

Jernbanedirektoratet

Årsrapport 2019



Innhold

Innhold	2
1 Leders beretning	4
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	7
2.1 Myndighet, ansvar og mål	7
2.2 Organisasjon og ledelse	8
2.3 Nøkkeltall.....	10
3 Årets aktiviteter og resultater	12
3.1 Jernbanedirektoratets oppgaver	12
3.2 Hovedmål 1 – Framkommelighet	18
3.2.1 Etappemål 1.1 – Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig.....	18
3.2.2 Etappemål 1.2 – Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet	28
3.2.3 Etappemål 1.3 – Universelt utformede reisekjeder	28
3.2.4 Etappemål 1.4 – Transportkostnader for godstransport skal reduseres.....	29
3.2.5 Kjøp av persontransporttjenester med tog	30
3.2.6 Kjøp av infrastrukturtjenester, drift og vedlikehold	33
3.2.7 ERTMS	34
3.2.8 Kjøp av infrastrukturtjenester, planlegging.....	36
3.2.9 Kjøp av infrastrukturtjenester, investeringer	39
3.3 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet.....	41
3.3.1 Etappemål 2.1 : «Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport».....	41
3.4 Hovedmål 3 – Miljø.....	43
3.4.1 Etappemål 3.1: «Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål»	44
3.4.2 Etappemål 3.2: «Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy»	45
3.4.3 Etappemål 3.3: «Begrense tapet av naturmangfold»	45
3.5 Andre forutsetninger og krav.....	46
3.5.1 Effektivisering	46
3.5.2 Samfunnsikkerhet og beredskap.....	50
3.5.3 Informasjons- og IKT – sikkerhet.....	50
3.6 Bevilgningens anvendelse	51
3.6.1 Kap. 1352 og Kap. 4352	54
3.6.2 Kap. 1330 og Kap. 4330	57
3.7 Bruk av fullmakter	58
4 Styring og kontroll i virksomheten	65
4.1 Overordnet risikovurderinger for 2019.....	65
4.2 Intern kontroll.....	65
4.3 Administrative forhold.....	66
5 Vurdering av framtidsutsikter	72
6 Årsregnskapet	74
6.1 Ledelseskomentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2019.....	74
6.2 Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet	77
6.3 Bevilgningsrapporteringen	79
6.3.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole	79
6.4 Artskontorapporteringen med noter	84
6.4.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole	84

7	Vedlegg	96
7.1	Tabeller oppetid, regularitet og punktlighet	96
7.2	Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer	97
7.3	Prosjekter uten fastsatte styringsmål	102
7.4	Virksomhetens viktigste risikoer	103
7.5	Målekort	113
7.6	Handlingsplan for kollektivtransport.....	116

1 Leders beretning

Jernbanedirektoratet legger med dette fram sin årsrapport for 2019. Konkurransetsetting av persontrafikken med oppstart av en trafikkpakke og tildeling av kontrakt for to andre, har sammen med avtaleoppfølging og flere større utredningsarbeider preget direktoratets arbeid gjennom året.

Togtrafikken i Norge fikk en bedring i punktligheten i 2019. Den samlede punktligheten for persontog ble på 89,2 prosent, mot 88,7 prosent året før. Punktlighetsmålet på 90 prosent ble således ikke nådd, selv om det var en gledelig bedring mot slutten av året. Bane NOR arbeider målrettet for å få ned tallet på feil i infrastrukturen som er den største årsaken til at punktlighetsmålet ikke er nådd. Oppetiden i anleggene og regulariteten i togtrafikken fikk også en liten bedring i 2019, men fortsatt ligger også disse tallene under målene som er satt.

Godsoperatørene har i 2019 opplevd en viktig bedring på både punktlighet og lønnsomhet, selv om sektormålet for punktlighet ikke ble nådd. Bildet er imidlertid blandet. CargoNet, landets største transportør av gods på jernbane, oppnådde for eksempel en punktlighet i 2019 på 96 prosent, som er det beste selskapet har levert noensinne. Den nye miljøstøtteordningen for gods på bane har virket positivt inn på bransjen, og bidrar til at det i 2020 settes inn flere nye godstogruter, blant annet på Nordlandsbanen.

I 2019 var det en vekst i antall reiser innenfor trafikkvatnen med Vygruppen AS på 2,9 prosent. Sett på bakgrunn av problemene med punktlighet i deler av året, er dette en god vekst som etterfølger flere år med kraftig trafikkvekst. Økningen kom i lokal- og regiontogene, mens fjerntogene hadde en svak negativ utvikling i 2019. Vy Gjøvikbanen AS fikk en økning i antall reiser på Gjøvikbanen i 2019 på 270 000, tilsvarende 2 prosent. Selskapet får dermed utbetalt en bonus i tråd med trafikkvatnen.

15. desember var det trafikkstart for Trafikkpakke 1 Sør. Trafikkstarten var vellykket og Go-Ahead Norge AS har som følge av dette mottatt bonus. I juni ble konkurransen om Trafikkpakke 2 Nord avgjort, med SJ Norge AS som vinnende tilbyder. Trafikkstart er 8. juni 2020. I desember vant Vy Tog AS konkurransen om Trafikkpakke 3 Vest. Trafikkstart er 13. desember 2020. Konkurransen om Trafikkpakke 4 Øst ble varslet 5. september, og det legges opp til at konkurransegrunnlaget sendes prekvalifiserte tilbydere høsten 2020 med trafikkstart i desember 2022.

I løpet av 2019 ble det inngått takstsamarbeidsavtaler i Trøndelag, Hedmark og Oppland i forbindelse med Trafikkpakke 2. Avtale med Skyss (Hordaland) skal tre i kraft samtidig med trafikkpakke 3. Fra 1. januar 2020 har Jernbanedirektoratet erstattet Vy som kontraktspart i rute-, pris- og billettsamarbeidet med Ruter for Oslo og Akershus. Jernbanedirektoratet har i 2019 gjennomført flere utredninger som sammen er med å danne grunnlaget for innspill til behandlingen

av neste Nasjonal transportplan. Gjennom utredningene av framtidig fjerntogtilbud, godstransport, materiell til fjerntogene, og mulige nattogkonsepter er grunnlaget for vurderingene på plass. Videre er det på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fullført en oppdatering av anslagene for Nord-Norgebanen, og en utredning av hvordan Alnabruterminalen bør utvikles. Jernbanedirektoratet vil oversende sitt innspill til neste Nasjonal transportplan (2022 - 2033) i mars 2020.

Arbeidet med forbedring og effektivisering av avtalestyringen med Bane NOR har fortsatt i 2019. Forbedringsarbeidet skjer sammen med Bane NOR, og vil bli evaluert og fulgt opp videre i 2020.

Det knytter seg risiko til kostnadsutviklingen og framdriften for flere infrastrukturprosjekter, noe som gir usikkerhet knyttet til om resultatmålene kan nås. Det pågår arbeid for å finne kostnadsreducerende tiltak på flere prosjekter, og dette følges opp gjennom egne møteserier med Bane NOR. ERTMS-prosjektet er komplisert og har dermed høy risiko for at det ikke når sine mål. Møteserien mellom direktoratet og Bane NOR videreføres og ansees som det mest hensiktsmessige tiltaket pr. nå.

Det er igangsatt en intern evaluering av trafikkpakkene 1, 2 og 3. Eventuelle funn knyttet til rammevilkårene tas med i arbeidet med trafikkpakke 4 og 5. Rapport fra internevalueringen vil foreligge medio mars 2020.

Oppfølging av kostnadsutviklingen i infrastrukturprosjektene, og konkurranseutsettingen av persontrafikken vil kreve mye av 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 fremtiden. Direktoratet skal sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet. Direktoratet definerer og kjøper tjenester innen infrastruktur, persontrafikk og togmateriell med sikte på å nå fastsatte mål i sektoren.

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 åtte til ti år. Trafikkavtalene skal inngås etter reglene for offentlige anskaffelser basert på konkurranseutsetting. Togoperatørene skal leie rullende materiell (tog) fra det statlig eide materiellselskapet Norske tog. Leveransene i den første konkurranseutsatte trafikkavtalen (Trafikkpakke 1 Sør), som ble tildelt Go-Ahead Norge AS høsten 2018, kom i gang i desember 2019. Trafikkpakke 2 Nord ble tildelt SJ Norge AS med oppstart 8. juni 2020. Vy Tog AS ble tildelt Trafikkpakke 3 Vest, med oppstart desember 2020.

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, og avtaler om planlegging, prosjektering og utbygging av ny jernbaneinfrastruktur for å sikre utvikling av jernbanens transporttilbud i fremtiden. Jernbanedirektoratet har en samlet tildeling på 26 206¹ mill. kroner.

Jernbanedirektoratet forestår delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

¹ Inklusiv Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum.

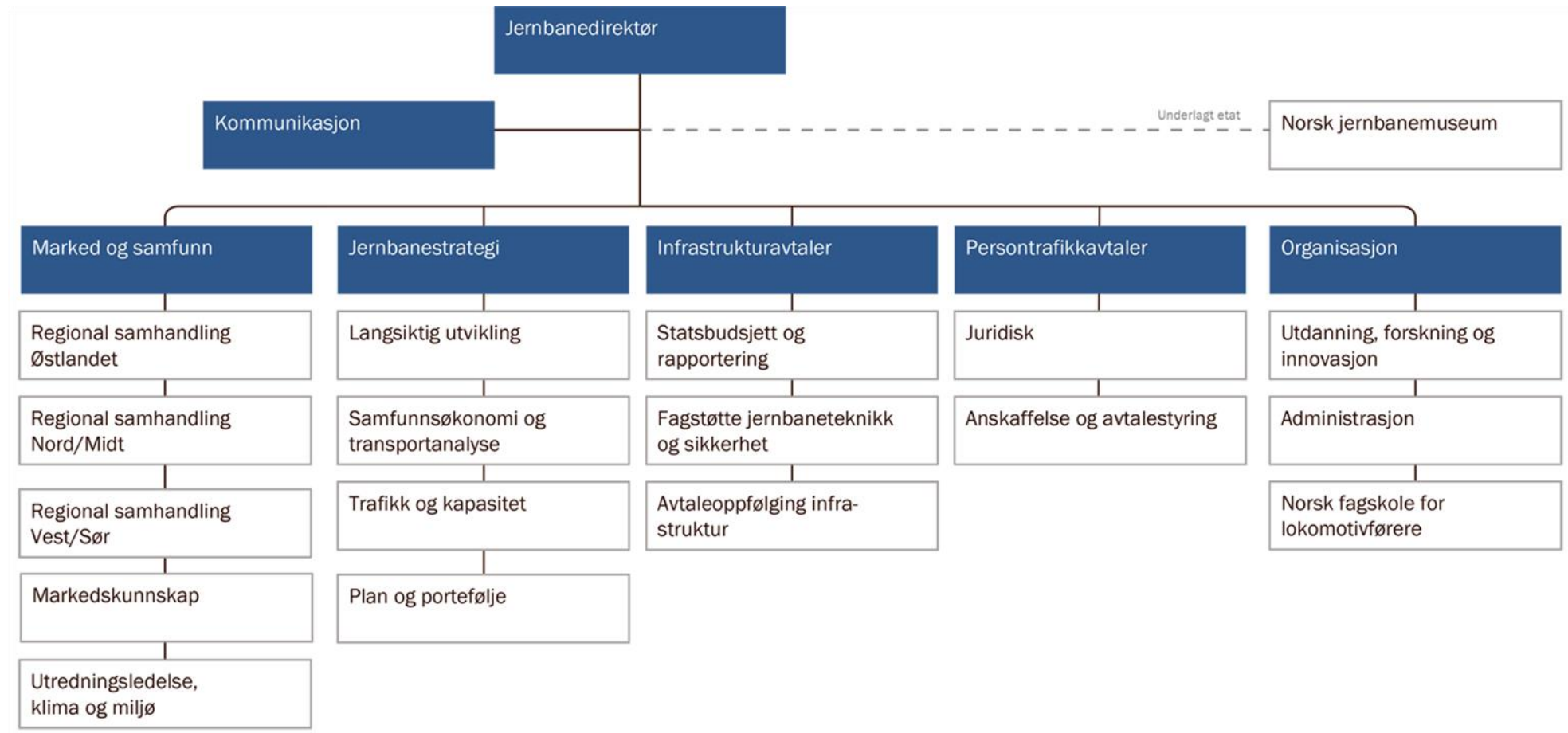
2.2 Organisasjon og ledelse

Jernbanedirektoratet er lokalisert i Oslo, Bergen og Trondheim. Ved utgangen av 2019 har Jernbanedirektoratet 164 fast ansatte. I tillegg kommer 25 fast ansatte ved Norsk fagskole for lokomotivførere og 24 fast ansatte ved Norsk jernbanemuseum på Hamar. Ved årsskiftet pågikk det rekrutteringsprosess for en ny stilling i direktoratet.

Jernbanedirektoratets ledergruppe pr. utgangen av året 2019 består av:

- Kirsti Lovise Slotsvik Jernbanedirektør
- Hanne Bertnes Norli Direktør Marked og samfunn
- Anita Skauge Direktør Jernbanestrategi
- Svein Horrisland Direktør Kommunikasjon
- Per-Arne Fredriksen Direktør Infrastrukturavtaler
- Hans Henrik Kristensen Direktør Persontrafikkavtaler
- Christoffer Serck-Hanssen Organisasjonsdirektør

Figur 1. Organisasjonskart



2.3 Nøkkeltall

Tabell 1: Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

Nøkkeltall	Norsk Jernbanemuseum			Jernbanedirektoratet			Totalt		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Antall ansatte pr 31.12	24	22	23	189	213	215	213	235	238
Årsverk ²	20	17	17	169	176	189	189	193	206
Samlet tildeling mill kr ³	36,5	29,5	26,0	26 169,5	23 694,6	15 776,0	26 206,0	23 724,1	15 802,0
Utnyttelsesgrad av bevilgning ⁴	102 %	100 %	94 %	71 %	70 %	71 %	72 %	71 %	72 %
Driftsutgifter mill kr ⁵	36,1	32,5	24,0	430,3	535,7	442,0	466,4	568,2	466,0
Lønnsandel av driftsutgifter ⁶	45 %	43 %	58 %	44 %	41 %	45 %	44 %	41 %	46 %
Lønnsutgifter pr årsverk ⁷	756 459	829 847	796 774	1104 186	1105 097	1073 247	1124 785	1083 171	1030 276
Lønnsandel av total omsetning ⁸	45 %	43 %	58 %	41 %	45 %	45 %	42 %	45 %	46 %
Konsulentandel av total omsetning ⁹	3 %	1 %	13 %	24 %	13 %	17 %	14 %	13 %	17 %
Konsulentandel av driftsutgifter ¹⁰	3 %	1 %	13 %	25 %	14 %	17 %	24 %	14 %	17 %

² Antall årsverk beregnes som sum av månedsverk i valgt periode, dividert på antall måneder i utvalgsperioden.

³ Samlet tildeling jfr. oppstilling av bevilgningsrapporteringen, note A.

⁴ Utnyttelsesgrad post 01-21 beregnes slik: Benyttede midler post 01 og 21 dividert på tilgjengelige midler post 01 og 21. Av samlet bevilgning på post 21 ble 168,4 mill. kroner omdisponert til post 72.

⁵ For virksomheter som fører regnskapet etter kontantprinsippet tilsvarer nøkkeltallet driftsutgifter «sum utbetalinger til drift, som er en egen regnskapslinje i oppstillingen av artskontorrapporteringen, ref. kapittel 6.4.

⁶ Lønnsandel av driftsutgifter er utbetalinger til lønn dividert på driftsutgifter, se definisjon over. Post 21, 76 og 77 inneholder ikke lønnsutgifter. Det gjøres oppmerksom på at dette forholdstallet har en annen definisjon enn tilsvarende forholdstall i tabell 6 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet.

⁷ Lønnsutgifter pr. årsverk er tatt fra tabell 6 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet.

⁸ Lønnsandel av total omsetning er utbetalinger til lønn dividert på utgifter post 01 og 21. Se kommentar til fotnote 5.

⁹ Konsulentandel av total omsetning er regnskapslinjen konsulentutgifter i oppstillingen av artskontorrapporteringen dividert på utgifter post 01 og 21.

¹⁰ Konsulentandel av driftsutgifter er regnskapslinjen konsulentutgifter i oppstillingen av artskontorrapporteringen dividert på sum driftsutgifter. Det gjøres oppmerksom på at dette forholdstallet har en annen definisjon enn tilsvarende forholdstall i tabell 6 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Definisjonen er endret i 2019 pga. ny inndeling av kontogruppe 67x.

Norsk jernbaneskole ble tilbakeført til Bane NOR med virkning fra 1. januar 2019. Det medførte at 37 ansatte ble overført til Bane NOR. Samlede driftsutgifter for den tilbakeførte enheten utgjorde mer enn 100 mill. kroner i 2018. Forholdstallene for 2019 og 2018 er ikke sammenlignbare fordi den tilbakeførte enheten hadde en annen kostnadsstruktur enn Norsk fagskole for lokomotivførere som er videreført i direktoratet.

Beregning av årsverk er gjort etter definisjonen i PM 2019-13. Den reviderte definisjonen av utførte årsverk har medført at årsverksverdiene for 2019 avviker fra 2018 og 2017, og antall årsverk er litt høyere etter ny definisjon enn det ville ha vært etter gammel definisjon. Nøkkeltallet lønnsutgifter pr. årsverk er derfor lavere enn det ville ha vært om det var beregnet med gammel definisjon av utførte årsverk.

3 Årets aktiviteter og resultater

Resultater for punktlighet, oppetid og regularitet ble lavere enn målsetningene for 2019, men merkant bedre enn 2018. Den samlede punktligheten for persontog endte på 89,2 prosent som er bedre enn fjoråret, men fortsatt under målet på 90 prosent. Det er lokaltogene på strekningen mellom Bergen og Arna som har aller best resultat med 97 prosent punktlighet. I 2019 har det vært færre skinnebrudd, solslyng og sikkerhetsfeil sammenlignet med fjoråret. Resultater for oppetid og regularitet viser en liten bedring i forhold til 2018, men er fortsatt under fastsatte mål.

Punktligheismålet i Trafikkavtalen med Vygruppen AS er kun innfridd for lokaltogene. Mye av punktlighetsutfordringen er knyttet til infrastrukturfeil knyttet til elkraft og signalanlegg. VY Gjøvikbanen AS hadde en bedring i punktligheten fra 79 prosent i 2018 til 88,6 prosent i 2019. Punktligheten er likevel under det avtalte målet på 91 prosent. Det er vekst i antall reiser innenfor trafikkavtalene med Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS, mens Flytoget viser en nedgang.

Ved utgangen av 2019 var det 334 togstasjoner i drift i Norge og to stasjoner ble gjenåpnet, Leangen og Sørumsand. 30 stasjoner er klassifisert som universelt utformet, og 96 stasjoner defineres som tilgjengelige.

Det er 17 drepte og ni hardt skadde de siste fem år, og det er registrert 115 jernbaneulykker i samme perioden. Måltallene er ikke overskredet for antall drepte og hardt skadde, men for jernbaneulykker.

Foruten utredningsoppdragene nevnt i leders beretning, har direktoratet i 2019, i samarbeid med Norske tog, Bane NOR og kjøretøyprodusenter, gjennomført prosjektet «Nullutslippsløsninger for Ikke-elektrifiserte baner», forkortet NULLFIB. Målet med NULLFIB er å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for å vurdere alternative nullutslippsløsninger på jernbanen. Den faglige vurderingen er at batteribasert teknologi er det mest aktuelle alternativet som nullutslippsløsning for de ikke-elektrifiserte banene når bruken av fossil diesel i jernbanen skal erstattes. Rapporten ble offentliggjort tidlig i januar 2020.

3.1 Jernbanedirektoratets oppgaver

Markeds- og samfunnskontakt

Jernbanedirektoratet har utstrakt samarbeid med fylkeskommunene, og har i 2019 hatt dialogmøter med alle vedrørende ruter, takst og billettsamarbeid. Dette samarbeidet er viktig for videreutvikling av togtilbudet.

Det er inngått takstsamarbeidsavtaler i Trøndelag, Hedmark og Oppland i forbindelse med Trafikkkpakke 2. I 2019 ble det inngått samarbeidsavtale med Skyss (Hordaland), som skal tre i kraft samtidig med trafikkkpakke 3. Fra 1. januar 2020 har Jernbanedirektoratet erstattet Vy i rute-, pris- og billettsamarbeidet med Ruter for Oslo og Akershus.

Det har vært jobbet med regionale prosesser, som arbeidet med Trønderbanen, regionalplan Jæren, Vestfold og Mjøsbyene. De regionale jernbaneforaene er viktige møteplasser for regionale og lokale politikere, og også i år har Jernbanedirektoratet prioritert oppfølging av disse.

Jernbanedirektoratet er opptatt av at kollektivtilbudet i Norge skal oppleves som enkelt, attraktivt og komfortabelt, og prosjektene våre støtter opp under dette. Av prosjekter som pågår eller er gjennomført i 2019 kan det nevnes: Kundeinnsiktsprosjektet, Prosjekt for salgs- og distribusjonsstrategi samt fase en av profilering av kjøretøy. Disse danner grunnlag for direktoratets arbeid med styring og koordinering av sektoren.

Jernbanedirektoratet startet i 2019 et nytt prosjekt kalt KTI Sømløshet. I dette prosjektet skal det utvikles en metode for å innhente opplysninger om og rapportere fra opplevelsen kundene har av kollektivreisen fra dør til dør, Enturs digitale reiseplanlegger og opplevelsen, billetkjøp og betalingsløsningen. Det ble gjennomført en nullpunktsanalyse i november og desember 2019, og arbeidet fortsetter inn i 2020.

Markedsutvikling gods

Godsoperatørene har i 2019 opplevd bedre punktlighet og lønnsomhet. CargoNet leverte en punktlighet i 2019 på 96 prosent, som er det beste selskapet har levert noensinne.

Tiltakene som operatørene innen kombigodssegmentet implementerte i det krevende året 2018, har gitt resultater. Det er sjømatvekst i nord og tømmerindustrien har i 2019 kjørt store mengder på jernbane. Det transporterte volumet har stabilisert seg og ligger omtrent på 2018 nivå. En effektiv og driftssikker jernbane er fortsatt avgjørende for at norsk skognæring skal være økonomisk bærekraftig. Det transporteres store mengder malm fra Sverige til Narvik. LKAB forventer en årlig økning på fem prosent pr år. Operatørene merker nå at vareeiere og forbrukere i økende grad er opptatt av bærekraftige løsninger, og det er en økende interesse for miljøvennlig transport blant aktørene.

Samferdselsdepartementet har innført en støtteordning for godstrafikk på jernbane. Den praktiske gjennomføringen ivaretas av Jernbanedirektoratet. Målet for ordningen er å støtte godstransport på norsk jernbane som et miljømessig transportmiddel, og styrke jernbanens konkurransevne fram til effektene av tiltakene i godspakken i Nasjonal transportplan 2018 – 2029 trer i kraft. Støtten kompensere for visse kostnader næringen har, for å bidra til å overføre gods fra norske veier til jernbane. Støtteordningen har en varighet på inntil tre år og det ble i 2019 utbetalt 60 millioner kroner.

Konkurransen om logistikkoppdragene er fortsatt hard, og jernbanerelaterte løsninger er avhengig av tilfredsstillende leveringsdyktighet, leveringstid og pris.

Reiseplanlegging og billettering

Det ble i 2019 utarbeidet en salgs- og distribusjonsstrategi. Strategien har som hovedmål å sikre at alle reisende enkelt skal kunne finne fram til den mest hensiktsmessige reisen, til den riktige prisen og betale for denne på ett sted, uavhengig av om reisen går på tvers av transportformer, operatører og fylkesgrenser.

For å være en god innkjøper av tjenester fra Entur, og sikre kollektivselskaperes medinnflytelse på framtidens grunntjeneste for elektronisk billettering, har Jernbanedirektoratet opprettet en samhandlingsmodell som er aktiv fra 1. januar 2020.

Jernbanedirektoratet og Entur har vært aktive i internasjonalt arbeid rundt standardisering innen reiseplanlegging og billettering, spesielt på EU-nivå. Revidert utgave av Håndbok N801 for nasjonale rutedata, som inkluderte spesifikasjoner for sanntidsdata, ble publisert i 2019. Det arbeides med en tilsvarende Håndbok for nasjonale pris- og produktdata. Den vil bli ferdigstilt i 2020.

Entur

Den nasjonale reiseplan- og billetteringsløsningen har i 2019 inkludert nye aktører. Ved inngangen til året var det kun Ruter og Vy sine billetter som var tilgjengelige for salg gjennom Enturs kanaler, men ved utgangen av året var også billetter for Innlandstrafikk, Brakar, Østfold Kollektivtrafikk og Vestfold Kollektivtrafikk tilgjengelige. Det er likevel ikke alle produkter som er tilgjengelige i alle kanaler, fordi det først og fremst er lagt vekt på å tilby enkeltbilletter. Billetter til Go-Ahead Norges avganger var tilgjengelige for forhåndssalg fra 16. september 2019 via nett, app og skranke, og var ved årsslutt også tilgjengelige på automat. Dette innebærer at Entur holdt fristene for forhåndssalg per kanal. Klargjøring for forhåndssalg av SJs Norges billetter pr. primo mars var i full i gang ved årets slutt.

Entur har arbeidet videre med innsamling og forbedring av rute- og sanntidsdata fra kollektivselskaperne. Databasen er ikke komplett, men en viktig milepæl i 2019 var oppfyllelse av første steg i opprettelsen av et nasjonalt tilgangspunkt for reiseinformasjon, der reiseinformasjon for hele landet er gjort tilgjengelig i NeTex-format. Også løsning for sanntidsdata er oppdatert parallelt med Håndbok N801. Alle transportører leverer ikke data med ønsket kvalitet, men det arbeides videre med dette mot dataleverandørene, spesielt for sanntidsdata. Dette arbeidet vil fortsette i 2020. Rute- og sanntidsdata som Entur besitter deles som åpne data, og hentes ut både av kollektivselskaper, internasjonale selskap som Apple og Google, i tillegg til norske aktører som finn.no og yr.no. Videre har Entur begynt å tilpasse sine løsninger for nye transportformer innen bl.a. mikromobilitet, som en del av arbeidet med nasjonalt tilgangspunkt for multimodal reiseinformasjon. Deler av informasjonen, som bysykler og elektriske sparkesykler er tilgjengelig for enkelte byer.

Arbeidet med den nasjonale pris- og produktdatabasen som skal gjøre det mulig å vise priser og produkter i den nasjonale reiseplanleggeren, har kommet langt. Denne skal også legge grunnlag for felles tjenester innen salg og billettering. Dette arbeidet forventes ferdigstilt i første del av 2020.

Entur har levert grunntjenester for elektronisk billettering som forutsatt i 2019, og har modernisert og utviklet løsningene videre som en integrert del av sin portefølje. Også arbeidet med en ny, nasjonal plattform for interoperabel ID-basert billettering har kommet langt. Mye av arbeidet er ferdigstilt, og pilotprosjekter med Skysst og Ruter er planlagt i første del av 2020.

Ved utgangen av året hadde appen siden lansering blitt lastet ned over 273 tusen ganger, en økning på over 155 prosent sammenlignet med årets start. Tilsvarende har Entur hatt en økning i unike appbrukere på 58 prosent for samme periode. Veksten i antall reisesøk lå på 422 prosent og skyldes både organisk vekst og billettsalg for nye aktører.

Status konkurranseutsetting

Trafikkstart for Trafikkkpakke 1 Sør og Go-Ahead Norge AS var ved ruteterminskiftet 15. desember 2019. Trafikkstarten var vellykket og Go-Ahead Norge AS har mottatt full bonus som følge av dette.

I juni 2019 ble konkurransen om Trafikkkpakke 2 Nord avgjort, og vinnende tilbyder var SJ Norge AS. Implementeringsfasen startet umiddelbart og trafikkstart er satt til 8. juni 2020.

I desember 2019 ble konkurransen om Trafikkkpakke 3 Vest avgjort, og vinnende tilbyder var Vy Tog AS. Implementeringsfasen startet umiddelbart og trafikkstart er satt til 13. desember 2020.

Konkurransen om Trafikkkpakke 4 Øst ble varslet i Doffin 5. september 2019, og det legges opp til at konkurransegrunnlaget sendes prekvalifiserte tilbydere høsten 2020 med trafikkstart medio desember 2022.

Inngå, videreutvikle og følge opp avtaler med Bane NOR

Det er inngått avtaler med Bane NOR SF om Utredninger (K02), Planlegging og prosjektering (K03) og Bygging (K04) i henhold til pågående og planlagte aktiviteter. Endringsmeldinger er behandlet løpende i henhold til system for endringshåndtering. Mottatte risikovarsler fra Bane NOR er behandlet løpende.

Direktoratet og Bane NOR har i 3. tertial startet arbeidet med oppdatering av Overordnet avtale (K00). Dette arbeidet, inkludert arbeidet med å videreutvikle avtalestrukturen, vil bli videreført i 1. tertial 2020.

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Samferdselsdepartementet har en tydeligere styring enn tidligere i arbeidet med plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2022-2033, og har løpende gjennom året gitt oppdrag til transportvirksomhetene. 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. Arbeidet med Jernbanedirektoratets perspektivanalyse «Jernbanen mot 2050» ble ferdigstilt i 2019.

Oppfølging og bruk av byutredninger og videre arbeid med byveksttaler

Byutredningene ble ferdigstilt i 2018. Utredningene har dannet grunnlag for videre diskusjoner i byene og inngikk i grunnlaget for byveksttalene som ble signert i 2019. Byutredningene inngår også i grunnlaget for etatenes innspill til NTP 2022-33.

Jernbanedirektoratet følger opp forpliktelsene som er gjort i forbindelse med byveksttalene gjennom egne utredningsoppgaver og avtaleinngåelse med Bane NOR for de investeringene staten har forpliktet seg til.

Det er ikke startet arbeid knyttet til byvekstforhandlinger i de øvrige byområdene. Samferdseldepartementet har likevel åpnet for at dette kan igangsettes i løpet av 2020. Jernbanedirektoratet er klare til å delta.

Utrednings- og utviklingsoppgaver

De største utrednings- og utviklingsoppgavene for Jernbanedirektoratet er knyttet til utarbeidelse av underlag for Nasjonal transportplan 2022 – 2033 og konkrete utredningsoppdrag fra Samferdselsdepartementet. Viktige utredningsarbeid er:

- Rutemodeller for 2033, inklusive tilbringertjeneste til Oslo lufthavn, Gardermoen og togtilbud på Trønder- og Meråkerbanen
- Godsstrategi inkludert utredning av terminalstruktur, markedskrav, tog lengder og andre effektiviserende tiltak, og videre utvikling av Alnabru godsterminal
- Fjerntogstrategi og utredning av forbedret togtilbud
- Byutredninger
- Utredning av nullutslippsløsninger på de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene.
- Evaluering av sommerstengning og andre banestengninger

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

Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen, Hovedbanen Nord og nettdekning er i gang på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Arbeidet med utredning av Nord-Norgebanen er avsluttet.

Norsk fagskole for lokomotivførere

I 2019 har over 90 prosent av studentene ved Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen) gjennomført studiet. Det er generelt lav strykprosent på skolen, og det nasjonale studiebarometeret for fagskoler viste at studentene er svært fornøyde med utdanningen.

Lokførerskolen har i 2019 arbeidet med å heve kvaliteten på studiet ytterligere. Det er bygd videre på suksessfaktorene fra 2018: Å involvere bransjen i mange fora, inkludere studentene i arbeidet med å utvikle utdanningen, og utføre et stort arbeid innen digitale læremidler og veiledningspedagogikk. I 2019 har flere fagansatte videreutdannet seg innen pedagogikk.

Lokførerskolen har også utviklet nye læringsarenaer. Skolen har innledet et internasjonalt samarbeid med fagfolk i Sverige og Danmark for å se på hvordan skolene og opplæringen er organisert, innholdet i utdanningen og helt konkret på bruk av metoder og ressurser. Dette har gitt skolen bedre kunnskap om og forståelse for jernbanens fremtidige utvikling.

I 2019 kom det ny forskrift for høyere yrkesfaglig utdanning (fagskoleforskrift). Fagskolene fikk et felles opptaksreglement og rangeringsregler, og skal i 2020 delta i Samordna opptak for første gang. Lokførerskolen har vært aktivt med i arbeidet med forskriften.

I 2019 har Lokførerskolen omorganisert for å tydeliggjøre ansvar og myndighet. Det er tatt ledelsesgrep for å styrke skolens kompetanse innen digitalisering og teknologistøttet læring, ved å samle ressursene i et Kurs- og teknologisenter. Dette vil bidra til å styrke utviklingen av teknologistøttede opplæringsverktøy i utdanningen.

I løpet av 2019 har skolen forberedt søknad til NOKUT om fagområdeakkreditering. Lokførerskolen ønsker å skape forutsigbarhet i sektoren ved at fagskolen kan tilby høyere yrkesfaglig utdanning for å dekke jernbanesektorens behov for god og oppdatert kompetanse.

Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum har hatt en markant økning i framføring av museumstog, økt egeninntjeningen, åpnet et nytt bygg i museumsparken og fått forsvarlig innendørs hensettingsplass for en stor del av samlingen av musealt togmateriell. Museet har imidlertid ikke har levert på alle målkrav i tildelingsbrevet fra Jernbanedirektoratet. Dette gjelder krav om ferdigstilling av landsverneplan for historisk rullende togmateriell og utrulling av ny hjemmeside. Norsk jernbanemuseum har også opplevd noe nedgang i besøket ved museumsanlegget på Hamar utenom arrangementer, sammenlignet med 2018.

Et viktig løft innen samlingsforvaltningen var opprettelsen av to isolerte haller for fjernmagasinering av historisk rullende materiell. Flytting ble igangsatt i 2019, og vi ser at med god planlegging vil hallene romme opptil 600 meter togmateriell.

For å sikre jernbanehistorisk forskning for framtiden, har museet arbeidet målrettet med å profilere seg for studenter innen relevante fagområder. I 2019 hadde to masterstudenter i arkeologi praksis hos samlingsseksjonen ved museet, og en masteroppgave i konservering om en av vognene i samlingene ble fullført og godkjent.

Museets driftsseksjon har arbeidet med restaurering av en historisk Narvesen-kiosk, som skal inngå i en utstilling om jernbanens rolle i oppbyggingen av en opplyst offentlighet og ytringsfrihet i Norge. Prosjektet mottok støtte fra Reitangruppen og stiftelsen Fritt ord. At museet gjennom året mottok prosjekttilskudd også fra Kulturrådet, ses som et tegn på at museumsvirksomheten blir lagt merke til og anerkjent.

Gjennom året ble det kjørt mange museumstog, både i Norsk jernbanemuseums regi og som samarbeidsprosjekter i forbindelse med Norsk jernbaneklubbs 50 årsjubileum. At over 7 000 av de besøkende møter museet i forbindelse med togkjøring på det nasjonale jernbanenettet er med på å befeste den nasjonale posisjonen Norsk jernbanemuseum skal ha.

3.2 Hovedmål 1 – Framkommelighet

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

Jernbanedirektoratets skal ved kjøp av tjenester innen: persontransport med tog, drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur og planlegging og bygging av ny jernbanestruktur, bidra til å oppnå «etappemål 1.1 transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig», og «etappemål 1.2 kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet». Nedenfor redegjøres for status i oppfølgingen av etappemålene og direktoratets kjøp av tjenester.

3.2.1 Etappemål 1.1 – Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig

Oppetid, regularitet og punktlighet

Fastsatte mål for driftsstabilitet i tildelingsbrev for 2019 vedrører bare Bane NORs andel av forsinkelsetimer. I tillegg framkommer forsinkelsetimer som skyldes togselskapene og andre ytre forhold, som verken kan tilskrives Bane NOR SF eller togselskapene. Det forutsettes at oppetid og regularitet minimum opprettholdes på nivå med resultatene i 2017, men med mål om høyere måloppnåelse, se tabell 2.

Tabell 2: Driftsstabilitet – Bane NOR

Parameter	Frekvens	2017	2018	2019	Mål 2019
Oppetid¹¹	T	99,1	98,7	99,0	99,3
Regularitet¹²	T	97,2	96,2	96,6	99,2
Punktlighet¹³	T				
Alle Persontog	T	91,0	88,7	89,2	90,0
Flytoget (Ankomst Gardermoen)	T	95,6	93,7	94,3	96,0
Godstog	T	80,4	73,1	78,2	90,0

Infrastrukturen i Norge er gammel, og vedlikeholdsetterslepet er stort. Hendelser i Oslo-området skaper problemer for resten av landet. Mange signalanlegg er fra 1950-tallet. Dette fører ofte til togforsinkelser som følge av enkeltsporet drift etter oppståtte signalfeil og forsinkelser i togframføringen som følge av hendelser som jordfeil, belegg og sporvekslerfeil i Oslo-området. De siste årene har oppetiden og regulariteten ligget under fastsatte mål. Målene vil være utfordrende å nå med et økende vedlikeholdsetterslep og større togtrafikk. Det jobbes kontinuerlig med å iverksette tiltak som skal forbedre punktligheten. Det henvises til Kapittel 7.4 «Virksomhetens viktigste risikoer» for oversikt over risiko knyttet til oppetid, regularitet og punktlighet.

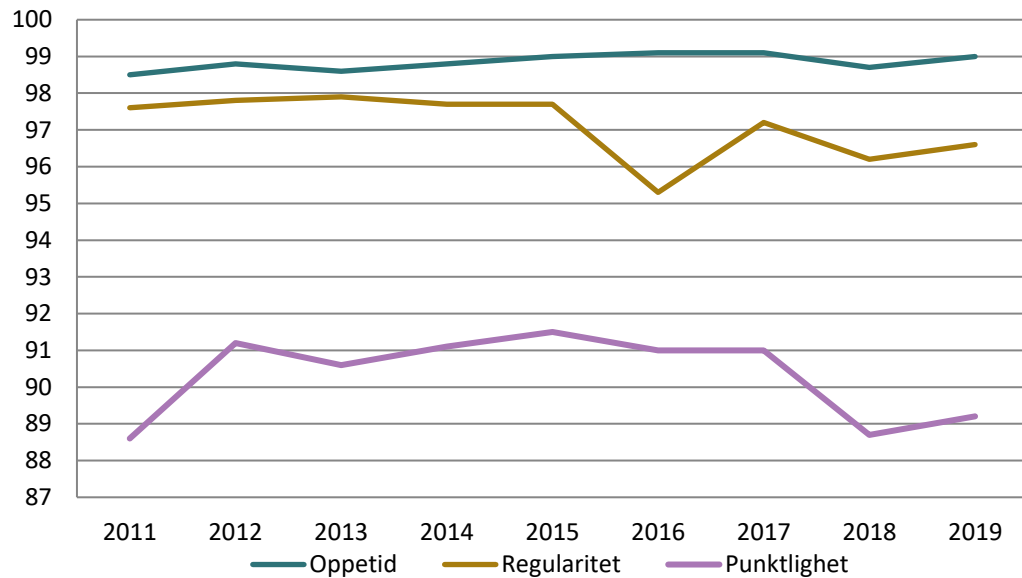
Oppetiden i 2019 ble 99,0 prosent og er dermed under sektormålet på 99,3 prosent. Store nedbørsmengder på Østlandet, saktekjøringene etter sommerbruddet og signalfeil har til sammen bidratt til togforsinkelsene.

¹¹ Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtimer og forsinkelsetimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle togslag som inngår i ruteplanen..

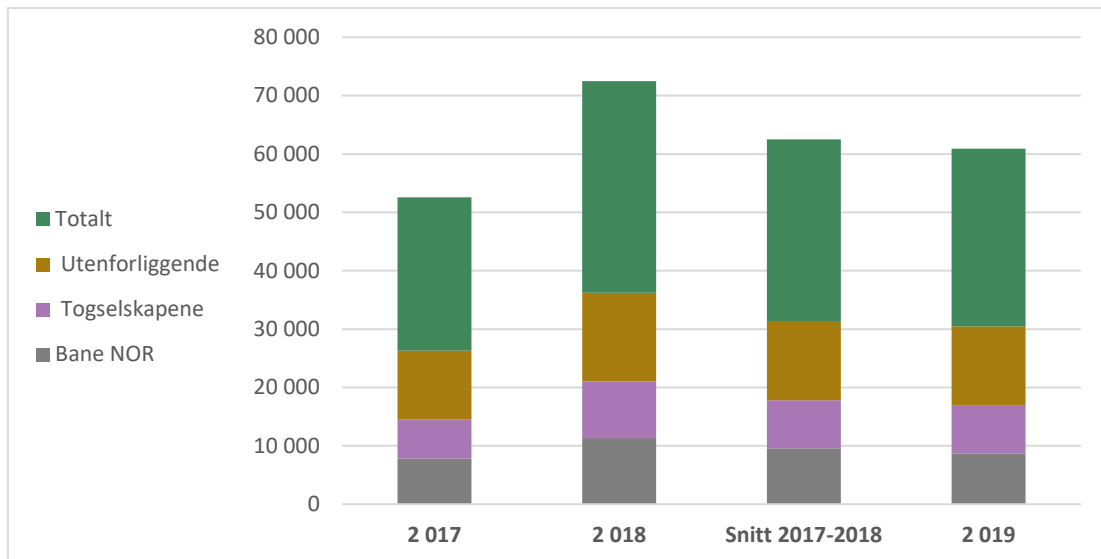
¹² Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, og inkluderer barepersontog.

¹³ Punktligheten måles som andelen av persontog som kommer i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjonen 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.

Figur 2: Oppetid, regularitet og punktlighet



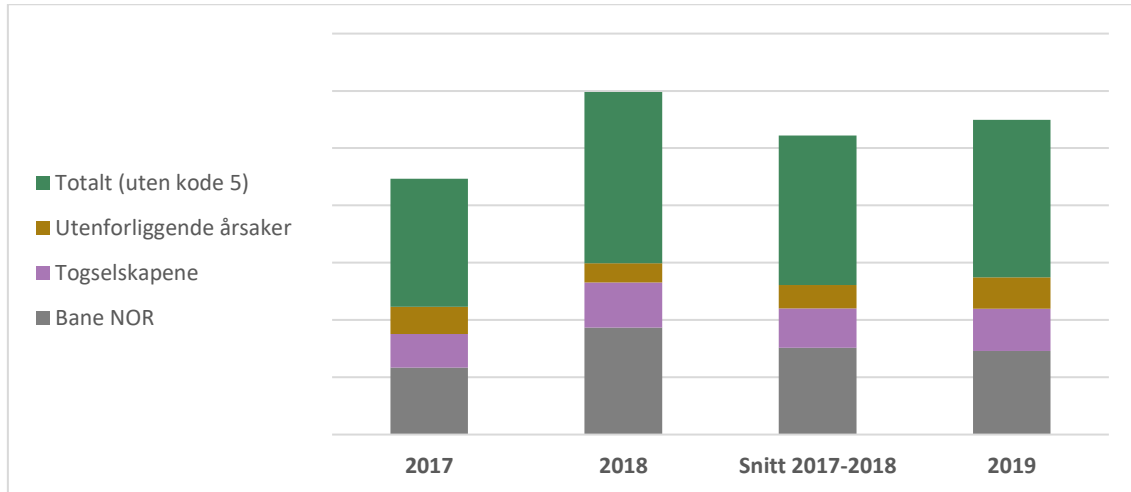
Sammenlignet med fjoråret er det likevel en forbedring i oppetiden. Det er nedgang i forsinkelsetimer på tre prosent sammenlignet med snittet for de to siste år. I forhold til fjoråret er nedgangen på hele 16 prosent. For 2019 ble det registrert 2 650 færre forsinkelsetimer som Bane NOR har ansvar for. Størst nedgang er innen årsakskoder feil- i øvrig infrastruktur og på sikringsanlegg.

Figur 3: Forsinkelsetimer som inngår i oppetidsberegningen fordelt på ansvarsområder¹⁴

For 2019 ble regulariteten 96,6 prosent noe som er betydelig lavere enn sektormålet på 99,2 prosent. Det er en økning i toginnstillinger på 5 prosent sammenlignet med snittet for de to siste år. Det er særlig september som skiller seg negativt ut med en regularitet på 93,2 prosent. Hendelser knyttet til jordfeil, belegg og sporveksler i Oslo området var noen av årsakene som førte til mange toginnstillinger. Til tross for at sektormålet ikke er nådd er det en nedgang i toginnstillinger på 8 prosent sammenlignet med 2018. For 2019 ble det registrert 1 217 færre innstillinger som Bane NOR har ansvar for.

¹⁴ Totalt er summen av utenforliggende, togselskapene og Bane NOR.

Figur 4: Antall innstillinger fordelt på ansvarsområder fordelt på ansvarsområder (uten kode 5 – planlagt arbeid)

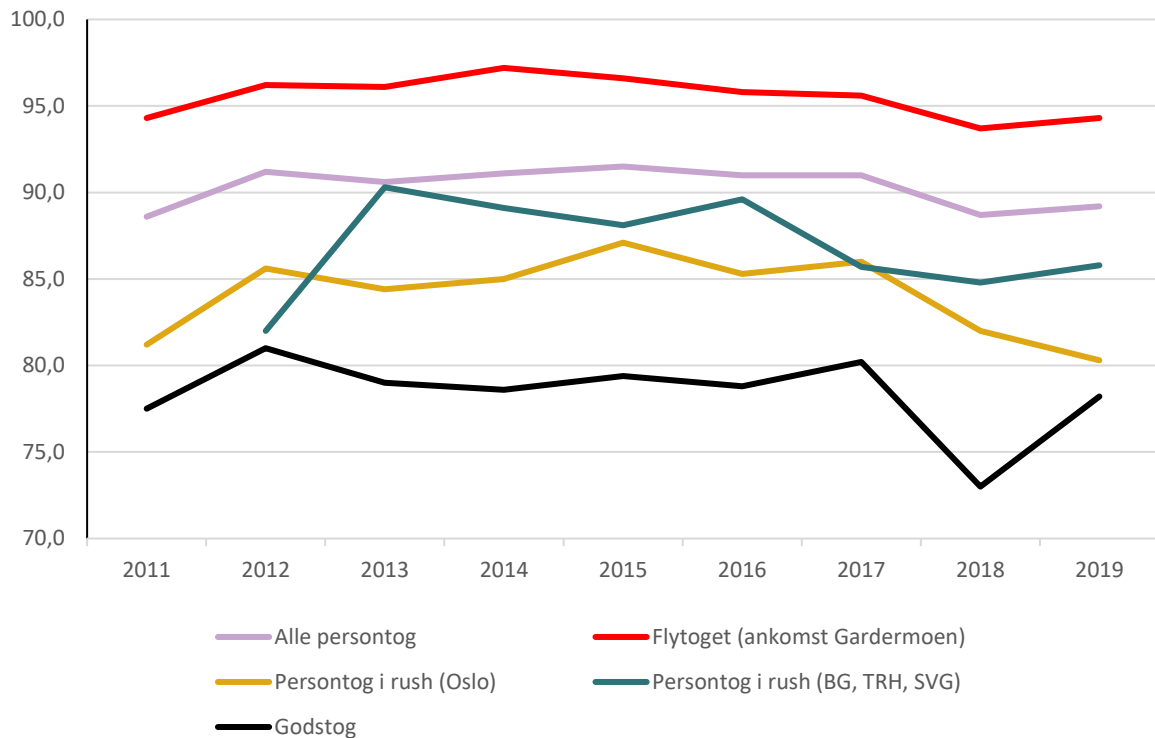


Verken for punktligheten- alle persontog, godstog eller for Flytoget ble sektormålet på 90 og 96 prosent nådd. For alle persontog endte den samlede punktligheten på 89,2 prosent noe som er bedre enn fjoråret da punktligheten endte på 88,6 prosent. Mange av utfordringene knyttet til punktlighet henger sammen med rushtiden på Østlandet og utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet. Her kjøres flere tog enn før, det er flere persontogavganger med doble togsett og det er økning i antall reisende. Feil mellom Drammen og Oslo påvirker 80 prosent av togtrafikken. Til tross for utfordringer på Østlandet er det flere andre strekninger som har gjort det bra i 2019. Lokaltogene mellom Bergen og Arna kan vise til en punktlighet på 97 prosent og Arendalbanen og Jærbanen har en punktlighet på 94,4 og 91,3 prosent.

Punktigheten for godstog endte på 78,2 prosent som også er bedre enn punktligheten i 2018. At sektormålet ikke er nådd skyldes godstog som kjørte sent fra hensetting, forsinkende godstog fra Sverige og kryssinger med andre forsinkende tog. Avsporing av godstog ved Bergen stasjon og avsporing av godstog ved Bryn stasjon påvirket punktligheten negativt.

Punktigheten for Flytoget endte på 94,3 prosent, som er bedre enn fjoråret og vesentlig bedre enn andre persontog som kjørte på samme strekningen. Forsinkelser i togframføringen skyldes hendelser knyttet til jordfeil, belegg og sporveksler i Oslo-området. Disse hendelsene står for om lag 40 prosent av forsinkelsene. Forsinkelser som skyldes at flytogene må kjøre bak andre forsinkende tog står for 40 prosent av forsinkelsene.

Figur 5: Punktlighet



I 2019 er det gjennomført punktlighetstiltak på mange strekninger. Ressursinnsatsen har vært størst på strekningen Drammen-Oslo S-Lillestrøm. Det er gjennomført tiltak innenfor forebyggende vedlikehold og fornyelse. Noen av tiltakene er:

- Bytte av sporveksler, fornyelse av sporfelter og installasjon av jordfeilmeldere på Skøyen stasjon
- Tiltak mot vanninntrenging i Billingstادتunnelen
- Bygging av føringsveier for kabler på strekningen Slependen-Asker
- Kartlegging av tiltak for å kjøre renseverk Skøyen-Lysaker og Slependen-Asker
- For å redusere tid ved feilretting, er det påbegynt et større arbeid med å oppdatere og kvalitetssikre dokumentasjon knyttet til jording og returkrets. Tegninger for strekningen Skøyen-Lysaker er nå ferdigstilt.
- Masseutskifting utført på Sagdalen stasjon (Hovedbanen)
- Robustiserende tiltak ved Lysaker stasjon (Bærumstunnelen): nytt sporkryss for vending på Lysaker i avvikssituasjoner og forenkler å kunne etablere enkeltsporet drift ved avvik og vedlikeholdsarbeider
- Fornyelse på Hovedbanen: svillebytte og skinnebytte på Grorud-Lørenskog

Bane NOR har i 2019 gjennomført flere tiltak, såkalte «sprinter», som skal forbedre punktligheten på kort sikt:

- Avansert analyse og 24/7 overvåkning –som har ført til ny vedlikeholdsrutine for drivmaskiner og skal gi bedre punktlighet på strekningen.
- Effektive stasjonsopphold (ESO) - oppmerking av hvor toget vil stoppe på stasjoner på Østfoldbanen. Dette vil få ned stasjonsoppholdene.
- Det er etablert et nytt system i form av en logg ved evaluering av ruteplan som vil være en effektivisering av arbeidet.
- Avgangsprosedyre 20 sekunder før planlagt avgangstid vil redusere stasjonsopphold og føre til bedre punktlighet.
- Ved å måle og analysere passasjerpunktligheten kan det iverksettes tiltak som vil ha effekt for flest mulig reisende.
- Nedsatt hastighet på Skøyen skal minske slitasje og korrektivt vedlikehold og føre til færre feil på Skøyen. Foreløpige beregninger tyder på at tidstapet som følge av saktekjøringen ikke påvirker punktligheten.

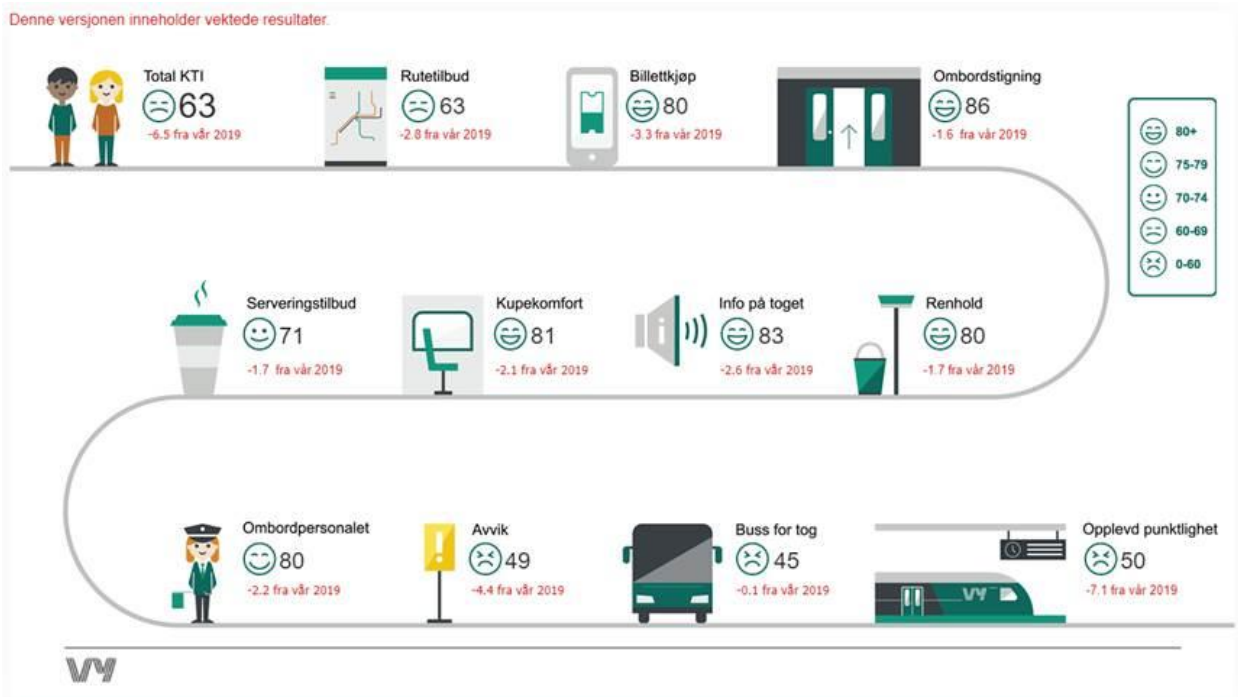
Kundetilfredshet (KTI)

KTI passasjerer

Det utføres kundetilfredshetsundersøkelser både for de reisendes tilfredshet med togselskapene og infrastrukturleverandør, og for togselskapenes tilfredshet med infrastrukturleverandør. Togselskapet Vy måler kundetilfredsheten to ganger pr år, i mars og september, for å sikre perioder med mest mulig normal drift. Det var totalt 6 391 respondenter i Vys KTI fra september 2019, som er undersøkelsen det vises til i tallene nedenfor.

Fra 2018 er det benyttet en metode og et spørreskjema utarbeidet av Jernbanedirektoratet i samarbeid med Vy. I dette samarbeidet er det lagt vekt på at det skal være færrest 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 framover rapporteres på vektete resultater, ref. figuren under. Vy benytter selv uvektede resultater, og dette medfører en forskjell for resultatene på selskapsnivå.

Figur 6: Vektete resultater fra Vys KTI passasjerer (høst 2019)



KTIen er en indeks basert på fire av spørsmålene i den totale undersøkelsen som inneholder ca. 70 spørsmål. Høsten 2019 var de reisende mest fornøyde med ombordstigning (86), kupekomfort (81), renhold (80) og ombordpersonalet (80). Kundetilfredsheten var svakest når det gjaldt buss for tog (45), avvikshåndtering (49) og opplevd punktlighet (50). Det er også verdt å merke seg at det har vært en nedgang i alle de målte parameterne i figuren over sammenlignet med forrige periode (vår 2019), og den totale KTIen er ned seks poeng i tilsvarende periode. Alt under 60 anses som kritisk svakt, og parametere som nettopp avvikshåndtering og opplevd punktlighet er med på å påvirke den totale opplevelsen for de reisende. Dette kan derfor forklare mye av den negative utviklingen vi ser totalt.

Infrastrukturleverandøren Bane NOR måles på resultater fra totalt to undersøkelser: Vys KTI-undersøkelse for de reisende, og Bane NORs egne undersøkelse rettet mot togselskapene. I Vys kundetilfredshetsundersøkelse 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 disse områdene, og rapporteres videre til Jernbanedirektoratet.

Her viser Vys KTI for passasjerer (høst 2019) i hvilken grad de reisende er fornøyde med:

- Stasjonsområde lokaltrafikk: 82 poeng

- Stasjonsområde region/riks: 87 poeng
- Informasjon på stasjoner, lokaltrafikk: 81 poeng
- Informasjon på stasjoner, region/riks: 87 poeng
- Informasjon ved avvik, lokaltrafikk: 48 poeng
- Informasjon ved avvik, region/riks: 48 poeng

Det totale resultatet for Bane NOR beregnes som et gjennomsnitt av de ovennevnte seks kategoriene, og resultatet for høsten 2019 var 72. Som resultatene viser, er de reisende veldig fornøyde med stasjonsområdet og informasjonen under normaltrafikk, men resultatene for informasjon under avvik er kritisk lave. Bane NOR har i samarbeid med Vy og Entur sett på ulike løsninger og har avdekket mange tiltak som det har vært jobbet med i 2019. Det ble lansert et nytt informasjonsdesign på skjermene, og man har standardisert «kundeinformasjonsspråket» i sektoren til klarspråk. Det er igangsatt et nytt arbeid som involverer både Bane NOR, Entur, togselskapene og Jernbanedirektoratet for å forbedre informasjonsflyten ved avvik.

For målingen høsten 2019 var dette resultatene for leveranser Bane NOR er ansvarlig for:

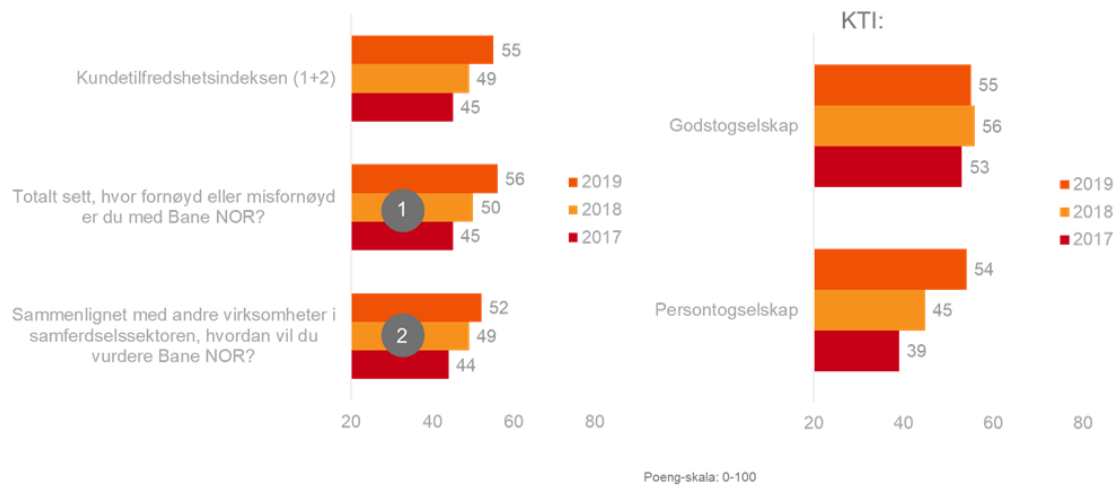
Tabell 3: Total kundetilfredshet med leveranser fra Bane NOR for hhv. passasjerer og togselskaper (2011-2019)

Parameter	Frekvens	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Mål 2019
KTI - Passasjerer	Å	71	73	72	74	74	74	73	74	72	75
KTI - Togselskapene ¹⁵	Å	58	54	53	52	54	57	45	49	55	65

KTI togselskapene

Bane NOR måler togselskapenes tilfredshet med deres leveranser og rapporterer på en indeks beregnet ut ifra resultatene på to spørsmål. I tabellen over vises resultatet samlet for de to følgende spørsmålene. Poengskalaen går fra 0 til 100.

¹⁵ Bane NOR har endret måten å rapportere KTI for togselskapene og rapporterer nå på en indeks, gjelder 2017 og 2018.



1) Totalt sett hvor fornøyd eller misfornøyd er du med Bane NOR?

Tilfredsheten til Bane NOR har økt de tre årene de har gjennomført denne målingen, og for 2019 oppnår de en KTI indeks på 56 poeng mot 50 poeng i 2018.

2) Sammenliknet med andre virksomheter i samferdselssektoren, hvordan vil du vurdere Bane NOR?

Det er en liten økning også på dette parameteret og her oppnår Bane NOR 52 poeng i 2019 mot 49 poeng i 2018.

På grunn av omorganiseringer i sektoren er det noen færre personer fra Vy som har svart på undersøkelsen i 2019.

I kundeundersøkelsen mot togselskapene deler Bane NOR inn i persontog og godstog.

Persontogselskapene viser en positiv utvikling i tilfredsheten med Bane NORs tjenester og KTI-indeksen går opp med ni poeng. SJ er det mest fornøyde togselskapet.

Hovedforklaringen på den positive utviklingen i KTIen blant persontogselskapene kan oppsummeres i tre punkter:

- Bane NOR viser vilje til kontinuerlig forbedring på infrastrukturen
- Bane NOR jobber systematisk med å redusere feil som fører til forsinkelser
- Bane NORs fagfolk framstår som enda dyktigere enn før

For godstogselskapene ser en positiv utvikling i tilfredsheten ut til å stoppe litt opp i 2019 og for særlig noen selskap svekkes KTIen det siste året.

3.2.2 Etappemål 1.2 – Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet

Med utgangspunkt i den fylkeskommunale prosessen og Vygruppens egne markedsvurderinger, ble det gjennomført flere tilbudsforbedringer i østlandsområdet fra ruteterminskiftet i desember 2019. På linje L2 Ski-Stabekk ble helgetilbudet forsterket slik at det kjøres halvtimesintervall hele lørdag og søndag. Dette gir en bedre samordning med Ruterss matebusstilbud. I kjølvannet av ny Eidangerparsell ble det etter ønske fra fylkeskommunene i Vestfold og Telemark etablert nye avganger som er særskilt rettet mot arbeids- og skolependling mellom Vestfold og Grenland. I tillegg ble togtilbudet på Østlandet supplert med enkeltavganger på flere linjer for å dekke økt etterspørsel i markedet

I 2019 ble det tilført tinye togsett for å øke transportkapasiteten i lokaltogsavganger på Østlandet, og utskifting av kjøretøy til lokaltogene på Vossebanen.

Som følge av økt infrastrukturkapasitet og bortfall av togfrie perioder på strekningen Bergen-Arna, ble togtilbudet på Bergensbanen og Vossebanen forsterket med ekstra avganger.

Ferdigstillelse av nye Leangen stasjon med kryssingsmuligheter medførte en omlegging av lokaltogene på Trønderbanen fra ruteterminskiftet i desember 2019. Dette gir muligheter for å ta ut kjøretidsgevinst på inntil fem minutter for lokaltogene på strekningen Stjørdal-Trondheim.

3.2.3 Etappemål 1.3 – 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.

Det er ved utgangen av 2019 334 togstasjoner i drift i Norge. To stasjoner ble ferdig etter oppgraderinger i 2019, Leangen og Sørumsand. Leangen er klassifisert som UU men Sørumsand er ennå ikke godkjent som UU på grunn av mangel på heis. Dette er under utbedring, og stasjonen ferdigstilles i følge Bane NOR i løpet av april 2020.

30 stasjoner er da klassifisert som universelt utformet, og disse benyttes av 7,14 prosent av de reisende (basert på 2018 tall fra Vy). Tallet har gått noe ned fra 8,35 prosent i 2018 som kan skyldes at flere reisende benytter stasjoner som ikke er klassifisert som UU.

Det er 96 stasjoner som defineres som tilgjengelige, disse brukes av 51,23 prosent av de reisende (basert på 2018 tall fra Vy). Lademoen stasjon ble klassifisert som tilgjengelig i løpet av 2019.

For 2019 har det vært en liten oppgang i bruken av den tilbudte assistansetjenesten på stasjoner. Totalt 2 170 har benyttet tjenesten i 2019 mot 1 974 i 2019. Oslo S står for 62 prosent av alle oppdragene om assistanse. Bane NOR jobber fortsatt med en ny bestillingsløsning og vi ser sammen på løsninger for å utvide tilbudet om assistanse på flere enn de ti stasjonene som tilbyr dette i dag.

Toggruppen for universell utforming består av brukermedvirkningsorgansisasjoner (bl.a. Blindeforbundet og FFO) og alle aktørene innen jernbanesektoren. Toggruppen skal bidra til å fokusere tydeligere på universell utforming i sektoren. Jernbanedirektoratet leder gruppen og har sekretariatsfunksjonen. Det er gjennomført tre ordinære møter i 2019, i tillegg til ett møte med temaet evakuering fra tog og stasjoner.

Tabell 4: Status – universell utforming

	Frekvens	2017	2018	2019
Tilgjengelige stasjoner ¹⁶	Årlig	94	95	97
Universelt utformede stasjoner ¹⁷	Årlig	28	28	30
Jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem ¹⁸	Årlig	100 %	100 %	100 %
Stasjoner med assistansetjeneste ¹⁹	Årlig	10	10	10

3.2.4 Etappemål 1.4 – Transportkostnader for godstransport skal reduseres

Jernbanedirektoratet har gitt SSB i oppdrag å utvikle en prisindeks for godstransport med jernbanen. I dag produserer SSB en prisindeks for godstransport på vei, og den nye indeksen er tenkt å bygge på samme prinsipp. Oppdraget har vist seg å være vanskelig, fordi markedet for godstransport er lite og preget av få aktører. Dette, i tillegg til at konfidensialitetshensyn i kontraktene med vareiere veier tungt, har gjort at en relevant indikator for å monitorere prisene for jernbanetransport vanskelig å lage. Jernbanedirektoratet utforsker alle muligheter for å etablere indeksen.

¹⁶ Antall stasjoner som oppfyller følgende kriterier: 1) Adkomst til plattform og plattformkant må som minimum ha gangrampe eller løse skinner for å overvinne nivåforskjeller. *Bare 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.

¹⁷ 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 skinnetopp **, 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

¹⁸ Universelt utformet informasjonssystem: Talestyrt informasjonstjeneste over mobiltelefon for sanntids informasjon om avgangs- og ankomsttider, i kombinasjon med øvrige informasjonskanaler (monitører, anvisere, høytalermeldinger, mobilapp og rutetabeller)

¹⁹ 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.

3.2.5 Kjøp av persontransporttjenester med tog

Jernbanedirektoratet inngår trafikkavtaler med togoperatører om å drive persontrafikk med tog innenfor definerte trafikkpakker. Hensikten er å sikre utførelse av bedriftsøkonomisk ulønnsom persontransport med tog. Målet med konkurranseutsetting er at det skal bidra til et bedre togtilbud ved å åpne jernbanesektoren for forbedringer og gjøre at staten får mer igjen for sin ressursinnsats innenfor jernbanesektoren.

Punktlighet og tilgang til personale har vært de største utfordringer i tredje tertial 2019. Antall forsinkelsestimer var lavere i 2019 enn i de to foregående årene. Nivået var likevel høyt og infrastruktur stod for om lag 80 prosent av alle forsinkelsestimene. I 2019 bidro også et stort omfang av banearbeider til en negativ effekt på punktligheten.

I forbindelse med ruteterminskiftet i desember 2019 og tilbudsforbedringer på Østlandet opplevde Vygruppen AS utfordringer med personellsituasjonen særlig på regiontog Stavanger-Egersund, lokaltog Stabekk-Ski og regiontog Skøyen-Mysen/Rakkestad.

Det henvises til Kapittel 7.4 «Virksomhetens viktigste risikoer» for oversikt over risiko knyttet til kjøp av persontransporttjenester med tog. Jernbanedirektoratet følger opp disse risikomomentene gjennom avtalene med togoperatørene, Bane NOR og Norske tog, og gjennom Norsk fagskole for lokomotivførere.

Trafikkavtalen med Vygruppen AS

Trafikkavtalen 2019–2022 med Vygruppen AS sikrer fortsatt drift av strekninger som ikke er konkurranseutsatt. I tillegg slutfører den innfasingen av nye togsett type 74 og 75 til kapasitetsøkninger på Østlandet, reservemateriell i.f.m. ERTMS-installerings av ombordutstyr og innfasing av bimodale tog i Trøndelag til erstatning for gammelt materiell. Avtalen vil bli erstattet av ny trafikkavtale gjeldende fra ruteterminskiftet desember 2022, som skal omhandle all offentlig kjøpt persontrafikk med tog som på dette tidspunktet ikke er konkurranseutsatt.

I 2019 var det en vekst i antall reiser innenfor Trafikkavtalen med Vygruppen AS på 2,9 prosent sammenlignet med 2018. Økningen er størst ved lokal- og regiontogproduktene mens fjerntogene inkludert nattog hadde en svak negativ utvikling i 2019.

Fornyingen av togparken fortsatte gjennom 2019 hvor Vygruppen AS mottok ti nye togsett som hovedsakelig ble satt inn for å forsterke kapasiteten i avganger med stor etterspørsel på Østlandet. Dette har vært en viktig bidragsyter til trafikkveksten.

Vygruppen AS melder om enkelte utfordringer med punktlighet i 2019 og særlig i og rundt Oslo i august/september i fjor på grunn av infrastrukturfeil på Østfoldbanen samtidig som togtrafikken over Skøyen flere ganger stoppet etter signalfeil. Punktligheten i august var den svakeste målt siden vinteren 2010. Samtidig påvirket det store omfanget av banearbeider punktligheten negativt.

I 2019 endte punktligheten for fjerntog på 83 prosent, en bedring fra 79,9 prosent i 2018. For intercitytogene var punktligheten i 2019 på 86 prosent, en økning fra 83,9 prosent i 2018. Lokaltogene hadde en punktlighet på 89,4 prosent, en tilbakegang fra 91 i 2018. Regiontogene hadde en punktlighet på 89,9 prosent i 2019 mot 89,3 prosent i 2018. Målene i avtalen var i 2019 91 per togproduktgruppe. Dette målet ble ikke innfridd for noen av togproduktgruppene som inngår i Trafikkavtalen i 2019.

Totalt antall forsinkelsestimer var innenfor avtalen med Vygruppen AS 12 955 timer i 2019, hvorav infrastruktur sto for 79 prosent av timene. Totalt sett var antall forsinkelsestimer i 2019 lavere enn sammenlignet med de to foregående årene. Likevel er nivået på infrastrukturavhengige forsinkelsestimer så høyt i 2019 at Vygruppen AS kan ha rett til å reforhandle trafikkavtalen på grunn av punkter som påvirkes av en endring i kvaliteten på infrastrukturen.

I tredje tertial 2019 var det en økning på 22 prosent i antall innstillinger sammenlignet med tredje tertial 2018. Antall operatørvhengige innstillinger økte samme periode med 49 prosent og det var mangell på personell som bidro til dette. Totalt for 2019 var det en nedgang på 20 prosent (611 timer) sammenlignet med 2018.

Vygruppen AS melder om utfordringer knyttet til personelltilgang særlig ved Jærbanen, Østfoldbanen og på lokaltogproduktet Stabekk–Ski. Utfordringene har ikke vært så store at det gir for dårlige leveranser i forhold til avtalens krav om operatørvhengig regularitet hvor kravet er satt per togproduktgruppe.

Utfordringer i tredje tertial knyttet til pålitelighet påvirker også kundetilfredsheten. Totalt sett går den ned med 6,5 prosent fra vårmålingen til 63 poeng. Dette er laveste registrerte kundetilfredshet totaltsett de siste fem årene. Nedgangen er i samme størrelsesintervall i alle regionene.

14. desember 2019 avviklet Vygruppen AS trafikken som inngikk i Trafikkpakke 1 Sør.

Trafikkavtalen med Vy Gjøvikbanen AS

Vy Gjøvikbanen AS melder om en økning i antall reiser i 2019 på 2 prosent. Vy Gjøvikbanen AS har i tråd med trafikkavtalen med Jernbanedirektoratet rett til bonus dersom utviklingen i antall reisende over angitte tellepunkter er over et vist nivå. I 2019 var det totalt 270 000 flere reisende over målene for de angitte tellepunktene i avtalen, og Vy Gjøvikbanen AS vil få utbetalt en bonus på ca 5,7 mill. kroner.

Punktigheten i 2019 var på 88,6 prosent. Dette er en økning fra 2018 hvor punktligheten var på 79 prosent. Vy Gjøvikbanen AS når dermed ikke målet i avtalen på 91 prosent. Avviket skyldes blant annet feil på elkraft/kontaktledningsnett og generell trafikkavvikling (dette utgjør totalt ca 67 prosent av forsinkelsene i 2019).

Antall forsinkelsestimer i 2019 var 487, mot 936 i 2018. Infrastruktur sto for 85 prosent av forsinkelsestimene, Vy Gjøvikbanen AS sto for ca ti prosent og resterende fem prosent skyldtes utenforliggende årsaker som værforhold og slikt. Antall innstillinger var i 2019 435, som også er en bedring sammenlignet med nivået i 2018 på 899. Halvparten av innstillingene i 2019 skyldtes planlagt vedlikeholdsarbeid i og ved sporet, mens en fjerdel av innstillingene skyldtes elfraft/kontaktledningsanlegget. Vy Gjøvikbanen AS oppnådde en operatørvhengig regularitet i 2019 på 99,9 prosent og innfridde dermed målet i avtalen på 99,5 prosent.

Våren 2019 hadde Vy Gjøvikbanen AS en rekordkøy kundetilfredshet med en måling på 79,2 poeng. Høstens resultatene viste en nedgang til 74 poeng, og nedgangen gjaldt for samtlige målepunkter. Vy Gjøvikbanen AS peker på punktlighetsutfordringene for sentrale deler av Oslo med påfølgende mediedekning som mulig årsak. Det er i så fall interessant da Vy Gjøvikbanen AS i samme periode hadde en punktlighet på 94,5 prosent.

Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge AS

Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge AS dekker togproduktene som inngår i Trafikkkpakke 1 Sør; Jærbanen, natt- og dagtog på Sørlandsbanen og Arendalsbanen.

Trafikkstart for Trafikkkpakke 1 Sør og Go-Ahead Norge AS var ved ruteterminskiftet 15. desember 2019. Trafikkstarten var vellykket og Go-Ahead Norge AS har mottatt full bonus som følge av dette.

Go-Ahead Norge AS har etter Trafikkavtalen første rapporteringsfrist 10. juni i år. Tall for antall reiser og lignende fra og med trafikkstart vil rapporteres i første teritalsrapporten for 2020.

Trafikkavtalen med Flytoget AS

Jernbanedirektoratet har en konsesjonsavtale med Flytoget som sikrer Flytoget fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen Oslo Lufthavn–Oslo S med jevn ti-minuttersfrekvens og tyve-minuttersfrekvens på strekningen Oslo S–Asker.

Antall reiser med Flytoget i 2019 var 6,7 millioner, en nedgang på 2,1 prosent fra 2018. Flytogets markedsandel av tilbringertrafikken, målt med egne passasjertellinger opp mot Oslo lufthavns passasjertellinger eksklusive transitt og transfer, landet på 28,8 prosent i 2019. Dette er en nedgang på 0,6 prosentpoeng fra 2019, hvor Flytoget hadde en markedsandel på 29,4 prosent.

Flytogets Kundetilfredshetsindeks for 2019 var 96 prosent, en nedgang på 0,6 prosentpoeng fra 2018. Merk at Flytogets undersøkelse ikke er lik den som blir brukt i øvrige trafikktavtaler med Jernbanedirektoratet og derfor ikke sammenligbar.

Trafikkavtalen med SJ AB om Stockholmstrafikken

Trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket som oppdragsgivere, og SJ AB som leverandør, sikrer to daglige togturer på strekningen Oslo S – Stockholm C. SJ AB rapporterer om

driften for denne trafikken årlig i løpet av første tertial i.h.t. rapporteringskravene i trafikkavtalen. Jernbanedirektoratet vil derfor kommentere utviklingen i denne trafikken for 2019 i neste tertialrapport til SD.

Jernbanedirektoratet besluttet i 2019 at det skulle utløses opsjon for denne avtalen i ytterligere to år for perioden desember 2020 til desember 2022. Hensikten med opsjonsutløsningen er å sikre persontogtilbud på strekningen Oslo–Stockholm under perioden med pågående anleggsarbeider på Kongsvingerbanen.

Trafikkavtale med Trafikverket om Ofotbanen

Jernbanedirektoratet og Trafikverket har gjennom en egen samarbeidsavtale forpliktet seg til å samarbeide om å kjøpe grenseoverskridende persontogtilbud med tog på Ofotbanen. Samarbeidet foregår ved at Trafikverket utad står som oppdragsgiver for konkurranse om nattog til og fra øve Norrland i Sverige og videre over riksgrensen og til Narvik. Togtilbudet utgjør to daglige avganger i hver retning.

Jernbanedirektoratet har mottatt rapportering for 2019, men har stilt noen oppfølgingsspørsmål angående utviklingen i siste kvartal. Som følge av dette vil utviklingen for 2019 rapporteres i neste tertialrapport til SD.

3.2.6 Kjøp av infrastrukturtjenester, drift og vedlikehold

Jernbanedirektoratet inngår fireårig avtale om kjøp av infrastrukturtjenester med Bane NOR, basert på en forutsetning om at bevilgningsene til drift og vedlikehold videreføres i de neste tre årene. Direktoratets kjøp av infrastrukturtjenester, inkludert drift og vedlikehold omfatter utgifter til å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav.

Utgifter til drift omfatter administrasjon, strømforsyning, eiendomsdrift, trafikkstyring, kundeinformasjon, drift av stasjoner og stasjonsarealer, publikumsarealer, adkomster, og parkeringsplasser, vinterdrift, rydding/renhold, og konkurranseutsetting av drift på godsterminaler. Utgifter til vedlikehold omfatter tre hovedkategorier: korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornying.

Vedlikehold er avgjørende for å opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivået og kvaliteten i det eksisterende jernbanenettet og viktig for å nå målene for driftsstabilitet i togtrafikken, som er høy oppetid, punktlighet og regularitet. I løpet av 2019 er det gjennomført punktlighetstiltak i alle områder, men ressursinnsatsen har vært størst i Østlandsområdet, og da spesielt på strekningen Drammen-Oslo S-Lillestrøm. Utover ordinær drift og beredskap er det gjennomført en rekke tiltak innenfor både forebyggende vedlikehold og fornyelse.

I forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan 2018–2029 ble det foretatt vurderinger av hvordan behovet for fornying påvirkes av bl.a. økt trafikk, nye anlegg som tas i bruk og et vanskeligere klima. Det ble anslått et gjennomsnittlig likevektsnivå for uendret etterslep på 3,4 mrd. kroner. I 2019 har Bane NOR fornyet anlegg og infrastruktur for til sammen 2,7 mrd. kroner. Dette er 300 mill. kroner høyere enn minimumskravet satt i statsbudsjettet for 2019, men etterslepet har økt med om lag 700 mill. kroner.

3.2.7 ERTMS

Det er ikke inntruffet hendelser i 2019 som gjør at gjeldene tidsplan eller kostnadsramme er truet. Jernbanedirektoratet har særskilt oppfølging av ERTMS prosjektet gjennom møter med ledelsen i prosjektet.

ERTMS-programmet har hatt blant annet følgende forsinkelser på ulike aktiviteter det siste året:

- Utvikling av TMS mot eksisterende signalanlegg.
- Utvikling av STM-modul (Specific Transmission Module) for håndtering av både eksisterende og nytt signalanlegg.
- Overordnet design av løsningen, samt etablering av testmiljø for signalapplikasjon.

Overordnet risiko

- IT-utvikling av de generiske applikasjonene for trafikkstyringssystemet (TMS), signalsystemet og ombordsystemet.
- Andre infrastruktur- og utbyggingsprosjekter kan påvirke prosjektering og utrulling av ERTMS.
- Ombygging og godkjenning av tog

Risikoreduserende tiltak

Avstemming og etablering av helhetlige planer for programmet har medført redusert risiko knyttet til samarbeid og kompleksitet, som tidligere var rapportert som en vesentlig risiko.

InfraStatus

Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Prosjektet vil ha årlige delleveranser i perioden 2018-2022. InfraStatus har som hensikt å utvikle metoder og verktøy som gir muligheter for å utgi årlige rapporter som dokumenterer tilstand på infrastrukturen basert på modellen som allerede er utviklet og innført i Sveits og Østerrike.

I 3. tertial 2019 er det i hovedsak arbeidet med håndtering/etablering av enhetspriser, Asset-struktur og gjennomgang av datakvaliteten som skal benyttes i modellen for rapport 2019. En god kvalitet på InfraStatus-rapportene betinger god kvalitet i eiendelsregistrene som utgjør grunnlaget. Arbeidet er derfor et viktig hjelpemiddel for å forbedre Bane NORs underliggende systemer. I

kommende kvartal vil det bl.a. arbeides med neste utgave av infrastrukturrapport nr. 2. Denne skal vise status pr. 31.12.2019.

Infrastatus følger oppsatt framdrift. Det tas sikte på å utgi første offentlige rapport i 2021.

Infrastrukturens tilstand

God infrastruktur» er et langsiktig mål for utviklingen av infrastrukturen. Fornyelse av jernbaneinfrastruktur har et svært langsiktig perspektiv, og det er ingen lineær eller direkte sammenheng mellom ressurser brukt på vedlikehold og en tilsvarende direkte forbedring i punktlighet umiddelbart etterpå. Indikatorer fra et år til et annet må derfor betraktes i form av trender over lengre tid.

Over tid observerer Bane NOR en økende feilrate på infrastrukturen, noe som gir en indikasjon på at den generelle tilstanden ikke blir bedre. Det vil derimot kreve en økende innsats knyttet til både fornyelse og vedlikehold for at infrastrukturen ikke forverres på grunn av slitasje og økt alder. I Oslo og omegn registreres det mange stoppende feil, og kort tid mellom feil. Til tross for dette leveres det en forholdsmessig akseptabel oppetid. Erfaring viser at særlig denne infrastrukturen krever mye vedlikehold, og mye oppfølging for å få kontroll på anleggene.

Feil på kontaktledning holdt seg forholdsvis konstant fra 2018 til 2019. Formålet med signal- og sikringsanlegg er å sikre trygg, punktlig togframføring. I den samme perioden var det en liten økning i antall signalfeil som medførte driftsforstyrrelser. I 2019 var det færre feil knyttet til sporutvidelser og skinnebrudd sammenlignet med 2018. Utviklingen fra 2018 til 2019 viser ingen endring i vindskjevheter. For 2019 var feil knyttet til solslyng vesentlig redusert sammenlignet med foregående år. Den varme sommeren i 2018 førte til svært mange tilfeller av solslyng, noe som også bidro til å øke antall forsinkelsestimer dette året.

Tabell 5: God infrastruktur, indikatorer og resultat

	Indikator	Status pr 31.12.2018	Status pr 31.12.2019
Trasè/overbygning			
• Sporkvalitetstall	>90 for baneprioritering 1 – 4	84	83
• Vindskjevheter (2m)	<0,1 per mil per år	0,3	0,3
• Vindskjevheter (9m)	<0,1 per mil per år	0,2	0,2
• Sporutvidelser	<0,1 per mil per år	0,2	0,1
• Skinnebrudd	<0,1 per mil per år	0,2	0,1
• Solslyng	=0	129	24
• Plaskepartier	<1,0 per mil per år	i/t	i/t
Underbygning	=0 avsporinger på grunn av ras og utglidninger per år	i/t	i/t
Elektro			
• KL	<0,2 feil med driftsforstyrrelser per mil per år	0,2	0,3
• Signalanlegg	<2 feil med driftsforstyrrelser per mil per år ¹⁾	4,9	4,9

- Energiforsyningsanlegg <5 feil som påvirker toggangen per år 4 4
- ¹⁾ For Oslo S må krav til feilfrekvens avveies i forhold til kompleksitet i signalanlegget

Påvirkning på toggangen			
Tidstap pga planlagte arbeider og ikke-planlagte saktekjøringer	<1 min per 10 mil	i/t	i/t

3.2.8 Kjøp av infrastrukturtjenester, planlegging

Direktoratet inngår avtaler med Bane NOR om planlegging av større og mindre infrastrukturtiltak. I arbeidet med disse avtalene er det økt fokus på kostnadsstyring og oppnåelse av effektmålet, innenfor de framdrifts- og kostnads mål som er satt. Det sees derfor på mulige reduksjoner og kuttmuligheter i en rekke prosjekter. Direktoratet vurderer dette særskilt i forbindelse med behandling av endringsmeldinger og beslutning om videreføring av ett prosjekt til neste fase.

Det henvises til Kapittel 7.4 «Virksomhetens viktigste risikoer» for oversikt over risiko i prosjektporteføljen. I det følgende gis omtaler av større planleggingsprosjekter (>500 mill. kroner).

InterCity Øst²⁰

Planlegging - Haug-Seut

Prosjektet er i hovedplan- og kommunedelplanfasen, med fastsatt planprogram for kommuneplan med konsekvensutredning for Råde og Fredrikstad. På grunn av de konstaterede kostnadsutfordringene har Jernbanedirektoratet gjennomført prosesser for å identifisere kostnadsreducerende tiltak, samt å vurdere utbyggingsrekkefølge for hele strekningen Haug–Seut–Sarpsborg (se omtale av Seut-Sarpsborg nedenfor). Jernbanedirektoratet har oversendt sin vurdering av alternative tiltak til Samferdselsdepartementet som svar på supplerende tildelingsbrev 8/2019.

Planlegging - Seut-Sarpsborg/Klavestad

Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Prosjektet gjennomføres i bynære strøk som igjen gir flere utfordringer og vesentlige høyere kostnader enn tidligere forventet. Som for parsellen Haug-Seut er det også her avdekket mer utfordrende grunnforhold enn forutsatt.

²⁰ Samferdselsdepartementet har i 3. tertial gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å identifisere kostnadsreducerende tiltak og vurdere utbyggingsrekkefølge for jernbanestrekningen i området Nedre Glomma gjennom supplerende tildelingsbrev 8/2019.

Jernbanedirektoratet har redegjort for sine vurderinger i forhold til kostnadsreducerende tiltak og alternativ utbyggingsrekkefølge for hele strekningen Haug-Seut-Sarpsborg/ Klavestad gjennom sitt svar på supplerende tildelingsbrev 8/2019.

Kommunedelplanen for Seut-Rolvsøy og Rolvsøy - Klavestad forventes vedtatt 2020. Avtalt ibruktagelse er 2026.

InterCity Vest

Planlegging - Tønsberg-Larvik

Kommunedelplanen for parsellen Stokke-Sandefjord er vedtatt, med rettskraftig planvedtak, og parsellen er klar for videre planlegging gjennom detalj- og reguleringsplan.

Bane NOR har innsigelser til kommunedelplanen for Sandefjord-Larvik som ble vedtatt i andre tertial. Innsigelsene skyldes blant annet at vedtaket vil gi økte kostnader sammenlignet med Bane NORs anbefalte alternativ. Meklingen ble avlyst av Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, og saken er sendt direkte for avgjørelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Planarbeid for parsellen Tønsberg-Stokke vurderes videre etter at Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved behandlingen av planprogrammet for Tønsberg-Larvik ga tydelige signaler om at det skal vurderes nedskalerte løsninger i Tønsberg.

I henhold til gjeldende planer skal det vurderes om det er hensiktsmessig å bygge ut dobbeltsporstrekningen Tønsberg-Larvik trinnvis fram mot 2032.

Intercity Dovre

Planlegging - Sørli-Åkersvika

Bane NOR arbeider med å ferdigstille detaljplan, og planlegger for oppstart av ekstern kvalitetssikring (KS2). Framdriftsplanen er basert på en investeringsbeslutning i statsbudsjettet for 2021, og ibruktagelse i 2026 som er i henhold til planen.

Siste estimat for strekningen viser at kostnadene vil bli høyere enn tidligere forventet. Det jobbes nå med kostnadsreducerende tiltak og kvalitetssikring av basisestimatene før oppstart av usikkerhetsanalyse.

Planlegging - Åkersvika-Hamar-Brumunddal

I samarbeid med Hamar kommune arbeides det med en tilleggsutredning og nytt planprogram etter bestilling fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det skal gjennomføres ny kommunedelplanprosess i Hamar med sikte på endelig beslutning i løpet av 2020.

Planlegging - Hove hensetting

Det er avtalt ibrukttagelse av 16 hensettingsplasser på Hove driftsbanegård i 2023, med detaljplan ferdigstilt i 2020. Fylkesmannen i Oppland har innsigelser til reguleringsplanen som kan medføre mekling. Planlagt grunnnerverv utsettes dermed til etter vedtatt reguleringsplan.

InterCity Ringerike

Prosjektet er i detalj- og reguleringsplanfase. Reguleringsplanen ble oversendt i andre tertial 2019, med forventning om vedtak i inneværende år. I første tertial 2020 vil det arbeides med eventuelle tilleggsutredninger i forbindelse med behandling av reguleringsplan, optimalisering av løsninger og forberedelser og oppstart av ekstern kvalitetssikring.

Planlegging - Bergen-Fløyen/Nygårdstangen godsterminal og hensetting Bergen m/grensesnitt

Avtalen omfatter planlegging av nytt dobbeltspor mellom Bergen og Fløyen, i tillegg til ombygging av Nygårdstangen godsterminal for å øke kapasiteten og etablere permanent hensetting i Bergensområdet.

Det ble signert ny rådgiverkontrakt i 3. tertial 2019. Bane NOR arbeider med å optimalisere arealene for en mer effektiv og framtidorientert bruk av godsterminalen.

Avtalen omfatter ivaretagelse av grensesnitt mot Bybanens utbygging, herunder flytting av bilterminal for å frigjøre Mindemyren. Mindemyren ble frigitt innenfor godkjent leveransefrist i 3. tertial. Håndtering av bilgods på jernbane planlegges gjennomført på Nygårdstangen i hele byggefasen av prosjektet.

Forbedret togtilbud Trønder- og Meråkerbanen (Trønderbanen)

Det tidligere planlagte og kvalitetssikrede prosjektet for elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen er gjennomgått for å se på mulighetene for redusert omfang og reduserte kostnader. (del-elektrifisering Trønder/Meråker banen). Avtale om del-elektrifisering Trønder/Meråkerbanen er under etablering.

Fra våren 2021 skal det fases inn nytt togmateriell på Trønder- og Meråkerbanen. Norske Tog har i samråd med Jernbanedirektoratet bestilt 14 nye tog fra Stadler av typen Flirt Type 76 som er bimodale og kan kjøres i både elektrisk og i dieselmodus.

Aktivitetene omfatter planlegging av nødvendige infrastrukturiltak på Trønder- og Meråkerbanen for å oppfylle effektmålene. Det skal tas hensyn til innføring av ERTMS på strekningen ved vurdering av infrastrukturiltak. Det er stram tidsplan både for den videre planleggingen og i forhold til tidspunkt for ibrukttagelse. Det er godkjent oppstart av byggeaktiviteter.

Avtalen gjelder forlengelse av plattformer, flytting av personoverganger og skilting for nøyaktig togstopp. På enkelte stasjoner må det gjennomføres mer omfattende tiltak av hensyn til sikkerhet,

kapasitet og kundevennlige løsninger. Tiltakene gjør det mulig å benytte type 76 på stasjoner og holdeplasser som omfattes av denne avtalen.

3.2.9 Kjøp av infrastrukturtjenester, investeringer

Direktoratet har inntrykk av at Bane NOR har gode prosesser for optimalisering i flere av prosjektene. Når det skjer endringer har imidlertid disse ofte stor konsekvens, noe som har inntruffet for flere av de store prosjektene i 2019. For tiden framover må fokus på kostnader økes og prosjektene og kostnadsutviklingen må følges tettere opp.

I det følgende gis bare omtaler av større utbyggingsprosjekter (>500 mill. kroner) som har investeringsbeslutning fra Stortinget og skal rapporteres særskilt. Det henvises til Kapittel 7.4 «Virksomhetens viktigste risikoer» for oversikt over risiko i prosjektporteføljen.

Utbygging - Sandbukta-Moss-Såstad

Bane NOR har i forbindelse med anskaffelsen av totalentreprisen for grunnarbeidet, den klart største enkeltkontrakten i prosjektet, bare mottatt tilbud som medfører at kostnaden øker i forhold til tidligere anslag for grunnarbeidet. Bane NOR har på bakgrunn av dette varslet behov for økte rammer som får konsekvens både for styrings- og kostnadsrammen.

Utbygging - Venjar-Eidsvoll-Langset

Tiltaket omfatter etablering av dobbeltspor ved å bygge nytt enkeltspor langs det eksisterende enkeltsporet på Gardermobanen mellom Venjar og Eidsvoll, foreta jernbanetekniske tilpasninger på Eidsvoll stasjon og etablere nytt dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Langset. Begge hovedentreprisene er signert og produserer etter planen. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2023 i henhold til plan.

Utbygging - Follobanen – Nytt dobbeltspor Oslo - Ski

Bane NOR har gjennom endringsmelding første tertial 2019 varslet behov for økte styrings- og kostnadsrammer og ett år utsatt ibruktagelse til 2022. Bane NOR har løst kontraktstvistene gjennom egne avtaler med entreprenørene for tunnelboring og Ski stasjon. Arbeidene på Ski pågår mot åpning av vestre del i august 2020 og åpning av ny stasjon sommeren 2022.

Underbygningsarbeidene i Blixtunnelen avsluttes i 2020, mens jernbanetekniske arbeider har startet og er planlagt ferdigstilt i juli 2021.

Endringsmeldingen er knyttet til utsatt ibruktagelse grunnet forsinket tilkomst til eksisterende kulvert, og økte kostnader for regningsarbeider for å gjennomføre resterende arbeider etter at Condotte kontrakten ble hevet.

Utbygging - Drammen-Kobbervikdalen

Tiltaket omfatter utbygging av ti km nytt dobbeltspor mellom Drammen stasjon og Kobbervikdalen, dobbeltspor på strekningen Drammen-Gulskogen og en utvidelse av Drammen og Gulskogen stasjon.

Prosjektet hadde offisiell anleggsstart desember 2019, etter kontrahering av to totalentrepriser for bergtunnel, løsmasse og kulvert. Arbeidet med konkurransegrunnlaget for underbygning Drammen stasjon – Sundhaugen og jernbaneteknikk pågår etter plan, med kunngjøring av prekvalifisering i første tertial 2020.

Bane NOR har i perioden identifisert en mulig kostnadsreduksjon som følge av optimalisering av anleggsgjennomføring, som bl.a. resulterer i at prosjektet ikke har behov for å bygge et midlertidig signalanlegg. Avtalt ibruktagelse er 2025.

Utbygging - Nykirke-Barkåker

Tiltaket omfatter utbygging av 13,6 km nytt dobbeltspor mellom de eksisterende dobbeltsporstrekningene Holm-Nykirke og Barkåker-Tønsberg. I tillegg skal det bygges en ny Skoppum stasjon for å håndtere operativ vending og forbikjøring av godstog i avvik.

Bane NOR har i perioden inngått kontrakter for henholdsvis hovedentreprise underbygning og hovedentreprise jernbaneteknikk. Offisiell anleggsstart var ultimo januar 2020. Avtalt ibruktagelse for tiltaket er 2024.

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

Prosjektet omfatter et nytt enkelt tunnellop gjennom Ulriken, ombygging av spor og stasjonen på Arna, og en kulvert under stasjonsområdet rustet mot 200-års flom i Storelva. Det omfatter videre nye bruer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken tunnel for å tilfredsstille krav til rømming og brannsikkerhet. Ny tunnel planlegges tatt i bruk i 2020 og nytt dobbeltspor planlegges tatt i bruk i 2024 når Nygårdstangen-Bergen-Fløen er planlagt ferdigstilt. Etterarbeider i nytt tunnellop var ferdigstilt juni og jernbanetekniske arbeider er igangsatt. Det er inngått avtale med leverandør av signalteknisk anlegg.

Det er risiko for merkostnader og forsinkelse i prosjektet som følge av at Bybane-prosjektet er prioritert gjennomført før tiltakene som tidligere lå under prosjektet Bergen-Fløen. Prognose for sluttkostnad ligger over styringsmålet fordi Bybanen prioriteres.

3.3 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

Mål: «Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen transportsektoren. I NTP 2018-2029 er det er mål om en årlig forbedring på 4,5 prosent på de parametrene som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet på jernbanen. Nedenfor redegjøres for status i oppfølgingen av trafikksikkerhetsmålene.

3.3.1 Etappemål 2.1 : «Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport»

Det ble i 2019 registrert fire omkomne, og hendelsene er under etterforskning. Det antas at en av disse var en ulykke, mens de øvrige tre antas å ha vært selvpåførte handlinger. Totalt har det vært 17 omkomne de siste fem årene (2015-2019).

Det ble i 2019 registrert tre saker med alvorlig skadde personer, hvor to av sakene fortsatt er under politietterforskning. Totalt har det vært ni hardt skadede de siste fem årene (2015-2019).

Det ble i 2019 registrert 32 såkalte jernbaneulykker. Foruten jernbaneulykker med omkomne og alvorlig skadde personer har det vært flest ulykker i forbindelse med nedring av kontaktledningsanlegg. Stopp i togtrafikken over seks timer teller som en jernbaneulykke, selv om det kan være en teknisk feil. Totalt har det vært 115 jernbaneulykker de siste fem årene (2015-2019). Definisjonen av jernbaneulykker er gitt av Det europeiske jernbanebyrået (ERA) og samsvarer med sektorens rapportering til hhv Statens jernbanetilsyn og ERA.

Dette betyr at måltallene ikke er overskredet for drepte og hardt skadde, men for jernbaneulykker. Dette følger en trend som har vært de siste årene. Det er ingen strekninger som skiller seg særskilt ut når det gjelder antall jernbaneulykker.

Tabell 6: Måltall for sikkerhetsområdet

Parameter – siste fem år	Frekvens	2015	2016	2017	2018	2019	Mål 2019
Maks antall drepte ²¹	T	18	15	13	17	17	≤ 18
Maks antall hardt skadde ²²	T	18	13	12	11	9	≤ 15
Maks antall alvorlige jernbaneulykker ²³	T	134	120	117	116	115	≤ 92

Programområde Sikkerhet og miljø er innrettet for å bidra til å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået på eksisterende infrastruktur. Bane NOR har som infrastrukturforvalter prioritert fem tiltaksområder i 2019: teknisk trafiksikkerhet, rassikring, sikring og sanering av planoverganger, tunnelsikkerhet og miljø. Nedenfor er det kort gjengitt hvilke resultater og forbedringer det har gitt for eksisterende infrastruktur:

Teknisk trafiksikkerhet

Tiltaksområdet har som mål å forbedre tekniske barrierer i infrastrukturen. Et viktig tiltak i 2019 har vært oppgradering fra DATC (delvis hastighetsovervåking) til FATC (fullstendig hastighetsovervåking) på strekningen Oslo S-Lillestrøm. Tiltaket sikrer at tog ikke kan overskride tillatt hastighet, og i tillegg sørge for automatisk nedbremsing i tilstrekkelig tid dersom lokfører ikke reagerer korrekt på lys- eller hastighetssignaler. Arbeidet med ATC-kryssingsbarrierer har fortsatt i 2019 med 18 nye stasjoner.

Rassikring

Tiltaksområdet omhandler tiltak mot flom, skred, samt klimatilpasninger. På Nordlandsbanen har det vært gjennomført kartlegging av og stabiliserende tiltak for løsmasse. Tiltak for rassikring har også vært gjennomført på til sammen 15 prosjekter over store deler av landet. De mest omfattende prosjektene ble gjennomført på Bergensbanen.

²¹ 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.

²² 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.

²³ 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.

Sikring og sanering av planoverganger

Tiltaksområdet prioriterer hovedsakelig usikrede planoverganger som er i daglig bruk på banestrekninger med regulær trafikk. Som tidligere år, er flest tiltak gjennomført i Midt-Norge, hvor det er flest usikrede planoverganger.

Tunnelsikkerhet

Tiltaksområdet inkluderer tiltak knyttet til beredskapssituasjoner som kan oppstå i tunneler som følge av driftsstans eller ulykker. I 2019 er det blitt installert nødlys til gangbaner i flere tunneler både i vest og sør. Det har videre vært en betydelig satsning relatert til både anskaffelse og hensetting av brann- og redningstog for tunnelene i Oslo-området.

Dyrepåkjørsler (miljø)

Tiltaksområdet omfatter blant annet opprydningstiltak og tiltak mot dyrepåkjørsler. I 2019 har tiltak mot dyrepåkjørsler på Nordlandsbanen vært høyt prioritert gjennom godt planlagt bygging av viltgjerder på lengre strekninger.

Oppfølging av Safetec-rapporten

Safetec-rapporten inneholder 19 mulige farer, og det basert på hvordan sentrale personer og aktører vurderte situasjonen våren 2016. Rapporten har blitt fulgt opp sammen med den øvrige utviklingen i sektoren.

Styring av sikkerhet i sektoren var i 2019 eget tema på de årlige kjørelærersamlingene til Norsk fagskole for lokomotivførere. Om lag 300 kjørelærere er med på disse samlingene, og de har bidratt med informative tilbakemeldinger på hvordan sektoren virker i «den skarpe enden», herunder betydning av reformen og øvrige endringer.

3.4 Hovedmål 3 – Miljø

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

Transportsektoren bidrar til klima- og miljøutfordringer. Jernbanedirektoratet skal med sitt ansvar for oppfølging av transportsektoren bidra med å redusere transportutslippene nasjonalt for å nå Norges klimamål for sektoren. Nedenfor redegjøres for status i oppfølgingen av etappemålene knyttet til miljø.

3.4.1 Etappemål 3.1: «Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål»

Regjeringens overordnede og langsiktige mål for transportpolitikken i NTP 2018-29 er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Ikke-kvotepliktig sektor har som mål å redusere utslipp med 45 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå. Transportsektoren står for nesten en tredel av direkte utslipp av klimagasser i Norge, hvor veitrafikk med utslipp tilsvarende 9,1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2018 er største kilde til klimagassutslipp. Totalt har transportutslippene økt med 27 prosent fra 1990-2018 (Miljødirektoratet, 2019). Utslippstall fra den samlede jernbanetrafikken har de siste årene ligget konstant på ca. 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året. Utslipp forbundet med drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen har ført til direkte utslipp på ca. 8000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2019 (inkludert Spordrift).

Jernbanen og kollektivtransporten spiller en nøkkelrolle i møte med økende transporttetter. Det viktigste virkemiddelet i sektoren for å nå etappemålet knyttet til Norges klimamål er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport, slik at gods og passasjer overføres fra mer utslippsintensive transportmidler til jernbane. Tall fra Vy for 2019 viser en samlet økt trafikk på 2,8 prosent, som tilsvarer to millioner flere togpassasjerer. Flere banestrekninger hadde økt trafikkvekst i 2019, blant annet Vestfoldbanen, Bergensbanen og Vossebanen.

Transportmiddeloverføringer til bane har blitt analysert i forbindelse med «Klimakur 2030». Miljødirektoratet og en rekke andre etater har i 2019 på oppdrag fra regjeringen utredet ulike tiltak, virkemidler og tiltakskostnader som kan utløse kutt tilsvarende minst 50 prosent i ikke-kvotepliktig sektor innen 2030. Jernbanedirektoratet har bidratt inn i arbeidet med tiltaksanalyser. Herunder godsoverføring fra vei til bane ved økt tog lengde på Bergens- og Dovrebanen, nullutslippsløsninger for jernbanen, og transportmiddeloverføring ved omlegging til «Rutemodell 2027» på Østlandet.

Innovasjon knyttet til climateknologiske tiltak som kan erstatte bruk av fossilt drivstoff på ikke-elektrifiserte baner har vært et av fokusområdene i 2019. I Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 skal kollektivtrafikken som hovedregel benytte null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff innen 2025. Det er pr 2019 fem jernbanestrekninger som ikke er elektrifiserte og hvor togene benytter diesel som bidrar til klimagassutslipp. Jernbanedirektoratet har derfor i samarbeid med Norske tog, Bane NOR og kjøretøysprodusenter gjennomført prosjektet «NULLFIB». Prosjektet utredet hvilke nullutslippsløsninger er mest aktuell som en varig og robust løsning for å erstatte bruken av fossilt diesel i jernbanen. Utredningen ble gjort med utgangspunkt i dagens teknologiske status, og vurderte alternative løsninger på bakgrunn av samfunnsøkonomisk nytte, klima- og miljøavtrykk og jernbanetekniske forhold. Nordlandsbanen ble tatt som utgangspunkt i analysene. Konklusjonene viser at batteribasert teknologi er det mest aktuelle

alternativet for de ikke-elektrifiserte banene. For at denne løsningen kan fungere også på de lengre banestrekningene, er det nødvendig at batteridriften kombineres med etappevis elektrifisering.

Bane NOR har som samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår hatt miljø på dagsorden i 2019. Større vekt på klima- og miljøhensyn er spesielt gjeldende i kontrakter, hvor det stilles strengere krav til reduksjon av klima- og miljøavtrykk til leverandører. I utbyggingen av Vestfoldbanen er det i prosjektene «Drammen-Kobbervikdalen» og «Nykirke-Barkåker» kontraktfestet krav om bruk av elektrisk kjøretøy og maskiner i tunneler. Alle gravmaskiner og kjøretøy for massetransport innenfor leverandørens byggeplass skal også være fossilfrie. Dette er et viktig bidrag for videre utvikling og implementering av framtidrettede miljøløsninger i bygg- og anleggsbransjen.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har i 2019 videreutviklet verktøyet for beregning av klimagassutslipp ved utbygging og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Verktøyet egner seg til utarbeidelse av klimabudsjett for planlagte tiltak og traséer i tidlige utrednings- og planfaser. Det viser utslipp av klimagasser og energiforbruk fra utbygging, drift og vedlikehold over hele infrastrukturens livsløp, og kan bl.a. brukes til å analysere og dokumentere forskjellige konsepter. Oppdateringene i 2019 har bidratt til å redusere usikkerheten i beregningsresultatene.

Foruten undersøkelser om teknologi og klimagassutslipp, har Jernbanedirektoratet i 2019 økt kunnskapsnivået om jernbanens klimafortrinn. Prosjektet «Klimarisiko» har sett på betydningen teknologi, økonomi og politikk har for jernbanen og Norge i en overordnet klimapolitisk sammenheng.

3.4.2 Etappemål 3.2: «Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy»

Jernbanens innvirkning på støybelastning er primært knyttet til trafikk, men også fornyelse og vedlikehold av banenettet. Bane NOR, som infrastruktureier, jobber langsiktig og strategisk for å forebygge og redusere støy og vibrasjoner. Ved utgangen av 2019 er det beregnet at 1622 personer er utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA. Antall støyutsatte er uendret fra 2018.

På oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet har Jernbanedirektoratet og Bane NOR, i en tverretattlig arbeidsgruppe, utredet kostnadseffektive støyreducerende tiltak. Det er identifisert en tiltakspakke som kan redusere støy fra godstog med 8-10 dBA. Arbeidsgruppen har også kommet med forslag knyttet til nye indikatorer for støy.

3.4.3 Etappemål 3.3: «Begrense tapet av naturmangfold»

Jernbanens evne til å frakte et stort antall varer og personer på et relativt lite beslaglagt område gjør jernbanetransporten arealeffektiv og miljøvennlig. Negativ påvirkning på naturmangfold og vannmiljø skjer hovedsakelig gjennom utbygging av ny infrastruktur, og delvis, men vesentlig mindre, gjennom drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Et viktig mål i utbyggingsprosjekter er å finne

synergier mellom miljøvern og bygging av ny infrastruktur. Bane NOR har i 2019 lagt særlig stor vekt på klima- og miljøhensyn i utbyggingsprosjekter. Et eksempel på dette er elvekulverten under Arna stasjon i Bergen, som ivaretar både krav om klimatilpasning til økte vannmengder og hensyn til naturmangfold i Bergens eneste lakseelv, Storelva.

Regjeringen har vedtatt prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon. Miljødirektoratet, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har utarbeidet en veileder til disse prinsippene.

Jernbanedirektoratet har videre deltatt i arbeidet med å vurdere en ny indikator for naturmangfold som kan brukes til årlig budsjettoppfølging, og ev. i oppfølgingen av de enkelte investeringsprosjektene i sektoren og ny NTP. Arbeidsgruppen bestående av Statens vegvesen, Nye Veier, Jernbanedirektoratet og Kystverket leverte sine forslag til Samferdselsdepartementet i desember 2019. Jernbanedirektoratet har også bidratt i annet tverretattlig arbeid på naturmangfoldområdet, herunder tiltaksplan for pollinerende insekter.

En særegen risiko for tap av naturmangfold er plastforurensning. Den største kilden til mikroplast i Norge er slitasje fra bildekk, men en vesentlig andel antas å stamme fra anleggsarbeid og sprengsteinmasser. Jernbanesektoren har dermed et særskilt ansvar gjennom skjøtsel, vedlikehold og utbygging av jernbanen. Som et ledd i å øke kunnskapsnivået, og på sikt fatte treffsikre tiltak, har Jernbanedirektoratet utført en kartlegging av ulike kilder til utslipp av plast i jernbanesektoren.

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:

- Effektmål 1- Reduserte utgifter til kjøp av persontogtjenester
- Effektmål 4 - Økt effektuttak av infrastrukturinvesteringer
- Effektmål 5 - Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene
- Effektmål 6 - Flere og bedre produkttilbud til trafikantene
- Effektmål 7 - Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport

Målekortet inneholder beregning av indikatorer pr andre tertial, nullpunktsmåling og tekstlig omtale der gevinster ikke lar seg kvantifisere, se vedlegg punkt 7.5.

Reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)

Jernbanedirektoratet har i 2019 iverksatt flere tiltak for å effektivisere driften. Dette arbeidet videreføres inn i 2020 og ett hovedmål er å kunne måle effekter av iverksatt tiltak. Resultatet av

disse tiltakene har likevel form av å øke kvaliteten og redusere arbeidstiden på prosessene, snarere enn reduserte utgifter.

Et konkret eksempel på effektivisering med påfølgende kostnadsreduksjon er beslutningen om å skifte ut direktoratets IKT-utstyr høsten 2019. Beslutningen ble tatt på bakgrunn av et ønske om å avslutte leasingavtalene for å få bedre kontroll med utstyret og dermed unngå utskiftning av alt utstyret hvert tredje år. Effekten er at det oppnås bedre intern kontroll med IKT-utstyret og på den måten kan utfasing av eldre utstyr planlegges uavhengig av løpende leasingavtaler. Årlige besparelse fra og med 2020, som følge av avsluttede leasingavtaler og inngåelse av bedre driftsavtaler, beløper seg til fem mill. kroner. Dette vil gi et direkte positivt utslag på indikatorene for administrasjonsutgifter med effekt allerede for 2019.

Videre ble det i løpet av 2019 igangsatt et arbeid for å digitalisere rekrutteringsprosessen og personal- og lederhåndbøker. Resultatet av dette arbeidet vil bli presentert og lansert for ledere og ansatte i begynnelsen av 2020 og er et betydelig bidrag til digitalisering av administrative tjenester og informasjon.

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

I 2019 startet direktoratet et arbeid med å utvikle systematisk forbedringskultur for å øke gjennomføringsevnen og effektivisere interne prosesser. Lean er valgt som metodisk tilnærming i arbeidet med å utvikle prosessene. Dette betyr at vi i arbeidet skal ha fokus på det som skaper verdi og fjerne de aktivitetene som ikke gjør det. Hensikten er å skape en kultur for kontinuerlig forbedring og nytenkning, gjennom en felles metodikk for å øke fokuset på kundene, kvaliteten og resultatene, med bred involvering av medarbeidere.

Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Det skal rapporteres på fem indikatorer som skal gi et bilde av utgifter til drift og administrasjon i direktoratet. Generelt er det variasjoner mellom Jernbanedirektoratet, Lokførerskolen og Norsk jernbanemuseum, men dette er naturlig da det er vidt forskjellige organisasjoner og oppgaver.

Norsk jernbaneskole ble tilbakeført til Bane NOR med virkning fra 1. januar 2019. Det vises i den sammenheng til kommentarer til tabell 1 i kapittel 2.3. Forholdet nevnt over gjør seg spesielt gjeldene for totalutgifter pr. årsverk, andel administrative utgifter og administrative utgifter pr.

årsverk. Reduksjonen i sistnevnte nøkkeltall kan i sin helhet tilskrives tilbakeføringen av jernbaneskolen.

Reduksjonen i totalutgifter pr. årsverk skyldes et høyere gjennomsnittlig antall årsverk i 2019 enn i 2018. Beregning av årsverk er gjort etter definisjonen i PM 2019-13. Den reviderte definisjonen av utførte årsverk har medført at årsverksverdiene for 2019 avviker fra 2018 og 2017. Antall årsverk 2019 er marginalt høyere etter nye definisjon enn det ville ha vært etter gammel definisjon. Nøkkeltallene i tabell 7 pr. årsverk er derfor litt lavere enn det ville ha vært om det var beregnet med gammel definisjon av utførte årsverk.

Tabell 7: Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Nr	Navn	Teller og nevner		Datagrunnlag totalt	Totalt	Direktoratet	Skolen	Museet
KPI 1	Årsverksutgift	Lønn og sosiale utgifter	2018	229 881 395	1 083 171	1 136 957	1 021 317	829 847
		Antall årsverk		211				
		Lønn og sosiale utgifter	2019	207 148 117	1 068 214	1 104 186	1 124 785	756 459
		Antall årsverk		189				
KPI 2	Totalutgift pr årsverk	Sum totale utgifter	2018	458 566 367	2 160 705	1 681 720	3 477 529	1 984 741
		Antall årsverk		211				
		Sum totale utgifter	2019	359 262 585	1 852 633	1 659 837	3 398 990	1 693 076
		Antall årsverk		189				
KPI 3	Lønnsutgiftsandel	Lønn og sosiale utgifter	2018	229 881 395	50 %	68 %	29 %	42 %
		Sum totale utgifter		458 566 367				
		Lønn og sosiale utgifter	2019	207 148 117	58 %	67 %	33 %	45 %
		Sum totale utgifter		359 262 585				
KPI 4	Andel administrative utgifter	Administrasjonsutgifter	2018	113 918 550	25 %	21 %	31 %	22 %
		Sum totale utgifter		458 566 367				
		Administrasjonsutgifter	2019	77 234 420	21 %	21 %	24 %	22 %
		Sum totale utgifter		458 566 367				
KPI 5	Administrative utgifter pr årsverk	Administrasjonsutgifter	2018	113 918 550	536 769	344 948	1 072 589	439 424
		Antall årsverk		211				
		Administrasjonsutgifter	2019	77 234 420	398 280	345 515	804 121	371 800
		Antall årsverk		189				

3.5.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbanedirektoratets arbeid med samfunnssikkerhet følger av «Strategi for samfunnssikkerhet» med tilhørende «Samfunnssikkerhet - handlingsplan for egen virksomhet». 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 arbeid med informasjonssikkerhet og prinsippene som er lagt til grunn for dette.

Jernbanedirektoratet har i 2019 gjennomført og eller bidratt til gjennomføring av:

- Oppfølging av Safetec-rapporten. Safetec-rapporten beskriver mulige farer tilknyttet jernbanereformen, herunder også for samfunnssikkerhet. Farene er fulgt opp i samarbeid med aktørene i sektoren, herunder nye aktører på persontrafikk.
- Overordnet ROS-analyse for sektoren og bestilling knyttet til implementering av ny sikkerhetslov. Arbeidet ble levert i juni, i samarbeid med Bane NOR.
- Etablering av sikkerhetsorganisasjon for forebyggende sikkerhetsarbeid i direktoratet.
- Utvikling og utprøving av metode for å vurdere samfunnssikkerhet. Metoden ble utviklet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033, og benevnes 3R metoden (robusthet, redundans og restitusjon).
- Bidrag i forskriftsarbeidet knyttet til Totalforsvaret og Jernbanelovens §6b.

3.5.3 Informasjons- og IKT – sikkerhet

- Siden etableringen av Jernbanedirektoratet har IKT-sikkerhet vært et viktig fokusområde for Jernbanedirektøren og resten av ledelsen i direktoratet. Det jobbes kontinuerlig med å evaluere og forbedre tiltak basert på nye trusler som avdekkes.
- IKT-sikkerhet inngår i årshjulet for Jernbanedirektørens kontrollprogram og inkluderer et antall stikkprøver relatert til informasjonssikkerhet generelt og IKT-sikkerhet spesielt. Resultat av stikkprøver dokumenteres og rapporteres til ledelsen i Jernbanedirektoratet.
- Alle avvik relatert til IKT-sikkerhet rapporteres i et «Hendelser/avvik»-system, der et medlem av ledergruppen står som eier og følger opp at årsak til avvik avdekkes og en plan for å lukke avviket blir dokumentert og gjennomført.
- Jernbanedirektoratet deltar i «Samarbeidsforum - IT-sikkerhet i samferdsel» og VDI brukerforum i regi av NSM.

Informasjonssikkerhet- og IKT-sikkerhet er høyt prioritert overfor driftsleverandør. Det er krav om at alle medarbeidere som skal jobbe med Jernbanedirektoratet er registrert og har signert taushetserklæring før de får tilgang. Tiltak er på plass for å sikre at leverandør etterlever informasjonssikkerhetstiltakene som er etablert for Jernbanedirektoratet.

Det blir lagt stor vekt på IKT sikkerhet i direktoratet og sterkere tiltak er aktivert for tilgangsstyring etter hvert som ny funksjonalitet i løsningen er lansert. Det er tatt i bruk biometriske løsning med fingeravtrykk for pålogging til klient. PC-klienter som ikke har siste sikkerhetsoppdateringer stenges ute fra Jernbanedirektoratets nettverk. Det registreres til tider stor aktivitet av målrettede angrep fra nettet, ingen har lyktes med å trenge inn. Flerfaktor autentisering er en viktig faktor for å hindre uønsket tilgang. Det fokuseres på å bevisstgjøre alle brukere gjennom opplæring og stikkprøver, dette har hatt en positiv effekt. Det er utført en ekstern gjennomgang av sikkerhetstiltak i Jernbanedirektoratets skyløsning, der et antall anbefalinger er fulgt opp for å styrke sikkerheten ytterligere.

3.6 Bevilgningens anvendelse

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2019 er hovedsakelig benyttet i henhold til føringer i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2018-2019), og videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2019. Bevilgningens anvendelse dekker Jernbanedirektoratets drift, utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester med tog, i tillegg til kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastrukturen. I tillegg finansierer bevilgningen under kapittel 1330 særskilte transporttiltak, reiseplanlegger og elektronisk billettering, og kjøp av tjenester fra Entur.

I 2019 er det prioritert økt aktivitet i ERTMS-prosjektet, innfasing av nye tog på Østlandet og Vossebanen, økte midler til planlegging av nye investeringer i jernbaneinfrastrukturen og videreføring av pågående jernbaneprosjekter.

Som følge av forsinkelser i planprosessen er behovet for budsjettmidler til Ringeriksbanen og E6 Høgkasset-Hønefoss redusert med om lag 625 mill. kroner sammenliknet med forutsetningene i Prop. 1 S (2018-2019). Bane NOR har i 2019 varslet risiko for endring i behovet for de store prosjektene. Likviditetsbehovet for Follobanen har økt vesentlig, men det er også forventet reduksjoner på andre prosjekter. Årsaken til økningen er knyttet til konsekvensen av hevingen av kontraktene med Condotte og Skanska-saken. Bane NOR har hatt en produksjon på om lag 6,4 mrd. kroner i 2019 på Follobaneprosjektet.

Jernbanedirektoratets kontantregnskap på kapittel 1352 viser brutto utbetalinger tilsvarende 25 690,9 mill. kroner. Målt mot en bevilgning på 26 135,5 mill. kroner tilsvarer dette et mindreforbruk på 444,6 mill. kroner. Jernbanedirektoratets kontantregnskap på kapittel 1330 viser brutto

utbetalinger tilsvarende 63,6 mill. kroner. Målt mot en bevilgning på 70,5 mill. kroner tilsvarer dette et mindreforbruk på 7,0 mill. kroner. Til sammen framkommer et brutto mindreforbruk på 451,6 mill kroner i 2019 på kapittel 1352 og kapittel 1330. Medregnet merinntekter på Kap. 4352 på 14,3 mill kroner, utgjør netto midreforbruk 465,9 mill. kroner i 2019.

Tabell 8: Overordnet økonomiske resultat i mill. kr

Post	2019						
	Tildelingsbrev inkl suppl tb	Overført fra 2018	Justert bevilgning	Disponibel bevilgning	JDIRs omdisp	Utbetalt/ innbetalt	Avvik ift bevilgning
1 Driftsutgifter	361 025 000	23 206 000	384 231 000	384 231 000		370 690 466	13 540 534
21 Planer og utredninger	208 200 000	54 465 000	262 665 000	262 665 000	-168 400 000	97 337 033	165 327 967
70 Persontransport med tog	3 995 100 000	292 709 000	4 287 809 000	4 287 809 000		4 038 652 983	249 156 017
71 Drift og vedlikehold	8 687 000 000		8 687 000 000	8 687 000 000	- 50 636 13	8 451 363 387	235 636 613
72 Planlegging -investeringer	1 642 000 000		1 642 000 000	1 642 000 000	- 85 500 000	1 556 521 424	85 478 576
73 Investeringer	10 289 700 000	522 118 000	10 811 818 000	10 811 818 000	303 900 000	11 115 678 576	- 303 860 576
74 Tilskudd til eksterne.	-		-	-	636 613	636 613	- 636 613
75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	60 000 000		60 000 000	60 000 000		60 000 000	-
SUM kap. 1352	24 979 525 000	1 155 998 000	26 135 523 000	26 135 523 000	-	25 690 880 482	444 642 518
76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering	34 100 000	22 220 000	56 320 000	56 320 000		49 355 126	6 964 874
77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 200 000	-	14 200 000	14 200 000		14 200 000	-
SUM kap. 1330	48 300 000	22 220 000	70 520 000	70 520 000	-	63 555 126	6 964 874
Diverse innbetalinger	- 2 400 000	-	- 2 400 000	- 2 400 000		- 16 661 163	14 261 163
SUM kap. 4352	- 2 400 000	-	- 2 400 000	- 2 400 000		- 16 661 163	14 261 163
1 Særskilte transporttiltak	- 14 200 000		-14 200 000	- 14 200 000		- 14 200 000	-
SUM kap. 4330	- 14 200 000	-	- 14 200 000	- 14 200 000	-	- 14 200 000	-

3.6.1 Kap. 1352 og Kap. 4352

Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Jernbanedirektoratet har en disponibel bevilgning på 384,2 mill. kroner i 2019 på kap. 1352 post 01 Driftsutgifter. Det er utbetalt 370,7 mill. kroner over post 01. Tilknyttet kap. 1352 post 01 Driftsutgifter er det innbetalt 16,7 mill. kroner, noe som er 14,3 mill. kroner høyere enn provenyet på 2,4 mill. kroner, jf. omtale under Kap. 4352. Netto mindreforbruk medregnet merinnbetalinger utgjør 27,8 mill. kroner.

Mindreforbruket skyldes dels lavere lønnsutgifter som følge av turnover og ikke budsjetterte NAV-refusjoner, og dels lavere utgifter knyttet til bruk av eksterne konsulenter da det i større grad enn planlagt er benyttet egne ressurser til ulike oppgaver. I tillegg er det lavere utgifter enn budsjettert knyttet til møter, deltakelse på konferanser og reisekostnader.

Utbetalingene ved Norsk fagskole for lokførere ble 0,5 mill. kroner lavere enn fagskolens andel av bevilgningen på 72,1 mill. kroner, noe som er svært tilfredsstillende. Utbetalingene ved Norsk jernbanemuseum ble 1,2 mill. kroner høyere enn bevilgningen på 36,5 mill. kroner, men dette er mer enn kompensert for med høyere innbetalinger på kapittel 4352, se kommentar nedenfor.

Det er utgiftsført 10,0 mill. kroner i forbindelse med tilbakeføringen av Norsk jernbaneskole til Bane NOR. Disse utgiftene er i stor grad kompensert med høyere innbetalinger på kapittel 4352, også knyttet til tilbakeføringen av jernbaneskolen, ref. kommentar nedenfor.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Bevilgningen på kap. 1352, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger skal dekke kostnaden for direktoratets utredningsbehov og mindre planlegging. Analyser og underlag for neste Nasjonal transportplan (2022-2033) og utredningsgrunnlag for byvekstavtalene er eksempler på viktige interne prosjekter i 2019.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 262,7 mill. kroner i 2019 på kap. 1352, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, hvorav 54,5 mill. kroner er overført fra 2018. Regnskapet for 2019 viser et mindreforbruk på posten tilsvarende 165,3 mill. kroner. Bevilgningen på posten dekker også planlegging som kjøpes av Bane NOR og betales ut via ordinær tilskuddsordning via post 72. Planlegging som er utgiftsført på post 72 omfatter 168,4 mill. kroner av bevilgningen på post 21. Når dette hensyntas utgjør resultatet et overforbruk på 3,1 mill. kroner.

Kapittel 4352 post 01 - diverse innbetalinger

Det er innbetalt 16,7 mill. kroner mot en bevilgning på 2,4 mill. kroner. Merinnbetalingene består av 8,4 mill. kroner knyttet til tilbakeføringen av Norsk jernbaneskole, 1,7 mill. kroner som følge av økt

kjøring med museumstog ved Norsk jernbanemuseum, og 2,8 mill. kroner som følge av økt kursaktivitet ved Lokførerskolen. Videre er det innbetalt 1,4 mill. kroner til direktoratet.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, skal dekke vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2019.

I 2019 framkommer et mindreforbruk på Post 70 på 249,2 mill. kroner som følge av endret risiko og lavere utbetalinger knyttet til avsetninger for usikkerhet ved jernbanereformen og konkurranseutsettingen, og forhold knyttet til andre usikkerhetselementer. Dette gjelder blant annet økt vederlag til togoperatørene for lav oppetid og mye feil i infrastrukturen, opplegg for avvikshåndtering, manglende tilgang på hensetting i forhold til hva som var avtalt.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold

Kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold omfatter drift av infrastruktur, trafikkstyring og kundeinformasjon, korrektivt og forebyggende vedlikehold, fornying av jernbaneinfrastrukturen, og innføringen av ERTMS. Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastrukturtjenester - 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.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 8 687 mill. kroner i 2019 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold. Regnskapet viser et mindreforbruk tilsvarende 235,6 mill. kroner. Avvik skyldes:

- 0,6 mill. kroner omfatter støtte til ERTMS ombordutstyr og utgiftsføres på kap. 1352, post 74 Tilskudd til eksterne.
- 50 mill. kroner nyttes under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer grunnet økt likviditetsbehov i pågående store investeringsprosjekter.

Når omdisponeringene tas hensyn til, tilsvarer avviket på post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold 185 mill. kroner. 185 mill. kroner er ikke utbetalt til Bane NOR grunnet en høyere prognostisert inntektsøkning via kjøreveisavgifter enn forutsetningene i Prop 1 S. Beløpet skulle i nysalderingen omdisponeres til post 70, men grunnet usikkerheter i situasjonen med pågående rettsak mellom Bane NOR og Statens Jernbanetilsyn (SJT), ble ikke omdisponeringen foretatt. Endelig avregning av inntektene gjøres innen 1 mars 2020.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging

Bevilgningen på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 1.642 mill. kroner i 2019 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging. Regnskapet viser et mindreforbruk tilsvarende 85,5 mill. kroner. Avvik skyldes:

- 168,4 mill. kroner av bevilgningen på kap. 1352, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger utgiftsføres på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging, jf. omtale under Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger.
- 293,2 mill. av bevilgningen på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer omfatter planlegging og utgiftsføres på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging. Dette omfatter blant annet planleggingsarbeid for Drammen-Kobbervikdalen i 2019 før investeringsbeslutningen.
- 547,1 mill. kroner av bevilgningen på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging brukes på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer grunnet økt likviditetsbehov i pågående store investeringsprosjekter.

Når omdisponeringene tas hensyn til, foreligger ikke et reelt mindreforbruk på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Bevilgningen på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester fra Bane NOR.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 10 811,8 mill. kroner i 2019 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Regnskapet viser et overforbruk på 303,9 mill. kroner. Avviket skyldes:

- 50 mill. kroner av bevilgningen på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold benyttes under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer grunnet økt likviditetsbehov i pågående store investeringsprosjekter, jf. omtale under Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold.
- 293,2 mill. av bevilgningen på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer omfatter planlegging og utgiftsføres på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging. Dette omfatter blant annet planleggingsarbeid for Drammen-Kobbervikdalen i 2019 før investeringsbeslutningen, jf. omtale under Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging.
- 547,1 mill. kroner av bevilgningen på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging brukes på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer grunnet økt likviditetsbehov i pågående store investeringsprosjekter jf. omtale under Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging,

Når omdisponeringene tas hensyn til, foreligger det ikke et reelt overforbruk på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

Post 74 Tilskudd til eksterne

Kap. 1352, post 74 Tilskudd til eksterne har ingen bevilgning i 2019. Kostnader for støtteordningen til ERTMS ombordsutstyr, som er bevilget på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold utgiftsføres på kap. 1352, post 74 Tilskudd til eksterne.

Det er utbetalt 0,6 mill. kroner i støtte til ERTMS ombordsutstyr i 2019. Støtte er utbetalt til Norske Tog, Cargo Net og Nordic RE-Finance.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Bevilgningen på kap. 1352, post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane omfatter støtte til godstogoperatørene. I 2019 ble 60,0 mill. kroner utbetalt til slike formål:

Tabell 9: Tilskuddsutbetaling til godsoperatører

Selskap	Støtte
CargoNet	39 336 312
GreenCargo	20 471 933
Hectorrail	100 488
Tågakeriet AB	91 267
Totalt	60 000 000

3.6.2 Kap. 1330 og Kap. 4330

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Jernbanedirektoratet har en samlet bevilgning på 56,3 mill. kroner kap. 1352 post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering. Bevilgningen inkluderer 22,2 mill. kroner overført fra 2018. Det er utbetalt 49,4 mill. kroner. Avviket på 6,9 mill. kroner skyldes at finansiering av dette arbeidet i Entur skjer ved etterskuddsvis fakturering av arbeidet. Disse midlene vil dermed dekke arbeid som er utført i 2019, men faktureres i 2020.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 14,2 mill. kroner på kap. 1352 post 77 som er en motpost til inntektsposten på kapittel 4330 post 01.

Post 01 Særskilte transporttiltak – Gebyrer

Dette er inntektsposten for kap. 1330 post 77, og er grunnlag for fakturering av fylker og administrasjonsselskaper. Fra 2019 ble denne fakturert tertialvis, og var ved utgangen av året fakturert i sin helhet.

3.7 Bruk av fullmakter

Fullmakt til å inngå trafikkavtaler

Jernbanedirektoratet kan i 2019 inngå følgende trafikkavtale om persontogtransporttjenester:

- 1 avtale om drift av togtrafikken på Nordlandsbanen («trafikkpakke 2») med varighet inntil ti år.

Per 31.12.2019 har Jernbanedirektoratet inngått avtale i tråd med punkt 1 over.

Fullmakt til å overskride gitt bevilgninger – merinntektsfullmakt

Jernbanedirektoratet kan i 2019 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 2,4 mill. kroner over kapittel 4352, post 01. Regnskapet viser inntekter på 16,7 mill. kroner, noe som gir en merinnbetaling på 14,3 mill. kroner. Merinnbetalingene består av 8,4 mill. kroner knyttet til tilbakeføringen av Norsk jernbaneskole, 1,7 mill. kroner som følge av økt kjøring med museumstog ved Norsk jernbanemuseum, og 2,8 mill. kroner som følge av økt kursaktivitet ved Lokførerskolen. Videre er det innbetalt 1,4 mill. kroner til direktoratet.

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

Tilsagnsfullmakter

Jernbanedirektoratet kan i 2019 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 10: Tilsagnsfullmakt

Tilsagnsfullmakt post 74 Tilskudd til eksterne		År	Mill.kr. (løpende kr)
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	20
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2017	20
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	123
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	10
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2018	133
+	Nye forpliktelser som pådras i	2019	786
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2019	1
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	918

Forpliktelser ved utgangen av 2018 utgjør 133 mill. kroner, hvorav 123 mill. kroner omfatter ERTMS støtteordning for ombordsutstyr og 10 mill. kroner omfatter støtte til Larvik havn for reetablering av spor til havnen. I 2019 ble det gitt tilsagn om støtte til ERTMS ombordsutstyr tilsvarende 786 mill. kroner. Frafall av forpliktelsene i 2019 utgjør 1 mill. kroner og omfatter tilskudd til Norske tog, CargoNet og Nordic RE-Finance for ERTMS ombordsutstyr. Forpliktelser ved utgangen av 2019 utgjør 918 mill. kroner, og er innenfor tildelt fullmakt.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Jernbanedirektoratet kan i 2019:

- 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 framtidige 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	1 500 mill. kroner

Tabell 11: Romertallsfullmakt Post 72 Planlegging av investeringer

Romertallsfullmakt post 72 Planlegging av investeringer		År	Mill.kr. (2019-kr)
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	181
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2017	181
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	282
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	126
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2018	337
+	Nye forpliktelser som pådras i	2019	805
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2019	195
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	947

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018 utgjør 337 mill. kroner. I 2019 pådro direktoratet seg nye forpliktelser tilsvarende 805 mill. kroner, og består i hovedsak av flerårig avtale på indre IC Dovrebanen og en rekke mindre planleggingsprosjekter. Frafall av forpliktelser i 2019 utgjør 195 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2019 er 947 mill. kroner, og er innenfor tildelt fullmakt.

Tabell 12: Romertallsfullmakt Post 73 Investeringer

Romertallsfullmakt post 73 Investeringer		År	Mill.kr. (2019-kr)
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2016	
+	Nye forpliktelser som pådras i	2017	639
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2017	
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2017	639
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	926
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	445
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2018	1 120
+	Nye forpliktelser som pådras i	2019	2 276
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2019	710
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	2.686

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018 utgjør 1 120 mill. kroner. I 2019 pådro direktoratet seg nye forpliktelser tilsvarende 2 276 mill. kroner, og omfatter byggestart av flere prosjekter innenfor programområdene. Frafall av forpliktelser utgjør 710 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2019 utgjør 2 686 mill. kroner, og er innenfor tildelt fullmakt.

ERTMS

Tabell 13: 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
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2017	24 175
+	Nye forpliktelser som pådras i	2018	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2018	914*
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2018	23 791
+	Nye forpliktelser som pådras i	2019	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2019	1 379
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	22 412

*korrigert ift tidligere rapportering for valutatap i 2018 tilsvarende 11 mill. kroner.

I 2017 inngikk direktoratet en avtale med Bane NOR om utbygging av ERTMS. Vederlag i avtalen tilsvarte styringsrammen til ERTMS-prosjektet, med fratrekk for utbetalinger i Jernbaneverket til og med 2016.

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2018 utgjør 23 791 mill. kroner (2019-kr). I 2019 frafalt forpliktelser tilsvarende 1.379 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2019 er dermed 22 412 mill. kroner (2019 kr).

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

Jernbanedirektoratet kan i 2019 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 14: Romertallsfullmakt Post 71 Drift og vedlikehold

Romertallsfullmakt post 71 Drift og vedlikehold		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2018	
+	Nye forpliktelser som pådras i	2019	4 603
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2019	
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	4 603

Fullmakten skal ta hensyn til Bane NORs forpliktelser i det eksterne markedet. I denne sammenheng er Spordrift ikke inkludert beregningene. Forventede forpliktelser ved utgangen av 2019 er 4 603 mill. kroner, hvorav 2 615 mill. kroner forfaller i 2020. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt.

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

Jernbanedirektoratet kan i 2019 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352, post 70:

- a) gi en restverdigaranti for eksisterende materiell (bokførte verdier) på inntil 7 103 mill. kroner
- b) gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 007 mill. kroner. Det legges til grunn 75 prosent restverdigaranti.

Per 31.12.2019 var ansvaret for bokført materiell på 7 036 332 kroner, mens ansvaret for nyinvesteringer og oppgraderinger var på 2 867 000 kroner.

Det ble ikke foretatt utbetalinger under fullmakten i 2019.

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

Jernbanedirektoratet har fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2019. 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 og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter i hele avtaleperioden.

Det er i 2019 gjort endringer i avtalestrukturen for IKT drift- og utstyr, noe som i vesentlig grad har redusert framtidige forpliktelser på dette området, ref. omtale av administrativ effektivitet i kapittel 3.6.1. Videre er det inngått nye leieavtaler ved Norsk jernbanemuseum for å bidra til bedre forhold for oppbevaring av museumsmateriell på flere steder.

Tabell 15: Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret, i mill. kroner.

Forpliktet pr 31.12.2019	Husleie og fellesutgifter	IKT drift, lisenser og DFØ	Renhold	Leasing av IKT-utstyr og biler	Diverse drift	Sum
Mill. kr.	164,1	9,6	0,9	0,7	0,1	175,4



4 Styring og kontroll i virksomheten

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

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

I 2019 har direktoratet justert styringsmodellen for å styrke mål- og resultatstyringen av direktoratet.

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

I arbeidet med budsjett- og økonomistyring er nå nødvendig dokumentasjon på plass. Direktoratet har opprettet et eget fagteam for økonomirapportering og prognoser. Teamet består av medlemmer på tvers av organisasjonen. Fagteamet er opprettet for å styrke økonomistyringen ytterligere i direktoratet. Fagteamet har ansvar for å sikre en samlet økonomirapportering til ledergruppen, der tildeling og anvendelse av fullmaktene inngår som en del av rapporten.

4.1 Overordnet risikovurderinger for 2019

Jernbanedirektoratet har gjennom 2019 hatt jevnlig risikovurderinger, gjennomført av ledergruppen. Oppsummeringen av risikobildet for 2019 og utvikling gjennom året framkommer av vedlegg 7.4.

Jernbanedirektoratets viktigste risikoer ved inngangen til 2020 er knyttet til kostnadsutviklingen i utbyggingsporteføljen og gjennomføringen av konkurranseutsettingen av offentlig kjøp av persontrafikk.

4.2 Intern kontroll

I løpet av 2019 har direktoratet styrket ressursene knyttet til internkontrollen, og instruks for internkontroll og risikostyring er vedtatt. Jernbanedirektoratet har utarbeidet en oppdatert styringsmodell som tydeliggjør direktoratets mål og strategier. Arbeidet med å integrere dette i den operative styringen av direktoratet er godt i gang. En bedre målstruktur danner grunnlaget for å styrke internkontrollen i direktoratet. Det er besluttet at internkontroll skal være et gjennomgående

tema for ledergruppene i direktoratet gjennom 2020, og dette vil være et supplement til å styrke kulturen for god og tilstrekkelig internkontroll.

I 2019 er det gjort kontroller knyttet til elementer innenfor reisevirksomheten i direktoratet, uten at det er avdekket avvik. Det er etablert nøkkeltallrapportering innenfor HR-området, som gir direktoratet et godt grunnlag for å følge opp egne ansatte. Det har blitt fokusert spesielt på å avdekke og forebygge brudd på arbeidstidsbestemmelsene, og HR-rapporten sikrer direktorat en god oversikt også innenfor dette området.

Jernbanedirektøren gjennomførte fem revisjoner i 2019, i all hovedsak med ekstern revisjonsressurs og tre stikkprøvekontroller. Revisjonene var i stor grad innrettet mot å undersøke om direktoratets styring og kontroll gjennomføres i tråd med forutsetningene. Dette ble gjort gjennom revisjon av mål og resultatstyring, revisjon av internkontroll og gjennom evaluering av styringssystemet. I tillegg ble det gjennomført revisjon og stikkprøvekontroll av informasjonssikkerheten, revisjon av HMS og stikkprøver knyttet til arkivering, og journalføring og bruk av endringsprotokoller. Kontrollene viser et forbedringspotensial innenfor flere områder. Oppfølgingsansvarlig er definert, handlingsplaner er utarbeidet og tiltak følges opp.

4.3 Administrative forhold

EØS-arbeidet

Jernbanedirektoratet og Entur har i 2019 deltatt i internasjonalt arbeid rundt standardisering innen reiseplanlegging og billettering, spesielt på EU-nivå. Dette arbeidet vil videreføres i 2020.

Direktoratet og Bane NOR har også jobbet videre med arbeid knyttet til standardisering av jernbanetekniske data, gjennom prosjektet «Digitalisering 2020», inkludert aktivt deltakelse i dialog med andre europeiske land om en hensiktsmessig deling av data om infrastruktur, kjøretøy og operative ruteplaner for skinnegående transport. Gjennom deltakelse i UITP, internasjonale arbeidsgrupper og nordisk myndighetssamarbeid, følger Jernbanedirektoratet aktivt med i utvikling av transportolitikk i EU og andre land, med spesiell vektlegging av utvikling innen digitalisering, konkurranseutsetting, klima- og miljø.

Tilgjengelighet av offentlige data

Jernbanedirektoratet har i 2019 fulgt opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren gjennom utarbeidelse av en handlingsplan og gjennom dialog med virkemiddelselskapene. Direktoratet har gjennom dette avdekket betydningen av å se det videre arbeidet med tilgjengeliggjøring av data i en større sammenheng. Da må man vurdere både tilgang, eierskap og anvendelse/ analyse, av (stor)data i sektoren. Dette arbeidet vil fortsette i 2020, i samarbeid med både aktører i jernbanesektoren og i samferdselssektoren for øvrig.

Arbeid med å øke antall lærlinger

Jernbanedirektoratet skal fortsette med to lærlinger innen i kontor- og administrasjonsfaget og i tillegg skal det inngås en ny avtale om lærling for perioden 2020 – 2022.

Fellesføring – inkluderingsdugnad

Jernbanedirektoratet (JDIR) har i sin rekrutteringsprosess en praksis som skal inkludere flere arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne og hull i CV-en. I våre stillingsannonser er det tatt inn informasjon om mangfold, der inkluderingsmålene gjenspeiles. Ved rekruttering av nye medarbeidere skal minst én kvalifisert søker som oppgir å ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en innkalles til intervju. Ved slutten av 2019 ble innstillingsmalen justert, slik at det må begrunnes særskilt hvorfor søkere fra denne kategorien eventuelt ikke er innkalt til intervju.

Direktoratet har ikke nådd målet om fem prosent nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en i perioden. Vi har hatt et begrenset tilfang av kvalifiserte søkere innenfor denne kategorien.

Direktoratet skal videreutvikle rutiner og arbeidsformer i rekrutteringsprosessen med sikte på å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad. Et viktig tiltak i den forbindelse er større bevisstgjøring internt om målene i inkluderingsdugnaden, og hvordan direktoratet kan bidra til at målene nås.

Direktoratet ønsker også delta i et nytt traineeprogram i staten for personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en.

Fellesføring – motvirke arbeidslivskriminalitet

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, som beskriver bestemmelser knyttet til barnearbeid, arbeidslivskriminalitet og så videre. Vedlegget vil følges opp gjennom øvrig oppfølging av Trafikkpakkene etter hvert som disse har trafikkstart. Jernbanedirektoratet vil redegjøre for resultatene når de foreligger.

Likestilling i virksomheten

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

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Jernbanedirektoratets arbeid med likestilling, mangfold og diskriminering videreutvikles i tråd med direktoratets oppgaver og mål. Direktoratet jobber kontinuerlig for å være en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsplass som sikrer mangfold, bredde og riktig kompetanse i sammensetningen av ansatte. Det gjøres gjennom rekruttering og utviklingsmuligheter, og reflekteres i lønns- og arbeidsforholdet.

Kjønn og lønn

Pr. 31.12.2019 var det 189 ansatte i direktoratet (inkludert Norsk Jernbaneskole), med en fordeling mellom kvinner og menn på henholdsvis 41 prosent og 59 prosent. Ved Norsk jernbanemuseum var det 24 ansatt, og kvinneandelen utgjorde 52 prosent og menn 48 prosent.

Andel kvinner i direktoratet har økt noe siden 2018, da fordelingen mellom kvinner og menn var på henholdsvis 37 prosent og 63 prosent. På ledernivået (direktører og avdelingsdirektører) har direktoratet 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. Direktoratet skal ikke ha ubegrunnede lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Våre lønnsstatistikker viser ingen tendenser til lønnsforskjeller som kan tilskrives kjønn.

HMS og arbeidsmiljø

Direktoratets arbeidsmiljøutvalg skal virke for gjennomføring av et fullt forsvarlig arbeidsmiljø, delta i planlegging av verne- og miljøarbeid, og følge utvikling som angår arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd (jf. Arbeidsmiljøloven §7-2). Det gjennomføres kvartalsvise AMU-møter.

Vernetjenestene består av et hovedverneombud, og to vara. Vernerunder er gjennomført med ansattes fysiske arbeidsmiljø i fokus. Direktoratet har også et medvirkningsutvalg som består av representanter fra arbeidsgiver- og arbeidstaker siden. Utvalget har månedlige møter.

Det er et samarbeidsutvalg i direktoratet for behandling av saker som er relevante for medbestemmelse. Både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i samarbeidsutvalget består av faste medlemmer med tilhørende faste varamedlemmer. Utvalget har månedlige møter.

Informasjonssikkerhet og personvern

Med innføringen av ny personvernlovgivning (GDPR), gjennomførte direktoratet et prosjekt for å sikre etterlevelse av lovgivningen. Dette arbeidet førte til et større vekt på internkontroll, og resulterte i flere viktige dokumenter og etablering av nye rutiner for behandling av personopplysninger.

Direktoratet har også laget en personvernerklæring som er tilgjengelig på våre hjemmesider.

Informasjon om regelverk og annen informasjon legges fortløpende ut på intranettet.

Det har i 2019 vært gjennomført opplæring for alle ansatte med informasjonsformidling og bevisstgjøring i fokus innenfor områdene informasjonssikkerhet, cybersikkerhet, personvern og antikorrupsjon.

Etnisitet og nedsatt funksjonsevne

Direktoratet vurderer alle søkere likt, uavhengig av etnisk bakgrunn og funksjonsevne. I stillingsannonserne blir alle kvalifiserte kandidater 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 innvandrebakgrunn fra landgruppe 2 (jf. SSBs definisjon³²) innkalles til intervju, dersom vedkommende er kvalifisert. Kvalifikasjonsprinsippet legges alltid til grunn i våre ansettelser, men hensynet til mangfold og inkludering skal ivaretas når kvalifikasjonskravet ellers er innfridd.

Sykefravær

Direktoratet hadde i 2019 et samlet sykefravær på 4,1 prosent. Fraværet for 2017 og 2018 inkluderte hele Norsk Jernbaneskole, og er dermed ikke sammenlignbart fraværet for 2019.

Direktoratet jobber aktivt og målrettet for å holde sykefraværet på et lavt nivå, og har faste prosedyrer for oppfølging av sykefravær.

Beskyttelse mot mobbing og trakassering

Det skal være trygt å varsle om kritikkverdige forhold i direktoratet. Alle ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten har i 2019 gjennomført et seminar i regi av Arbeidstilsynet, om riktig håndtering av varsler. Direktoratet har også etablert et system for varsling og håndtering internt, som er gjort kjent i organisasjonen. Det skal lages en prosedyre for hvordan mottak av varsler til oss som ekstern myndighet skal håndteres.

Krav om lærlinger i statlige virksomheter

Direktoratet har i 2019 to lærling i Kontor- og administrasjonsfaget, i samarbeid med Opplæringskontoret for statlige virksomheter i Oslo og Akershus (OK stat). Avtaler er inngått for en periode på to år, og den ene utløper i august 2020.

Tabellene under viser oversikt med fordeling etter lønnstitler i staten og i henhold til krav i Prop. 1 S (2018-2019) og tildelingsbrev 2019.

Tabell 16: Kjønn, stillingskategori og lønn for Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet		Kjønnsbalanse			Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Antall	Kvinner	Menn	I alt
Totalt i virksomheten	2019	41 %	59 %	189	62 195	63 694	63 075
	2018	37 %	63 %	213	59 843	60 123	60 019
Direktører og avdelingsdirektører	2019	27 %	73 %	11	101 807	92 891	95 322
	2018	27 %	73 %	15	108 075	88 574	93 774
Mellomledere/seksjonsledere	2019	53 %	47 %	15	83 306	73 573	79 609
	2018	55 %	45 %	11	82 217	74 297	78 608
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2019	42 %	58 %	128	58 768	59 051	58 934
	2018	35 %	65 %	141	57 789	56 722	57 093
Saksbehandlere og kontorstillinger	2019	80 %	20 %	5	41 745	39 967	41 390
	2018	80 %	20 %	10	39 045	37 831	38 802
Ingeniører og arkitekter	2019	38 %	62 %	28	59 764	65 219	63 271
	2018	36 %	64 %	33	54 832	59 353	57 709
Annet	2019	0 %	100 %	2	-	84 572	84 572
	2018	0 %	100 %	3	-	56 763	56 763

Tabell 17: 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	2019	52 %	48 %	24	39 698	45 485	42 591
	2018	55 %	45 %	22	28 441	44 796	35 875
Direktører og avdelingsdirektører	2019	0 %	100 %	1	-	74 758	74 758
	2018	0 %	100 %	1	-	72 992	72 992
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2019	50 %	50 %	8	44 640	46 613	45 626
	2018	67 %	33 %	6	43 845	50 011	45 900
Saksbehandlere og kontorstillinger	2019	100 %	0 %	7	35 049	-	35 049
	2018	100 %	0 %	8	20 739	-	20 739
Ingeniører og arkitekter	2019	0 %	100 %	1	-	43 771	43 771
	2018	0 %	100 %	1	-	42 838	42 838
Annet	2019	14 %	86 %	7	50 750	39 827	41 388
	2018	0 %	100 %	6	-	38 686	38 686

Tabeller under viser deltidsansatte og midlertidig ansatte per 31.12.2019.

Tabell 18: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og foreldrepermisjon - prosentandel kvinner og menn

Jernbanedirektoratet	Deltid (%)		Midlertidige ansatte (%)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2019	0	100 %	86 %	14 %	42 %	58 %	59 %	41 %
2018	0	100 %	55 %	45 %	26 %	74 %	93 %	7 %

Tabell 19: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og foreldrepermisjon - prosentandel kvinner og menn

Norsk Jernbanemuseum	Deltid (%)		Midlertidige ansatte (%)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2019	100 %	0 %	100 %	0	51 %	49 %	0 %	0 %
2018	100 %	0 %	50 %	50 %	75 %	25 %	0 %	0 %

Tabell 20: Legemeldt sykefravær - prosentandel kvinner og menn

Legemeldt sykefravær (%)	Jernbanedirektoratet		Norsk Jernbanemuseum	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2019	62 %	38 %	16 %	84 %
2018	64 %	36 %	47 %	53 %

5 Vurdering av framtidutsikter

Rask utvikling av ny teknologi, nye forretningsmodeller og økende oppmerksomhet mot miljø og klima, påvirker utviklingen av jernbanesektoren. Bærekraftige løsninger vil være en forutsetning for hele transportsektoren fram mot 2050. Toget må være pålitelig og kapasiteten i transportsystemet må utnyttes effektivt. Å forstå store utviklingstrekk, trender, drivkrefter og å ta i bruk ny teknologi blir avgjørende for Jernbanedirektoratets satsing og utvikling av sektoren.

Samfunnet og kundens behov for mobilitet, et attraktivt transportsystem og effektiv næringstransport er viktige drivere for utviklingen av jernbanen, og utgangspunktet for planlegging av tilbudsutviklingen med tilhørende behov for infrastruktur. For å lykkes må togtilbudet utvikles med utgangspunkt i kundenes behov.

Uavhengig av teknologiutvikling mener Jernbanedirektoratet at det er flere viktige markeder og satsingsområder der toget vil være en helt sentral del av løsningen på samfunnets transportutfordringer fram mot 2050. Det vil kreve forbedringer av jernbanen. Det blir avgjørende å sikre en stabil drift med tilfredsstillende punktlighet og regularitet. Tilbudet og kapasiteten må styrkes for at jernbanen skal kunne møte samfunnets behov for transport. Befolkningsveksten alene vil kreve en betydelig kapasitetsøkning. Skal toget ta ytterligere andeler av transporten, må togtilbudet tilpasses samfunnets og kundenes behov i enda større grad.

Et avgjørende premiss for å opprettholde et pålitelig tilbud ligger i drift og vedlikehold. Samtidig forventes det mindre handlingsrom i norsk økonomi, noe som krever mer effektiv ressursbruk og mer for pengene. Dette vil jernbanen løse ved å ta i bruk ny teknologi.

Behovet for transport har tradisjonelt økt ved økonomisk vekst og en økning av befolkningen. Fleksible arbeidsforhold, mer fritid og en overgang fra eierskap til delingsøkonomi vil påvirke hvordan vi organiserer reisehverdagen og transporten i Norge fram mot 2050, men det er usikkert når, hvordan og i hvor stor grad.

Sammensetningen av befolkningen endres, og med det kan også transportetterspørselen bli endret. Når det kommer til arbeidsreiser, kan mer fleksibel arbeidstid og færre i arbeidsløst alder redusere rushtidstoppe.

Forventet økonomisk utvikling er anslått til å være 0,8 prosent pr. innbygger p.r år fram mot 2050. En digital økonomi kan bidra til vekst og sysselsetting ved å skape grunnlag for nye tjenester, investeringer og innovasjon, lette tilgangen til større markeder og redusere ulempene med store avstander. I tillegg kan teknologiutviklingen bidra til effektivisering og økt produktivitet. Økonomisk utvikling vil påvirke husholdningenes inntektsutvikling og konsum. Ifølge SSB brukte husholdningene i 2019 omlag 15 prosent av inntekten på transport. I transport inngår transporttjenester, bilkjøp og

drivstoff. Transport var den nest største utgiftsposten, etter utgifter til bolig, som var den største. Utgiftsandelen til transport har vært stabil siden 1980. Det som har endret seg mest er utenlandskonsum, der reiser til utlandet har økt. Det er usikkert om denne trenden vil fortsette.

Fram mot 2050 antar Jernbanedirektoratet at sentraliseringen vil fortsette å øke, og rundt 85 prosent av befolkningen forventes å bo i tettbebygde strøk. Knutepunktutviklingen og veksten rundt stasjonsbyene vil trolig fortsette, og storbyområdene vil ekspandere.

Jernbanedirektoratet forventer at omtrent 50 prosent av alle personbiler er selvkjørende i 2050. Førerløse busser er trolig i ordinær bruk i perioden 2030-2040, men hovedsakelig på korte kjente ruter og lange turer på hovedveiene. Det antas at alle nye rutetilbud i 2050 vil være betjent av selvkjørende kjøretøy. Autonome tilbringertjenester til stasjonene vil styrke togets flatedekning og kundegrunnlag. Jernbanedirektoratet forventer at mer enn halvparten av alle tog opereres autonomt innen 2050, der gods- og lokaltogene vil være først ute.

Innen 2050 antas de fleste transportkjøretøy å være 100 prosent elektrifiserte, og det langsiktige målet om å være utslippsfrie kan nås. Store deler av jernbanen er allerede elektrifisert, slik at de største effektene oppnås ved videre elektrifisering av skip, bilpark og fly.

I den siste tiden har det vært omfattende endringer i rammebetingelsene til transportsektoren ved skjerpede krav til reduksjon av klimagassutslipp, mer for pengene og varsel om mulig lavere økonomiske rammer. Det relative klimafortrinnet til jernbanen reduseres i takt med overgangen til nullutslippskjøretøy i veitrafikken. Kapasitetsproblemer, miljølemper og arealknapphet i byene vil imidlertid kunne føre til et stort behov for et alternativ til veitransport. Kollektive løsninger vil fortsatt være et viktig satsingsområde for å sikre god mobilitet. Jernbanen forventes å fortsatt være attraktiv, grunnet arealeffektivitet, energieffektivitet, lave klimagassutslipp, pålitelighet, sikkerhet og komfort.

Endringene innen jernbanen har vært betydelige. Jernbanereformen, På rett spor, er gjennomført og Jernbanedirektoratet er opprettet med et utvidet kollektivansvar, tydeligere kundefokus og en samlende kraft for hele sektoren. Innføring av konkurranseutsetting har gitt mer effekt av den statlige ressursinnsatsen og større dynamikk, innovasjon og økt kundeorientering i persontogmarkedet. Jernbanedirektoratet forventer at dette også er effekten av kommende trafikkpakker på Østlandet.

Nasjonale standarder og gjennomgående løsninger for reiseplanlegging er innført, og mer samordnede billettløsninger vil om kort tid gjøre det enda enklere å reise. Bedre koordinering av togtilbudet mot annen kollektivtransport, pågående samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og regionene, og lokale administrasjonsselskap skal videreutvikles og styrkes. Et viktig satsingsområde i tiden framover er bedre ruteopplysning og billett kjøp for internasjonale reiser.

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelseskomentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2019

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, når 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 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. Bevilgningen til museet kanaliseres gjennom direktoratet og gis i et eget tildelingsbrev. Videre gjennomføres det etatsstyring tilpasset tidsfristene for tertial- og årsrapportene.

For 2019 er det besluttet at årsregnskapet for Norsk jernbanemuseum ikke skal konsolideres inn i direktoratets regnskap, men bare presenteres i museets egen årsrapport. Dette er en endring fra tidligere år. Det presiseres derfor at forklaringene til avvik på postene under tildeling nedenfor ikke inkluderer tall for Norsk jernbanemuseum. Dette i motsetning til avviksforklaringene i kapittel 3.7 om bevilgningens anvendelse der avvik for Norsk jernbanemuseum er inkludert, og tabell 1 nøkkeltall og tabell 6 indikatorer der verdier for norsk jernbanemuseum er inkludert.

Note A og B til bevilgningsrapporteringen er allikevel oppgitt samlet for Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. Årsaken til dette er at det ikke søkes om overføring av mindreforbruk for Norsk jernbanemuseum separat.

I årsrapporten 2019 for Norsk jernbanemuseum er årsregnskapet for museet presentert i sin helhet, med tilhørende kommentarer til note A og note B.

Norsk jernbaneskole ble med virkning fra 1. januar 2019 tilbakeført til Bane NOR. Tilbakeføringen medførte at 37 ansatte sluttet og ble overført til Bane NOR gjennom en virksomhetsoverdragelse. Norsk fagskole for lokomotivfører drives videre som en enhet i direktoratet.

Tildeling

Jernbanedirektoratet hadde i 2019 en samlet bevilgning på 26,2 mrd. kroner. I tillegg har direktoratet merinntekter og belastningsfullmakt over kapittel 1330, post 76.

Mindreforbruk post 01 Kap. 1352

Jernbanedirektoratet har et netto mindreforbruk over post 01 på 26,0 mill. kroner, inkludert merinntekter. Det skyldes i hovedsak lavere driftsutgifter i direktoratet og at innbetalingene er vesentlig høyere enn bevilgningen.

Mindreforbruket består av reduserte lønnsutgifter som følge av ikke budsjettert turnover og refusjoner fra NAV, og dels lavere utgifter knyttet til bruk av eksterne konsulenter, fordi det i større grad enn planlagt er benyttet egne ressurser til ulike oppgaver. I tillegg er det lavere utgifter enn forutsatt knyttet til møter, deltakelse på konferanser og reisekostnader.

Utbetalingene ved Norsk fagskole for lokførere ble 0,5 mill. kroner lavere enn fagskolens andel av bevilgningen på 72,1 mill. kroner. Det er utgiftsført 10,0 mill. kroner i forbindelse med tilbakeføringen av Norsk jernbaneskole til Bane NOR. Disse utgiftene er i stor grad kompensert med høyere innbetalinger på kapittel 4352, også knyttet til tilbakeføringen av jernbaneskolen

Mindreforbruk post 21 Kap. 1352

Utbetaling på post 21 utgjør 97,3 mill. kroner. Avviket i forhold til bevilgning er 165,3 mill. kroner. Av dette er 168,4 mill. kroner utgiftsført over post 72, ref. beskrivelsen under kapittel 3.2.9.

Mindreforbruk post 70/71 Kap. 1352

Når man tar hensyn til foretatte omdisponeringer tilsvarer avviket på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold 185 mill. kroner. 185 mill. kroner er ikke utbetalt til Bane NOR grunnet en høyere prognostisert inntektsøkning via kjøreveisavgifter enn forutsetningene i Prop 1 S.

Beløpet skulle i nysalderingen omdisponeres til post 70, men forklart med usikkerheter i situasjonen med pågående rettssak mellom Bane NOR og SJT, ble ikke omdisponeringen foretatt. Endelig avregning av inntektene gjøres innen 1 mars 2020.

Mindreforbruk øvrige poster Kap. 1330/1352

For forklaring på avvikene på postene 72-77 vises det til kapitlene 3.7.1/3.7.2.

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 15.3.2020



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 innbetalinger 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 2019. Bevilgninger vises ikke som inntekter i kontantregnskapet.

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

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

Bevilgningsrapporteringen

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

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

knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

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

Artskontorrapporteringen

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

6.3 Bevilgningsrapporteringen

6.3.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole

Oppstilling av bevilgningsrapportering per 31.12.2019:

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merutgift (-) og mindretgift
1352	Jernbanedirektoratet	01	Driftsutgifter	2,3,4,5	347 731 000	333 335 765	14 395 235
			Spesielle driftsutgifter - planer og				
1352	Jernbanedirektoratet	21	utredninger		262 665 000	97 337 033	165 327 967
1352	Jernbanedirektoratet	70	Kjør av persontransport med tog	7	4 287 809 000	4 038 652 983	249 156 017
1352	Jernbanedirektoratet	71	Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold		8 687 000 000	8 451 363 387	235 636 613
1352	Jernbanedirektoratet	72	Kjøp av infrastruktur tjenester - planlegging av investeringer		1 642 000 000	1 556 521 424	85 478 576
			Kjøp av infrastruktur tjenester -				
1352	Jernbanedirektoratet	73	investeringer		10 811 818 000	11 115 678 576	-303 860 576
1352	Jernbanedirektoratet	74	Tilskudd til eksterne		0	636 613	-636 613
			Tilskudd til godsoverføring fra vei til				
1352	Jernbanedirektoratet	75	jernbane		60 000 000	60 000 000	0
	Særskilte		Reiseplanlegger og elektronisk				
1330	transporttiltak	76	billettering		56 320 000	49 355 126	
	Særskilte						
1330	transporttiltak	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS		14 200 000	14 200 000	
1633		01	Nettoføringsordningen		0	38 123 330	
<i>Sum utgiftsført</i>					26 169 543 000	25 755 204 237	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2019	Merinntekt og mindreinntekt(-)
4330	Særskilte	01	Gebyrer	1	14 200 000	14 200 000	0
4352	transporttiltak	01	Diverse inntekter	1	1 400 000	13 946 106	12 546 106
5605	Diverse inntekter	83	Renteinntekter til staten	4	0	18 845	18 845
5309		29	Tilfeldige inntekter		0	231 840	

5700	72	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	0	23 305 265	
<i>Sum inntektsført</i>			15 600 000	51 702 055	36 102 055
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet			25 703 502 182		
Kapitalkontoer					
60094501		Norges Bank KK /innbetalinger		40 443 260	
				-25 747 268	
60094502		Norges Bank KK/utbetalinger		541	
713213		Endring i mellomværende med statskassen	8	3 323 099	
<i>Sum rapportert</i>				0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)					
			31.12.2019	31.12.2018	Endring
713213		Mellomværende med statskassen	8	-7 234 784	-10 557 883
					3 323 099

* Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter (gjelder både for utgiftskapitler og inntektskapitler). Se note B *Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år* for nærmere forklaring.

Tildeling for Norsk jernbanemuseum 2019 kommer i tillegg før følgende kapitler og post:

1352.01 med 36,5 mill kr
4352.01 med 1,0 mill kr

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter			
Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135201	23 206 000	361 025 000	384 231 000
135221	54 465 000	208 200 000	262 665 000
135270	292 709 000	3 995 100 000	4 287 809 000
135271		8 687 000 000	8 687 000 000
135272		1 642 000 000	1 642 000 000
135273	522 118 000	10 289 700 000	10 811 818 000
135274	0	0	0
135275		60 000 000	60 000 000
133076	22 220 000	34 100 000	56 320 000
133077	14 200 000		14 200 000

Note A vsier samlet bevilgning for Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. I årsrapport 2019 for Norsk jernbanemuseum vises note A som museets andel av den samlede bevilgning på kapitler og post 1352/4352/01.

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	Innsparinger/ overføringer jf. Stikkordsfullmakt***	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten **
135201/435201		13 541		13 541	14 261		27 802	[5% av årets tildeling i note A]	18 051
135221	kan overføres, kan nyttes under post 72	165 328		165 328			165 328	[5% av årets tildeling i note A] **	165 328
135270	kan overføres	249 156		249 156			249 156	**	0
135271	kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74	235 637		235 637		-219 019	16 618	**	16 618
135272	kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73	85 479		85 479		-85 479	0	**	0
135273	kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74	- 303 861		-303 861		303 861	0		0
135275	Overslagsbevilgning			0			0		

133076	kan overføres	6 965		6 965		6 965	6 965
Kapittel og post	Merinntekt og mindreinntekt (-)	Inntektsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter (+)		Merinntekt og mindreinntekt (-) etter avgitte belastningsfullmakter			
435201	14 261 000			14 261 000			
	Merutgift(-)/ mindre utgift			Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter			
163301****	- 38 123 000			- 38 123 000			

*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 207,0 mill. kroner av mindreforbruket i 2019 til 2020 fordelt på postene slik det fremgår i Note B.

Overført beløp er iht godkjente overføringer av ubrukte bevilgninger meddelt i brev «Overføring av ubrukt bevilgning til 2020, sendt fra Samferdselsdepartementet 25. mars 2020.

*** Jernbanedirektoratet har foretatt omdisponeringer mellom postene i statsregnskapet. Dette kommer til uttrykk i kolonne «Innsparinger/overføringer, jf. Stikkordfullmakt».

**** Jernbanedirektoratet har belastet kap/post 163301 med 38 123 000 kroner. Jernbanedirektoratet er omfattet av nettoføringsordningen i Staten og merverdiavgiften er derfor ført ihht R-116 fra Finansdepartementet.

Note B viser samlet mulig overførbart beløp for Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. I årsrapport 2019 for Norsk jernbanemuseum vises note B som museets andel av mer/mindreforbruket for 2019, men uten at det er beregnet mulig overførbart beløp. Bakgrunnen for dette er at det ikke søkes om overføring av mindreforbruk for museet separat.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet inklusiv Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum har merinntekter på 14 261 000 kroner som er rapportert over kapittel/post 435201. Merinntektene øker mindreforbruket over kap/post 135201.

6.4 Artskontorrapporteringen med noter

6.4.1 Jernbanedirektoratet med Norsk Jernbaneskole

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2019			
	Note	2019	2018
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	0	0
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	9 375 836	108 264 982
Andre innbetalinger	1	18 770 270	17 712 429
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		28 146 106	125 977 411
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	191 065 069	216 765 587
Andre utbetalinger til drift	3	239 433 214	318 922 468

<i>Sum utbetalinger til drift</i>		430 498 283	535 688 055
Netto rapporterte driftsutgifter		402 352 177	409 710 644
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	-18 838	-3 374
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		-18 838	-3 374
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5,8B	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	155 677	21 125
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		155 677	21 125
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		174 515	24 499

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	19 949	31 013
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		19 949	31 013
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	25 286 408 109	22 235 851 950
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		25 286 408 109	22 235 851 950
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		230 736	286 626
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		23 305 265	26 748 028
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		38 123 330	36 647 554
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		14 587 329	9 612 900
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		25 703 502 182	22 655 168 980
Oversikt over mellomværende med statskassen **			

Eiendeler og gjeld		2019	2018
Fordringer		0	0
Kontanter		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-7 532 810	-8 769 928
Skyldige offentlige avgifter		-773 576	-1 792 792
Annen gjeld		1 071 602	4 837
Sum mellomværende med statskassen	8	-7 234 784	-10 557 883

Note 1 – Innbetalinger for drift

	31.12.2019	31.12.2018
Innbetalinger fra gebyrer		
Sum innbetalinger fra gebyrer	0	0
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	446 321	687 320
Inntekter fra undervisningsoppdrag	8 929 515	107 577 662
Sum salgs- og leieinnbetalinger	9 375 836	108 264 982

Andre innbetalinger		
Andre inntekter avgiftsfritt	18 770 270	17 712 429
Sum andre innbetalinger	18 770 270	17 712 429
Sum innbetalinger fra drift	28 146 106	125 977 411

Note 2 – Utbetalinger til lønn

	31.12.2019	31.12.2018
Lønn	152 071 253	173 965 481
Arbeidsgiveravgift	23 305 265	26 741 476
Pensjonsutgifter*	16 606 811	18 390 876
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-4 986 792	-5 341 659
Andre ytelser	4 068 531	3 009 413
Sum utbetalinger til lønn	191 065 069	216 765 587
Antall utførte årsverk:	173	176

* Nærmere om pensjonskostnader

Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2019 er 12 prosent. Premiesatsen for 2018 var 12 prosent.

Note 3 – Andre utbetalinger til drift

	31.12.2019	31.12.2018
Husleie	14 828 611	30 295 964
Vedlikehold egne bygg og anlegg	52 229	91 267
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	463 043	5 845 851
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	5 858 643	9 310 483
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	6 695 500	11 809 833
Mindre utstysanskaffelser	13 668 055	6 664 795
Leie av maskiner, inventar og lignende	8 964 263	9 734 719
Kjøp av konsulenttenester	110 634 148	69 191 100
Kjøp av fremmede tjenester	46 280 037	117 362 040
Reiser og diett	13 308 302	18 481 269
Øvrige driftsutgifter	18 680 382	40 135 147
Sum andre utbetalinger til drift	239 433 214	318 922 468

*Fra og med 2019 presenteres konsulenttenester og andre fremmede tjenester separat. I sammenligningstallene for 2018 er kjøp av fremmede tjenester presentert samlet på notelinjen kjøp av fremmede tjenester.

Note 4 – Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2019	31.12.2018
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	-18 838	-3 374
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	-18 838	-3 374

	31.12.2019	31.12.2018
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	155 677	21 125
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	155 677	21 125

Note 5 – Utbetaling til investering og kjøp av aksjer

	31.12.2019	31.12.2018
Utbetaling til investeringer		
Immaterielle eiendeler og lignende	0	0
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	0	0
Sum utbetaling til investeringer	0	0

	31.12.2019	31.12.2018
Utbetaling til kjøp av aksjer		
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
Sum utbetaling til kjøp av aksjer	0	0

Note 6 – Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2019	31.12.2018
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

Det har ikke vært gjennomført innkrevingsvirksomhet i 2019

Note 7 – Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2019	31.12.2018
Tilskudd til ikke-finansielle foretak -	25 286 408 109	22 235 851 950
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	25 286 408 109	22 235 851 950

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

	31.12.2019 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2019 Spesifisering av rapportert mellomværend e med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0	0	0
Sum	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	196 265	0	196 265
Andre fordringer	0	0	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
Sum	196 265	0	196 265
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-11 008 533	0	-11 008 533
Skyldig skattetrekk	-7 532 810	-7 532 810	0
Skyldige offentlige avgifter	-799 083	-773 576	-25 507
Annen kortsiktig gjeld	1 071 602	1 071 602	0
Sum	-18 268 824	-7 234 784	-11 034 040
Sum	-18 072 559	-7 234 784	-10 837 775
* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 8 B			

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	Balanseført egenkapital i selskapet	Balanseført verdi i regnskap*
Aksjer							
Selskap 1							
Selskap 2							
Selskap 3							
Balanseført verdi 31.12.2019							0
* Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balanseført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.							

7 Vedlegg

7.1 Tabeller oppetid, regularitet og punktlighet

Tabell 7.1.1: Driftsstabilitet

Parameter	Frekvens	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Mål 2019
Oppetid ²⁴	T	98,5	98,8	98,6	98,8	99	99,1	99,1	98,7	99,0	99,3
Regularitet ²⁵	T	97,6	97,8	97,9	97,7	97,7	95,3	97,2	96,2	96,6	99,2
Punktligthet ²⁶	T	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0	88,7	89,2	90,0

Tabell 7.1.2: Forsinkelsetimer som inngår i oppetidsberegning fordelt på årsaksforhold – Bane NOR

	2 011	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019
Feil i øvrig infrastruktur (bane)	2 757	1 411	2 819	2 218	1 669	1 932	1 364	2 740	1 947
Feil på sikringsanlegg	4 089	3 136	3 652	3 888	3 318	3 558	3 697	4 631	4 133
Feil på kontaktledning	921	1 088	934	1 473	727	1 281	1 045	1 082	966
Tele	79	88	525	50	208	378	125	180	70
Planlagt arbeid	1 232	1 099	849	948	1 139	882	784	768	574
Materiell med feil, sperrer spor	-	500	648	410	785	436	499	774	757
Ytre forhold	1 555	1 140	1 139	519	428	83	324	1 183	260
Sum Bane NOR	10 633	8 462	10 565	9 507	8 273	8 549	7 839	11 358	8 708
Feil ved materiell							1 546	2 141	1 819
Materiell sent fra hensettingsspor							2 499	4 324	3 575
Manglende personell							386	511	418
Stasjonsopphold							1 251	1 590	1 323
Planforutsetninger endret							996	1 115	1 117
Sum Togselskapene							6 678	9 681	8 251

²⁴ Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtimer og forsinkelsetimer. Beregningene av oppetid inkluderer alle togslag som inngår i ruteplanen.

²⁵ Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute og inkluderer kun persontog.

²⁶ Punktligtheten 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.

Trafikkavvikling								7 830	9 433	8 944
Forsinkelse fra utlandet								2 418	3 897	3 015
Uhell, påkjørsel								498	462	465
Uønsket hendelse								1 024	1 408	1 408
Sum Utenforliggende								11 771	15 200	13 504
Sum, Totalt	10 633	8 462	10 565	9 507	8 273	8 549	26 288	36 239	30 463	

Tabell 7.1.3: Antall innstillinger fordelt på ansvarsområder

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Jernbaneverket/Bane NOR	6 155	5 158	5 749	5 263	6 171	5 852	5 831	9 338	7 295
Togselskapene	1 992	1 705	1 546	1 753	1 633	10 957	2 947	3 931	3 681
Utenforliggende årsaker	784	1 328	742	1 373	1 132	1 116	2 381	1 685	2 761
Sum innstillinger (uten kode 5)	8 931	8 191	8 037	8 389	8 944	17 925	11 159	14 954	13 737

Tabell 7.1.4: Punktlighet

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Mål 2019
Alle persontog	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0	88,7	89,2	90,0
Flytoget (ankomst Gardermoen)	94,3	96,2	96,1	97,2	96,6	95,8	95,6	93,7	94,3	96,0
Persontog i rush (Oslo)	81,2	85,6	84,4	85,0	87,1	85,3	86,0	82,0	80,3	90,0
Persontog i rush (BG, TRH, SVG)		82,0	90,3	89,1	88,1	89,6	85,7	84,8	85,8	90,0
Godstog	77,5	81,0	79,0	78,6	79,4	78,8	80,2	73,0	78,2	90,0

7.2 Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer

I forbindelse med kostnadsstyring og oppfølging av store investeringer er Endringslogg etablert for prosjekter som er omtalt med styringsmål i Meld. St 33 (2016-2017) NTP 2018-2029.

Endringsloggen blir fortløpende utvidet når det er grunnlag for å etablere loggoppfølging for de enkelte store investeringstiltakene. For loggfasene 1 og 2 fram til byggestart inngår prosjekter som er omfattet av KS-ordningen. I Jernbanedirektoratets endringslogg inngår også en loggfase 3 for store prosjekter hvor det er fastsatt kostnads- og styringsramme.

²⁷ Mål for innstillinger vedrører alle årsaksforhold, unntatt planlagte innstillinger som følge av byggeprosjekter eller vedlikehold.

I tredje tertial fastsatte Stortinget kostnadsrammer og styringsrammer for IC-prosjektet Kleverud-Sørli på Dovrebanen, og elektrifisering av Trønderbanen, Trondheim-Stjørdal og Meråkerbanen til riksgrensen (del-elektrifisering).

I tredje tertial var det forventet å kunne fastsette styringsmål for Arna- Stanghelle dobbeltspor. På grunn av utfordringer med kostnadsnivået som ble fremlagt i 1. halvår, har kostnadsbildet vært gjenstand for videre bearbeiding og arbeidet med muligheter for å finne kostnadsreduksjoner. Dette arbeidet har pågått gjennom 3. tertial og det forventes at SVV vil kunne framlegge anbefaling for styringsmål for fellesprosjektet veg og bane i løpet av 2020.

For fellesprosjektet Ringeriksbanen - E16 (FRE 16) har utvidet kostnadsomfang og arbeid for å revidere styringsmålet før KS2 blitt videreført i tredje tertial. Ved årskiftet er det ikke fattet vedtak om reguleringsplan.

Styringsmål for retningsdrift Brynsbakken ble etablert i andre tertial gjennom avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, styringsmålet er ikke fastsatt av regjeringen. Det er planlagt at reguleringsplan skal foreligge i løpet av Q2 2021.

I 2020 forventes det fastsatt styringsmål for samlet prosjekt Fløen- Bergen/ Nygårdstangen godsterminal og hensetting etter at konsekvens og avklaringer i forhold til Bybaneutbyggingen i Bergen nå er avklart.

Grunnlag og styringsmål for planskilt avgreining ved Ski til Østre linje og hesettingsanlegg syd for Ski (togparkering) er i tredje kvartal bearbeidet videre og styringsmål planlegges å kunne framlegges for behandling i løpet av 2020. Prosjektet har et utfordrende kostnadsnivå.

Hesettingsanlegg for IC ved Tønsberg og syd for Moss forventes å ha grunnlag for å fastsette styringsmål i 2021.

Videre vil det kunne være grunnlag for å fastsette styringsmål i løpet av 2021 for delstrekninger av IC-sterkningen Tønsberg- Larvik, herav Stokke - Sandefjord hvor kommunedelplan er vedtatt, og for Sandefjord-Larvik dersom det vil foreligge endelig avklaring på fastsettelse av korridor for strekningen (behandles av KMD).

Jernbanedirektoratet har i tredje kvartal fulgt opp rapporteringsverktøyet som følger de enkelte loggfasene med prognose for sluttkostnad og hvor vesentlig prognoseavvik (tilnærmet P65) framkommer. Jf. tabellene 14,15,16 nedenfor. Jernbanedirektoratets praksis for varsling av

enkeltsaker løpende mellom tertialrapporteringene er videreført. Varslene har bakgrunn fra Bane NORs varsel om vesentlige avvik i enkeltsaker.

Tabell 7.2.1: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 1

LOGGFASE 1	Opprinnelig forutsatt		Plan- grunnlag KE	Endringslogg				2019		
	Opprinnelig prisnivå år	Kostnads- estimat (KE)		Pris justering i 2019 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret kostnads- estimat	Prognose slutt- kostnad	Prognose avvik	
									Ift KE (i kr)	%
Prosjekter >750 mill. kr										
Ytre IC Vestfoldbanen (1.+2.)	2015	33 857	KVU	4 389	-	-				
1. Tønsberg-Farriseidet (Larvik)	2015	28 300		3 665						
2. Porsgrunn_Skien	2015	5 557		724						
KVU Oslovavet	2016	34 000	KS1	3 725	-					
Arna-Stanghelle dobbeltspor, banedel	2017	10 250	NTP 2018- 2023	749	-	1 301	10 999	12 300	1 301	12 %

Tabell 7.2.2: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 2

LOGGFASE 2	Opprinnelig forutsatt		Plan- grunnlag SM	Endringslogg				2019		
	Opprinnelig prisnivå år	Styringsmål (SM)		Pris justering i 2019 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret styringsmål	Prognose slutt- kostnad	Prognose avvik	
									Ift SM (i kr)	%
Prosjekter >750 mill. kr										
Sørli-Åkersvika	2017	4 190	KDP	296		1 474	4 486	5 960	1 474	33 %
Haug-Onsøy-Seut	2017	4 860	KDP	346		10 794	5 206	16 000	10 794	207 %
IC Ringeriksbanen (totalt)	2017	26 047	UTR/KS	1 873	1	5 660	27 920	33 580	5 660	20 %
IC Ringeriksbanen (banedel)	2017	20 400	UTR/KS	1 687	1	3 499	22 087	25 586	3 499	16 %

Tabell 7.2.3: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 3

LOGGFASE 3	Opprinnelig forutsatt/Prop. X			Endringslogg styringsrammen				Endringslogg kostnadsrammen				2019					
												Prognose avvik					
	Opprinnelig prisnivå år	Vedtatt styringsramme (SR)	Vedtatt kostnadsramme (KR)	Prisjustering i 2019 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret styringsramme	Prisjustering i 2019 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret kostnadsramme	Prognose slutt-kostnad	Ift endret SR, mill. kr	%	Prognose kostnadsramme	Ift endret KR, mill. kr	%
Prosjekter >750 mill. kr																	
Drammen-Gulskogen-Kobbervikdalen	2019	12 723	14 645			- 337	12 723				14 645	12 386	- 337	-2,6 %	14 645	-	0,0 %
Nykirke-Barkåker	2019	6 567	7 576				6 567				7 576	6 567	-	0,0 %	7 576	-	0,0 %
Venjar-Eidsvoll-Langset	2017	5 467	6 570	363	864		6 694	440	-		7 010	6 694	-	0,0 %	7 010	-	0,0 %
Kleverud-Sørli	2019	7 060	8 100				7 060				8 100	7 060	-	0,0 %	8 100	-	0,0 %
Sandbukta-Moss-Såstad	2017	8 676	9 502	558		2 956	9 234	618		2 986	10 120	12 190	2 956	32,0 %	13 106	2 986	29,5 %
Follobanen	2014	24 400	26 300	730	5170		30 300	2281	2119		30 700	30 300	-	0,0 %	30 700	-	0,0 %
Arna-Fløen	2016	3 991	4 431	181	146	208	4 318	211	119		4 762	4 526	208	4,8 %	4 762	-	0,0 %
Trønder og Måkerbanen Del-elektrifisering	2019	1 897	2 124				1 897				2 124	1 897	-	0,0 %	2 124	-	0,0 %
ERTMS	2016	23 380	26 690	2475			25 855	2843			29 533	25 855	-	0,0 %	29 533	-	0,0 %

7.3 Prosjekter uten fastsatte styringsmål

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

Prosjekter	Strekning	KDP/Hovedplan forventes	Prognose tidspunkt for styringsmål
IC Stokke – Sandefjord	InterCity Vestfold	2019	2020
IC Sandefjord – Larvik	InterCity Vestfold	2019	2020/2021
IC Tønsberg – Stokke	InterCity Vestfold	2022	2023
IC Hensetting Tønsberg	InterCity Vestfold	2020	2020/2021
Hensetting Drammen	Drammenbanen mfl.	2020	2021
IC Åkersvika- Hamar – Brumunddal	InterCity Dovre	2020	2021
Trondheim – Leangen, dobbeltspor	Nordlandsbanen	2020	Ikke avklart
Leangen - Hommelvik, dobbeltspor	Nordlandsbanen	2020	Ikke avklart
Stanghelle- Arna, dobbeltspor	Bergensbanen	2019	2020/2021
Gulskogen - Hokksund, dobbeltspor	Randsfjordbanen/ Sørlandsbanen	2020	2021?
IC Seut-Fredrikstad- Sarpsborg- Klavestad	InterCity Østfold	2021	Ikke avklart
IC hensetting Moss syd	InterCity Østfold	2021	2021/2022
IC hensetting Fredrikstad- Sarpsborg	InterCity Østfold	-	-
Fløen- Bergen, Nygårdstangen godsterminal, hensetting(togparkering)	Bergensbanen	NA	2020
Hamar-Elverum-Kongsvinger, elektrifisering	Rørosbanen og Solørbanen	2021	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
Sandnes – Nærbø, dobbeltspor	Sørlandsbanen/Jærbanen	2023	Ikke avklart

7.4 Virksomhetens viktigste risikoer

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
MÅL/KRAV Samfunnsoppdrag og mål – Framkommelighet										
R 1	Usikkerhet knyttet til rammevilkår for persontrafikkavtalene.	Fare for at konkurranse gir manglende tilbudsforbedringer, dyrere avtaler og dårlig økonomisk resultat.	Effekter for kunde i form av tilbudsforbedringer samt økonomiske effekter fra trafikkpakkene 1,2 og 3 er verifisert. I utredningen av konkurransestrategi fase 2 er det lagt til grunn erfaringer fra tidligere trafikkpakker.	3	4		Det er igangsatt en intern evaluering av trafikkpakkene 1,2 og 3. Eventuelle funn knyttet til rammevilkår tas med i arbeidet med trafikkpakke 4 og 5. Rapport fra internevalueringen vil foreligge medio mars.	3	4	

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
R 2	Redusert gods på bane	Dårlige vilkår for godstransporten kan føre til for høyt kostnadsnivå. Fare for at rammevilkårene slår beina under godsnæringen og dermed at målsettingen om mer gods på bane ikke innfris.	Støtteordning er etablert	3	4			2	4	
R 3	Fare for at ERTMS-prosjektet ikke når sine mål	Dette er et kritisk stort prosjekt. Fare for tidsforsinkelse med tilhørende kostnader	Jernbanedirektoratet har rådført seg med eksterne miljøer for å sikre måloppnåelse. Det er da lagt opp til tett dialog med Bane NOR. Effekten av ny møteserie vurderes som god	4	4		Møteserien videreføres og ansees som det mest hensiktsmessige tiltaket pr. nå	4	4	

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
R 4	Redusert framkommelighet 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.	Bane NOR identifiserer tiltak som kan bedre oppetid og regularitet. På kort sikt skal enkelte strekninger velges ut. Strekningen Lillestrøm-Drammen er valgt som innsatsområde. Tiltakene har gitt forbedring. Prosjektet InfraStatus kartlegger sammenhengene mellom bevilgningsnivå til vedlikehold og infrastrukturens ytelse, særlig mht. driftsstabilitet (punktlighet, regularitet og oppetid). Arbeidet er planlagt slutført i 2021.	4	3		Risiko vil være tilstede som angitt i lang tid.	4	3	
R 5	ERTMS koordinering	ERTMS-prosjektet legger føringer for vedtatte og foreslåtte prioriteringer i NTP og handlingsprogrammet. Prosjektet opererer med frys-tider som vil ha store konsekvenser – enten for gjennomføring av tiltakene (med tilhørende konsekvens for særlig godstrafikken), eller for kostnadene for ERTMS.	Det er etablert arbeidsgruppe mellom direktoratet og Bane NOR for å samordne framdrift for ERTMS og gjennomføring av prosjektporteføljen i handlingsprogrammet. Tiltakene på de første strekningene (Nordlandsbanen og Gjøvikbanen) er identifisert og håndtert gjennom avtalene med Bane NOR. Prosessen videreføres for de neste strekningene. Porteføljeoppfølgingen er styrket i infrastrukturtiltakene. En ny seksjon er etablert for å håndtere endringer.	3	4		Risiko er håndtert for Nordlandsbanen og Gjøvikbanen. Bergensbanen er håndtert risikomessig, men mangler finansiering for 2020. Samarbeid mellom oss og Bane NOR viderføres for de øvrige strekningene	1	4	

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
R 6	Konflikt i avtaleregimet	Konflikt i avtaleregimet kan føre til manglende framdrift og suboptimale løsninger. Det er iboende risiko knyttet til selskapsstruktur i sektoren etter reformen. Det er manglende forhandlingskraft overfor monopolister.	Det foretas dialog med monopolistaktørene og avtalene med BN, Entur og Norske Tog følges opp.	2	4		Jevnlige toppledermøter med aktørene i sektoren. Rolleavklaringene forbedres gradvis	2	4	
R 7	Samarbeidsavtale med Oslo og Viken om helintegrrert rute, takst og billettsystem som sikrer at kundene får et minst like godt tilbud som i dag fra 1.1.20	Det er krevende forhandlinger når JDIR overtar ansvar for takstsamarbeid i Ruter-området og mot nye Viken, som skal koordineres mot nye trafikkpakker. Dette kan påvirke dagens avtale mellom NSB og Ruter som kan få konsekvens for kostnader og/ eller omdømme	Prioritere ressurser og lederstøtte på tvers av seksjoner i direktoratet, samt god dialog med NSB. Dialog med "Viken" etablert, prosjektet er iverksatt i samarbeid med persontrafikkavtaler og dialog m SD initiert.	2	4		Risikoen er løst, deler av problemstillingen overføres til ny risikovurdering			

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
R 8	Trafikkpakkene fase 2	Forsinkelser på levering av tilbud og tildeling. Usikkerhet knyttet til vilkår for persontrafikkavtalene.	.Overordnet tidsplan for videreføring av konkurransestrategi er omforent med SD. Detaljert tidsplan for ulike faser i trafikkpakke 4 er besluttet i Jernbanedirektoratets ledergruppe og kommunisert til tilbydere.	3	3		Det skal gjennomføres en risikovurdering i arbeidet med trafikkpakke 4. Det er inngått avtale med eksternt konsulentfirma. Eventuelle risiko for forsinkelser i framdrift avdekkes på et tidlig tidspunkt i prosessen.	2	3	
R 9	Kjøretøy	Operativ tilgjengelighet på kjøretøy	Oppfølging av samhandlingsavtale med Norske tog og trafikktavaler med togoperatørene. ECM-ansvar er lagt til togoperatørene.	2	4		Tettere oppfølging av samhandlingsavtalen med Norske tog. Avklare grensesnitt og finansiering av kritiske komponenter og spesialverktøy.	2	3	
MÅL/KRAV Samfunnsoppdrag og mål – Trafikksikkerhet										
R 10	God rolleforståelse (Sikkerhet/Beredskap).	Sektor er splittet opp, uklare roller kan føre til dårlig samarbeid i sikkerhetsarbeidet. Direktoratet har ikke virkemidler eller sektorrolle som er egnet for sikkerhetsstyring.	Følge opp Safetec-rapporten med ny oppdatert vurdering. Klargjøre roller for å unngå misforståelser. Det foretas løpende dialog med aktører i sektoren inkl. sikkerhetsforeningen.	2	3		Løpende dialog med aktører i sektoren inkl. sikkerhetsforeningen. Dialog m BaneNor om oppfølging av risikobilde, som gir en bedret	2	3	

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
							rolleforståelse mellom aktørene			
MÅL/KRAV Gjennomføring av budsjett ²⁸										
MÅL/KRAV Effektiv ressursbruk										
R 11	Uklar oppfattelse av roller i sektoren	Manglende rolleforståelse og samvær 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	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	3		Se tiltak under R6 og R10	2	3	
MÅL/KRAV Samsvar av lover og regler										

²⁸ Jernbanedirektoratet har ingen kritiske risikoer knyttet til «Gjennomføring av budsjett» per tredje tertial 2019.

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
R 13	IKT-Sikkerhet	Det er risiko for at informasjon kommer på avveie.	Følge opp handlingsplan/Oppfølgingsrevisjon informasjonssikkerhet. Internrevisjoner og kontrollprogram. Foreta aktiviteter for å videreutvikle området.	2	4		Handlingsplanen følges opp	2	4	
MÅL/KRAV Kostnadsstyring og -kontroll										

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak (nullpunkt)	S	K	Risikonivå pr. 2. tertial	Nye tiltak	S	K	Risikonivå
R 15	Gjennomføring av NTP	Store økte kostnader i prosjektene - konsekvens for resultatmål for porteføljen. Gjennomføring av NTP 2018-29 ikke mulig pga økte kostnader, Prosjektene blir for dyre - manglende gevinstrealisering.	Endring logg og oppfølging gjennom faser. Utfordre sektoren på effekter og kostnader. Oppfølging av vedtatt handlingsprogram og gevinstrealiseringen.	3	4		Tiltakene videreføres fra 1. tertial. Godkjente endringer blir grunnlag for innspill til NTP 2022-2033	5	5	

I tabellen under omtales prosjekter som det er knyttet vesentlig risiko til:

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak	S	K	Risikonivå	
MÅL/KRAV Kostnadsstyring og -kontroll							
R17	Gjennomføre investeringsporteføljen (tid, kost og kvalitet)	Risiko for kostnadsøkning knyttet til Ny tog tunnel i Oslo	Bane NOR iverksetter kostnadsgjennomganger (verdianalyser).	4	5		
		Risiko for kostnadsøkning og forsinkelser på hensettingsanlegg til IC-porteføljen	Noe bedret (Drammen, Moss) men fortsatt er det meldt risiko for kostnadsøkninger pga kostnadskrevende konstruksjoner.	4	5		

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak	S	K	Risikonivå	
MÅL/KRAV Kostnadsstyring og -kontroll							
		Risiko for kostnadsøkning på Sandbukta-Moss-Såstad	Under behandling.	5	5		
		Follobanen - Forsinkelse og kostnadsoverskridelser	Ytterligere risiko er meldt - Under behandling.	5	5		
		Sørli - Åkersvika. Det varsles risiko om økte kostnader i forhold til satt styringsmål	Behandles i 2020..	5	5		
		FRE16 og Langset-Kleverud	Under behandling.	4	5		
		Fløen-Bergen og Nygårdstangen. Risiko for senere ferdigstillelse. Risiko for høyere kostnad har vært kjent.	Under behandling.	4	5		
		Haug-Seut. Risiko for kostnadsøkning og forsinket ibrukttagelse	Bane NOR og JDIR igangsatt gjennomgang av alternativer og kostnader.	5	5		

Risiko nr.	Risiko	Risiko beskrivelse	Eksisterende tiltak	S	K	Risikonivå	
MÅL/KRAV Kostnadsstyring og -kontroll							
		Ytre IC. Risiko for kostnadsøkning	Under behandling.	4	5		
		Risiko for at all nødvendige tiltak knyttet til omformerstasjoner/strømforsyning ikke kan bli prioritert på grunn av trange rammer.	Prioritere inn i den grad det er mulig og ut fra viktighetsgrad.	4	4		
		Sandnes-Nærbø. Det varsles risiko om økte kostnader i forhold til kostnadsoverslag angitt i NTP for 2018-2029.	Under behandling.	4	5		

7.5 Målekort

Nr.	Gevinster	Frekv.	Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå)	Mål/nullpunkt (2017)	Status/vurdering				Trend	Kommentar/Tiltak
					1 T 2019	2 T 2019	3 T 2019	Totalt for 2019		
1.	Reduserte utgifter til kjøp av Persontogtjenester	Å	Vederlag/passasjerkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	1,36				1,24	Positiv utvikling skyldes lavere vederlag og økte passkm.	
		T	Vederlag/togkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	114,27	103,48	111	101,68	104,01	Positiv utvikling skyldes lavere vederlag og økt antall togkm.	
		T	Vederlag/setekm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	0,39	0,35	0,38	0,33	0,35	Færre setekm andre tertial sammenlignet med første tertial pga sommerbrudd.	
		Å	Totale vederlagsendringer siden 2017 justert for endringer i produksjon, kjøretøyleie enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	3535149723				-405360283		
		T	Økt produksjon avtalt i nye Trafikkavtaler, som er utover Jernbanedirektoratets minstekrav i konkurransegrunnlagene. Målt i togkm og setekm.					3 147 673	<ul style="list-style-type: none"> H18: Ferdigstilling Eidangerparasel R19: Økt trafikk Østfoldbanen. 	
4.	Økt effektuttak av infrastrukturinvesteringer	T	Utvikling i kapasitet (setekm/togkm) over tid.	289,83	299,84	291,89	305,44	297,57	Nye tog gir økt kapasitet.	
		Å	Utvikling i gjennomsnittlig toglengde per tog over tid, gjelder for gods.	481,87				504,67		

		Å	Kvalitativ beskrivelse av faktiske effekter opp mot antatte effekter.						I 2019 var det ikke planlagt ferdigstilling av større tiltak som ville medført større endring i togtrafikken. Ferdigstilling av Sørumsand stasjon har gitt inntil seks minutter kortere reisetid på Kongsvingerbanen.
		Å	Ferdigstilling av effektpakker/utbygginger inht. planer.						Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 beskriver når ulike effekter kan forventes tatt i bruk gitt rasjonell framdrift og finansiering. I henhold til handlingsprogrammet er elektrifisering av sidespor mellom Hønefoss og Follum fullført og Sørumsand stasjon ombygd for systemkryssing. Forlengelse av Kvam kryssingsspor ble tatt november 2019. For noen prosjekter med senere ferdigstilling er det varslet kostnadsøkninger eller utsettelse. Dette er det redegjort for nærmere under omtalen av enkeltprosjektene.
		Å	Kvalitativ vurdering av den opplevde sømløsheten.						Det vil ikke være mulig å komme med nullpunkt, da dette ikke er kvanifiserbart. Alternativ kan dette benyttes som et rapporteringspunkt hvor man oppgir status for arbeidet som er knyttet til sømløshet.
5.	Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene	Å	KTI måling av sømløshet: 1. Opplevelsen av den kollektive reisen (dør-til-dør) 2. Opplevelse av digital reiseplanlegging 3.						Første ordinære måling av KTI Sømløshet ble gjennomført siste tertial 2019. Den totale indeksen for Sømløshet består av 3 ulike indekser for å dekke hele den sømløserreisen. 1. Enkelt og

			Opplevelse av billett og betalingsløsninger						problemfritt å finne informasjon 2.Enkelt og problemfritt å kjøpe billett/reise med periodebillett og 3. På denne reisen reiste jeg uten hinder fra dør til dør. Alle tre indeksen viser høye målinger, med hhv 81, 87 og 78.
6.	Flere og bedre produkttilbud til trafikantene	T	Antall reisende Vy gruppen AS	62 315 065	23 561 840	19 951 091	24 620 748	68 133 679	Det vises til omtalen "Trafikkavtalen med Vygruppen AS".
		T	Antall reisende Vy Gjøvikbanen AS	1 468 388	753 723	635 949	575 580	1 965 252	Det vises til omtalen "Trafikkavtalen med Vy Gjøvikbanen".
		Å	Kundetilfredshet Vygruppen AS (vektet)	72,80				70,50	Snitt av 1. & 2. halvårsundersøkelse 2019. KTI går tilbake andre halvår 2019. Det vises til omtalen "Trafikkavtalen med Vygruppen AS".
		Å	Kundetilfredshet Vy Gjøvikbanen AS (vektet)	74,50				76,60	Snitt av 1. & 2. halvår 2019. KTI går tilbake andre halvår fra rekordresultatet på 79,2 våren 2019. Det vises til omtalen "Trafikkavtalen med Vy Gjøvikbanen AS".
7.	Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport	T	Punktlighet persontog	90,0	90,9	87,2	89,2	89,2	Det vises til 3.2.1, avsnitt "Oppetid, regularitet og punktlighet.
		T	Punktlighet godstog	90,0	74,8	79,5	79,1	77,8	Det vises til 3.2.1, avsnitt "Oppetid, regularitet og punktlighet.
		T	Regularitet persontog	99,2	97,3	96,4	96,1	96,6	Det vises til 3.2.1, avsnitt "Oppetid, regularitet og punktlighet.
		T	Regularitet persontog, med planlagte innstillinger (med årsakode 5)	99,2	92,3	75,1	93,0	87,0	Det vises til 3.2.1, avsnitt "Oppetid, regularitet og punktlighet.

7.6 Handlingsplan for kollektivtransport

<p>Organisering</p> <p>Handling 2.3: Bidra til god regional samhandling om utvikling av togtilbud og resten av kollektivtrafikken</p> <p>Blant annet gjennom rute-, pris- og billettsamarbeidsavtaler med de enkelte fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper vil Jernbanedirektoratet styrke samarbeidet med fylkeskommunene lokalt. Kollektivtilbudet ses som en helhet, og de ulike transportmidlenes styrker utnyttes i samspill. I desember 2019 startet samarbeidsavtalen med Kolumbus i Rogaland samtidig med oppstart av trafikkpakke 1. For trafikkpakke 3 inngikk vi våren 2019 rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale med Skyss i Hordaland. I desember 2019 gikk Jernbanedirektoratet inn i Vys sted i rute-, pris- og billettsamarbeidet med Ruter for Oslo og Akershus fra 1. januar 2020.</p>
<p>Finansiering av kollektivtransport</p> <p>Handling 3.1: Konkretisere behovet for midler til kollektivtransport</p> <p>Vegdirektoratet har gjort egne beregninger av behovet for midler til øvrig kollektivtilbud, ut over jernbane. I forbindelse med reforhandlingene av byvekstavtalene ble det avdekket et økt behov for midler til busstilbudet i de største byene. I forbindelse med «bompengeforliket» ble det gitt mulighet for økt tilskudd til kollektivtrafikken. Storbyområdene jobber med å konkretisere bruken av dette, med leveranse til SD innen utgangen av april.</p>
<p>Byvekstavtaler</p> <p>Handling 4.3: Styrke jernbanens rolle i byvekstavtalene</p> <p>Handlingen følges opp gjennom arbeidet og oppfølgingen av byvekstavtalene. I Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det lagt til grunn egne midler til oppgradering av stasjoner og knutepunkter som skal inngå i avtalene for de største byområdene. Disse er pr 31.12.2019 fordelt med 221 mill. kr til Nord-Jæren, og 291 mill. kr til Trondheimsområdet og 328 mill. kr til Osloområdet. Alle summer i 2020-kr. I tillegg omtaler avtaleutkastene viktige satsingsområder for jernbanen i byområdene. Dette handler også om felles ambisjoner om å øke fokus på koordinert kollektivtrafikk.</p>
<p>Handling 4.6: Følge opp utvalgte problemstillinger fra byutredningene</p> <p>Dette ble fulgt opp gjennom ulike delleveranser til departementet gjennom oppdragsbrev i forbindelse til NTP 2022 – 2033. Videre vil dette danne grunnlaget for departementets forslag til NTP.</p>
<p>Utvikle toget til en attraktiv og kapasitetssterk rygggrad i kollektivtransportsystemet</p>

Handling 5.2: Utforme en helhetlig strategi for det framtidige persontogtilbudet

Følges opp i arbeidet med innspill til departementets arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033. Herunder Jernbanedirektoratets forslag til fjerntogstrategi som er oversendt til departementet i 2019.

Handling 5.3: Utvikle et attraktivt togtilbud i og rundt de største byområdene, ny rutemodell (R2027).

Ny rutemodell (R2027)

Tilbudet som skal innføres i de ulike byområdene med R2027 ble utredet til Nasjonal transportplan 2018-2029, og Jernbanedirektoratet har i 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 og 2019 er bestilt planlegging av mange av tiltakene som må til for å realisere R2027.

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. Dette har vært viktig for Jernbanedirektoratets arbeid med å svare ut Samferdselsdepartementets bestillinger til NTP 2022-2033.

Vedrørende R2027 Trønderbanen er det relevant å rapportere at Jernbanedirektoratet i 2019 har utviklet framtidige rutemodeller for dette området, som ser på halvtimesintervall Melhus-Trondheim-Steinkjer, og påbegynt prosessen med å bestille videre utredning og planlegging av nødvendige infrastrukturtiltak fra Bane NOR.

Knutepunktutvikling

I forbindelse med byvekstavgiftene utarbeides det beslutningsgrunnlag for de stasjonene som inngår i de aktuelle byene. For Osloområdet vil dette arbeidet også pågå ut over i 2020. Jernbanedirektoratet har signert avtaler med Bane NOR for å utarbeide relevante plandokumenter som grunnlag for videre knutepunktutvikling på Nord-Jæren og i Trondheimsområdet. Det er avsatt midler i Nasjonal transportplan til utvikling av stasjoner i byvekstforhandlingene for Trondheim, Nord-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 og , Hamar er i prosess og det er stort fokus på den videre utviklingen av Oslo S.

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 for at det i større grad gir et incitament til å bruke sykkel eller å kunne gå for de som bor i nrområdet til stasjon. Regulering gir også den effekt at brukerne av pendlerparkering reelt sett er togreisende.

Innfasing av nytt togmateriell

I perioden 2012-2018 ble det levert 105 togsett av type Flirt fra Stadler. Togsettene benyttes i lokal- og regiontog i Østlandet samt i lokaltog på Vossebanen. I februar 2019 ble leveransen av de to siste togsettene til Vossebanen slutført slik at alle avganger Bergen-Arna og Bergen-Voss-Myrdal kjøres med nytt og moderne togmateriell. Kundetilfredshetsmålinger fra våren 2019 viser at innfasing av nytt togmateriell på Vossebanen har medført at kundene er vesentlig mer fornøyd med lokaltogtilbudet. Videre ble det i 2019 supplert med 10 nye togsett for å øke transportkapasiteten i rushtidsavganger på linjene L12 Kongsberg-Eidsvoll, L13 Drammen-Dal og L14 Asker-Kongsvinger. Togtilbudet i det sentrale Østlandet har hatt sterk vekst de senere årene, og anskaffelse av flere togsett slik at rushtidsavganger kan kjøres med doble togsett har vært en prioritert målsetting.

Handling 5.4: Utlyse konkurranser om å drifte persontrafikktilbudet

Jernbanedirektoratet har med utgangspunkt i Meld. St. 27 (2014-2015) utarbeidet en plan for konkurranseutsetting av persontrafikktilbudet.

Konkurransen om Trafikkkpakke 1 Sør ble utlyst høsten 2017 og Go-Ahead Nordic AS ble tildelt kontrakten med trafikkstart desember 2019. Jernbanedirektoratet har i oppstartsfasen hatt tett dialog involverte togoperatører for å sikre et smidig operatørbytte. Oppstartsfasen har hatt særskilt fokus på å sikre at berørt personell blir ivaretatt i henhold til Arbeidsmiljølovens bestemmelser om virksomhetsoverdragelse.

Konkurransen om Trafikkkpakke 2 Nord ble utlyst i mars 2018 og SJ Norge AS ble tildelt kontrakten med trafikkstart i juni 2020. Kampen om kontrakten sto i slutfasen mellom SJ Norge og Vy Tog. Det gjennomsnittlige årlige vederlaget SJ Norge skal ha for å drive trafikken som inngår i denne trafikkkpakken, utgjør i størrelsesorden en femtedel av hva trafikken drives for i dag.

Trafikkkpakke 3 Vest ble tildelt Vy Tog AS i desember 2019 med trafikkstart desember 2020. Det vinnende tilbudet innebærer en rekke tilbudsforbedringer for blant annet pendlere, fritidsreisende og reisende med nattog. Staten vil i avtaleperioden på maksimalt 11 år motta inntil 2,2 milliarder kroner fra Vy Tog for retten til drive persontrafikken innenfor trafikkkpakken.

Strategi for konkurranseutsetting av persontrafikktilbudet i østlandsområdet ble presentert i statsbudsjettet for 2020. Det legges til grunn to trafikkkpakker, med mulighet for en tredje pakke for tilbringertjenesten til/fra Gardermoen. Trafikkkpakke 4 ble kunngjort i september 2019 og det foreligger en tentativ tidsplan fram til trafikkstart i desember 2022. Denne trafikkkpakken består av persontrafikken på Østfoldbanen og Gjøvikbanen samt lokaltog på innerstrekninger (L1 og L2). Trafikkkpakke 5, som omfatter lokaltog- og regiontog i korridoren Skien/Kongsberg-Oslo-Lillehammer/Kongsvinger, kunngjøres på et senere tidspunkt. Planlagt trafikkstart for trafikkkpakken er desember 2024.

I statsbudsjettet for 2019 er det forutsatt at strategi for konkurranseutsetting skal gis handlingsrom for å gjennomføre en evaluering og erfaringsoverføring fra arbeidet med de tre første pakkene. Jernbanedirektoratet har fortløpende i arbeidet med de tre første trafikkpakkene gjennomført prosessendringer basert på evalueringer og erfaringer. I 2019 ble det satt i gang en mer omfattende internevaluering av de første pakkene, og dette arbeidet skal være sluttført Q1 2020. Foreslåtte forbedringstiltak vil bli implementert i arbeidet med trafikkpakkene for Østlandet.

Handling 5.5: Utrede mulighetsrommet for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene

Mulighetsrommet for totimers 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 totimers grunnrute på fjerntogstrekningene er sett i sammenheng med fjerntogstrategien, og utredningen vil være del av grunnlaget for neste Nasjonal transportplan. Jernbanedirektoratets anbefalinger er oversendt departementet.

Handling 5.6: Lage en plan for timesintervall Oslo–Gjøvik

Handlingsplanen som ble oversendt SD 17.04.18 (201800554 – 1) lister opp følgende infrastrukturiltak som er nødvendige for at det skal kjøres persontog hver time mellom Oslo og Gjøvik fra desember 2022:

- Nittedal S: Stasjonsopprusting og kryssing
- Jaren S: Stasjonsopprusting og hensetting
- Gjøvik: Hensetting nytt materiell
- Innføring av ERTMS
- Kryssingsspor Reinsvoll

I tillegg må det gjøres avtale med togoperatør.

Status for disse prosjektene pr 31.12.2019:

- Nittedal S: – planlegging og utbygging pågår – ibruktagelse desember 2022 (K04-31)
- Jaren S: Stasjonsopprusting og hensetting – utbygging pågår – ibruktagelse juni 2022 (K04-25)
- Gjøvik: Hensetting – utbygging pågår – ibruktagelse november 2021 (K04-29)
- Innføring av ERTMS – planlegging pågår – skal tas i bruk på Gjøvikbanen Roa – Gjøvik i 2022 (K04-04).
- Kryssingsspor Reinsvoll – planlegging pågår – ibruktagelse desember 2022 (K03-39)

Persontrafikken på Gjøvikbanen inngår i trafikkpakke 4 som skal ha oppstart fra desember 2022. Det vil si at nytt rutetilbud (med timetog) innarbeides i konkurransegrunnlaget for trafikkpakke 4 som skal sendes ut i september 2020.

Handling 5.7: Koordinere transportaktørene ved større planlagte stengninger av jernbaneinfrastruktur

Det er Bane NOR som er ansvarlig for å koordinere transportaktørene ved større planlagte stengninger av infrastrukturen. For å sikre kundevennlige og operatørnøytrale løsninger ved avvikshåndtering har Bane NOR med

virkning fra 15. desember 2019 også overtatt ansvaret for kundelogistikk og infrastruktur for avvikshåndtering, «Alternativ reise».

Jernbanedirektoratet har i henhold til supplerende tildelingsbrev 7/2019 igangsatt arbeid med Evaluering av sommerstengninger av jernbanen og informasjon om innstillinger og forsinkelser. Rapport fra arbeidet vil bli oversendt i løpet av 1. tertial 2020.

Framkommelighet for kollektivtransporten

Handling 6.3: Tilrettelegge for innfartsparkeringsplasser

Jernbanedirektoratet har i løpet av 2019 hatt en arbeidsgruppe som har sett på hvordan vi skal følge opp parkeringsstrategien som er utarbeidet av Bane NOR, og hvilken samhandlingsform som er optimal for å gi tilstrekkelig handlingsrom hos Bane NOR og som samtidig ivaretar Jernbanedirektoratets ansvar om å påse at parkeringstilbudet utvikles i en overordnet struktur som medvirker til at kollektivtransporten oppleves som enklere og mer tilgjengelig i områder med dårlig flatedekning samtidig som den stimulerer til at den lengste delen av reisen foretas kollektivt. Jernbanedirektoratet har presentert for Bane NOR en samhandlingstruktur som inneholder møtearenaer på flere nivåer mellom Bane NOR Eiendom og Jernbanedirektoratet.

To ganger per år møtes Bane NOR Eiendom og Jernbanedirektoratet på avdelingsdirektørnivå hvor Policy- og overordnede strategiske prinsippdiskusjoner; eksempelvis prispolicy, arealbruk ved stasjoner/knutepunkt, prinsipielle avklaringer om ansvarsdeling, strategidiskusjoner mm er tema.

I tillegg er det behov for tettere dialog vedrørende oppfølging av punkter i byvekstavtalene, prioritering av stasjoner og innfartsparkering, sykkelparkering, gang og sykkelruter midler til stasjoner/knutepunkter oppfølging av konkretisering av p strategi, Informasjonsutveksling og koordinering vedrørende konkrete prosjekter. Dette avtales ved behov av seksjonsledere og rådgivere på regionalt nivå hos Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

I løpet av 2019 har Bane NOR ferdigstilt 266 nye bilparkeringsplasser fordelt på disse stasjonene:

- Harestua 96
- Auli 10
- Gjerstad 18
- Vigrestad 3
- Bø 38
- Øksnevadporten 61
- Ler 40

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. Jernbanedirektoratet vil ta ansvar for å oppdatere veilederen dersom dette viser seg nødvendig.

Handling 7.2: Oppgradere jernbanestasjoner

I 2019 har Bane NOR gjennomført fornyelse og oppgraderinger av ulik karakter på 6 stasjoner. På Billingstad og Vakås stasjon er publikumsarealene totalrehabilitert og Nationaltheatret har fått oppgradert ventilasjon, røykgasskanaler og markeringslys. På Bergen stasjon er toalettene oppgradert og Nærbø har fått ny heis. I tillegg har Skeiane stasjon fått nye leskur.

Status for 2019 er 96 stasjoner «tilgjengelig» og 30 stasjoner universelt utformet. Endringen fra 2018 skyldes at Lademoen stasjon nå er klassifisert som tilgjengelig og Leangen og Sørumsand (mangler heis per 31.12.19) er klassifisert som universelt utformet.

Kundeinformasjonssystemet formidler informasjon om avganger/ankomster og forsinkelser/innstillinger både auditivt og visuelt. Alle stasjoner er vurdert å oppfylle minstekrav til universell utforming.

Handling 7.5: Vurdere mer samordning av assistanseordninger for passasjerer

Assistanseordningen slik den er etablert i Norge i dag, blir brukt i relativt liten grad. Toggruppen har fokus på dette tema og Bane NOR jobber for å få på plass en bedre bestillingsløsning. I løpet av 2019 har vi hatt møte med Trafikkverket som er ansvarlig for assistanseordningen i Sverige og Bane NOR har tatt initiativ til et koordineringsmøte med Jernbanedirektoratet og Vy for å diskutere hvordan assistanseordningen vil påvirkes av trafikkpakkene og at flere togoperatører vil ha ansvar for reisende som reiser med flere togoperatører. Det har også i 2019 være dialog med Veigruppen for universell utforming, men vi ser at det er tidskrevende å utvikle tilbudet i større grad.

Kompetanse om kollektivtransport

Handling 8.2: Bidra til at det finnes et bredt tilbud av kurs og studier i kollektivtransport

I samarbeid med akademia og interesseorganisasjoner sørger Jernbanedirektoratet for utdanningstilbud på flere nivå innen samferdsel, fra spesialkurs, fagutdanning, bachelor opp til master og doktorgradsstudier.

Jernbanedirektoratet har både strategisk og operativt ansvar for kapasitet og kompetanse. Jernbanedirektoratet styrer Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen), som er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere til hele landet. Direktoratet har samarbeidsavtaler med høyskoler og universiteter for å sikre et bredt tilbud av samferdselsrelevante kurs, studier og forskning. Sponsing av doktorgradsstudiene sørger for å utvikle spisskompetanse på viktige fagområder i sektoren.

Jernbanedirektoratet har sammen med Statens vegvesen, entreprenører og interesseorganisasjoner i sektoren gått sammen om å etablere et nasjonalt kompetansesenter for samferdsel som nå er lansert under tilnavnet Konnekt. Konnekt skal være et kompetansesenter som skal sikre best mulige utdanningstilbud innen samferdselssektoren, med tanke på høy arbeidslivsrelevans og forskningsbasert undervisningsinnhold – til beste for både studenter, utdanningsinstitusjoner, samferdselssektoren og samfunnet. Senteret skal ha oversikt over kapasitet og kompetanse i samferdselssektoren, og jobbe aktivt for å tette kompetansegap gjennom å påvirke akademia, læresteder og bransjeaktører, samt skape attraktivitet for samferdselssektoren og hvilke karrieremuligheter sektoren kan gi overfor studie- og jobbsøkende.

Handling 8.7: Bedre kompetansen om universell utforming

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.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har ikke hørt noe om dette prosjektet i løpet av 2019

Bedre statistikk og beregningsmetoder

Handling 9.1: Forbedre transportmodeller og videreutvikle kollektivmodul i regional persontransportmodell (RTM)

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. Ny etterspørselsmodell er nå implementert i ny modellversjon.

Jernbanedirektoratet har fulgt opp konsulentens arbeid med implementering av fartsmodell for bedre modellering av hastighet på veg. Videre har Jernbanedirektoratet tilrettelagt og fulgt opp implementering av kollektivtilbudsbeskrivelser basert på data fra ENTUR.

Handling 9.2: Videreutvikle samfunnsøkonomiske analysemetoder og tilrettelegge for bedre samordning mellom Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Kystverket

Jernbanedirektoratet har i samarbeid med de andre virksomhetene hatt et godt samarbeid for å videreutvikle metode og forutsetninger for de samfunnsøkonomiske analysene i transportsektoren, primært gjennom NTP-arbeidsgruppa for samfunnsøkonomi. Arbeidsgruppa møtes jevnlig for å enes om metodiske utfordringer og forutsetninger som kan være felles for etatene, samt å sikre enhetlig begrepsbruk. Av større arbeid i 2019 har blant annet vært knyttet til nye tidsverdier for persontransport og skadekostnader ved transport. NTP-gruppa har også hatt ansvaret for arbeidet med deloppdrag nr. 4 til NTP 2022-2033 om analyseverktøy og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser.

Jernbanedirektoratet har oppdatert nyttekostnadsverktøyet SAGA til versjon 2.4 med oppdaterte enhetsverdier, samt noen mindre forbedringer. Veilederen i samfunnsøkonomiske analyser for jernbanesektoren som ble utgitt i 2018, har ikke gjennomgått revisjon i 2019.

Handling 9.4: Samle eksisterende nasjonal, relevant statistikk om kollektivtransport og videreformidle den i et kollektivregnskap

Statens vegvesen har utarbeidet et nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet. Data for jernbanetransport er innhentet fra RVU og gjennom SSB. Jernbanedirektoratet har ikke vært involvert i dette arbeidet.

Reiseplanlegging og billettering

Handling: 10.1 Videreutvikle standarder og tjenester knyttet til reiseplanlegging og billettering

Håndbok N801 for rutedata og sanntidsdata ble publisert i ny utgave i 2019. Arbeidet med oppdatering av Håndbok V821 for elektronisk billettering pågår fortsatt, siden dette henger tett sammen med utvikling av løsning for ID-basert billettering, som vil ha pilottest i samarbeid med de første fylkene 2020. Dette gjelder da i første omgang Skyss og Ruter.

Handling 10.2: Legge til rette for at trafikkportaler kan inneholde informasjon om billettpriser og mulighet til å kjøpe billett

Det er påbegynt et arbeid for utarbeidelse av ny Håndbok N802 for nasjonale takstdata. Denne foreligger som utkast. Det gjenstår noe arbeid med konkretisering av de tekniske spesifikasjonene. Denne informasjonen vil inngå både i nasjonalt aksesspunkt iht kommisjonsdelegert forordning EU/2017/1926, nasjonal reiseplanlegger og arbeidet med sømløs billettering. Håndboken forventes publisert sommeren 2020.

Entur har innlemmet flere fylker i sin salgsløsning i 2019, og det vil arbeides videre i 2020 med målsettingen om sømløs billettering i samarbeid med transportørene.

Handling 10.3: Legge til rette for integrert informasjon til den reisende

Dette arbeidet vil fokusere primært på informasjon ved avvik, og er ikke påbegynt for samlet kollektivtransportsektor. Det pågår et samarbeid innen jernbanesektoren for å samordne sanntids- og avviksinformasjon bedre. Dette vil videreføres i 2020 og utvides til å omfatte øvrig kollektivtransport. 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. Behovet for standarder for automatiserte, multimodale passasjertellinger er ikke vurdert.

Klima og miljø

Handling 11.2: Følge utviklingen om lav- og nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, blant annet gjennom aktiv oppfølging av utslipps- regelverk for kjøretøy

Jernbanedirektoratet deltar aktivt i forskningsprogrammet MoZEES, som fokuserer på utvikling av batteri- og hydrogenelektrisk teknologi i transportsektoren. I 2019 deltok Jernbanedirektoratet blant annet på MoZEES Battery Days 2019. Gjennom prosjektet «NULLFIB» har Jernbanedirektoratet, sammen med samarbeidspartnere, bidratt til å øke kunnskapsgrunnlaget for nullutslippsløsninger for jernbane. Prosjektet har høstet internasjonal oppmerksomhet, og ble presentert i forbindelse med workshopen «The end of fossile fuels» arrangert av UIC Energy Efficiency i Zürich. Prosjekter som «NULLFIB» sender viktige signaler til markedet og leverandører om hva som etterspørres av klimavennlige løsninger og teknologi, hvilket stimulerer teknologisk utvikling på området. FME Norwegian Centre for Energy Transition Strategies (NTRANS) forsker på utvikling av miljøvennlig energi og samspillet mellom teknologi og samfunn i omstillingen til nullutslippssamfunnet. Jernbanedirektoratet er brukerpartner i NTRANS, og var deltaker under åpningskonferansen i Trondheim.

Sikkerhet og beredskap

Handling 12.1: Sørge for oppfølging av retningslinjer for samfunnssikkerhet i knutepunkter

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 brukes av aktørene etter behov, herunder Bane NOR. Bruk er basert på de grunnleggende prinsippene om ansvar, likhet, nærhet og samvirke. Dette er regulert, og kan etter behov følges opp gjennom tilsyn.



JERNBANEDIREKTORATET
Org. nr.: 916810962

Riksrevisjonens beretning

Til Jernbanedirektoratet

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Jernbanedirektoratet sitt årsregnskap for 2019. Årsregnskapet består av ledelseskomentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2019.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 25 703 502 182 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Jernbanedirektoratet sitt årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2019 og kapitalposter pr 31. desember 2019, 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 finansiell 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 finansiell revisjon, 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 internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

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, 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, og informerer det overordnede departementet om dette.

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 og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til ISSAI 4000-serien, 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; 15.04.2020

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur