med NSB og Entur for å finne gode løsninger på dette problemet. Jernbanedirektoratet vil følge dette opp i løpet av 2019 og stille krav til løsninger som gir de reisende bedre informasjon enn de får i dag.</p>
<p><b>Klima og miljø</b></p>
<p><b>Handling 11.2: Følge utviklingen om lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blant annet gjennom aktiv oppfølging av utslipps- regelverk for kjøretøy</b></p> <p>Jernbanedirektoratet følger utviklingen av nullutslippsteknologi i kollektivtransporten nøye i forskningsprogrammet MoZEES, som fokuserer på batteri- og hydrogenelektrisk drift av kjøretøy. I 2018 var sektoren godt representert på InnoTrans i Berlin med representanter både for Norske Tog, Bane NOR og Jernbanedirektoratet.</p>
<p><b>Sikkerhet og beredskap</b></p>
<p><b>Handling 12.1: Sørge for oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter</b></p>

Jernbanedirektoratet bidro i utarbeidelsen av Veileder for helhetlig knutepunktutvikling. Veilederen mottok god respons på høringsrunden høsten 2017, og ble samtidig gjort kjent i fagmiljøene innen samfunnssikkerhet. Gjeldende veileder ble utgitt 1. februar 2018 og er tilgjengelig via Nasjonal transportplan sidene til Samferdselsdepartementet. Direktoratet har ikke mottatt noen tilbakemeldinger som tilsier at den ikke fungerer som rammeverk for knutepunktutvikling. Direktoratet bruker veilederen etter behov i eget arbeid.



JERNBANEDIREKTORATET  
Org. nr.: 916810962

## Riksrevisjonens beretning

Til Jernbanedirektoratet

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Jernbanedirektoratets årsregnskap for 2018. Årsregnskapet består av ledelseskommentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2018.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 22 685 009 376 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Jernbanedirektoratets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter i 2018 og av mellomværende med statskassen per 31. desember 2018, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

#### 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.

### **Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet**

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket 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 ved revisjonen av årsregnskapet**

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 i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten

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 med betydning for økonomistyring i staten, 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 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 med betydning for økonomistyring i staten. Uttalelsen gis med moderat sikkerhet og 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 med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo; 30.04.2019

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby  
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen  
avdelingsdirektør

*Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur*

## Krav til årsrapport og årsregnskap – vedlegg til tildelingsbrevet for 2018

Årsrapporten skal inneholde seks deler, med følgende benevnelse og rekkefølge:

- I. Leders beretning
- II. Introduksjon til virksomheten og hovedtall
- III. Årets aktiviteter og hovedtall
- IV. Styring og kontroll i virksomheten
- V. Vurdering av framtidsutsikter
- VI. Årsregnskap

Årsregnskapet består av:

- Ledelseskomentarer
- Oppstilling av bevilgningsrapportering
- Oppstilling av artskontorrapportering
- Oppstilling av virksomhetsregnskapet

Årsrapport med årsregnskap sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2019.

### *Årsrapporten*

- *Leders beretning*  
Beretningen skal på et overordnet nivå være en introduksjon til årsrapportens mer detaljerte redegjørelse, men ikke et rent sammendrag. Den bør inneholde:
  - en vurdering av etatens samlede resultater for året (gode og dårlige).
  - en vurdering av de samlede resultatene opp mot ressursbruken (ses opp mot årsregnskapet og ledelseskomentarene der)
  - overordnet framstilling av de viktigste prioriteringene og sentrale forhold som har hatt betydelig innvirkning på oppnådde resultater.Leders beretning skal signeres av direktøren. Den bør ikke overstige en til to sider.
- *Introduksjon til virksomheten og hovedtall*  
Denne bør inneholde:
  - kort omtale av myndighet, ansvarsområde og overordnede mål for (*navn på etat*)
  - en presentasjon av etaten hvor tilknytningsform og organisasjonsstruktur omtales.

### Nøkkeltall

- antall ansatte pr. 31.12.18

Utvikling over de to siste årene

- årsverk
- samlet tildeling
- utnyttelsesgrad av bevilgningen
- driftsutgifter
- lønnsandel av driftsutgifter
- konsulentandel driftsutgifter

- volumtall som viser hva slags tjenester etaten produserer og omfanget av disse.

Presentasjonen bør ikke overskride to-tre sider.

- *Årets aktiviteter og resultater*

Redegjørelsen i denne delen er et viktig grunnlag for departementets rapportering til Stortinget og bør inneholde:

- analyse og vurdering av resultater og/eller oppnådde effekter basert på informasjon i forrige punkt. Dette kan gjøres ved å sammenlikne mellom år og ved å bruke utdrag av relevante regnskapsdata eller beregnede nøkkeltall
- redegjørelse for oppnådde resultater ut fra mål og resultatkrav satt i tildelingsbrevet, - vesentlige forhold som etaten vil framheve
- redegjøre for gjennomføring av oppdrag som Samferdselsdepartementet har gitt og som etaten mener belyser resultater og måloppnåelse
- hovedfunn i gjennomførte evalueringer
- gjennomførte brukerundersøkelser
- redegjørelse for ressursbruk og vurdering av denne. I denne forbindelse skal det bl.a. redegjøres for indikatorene for drifts og administrasjonseffektivitet for 2017-2018. Disse er:
  - KPI1: Årsverksutgift  
Lønn og sosiale utgifter/Antall årsverk
  - KPI2: Totalutgift pr. årsverk  
Sum total utgifter/antall årsverk
  - KPI3: Lønnsutgiftsandel  
Lønn og sosiale utgifter/Sum totale utgifter
  - KPI4 Andel administrative utgifter  
Administrasjonsutgifter/Sum totale utgifter
  - KPI5 Administrative utgifter pr. årsverk  
Administrasjonsutgifter/Antall årsverk
- effektiviseringstiltak og -gevinster i 2018
- forklaringer og kommentarer til vesentlige mer- og mindreutgifter/inntekter i bevilgningsoppstillingen i årsregnskapet
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017-2018) samt av Samferdselsdepartementet. Dette må ses i sammenheng med note B til regnskapet.

- *Styring og kontroll i virksomheten*

Informasjonen under dette punktet skal gi Samferdselsdepartementet grunnlag for å vurdere om etaten har god styring og tilfredsstillende kontroll, samt belyse om systemene som etaten har, bidrar til å oppnå mål og resultater og om måloppnåelsen er effektiv. Det er ikke behov for en fullstendig redegjørelse hvert år om støtte- og styringssystemer. Vi ber om en kort vurdering av følgende vesentlige forhold som kan ha betydning for departementets styring og kontroll:

- etatens risikovurdering og ev. tiltak for å redusere risiko
- om det er avdekt vesentlige svakheter, feil, mangler i opplegget for intern kontroll, samt ev. utbedringstiltak som er satt i verk
- om internkontrollen har avdekt vesentlige svakheter, feil og mangler i kritiske prosesser og aktiviteter, samt om det er iverksatt tiltak for å bøte på disse
- rapportering av vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, likestilling, HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø.

Dersom det er aktuelt, bes etaten rapportere om følgende:

- prosjekter og igangsatte tiltak knyttet til systemer for styring
- forvaltningen av egne eiendeler (materielle verdier)
- bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten
- systemer for å samle inn, måle, rapportere og evaluere resultater
- utførte endringer som følge av tilsynssaker eller andre oppfølgingssaker som er av betydning for departementets styring.

Etaten må vurdere om det er andre forhold av betydning for departementets styring som etaten bør rapportere om.

- *Vurdering av framtidsutsikter*  
Jernbanedirektoratet/Statens vegvesen/Kystverket bør relatere framtidsutsikter til oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014-2023.

Etaten bes redegjøre for:

- utviklingstrekk i samfunnet eller ev. andre vesentlige endringer som etaten har vurdert, og som den mener vil kunne påvirke evnen til å nå resultater og mål på lengre sikt
- forhold som har blitt aktuelle i løpet av året og som vil ha betydning for årene som kommer (konkrete forhold i og utenfor etaten som vil virke inn på framtidig evne til å løse samfunnsoppdraget, gitt oppnådde resultater, planlagte tiltak og prioriteringer).

Denne delen bør ikke være på mer enn en til to sider.

- *Vedlegg*  
Det kan benyttes egne vedlegg for å rapportere om særskilte forhold.

### *Årsregnskapet*

- *Ledelsekommentarer*  
Denne skal inneholde direktørens vurderinger av vesentlige forhold ved årsregnskapet. Kommentarene skal være knyttet til innholdet i alle oppstillinger som inngår i årsregnskapet. Det må opplyses om revisjonsordningen for etaten.

Direktøren skal bekrefte at årsregnskapet gir et dekkende bilde av etatens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld og avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten og rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i instruksene og økonomistyring og i tildelingsbrev.

Årsregnskapet avlegges ved direktørens signatur på ledelsekommentarene.

- *Bevilgningsrapporteringen med noter*  
Det vises til krav som er fastsatt i Finansdepartementets rundskriv R-115. Rapporteringen, inkludert notene, skal være fullstendige og korrekte og i samsvar med kravene i R-115. Ved behov kan f.eks. ytterligere noter utarbeides.
- *Artskontorrapporteringen med noter*  
Det vises til Finansdepartementets rundskriv R-115.

- Jernbanedirektoratet som fører virksomhetsregnskapet etter de statlige regnskapsstandardene (SRS), skal i tillegg utarbeide en oppstilling av dette regnskapet. Oppstillingen skal presenteres i samsvar med kravene i Finansdepartementets rundskriv R-114.