

Jernbandedirektoratet

Årsrapport 2020

Innhold

1	Leders beretning	4
2	Introduksjon til virksomheten og hovedtall	7
2.1	Myndighet, ansvar og mål.....	7
2.2	Organisasjon og ledelse.....	7
2.3	Nøkkeltall.....	8
3	Årets aktiviteter og resultater	11
3.1	Overordnet beskrivelse av Jernbanedirektoratets oppgaver.....	11
3.2	Hovedmål 1 – Fremkommelighet.....	16
3.2.1	Driftsstabilitet – oppetid, regularitet og punktlighet	17
3.2.2	Kundetilfredshet (KTI).....	22
3.2.3	Etappemål 1.2 – Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet.....	23
3.2.4	Etappemål 1.3 – Universelt utformede reisekjeder.....	24
3.2.5	Etappemål 1.4 – Transportkostnader for godstransport skal reduseres	25
3.2.6	Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog	26
3.2.7	Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	30
3.2.8	Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – planlegging.....	33
3.2.9	Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	35
3.2.10	Reiseplanlegging og billettering	37
3.3	Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet	38
3.4	Hovedmål 3 – Miljø.....	41
3.4.1	Etappemål 3.1: «Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål»	41
3.4.2	Etappemål 3.2: «Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy»	42
3.4.3	Etappemål 3.3: «Begrense tapet av naturmangfold»	42
3.5	Andre føringer og krav.....	44
3.5.1	Samfunnssikkerhet og beredskap	44
3.5.2	IKT – sikkerhet	45
3.6	Bevilgningens anvendelse	46
3.6.1	Kap. 1352 og Kap. 4352.....	48
3.6.2	Kap. 1330 og Kap. 4330.....	51
3.7	Bruk av fullmakter.....	52
4	Styring og kontroll i virksomheten	59
4.1	Overordnet beskrivelse av styring og kontroll i Jernbanedirektoratet.....	59
4.2	Nærmere omtale av forhold knyttet til styring og kontroll i Jernbanedirektoratet	59
4.2.1	Risikovurdering hovedmål	59
4.2.2	Budsjett- og virksomhetsstyring	60
4.2.3	Jernbanedirektørens kontrollprogram	61
4.2.4	Mer jernbane for pengene	62
4.2.5	Effektivisering.....	62
4.3	Administrative forhold.....	66
4.3.1	EØS-arbeidet.....	66
4.3.2	Tilgjengelighet av offentlige data	66
4.3.3	Fellesføring – inkluderingsdugnad.....	66
4.3.4	Fellesføring – motvirke arbeidslivskriminalitet	67
4.3.5	Likestilling i virksomheten	67
5	Vurdering av fremtidsutsikter	72
6	Årsregnskap	74
6.1	Ledelseskomentarar til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2020	74
6.2	Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet.....	78
6.3	Bevilgningsrapporteringen.....	80
6.3.1	Jernbanedirektoratet med Norsk fagskole for lokomotivførere	80

6.4	Artskontorapporteringen med noter.....	85
6.4.1	Jernbanedirektoratet med Norsk fagskole for lokomotivførere	85
7	Vedlegg	94
7.1	Tabeller oppetid, regularitet og punktlighet	94
7.2	Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer	96
7.3	Prosjekter uten fastsatte styringsmål	101
7.4	Virksomhetens viktigste risikoer	102
7.5	Målekort.....	107

1 Leders beretning

Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag er å nå overordnede mål om en effektiv, sikker og miljøvennlig jernbanesektor. Jernbanedirektoratet skal utvikle og anvende sine virkemidler slik at Samferdselsdepartementets mål, krav og føringer omsettes til konkrete resultater innenfor de rammene direktoratet har fått stilt til rådighet. Jernbanedirektoratet utøver sitt samfunnsoppdrag ved å være fagdirektorat, myndighetsorgan og avtalepart.

Også i jernbanesektoren ble året 2020 sterkt preget av korona-pandemien. Spesielt gjelder dette for persontrafikken, som hadde en nedgang på ca. 50 prosent for året sett under ett. Jernbanedirektoratet har inngått tilleggsavtaler til trafikkavtalene med togoperatørene slik at togtrafikken har blitt opprettholdt til tross for den store nedgangen i antall passasjerer.

Godstrafikken har vært mindre påvirket av pandemien enn persontrafikken, og etterspørselen etter varetransport mellom landsdelene har holdt seg godt gjennom året. Punktligheten for godstogene har økt i 2020, og dette har blant annet sammenheng med at det er færre persontog på skinnene.

Planlagt vedlikehold og utbygging av infrastrukturen har i liten grad blitt påvirket av pandemien.

Regulariteten i togtrafikken var svært lav i 2020 på grunn av færre avganger. Målet for den samlede punktligheten ble imidlertid nådd for persontrafikken. Dette skyldes hovedsakelig færre tog, færre passasjerer og mindre trengsel. Bane NOR har også gjennomført tiltak for å bedre punktligheten.

Direktoratet har i det vesentlige opprettholdt sin virksomhet gjennom året, med utstrakt bruk av hjemmekontor. Nedstengningen har medført endringer i arbeidsformen for mange ansatte, med færre reiser, møter, konferanser og samlinger.

Jernbanedirektoratet har fulgt opp hovedprioriteringene i departementets tildelingsbrev for 2020:

Økonomi- og budsjettstyring: Direktoratet har styrt utgiftene på tilskuddspostene på statsbudsjettet (kap. 1352 postene 70-74) gjennom de avtalene som er inngått med andre aktører, og har holdt kontroll med at direktoratet ikke har gått ut over sine gitte fullmakter. Dette medførte at det ble inngått enkelte ettårige avtaler med Bane NOR.

Direktoratet gjennomfører hvert år interne stikkprøvekontroller og eksterne revisjoner for å kartlegge etterlevelsen av systemer og rutiner for budsjett- og økonomistyring. Det ble gjennomført en ekstern revisjon av direktoratets tilskuddsforvaltning og en stikkprøvekontroll av etterlevelsen av fullmaktstrukturen. Ingen av gjennomgangene avdekket alvorlige avvik.

Mer jernbane for pengene/revidering av avtalestrukturer: Direktoratet har gjennom avtaleoppfølgingen av Bane NOR bedt om innsparingsforslag og forslag til alternativer som kan redusere kostnadene i prosjektene. I dette inngår også forslag om å endre effektmålene hvis disse oppleves som uhensiktsmessige. Bane NOR har fått muligheten til å prioritere tiltak innenfor de tilbudsforbedringene som er under utvikling.

På bestilling fra Samferdselsdepartementet har direktoratet gjennomført to evalueringer av prosjekter med store kostnadsøkninger. Dette gjelder Follobanen og strekningen Haug-Sarpsborg. Hovedresultatet fra

disse evalueringene er at kostnadene i prosjektene settes for lavt i tidlig fase, og at kostnader knyttet til grunnforhold undervurderes. Resultatene fra evalueringene følges opp.

For å utvikle avtaleregimet med Bane NOR, ble det etablert en felles arbeidsgruppe med Bane NOR for å se på avtalestrukturen og andre incentiver. I perioder har dette arbeidet hatt noe lav aktivitet, i påvente av arbeidet med porteføljestyling i NTP og krav og innhold i kommende rammeavtale.

Kundebehov: Jernbanedirektoratet har utarbeidet en rapport med utgangspunkt i utfordringer fra tidligere sommerstengninger og fulgt opp utfordringene ovenfor Bane NOR. Bane NOR har iverksatt en rekke tiltak for å bedre tilretteleggingen for både person- og godskunder.

Det er stor oppmerksomhet om avvikshåndtering i den generelle oppfølging av trafikkavtalene, bla. gjennom dialog med togselskapene rundt de større sporbruddene.

Jernbanedirektoratet arbeider for at Entur skal være en felles kanal for kundene innen informasjon og billettsalg. Målet er at all nødvendig og oppdatert informasjon skal være tilgjengelig ett sted, selv om dette deles i andre kanaler. Dette arbeidet vil fortsette i 2021.

Bistand til Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan 2022-2033 har vært en stor del av Jernbanedirektoratets arbeid i 2020. Jernbanedirektoratet og Bane NOR leverte våren 2020 et felles innspill til NTP 2023-2033. Innspillet la vekt på et godt togtilbud rundt byer og byområder der det bor mange mennesker, og der toget har en viktig rolle i transportsystemet. Innspillet omfattet også satsing på kombitransport på bane, og på vedlikehold og fornyelse av den jernbaneinfrastrukturen som allerede er i bruk. Jernbanedirektoratet fullførte også en rekke større utredningsoppgaver, herunder konseptvalgutredninger, i 2020.

SJ Norge AS startet 8. juni 2020 opp trafikken på de sju strekningene som omfattes av Trafikkkpakke 2 Nord, og 13. desember startet Vy Tog opp sin trafikk i Trafikkkpakke 3 Vest som omfatter fjerntog på Bergensbanen og region- og lokaltog på Vossebanen. Oppstarten har vært vellykket for begge selskapene, men etterspørselen etter togreiser har vært preget av pandemien. Go-Ahead Norge AS har gjennomført sitt første driftsår i Trafikkkpakke 1 Sør, og har også opplevd kraftig redusert trafikk som følge av koronapandemien.

For å redusere usikkerheten for tilbyderne som følge av korona-pandemien og ibruktakelse av viktige infrastrukturprosjekter, ble konkurransen om Trafikkkpakke 4 Øst i juni 2020 besluttet utsatt. Trafikkstart er nå satt til desember 2023.

Direktoratet har ansvar for å følge opp sektorens sikkerhetsnivå og analyserer hendelser og trender. Sikkerheten på jernbanen har hatt en forbedring over mange år, og den positive trenden fortsatte i 2020.

I samarbeid med Statens vegvesen etablerte Jernbanedirektoratet vinteren 2020 Konnekt som nasjonalt kompetansesenter for samferdsel. Hovedmålet er å sikre tilstrekkelig tilgang på riktig kompetanse for sektoren i årene fremover.


Marit Rønning - Fungerende 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.

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 15. 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 13. 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 28.831,5 mill. kroner. Dette inkluderer overført mindreforbruk fra 2019 til 2020, bevilgninger på kapittel 1330 postene 71, 76 og 77 samt kapitlene/postene 4330.01 og 4352.01.

Jernbanedirektoratet forestår delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

2.2 Organisasjon og ledelse

Per utgangen av 2020 hadde Jernbanedirektoratet sammen med Norsk fagskole for lokomotivførere 199 fast ansatte og 185 utførte årsverk. I tillegg til to lærlinger er det ansatt en trainée som gjør at direktoratet oppfyller fem prosent kravet til inkluderingsdugnaden.

Norsk jernbanemuseum hadde ved utgangen av 2020 24 fast ansatte og 21 utførte årsverk.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen opprettet i 2020 Konnekt, et nasjonalt senter for samferdselskompetanse. Konnekt arbeider for et effektivt samarbeid mellom utdannings-institusjoner, næringsliv og myndigheter for å utdanne og utvikle den kompetansen samferdselssektoren trenger i framtida

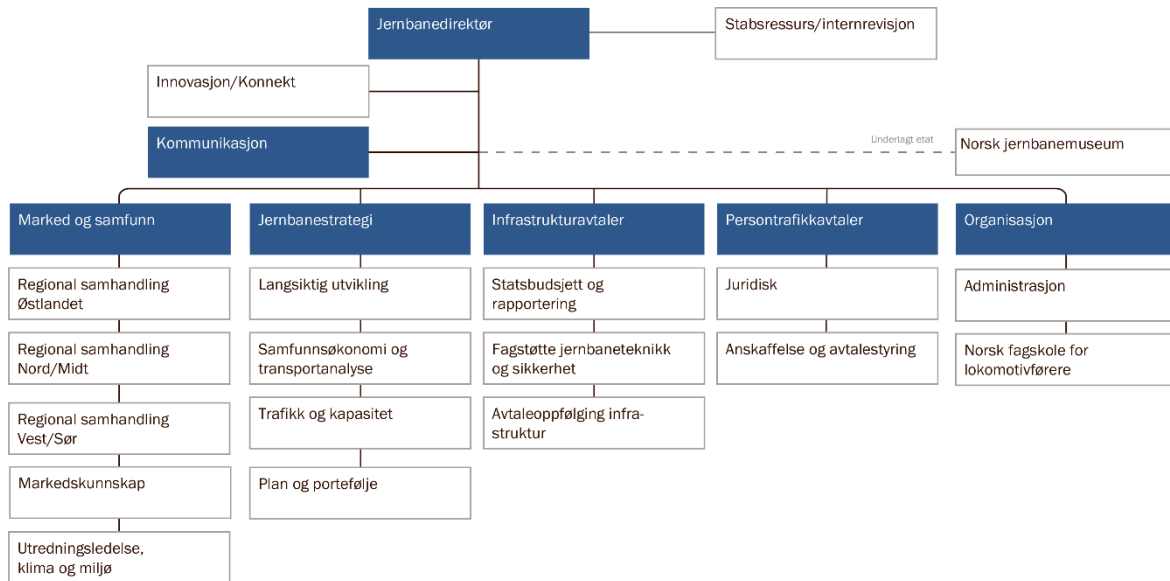
Jernbanedirektoratets ledergruppe per utgangen av 2020 består av:

- Kirsti 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

Kirsti Slotsvik fratrådte sin stilling 1. mars 2021, og Marit Rønning har fungert som jernbanedirektør fra dette tidspunktet.

Figur 1. Organisasjonskart



2.3 Nøkkeltall

De lavere driftsutgiftene, dels som følge av koronasituasjonen, gir en økning i lønnsandel av driftsutgifter og lønnsandel av total omsetning, slik det er definert. Tilsvarende gjelder for konsulentandelen av driftsutgifter og omsetning. Det henvises til kapittel 3.6.1 for en mer detaljert redegjørelse for de lavere driftsutgiftene i 2020. Redusert aktivitet knyttet til eksterne møter, seminarer og reiseutgifter fører til at andel lønnsutgifter og utgifter til konsulenter får en større andel av totalutgiftene enn i et normalår siden disse ikke er påvirket av den lavere aktiviteten som følge av smittevernstiltak.

Det vises videre til notene til tabell 1 for definisjonene av de ulike nøkkeltallene.

Nøkkeltallene i tabell 1 viser en økning i antall ansatte og årsverk for Jernbanedirektoratet.

Bemanningsøkningen skyldes forsterking av enkelte funksjoner:

- Etablering av Konnekt og innovasjonsprogram.
- Lokførerskolen har økt andelen ansatte lærere som erstatter innleide instruktører.
- Etablering av Plan- og porteføljefunksjon.

Til sammen gir dette en økning på seks ansatte

- Øvrig vekst skyldes normal turnover og overlapp i stillinger eller registreringstekniske forhold som over tid ikke gir netto endring.

Økningen i antall utførte årsverk har sammenheng med økningen i antall ansatte, men tar også inn utførte årsverk av lærlinger og trainée. Synkende sykefravær i 2. halvår 2020 bidrar også til en økning i antall utførte årsverk.

Tabell 1: Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

Nøkkeltall	Norsk Jernbanemuseum				Jernbanedirektoratet				Totalt			
	2020	2019	2018	2017	2020	2019	2018	2017	2020	2019	2018	2017
Antall ansatte pr 31.12 ¹	24	24	22	23	199	190	213	215	223	214	235	238
Utførte årsverk ²³	21	21	17	17	185	173	195	189	206	194	212	206
Samlet tildeling mill. kr ⁴	37,6	36,5	29,5	26,0	28 793,9	26 169,5	23 694,6	15 776,0	28 831,5	26 206,0	23 724,1	15 802,0
Utnyttelsesgrad av bevilgning ⁵	108,0 %	102,0 %	100,0 %	94,0 %	70,0 %	71,0 %	70,0 %	71,0 %	72,0 %	72,0 %	71,0 %	72,0 %
Driftsutgifter mill. kr ⁶	39,8	36,1	32,5	24 %	408,8	430,3	535,7	442,0	448,6	466,4	568,2	466,0
Lønnsandel av driftsutgifter ⁷	42 %	45 %	43 %	58 %	50 %	44 %	41 %	45 %	48 %	44 %	41 %	46 %
Lønnsutgifter pr årsverk ⁸	774 414	756 459	829 847	796 774	1 097 821	1 104 186	1 105 097	1 073 247	1 066 604	1 068 214	1 083 171	1 030 276
Lønnsandel av total omsetning ⁹	42 %	45,0 %	43,0 %	58,0 %	50,0 %	41,0 %	45,0 %	45%	49,0 %	42,0 %	45%	46%
Konsulentandel av total ¹⁰ omsetning	3,0 %	3,0 %	1,0 %	13,0 %	29,0 %	24,0 %	13,0 %	17,0 %	27,0 %	24,0 %	13,0 %	17,0 %
Konsulentandel av driftsutgifter ¹¹	3,0 %	3,0 %	1,0 %	13,0 %	29,0 %	25,0 %	14,0 %	17,0 %	27,0 %	24,0 %	14,0 %	17,0 %

¹ Antall ansatte pr. 31.12.2019 er korrigert til 190 for Jernbanedirektoratet og 214 totalt, en økning på én ansatt ift. det som ble rapportert for 2019..

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

³ Antall årsverk for 2019 er korrigert fra 20 til 21 for Norsk jernbanemuseum og fra 169 til 173 for Jernbanedirektoratet, totalt fra 189 til 194 ift. det som ble rapportert for 2019. Antall årsverk for 2018 er korrigert fra 176 til 195 for Jernbanedirektoratet og fra 193 til 212 totalt. Dette har ikke påvirket beregningen av nøkkeltallene.

⁴ Samlet tildeling utgifter jfr. oppstilling av bevilgningsrapporteringen, note A.

⁵ 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 105,0 mill. kroner omdisponert til post 72.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Lønnsutgifter pr. årsverk er tatt fra tabell 6 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Lønnsutgifter pr. årsverk har fått mindre justeringer som følge av at de er beregnet mer presist (årsverk med desimaler

⁹ Lønnsandel av total omsetning er utbetalinger til lønn dividert på utgifter post 01 og 21. Se kommentar til fotnote 5.

¹⁰ Konsulentandel av total omsetning er regnskapslinjen konsulentutgifter i oppstillingen av artskontorrapporteringen dividert på utgifter post 01 og 21.

¹¹ 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 ble endret i 2019 pga. ny inndeling av kontogruppe 67x.

3 Årets aktiviteter og resultater

Koronapandemien har påvirket togtrafikken i 2020, og det har aldri vært færre forsinkelser på jernbanen. Det er kjørt færre tog- og passasjerer, og punktlighet i togtrafikken var høy. Tiltak innen vedlikehold- og fornyelse, mild vinter og nedgangen i togtrafikken har økt punktligheten.

Regularitet nådde i 2020 sitt laveste resultat på ti år. Koronapandemien, sommerarbeidene på Østfoldbanen og forsinket åpning av Ski stasjon har til sammen bidratt til toginnstillinger og dermed lavere regularitet

Målet om å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået er ivaretatt.

Flere av infrastrukturprosjektene er noe berørt av koronapandemien, både i form av utsettelse og økte kostnader.

Som følge av økt usikkerhet om fremtidig etterspørsel og inntektsnivå i kjølvannet av koronapandemien, samt usikkerhet knyttet til fremdriften for berørte infrastrukturprosjekter, ble utsendelsen av konkurransegrunnlaget for Trafikkkpakke 4 utsatt til første kvartal 2021.

Direktoratet har i 2020 opprettholdt sin virksomhet som normalt, og nedenfor følger en nærmere beskrivelse av direktoratets oppgaver og resultater.

3.1 Overordnet beskrivelse av Jernbanedirektoratets oppgaver

Markeds- og samfunnskontakt

Regionreformen og jernbanereformen legger opp til tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene om utvikling av et helhetlig kollektivtransportsystem. I 2020 har det vært avholdt dialogmøter med fylkeskommuner vedrørende rute-, pris- og billettsamarbeid, og spesiell prioritet er gitt fremforhandling av avtale med kollektivselskapene i Oslo og Viken, som en del av grunnlaget for konkurranseutsetting i trafikkkpakke 4 og 5. Det har også vært avholdt jevnlig møter mellom direktoratet og togselskapene som drifter banestrekningene i trafikkkpakkene 1-3. I tillegg har det vært avholdt møter i forbindelse med utarbeidelse av konkurransegrunnlag for Trafikkkpakke 4. Dette samarbeidet er viktig for videreutvikling av togtilbudet som en del av et helhetlig kollektivtilbud.

Jernbanedirektoratet arrangerte Bransjedagen 3. desember 2020 i samarbeid med Bane NOR. Dette er en årlig konferanse for aktørene i jernbanesektoren der aktørene får mulighet til å møtes for å skape gode relasjoner og samarbeid. Programmet inneholder temaer som NTP, strategi, utvikling, innovasjon og miljø. Det er tredje gang konferansen avholdes, denne gangen ble det en digital konferanse med ca. 200 deltakere.

Markedsutvikling gods

Jernbanedirektoratet har jevnlig kontakt med aktører og interessenter innen segmentet godstransport på jernbane. Godstogoperatørene har hatt en generelt positiv utvikling gjennom 2020, og det er etablert flere nye togløsninger gjennom året.

I markedet for kombitransport har det blitt etablert flere nye tilbud for godskundene både nasjonalt- og internasjonalt. Toget mellom Gøteborg Havn og Alnabru har blitt reetablert. CargoNet startet høsten 2020 med en togavgang pr. uke, og forventer økt etterspørsel som vil bidra til flere togavganger pr. uke.

Kombimarkedet har totalt sett hatt en liten økning i 2020.

Tømmer- og flismarkedet hadde i 2020 totalt sett en liten nedgang, men det har i løpet av året 2020 blitt etablert flistransport på tog igjen.

Norske Skog har som ambisjon å overføre inntil 90 prosent av flisvolumene fra vei til bane.

Malm og mineraler har hatt en økning i 2020.

Støtteordningen for gods på bane ble videreført i 2020. Ordningen er et viktig bidrag til at godstogoperatørene kan fokusere enda mer kommersielt mot nye markeder. Godstogoperatørene jobber med flere nye prosjekter og togløsninger, og vi forventer en videreføring av den positive trenden inn i 2021.

Konnekt

Jernbanedirektoratet etablerte i 2020 "Konnekt – Nasjonalt kompetansesenter for samferdsel" sammen med Statens vegvesen. Konnekt er et felles program for å ivareta Jernbanedirektoratets og Vegdirektoratets sektoransvar knyttet til kapasitet og kompetanse i samferdselssektoren som nedfelt i respektive instruks¹². Konnekt er ikke en selvstendig organisasjon, men rapporterer til et styre som består av representanter fra Konnekts initiativtakere, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. Styremedlemmene oppnevnes av vegdirektøren og jernbanedirektøren.

Konnekt har som mål å sette sammen kunnskapsgrunnlaget om kompetanse innenfor samferdselssektoren, og bidra til å identifisere utfordringer og nye behov knyttet til kompetanse. Videre skal Konnekt bidra til at det iverksettes tiltak som svar på utfordringene, samt bidra til å øke rekruttering til sektoren.

I løpet av 2020 gikk Konnekt over fra en utviklingsfase til en driftsfase. I utviklingsfasen ble programmets mandat, innretning og oppgaver definert etter innspill fra jernbanesektoren og aktører i samferdselssektoren. Samarbeidet med Statens vegvesen ble forankret i felles forståelse av behov og virkemidler, og et ønske om gjensidig styrking av kompetansearbeid innenfor jernbane og vei. Konnekts styringsdokument ble signert av vegdirektør og jernbanedirektør den 27.10.2020.

Status konkurranseutsetting

Trafikkstart for Trafikkpakke 3 Vest 13. desember 2020 var vellykket, og Vy Tog AS opptjente full bonus som følge av dette.

Konkurransen om Trafikkpakke 4 Øst ble varslet i Doffin 5. september 2019. På grunn av koronapandemien, og påfølgende økt usikkerhet knyttet til etterspørsel og inntektsnivå i trafikkpakken, samt betydelig usikkerhet knyttet til når ny infrastruktur kan tas i bruk, har utsendelsen av konkurransegrunnlaget blitt utsatt til første kvartal 2021. Dette medfører at trafikkstart utsettes med ett år til desember 2023.

¹² Instruks for Statens vegvesen fastsatt 17.12.2019 og Instruks for Jernbanedirektoratet kunngjort 16.02.2016

Inngå, videreutvikle og følge opp avtaler Bane NOR

Direktoratet etablerer hvert år «Årsplan for avtaler» basert på forutsetningene i tildelingsbrevet for budsjettåret. I tillegg omfatter avtaleplanen avtaler om utredninger, samt hovedplaner som finansieres over post 21 og defineres i tilknytning til utarbeidelse av direktoratets virksomhetsplan. Avtaleplanen angir når nye eller reviderte avtaler skal inngås. Noen av de nye avtalene er faseovergang mellom kommunedelplan (KDP) og reguleringsplan, eller fra regulering til bygging.

Det er inngått avtaler med Bane NOR om Utredninger (K02), Planlegging og prosjektering (K03) og Bygging (K04) i henhold til pågående og planlagte aktiviteter i 2020. Mottatte endringsmeldinger og risikovarsler er behandlet løpende i henhold til avtalte prosesser med Bane NOR.

Felles forbedringsarbeid med Bane NOR for å utvikle og forbedre avtalestrukturen mellom partene, basert på erfaringene med dagens struktur, er videreført i 2020, jfr punkt 4.2. Forbedringsarbeidet vil bli videreført i 2021.

Benchmarking av Entur

Jernbanedirektoratet fikk i Tildelingsbrevet for 2020 i oppdrag å påse at kjøpet av tjenester fra Entur ikke innebærer en overkompensasjon i strid med reglene om statsstøtte. Dette har resultert i et prosjekt der vi benchmarker Entur mot sammenlignbare, veldrevne selskap, og prosjektet var ved årsslutt kommet godt i gang. Endelig rapport er forventet ultimo april 2021.

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 har besvart oppdragene, og blant annet levert forslag til prioriteringer innenfor ulike økonomiske planrammer. Regjeringen legger etter planen stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033 fram for Stortinget våren 2021.

Byvekstavtaler og bysamarbeid

Jernbanedirektoratet følger opp forpliktelsene som er gjort i byvekstavtalene i de fire største byområdene ved deltakelse i administrative grupper og styrende organ og gjennom avtaleinngåelse med Bane NOR for de investeringene staten har forpliktet seg til.

Jernbanedirektoratet følger også opp de øvrige byområdenes forberedelser til kommende byvekstforhandlinger med Staten. Direktoratet deltar i samarbeid med lokale, regional og andre statlige myndigheter om by- og transportutvikling i flere byområder, blant annet Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Kristiansand.

Det er avsatt midler i Nasjonal transportplan til utvikling av stasjoner i byvekstforhandlingene for Trondheim, Nord-Jæren og Oslo/ Akershus. I forbindelse med byvekstavtalene utarbeides det beslutningsgrunnlag for de stasjonene som inngår i de aktuelle byene. Jernbanedirektoratet har inngått avtaler med Bane NOR for videre planlegging og realisering av knutepunktstiltak innenfor rammen av byvekstavtaler.

Utrednings- og utviklingsoppgaver

De mest omfattende utrednings- og utviklingsoppgavene for Jernbanedirektoratet i 2020 er knyttet til utarbeidelse av underlag for Nasjonal transportplan 2022-33 og konkrete utredningsoppdrag fra Samferdselsdepartementet. Gjennomførte strategi-, utredninger og analysearbeid i 2020:

- Rutemodeller til NTP 2022-2033, herunder Rutemodell Buskerudbyen, Rutemodell Trønderbanen, Rutemodeller iht. NTP 18-29 og Integrering av tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn (supplerende analyser)
- Videreutvikling av eksisterende verktøy for nytte-kostnadsanalyse og transportanalyse, utvikling av nye verktøy for å forenkle arbeid med passasjerprognoser og godsanalyser, samt opplegg for bedre visualisering av resultater
- Konseptvalgutredninger for Kongsvingerbanen, Nettdekning langs jernbanen og Anskaffelse av nytt fjerntogmateriell
- Strategier for godstransporten
- Utredninger av alternative driftsformer for dieselstrekningene og persontog til utlandet
- Utredning av konsekvenser av koronapandemien for transportteterspørselen, under og etter pandemien.
- Evaluering av sommerstengning og andre banestengninger
- Evaluering av kostnadsøkninger på Østfoldbanen og Follobanen
- Profilering av kjøretøy
- Framføringstid og prioritering av godstog
- Relasjonsmatriser
- Kundeinnsikt og driverundersøkelse

Pågående utredningsarbeid som er i slutfasen er Trendovervåking, konseptvalgutredning for Hovedbanen Nord, Toglengdestrategi for regiontrafikk på Østlandet, Markedsinnsikt, Planlagte innstillinger for godstog, Mobilitetsstrategi og utredning Samordnet bestilling av assistansetjeneste på stasjoner.

Nylig igangsatte utredninger og strategier er konseptvalgutredning for transportløsninger Nord -Norge, der Statens vegvesen leder arbeidet og direktoratet bidrar med ressurser, utredning Oslo-Stockholm og strategi for Stordata/Open data. Sistnevnte er en oppfølging av handlingsplan for Open Data.

Pågående utredninger innenfor klima og miljø er Jernbanens klimafortrinn og Norges klimarisiko, Klima og Miljøprosjektet INFORM (inkl. deloppdrag jernbanens påvirkning på vann, naturmangfold og vannmiljø, arealeffektivitet, klima og miljødata mm) og Internasjonal kostnadsestimering - erfaringer som er relevante for norsk jernbanesektor.

I tillegg kommer utviklingsoppgaver som er gjennomført i samarbeid med andre virksomheter og gjennom NTP-samarbeidet og i PROSAM.

Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen)

2020 var et annerledes og krevende år også for Norsk fagskole for lokomotivførere. Mange av planene for året måtte justeres som følge av koronapandemien, ikke bare undervisningsplaner for studentene og kullene, men også utviklingsplaner.

Teoriundervisningen har fungert godt gjennom digitale plattformer. De ansatte ved fagskolen har tatt utfordringen ved å ta i bruk digitale samhandlingsplattformer for undervisning og veiledning. Skolen vil spesielt framheve filmopptak av flere førerrom som er videreutviklet til e-læringer. Skolen har også iverksatt en digitalisering av skifteopplæringen til bruk av virtuell realitet (VR) i opplæringen.

Når skolene stengte i mars stoppet øvelseskjøringen opp. I juni fikk skolen tilgang til litt øvelseskjøring i foretakene og gjennomførte da øvelseskjøring i juli. I august åpnet skolen for ordinær øvelseskjøring under strenge smitteverntiltak. Som andre fagskoler har Lokførerskolen erfart at praktiske fag er sårbare når tilgang til øvelseskjøring og praksisplasser påvirkes av smittevern. Alle kull unntatt ett har fått utsatt studieløp etter mars 2020.

Norsk fagskole for lokomotivførere har i 2020 arbeidet mye med å opprettholde undervisning på et akseptabelt nivå når det gjelder kvalitet og kvantitet. Bransjen har stort behov for førere. Selv om pandemien representerer store utfordringer, opprettholdt skolen produksjonen på syv kull i 2020. I 2020 uteksaminert skolen 93 lokomotivfører kandidater. 91,2 prosent av studentene gjennomførte utdanningen.

I 2020 ble fagskolene innlemmet i Samordna opptak. Samordna opptak er et statlig service- og koordineringsorgan for opptak til grunnutdanninger ved fagskoler, universiteter og høyskoler. 30 fagskoler ble med i opptaket i 2020. 9432 søkte gjennom portalen, deriblant 963 førstevalgssøkere til Lokførerskolen, noe som tilsvarer 10,2 prosent av alle førstevalgssøkere i årets totale opptak. Lokførerskolen lyste ut 148 studieplasser.

Fagskoleforskriften som kom i 2019 påvirket inntaksvurderingene i 2020. Fagskolen skal nå gi særegne rangeringspoeng for fagbrev og yrkeserfaring. Forskriftsbestemmelsene førte til at det er en høyere andel søkere med fagbrevbakgrunn som har kommet inn sammenlignet med søkere med bakgrunn med studiekompetanse, enn tidligere år. Det høye antallet gjorde at søkere måtte ha 45 rangeringspoeng eller mer for å bli innkalt til helsetest.

Fagskolen har i 2020 opprettholdt og styrket den nære kontakten med bransjen og foretakene. Det at vi har god oversikt og kontakt med foretakene før pandemien oppsto, har uten tvil gjort det lettere å samarbeide når behovet var stort. Også studentmedvirkning og involvering av tillitsvalgte har blitt styrket i 2020. Tillitsvalgte har vært med i diskusjonen om smittevern, studieløp, prioriteringer og progresjon. Det er utført godt arbeid innen studentmedvirkning, kontakt med yrkesfeltet, samhandling og medarbeiderskap. I så måte har Lokførerskolen også høstet viktige gevinster i kjølvannet av koronapandemien. Det er gode sjanser for at skolen totalt sett er kommet styrket ut av 2020.

Norsk jernbanemuseum

Jernbanedirektoratet driver delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på vegne av Samferdselsdepartementet. Smitteverntiltak og uforutsigbarhet knyttet til koronapandemien har påvirket alle aspekter ved museumsdriften, og vært sentrale problemstillinger i styringsdialogen mellom direktoratet

og museet. Blant aktivitetene som ble gjennomført av museet var den lengste fremføringen av et museumstog noensinne i egen regi. Turen til Bodø gav Norsk jernbanemuseum tilstedeværelse og oppmerksomhet i en landsdel som kan være utfordrende å nå ut til for et nasjonalt museum med base på Østlandet. Videre var museets Stålvogntog arena for innspillingen av den amerikanske storfilm «Mission Impossible 7.» Dette var den filminnspillingen på norsk jord med det største budsjettet noensinne, og samtidig trolig et av de mest omfattende prosjektene av denne typen som har blitt gjennomført av et museum i samarbeid med privat næringsliv her til lands.

På bakgrunn av tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og museet, har det blitt opprettet en tilskuddsordning (Prop. 1 S, post 76) til jernbanehistoriske prosjekter og museumsbaner. Fra 2021 forvaltes ordningen av Norsk jernbanemuseum.

De største langsiktige risikofaktorene til Norsk jernbanemuseum er knyttet til oppbevaring og fremføring av historisk jernbanemateriell. Museet samarbeider godt med Bane NOR og operatørene på det nasjonale jernbanenettet. Det ser likevel ikke ut til at man finner fullgode løsninger gjennom lokalt samarbeid, så risikoen for at dette utvikler seg til et større problem er fortsatt til stede.

Som selvstendig virksomhet leverer Norsk jernbanemuseum egen årsrapport. Vi viser til denne for nærmere beskrivelse av aktiviteter og risiko.

3.2 Hovedmål 1 – Fremkommelighet

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

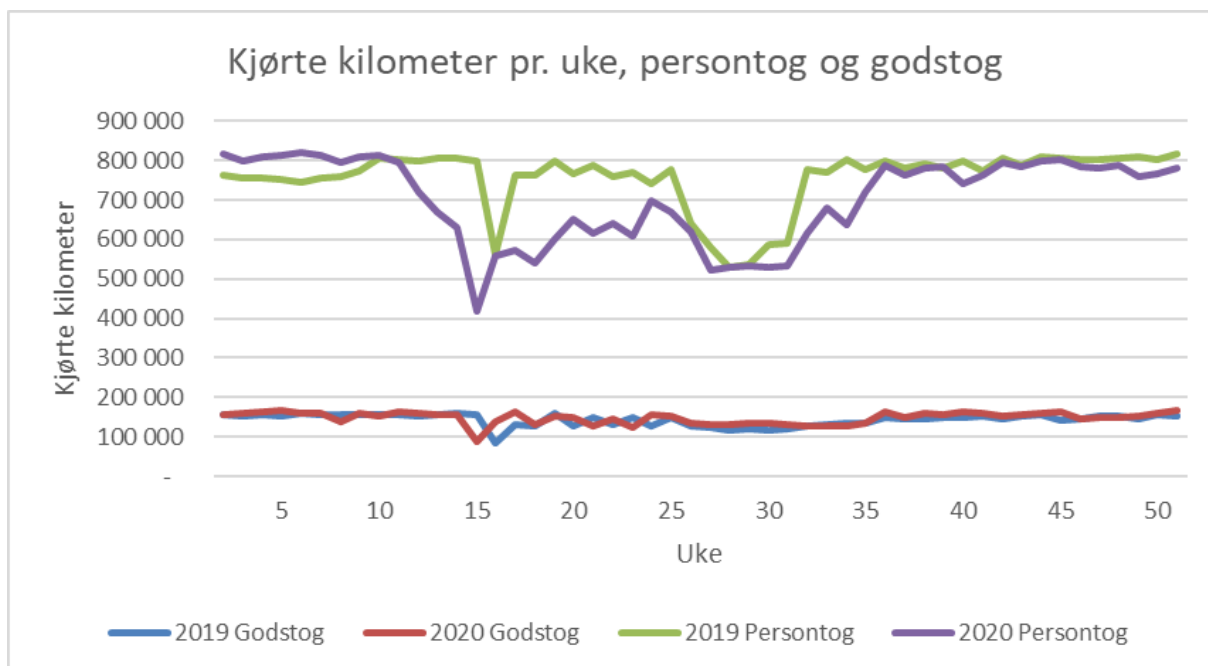
Etappemål 1.1 – Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig

Jernbanedirektoratet 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».

Figuren under viser ukentlig utvikling i togtrafikken i 2020 sammenlignet med 2019. Resultatene for 2020 bærer preg av endringene i togtrafikken som følge av koronapandemien. Største svingninger i togtrafikken ser vi fra midten av mars til og med 2. tertial. I tillegg til koronapandemien har de planlagte arbeidene på Drammenbanen og Østfoldbanen påvirket antall kjørte kilometer i påske og sommer.

På slutten av året har kjørte kilometer for persontog ligget på 96 prosent av nivået før koronautbruddet. Unntak var utenlandstog, langdistansetog og flytoget som fortsatt kjørte med noe redusert tilbud.

Godstogene har opprettholdt samme produksjonsnivå målt i kjørte kilometer, og har på slutten av året ligget på 99 prosent av nivået før koronabruddet.



Kilde: Bane NOR

Nedenfor redegjøres for status i oppfølgingen av etappemål 1.1.

3.2.1 Driftsstabilitet – oppetid, regularitet og punktlighet

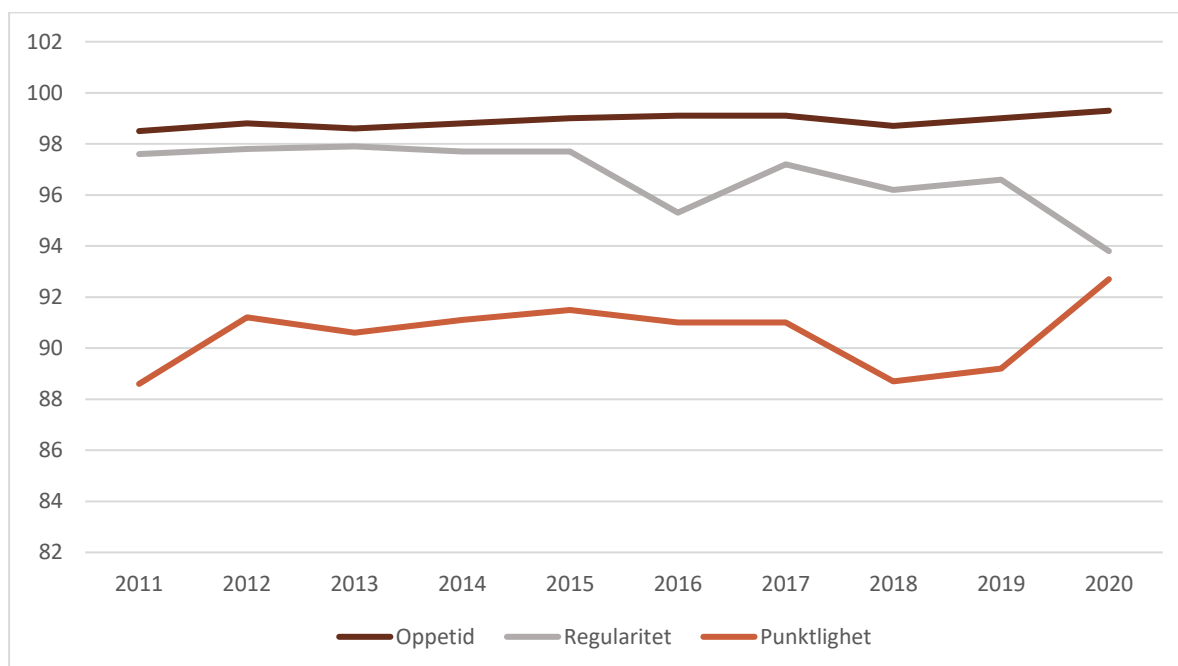
Fastsatte mål for driftsstabilitet i tidelingsbrev for 2020 vedrører kun Bane NORs andel av forsinkelsestimer. I tillegg fremkommer forsinkelsestimer som skyldes togselskapene og andre ytre forhold, sistnevnte som hverken kan tilskrives Bane NOR eller togselskapene. Det forutsettes at oppetid og regularitet minimum opprettholdes på nivå med resultatene i 2017, men med mål om høyere måloppnåelse, se tabell 1.

Infrastrukturen i Norge er gammel, og vedlikeholdsetterslepet er stort. Mange signalanlegg er fra 1950-tallet. Det meste av person- og godstrafikken i Sør-Norge passerer Oslo S som er et nav med direkte sporforbindelser til hele landet. Hendelser som jordfeil, sporfettbelegg og sporvekslerfeil i Osloområdet fører således ofte til togforsinkelser flere steder i landet som følge av at det er påkrevd med enkeltsporet drift. 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.

Tabell 2: Driftsstabilitet

Parameter	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
Oppetid ¹³	99,1	98,7	99,0	99,3	99,3
Regularitet ¹⁴	97,2	96,2	96,6	93,8	99,2
Punktlighet ¹⁵					
Alle Persontog	91,0	88,7	89,2	92,7	90,0
Flytoget (Ankomst Gardermoen)	95,6	93,7	94,3	96,7	96,0
Godstog	80,4	73,1	78,2	82,2	90,0

Figur 2: Oppetid, regularitet og punktlighet



Oppetid i 2020 endte på 99,3 prosent, og sektormålet er dermed nådd. Dette er det beste årsresultatet på ti år.

2020 har vært preget av en betydelig endring i trafikkavviklingen som følge av koronapandemien. Færre folk som går av og på togene har medført til at forsinkede tog kunne ta igjen den tapte tiden, og komme i rute igjen. Bane NORs vedlikeholdsarbeid og gunstigere værforhold har, sammen med trafikknedgangen som følge av koronapandemien, gitt historisk lave forsinkelsestimer.

¹³ 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.

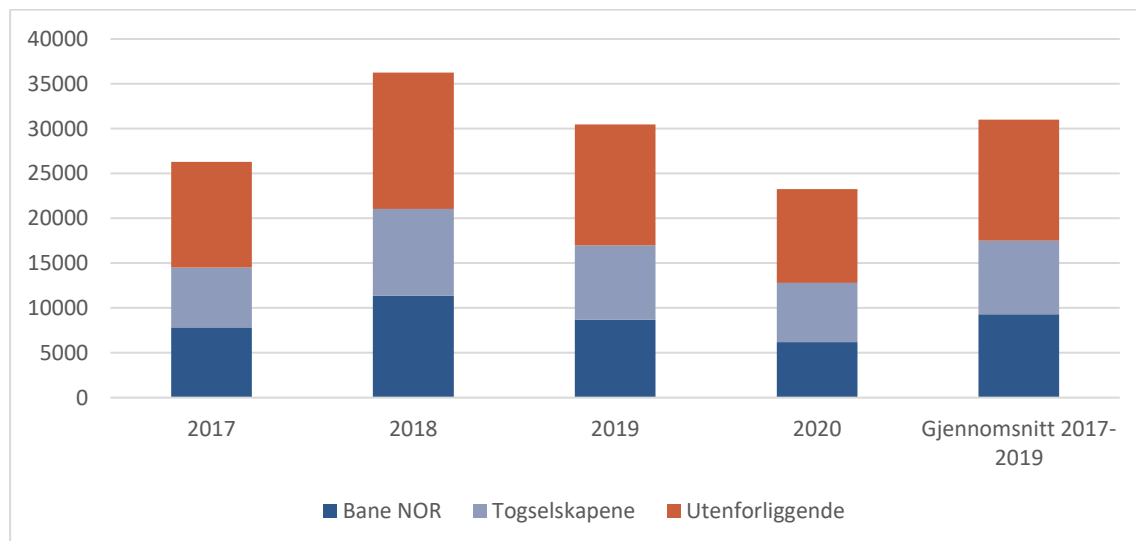
¹⁴ Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, og inkluderer bare persontog

¹⁵ 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.

Sammenlignet med et gjennomsnitt for perioden 2017-2019 ble det 33 prosent færre forsinkelsestimer som Bane NOR har ansvar for. Størst nedgang var innen årsakskodene planlagt arbeid og feil på sikringsanlegg.

Forsinkelsestimer til togselskaper og utenforliggende årsaker viser en nedgang på ca. 20 prosent sammenlignet med gjennomsnittet. Størst nedgang var innen trafikkavvikling og stasjonsopphold.

Figur 3: Forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegningen fordelt på ansvarsområder¹⁶

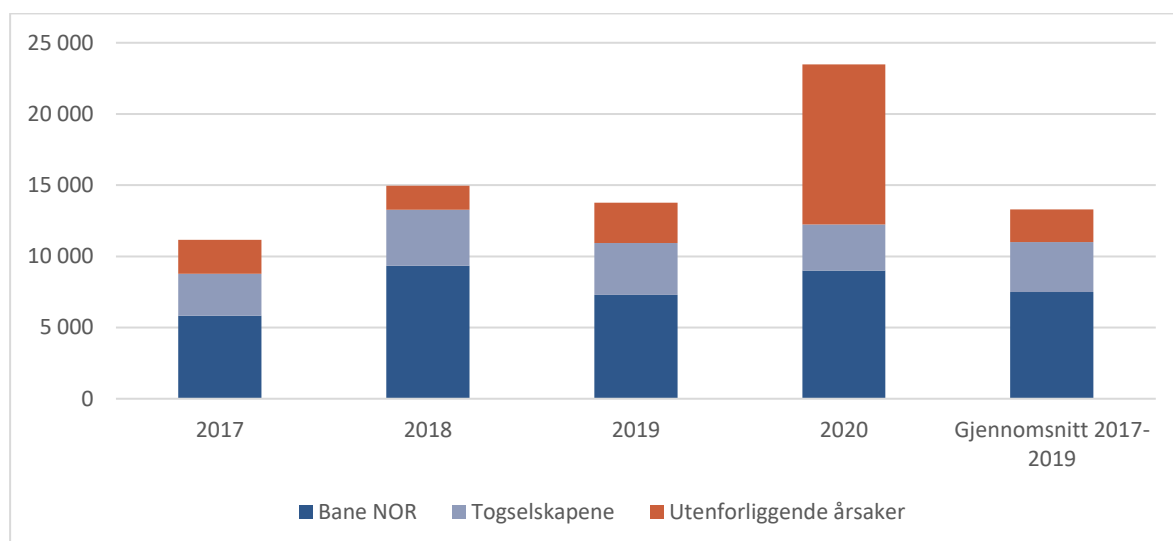


For 2020 ble regulariteten 93,8 prosent, noe som er betydelig lavere enn sektormålet på 99,2 prosent. Dette er det laveste årsresultat siden 2011. Sammenlignet med et gjennomsnitt for perioden 2017-2019 var det ca. 20 prosent økning i antall innstillinger som Bane NOR har ansvar for. Koronapandemien, nedrevet kontaktledning mellom Skøyen og Lysaker og forsinket åpning av Ski stasjon grunnet utfordringer med det tekniske anlegget førte til flere tusen innstillinger. I tredje tertial fikk vi også toginnstillinger som følge av et brudd på Bergensbanen i forbindelse med påkobling av den nye Ulriken-tunnelen.

Andel av innstillinger som skyldes utenforliggende årsaker har økt med 8 431 siden 2019. Dette skyldes uønskede hendelser som oppsto i første halvåret som følge av koronapandemien. Vy hadde i starten av 2020 utfordringer med å stille personell til å kjøre planlagte avganger. Dette førte til mange innstilte tog, hvor Østlandet ble særlig rammet.

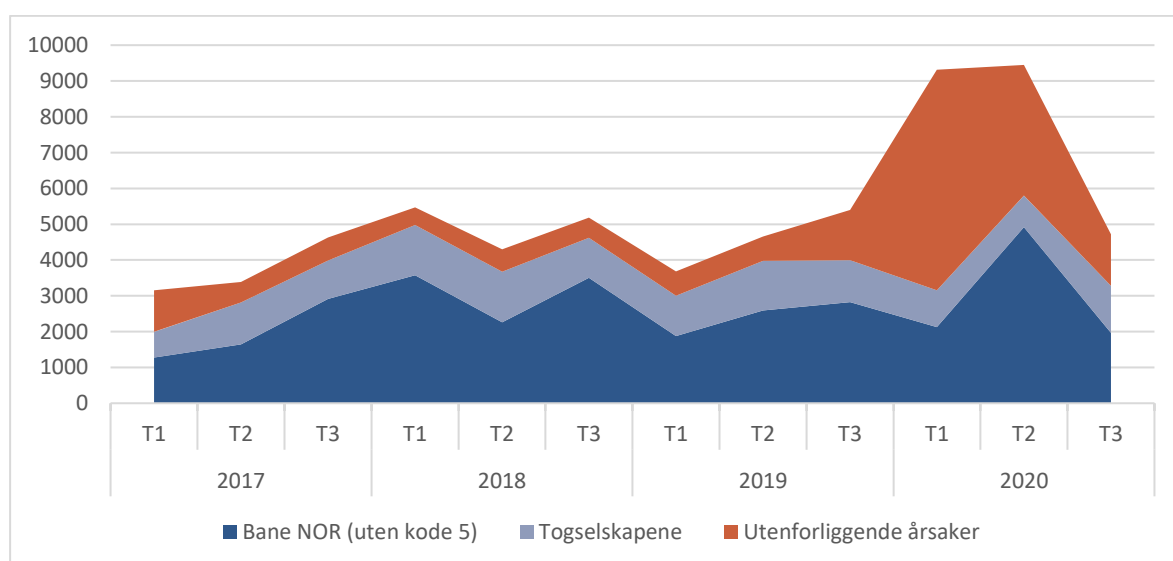
¹⁶ Figuren viser antall forsinkelsestimer på totalt nivå som er sum av alle årsakskoder til Bane NOR, togselskapene og utenforliggende.

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



Slutten av 2020 var preget av færre toginnstillinger, se figur 5. Da togselskapene forstod at koronapandemien ville bli langvarig, ble flere tog avbestilt i stedet for innstilt. Dette førte til at antall tog som ikke ble kjørt var høyere enn antall innstilte tog, en medvirkende årsak til færre toginnstillinger i tredje tertial.

Figur 5: Antall innstillinger fordelt på ansvarsområder fordelt på ansvarsområder (uten kode 5 – planlagt arbeid) per tertial.



Direktorates vurdering av risiko knyttet til indikatorene for driftsstabilitet på lengre sikt vurderes fortsatt som høy til kritisk. Direktoratet vurderer at målene for både oppetid og regularitet vil være utfordrende å nå i fremtiden med en økende vedlikeholdsetterslep- og togtrafikk. Utviklingen følger direktoratet tett opp på «InfraStatus» som vil gi bedre oversikt over tilstanden på infrastrukturen.

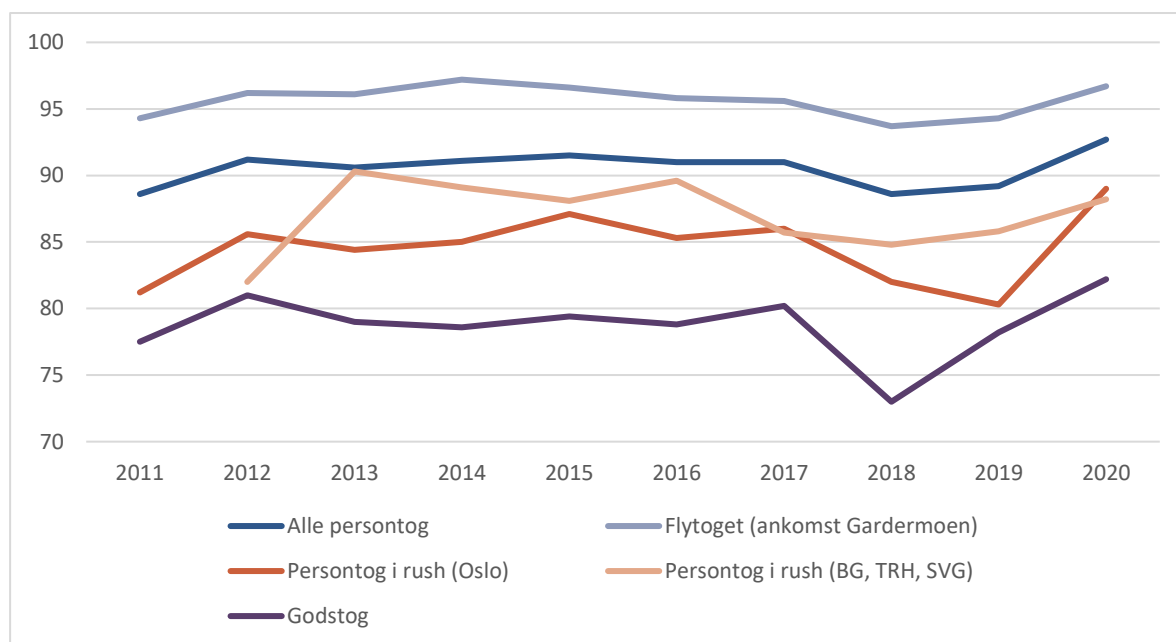
Punktligheten for alle persontog endte på 92,7 prosent, og sektormålet er dermed nådd. Dette er det beste årsresultat de siste ti år. Langdistansetogene på Dovrebanen hadde et særdeles godt resultat i tredje tertial med en punktlighet på 93,3 prosent. Mens langdistansetog på Bergensbanen og Sørlandsbanen har

hatt de største utfordringer med punktlighet på 76,6 prosent og 79,0 prosent. Utfordringene skyldtes forsinkelser knyttet til kryssinger med andre tog og signalfeil.

Punktlighe for godstog endte på 82, 2 prosent som er det høyeste årsresultat siden 2012.

Koronapandemien har ikke påvirket antall kjørte kilometer for godstogene i samme grad som persontogene. Punktligheten for godstog på Sørlandsbanen og Dovrebanen er på hhv. 91,0 og 88, 4 prosent, noe som er det beste resultat de siste ti år.

Figur 5: Punktlighe



Punktligheten for Flytoget endte på 96,5 prosent, og sektormålet er dermed nådd. Dette er det beste årsresultat siden 2014. Antall forsinkelsetimer har i 2020 blitt redusert noe som i hovedsak skyldes færre tog som kjører.

Det har vært bedring i punktligheten gjennom 2020. Forklaringen er punktlighetsforberedende arbeid, mild vinter og færre tog- og reisende under koronapandemien.

Bane NOR har i 2020 utført følgende vedlikeholdsarbeid:

- Område Øst
 - Sporvekselnyelse Lodalen, Asper, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen
 - Sporfornyelse Solørbanen, Dal
 - Flere fornyelsestiltak på Østfoldbanen (bl.a. signal, elkraft og skinner)
 - Fornyelse av sviller og underbygning på Kongsvingerbanen
- Område Sør-Vest
 - Ballastrens Bergensbanen
 - Svilllebytte ved bl.a. Ål stasjon, Hol stasjon, Flå stasjon, Gol stasjon
 - Skinnebytte i tunneler mellom Finse og Bergen
 - Fornyelsestiltak på elkraft mellom Lågheller og Myrdal
 - Skinnevedlikehold Sørlandsbanen

- Område Nord
 - Fornyelse av sviller på bl.a. Dovrebanen, Trønderbanen, Nordlandsbanen, Ofotbanen
 - Fornyelsestiltak i tunneler mellom Dombås-Åndalsnes-Fåberg
 - Vegetasjonstiltak bl.a. skogrydding både hogst og ettervekst på Rørosbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen
 - Tunnelsikring Nordlandsbanen

3.2.2 Kundetilfredshet (KTI)

KTI passasjerer

Tidligere gjennomførte togselskapet Vy to kundetilfredshetsundersøkelser per år for å kartlegge de reisendes tilfredshet med leveranseområder som både togoperatør og infrastrukturforvalter er ansvarlige for. 2020 har imidlertid vært et annerledes år på mange måter, både fordi vi har fått flere togoperatører som trafikkerer på norske jernbanelinjer og koronapandemien. I Trafikkavtalene med Go-Ahead Norge og SJ Norge skal de gjennomføre tilsvarende kundetilfredshetsundersøkelse som Vy. Normalt gjennomføres det en kundeundersøkelse i mars og en i september, men pga. reiserestriksjoner i mars klarte ikke Go-Ahead Norge og Vy (SJ hadde trafikkstart i juni 2020) å gjennomføre kundeundersøkelsen med tilstrekkelig antall svar denne måneden. Resultatene fra 2020 er derfor kun basert på undersøkelsen som ble gjennomført høsten 2020. I samråd med togoperatørene Go-Ahead Norge, SJ Norge og Vy ble det bestemt å ikke dele ut spørreskjema på papir om bord i togene slik det tidligere er gjort. Rekrutteringen av respondenter foregikk derfor om bord hvor en innleid 3.part fikk reisendes mobilnummer, og deretter sendte dem en link til spørreskjema. Responsen var god, med en svarprosent på rundt 50.

Kundetilfredshetsindeks (KTI) er en indeks basert på fire av spørsmålene i den totale undersøkelsen som inneholder ca. 70 spørsmål. Høsten 2020 var det tre togoperatører som gjennomførte undersøkelsen og som har rapportert på egne resultater til Jernbanedirektoratet. Med ulike underleverandører og rapporteringsløsninger er det krevende å sammenstille resultatene, og Jernbanedirektoratet har derfor besluttet å overta gjennomføringen og rapporteringen av hele undersøkelsen fra 2021. Hovedresultatet fra høsten 2020 ligger i tabellen under.

Tabell 3: Total kundetilfredshetsindeks

Parameter	2019	2020
KTI - Vy	63	69
KTI - Go-Ahead		67
KTI - SJ		69

I togoperatørenes kundetilfredshetsundersøkelse stilles det også spørsmål om hvordan de reisende opplever stasjonsområdet og informasjonen på stasjonsområdet både ved normaltrafikk og under avvik. Resultatene deles med Bane NOR, som er ansvarlig for disse områdene. For 2020 har Bane NOR fått resultatene fra de tre togoperatørene og resultatene varierer noe, men gjennomsnittet fra de tre togoperatørene viser en oppgang på totalen fra 72 i 2019 til 74 for 2020. Det utslagsgivende på totalresultatene for de tre togoperatørene er tilfredsheten med informasjon på stasjoner ved avvik.

Resultatene som presenteres for disse leveranseområdene er i prosenter, og kan derfor ikke sammenliknes med hovedresultatene for kundetilfredshetsundersøkelsen som er en indeks.

Tabell 4: Total kundetilfredshet med leveranser fra Bane NOR for reisende

KTI Reisende 2020	SJ Norge	Go-Ahead Nordic	Vy	Totalt
KTI Bane NOR	77	70	77	74

KTI togselskapene

Bane NOR måler årlig persontog- og godstogselskapenes kundetilfredshet. For å bedre kundetilfredsheten hos togselskapene etablerte Bane NOR våren 2018 en intern arbeidsgruppe som har utarbeidet og gjennomført tiltak. Bane NOR har definert en rekke tiltak som skal gi effekt fram mot 2023, og i undersøkelsen for 2020 forsterkes fremgangen som ble registrert foregående år med en økning i kundetilfredshetsindeksen på hele 10 poeng. Bane NOR rapporterer på en indeks beregnet ut ifra resultatene på to spørsmål. I tabellen over vises resultatet samlet for de to følgende spørsmålene.

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

Tabell 5: Total kundetilfredshet med leveranser fra Bane NOR for togselskaper

Parameter	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
KTI – Togselskapene ¹⁷	45	49	55	65	67

Poengskalaen går fra 0 til 100.

3.2.3 Etappemål 1.2 – Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet

I storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger er det en målsetting å utvikle et effektivt togtilbud med høy frekvens og tilstrekkelig transportkapasitet. I 2020 er det gjennom konkurranseutsetting av trafikkpakker og prosesser mot togoperatørene utarbeidet planer for tilbudsforbedringer i alle storbyområdene.

I Osloområdet er det utarbeidet planer for tilbudsforbedringer etter åpning av Follobanen i 2022, ferdigstillelse av ERTMS på Gjøvikbanen i 2022, og ny tunnel Drammen-Kobbervikdalen i 2025. På Vossebanen blir togtilbudet Bergen-Arna og Bergen-Voss forbedret fra desember 2021 som en del av konkurranseutsetting av Trafikkpakke 3. I Trondheimsområdet er togoperatøren i gang med å forberede innfasing av nye bimodale togsett i juli 2021. Dette gir vesentlig høyere transportkapasitet og bedre kvalitet på kundereisen. Videre utredes det muligheter for to tog i timen på Trønderbanen. På Jærbanen blir togtilbudet i helgene forbedret slik at det fremstår som et fullverdig tilbud til fritidsreisemarkedet.

¹⁷ Bane NOR har endret måten å rapportere KTI for togselskapene og rapporterer nå på en indeks.

3.2.4 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 2020 totalt 334 jernbanestasjoner i Norge. I løpet av året ble stasjonene Ler og Notodden oppgradert, og er nå klassifisert som universelt utformet. Det betyr at 32 stasjoner er klassifisert som universelt utformet, og disse benyttes av seks prosent av de reisende (basert på 2019-tall fra Vy).

96 stasjoner defineres som tilgjengelige, og disse brukes av 53 prosent av de reisende (basert på 2019 tall fra Vy).

Når det gjelder assistansetjeneste i 2020 ble det utført 940 oppdrag. Dette er betydelige færre enn året før hvor det totalt ble gjennomført 2170 assistansetjenester på jernbanestasjoner. Hovedforklaringen er kraftig nedgang i reiseaktiviteten som følge av koronapandemien. I tillegg bidro vekterstreiken høsten 2020 også til det lave tallet.

Assistansetjenesten ble i 2020 utvidet til også å tilbys på Tønsberg stasjon. Det er ved utgangen av 2020 11 togstasjoner som tilbyr assistansetjeneste. Bane NOR har lansert en ny digital bestillingløsning som gjør det mulig å bestille assistansetjeneste «døgnet rundt». Reisende kan nå bestille assistansetjenesten i tre kanaler/måter: Bestillingsskjema, mail til kundesenteret og på telefon. Bestillingsskjema har «rullegardin» som viser bla alle stasjoner «avreisestasjon» og «ankomststasjon» hvor det er markert hvilke stasjoner som har assistansetjenesten slik at kunden raskt ser om tjenesten er på stasjonene på reisen. Kunden fyller inn type assistansebehov, hjelpemidler som benyttes, kontaktpunkt, andre opplysninger etc.

Jernbanedirektoratet fikk i 2020 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å se på en felles bestillingløsning for assistansetjeneste for alle kollektivreiser i Norge. Direktoratet leverte en foreløpig rapport i desember. Ferdigstillelse av rapporten er planlagt første kvartal 2021.

Alle stasjoner på jernbanenettet har universelt utformet informasjonssystem gjennom applikasjonen «NÅ». «NÅ» er lagt til rette for blinde og svaksynte, og leser opp samme status som den som blir gitt på skjermene.

Tabell 6: Status – universell utforming

	2017	2018	2019	2020
Tilgjengelige stasjoner ¹⁸	94	95	96	96
Universelt utformede stasjoner ¹⁹	28	28	30	32
Jernbanestasjoner med ²⁰ universelt utformet informasjonssystem	100 %	100 %	100 %	100%
Stasjoner med assistansetjeneste ²¹	10	10	10	11

3.2.5 Etappemål 1.4 – Transportkostnader for godstransport skal reduseres

Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring

På forespørsel fra Jernbanedirektoratet ble Statistisk sentralbyrå (SSB) bedt om å utvikle en prisindeks for jernbanetransport av gods. Ved å granske hvordan prisene utvikler seg i denne transportnæringen, kan man belyse jernbanetransportørens konkurransevilkår over tid sammenlignet med foretak innen godstransport på vei.

I samråd med konfidensialitetsutvalget har imidlertid seksjon for prisstatistikk i SSB vurdert det som ikke forsvarlig å beregne en prisindeks for godstransport på jernbane under de gjeldende markedsforhold. Måten systemtransporttjenestene prises på er uegnet for beregning av prisutvikling over tid, og kombitransportsegmentet har per nå for få aktører til at det er tilrådelig å bruke grunnlagsdata derfra i en prisindeks.

Ettersom markedsandelen til jernbaneaktørene er svært lav sammenlignet med aktørene innen godstransport på vei, foreligger i utgangspunktet ingen planer eller internasjonale krav om å utvikle en

¹⁸ 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.

¹⁹ 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

²⁰ Universelt utformet informasjonssystem: Talestyrt informasjonstjeneste over mobiltelefon for sanntids informasjon om avgangs- og ankomsttider, i kombinasjon med øvrige informasjonskanaler (monitører, anvisere, høyttalermeldinger, mobilapp og rutetabeller)

²¹ 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.

prisindeks for dette som en del av SSBs offisielle statistikk. Dermed har SSB heller ikke mulighet til å pålegge mulige datarapportører oppgaveplikt etter statistikkloven.

Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbane-veg: Pendeltog vs. innenlands transport av stykkgoods på veg

Jernbanedirektoratet tar hensyn til godstogtrafikkens behov i prosjekter vedrørende persontrafikk og tildeling av trafikkpakker.

Utvikling i godsmarkedet ift effekt av rammevilkår

Rammevilkårene for godstransport på jernbane har endret seg noe fra 2019. Avgiftene fra Bane NOR (herunder sporavgifter og terminalavgifter) har blitt oppjustert med 2,7 prosent, samtidig som rabatten som gis har blitt redusert fra 50 til 25 prosent. Godstogselskapene betalte 17 mill. kroner mer i 2020 enn i 2019 i sporavgifter og terminalavgifter. Disse endringene skyldes både de nevnte endringer i satsene, og endret trafikk- og kjøremønster.

Budsjettet for den midlertidige støtteordningen for gods på bane ble økt fra 60 mill. kroner i 2019 til 90 mill. kroner i 2020.

3.2.6 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport 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 å bidra til et bedre togtilbud ved å åpne jernbanesektoren for innovasjon og forbedringer, og gjøre at staten får mer igjen for sin ressursinnsats innenfor jernbanesektoren.

Tredje tertial har, så vel som de to foregående tertialene i 2020, vært preget av koronapandemien. Togoperatørene har i stor grad kjørt ordinært togtilbud i dette tertialet, med unntak av grensekryssende tog som er innstilt på grunn av karanteneregler for reisende fra Sverige. Kapasiteten om bord begrenses av oppfordringer om å holde en meters avstand mellom de reisende, mens etterspørselen etter reiser med tog fortsatt er begrenset på grunn av helsemyndighetenes oppfordring om hjemmekontor.

Det henvises til vedlegg 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, samt 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 til at den blant annet slutfører innfasingen av nye togsett type 74 og 75 til kapasitetsøkninger på Østlandet og reservemateriell ifm. installering av ERTMS ombordutstyr. Avtalen vil bli erstattet av en ny trafikkavtale gjeldende fra ruteterminskiftet desember 2022 som skal omhandle all offentlig kjøpt persontrafikk med tog som på dette tidspunkt ikke er konkurranseutsatt.

Vygruppen AS har kjørt ordinær drift i tredje tertial. Selskapet har i også i tredje tertial hatt behov for en tilleggsavtale til Trafikkavtalen som dekker tap som følge av inntektsbortfallet knyttet til smittevernsretningslinjer. Gjennom takstsamarbeidsavtalen med Ruter AS mottar selskapet også støtte for

bortfall av trafikkinntekter fra Oslo og Viken fylkeskommuner. Tilleggsavtalen med direktoratet tar høyde for ved at vederlaget fortløpende kan justeres opp eller ned tilsvarende.

Selskapet melder om en nedgang i antall reisende i 2020 på 45 prosent. I tredje tertial isolert var nedgangen 56 prosent sammenlignet med samme periode i 2019. Vygruppen AS nådde punktlighetsmålet i avtalen på 91 for samtlige togproduktgrupper, med unntak av for nattoget Bergen-Oslo som hadde punktlighet på 89,3 (en svak nedgang fra 2019).

Resultatene fra høstens digitale KTI-undersøkelse var også svært gode med en total KTI på 69, opp fra 63 i 2019. Spesielt gledelig var det at de reisende på Østfoldbanen var mer fornøyde, det til tross for det omfattende og langvarige bruddet de reisende opplevde i fjor høst.

Vygruppen AS viser til at tilbakemeldinger fra ansatte og de reisende i etterkant av bruddet mellom Arna og Bergen ifm. ferdigstilling av dobbeltspor i den nye Ulriken-tunnelen tyder på at det planlagte bruddet gikk svært bra. Med endringen i reisevaner som følge av pandemien var det vanskelig å estimere busskapasitet og det ble derfor satt opp god kapasitet for å sikre overholdelse av smittevernstiltak.

Trafikkavtalen med Vy Gjøvikbanen AS

Trafikkavtalen med Vy Gjøvikbanen AS sikrer fortsatt drift av togproduktet Oslo - Gjøvik, inntil dette blir konkurranseutsatt i Trafikkpakke 4.

Vy Gjøvikbanen AS har kjørt ordinær drift i tredje tertial i tråd med Trafikkavtalen. Selskapet har ikke hatt behov for tilleggsavtale til Trafikkavtalen i tredje tertial for å dekke tap som følge av inntektsbortfallet knyttet til smittevernsretningslinjer. Gjennom takstsamarbeidsavtalen med Ruter AS mottar selskapet støtte for bortfall av trafikkinntekter fra Oslo og Viken fylkeskommuner.

Selskapet melder om en reduksjon i antall reisende på 44 prosent i 2020. Samtidig var punktligheten svært bra i 2020, og i tredje tertial var den på hele 93,6 prosent mot 88,6 prosent i samme periode i 2019. Resultatene fra høstens digitale KTI-undersøkelse var også svært gode med en total KTI på 80, opp 5,4 fra høsten 2019. Undersøkelsen viste at det fremdeles er selskapets avvikshåndtering kundene er minst fornøyd med.

Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge AS

Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge dekker togproduktene som inngår i Trafikkpakke 1 Sør; Stavanger – Egersund, Stavanger – Oslo og Nelaug – Arendal. Selskapet overtok driften av strekningene i desember 2019.

Produksjonsåret 2020 har vært preget av koronapandemien. Selskapet har hatt en reduksjon i antall reisende (målt mot budsjett) på Sørtoget (64 prosent), Sørtoget lokal/Arendalsbanen (55 prosent) og Jærbanen (55 prosent). Trafikkinntektene gikk ned med 48 prosent i forhold til budsjettet for året 2020.

Fra mars og ut året har vi operert med tilleggsavtaler til trafikkavtalene, så også for Go-Ahead Norge I perioden fra mars til juni opplevde selskapet en betydelig nedgang i antall reisende (i snitt 54 prosent), og kapasiteten om bord i togene var også betraktelig redusert som følge av strenge smittevernstiltak. I sommermånedene juli og august ble produksjonen oppjustert som følge av stor etterspørsel og endret smittenivå. I månedene september og oktober var det normal ruteproduksjon, og selskapet så en økning i antall reisende siste tertial 2020 på 22 prosent, hvor 90 prosent av dette var på Jærbanen. Økningen i

dette tertialet kom til tross for en redusert produksjon fra desember grunnet økt smitte i samfunnet. Fra ruteterminskiftet i desember 2020 har en ny setevalg algoritme hos Entur bidratt til at kohorter kan sitte samlet i toget. Dette har vært positivt med tanke på å oppnå høyest mulig belegg i toget.

Selskapet gjennomførte to kundetilfredshetsundersøkelser i 2020. Metode for innsamling ble endret fra penn og papir til digitalt på grunn av smittevern. Gjeldende reiserestriksjoner i samfunnet bidro til få reisende, og det ble krevende å samle inn tilstrekkelig data. Oppsummert fikk selskapet en total KTI for trafikkpakken på 69, noe som ikke når målene i Trafikkavtalen. Flertallet av parameterne i undersøkelsen scorer på mål (80) og høyere. Dette gjelder billett kjøp, ombordstigning, serveringstilbud, kupekomfort, informasjon på toget og ombordpersonell. Avvik, buss for tog og opplevelsen av punktlighet er områder med lavest score. Selskapet er godt i gang med iverksettelse av tiltak for å bøte på dette.

Selskapet har en samlet punktlighet på 89,3 prosent pr. tredje tertial. Noe av forklaringen på den lave scoren er utfordringer gjennom hele 2020 knyttet til materiellet på Sørtoget. Selskapet har tatt flere initiativer for å forbedre situasjonen, blant annet er det i samarbeid med Bane NOR iverksatt et prøveprosjekt knyttet til asymmetrisk skinneprofil som har til hensikt å redusere hjulslitasje. I tillegg arbeides det fortsatt med leveranser av kritiske deler fra Norske Tog.

Ved trafikkstart overtok selskapet materiell med over 1700 utestående feil og anmerkninger. Dette er nå redusert til 1077 gjenværende inspeksjonsanmerkninger.

Samarbeidet med Kolumbus på Jærbanen er blitt mye bedre i løpet av året, og selskapene jobber godt sammen for å kunne tilby gode kundeløsninger.

I løpet av året har det pågått et arbeid med omprofilering av materiellet, og innen mars 2021 vil alt materiell være ferdig omprofilert.

Grunnet koronapandemien er noen leveranser i satsningsprogrammet for 2021 blitt forsinket. Jernbanedirektoratet jobber i disse dager med en evaluering av forsinkelsen og dens konsekvenser.

Trafikkavtalen med SJ Norge AS

Trafikkavtalen med SJ Norge dekker togproduktene som inngår i Trafikkpakke 2 Nord; Trondheim S - Bodø, Oslo S - Trondheim S, Dombås - Åndalsnes, Heimdal - Trondheim - Storlien, Hamar - Røros - Trondheim, Melhus - Trondheim - Steinkjer og Rognan - Bodø.

SJ Norge har driftet strekningene i Trafikkpakke 2 Nord fra og med trafikkstart 8. juni 2020. Totalt er det i 2020 registrert 1,04 millioner reiser i 2020 i Trafikkpakken, hvor rundt 40 prosent ble gjennomført på togproduktet Melhus-Trondheim S - Steinkjer. Etterspørselen har gjennom året vært preget av pandemien, og det har vært store variasjoner i etterspørselen, hovedsakelig knyttet til endringer i smittesituasjonen og anbefalinger om redusert reiseaktivitet og smittevern. Sommermånedene ga gode trafikk tall på grunn av en generell anbefaling om å feriere innenlands. Etterspørselen falt etter ferieavvikling. I slutten av oktober ble det innført strengere tiltak som resulterte i et generelt fall i etterspørselen fra rundt 187 000 reisende i oktober, til 127 000 reisende i november. Juletrafikken, spesielt på fjerntog, hadde imidlertid høy etterspørsel og fullbookede avganger.

SJ Norge har siden driftsstart 8. juni 2020 hatt tilleggsavtale med direktoratet for å kompensere for økonomiske tap som følge av pandemien. Avtalen har vært gjeldende ut hele driftsåret.

Pålitelighetstallene i trafikkpakken har vært positive, og 2020 endte med en samlet punktlighet på 90,1 prosent for alle tog i pakken, noe som er over målet om 90 prosent. Saltenpendelen kunne vise til en punktlighet på 94,1 prosent i 2020. Total regularitet var i 2020 94,5 prosent.

SJ Norge har i samarbeid med fylkeskommunene i trafikkpakkens område blitt enige om å selge gjennomgående billetter som skal gjelde både på buss og tog på åtte strekninger og lanserte i slutten av året løsningen "TogBuss" på web og app i egne og Entur sine salgskanaler.

Trafikkavtalen med Vy Tog AS

Trafikkavtalen med Vy Tog AS dekker togproduktene som inngår i Trafikkpakke 3 Vest; Oslo - Bergen og Bergen - Arna - Voss - Myrdal. Trafikkpakke 3 hadde en vellykket oppstartsfase, Vy Tog leverte på alle milepæler i henhold til trafikkkavtalen og fikk godkjent bonus for godt gjennomført oppstartsfase. Oppstart for trafikkpakken var den 13.12.2020.

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.

I 2020 hadde Flytoget 2,2 mill. reisende, en nedgang på 67 prosent sammenlignet med 2019. Nedgangen skyldes reiserestriksjoner i forbindelse med koronapandemien. Dette tilsvarer en markedsandel på 28,3 prosent. Kundetilfredsheten var på 97 prosent, opp fra 96 prosent i 2019.

Jernbanedirektoratet har kompensert Flytoget AS for deler av de tapte billettinntektene gjennom tilleggsavtaler med selskapet fra mars til desember.

Trafikkavtalen med SJ AB om Stockholmstrafikken

Trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket som oppdragsgivere, og SJ som leverandør, sikrer to daglige togavganger på strekningen Oslo S – Stockholm C. SJ rapporterer om driften av denne trafikken årlig i løpet av første tertial iht. rapporteringskravene i trafikkkavtalen.

SJ AB har ikke kjørt tog mellom Oslo S og Karlstad siden mars 2020 grunnet karantenebestemmelser for reisende som krysser grensen mellom Norge og Sverige. Per tredje tertial var avklaringen mellom SJ AB og Jernbanedirektoratet at SJ AB kunne starte opp drift av dette persontogtilbudet med inntil åtte ukers frist fra endringer i retningslinjer knyttet til grensekryssing.

Trafikkavtale med Trafikverket om Ofofbanen

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

SJ AB har ikke kjørt tog på Ofofbanen siden mars 2020 grunnet karantenebestemmelser for reisende som krysser grensen mellom Norge og Sverige. 13. desember 2020 overtok svenske Vy Tåg AB driften av persontogtrafikken på Ofofbanen, som en del av nattogstrafikken mellom Stockholm og Kiruna. Avtalen med Vy Tåg AB varer til ruteterminskiftet i desember 2024.

Norske tog

Virkemiddelselskapet Norske tog har en sentral rolle i jernbanereformens måloppnåelse. Driftssikre, kostnadseffektive og attraktive kjøretøy er avgjørende som produksjonsfaktor for togoperatørene og gevinstrealiseringen. Jernbanedirektoratet oppfatter dialogen og relasjonen med Norske tog som konstruktiv og positiv.

Norske tog har i 2020 iverksatt en styrking av kundearbeidet sitt, gjennom ansettelse og dedikering av blant annet Key Account Managere. Jernbanedirektoratet er fornøyd med Norske togs utvikling i retning av en kundesentrert virksomhet. Vi mener dette vil bidra til å møte togoperatørenes etterlysning av en enda større grad av proaktivitet fra Norske tog. Denne etterlysningen omfatter en tydeligere struktur og kommunikasjon om tidsplaner, status på pågående arbeid, risiko, og alternative løsninger, i de tilfeller hvor for eksempel komponenter og deler ikke blir levert som først antatt.

Jernbanedirektoratet og Norske tog har gjennom den siste perioden hatt flere prosesser vedrørende prinsipielle rolle-, ansvars- og myndighetsavklaringer. Dette gjelder spesielt det formelle ansvaret for forprosjektet i statens prosjektmodell (KS2). Samferdselsdepartementet konkluderte i brev av 22.12.20, Anskaffelse av nytt fjerntogmateriell – valg av konsept og utarbeidelse av forprosjekt, at ansvaret for forprosjektet skal ligge hos Norske tog.

Sammen med Bane NOR og Norske tog har Jernbanedirektoratet jobbet videre med etableringen og formingen av programmet for kunde- og tilbudsrevet endring av kjøretøyflåte og infrastruktur. Programmet har gitt sektoren gode møtearenaer for alle parter.

Det har i perioden som er gått vært jobbet med tre store kjøretøyprosjekter; implementering av type 76, anskaffelse av nye lokaltog type 77, og utarbeidelse av beslutningsunderlag for anskaffelse av nye fjerntog type 79. Alle disse prosjektene blir håndtert som del av den etablerte programstrukturen og gjennom at det sikres en god dialog om fremdrift, kostnad og kvalitet.

3.2.7 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Jernbanedirektoratet inngår en fireårig avtale om kjøp av infrastrukturtenester med Bane NOR, basert på en forutsetning om at bevilgningene til drift og vedlikehold videreføres i de neste tre årene. Direktoratets kjøp av infrastrukturtenester, 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 er viktig for å nå målene for driftsstabilitet i togtrafikken: Høy oppetid, punktlighet og regularitet.

Bane NOR har fornyet infrastruktur tilsvarende 2,7 mrd. kroner i 2020, noe som er vesentlig over minimumsbeløpet på 2,3 mrd. kroner, jf. Prop. 1 S (2019-2020). Planlagt arbeid i de togfrie periodene i

sommer ble i stor grad gjennomført som planlagt. Bane NOR gjennomførte flere vedlikeholdsprosjekter, særlig på Drammensbanen og Drammen stasjon. Disse prosjektene ble gjennomført etter plan og togene startet opp etter sommeren som planlagt.

ERTMS

ERTMS-prosjektet/programmet opprettholder tidsplanen frem mot ibruktagelse av ERTMS på Nordlandsbanen i oktober 2022.

Koronapandemien har forsterket noen av forsinkelsene som oppstått innenfor flere av områdene i programmet. I tredje tertial ble planene mot alle leverandørene reviderte slik at de reflekterer iverksatte tiltak for å nå hovedmilepælene i 2022, slik at ibruktagelse av ERTMS kan gjennomføres på Nordlandsbanen i oktober 2022 og Gjøvikbanen i november 2022.

ERTMS-prosjektet/programmet har gjennom høsten gjennomført en full gjennomgang av fremdrift, kostnader og risiko. I tillegg ble Nasjonal signalplan revidert i september 2020.

Med bakgrunn i dette er det gjennomført en intern usikkerhetsanalyse av fremdrift og kostnader for programmet, samt en ekstern kvalitetssikring av programmets kostnadsramme. Så langt gir analysene ingen indikasjon på at det vil være behov å endre programmets kostnadsramme.

Det første testtoget (Di8) har kjørt om lag 9000 km, og resterende testtog vil bli kjørt i første kvartal 2021. Kjøretøysgodkjenning for testtoget er planlagt ferdigstilt innen utgangen av første kvartal 2021, og dette er en kritisk milepæl i forhold til oppstart og utrulling av kjøretøy. Det andre testtoget (LTR17) er i gang med testløpet, og det pågår installasjon på det tredje testtoget (Class 75).

Overordnet risiko:

ERTMS vil til enhver tid ha et risikobilde som omfatter følgende områder:

- 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.

Koronapandemien, med restriksjoner som påvirker effektivitet og fremdrift i programmet, ser ut til å vedvare i 2021. Dette har påvirket fremdriften i programmet, samtidig som risikoen nå er kjent. Programmet fortsetter å synliggjøre risiko og håndterer denne gjennom justerte planer og ulike tiltak.

Risiko i forbindelse med IT-utviklingen er i all hovedsak redusert, da det blant annet er gjennomført integrasjonstester mellom systemene, samt at reviderte planer reflekterer nåværende fremdrift i programmet.

Revidering av Nasjonal signalplan har medført oppdaterte og avstemte prioriteringer av prosjektporteføljen, samt skapt noe mer handlingsrom i planene. Risiko knyttet til påvirkning fra andre prosjekter blir opprettholdt i risikobildet, da det er behov for en kontinuerlig oppfølging av risiko.

Risikonivået for ombygging av kjøretøy opprettholdes på samme nivå som tidligere. Det er iverksatt konkrete tiltak, men programmet avventer realisering av effekten av tiltakene, håndteringen av

utfordringene knyttet til ombordsystemet, og kommersiell avklaring av finansieringen av tiltakene, før risikonivået eventuelt reduseres.

InfraStatus og infrastrukturens tilstand

InfraStatus

Som et ledd i å dokumentere infrastrukturens tilstand er InfraStatus et viktig samarbeidsprosjekt mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Prosjektet ledes nå av Bane NOR. Prosjektet er å dokumentere infrastrukturen, og etablere et system for objektiv måling og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Utviklingsarbeidet er basert på et forprosjekt gjennomført av Jernbanedirektoratet med bistand fra NTNU, Sintef og Bane NOR i 2017. Utviklingsarbeidet baseres på en modell som allerede er utviklet og innført i Sveits og Østerrike.

Arbeidet er godt i gang, og Bane NOR har allerede gitt ut to preliminnære InfraStatus-årsrapporter. De to rapportene er ikke offentlige, men er viktige milepeler som visualisering av prosjektets delresultater. Det legges opp til at den første offentlige InfraStatus-rapporten skal være klar sommeren 2021. Deretter skal Bane NOR levere en årlig InfraStatus-rapport. Modellen er skalerbar, og det forventes at ytterligere tilpasninger og utviklinger etter utgivelsen i 2021 vil være hensiktsmessig. Det i samarbeid/dialog med arbeidet som også pågår i Sveits og Østerrike.

Utvikling infrastrukturens tilstand

«God infrastruktur» er et langsiktig mål for utviklingen av infrastrukturen. Nedenfor vises resultater for indikatorer definert som «god infrastruktur».

Kriterier	Mål	Resultat 2020	Resultat 2019	Resultat 2015	Resultat 2010
Trasè/overbygning					
Sporkvalitetstall	>90 for baneprioritering 1 – 4	81,00	83,00	82,00	82,00
Vindskjevheter (2m)	<0,1 per mil per år	0,37	0,30	0,27	0,07
Vindskjevheter (9m)	<0,1 per mil per år	0,18	0,20	0,18	0,47
Sporutvidelser	<0,1 per mil per år	0,06	0,05	0,10	0,25
Skinnebrudd	<0,1 per mil per år	0,11	0,10	0,13	0,22
Solslyng	=0	30,00	24,00	22,00	11,00
Plaskepartier	<1,0 per mil per år	i/t	i/t	i/t	i/t
Underbygning					
	=0 avsporinger på grunn av ras og utglidninger per år	i/t	i/t	i/t	i/t
Elektro					
KL	<0,2 feil med driftsforstyrrelser per mil per år	0,33	0,30	0,48	0,46
Signalanlegg	<2 feil med driftsforstyrrelser per mil per år 1)	3,29	4,90	4,54	4,09
Energiforsyningsanlegg	<5 feil som påvirker toggangenen per år	3,00	4,00		
Påvirkning på toggangenen					
Tidstap pga planlagte arbeider og ikke-planlagte saktekjøringer	<1 min per 10 mil	i/t	i/t	i/t	i/t

Det er over tid observert en generelt økende feilrate på infrastrukturen, noe som gir en indikasjon på at den generelle tilstanden ikke blir bedre.

Fortsatt økende vedlikeholdsetterslep i infrastrukturen påvirker tilstanden. Dersom vedlikeholdsetterslepet fortsetter å øke, vil dette gi et økt vedlikeholdsbehov som igjen gir økte kostnader og utilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold for å fortsette tiltenkt funksjon. Infrastruktur med høyt vedlikeholdsetterslep feiler oftere og skaper flere uforutsette driftsforstyrrelser. Resultatet kan bli at antall feil som kan skape driftsforstyrrelser øker, det blir

flere saktekjøringer, flere forsinkelser, og mest sannsynlig dårligere punktlighet og regularitet. God infrastrukturtilstand er viktig bidrag til god punktlighet og regularitet. Dersom vedlikeholdsetterslep ikke reduseres og hentes inn vil det påvirke mulighetene til måloppnåelse i årene fremover, noe som igjen medfører færre fornøyde kunder.

3.2.8 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – planlegging

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

InterCity Øst

Planlegging - Haug-Seut og Planlegging - Seut-Sarpsborg/Klavestad

Prosjektene er i hovedplan- og kommunedelplanfasen, med fastsatt planprogram for kommuneplan med konsekvensutredning. Kommunedelplan for Seut-Rolvsøy ble vedtatt høsten 2020, mens Bane NOR har varslet innsigelse til vedtatt alternativ for Borg bryggerier-Klavestad. Kommunedelplanene for Haug-Seut er planlagt vedtatt 2021.

På grunn av vesentlig høyere kostnadsanslag for strekningen enn hva som har vært lagt til grunn i gjeldende NTP, er det sett på rimeligere løsninger for det planlagte dobbeltsporet fra Haug til Sarpsborg/Klavestad. Bane NOR har i samarbeid med Jernbanedirektoratet igangsatt et arbeid for å få et forbedret tilbud til befolkningen i nedre Glomma. Prinsippet med verdianalyser benyttes som verktøy i denne sammenheng.

I 2020 ble det foretatt en ekstern evaluering, utført av Dovre Group AS, som følge av de store kostnadsøkningene. Årsaken til økningene er undervurdering i tidlig fase knyttet av de dårlige grunnforholdene og omfanget av stasjonene i Fredrikstad og Sarpsborg.

Planlegging – Moss togparkering

Moss togparkering er i hovedplanfase og står uten fastsatt styringsmål. Det er varslet om høyere kostnader enn forventet. I tredje tertial har Bane NOR fått aksept for statlig fastsettelse av planprogram og planprogrammet forventes fastsatt i første tertial 2021. På grunn av stram fremdrift har Bane NOR forskuttert anbefalt alternativ og utarbeidet utkast til detaljplan parallelt med fastsettelse av planprogram.

Det planlegges for investeringsbeslutning i løpet av 2022.

InterCity Vest

Planlegging - Tønsberg-Larvik

Kommunedelplanen for parsellen Stokke-Sandefjord er vedtatt. Kommunestyret vedtok korridoren «Torp vest revidert» og parsellen er nå klar for videre planlegging med detalj- og reguleringsplan.

Bane NOR har fremmet innsigelser til kommunedelplanen for Sandefjord-Larvik som ble vedtatt sommeren 2019. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark valgte å avlyse meklingen og sendte saken direkte for avgjørelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Kommunal- og moderniseringsdepartementet besluttet 01.10.20 at Bane NORs anbefalte korridor «Stålaker øst» skal legges til grunn for videre planlegging.

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. Hovedplan og kommunedelplan for strekningen Tønsberg-Stokke utsettes for å vurdere muligheten for trinnvis utbygging og kostnadsreduksjon, som vil kunne åpne for gradvis økt togtilbud.

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 - Kleverud-Sørli

Prosjektet er vedtatt videreført til bygging gjennom tildelingsbrev for 2021, og formalisert gjennom Jernbanedirektoratets bestilling til Bane NOR gjennom avtale i februar 2021. Kontraktene på Tangenvika jernbanebru og Hestnestunnelen er planlagt tildelt høsten 2021.

Planlegging - Sørli-Åkersvika

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet høsten 2020. Jernbanedirektoratet vil behandle underlaget og gi sin anbefaling for eventuell videreføring i første tertial 2021. Beslutningsgrunnlaget til Bane NOR viser til høyere kostnader enn forventet.

Prosjektet planlegges samkjørt med Kleverud-Sørli, for å sikre en rasjonell og kostnadsoptimal gjennomføring. Det planlegges for investeringsbeslutning for denne strekningen i andre halvår 2021.

Planlegging - Åkersvika-Hamar-Brumunddal

I samarbeid med Hamar kommune arbeides det med en tilleggsutredning og nytt planprogram etter bestilling fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Kommunedelplan for Åkersvika-Hamar stasjon ble vedtatt i november 2020. Bane NOR varsler at de vil anbefale en avkortet kommunedelplan og samtidig videreføre prosjektet til detalj- og reguleringsplan som vedtatt i kommunedelplanen.

Planprogram for strekningen Brumunddal-Moelv ble fastsatt av Ringsaker kommune høsten 2020. Bane NOR planlegger med ferdigstillelse av kommunedelplan som avtalt i 2022.

Planlegging - Hove togparkering (hensetting)

Detaljplanen for 16 togparkeringsplasser på Hove driftsbanegård ble levert desember 2020 og ligger til behandling hos Jernbanedirektoratet.

InterCity Ringerike

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet høsten 2020 i forbindelse med investeringsbeslutning og eventuell videreføring til bygging. Jernbanedirektoratet vil behandle underlaget og gi sin anbefaling til Samferdselsdepartementet i første tertial 2021. Anbefalingene til Bane NOR er høyere enn fastsatt styringsmål, men i hovedsak i tråd med varslet nivå ved reguleringsplanbehandling.

Planlegging - Bergen-Fløen/Nygårdstangen godsterminal m/grensesnitt

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet høsten 2020 i forbindelse med investeringsbeslutning og eventuell videreføring til bygging. Jernbanedirektoratet vil behandle underlaget og gi sin anbefaling for eventuell videreføring i første tertial 2021.

3.2.9 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Som følge av koronapandemien ble det iverksatt en rekke tiltak av Bane NOR knyttet til de oppgaver og prosjekter som skal gjennomføres. Fremdriften følger i hovedsak oppsatte fremdriftsplaner, med noen mindre endringer. Bane NOR har hittil identifisert 550 mill. kroner i faktisk påløpte merkostnader som følge av korona. Dette er knyttet til smittevernstiltak for å sikre fremdrift i prosjektene, karantenetid for arbeidslag, bo- og bespising, konsekvenser av innreiserestriksjoner, enkelte med materialleveranser mv. Bane NOR har estimert sannsynlig samlet merkostnad som følge av korona i størrelsesorden 1 - 1,5 mrd. (inkludert konsekvenser av innreiserestriksjoner). Dersom innreiserestriksjoner blir forlenget vurderer Bane NOR merkostnaden vil kunne beløpe seg til 2,5-4 mrd. Kr.

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

Det er avdekket store kostnadsutfordringer i flere av investeringsprosjektene, etter Bane NORs kvalitetssikring og godkjente kostnadsrammer i Stortinget.

Styrings- og kostnadsrammer for det enkelte prosjekt fremgår av vedlegg til tertialrapporten, tabell 7.2.3, se kolonnene benevnt «Endret styringsramme» og «Endret kostnadsramme».

Utbygging - Sandbukta-Moss-Såstad

Bane NOR har tidligere meldt et behov for økte rammer i forbindelse med anskaffelsen av totalentreprisen for grunnarbeidet. På bakgrunn av dette har Jernbanedirektoratet bedt om en ekstern kvalitetssikring av kostnadene i byggeprosjektet. Underveis i kvalitetssikringen er det avdekket dårligere grunnforhold enn forventet. Jernbanedirektoratet har i tredje tertial mottatt resultatet av den eksterne kvalitetssikringen, som også inkluderte grunnforholdene, sammen med Bane NORs anbefalinger for videreføring.

Bane NOR anbefaler en vesentlig økning av rammene. Anbefalingen om å øke rammene skyldes høyere kostnader og prognoser for inngått underbygningskontrakt, konsekvenser i form av kostnader og tid som følge av nytt omfang med tiltak for områdestabilisering. Den anbefalte økningen i kostnadsrammen skyldes at det foreligger stor usikkerhet knyttet til omfanget av grunnforhold, de spesielle utfordringene med områdestabilitet, samt noe usikkerhet vedrørende prosjektorganisasjon, prosjektering og entreprenørens gjennomføringsevne.

Bane NOR anbefaler å utsette ibruktagelsen, som en konsekvens av behov for områdestabilisering. Det er viktig at sikkerheten og områdestabiliseringen i områdene hvor byggingen foregår ivaretas og at den totale sikkerheten for områdene blir bedre etter utbyggingen.

Utbygging - Venjar-Eidsvoll-Langset

Prosjektet er i byggefase og skal legge til rette for økt frekvens og reisetidsbesparelser på Gardermobanen og Dovrebanen. Det pågår arbeider langs strekningen med blant annet bygging av Minnevikabru og støping av kulvert til løsmassetunnel ved Wergeland. Det er påbegynt arbeid med legging av sviller og skinner på deler av strekningen.

Avtalt ibruktagelse er desember 2023 og prosjektet er i henhold til plan.

Utbygging - Follobanen - Nytt dobbeltspor Oslo - Ski

Jernbanetekniske arbeider for innføring til Oslo S vil fortsette frem til sommerbruddet 2021 når ny inngående strekning på Østfoldbanen er planlagt tatt i bruk. Deretter vil jernbanetekniske arbeider fortsette med sommerbrudd i 2022 for åpning av Blix-tunnelen samt ombygging av Østfoldbanekulverten frem til 2023. For Tunnel TBM er bygging av fastspor og skinnelegging avsluttet. Jernbanetekniske arbeider vil pågå frem til planlagt overlevering av kontrakten EPC TBM høsten 2021. Arbeidene på østsiden av Ski stasjon har pågått høsten 2020 og vil fortsette med planlagt åpning av ny stasjon sommeren 2022.

Prosjektets styrings- og kostnadsrammer ble økt med henholdsvis 4,6 og 5,5 mrd.kr ved behandlingen i statsbudsjettet for 2021. Som en følge av kostnadsoverskridelsene er det gjennomført en evaluering av Follobanen utført av Oslo Economics AS. Funnene er knyttet til undervurdering av grunnforholdene og følgekonsekvenser av Condotte-konkursen.

I første tertial 2021 er avtalt ibruktageelse av Blix-tunnelen og nye Ski stasjon utsatt til 2022. Ferdigstillelse av Follobaneprosjektet, herunder innføring til Oslo S er satt til 2023.

Prosjektet hadde et vesentlig større valutatap i perioden 2017-2020 enn hva som var forutsatt i bevilgningene. Dette skyldes svak kronekurs mot euro i samme periode. I Revidert Nasjonalbudsjett 2020 ble det derfor bevilget ytterligere 645 mill. kroner til valutautgifter.

Utbygging - Drammen-Kobbervikdalen

Fremdrift for totalentreprisene for Bergtunnel og dagsone Skoger er i henhold til plan, mens arbeidet med kulvert og løsmassetunnel, spesifikt jetpelingen, er forsinket i forhold til planlagt fremdrift.

Konkurranses grunnlag til utførelsesentreprisene for underbygning Drammen stasjon-Sundhaugen, strømforsyning, signal- og teleanlegg ble kunngjort i andre tertial, og tildeling er planlagt i andre tertial 2021. Kontrakt for signal ble signert i tredje tertial 2020.

Forberedende arbeider og jernbaneteknikk Drammen stasjon-Gulskogen pågår som planlagt, og vil ferdigstilles før utførelsesentrepriser begynner arbeidene samme sted. Kontaktledningsanlegg på strekningen Kobbervikdalen-Holm er planlagt gjennomført som totalentreprise i perioden 2022-23.

Bane NOR varsler i tredje tertial risiko for økte kostnader som følge av tiltak som skal utføres på Brakerøya sammen med konsekvenser av koronapandemien og endrede forutsetninger for innkoblingsbrudd.

Avtalt ibruktageelse er 2025.

Utbygging - Nykirke-Barkåker

Kontraktene for hovedentreprise underbygning og hovedentreprise jernbaneteknikk er inngått.

Prosjektet hadde planlagt et innkoblingsbrudd høsten 2024 for å minimere konsekvensene for togtrafikken gjennom Drammen. Dette innkoblingsbruddet er besluttet endret til sommeren 2025. Bane NOR varsler om at konsekvensene av dette vil bli formalisert i en endringsmelding i første tertial 2021.

Avtalt ibruktageelse for tiltaket er 2024.

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

Den nye tunnelen ble tatt i bruk i tredje tertial 2020 og nytt dobbeltspor planlegges tatt i bruk i 2025 i sammenheng med tiltakene Bergen-Fløen, Nygårdstangen godsterminal og togparkering Bergen.

I desember 2020 ble det signert kontrakt for arbeidene i eksisterende tunnel, og i første tertial 2021 starter arbeidene opp sammen med arbeidene på sjøsiden av Arna stasjon. Arna omformerstasjon er nå i drift med mindre restarbeider i 2021.

Utbygging - Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen

I tredje tertial 2020 ble konkurransegrunnlaget for hovedarbeidene kunngjort fordelt på fire entrepriser. Kontraktene planlegges inngått i første og andre tertial 2021 med oppstart av anleggsarbeidene sommeren 2021.

Avtalt ibruktageelse for tiltaket er 2024.

3.2.10 Reiseplanlegging og billettering

Samarbeid og standardisering av felles tjenester

Jernbanedirektoratet har videreført og videreutviklet samarbeid med fylker og kollektivtransportselskaper for å nå felles mål innen reiseplanlegging og billettering.

Jernbanedirektoratet har videreført samarbeidet med Statens vegvesen for etablering og videreutvikling av nasjonalt tilgangspunkt for transportinformasjon, og arbeidet med implementering av forordning for multimodal reiseinformasjon (EU 2017/1926) er igangsatt. Dialog er opprettet også med kommersielle aktører som i dag ikke leverer data, og det er planlagt å etablere nasjonale krav og retningslinjer gjennom håndbøkene. Arbeidet vil kunne ferdigstilles først etter at forordningen er tatt inn i EØS-avtalen og norsk lovgivning. Tidsfristen i forordningen for 1. des 2020 er dermed ikke oppfylt, men Norge ligger likevel godt an sammenlignet med andre land.

I løpet av 2020 er det utarbeidet ny atferdsnorm for personvern i kollektivtransporten, som nå er til godkjenning hos Datatilsynet. Denne er nå oppdatert for å gjenspeile GDPR og påfølgende krav fra det europeiske datatilsynet EDPB, og tar høyde for de nye forretningsmodellene som er under fremvekst i kollektivsektoren. Ny versjon av håndbok for elektronisk billettering og ny håndbok for pris- og produktinformasjon er under ferdigstilling, og er planlagt publisert i 2021.

Jernbanedirektoratet og Entur har vært aktive i internasjonalt standardiseringsarbeid innen reiseplanlegging og billettering, spesielt på EU-nivå, herunder arbeidet med DATA4PT, som er et EU-prosjekt med mål om harmonisering av multimodal reiseinformasjon på tvers av EU. Direktoratet har deltatt i EUs arbeid med revisjon av ITS-direktivet og forordningen for multimodal reiseinformasjon, og har lagt til rette for involvering av fylker, kollektivtransportselskaper og kommersielle selskaper i dette arbeidet. Videre samarbeider vi tett med Statens vegvesen om generell harmonisering av nasjonale tilgangspunkter for transportinformasjon under ITS-direktivet.

Enturs tjenester

Entur har i perioden implementert Vy Tog inn i sin salgspattform, etterfulgt av en vellykket trafikkstart i Trafikkpakke 3 Vest 13. desember.

Som en følge av skattlegging på kjøp av reiser med personalbillett har Entur i perioden utviklet og ferdigstilt en løsning for kjøp av billetter og innrapportering av skattefordel. Løsningen ble levert og satt i drift i henhold til tidsplan.

I forbindelse med konkurranseutsetting av persontrafikken på Østlandet fikk Entur i oppdrag å utvikle og implementere en avregningsmodell for trafikkinntekter på jernbanen. Arbeidet har pågått i store deler av 2020, og vil ferdigstilles i 2021.

Entur har arbeidet videre med innsamling og forbedring av rute- og sanntidsdata fra kollektivselskapene. For rutedata er løsningen i hovedsak komplett, men innen sanntidsdata gjenstår det fortsatt arbeid med å oppnå ønsket kvalitet på sanntidsdata levert fra kollektivtransportoperatørene. Dette arbeidet fortsetter i 2021. Arbeidet med ny pris- og produktdatabase er i stor grad ferdigstilt for de vanligste reiseproduktene, og det arbeides nå med ferdigstilling av løsninger for levering av takstdata fra kollektivtransport selskapene. Disse dataene inngår i kunngjøringsplikten, på lik linje med rutedata. Løsningene for reiseinformasjon er også videreutviklet for å legge bedre til rette for nye transportformer.

I 2020 har Entur utvidet sine salgsløsninger til også å omfatte SJ, Rogaland og Trøndelag, i tillegg til Ruter, Viken, Innlandstrafikk og Vestfold og Telemark. Videre har Entur ferdigstilt sine baksystemer for ID-basert (kontobasert) billettering, og disse er nå klare for pilottesting i samarbeid med fylkene. Denne testingen er imidlertid forsinket grunnet pandemien.

Entur har også etter avtale med Jernbanedirektoratet satt i gang FoU-prosjekter innen stordata og løsninger for dynamisk prising. Disse vil ferdigstilles i første halvdel av 2021, og det er allerede satt i gang oppfølgingsarbeid innen stordata, som harmoniseres med Jernbanedirektoratets arbeid på området.

I løpet av 2020 har Enturs app blitt lastet ned 95 000 ganger, en nedgang på 20 prosent sammenlignet med 2019. Likevel er veksten i bruken av appen (totale nedlastinger) på 35 prosent, som i hovedsak kan sies å være drevet av at flere kollektivselskaper nå benytter Enturs løsning. Det har også i løpet av 2020 vært en vekst i snittet av unike appbrukere på fem prosent, samt en økning på 82 prosent i antall solgte billetter gjennom Enturs app og web fra årets start til slutt. Gitt det utfordrende året vi har lagt bak oss med innskrenkede reisemuligheter oppleves utviklingen i bruk av Enturs sluttjenester som god.

3.3 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

Mål: «Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

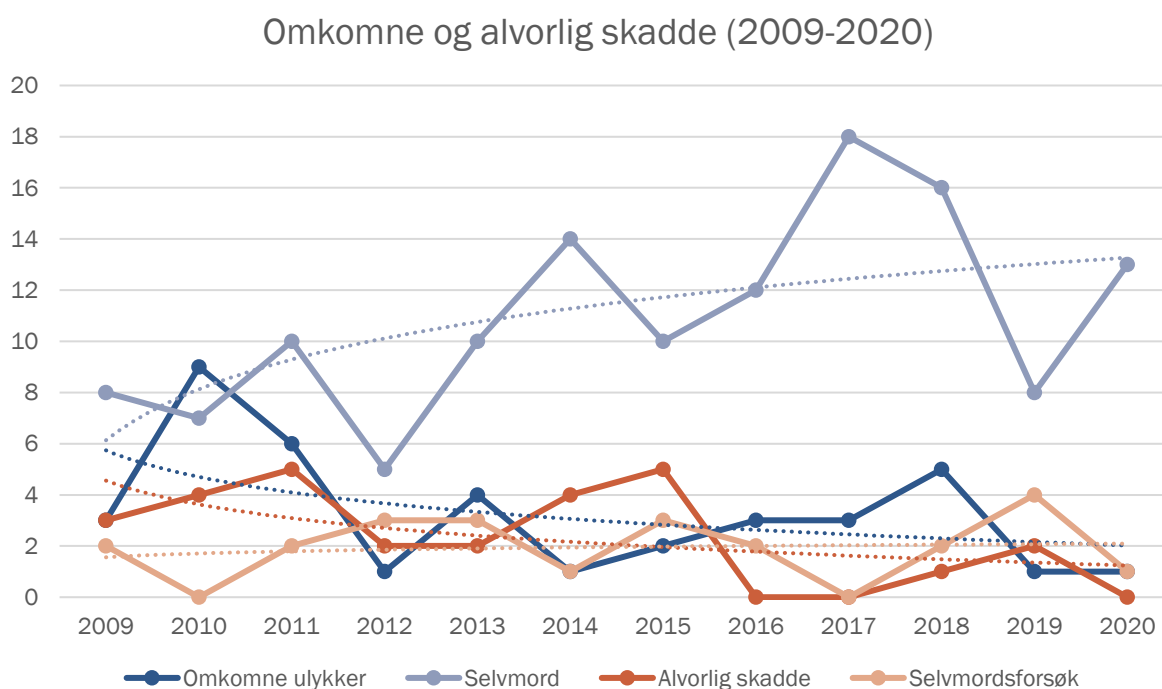
Etappemål 2.1: «Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport

Utviklingen i sikkerhetsnivå kan vurderes ut fra

- utviklingen i inntrufne hendelser, eller
- risiko og sektorens egnethet til å håndtere risiko

En gjennomgang av inntrufne hendelser kan si noe om begge.

Figur 6: Antall omkomne og alvorlig skadde



Saker under etterforskning er lagt til selvmord/selvordsforsøk inntil de er konkludert

Figur 6 viser utviklingen i drepte og alvorlig skadde. Generelt lave tall gir stor prosentvis variasjon, men de stiplede trendlinjene viser en positiv utvikling. Unntaket er selvmord, som synes å være økende, men der er det stor variasjonen i datagrunnlaget. Denne type hendelser har uansett vært den dominerende årsak til dødsfall i lang tid. Jernbanedirektoratet har derfor gitt Bane NOR i oppdrag å gjøre en kartlegging, samt innhente kunnskap og foreslå mulige tiltak. Besvarelsen fra Bane NOR vil, sammen med Regjeringens handlingsplan for forebygging av selvmord, danne underlag for det videre arbeidet.

Sikkerheten ved jernbanen har hatt en forbedring over mange år. Dette er resultat av systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og bruk av barrierer mot ulykker. Den gjenstående risiko domineres av farer fra omgivelsene, det være seg adferd fra tredjeperson i spor eller på planovergang, eller hendelser som ras og utglidninger. Dette er risikoforhold som det kan være mer utfordrende å finne effektive, målrettede tiltak mot og som krever kunnskap og kartlegging.

Risiko for tredjeperson er særlig knyttet til planoverganger. Økt og endret bruk kan over tid medføre en økt risiko for påkjørsler både på og utenfor lovlige krysningsteder. Større kjøretøy innebærer et større ulykkespotensiale.

Det var i 2020 en person som omkom i en ulykke på planovergang. I tillegg er det fire forhold som avventer politiets saksbehandling. Ingen av de inntrufne hendelsene har årsaker knyttet til organisering av sektoren. For øvrig vises det til statistikk fra Statens jernbanetilsyn.

Norsk jernbane har vært forskånet for de alvorligste konsekvensene knyttet til ras og utglidninger. Antallet hendelser som berører jernbanen er økende, noe som tyder på at også risikoen for alvorlige hendelser øker.

Programområde Sikkerhet og miljø reflekterer dette risikobildet og behovet for kunnskap og kartlegging som underlag for systematisk og effektivt sikkerhetsarbeid.

Nasjonal transportplan 2018-2029 opererer med indikatorer knyttet til etappemålet «Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået», i tildelingsbrev gitt følgende mål:

Tabell 7: Måltall for sikkerhetsområdet gitt i NTP

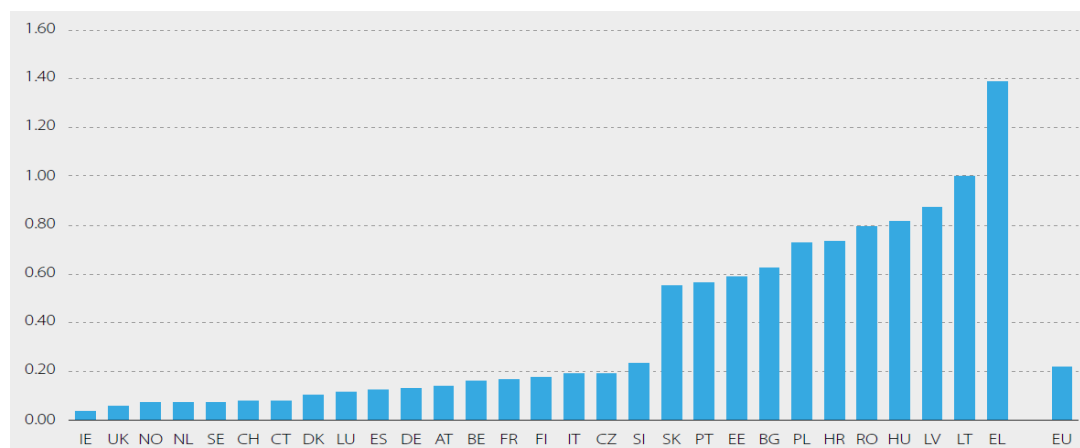
Indikatorer/styringsparametere tilhørende trafikksikkerhet	Resultater 2020	Mål 2020
Antall drepte siste 5 år ²²	13	≤ 18
Antall alvorlig skadde siste 5 år ²³	3	≤ 15
Antall jernbaneulykker siste 5 år ²⁴	120	≤ 92

Saker under etterforskning ikke inkludert.

Indikatorene *Antall drepte* og *Antall alvorlig skadde* bekrefter at målet om å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået er ivaretatt. Indikatoren knyttet til såkalte jernbaneulykker er dominert av hendelser som gir driftsstans. Denne sier altså mer om regularitet og lite om utviklingen i sikkerhetsnivå.

Figur 7 viser at ved en sammenligning med andre land, har Norge (NO) klart å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå.

Figur 7: Antall omkomne per mill. togkm. 2016-2018. Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020, ERA (juli 2020)



²² 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.

²³ 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.

²⁴ 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.

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. Direktoratet har økt fokus på kunnskapsinnhenting, metode- og tjenesteutvikling knyttet til klima og miljø, blant annet gjennom program Inform21. Noe av dette skjer i samarbeid med selskaper i 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.

Norge har under Parisavalen tatt på seg en forpliktelse om å redusere utslippet av klimagasser med 50 til 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Regjeringens mål for ikke-kvotepliktig sektor er en reduksjon på 45 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå. Når det gjelder transportsektoren, har regjeringen en ambisjon om å halvere utslippene innen 2030 sammenliknet med 2005. Klimaavtalen med EU innebærer at vi for de ikke-kvotepliktige utslippene får et utslippsbudsjett for årene 2021–2030. I Norges lov om klimamål er det i tillegg lovfestet at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050.

Transportsektoren står for nesten en tredel av direkte utslipp av klimagasser i Norge. Utslippskutt fra transportsektoren er derfor avgjørende for å nå klimamålene. Jernbanen spiller en viktig rolle i å realisere lavutslippssamfunnet ved å tilby en klimavennlig transportløsning. Utslippstall fra den samlede jernbanetrafikken har de siste årene ligget konstant på ca. 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter i året, og utgjør ca. 0,3 prosent av de totale utslippene fra transportsektoren. Klimagassutslipp fra jernbanesektoren kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, og bruk av fossilt drivstoff til arbeidsmaskiner.

Jernbanes størst bidrag til å nå dagens klimamål er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport, slik at gods og passasjer overføres fra mer utslippsintensive transportmidler til jernbane. Samferdselsdepartementet innførte en midlertidig treårig støtteordning fra 2019-2021 for å hjelpe godsnæringen og få mer gods på jernbane. Begrunnelsen for ordningen er særlig de miljømessige fortrinn jernbanen har som transportform. Det var budsjettet inntil 60 millioner kroner til støtteordningen i 2019, og 90 millioner kroner i 2020. Godsnæringen på jernbanen har fått et løft etter innføring av ordningen. Det ble fraktet mer gods på jernbane i 2020 enn i 2019. Deler av økningen er gods som tidligere har blitt fraktet med lastebil.

Byggingen av jernbane påvirker klima og miljø blant annet gjennom høyt material- og energiforbruk, omfattende grunnarbeider og store masseforflytninger under byggefasen. Bane NOR rapporterer at direkte utslipp av klimagasser fra anleggsplasser utgjorde 43749 tonn CO₂ ekvivalenter i 2020. Infrastruktureier Bane NOR er opptatt av å redusere sine utslipp. Et sterkt klimafokus og strengere krav til entreprenører har

blant annet resultert i utslippskutt i utbyggingsprosjekter. Utbygging av ny jernbane fra Drammen stasjon til Kobbervikdalen er et eksempel på det.

I 2019 videreutviklet Jernbanedirektoratet og Bane NOR «Tidligfaseverktøyet» for beregning av klimagassutslipp ved utbygging av jernbaneinfrastruktur. Tidligfaseverktøyet 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. I 2020 gjennomførte Jernbanedirektoratet en test av verktøyet på to KVUer, Kongsvingerbanen og Hovedbanen Nord. Erfaringene fra denne uttestingen skal brukes til videreutvikling av Life Cycle Assessment (LCA) verktøyet. **Direkte utslipp knyttet til utbygging (for eksempel fra anleggsmaskiner), direkte utslipp fra drift og vedlikehold av infrastrukturen over 60 år, og direkte utslipp fra massetransport til og fra anleggsplassen kan beregnes med verktøyet. I tillegg beregner Tidligfaseverktøyet utslipp fra arealbeslag. Dermed kan verktøyet brukes til å estimere utslipp som er relevante for Norges klimamål.**

For å være pådriver for innovasjon, og på sikt fatte treffsikre tiltak som kan erstatte bruk av fossilt drivstoff på ikke-elektrifiserte baner, har Jernbanedirektoratet i 2020 videreført arbeidet med løsninger for nullutslipp og batteridrift på jernbanen. Det utarbeides nå, i samarbeid med Bane NOR, forslag til delelektrifisering av Nordlandsbanen, Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen. Utvikling av batteriteknologi, batteripriser og energibehov er faktorer som betyr mye for lønnsomheten.

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. Bane NOR kartlegger støysituasjonen langs jernbanenettet hvert femte år. **Forrige kartlegging ble gjennomført i 2016, og Bane NOR har ikke mottatt noen informasjon som tilsier at situasjonen har utviklet seg negativt. Ifølge kartleggingen er 1622 personer utsatt for innendørs støy som overskrider 38 dBA Bane NOR opplyser at innfasing av nye persontog i Osloområdet og på pendelen Bergen-Voss har forbedret støysituasjonen, men per i dag foreligger det ikke tall som viser endringene.**

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. Konflikter mellom eksisterende jernbane og naturmangfold er knyttet til barriereeffekten av jernbanespor, spredning av fremmede arter og bruk av plantevernmidler. Årlig sprøytmiddelbruk (glyfosat) til vegetasjonskontroll ligger på om lag tre tonn. Aktiviteten er sikkerhetskritisk, men Bane NOR har fokus på å redusere bruken av kjemiske plantevernmidler gjennom å sprøyte behovs- og målrettet, og prosessen er optimalisert med tanke på hensynssoener. Videre er det noe påvirkning på kantvegetasjon i forbindelse med skjøtsel. Dette gjennomføres i henhold til regelverk på området.

I de store utbyggingsprosjektene inngår hensyn til naturmangfold og vannkvalitet som del av prosjekteringsarbeidet, og som oftest blir detaljkrav utformet som del av utslippstillatelser. De viktigste tiltakene Bane NOR gjør, er derfor god kontroll med etterlevelse av miljøkrav og kontroll med

utslippspunkter. Restaurering og kompensasjon er viktige tiltak som det jobbes med i planfasen for å unngå netto tap av naturmangfold. For å fremme bærekraft og kvalitet i anleggsprosjekter, har Bane NOR videre gitt støtte til nettverket Grønn anleggssektor og Grønn byggallianse sin utvikling av et felles standard og bedre tilrettelegging for bruk av CEEQUAL i det norske anleggsmarkedet. CEEQUAL er en internasjonal miljøsertifiseringsordning som brukes for å måle og sertifisere bærekraft i anleggsprosjekter.

Kunnskap om miljøpåvirkning er avgjørende for å kunne ivareta miljøhensyn ved etableringen av ny jernbane og ved drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur. For å øke kunnskapsgrunnlaget om klima- og miljøutfordringer i jernbanesektoren, og for å styrke sektorens bidrag til nasjonale miljømål har Jernbanedirektoratet i løpet av høsten 2020 igangsatt to utredningsprosjekter. Et av disse utredningsoppdragene undersøker hvordan arealforbruk fra landbaserte transportsystemer påvirker oppnåelse av nasjonale mål på klima, miljø og bærekraft (herunder Meld. St. 21 (2011-2012), Meld. St. 14 (2015-2026), Nullvekstmålet og FNs bærekraftsmål). Arbeidet skal ferdigstilles i 2021.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har videre igangsatt et felles utredningsoppdrag for å fremskaffe kunnskap om mulige tiltak for å tilrettelegge for pollinerende insekter på jernbanens sidearealer og andre eiendommer. Formålet er å følge opp sektorens bidrag i det nasjonale arbeidet med pollinatorer (jf. Nasjonal pollinatorstrategi og tiltaksplan). Utredningsoppdraget skal videre kartlegge hvordan eksisterende, driftssatt jernbane påvirker naturmangfold og vannmiljø, samt identifisere kostnadseffektive tiltak for hvordan redusere eventuell negativ påvirkning. Arbeidet skal ferdigstilles i 2021.

Jernbanedirektoratet har deltatt i direktoratsgrupper og tverretattlig arbeid på naturmangfoldområdet, herunder direktoratsgruppe for vannforvaltning, direktoratsforum for oppfølging av «Bekjempelse av fremmede skadelige organismer» og direktoratsgruppen for økologisk grunnkart. Første versjon av kartportalen «Økologisk grunnkart» ble lansert i desember 2020. Sammen med Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet, Statens vegvesen, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Norges vassdrags- og energidirektorat m.fl. har Jernbanedirektoratet deltatt i direktoratsgruppen for trua natur. Direktoratsgruppen har utarbeidet forslag til en oppfølgingsplan for perioden 2021-2025 med treffsikker og kostnadseffektiv virkemiddelbruk i arbeidet med å forbedre bevaringsstatus for truede arter og naturtyper. I tillegg har Jernbanedirektoratet fulgt opp arbeidet med pollinatorstrategien i regi av pollinatorforumet, levert sitt bidrag i arbeidet med konsepter for helhetlige forvaltningsplaner for natur (pilot for økosystem våtmark), gitt innspill i forbindelse med nye arealmål i biomangfoldkonvensjonen (CBD), og svart på oppdraget knyttet til utviklingen av veilederen om økologisk kompensasjon.

Jernbanedirektoratet har i 2020 utredet, koordinert og iverksatt endringer for en mer hensiktsmessig organisering i forvaltningen av kulturminner i tråd med sektorens ønsker. Oppgaven er todelt, hvor den ene delen omhandler forvaltning av jernbanesektorens kulturminner og arbeid med Landsverneplan som fortsetter også i 2021. Den andre delen innebærer overføring av tilskuddsordning for infrastrukturarbeider fra Bane NOR til Norsk Jernbanemuseum (NJM). Denne tilskuddsordningen blir nå slått sammen med eksisterende tilskuddsordning for rullende materiell, forvaltet av NJM. Endringen medfører et forenklet rapporteringsregime og generelt mindre byråkrati. Overføringen trådte i kraft for budsjettåret 2021.

3.5 Andre føringer og krav

3.5.1 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" (versjon fra 2015).

Det følger av de fire grunnleggende prinsippene for beredskap om ansvar, likhet, nærhet og samvirke, at direktoratet ikke har fast operativ rolle i sektorens beredskapsorganisering. Direktoratet vil likevel kunne mobiliseres i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap, ifm hendelser der direktoratet kan være en ressurs i henhold til de grunnleggende prinsippene.

Koronapandemien har vært en beredskapshendelse som kategoriseres i høyeste konsekvenskategori (E – svært store konsekvenser) i DSBs systematikk for samfunnssikkerhet. Direktoratet har vært aktivt involvert.

Direktoratet gjennomførte tidlig i koronapandemien en risikovurdering av hvilke egne funksjoner som kunne være samfunnskritiske, og laget tiltaksplaner for at disse kunne opprettholdes dersom det ble stort frafall av viktig personell. Dette er i stor grad knyttet til å sikre sektoraktørene likviditet til å opprettholde driften.

Så langt har ikke jernbanetrafikken vært hindret av manglende bemanning, men derimot sterkt påvirket av nedgangen i etterspørsel og antall reisende. Direktoratet har under pandemien, ved å inngå tilleggsavtaler med togoperatørene, sikret videreføring av et tilstrekkelig togtilbud særskilt rettet mot arbeidsreisende med samfunnskritiske funksjoner og skoleelever.

I forbindelse med busstreiken høsten 2020 samlet direktoratet inn informasjon fra alle berørte kollektivaktører og rapporterte daglig en situasjonsoversikt til Samferdselsdepartementet.

Klimatilpasning har så langt vært håndtert ved hjelp av de nevnte fire prinsippene for arbeidet med samfunnssikkerhet. Utover samfunnssikkerhet påvirker klimaendringene også driftsstabilitet og trafikkisikkerhet. Følgelig inngår det i drift, vedlikehold og fornyelse. I tillegg inngår det som eget tema innen programområde sikkerhet og miljø.

Statens havarikommisjon (SHK) offentliggjorde 11 såkalte sikkerhetstilrådinge i 2020. Ingen av disse handlet særskilt om manglende klimatilpasning på eksisterende infrastruktur. (Alle omhandlet hendelser i 2019.)

Direktoratet er involvert i Klima 2050 arbeidet, som skal sikre innovasjon knyttet til klimautfordringer. Bane NOR som infrastrukturforvalter deltar i styringsgruppen for Naturfareforum, samarbeidsforumet for forbyggende arbeid i tilknytning til naturfarer, sammen med bl. a Statens vegvesen, NVE, DSB og Kartverket.

Bane NORs årsrapport omtaler en «utflating eller svak nedgang» i de fleste hendelsestypene som har risiko for storulykker.

Jernbanedirektoratet har i 2020 bidratt til gjennomføring av Statens Jernbanetilsyns (SJT) arbeid med forskrift til Jernbaneloven § 6b.

3.5.2 IKT – sikkerhet

Jernbanedirektoratet har IKT-sikkerhet som et viktig fokusområde. Statusrapporter leveres månedlig til Jernbanedirektøren og den øvrige ledelsen i direktoratet. I løpet av 2020 har direktoratet utviklet et nytt styringssystemet for informasjonssikkerhet og personvern. Direktoratet baserer det interne styringssystemet på den internasjonale standarden ISO 27001, med lokale tilpasninger basert på veiledere fra Digitaliseringsdirektoratet.

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 der en plan for å lukke avviket blir dokumentert og gjennomført.

Jernbanedirektoratet deltar i "Samarbeidsforum - IT-sikkerhet i samferdsel", og VDI-brukerforum i regi av Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM).

Det jobbes kontinuerlig med å evaluere og forbedre tiltak basert på nye trusler som avdekkes og rapporteres fra NSM.

Informasjon- og IKT-sikkerhet er høyt prioritert også overfor direktoratets IKT-driftsleverandør. Det er et 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.

Jernbanedirektoratet oppdaterte i 2019/2020 sin IT-infrastruktur, og har i den forbindelse innført en rekke tiltak for å styrke den digitale sikkerheten. Det er tatt i bruk biometriske løsning med fingeravtrykk for pålogging til IT-systemene. PC-klienter som ikke har de siste sikkerhetsoppdateringer stenges ute fra Jernbanedirektorats nettverk, og direktoratet slipper kun inn enheter som er registrert i vårt IT-styringssystem. All tilgang til direktoratets IT-systemer krever autentisering ved bruk av to-faktorer.

Brukere holdes oppdatert på aktive trusler, og IKT-avdelingen har et aktivt fokus på å bevisstgjøre alle brukere gjennom opplæring og stikkprøver.

Det er utarbeidet beredskapsplaner for et antall mulige hendelser. Disse vurderes og oppdateres etter hvert som trusselbildet endrer seg.

Jernbanedirektoratet har IKT-løsninger som gjør det mulig for alle medarbeidere å jobbe trygt hjemmefra. For å dekke ekstra behov for verktøy som støtter brukerne som jobber utenfor kontor, er det sikret at trygge løsninger tas i bruk som er i henhold til gjeldende krav. Populære løsninger med sårbarheter er avvist. Det vurderes at IKT-sikkerhet i direktoratet er på et tilfredsstillende nivå, og det jobbes kontinuerlig med nødvendige tilpasninger ut ifra det gjeldende trusselbildet.

3.6 Bevilgningens anvendelse

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2020 er hovedsakelig benyttet i henhold til føringer i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2019-2020), samt videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev og supplerende tildelingsbrev for 2020. Bevilgningens anvendelse dekker Jernbanedirektoratets drift og utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester med tog, samt kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Hovedformålet med direktoratets kjøp av persontransporttjenester med tog er å opprettholde og videreutvikle et attraktivt og godt togtilbud. Bevilgningen til Kjøp av persontransport med tog, dekker vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2020. Etter at smitteverntiltak ble iverksatt i mars, falt togselskapenes billettinntekter drastisk. Samtidig var det nødvendig å opprettholde et togtilbud, spesielt med hensyn til arbeidsreisende. Det ble derfor bevilget midler til å inngå tilleggsavtaler med togselskapene om økt kjøp av persontransport med tog.

Hovedformålet med direktoratets kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen, herunder å opprettholde infrastrukturens ytelse. Bevilgningen for 2020 på planlegging og investeringer dekker direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging og bygging av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2019–2020).

Jernbanedirektoratets regnskap omfatter utbetalinger og bevilgninger over Kapittel 1352 Jernbanedirektoratet og Kapittel 1330 særskilte transporttiltak, samt innbetalinger over Kap. 4352 Jernbanedirektoratet og Kap. 4330 Særskilte transporttiltak.

Jernbanedirektoratets kontantregnskap på kapittel 1330 viser brutto utbetalinger tilsvarende 97,6 mill. kroner. Målt mot en bevilgning på 178,8 mill. kroner tilsvarer dette et mindreforbruk på 81,2 mill. kroner. Jernbanedirektoratets kontantregnskap på kapittel 1352 viser brutto utbetalinger tilsvarende 28 012,5 mill. kroner. Målt mot en bevilgning på 28.652,7 mill. kroner tilsvarer dette et mindreforbruk på 640,2 mill. kroner.

Til sammen fremkommer et brutto mindreforbruk på 721,4 mill. kroner i 2020 på kapittel 1352 og kapittel 1330. Medregnet merinntekter på Kap. 4352 tilsvarende 6,6 mill. kroner, utgjør netto mindreforbruk 728,0 mill. kroner i 2020.

Tabell 8: Overordnet økonomiske resultat i mill. kr per 31.12.2020.

Post	2020				Utbetalt/ innbetalt	Avvik ift bevilgning
	Tildelingsbrev	Overført fra 2019	Disponibel bevilgning	JDIRs omdisp		
1 Driftsutgifter	346 520 000	18 051 000	364 571 000	-	341 263 742	23 307 258
21 Planer og utredninger	113 700 000	165 328 000	279 028 000	- 105 046 000	108 103 601	170 924 399
70 Persontransport med tog	5 344 200 000	-	5 344 200 000	-	4 798 248 475	545 951 525
71 Drift og vedlikehold	8 780 700 000	16 618 000	8 797 318 000	756 000	8 798 073 753	- 755 753
72 Planlegging -investeringer	1 429 900 000	-	1 429 900 000	- 186 442 000	1 243 458 068	186 441 932
73 Investeringer	12 349 700 000	-	12 349 700 000	288 539 000	12 638 239 323	- 288 539 323
74 Tilskudd til eksterne	-	-	-	2 193 000	2 193 078	- 2 193 078
75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000	-	88 000 000	-	82 912 444	5 087 556
SUM kap. 1352	28 452 720 000	199 997 000	28 652 717 000	-	28 012 492 484	640 224 516
71 Tilskudd til kom. buss- og båtruter	100 000 000		100 000 000	-	24 250 836	75 749 164
76 Reiseplanlegger og el. bill.	57 200 000	6 965 000	64 165 000	-	58 720 416	5 444 584
77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000	-	14 600 000	-	14 600 000	-
SUM kap. 1330	171 800 000	6 965 000	178 765 000	-	97 571 252	81 193 748
01 Diverse innbetalinger	3 800 000	-	3 800 000	-	10 389 255	- 6 589 255
SUM kap. 4352	3 800 000	-	3 800 000	-	10 389 255	- 6 589 255
01 Særskilte transporttiltak	14 600 000	-	14 600 000	-	14 600 000	-
SUM kap. 4330	14 600 000	-	14 600 000	-	14 600 000	-

3.6.1 Kap. 1352 og Kap. 4352

Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter skal dekke direktoratets drift, herunder driftsutgifter til Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum.

Jernbanedirektoratet har, etter overføring av 18,1 mill. kroner fra 2019, en bevilgning på 365,6 mill. kroner i 2019 på post 01 Driftsutgifter. I forbindelse med Jernbanedirektoratets bidrag til krisepakke 3 ble bevilgningen redusert med 20,0 mill. kroner til 364,6 mill. kroner.

Samlet mindreforbruk på post 01 er 23,3 mill. kroner. Som følge av koronasituasjonen ble 2020 et vanskelig år for oppfølging av økonomien. Mindreforbruket fordeler seg på flere kostnadsgrupper. Lønn- og lønnsrelaterte kostnader utgjør et mindreforbruk på 8,1 mill. kroner, hvorav rene lønnskostnader utgjør 3,2 mill. kroner. NAV-refusjoner ble 1,7 mill. kroner høyere enn forventet. Arbeidsgiveravgift og utgifter til SPK ble samlet 2,2 mill. kroner lavere enn forventet. Andre mindre poster innen lønnsområdet står for resten av mindreforbruket.

Mange planlagte aktiviteter ble utsatt eller ikke gjennomført og dette ga mindreforbruk på møter og konferanser, herunder interne seksjonssamlinger, med 4,5 mill. kroner og reisekostnader med 3,6 mill. kroner. I tillegg ble utgifter til ulike konsulenttjenester 2,7 mill. kroner lavere enn planlagt, herunder tjenester til dekning av løpende driftsoppgaver som IKT og rekruttering. Det var også planlagt økning av husleie ved kontoret i Trondheim med ca. 1 mill. kroner som ikke ble iverksatt. Det er mindre avvik på andre kostnadsgrupper.

Norsk fagskole for lokomotivførere fikk et mindreforbruk på 8,6 mill. kroner ift. Lokførerskolens andel av samlet bevilgning. Årsaken var utsatt/forsinket undervisningstermin i 1. halvår, noe som påvirket den praktiske øvelseskjøringen negativt og som derfor reduserte kostnadene for denne delen av undervisningen tilsvarende. I tillegg ble planlagt implementering av ny simulator avbrutt fordi den belgiske leverandøren ikke kunne reise til Norge. Utgiftene, beregnet til 4,5 mill. kroner, vil derfor komme i 2021/2022, alt etter hvor lenge nedstengningen vil pågå.

Norsk jernbanemuseum har et merforbruk på 2,9 mill. kroner. Det skyldes i sin helhet økte utgifter som følge av en filminnspilling ved Åndalsnes høsten 2020. Museet deltok med både togmateriell og personell, noe som medførte utgifter til innkvartering, togkjøring samt reise- og overtid. De økte utgiftene kompensert ved at filmselskapet i tråd med avtale ble fakturert 5,1 mill. kroner. Dette bidro til en merinntekt ift. bevilgning på 5,6 mill. kroner, ref. merinntektsfullmakten på kapittel 4352 post 01.

Post 01 Diverse innbetalinger

Det er innbetalt 10,4 mill. kr. mot en bevilgning på 3,8 mill. kr. Merinnbetalingene er i all hovedsak et resultat av inntekter fra en filminnspilling høsten 2020 der Norsk jernbanemuseum bidro med materiell og mannskaper. Også ved Norsk fagskole for lokomotivførere ble innbetalingene noe høyere enn forventet pga. inntak av et økt antall studenter.

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 som ikke har egen bevilgning på post 72.

(Arbeidet med konseptvalgutredningene for Kongsvingerbanen og Hovedbanen Nord, er sammen med andre utredninger om utviklingen av togtilbudet eksempler på viktige interne prosjekter i 2020. Utredninger rettet mot reiseplan-, takst- og billettsamarbeid vil legge til rette for en bedre kundeopplevelse og bidra til økt attraktivitet for kollektivtrafikken. En utredning om kostnadsutviklingen på Østfoldbanen har vært høyt prioritert, og er nå ferdigstilt. Denne utredningen bidrar til økt kunnskap om kostnadsdrivere i store utbyggingsprosjekter.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 279,0 mill. kroner i 2020 på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger. **Det ble overført 165,3 mill. kroner av ubrukte midler fra 2019 til 2020. Bevilgningen ble redusert med 60 mill. kroner i Revidert Nasjonalbudsjett, og ytterligere 75 mill. kroner i Nysalderingen.**

Det er utbetalt 108,1 mill. kroner i 2020, som tilsvarer et mindreforbruk på 170,9 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 i henhold til stikkordsfullmakt tilsvarer 105,0 mill. kroner av bevilgningen på post 21. Mindreforbruk etter omdisponering til post 72 utgjør 65,9 mill. kroner.

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 2020. Bevilgningen i 2020 dekker også tilleggsavtaler med togselskapene for dekke deler av tap som følge av redusert reiseaktivitet som følge av Covid-19 pandemien.

Det er utbetalt 4 344,2 mill. kroner i 2020, som er 546,0 mill. kroner lavere enn bevilgningen på 5 344,2 mill. kroner. En stor andel av mindreforbruket skyldes lavere utbetalinger knyttet avsetninger for usikkerhet ved jernbanereformen og konkurranseutsettingen. Det er også utbetalt mindre enn budsjettet til tilleggsavtaler med togoperatørene. **Deler av mindreforbruket er knyttet til utbetalinger som er forventet å forfalle i 2021.**

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, skal dekke direktoratets kjøp av tjenester innen drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur, samt innføringen av ERTMS. Bevilgningen skal videre dekke et normalt nivå på utgifter til opprydding og istandsetting etter uforutsette hendelser, som for eksempel ras eller flom.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 8 797,3 mill. kroner i 2020 på Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. **Det ble overført 16,6 mill. kroner av ubrukte midler i 2019 til 2020. Bevilgningen ble økt med 200 mill. kroner i revidert nasjonalbudsjett, og redusert med 96,8 mill. kroner i nysalderingen.** Det er utbetalt 0,8 mill. kroner mer enn bevilgningen på 8.797,3 mill. kroner på post 71 i 2020. Støtteordning for ERTMS ombordutstyr budsjetteres på post 71, men kostnadsføres på post 74. I 2020 ble 2,2 mill. kroner utbetalt i støtte, jf. omtale under post 74., hvilket gir en tilsvarende besparelse på post 71. Samtidig ble utbetalingene til drift og vedlikehold økt med om lag 3 mill. kroner for å ivareta overføring av ansvarsområder knyttet til buss for tog fra persontogoperatører til Bane NOR. Merutbetalingen ble finansiert ved ompostering av budsjettmidler fra Post 72.

Når bruk av stikkordsfullmakter hensyntas, foreligger ikke et reelt mindreforbruk på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2019–2020).

Det ble bevilget 1 429,9 mill. kroner på posten i 2020. Bevilgningen ble redusert med 173 mill. kroner i revidert nasjonalbudsjett. Mindreforbruket på posten var på 186,4 mill. kroner i 2020. Mindretbetalingen er en konsekvens av bruk av to stikkordsfullmakter; bevilgningen på post 72 kan nyttes under post 71 og post 73, samt bevilgningen på post 21 kan nyttes under post 72. I 2020 hadde byggeprosjektene, herunder spesielt Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker økt budsjettbehov sammenliknet med forutsetningene i bevilgningen. For å løse denne utfordringen på byggeprosjektene, samt bruke bevilgningen til investeringsporteføljen mest mulig effektivt, ble 288,7 mill. kroner av bevilgningen på post 72 nyttet under post 73. Mulig inndekning via post 72 skyldes i hovedsak lavere behov og noen endringer i porteføljesammensetning for planleggingsprosjekter innenfor programområdene, samt lavere behov for planlegging av Ny jernbanetunnel gjennom Oslo og Ringeriksbanen.

Videre ble det behov for å øke utbetalingene til drift og vedlikehold med 3,1 mill. kroner, jf. omtale under post 71. Inndekningen ble tatt via investeringsporteføljen, herunder post 72.

I tillegg ble kostnad for mindre planleggingsprosjekter som budsjetteres på post 21 kostnadsført på post 72. Dette utgjør 105 mill. kroner, jf. omtale under post 21.

Når bruk av stikkordsfullmakter hensyntas, foreligger ikke et reelt mindreforbruk på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for alle avtalefestede investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 12.349,7 mill. kroner i 2020 på Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Bevilgningen ble økt med 826 mill. kroner i revidert nasjonalbudsjett 2020, og redusert med 46 mill. kroner i nysalderingen 2020. Det er utbetalt 12.638,2 mill. kroner, som tilsvarer et merforbruk på 288,5 mill. kroner. Aktiviteter innenfor posten skal ses i sammenheng med post 72 Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging, og merforbruket på post 73 dekkes via et tilsvarende mindreforbruk på post 72. Bakgrunnen for omdisponeringen er at midlene til investeringsporteføljen skal brukes mest mulig effektiv, jf. omtale under post 72.

Når omdisponeringen i tråd med stikkordsfullmakten hensyntas, foreligger det ikke et reelt overforbruk på Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

Post 74 Tilskudd til eksterne

Kap. 1352, post 74 Tilskudd til eksterne har ingen bevilgning i 2020. Støtte til ERTMS ombordsutstyr og private sidespor utgiftsføres på posten. Det er utbetalt 2,2 mill. kroner på posten i 2020. Dette omfatter utbetalt støtte til ERTMS ombordsutstyr til CargoNet, Flytoget, Greenland Rail og Norske Tog:

Utbetalt støtte i 2020	NOK
A8321C CargoNet	417 483
A8321D Flytoget AS	78 375
A8321E Greenland Rail	60 030
A8321G Norske Tog	1 637 190
Sum Onboard Financial Aid Scheme (FAS)	2 193 078

Budsjettet til ERTMS ombordsutstyr er bevilget på post 71, og utbetalingen på post 71 er redusert tilsvarende, jf. omtale under post 71.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Bevilgningen på kap. 1352, post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane skal bidra til å styrke godsoperatørenes lønnsomhet.

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 88,0 mill. kroner i 2020. Det ble mottatt søknader fra fem godstogoperatører. Dette er en mer enn i 2019. Samlet ble det gitt støtte for 2.126 millioner tonnkilometer, noe som gir ett støttebeløp på 82,9 millioner kroner.

Godstogselskap	Bevilget støtte
CargoNet AS	Kr 53 998 013
Green Cargo AB	Kr 28 566 284
Hector Rail AB	Kr 140 317
Greenland Rail AS	Kr 122 835
Tågakeriet i Bergslagen AB	Kr 84 995
Sum godkjent støtte	Kr 82 912 444

3.6.2 Kap. 1330 og Kap. 4330

Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper

Det er bevilget en ramme på 100 mill. kroner for midlertidig tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtselskaper for månedene juni til august.

Det er utbetalt 24,3 mill. kroner i 2020, noe som tilsvarer et mindreforbruk på 75,7 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes forsinkelser i fastsettelse av forskrift som regulerer tilskuddet, og dette medførte sen oppstart av behandling av tilskuddssøknadene. Behandling av søknader for perioden august til desember 2020 skjer i 2021.

Pr. primo april 2021 behandles søknader for oktober til desember 2020.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det var bevilget 64,2,2 mill. kroner hvorav påløpte kostnader for januar-november ble betalt i 2020, mens faktura for desember vil bli betalt i 2021. Det er derfor søkt om overførsel av bevilgning tilsvarende 5,4 mill. kroner.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

Det var bevilget 14,6 mill. kroner som ble utbetalt i 2020.

Post 01 Særskilte transporttiltak – Gebyrer

Gebyret på 14,6 mill. kroner ble fakturert tertialvis og i sin helhet i 2020.

3.7 Bruk av fullmakter

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Jernbanedirektoratet i 2020 kan:

Starte opp og gjennomføre dette investeringsprosjekt	Innenfor en kostnadsramme
30 nye tog	4 200 mill. kroner

Fullmaktene gjelder og forpliktelser som blir inngåtte i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Direktoratet kan prisjustere kostnadsrammene i seinere år.

Sammen med Norske tog og Bane NOR har Jernbanedirektoratet i perioden etablert et program for anskaffelse av kjøretøy og implementering av relevant infrastruktur. Etableringen er i tråd med St. Prop 23 S, KAP 6 Programkategori 21.50 Jernbaneformål: «Det vil bli etablert eit felles prosjektprogram med Jernbanedirektoratet, Norske tog AS og Bane NOR SF som skal styre anskaffinga og nødvendige investeringer i infrastruktur».

Tilbud ble mottatt fra prekvalifiserte tilbydere 04. november 2020 og Norske tog AS har en virksom konkurranse om å levere nye lokaltog til Norge. Forhandlingene er lagt opp slik at en kontrakt tentativt kan slutføres og signeres i Q3 inneværende år. På grunn av situasjonen med Covid-19 har prosessen blitt noe forsinket og det antas en levering av de første togsettene til test i Norge medio 2024. Basert på denne leveringen vil de første togsettene settes i drift i Trafikkpakke 4 medio 2025 og alle de tretti (30) togsettene vil da være i drift medio 2026. Totalt utgjør denne leveranseplanen en forsinkelse på ca. ett (1) år sammenliknet med den opprinnelige leveranseambisjonen.

Fullmakt til å overskride gitt bevilgninger – merinntektsfullmakt

Jernbanedirektoratet i 2020 kan:

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

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

Merinntekt 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 3,8 mill. kroner over kapittel 4352, post 01. Regnskapet viser innbetalinger på 10,4 mill. kroner., noe som gir en merinnbetaling på 6,6 mill. kroner. Merinnbetalingene er i all hovedsak et resultat av inntekter fra en filminnspilling høsten 2020 der Norsk jernbanemuseum bidro med materiell og mannskaper. Også ved Norsk fagskole for lokomotivførere ble innbetalingene høyere enn forventet pga. inntak av et økt antall studenter.

Tilsagnsfullmakter

Jernbanedirektoratet kan i 2020 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

Forpliktelser ved utgangen av 2019 utgjør 903 mill. kroner, hvorav 893 mill. kroner omfatter ERTMS støtteordning for ombordsutstyr og 10 mill. kroner omfatter støtte til Larvik havn for reetablering av spor til havnen. I 2020 ble det ikke gitt nye tilsagn om støtte til ERTMS ombordsutstyr. Frafall av forpliktelsene i 2020 utgjør 2 mill. kroner og omfatter støtte til CargoNet, Flytoget, Greenland Rail og Norske Tog. Ved utgangen av 2020 har direktoratet forpliktet 901 mill. kroner utover gitt budsjett og er innenfor tildelt fullmakt.

Tabell 9: Tilsagnsfullmakt

Tilsagnsfullmakt post 74 Tilskudd til eksterne		År	Mill.kroner (løpende kroner)
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	903 ¹
+	Nye forpliktelser som pådras i	2020	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2020	2
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2020	901

1) Etter ny gjennomgang av tilskuddordningen er udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019 nedjustert med 15 mill. kroner sammenliknet med tidligere rapportering.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Jernbanedirektoratet kan i 2020:

1. pådra seg 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.
2. 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	3 600 mill. kroner	2 000 mill. kroner

Tabell 10: Romertallsfullmakt Post 72 Planlegging av investeringer

Romertallsfullmakt post 72 Planlegging av investeringer		År	Mill. kroner (2020-kroner).
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	956
+	Nye forpliktelser som pådras i	2020	663
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2020	491
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2020	1128

Udekkede forpliktelser innenfor romertallsfullmakt på post 72 utgjorde ved utgangen av 2019 956 mill. kroner og består i hovedsak av flerårig avtale på indre IC Dovrebanen og en rekke mindre planleggingsprosjekter. I 2020 ble det pådratt nye forpliktelser tilsvarende 663 mill. kroner. Frafall av forpliktelser i 2020 utgjorde 491 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2020 utgjør 1 128 mill. kroner. Av de samlede forpliktelsene forfaller 742 mill. kroner i 2021, 383 mill. kroner i 2022 og 1 mill. kroner i 2023. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt.

Tabell 11: Romertallsfullmakt Post 73 Investeringer

Romertallsfullmakt post 73 Investeringer		År	Mill.kroner (2020-kroner)
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	2712
+	Nye forpliktelser som pådras i	2020	1340
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2020	1130
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2020	2922

Udekkede forpliktelser innenfor romertallsfullmakten på post 73 utgjorde ved utgangen av 2019 2 712 mill. kroner. I 2020 ble det pådratt nye forpliktelser tilsvarende 1 340 mill. kroner, og omfatter byggestart av flere prosjekter innenfor programområdene. Frafall av forpliktelser utgjorde 1 130 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2020 utgjør 2 922 mill. kroner. Av de samlede forpliktelsene forfaller 1 972 mill. kroner i 2021, 857 mill. kroner i 2022 og 93 mill. kroner i 2023. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt.

ERTMS

Tabell 12: ERTMS

ERTMS		År	Mill. kroner
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	22412
+	Nye forpliktelser som pådras i	2020	0
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2020	1378
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2020	21252

I 2017 inngikk direktoratet en avtale med Bane NOR om utbygging av ERTMS. Vederlag i avtalen tilsvarte styringsrammen til ERTMS prosjektet, med fratrukk for utbetalinger i Jernbaneverket til og med 2016. I avtalen ble det også satt en begrensning på forfall av forpliktelser i perioden 2018-2021 på 6 155 (2020-kr), jf. Prop 126 S (2015-2016).

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019 utgjorde 22 412 mill. kroner (2019-kr). I 2020 ble forpliktelsene redusert med 1 378 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2020 er dermed 21 252 mill. kroner (2020-kr) og er innenfor kostnadsrammen. Forpliktelser i perioden 2018-2021 er anslått til 5 471 mill. kroner, og er innenfor avgrensningen slik den er spesifisert i Prop 126 S (2015-2016).

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

Jernbanedirektoratet kan i 2020 forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Tabell 13: Romertallsfullmakt Post 71 Drift og vedlikehold

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 Drift og vedlikehold

Romertallsfullmakt post 71 Drift og vedlikehold		År	Mill.kr.
	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2019	1 200
+	Nye forpliktelser som pådras i	2020	1 533
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2020	774
=	Udekkede forpliktelser ved utgangen av	2020	1959

Fullmakten vedrører Bane NORs forpliktelser i det eksterne markedet. I denne sammenheng er Spordrift ikke inkludert i beregningene for 2020. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2019 utgjorde 1 200 mill. kroner. Dette er en nedjustering av tidligere rapportering. Årsaken er at det ved årsrapporteringen for 2019 ble rapportert alle eksterne forpliktelser, men for 2020 kun medregnes forpliktelser knyttet til vedlikehold- og fornyelsesprosjekter. I 2020 er det inngått forpliktelser for 1 533, og det er innfridd forpliktelser tilsvarende 774 ill. kroner. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020 er 1 950 mill. kroner. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt.

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

Jernbanedirektoratet kan i 2020 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog:

1. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 204 mill. kroner
2. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 6 112 mill. kroner. Det legges til grunn 75 prosent restverdigaranti.

Jernbanedirektoratet har innvilget restverdisikring ovenfor Norske tog i henhold til fullmakten.

Per 31.12.2020 var ansvaret for bokført materiell på 7 034 000 kroner, mens ansvaret for nyinvesteringer og oppgraderinger var på 5 972 800 kroner.

Det er ikke foretatt utbetalinger under denne i 2020.

Fullmakt til å inngå kontrakter om kjøp av persontransport med tog

Jernbanedirektoratet kan i 2020 inngå kontrakter om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2020–2031 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog for:

1. Bergensbanen, Ofotbanen og opsjoner på Nordlandsbanen innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 3 016 mill. kroner målt i prisnivået for 2020.
2. Takstsamarbeid med fylkeskommunal kollektivtrafikk innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 75 mill. kroner.

Jernbanedirektoratet inngikk trafikkavtale for Bergensbanen (Trafikkpakke 3 Vest) i desember 2019 etter avtale med Samferdselsdepartementet. Videre har Jernbanedirektoratet utøvd opsjonene på Nordlandsbanen (Trafikkpakke 2 Nord) i første tertial.

Det ble inngått trafikkavtale for Ofotbanen med Trafikverket og ny operatør, Vy Tåg AB. Denne ble først signert etter årsskiftet 2020/2021 på grunn av krav om hjemmekontor hos våre svenske samarbeidspartnere og behov for fysisk signatur.

På grunn koronapandemien har det fylkeskommunale fokuset på kollektivfeltet i 2020 i stor grad vært av operativ karakter. Arbeidet med justering av takstsamarbeidsavtalene med berørte fylkeskommuner har dermed ikke hatt fremdrift i henhold til opprinnelig tidsplan. Avtalene har også sammenheng med prosesser i forbindelse med Trafikkpakke 4, som er utsatt med ett år. Planlagte avtaleinngåelser lot seg derfor ikke gjennomføre i 2020. Direktoratet tar likevel sikte på å inngå avtalene i løpet av 2021. Estimert

behov for disse takstsamarbeidsavtalene er innarbeidet i fullmakt for kjøp av persontransport i 2021-budsjettet.

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 2020. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester gjelder kjøp til den ordinære driften av etaten, som 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.

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

Forpliktet pr utgangen av 2020	Husleie og fellesutgifter	IKT drift, lisenser og DFØ	Renhold	Leasing av IKT-utstyr og biler	Diverse drift	Sum
Mill. kroner	162,0	10,9	0,7	0,6	1,6	175,7

Samlede forpliktelser ved utgangen av 2020 er på nivå med forpliktelsene ved utgangen av 2019. Årsaken er forsinkelser i implementering og ferdigstilling av ny simulator ved Norsk fagskole for lokomotivførere fordi den belgiske leverandøren ikke kunne reise til Norge pga. koronasituasjonen. Videre er det inngått ny langsiktig avtale om husleie og felleskostnader i Bergen.



4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Overordnet beskrivelse av styring og kontroll i Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet planlegger og styrer virksomheten gjennom året ved hjelp av virksomhetsplan og budsjett. Virksomhetsplanen tar utgangspunkt i Jernbanedirektoratets strategier og det årlige tildelingsbrevet, og er en operasjonalisering av disse.

Jernbanedirektoratet har i 2020 arbeidet ut fra en oppdatert strategi, som et ledd i en kontinuerlig styrking av vår mål- og resultatstyring. Vi har definert følgende hovedstrategier for å nå målene gitt i tildelingsbrevet for direktoratet:

- ***Kunderettet og bærekraftig transport***
- ***Samlende kraft***
- ***Mer jernbane for pengene***

Strategiene gjelder ut inneværende NTP-periode, og virksomhetens strategi vil bli oppdatert med ny NTP-rullering.

4.2 Nærmere omtale av forhold knyttet til styring og kontroll i Jernbanedirektoratet

4.2.1 Risikovurdering hovedmål

Direktoratet gjennomfører risikovurderinger som en integrert del av vår styring og kontroll, og inngår således som en viktig del av vår mål- og resultatstyring. Risikovurderingene skal bidra til god måloppnåelse, samtidig som de skal sikre at vi overholder gjeldene lover og regler, har en effektiv ressursbruk og pålitelige rapportering. Det er derfor utviklet et risikovurderingsverktøy som skal sikre gode vurderinger på alle nivåer i organisasjonen.

Jernbanedirektoratets risikovurderinger av mål og oppgaver gitt i tildelingsbrev gjøres av ledergruppen, og revideres ved behov, men minimum hvert tertial. I dette arbeidet inngår status og effekt av gjennomførte risikoreducerende tiltak.

Direktoratets risikovurderinger er knyttet opp mot de tre ovennevnte hovedstrategiene. Risikohendelser som er vurdert som høy er knyttet til «Mer jernbane for pengene» og «Kunderettet og bærekraftig transport» (vedlegg 7.4.) De risikohendelsen som vurderes som kritiske for hovedmålene omtales nærmere under hvert hovedmål.

Hovedmål 1 – Fremkommelighet

Direktoratet vurderer samlet risiko knyttet til hovedmålet som høy og til dels kritisk innenfor enkelte områder.

Vurderingen er basert på risiko innenfor følgende områder:

- Smittevernstiltakene i samfunnet under koronapandemien kan gi en langvarig nedgang i passasjerer som benytter jernbanen, noe som kan påvirker bærekraften i trafikkavtalene
- Ustabilitet i driftssituasjonen på sentrale strekninger

Risikoene er utfyllende beskrevet i vedlegg 7.4.

Hovedmål 2 – Sikkerhet

Direktoratet vurderer samlet risiko knyttet til hovedmålet 2 som lav. Det er ingen tegn på endret risikonivå utover ekstrapolering av resultater siste år. Det finnes alltid en restrisiko for større hendelser, men det er ingen indikasjon på at dette er endret

Programområdet «sikkerhet og miljø» inneholder forbedringstiltak, særlig rettet mot planoverganger og rassikring. Fremdrift avhenger av årlig bevilgningsnivå.

Måltallet for indikatoren jernbaneulykker har blitt overskredet, og det forventes å fortsette. Det er direktoratets vurdering at indikatoren kan være relevant for driftsstabilitet, og at den gir liten informasjon om sikkerhetsnivået.

Hovedmål 3 – Miljø

Direktoratet vurderer samlet risiko knyttet til hovedmålet som lav.

Sektorens viktigste bidrag til å nå klimamål er å sikre et attraktivt transporttilbud. Etterspørselen etter persontogtransport i 2020 har vært lavere enn før på grunn av koronapandemien, og det er usikkert hvor lenge denne effekten vil vare og hvor stor den vil være.. Derfor er det viktig å forsterke arbeidet med å øke andelen reisende som velger tog og annen kollektivtrafikk for å unngå tilbakegang på måloppnåelse.

Godstrafikken har i mindre grad vært påvirket av pandemien. Etterspørselen etter trygg, miljøvennlig og sikker varetransport mellom landsdelene har holdt seg godt gjennom 2020. Men det er likevel direktoratets vurdering at det er risiko for manglende måloppnåelses knyttet til overføring av gods fra vei til bane, fordi godsaktørene har pressede marginer og det er utfordrende å finne gode virkemidler for å nå målet.

Gjennomføring av budsjettet og oppfølging av effektiv ressursbruk

Direktoratet vurderer samlet risiko knyttet til gjennomføring av budsjett som lav.

Ledelsen i Jernbanedirektoratet får løpende oppdateringen av budsjetter og prognoser gjennom økonomirapporteringen. Dette er et viktig virkemiddel for å sikre at fullmaktene ikke overskrides og budsjettene overholdes.

At etaten driver i samsvar med gjeldende lover og regler

Direktoratet vurderer den samlede risikoen for at etaten ikke drives i samsvar med gjeldende lover og regler som lav. Det er ikke avdekket vesentlige risikoer knyttet til overholdelse av lover og regler i direktoratet.

4.2.2 Budsjett- og virksomhetsstyring

Jernbanedirektoratet har de senere årene jobbet systematisk for å styrke budsjett- og økonomistyringen. Det er innført internkontroller tilpasset vesentlighet og risiko for alle kapitler og poster som direktoratet forvalter. I etableringen og oppstarten av direktoratet ble det gjennom interne revisjoner avdekket sårbarheter knytte til manglende dublering av kompetanse i sentrale funksjoner innenfor økonomiområdet. Budsjett- og økonomistyringen i direktoratet tilpasses det enkelte kapittel/post, og det har tatt tid å bygge dublering innenfor alle områdene. Dette er nå gjennomført for alle nødvendige funksjoner.

Den løpende oppdateringen av budsjetter og prognoser gjennom økonomirapportering til ledelsen ansees som et viktig bidrag for å sikre god budsjett- og økonomistyring. Dette er særlig viktig for å sikre at fullmaktene ikke overskrides. Direktoratets systematiske arbeid med å videreutvikle og styrke budsjett- og økonomistyringen er et viktig bidrag for å sikre at disposisjonene gjennom året er innenfor gjeldene fullmakter og budsjetter. Departementets arbeid med forbedring av avtalestrukturen og kommende rammeavtale med Bane NOR ansees som viktige tiltak for å redusere og unngå kostnadsoverskridelser i investeringsprosjektene.

I løpet av 2020 er det gjennomført flere aktiviteter for å følge opp og lukke avvik som er avdekket gjennom revisjoner, og for å styrke styrings- og kontrollmiljøet i direktoratet.

Det er gjort en særskilt risikovurdering knyttet til utbetalinger fra tilskuddspostene som et ledd i oppfølging av internrevisjonen som ble gjennomført i år. Vurderingene inkluderer økonomiske misligheter. Det ble ikke avdekket særskilte risikoer knyttet til direktoratets utbetalinger av tilskudd. I vurderingene legger direktoratet til grunn at det vil få relativt store konsekvenser dersom det inntreffer uønskede hendelser, men sannsynligheten er vurdert som lav da de interne kontrollene vurderes som tilfredsstillende.

Jernbanedirektoratet har i 2020 gjennomført en oppdatering av styringssystemet, med særlig vekt på ledelses- og støttesegmentet. Styrende dokumenter er gjennomgått, og styringssystemet er flyttet over i digitaliserte løsninger. Interne prosesser, prosedyrer og krav er oppdaterte, og det er lagt særlig vekt på å avklare roller og ansvar internt i organisasjonen. Overføringen av styringssystemet til digital løsning vil lette arbeidet med oppdateringer. Dette ansees som et viktig bidrag i å styrke internkontrollen og virksomhetsstyringen i direktoratet.

Jernbanedirektoratets arbeid med å digitalisere den interne prosjektstyringen, samt knytte elementer av virksomhetsstyringen og budsjettarbeidet sterkere sammen, er også viktige bidrag til en styrket internkontrollen og virksomhetsstyring.

Endringer i økonomiregelverket er gjennomgått, og nødvendige tilpasninger internt er gjennomført for å sikre etterlevelse i direktoratet.

4.2.3 Jernbanedirektørens kontrollprogram

Jernbanedirektørens kontrollprogram omtaler kontroller som skal gjennomføres det enkelte år. Følgende ble gjennomført i 2020; revisjon av tilskuddsforvaltningen, gjennomgang av tiltak som skal forebygge og avdekke økonomiske misligheter i direktoratet og en evaluering av om direktoratet har klart å oppfylle forventninger som ble satt i jernbanereformen. Sistnevnte evaluering ble foretatt av DFØ, mens de øvrige undersøkelsene ble gjennomført av et revisjonsselskap.

Revisjon knyttet til økonomisk internkontroll inngår i kontrollprogrammet for 2021. Revisjonen gjennomføres av eksternt revisjonsmiljø. Det skal blant annet undersøkes om direktoratet har en budsjett og økonomistyring som tilfredsstillende eksterne og interne krav.

Revisjoner som gjennomføres i egenregi, benevnes som stikkprøver. ISO 19011 legges til grunn som metodisk tilnærming ved gjennomføring av disse stikkprøvene. I løpet av fjoråret ble det gjennomført fire

slike kontroller knyttet til prosjektstyring (gevinstevaluering og prosjektevaluering), fullmakter og GDPR (databehandleravtaler).

Kontrollene har ikke avdekket vesentlige avvik, men har avdekket forbedringsområder som følges opp.

Oppfølging av anbefalingene i DFØ-evalueringen inngår som en del av et større arbeid med tjeneste- og organisasjonsutvikling i Jernbanedirektoratet.

4.2.4 Mer jernbane for pengene

Risiko for budsjettoverskridelser innenfor budsjettåret er lav. Imidlertid er risikoen for overskridelser på planlagte styringsrammer for enkeltprosjekter og utbyggingsporteføljen samlet sett høy, og er knyttet til følgende risikohendelse (vedlegg 7.4):

- Hendelser som oppstår i større utbyggingsprosjekter som medføre endringsordrer som ikke kan håndteres innenfor gitte rammer

Risiko for overskridelser av kostnadsrammen for enkelte store prosjekter er fortsatt høy. Dette er basert på erfaring frem til nå, hvor flere prosjekter med anbefalt kostnadsramme fra Bane NOR, har fått behov for økt kostnadsramme. Sannsynligheten for at dette kan skje i fremtiden er fremdeles til stede, men vurderes som avtagende. Hvis det skjer, er imidlertid konsekvensen stor.

Bane NOR opplever at avtaler om enkelttiltak er utfordrende og blir for detaljerte for å få til en effektiv utbygging. I 2020 ble det varslet at departementet skal inngå en rammeavtale med Bane NOR.

Videreutvikling av avtalestrukturen ble da utsatt til innholdet i rammeavtalen er mer kjent.

I Prop. 1 S (2020-2021) er det tatt inn større mulighet for årlig porteføljestyling som vil bedre vilkårene for å utnytte tildelt budsjett på en mer effektiv måte. Det er viktig å finne en god operasjonalisering av dette i 2021.

For "Mer jernbane for pengene" knyttet til persontogavtalene vises det til gevinstrealiseringsprogrammet. Å redusere kostnadene til offentlig kjøp av persontransport gjennom konkurranseutsetting av Trafikkpakke 4 er viktig da denne pakken har høyt vederlag i eksisterende trafikkavtale.

Foruten usikkerhet om den langsiktige effekten av koronapandemien på reisemønsteret, er det også risiko i Trafikkpakke 4 knyttet til rute, pris, -og billettsamarbeidsavtale med BØR-selskapene i Viken og Oslo. Målet i første omgang er å signere en intensjonsavtale som må videreutvikles frem mot trafikkstart.

4.2.5 Effektivisering

Gevinstrealiseringsplanen

Jernbanedirektoratet har utviklet et målekort som brukes til å følge opp gevinstrealiseringsplan. Målekortet inneholder fem gevinster som direktoratet har ansvar for med tilhørende indikatorer, nullpunktsmålning og tekstlige omtaler der gevinster ikke lar seg kvantifisere.

Indikatorene for gevinst 1 «Reduserte utgifter til kjøp av persontogtjenester» har blitt betydelig påvirket av koronapandemien, da det har vært behov for å inngå tilleggsavtaler med togoperatørene for å sikre den økonomiske bærekraften i togtilbudet. Tilleggsavtalene har per 31.12.2020 inntil videre medført

merutbetalinger på om lag 1 254 mill. kroner som kan tilskrives koronapandemien i 2020. Vi har derfor foretatt to beregninger for gevinstindikatorene som tar utgangspunkt i totalt vederlag inkludert og ekskludert vederlag iht. tilleggsavtalene.

Koronapandemien, restriktive reiseråd og smittevernstiltakene har ført til en såpass kraftig nedgang i togtrafikken at det har vært behov for tilleggsvederlag i både direktetildelte og konkurranseutsatte trafikkavtaler. I konkurranseutsettingen har togoperatørene hatt sterkere insitamenter til å tilby et lavt vederlag til staten, noe de blant annet har kunnet gjøre gjennom å satse på tiltak som gir større reise- og inntektsvekst. Når smittevernstiltakene begrenser reiseaktiviteten i samfunnet, fører dette til et relativt større behov for tilleggsvederlag i konkurranseutsatte avtaler sammenlignet med direktetildelte avtaler.

Når det gjelder omtalen av resterende gevinster, og gevinstberegninger vises til vedlegg 7.5.

Reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)

Direktoratet arbeider målrettet med en rekke tiltak for å effektivisere driften og sikre kvaliteten i alle arbeidsprosesser. Hovedformålet er å øke kvaliteten og redusere arbeidstiden på prosessene, snarere enn å redusere kostnadene.

Etteksempel som medfører reduserte kostnader i årene fremover, er beslutningen om å skifte ut direktoratets IKT-utstyr høsten 2019. I tillegg til å få bedre kontroll med utstyret, og dermed unngå utskiftning hvert tredje år, kan utfasing av eldre utstyr nå planlegges uavhengig av løpende leasingavtaler. Den årlige kostnadsbesparelsen på nær 5,0 mill. kroner har gitt utslag på indikatorene for administrasjonsutgifter i 2020, og vil gjøre det også i årene som fremover.

Som kunde av DFØ tar Jernbanedirektoratet løpende i bruk mange av de digitaliserte personaladministrative tjenestene som DFØ legger til rette for. Dette er tidsregistrering, robotisert kontroll av reise- og utgiftsrefusjoner, lønnsinformasjon, nyttilsetninger og sykefraværsoppfølging. Denne digitaliseringen fører til færre feil, kortere saksbehandlingstid og mindre tidsbruk for den enkelte medarbeider. Jernbanedirektoratet valgte i 2020 å komme tidlig i gang med en ny innkjøps- og fakturaløsning fra DFØ. Det viser seg nå at denne løsningen også vil bety nye muligheter til digitalisering og forenkling av arbeidet med de store tilskuddspostene for kjøp av persontransport med tog.

I løpet av 2020 er rekrutteringsprosessen digitalisert, og det er innført elektroniske håndbøker på områdene HMS, personal og ledelse. Disse bidragene bidrar til effektivisering og en betydelig kvalitetsheving av tjenestene.

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, Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum, men dette er naturlig da det er vidt forskjellige organisasjoner med ulike oppgaver.

Tallene for 2019 og 2020 er sammenlignbare, men koronapandemien har medført en reduksjon i flere av indikatorene fordi mange av kostnadskomponentene som inngår i beregningene er lavere enn det et normalår skulle tilsi. Selv om det er en nominell reduksjon i totalutgift pr. årsverk, så utgjør lønnsutgifter pr. årsverk en prosentvis større andel fordi samlede kostnader er lavere enn i 2019. **Reduksjonen i**

administrative utgifter pr. årsverk skyldes i stor grad reduserte IKT-kostnader som følge av terminerte leasingavtaler ved årsskiftet 2019/2020 og kjøp av nytt IKT-utstyr høsten 2019.

Ved Lokførerskolen er det spesielt den planlagte oppdateringen av simulatoren som ikke ble utført i 2020 pga. koronasituasjonen som har bidratt til reduserte administrative utgifter, og som vil øke disse igjen i 2021 da arbeidet nå er i gang.

I tabellen under er beregningen av årsverk gjort etter definisjonen i PM 2019-13. Det innebærer at fra og med 2019 ble overtid tatt inn i grunnlaget for beregning av antall årsverk, og betyr at antall årsverk for 2019 og 2020 er marginalt høyere enn tilsvarende verdier for 2017 og 2018. Antall årsverk 2019 er korrigert ift. årsrapport 2019 mens nøkkeltallene pr. årsverk er korrekte. I 2018 var Norsk jernbaneskole i sin helhet en del av Jernbanedirektoratet. Med virkning fra 1. januar 2019 ble den jernbanefaglige delen av Norsk jernbaneskole tilbakeført Bane NOR og videreført under Norsk jernbaneskole. Norsk fagskole for lokomotivførere ble værende i Jernbanedirektoratet. I tabell 16 er derfor totalutgifter og administrative utgifter pr. årsverk vesentlig høyere enn i 2019 og 2020. Årsaken er at Norsk jernbaneskole frem til splitten ved årsskiftet 2018/2019 hadde en helt annen og høyere kostnadsstruktur som følge av aktivitetene i den jernbanefaglige delen av skolen.

Tabell 16: 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		212				
		Lønn og sosiale utgifter	2019	207 148 117	1 068 214	1 104 186	1 124 785	756 459
		Antall årsverk		194				
		Lønn og sosiale utgifter	2020	220 179 063	1 066 604	1 104 517	1 073 403	774 414
		Antall årsverk		206				
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		212				
		Sum totale utgifter	2019	359 262 585	1 852 633	1 659 837	3 398 990	1 693 076
		Antall årsverk		194				
		Sum totale utgifter	2020	340 457 271	1 645 596	1 472 907	2 644 301	1 852 293
		Antall årsverk		206				
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				
		Lønn og sosiale utgifter	2020	220 179 063	65 %	75 %	41 %	42 %
		Sum totale utgifter		340 457 271				
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	25 %	21 %	31 %	22 %
		Sum totale utgifter		359 262 585				
		Administrasjonsutgifter	2020	68 004 499	20 %	19 %	24 %	21 %
		Sum totale utgifter		340 457 271				
KPI 5	Administrative utgifter pr årsverk	Administrasjonsutgifter	2018	113 918 550	536 769	344 948	1 072 589	439 424
		Antall årsverk		212				
		Administrasjonsutgifter	2019	77 234 420	398 280	345 515	804 121	371 800
		Antall årsverk		194				
		Administrasjonsutgifter	2020	68 004 499	328 699	276 393	641 707	379 792
		Antall årsverk		206				

4.3 Administrative forhold

4.3.1 EØS-arbeidet

Jernbanedirektoratet og Entur har i 2020 deltatt i et internasjonalt arbeid med standardisering innen reiseplanlegging og billettering, spesielt på EU-nivå. Vi har videre, sammen med Statens vegvesen, deltatt i prosessen rundt revisjon av forordning for multimodal reiseinformasjon (EU 2017/1926), og har involvert transportsektoren i Norge for å få innspill til dette arbeidet. Dette arbeidet vil videreføres i 2021. Dagens versjon av forordningen er foreløpig ikke tatt inn i EØS-avtalen og norsk rett, noe som er nødvendig for arbeidet med implementering av forordningen, spesielt med tanke på innsamling av data fra kommersielle aktører. Direktoratet og Bane NOR har også jobbet videre med arbeid knyttet til standardisering av jernbanetekniske data, gjennom prosjektet «Digitalisering 2020», inkludert aktiv 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 transportpolitikk i EU og andre land, med spesiell vektlegging av utvikling innen digitalisering, konkurranseutsetting, klima og miljø. I 2020 etablerte Jernbanedirektoratet en fast gruppe som koordinerer EØS-arbeidet og andre internasjonale oppgaver, blant annet for å kunne gi råd og innspill til Samferdselsdepartementet.

4.3.2 Tilgjengelighet av offentlige data

Jernbanedirektoratet har fulgt opp handlingsplan om tilgjengeliggjøring av offentlige data i 2020 gjennom flere aktiviteter. Gjennom prosjekt Markedsinnsikt er det gjort en kartlegging av hvilke markedsdata som finnes, og hvordan disse bør organiseres, for at direktoratet best mulig skal kunne utføre sine ulike oppdrag. I den forbindelse er det foretatt en avklaring av mulighetsrommet for tilgjengeliggjøring og deling av persontrafikkdata med samarbeidspartnere og offentligheten for øvrig, sett opp mot hensyn til konkurransemessige forhold og sensitivitet i dataene. Samtidig er prosjekt Strategi for stordata iverksatt, hvor en vil gå videre i vurdering av både tilgang til, organisering og deling av ulike type data i jernbanesektoren. Dette arbeidet ses blant annet i sammenheng med FoU-oppdrag til Entur om analyseplattform for stordata. Direktoratet deltar også i et samarbeidsprosjekt med flere aktører i sektoren om konkret å utvikle piloter for smart bruk og deling av data, etter initiativ fra Ruter As og Statens vegvesen.

4.3.3 Fellesføring – inkluderingsdugnad

Ved rekruttering av nye medarbeidere skal minst én kvalifisert søker som oppgir å ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en kalles inn til intervju.

Direktoratet har deltatt på Difis seminarrekker om inkluderingsdugnaden. Vi har gjennom dette kompetansetiltaket forbedret våre rekrutteringsprosesser. Vi har blant annet tatt inn inkluderingsdugnadens målsetting i vår lederhåndbok, slik at alle våre ledere er informert og blir oppfordret til særskilt å vurdere søkere som oppgir at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en.

I 2020 deltok vi i Traineeprogrammet i staten, som skal gi personer med nedsatt funksjonsevne og/eller hull i CV-en relevant arbeidserfaring. Dette var et nyttig virkemiddel i vårt arbeid med inkludering og mangfold på arbeidsplassen.

Jernbanedirektoratet har som mål å etablere et samarbeid med NAV om praksisplasser for kandidater som av ulike årsaker står utenfor arbeidslivet.

Jernbanedirektoratet har rekruttert og ansatt én medarbeider med hull i CV-en i 2020. Dette utgjør fem, prosent av nyansettelsene dette året.

4.3.4 Fellesføring – motvirke arbeidslivskriminalitet

Jernbanedirektoratet har innarbeidet krav i avtalene med Bane NOR om at Bane NOR for egen virksomhet og ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter skal sikre at Bane NOR og deres leverandører følger lover og regler. Det er inntatt krav om at Bane NOR ved årlig rapportering skal redegjøre for resultater fra oppfølging av egen virksomhet og inngåtte kontrakter med sine leverandører og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet, jf. rundskriv H8/17.

Bane NOR opplyser at krav vedrørende arbeidslivskriminalitet er videreført gjennom leverandørkjeden, og at foretaket i 2020. Bane NOR orienterer om at de i 2020 har iverksatt flere forbedringstiltak i dette arbeidet, inkludert tiltak for læring på tvers i organisasjonen.

Jernbanedirektoratet har gjennomgått Bane NORs etablerte system og aktiviteter som er iverksatt i 2020 for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Bane NOR har gjennomført både leverandørrevisjoner (25) og leverandørevalueringer (71) hvor det er avdekket avvik knyttet til arbeidslivskriminalitet (system/kontroll arbeidstillatelse, arbeidstidsbestemmelser, kontroll underentreprenører mv). I tillegg til de dokumenterte revisjoner, gjennomfører Bane NOR regelmessige kontroller og stikkprøver. Bane NOR dokumenterer revisjoner/evalueringer, og avvik følges opp og lukkes fortløpende. Bane NOR har etablert system for varsling, og har fulgt opp varslingssaker som meldes.

Jernbanedirektoratets vurdering er at Bane NOR har en hensiktsmessig organisering av sitt arbeid med å motvirke arbeidslivskriminalitet, og at det jobbes strukturert og målrettet innenfor dette området.

Utover tiltakene som er iverksatt for avtalene med Bane NOR har Jernbanedirektoratet også etablert rutiner for oppfølging av bl.a. Arbeidslivskriminalitet (A-krim) i øvrige anskaffelser. Disse er innarbeidet i våre anskaffelsesrutiner og ved oppfølging av leverandører/avtaler.

4.3.5 Likestilling i virksomheten

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

Fremme likestilling og hindre diskriminering

Direktoratet jobber kontinuerlig for å være en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsplass som sikrer mangfold, bredde og riktig kompetanse i organisasjonen. Det gjøres gjennom rekruttering og utviklingsmuligheter, og reflekteres i lønns- og arbeidsforholdet.

Kjønn og lønn

Pr. 31.12.2020 var det 199 ansatte i direktoratet (inkludert Norsk Jernbaneskole), med en fordeling mellom kvinner og menn på henholdsvis 41 prosent og 59 prosent. Dette er den samme fordelingen som ved inngangen til året. Ved Norsk jernbanemuseum var det 24 ansatt, med en kvinneandel på 50 prosent og menn 50 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

Jernbanedirektoratet har utarbeidet egen digital håndbok for HMS-arbeidet. I 2020 har direktoratet hatt et spesielt fokus på det fysiske og psykososiale arbeidsmiljøet grunnet hjemmearbeid i forbindelse med som følge av koronapandemien. Vi har gjennomført to interne undersøkelser vedrørende arbeidssituasjonen / hjemmearbeid og 1 én generelle medarbeiderundersøkelser. Hovedinntrykket er at de fleste takler situasjonen bra og produserer som normalt. For å bidra til trivsel og mestring ved hjemmearbeid har det blitt arrangert ulike webinarer, der motivasjon, samhandling, fjernledelse og medarbeiderskap har blitt særlig vektlagt.

Informasjonssikkerhet og personvern

I 2020 ble ny styrende dokumentasjon for informasjonssikkerhet og personvern utarbeidet og operasjonalisert. Sentralt i dette arbeidet er løpende risikovurderinger av direktoratets informasjonsverdier, og intern opplæring og bevisstgjøring for å bygge en sikkerhetskultur.

Det har blitt gjennomført et opplærings- og bevisstgjøringsprogram for alle ansatte i Jernbanedirektoratet. Programmet omfattet ulike aspekter innenfor informasjonssikkerhetsområdet, i tillegg til personvern. Direktoratet deltok i tillegg på Nasjonal sikkerhetsmåned i oktober 2020.

Etnisitet og nedsatt funksjonsevne

Jernbanedirektoratet er opptatt av mangfold, og ønsker å være en arbeidsplass som gjenspeiler mangfoldet i befolkningen. Ved rekruttering av nye medarbeidere skal minst én kvalifisert søker som oppgir å ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en søker kalles inn til intervju.

Sykefravær

Sykefraværet i 2020 endte på 3,1 prosent som er 1 ett prosent poeng ned i forhold til 2019. Fraværet i 2020 er i hovedsak knyttet til langtidssyke, til forskjell fra tidligere år. Det er også veldig positivt at de sykmeldte jobber 50 prosent eller mer, og dermed er i jevnlig kontakt med jobben.

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

Direktoratet har etablert og gjort kjent et system for varsling og håndtering internt, som er gjort kjent i organisasjonen, og utarbeidet en handlingsplan mot mobbing og trakassering som skal bidra til forebygging og økt bevisstgjøring på området. Det skal utarbeides en prosedyre for hvordan mottak av varsler til oss som ekstern myndighet skal håndteres.

Krav om lærlinger i statlige virksomheter

Jernbanedirektoratet har i dag to lærlinger innen kontor- og administrasjonsfaget. **Jernbanedirektoratet vil vurdere om det er mulig å tilby lærlingplass i andre lærefag enn kontor- og administrasjon.** i samarbeid med Opplæringskontoret for statlige virksomheter i Oslo og Akershus (OK stat) Direktoratets første lærling i perioden 2018 – 2020 bestod fagprøven i august 2020.

Tabell 17: 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 %	190	62 195	63 694	63 075
	2020	41 %	59 %	199	63 280	64 034	63 657
Direktører og avdelingsdirektører	2019	27 %	73 %	11	101 807	92 891	95 322
	2020	27%	73%	11	102 870	96 060	99 465
Mellomledere/seksjonsledere	2019	53 %	47 %	15	83 306	73 573	79 609
	2020	53%	47%	19	81 632	74 755	78 194
Fagdirektører	2019	0 %	0 %	0	-	-	-
	2020	0%	100%	1	-	87 942	87 942
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2019	42 %	58 %	128	58 768	59 051	58 934
	2020	41%	59%	137	59 102	59 484	59 293
Saksbehandlere og kontorstillinger	2019	80 %	20 %	5	41 745	39 967	41 390
	2020	60%	40%	5	37 999	52 894	45 447
Ingeniører og arkitekter	2019	38 %	62 %	28	59 764	65 219	63 271
	2020	33%	67%	24	62 825	66 193	64 509
Annet	2019	0 %	100 %	2	-	84 572	84 572
	2020	0%	100%	2	-	85 185	85 185

Tabell 18: 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
	2020	50 %	50 %	24	40 328	46 132	43 230
Direktører og avdelingsdirektører	2019	0 %	100 %	1	-	74 758	74 758
	2020	0 %	100 %	1	-	75 083	75 083
Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere	2019	50 %	50 %	8	44 640	46 613	45 626
	2020	57 %	43 %	7	45 297	44 741	45 019
Saksbehandlere og kontorstillinger	2019	100 %	0 %	7	35 049	-	35 049
	2020	88 %	14 %	8	36 700	57 555	47 128
Ingeniører og arkitekter	2019	0 %	100 %	1	-	43 771	43 771
	2020	0 %	100 %	1	-	44 004	44 004
Annet	2019	14 %	86 %	7	50 750	39 827	41 388

	2020	14 %	86 %	7	45 817	40 452	43 134
--	------	------	------	---	--------	--------	--------

Tabeller under viser deltidsansatte og midlertidig ansatte per 31.12.2020.

Tabell 19: 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 %
2020	0	100%	67%	33%	46%	54%	56%	44%

Norsk Jernbanemuseum	Deltid (%)		Midlertidige ansatte (%)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2019	100 %	0 %	100 %	0	51 %	49 %	0 %	0 %
2020	100 %		0	100 %	22 %	78 %	0 %	0 %

Tabell 20: Legemeldt sykefravær - prosentandel kvinner og menn

Legemeldt sykefravær (%)	Jernbanedirektoratet		Norsk Jernbanemuseum	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2019	4,27 %	1,86 %	1,41 %	5,87 %
2020	3,74 %	1,76 %	2,53 %	2,48 %

5 Vurdering av fremtidsutsikter

I likhet med resten av samferdselssektoren står jernbanen foran store utfordringer i årene som kommer. I det økonomiske perspektivet handler det om å få mer igjen for hver krone som investeres, mens den raske teknologiske utviklingen representerer både muligheter og utfordringer for jernbanesektoren. Betydelige kostnadsøkninger i utbyggingsprosjektene gjør at det også i tiden fremover blir krevende å videreutvikle togtilbudet slik at jernbanen kan spille den rollen i transportsystemet som er ønskelig.

Samtidig har jernbanereformen og regionreformen medført nye roller og ansvar både på statlig og fylkeskommunalt nivå, og behovet for samhandling om utvikling av det helhetlige transporttilbudet til befolkningen er stort.

Fremveksten av nye mobilitetsløsninger innebærer både en konkurranse og et supplement til toget som transportmiddel. Digitalisering og økt tilgang til operasjonelle og markedsbaserte data muliggjør økt samhandling mellom de ulike transportaktørene, men det forutsetter at man finner felles plattformer for samarbeidet, samt enighet om hvilke data som kan deles og hvordan.

I norsk samferdsel står offentlig sektor sterkt, men i EU diskuteres nå åpent om man av hensyn til innovasjon og utvikling i bransjen burde overlate til private aktører å ta ansvar for formidling av reiseinformasjon og salg av billetter i kollektivtrafikken. Om vi skulle få en utvikling der de offentlige tjenesteutviklerne ikke kan ha direkte kontakt med kundene vil vi miste mye av grunnlaget for den kunde- og markedsorienteringen kollektivtransportsektoren har utviklet de siste årene. Det vil i så fall utfordre både Jernbanedirektoratet, Entur og Bane NORs rolle, og vil ikke være i tråd med jernbanereformen.

Mens drivere knyttet til økonomisk handlingsrom, kostnadsutvikling og teknologisk utvikling løpende påvirker jernbanesektoren, og reflekteres i direktoratets ulike analyser og utredninger, har koronapandemien gitt et etterspørselssjokk for togoperatørene, med betydelige økonomiske konsekvenser.

Det er betydelig usikkerhet om de langsiktige konsekvensene av pandemien, både knyttet til den samlede etterspørselen etter transport og i hvilken grad det vil påvirke folks preferanser for reisemåte. Den internasjonale kollektivtransportorganisasjonen UITP har gjennom det siste året hatt løpende datainnsamling og erfaringsdeling på tvers av landegrenser. Man ser en lignende utvikling i flere land, der pandemien har gitt et kraftig fall i kollektivtransporten, og bilen har tatt tilbake markedsandeler, men samtidig at mange byer har hatt et sprang i utvikling av sykkel som transportmiddel. Flere land, inkludert Storbritannia, har fått nye diskusjoner om det offentliges rolle, ansvar og risikotaking, i lys av de betydelige finansielle utfordringene pandemien har medført.

Gitt det totale usikkerhetsbildet, vil direktoratet anbefale økt bruk av scenariemetodikk og følsomhetsanalyser i tiden som kommer. Samhandlingen med fylker, kollektivselskaper og Statens vegvesen bør styrkes og videreutvikles for å dra nytte av den samlede kompetansen i sektoren, og sikre best mulig bruk av de samlede økonomiske ressursene. Økt innsats for å avklare muligheter knyttet til digitalisering og bruk av data vil være en naturlig del av arbeidet fremover, samtidig som det blir avgjørende å finne kostnadseffektive løsninger for utvikling av den nødvendige infrastrukturen.



6 Årsregnskap

6.1 Ledelseskommmentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2020

Formål

Jernbanedirektoratet er en bruttobudsjettet 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.

Som for 2019 er årsregnskapet for Norsk jernbanemuseum ikke konsolidert inn i direktoratets regnskap, men kun presentert i museets egen årsrapport. 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, samt tabell 1 nøkkeltall og tabell 6 indikatorer der verdier for norsk jernbanemuseum er inkludert.

Tildeling

Jernbanedirektoratet hadde i 2020 en samlet bevilgning på 28 831,5 mill. kroner, hvorav 37,6 mill. kroner ble overført til Norsk jernbanemuseum. I tillegg har direktoratet merinntekter på kapittel 4352 post 01 og belastningsfullmakt over kapittel 1330, post 76.

Kapittel 1352 og 4352

Kapittel 1352 post 01

Jernbanedirektoratet har, etter overføring av 18,1 mill. kroner fra 2019, en bevilgning på 327,0 mill. kroner i 2019 på post 01 Driftsutgifter. Dette er etter overføring av 36,6 mill. kroner som bevilgning til Norsk jernbanemuseum. I forbindelse med Jernbanedirektoratets bidrag til krisepakke 3 ble bevilgningen redusert med 20,0 mill. kroner.

Samlet mindreforbruk på post 01 er 26,1 mill. kroner. Som følge av koronasituasjonen ble 2020 et vanskelig år for oppfølging av økonomien. Mindreforbruket fordeler seg på flere kostnadegrupper. Lønn- og lønnsrelaterte kostnader utgjør et mindreforbruk på 8,1 mill. kroner, hvorav rene lønnskostnader utgjør 3,2 mill. kroner. NAV-refusjoner ble 1,7 mill. kroner høyere enn forventet. Arbeidsgiveravgift og utgifter til SPK ble samlet 2,2 mill. kroner lavere enn forventet. Andre mindre poster innen lønnsområdet står for resten av mindreforbruket.

Mange planlagte aktiviteter ble utsatt eller ikke gjennomført og dette ga mindreforbruk på møter og konferanser, herunder interne seksjonssamlinger, med 4,5 mill. kroner og reisekostnader med 3,6 mill. kroner. I tillegg ble utgifter til ulike konsulenttjenester 2,7 mill. kroner lavere enn planlagt, herunder tjenester til dekning av løpende driftsoppgaver som IKT og rekruttering. Det var også planlagt økning av husleie ved kontoret i Trondheim med ca. 1 mill. kroner som ikke ble iverksatt. Det er mindre avvik på andre kostnadsgrupper.

Kapittel 1352 post 21

Utbetaling på post 21 utgjør 108,2 mill. kroner. Avviket i forhold til bevilgning er 170,4 mill. kroner. Av dette er 105,0 mill. kroner utgiftsført over post 72, ref. beskrivelsen under kapittel 3.2.9.

Kapittel 1352 post 70

Bevilgningen i 2020 dekker også tilleggsavtaler med togselskapene for dekke deler av tap som følge av redusert reiseaktivitet som følge av Covid-19 pandemien.

Det er utbetalt 4.344,2 mill. kroner i 2020, som er 546,0 mill. kroner lavere enn bevilgningen på 5.344,2 mill. kroner. En stor andel av mindreforbruket skyldes lavere utbetalinger knyttet avsetninger for usikkerhet ved jernbanereformen og konkurranseutsettingen. Det er også utbetalt mindre enn budsjettet til tilleggsavtaler med togoperatørene.

Kapittel 1352 post 71

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 8 797,3 mill. kroner i 2020 på Post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold. Det er utbetalt 0,8 mill. kroner mer enn bevilgningen på 8.797,3 mill. kroner på post 71 i 2020. Støtteordning for ERTMS ombordutstyr budsjetteres på post 71, men utgiftsføres på post 74. I 2020 ble 2,2 mill. kroner utbetalt i støtte, jf. omtale under post 74, hvilket gir en tilsvarende besparelse på post 71. Samtidig ble utbetalingene til drift og vedlikehold økt med om lag 3 mill. kroner for å ivareta overføring av ansvarsområder knyttet til buss for tog fra persontogoperatører til Bane NOR. Merutbetalingen ble finansiert ved ompostering av budsjettmidler fra post 72.

Når bruk av stikkordsfullmakter hensyntas, foreligger ikke et reelt mindreforbruk på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift- og vedlikehold.

Kapittel 1352 post 72

Det er utbetalt 186,4 mill. kroner lavere enn bevilgningen på 1.429,9 mill. kroner på 72 1 i 2020. Mindreutgiften er en konsekvens av bruk av to stikkordsfullmakter; bevilgningen på post 72 kan nyttes under post 71 og post 73, samt bevilgningen på post 21 kan nyttes under post 72.

Videre ble det behov for å øke utbetalingene til drift og vedlikehold med 3,1 mill. kroner, jf. omtale under post 71. Inndekningen ble tatt via investeringsporteføljen, herunder post 72.

I tillegg ble kostnad for mindre planleggingsprosjekter som budsjetteres på post 21 kostnadsført på post 72. Dette utgjør 105 mill. kroner, jf. omtale under post 21.

Når bruk av stikkordsfullmakter hensyntas, foreligger ikke et reelt mindreforbruk på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging.

Kapittel 1352 post 73

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 12.349,7 mill. kroner i 2020 på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Det er utbetalt 12.638,2 mill. kroner, som tilsvarer et merforbruk på 288,5 mill. kroner. Aktiviteter innenfor posten skal ses i sammenheng med post 72 Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging, og merforbruket på post 73 dekkes ved et tilsvarende mindreforbruk på post 72. Bakgrunnen for omdisponeringen er at midlene til investeringsporteføljen skal brukes mest mulig effektiv, jf. omtale under post 72.

Når omdisponeringen i tråd med stikkordsfullmakten hensyntas, foreligger det ikke et reelt merforbruk på Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer.

Kapittel 1352 post 74

Kap. 1352, post 74 Tilskudd til eksterne har ingen bevilgning i 2020. Det er utbetalt 2,2 mill. kroner på posten i 2020.*Kapittel 1352 post 75*

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 88,0 mill. kroner i 2020. Det er utbetalt 82,9 mill. kroner på posten i 2020.

Kapittel 4352 post 01

Jernbanedirektoratet hadde en inntektsbevilgning på 2,3 mill. kroner over kapittel 4352, post 01 knyttet til Norsk fagskole for lokomotivførere. Regnskapet viser innbetalinger på 3,3 mill. kroner., noe som gir en merinnbetaling på 1,0 mill. kroner. Innbetalingene ble høyere enn forventet pga. inntak av et økt antall studenter.

Kapittel 1330 og 4330

Kapittel 1330 post 71

Det er bevilget en ramme på 100 mill. kroner for midlertidig tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtselskaper for månedene juni til august. Det er utbetalt 24,3 mill. kroner i 2020, noe som tilsvarer et mindreforbruk på 75,7 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes forsinkelser i fastsettelse av forskrift som

regulerer tilskuddet, og dette medførte sen oppstart av behandling av tilskuddssøknadene. Behandling av søknader for perioden august til desember 2020 skjer i 2021.

Kapittel 1330 post 76

Det var bevilget 64,2,2 mill. kroner hvorav påløpte kostnader for januar-november ble betalt i 2020, mens faktura for desember vil bli betalt i 2021. Det er derfor søkt om overførsel av bevilgning tilsvarende 5,4 mill. kroner.

Kapittel 1330 post 77 og Kapittel 4330 post 01

Det var bevilget 14,6 mill. kroner som ble utbetalt i 2020. Gebyret på 14,6 mill. kroner ble fakturert tertialvis og i sin helhet i 2020.

Det vises for øvrig til redegjørelsene under kapittel 3.6.1 og 3.6.2.

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 15.3.2021


Marit Rønning

Fungerende 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 2020.

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.

Artskontorapporteringen

Oppstillingen av artskontorapporteringen 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. Artskontorapporteringen 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 fagskole for lokomotivførere

Oppstilling av bevilgningsrapportering per 31.12.2020:

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merutgift (-) og mindretgift
1352	Jernbanedirektoratet	01	Driftsutgifter	2,3,4,5	326 971 000	300 652 632	26 318 368
1352	Jernbanedirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger		279 028 000	108 103 601	170 924 399
1352	Jernbanedirektoratet	70	Kjør av persontransport med tog	7	5 344 200	4 798 248 475	545 951 525
1352	Jernbanedirektoratet	71	Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold		8 797 318	8 798 073 753	-755 753
1352	Jernbanedirektoratet	72	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer		1 429 900	1 243 458 068	186 441 932
1352	Jernbanedirektoratet	73	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer		12 349 700	12 638 239 323	-288 539 323
1352	Jernbanedirektoratet	74	Tilskudd til eksterne		0	2 193 078	-2 193 078
1352	Jernbanedirektoratet	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane		88 000 000	82 912 444	5 087 556
1330	Særskilte transporttiltak	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper		100 000 000	24 250 836	
1330	Særskilte transporttiltak	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering		64 165 000	58 720 416	
1330	Særskilte transporttiltak	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS		14 600 000	14 600 000	
1633	Nettordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Nettoføringsordningen		0	33 290 982	
<i>Sum utgiftsført</i>					28 793 882	28 102 743 609	

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2020	Merinntekt og mindreinntekt(-)
4330	Særskilte transporttiltak	01	Gebyrer		14 600 000	14 600 000	0
4352	Jernbanedirektoratet	01	Diverse inntekter	1	2 300 000	3 283 716	983 716
5605	Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringer	83	Renteinntekter til staten	1	0	400	400
5309	Tilfeldige inntekter	29	Tilfeldige inntekter	4	0	240 650	

5700	Folketrygdens inntekter	72	Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift	0	24 857 552	
<i>Sum inntektsført</i>				16 900 000	42 982 318	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet					28 059 761 290	
Kapitalkontoer						
60094501	Norges Bank KK /innbetalinger				131 488 314	
60094502	Norges Bank KK/utbetalinger				-28 190 148 175	
713213	Endring i mellomværende med statskassen				-1 101 430	
<i>Sum rapportert</i>					0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)						
				31.12.2020	31.12.2019	Endring
xxxxxx	[Aksjer]			0	0	0
713213	Mellomværende med statskassen	8		-8 336 213	-7 234 784	-1 101 430

* 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 2020 kommer i tillegg for følgende kapitler og post:

1352.01 med 37,6 mill. kroner

4352.01 med 1,5 mill. kroner.

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
1330.71	0	100 000 000	100 000 000
1330.76	6 965 000	57 200 000	64 165 000
1330.77	0	14 600 000	14 600 000
1352.01	18 051 000	346 520 000	364 571 000
1352.21	165 328 000	113 700 000	279 028 000
1352.70	0	5 344 200 000	5 344 200 000
1352.71	16 618 000	8 780 700 000	8 797 318 000
1352.72	0	1 429 900 000	1 429 900 000
1352.73	0	12 349 700 000	12 349 700 000
1352.74	0	0	0
1352.75	0	88 000 000	88 000 000
Sum			28 831 482 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindre utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020*	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
1330.71	"kan overføres"	75 749 164		75 749 164	0	0	0		75 749 164	75 749 164	75 749 164
1330.76	"kan overføres"	5 444 584		5 444 584	0	0	0		5 444 584	5 444 584	5 444 584
1352.01/4352.01	"kan overføres", kan nyttes under post 72	23 191 967	115 291	23 307 258	6 589 255	0	0	465 439	30 361 952	17 326 000	7 700 000
1352.21	"kan overføres"	170 924 399		170 924 399	0	0	105 046 000		65 878 399	0	
1352.70	"kan overføres", kan nyttes under post 72 og 73	545 951 525		545 951 525	0	0	0		545 951 525	545 951 525	410 500 000
1352.71	"kan overføres", kan nyttes under post 71 og 73	- 755 753		-755 753	0	0	-755 753		0	0	0
1352.72	"kan overføres", kan nyttes under post 71,73 og 74	186 441 932		186 441 932	0	0	186 441 932		0	0	0
1352.73	"kan overføres", kan nyttes under post 71,73 og 74	- 288 539 323		-288 539 323	0	0	-288 539 323		0	0	0

*Denne kolonnen er kun aktuell for virksomheter som er lønnskunde av DFØ og som er berørt av omleggingen av utbetalingsløsningen i DFØ. DFØ har i 2020 endret utbetalingsløsningen for overtid, reisetid og timelønn. Dette medfører at virksomheter som er lønnskunder av DFØ for regnskapsåret 2020 vil utbetale overtid for 13 måneder (november og desember 2019 og januar til november 2020). Berørte virksomheter har fått fullmakt til å overskride bevilgning i 2020 tilsvarende engangseffekten knyttet til omlegging av utbetalingsløsningen i DFØ.

**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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindre utgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020*	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
1330.71	"kan overføres"	75 749 164		75 749 164	0	0	0		75 749 164	75 749 164	75 749 164
1330.76	"kan overføres"	5 444 584		5 444 584	0	0	0		5 444 584	5 444 584	5 444 584
1352.01/4352.01	"kan overføres", kan nyttes under post 72	23 191 967	115 291	23 307 258	6 589 255	0	0	465 439	30 361 952	17 326 000	7 700 000
1352.21	"kan overføres"	170 924 399		170 924 399	0	0	105 046 000		65 878 399	0	
1352.70	"kan overføres", kan nyttes under post 72 og 73	545 951 525		545 951 525	0	0	0		545 951 525	545 951 525	410 500 000
1352.71	"kan overføres", kan nyttes under post 71 og 73	- 755 753		-755 753	0	0	-755 753		0	0	0
1352.72	"kan overføres", kan nyttes under post 71,73 og 74	186 441 932		186 441 932	0	0	186 441 932		0	0	0
1352.73	"kan overføres", kan nyttes under post 71,73 og 74	- 288 539 323		-288 539 323	0	0	-288 539 323		0	0	0

Note B viser samlet mulig overførbart beløp for Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. I årsrapport 2020 for Norsk jernbanemuseum vises note B som museets andel av mer mindreforbruket for 2020, men uten at det er beregnet mulig overførbart beløp. Bakgrunnen for dette er at det ikke søkes om overføring av mindreforbruket for museet separat.

Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter

DFØ ble i 2020 gitt en belastningsfullmakt ifm. et oppdrag for Jernbanedirektoratet primo 2020.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet inklusiv **Norsk fagskole for lokomotivførere** og Norsk jernbanemuseum har merinntekter på til sammen 6 589 255 kroner som er rapportert over kapittel/post 435201. Merinntektene øker mindreforbruket over kap/post 135201.

Fullmakt til å overskride bevilgning med overtid, reisetid og timelønn for november 2020

Opgitt beløp er inkl. arbeidsgiveravgift.

6.4 Artskontorrapporteringen med noter

6.4.1 Jernbanedirektoratet med Norsk fagskole for lokomotivførere

	Note	2020	2019
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	0	0
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	2 601 684	9 375 836
Andre innbetalinger	1	15 282 032	18 770 270
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		17 883 716	28 146 106
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	203 537 894	191 065 069
Andre utbetalinger til drift	3	205 216 861	239 433 214
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		408 754 755	430 498 283
Netto rapporterte driftsutgifter		390 871 039	402 352 177
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	0	-18 838
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	-18 838
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	0	0
Utbetaling til kjøp av aksjer	5	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	1 478	155 677
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		1 478	155 677
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		1 478	174 515

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	400	19 949
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		400	19 949
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	27 660 696 393	25 286 408 109
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		27 660 696 393	25 286 408 109
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		240 650	230 736
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		24 857 552	23 305 265
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		33 290 982	38 123 330
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		8 192 780	14 587 329
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		28 059 761 290	25 703 502 182

Oversikt over mellomværende med statskassen **

Eiendeler og gjeld	2020	2019
Fordringer	0	0
Kontanter	0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank	0	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-7 252 242	-7 532 810
Skyldige offentlige avgifter	-1 080 164	-773 576
Annen gjeld	-3 808	1 071 602
Sum mellomværende med statskassen	8	-8 336 213

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

** Spesifiser og legg til linjer ved behov.

Note 1 – Innbetalinger for drift

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
<i>Sum innbetalinger fra gebyrer</i>	0	0
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
<i>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet	135 240	446 321
Inntekter fra undervisningsoppdrag	2 466 444	8 929 515
<i>Sum salgs- og leieinnbetalinger</i>	2 601 684	9 375 836
<i>Andre innbetalinger</i>		
Andre inntekter avgiftsfritt	15 282 032	18 770 270
<i>Sum andre innbetalinger</i>	15 282 032	18 770 270
Sum innbetalinger fra drift	17 883 716	28 146 106

Note 2 – Utbetalinger til lønn

	31.12.2020	31.12.2019
Lønn	162 193 982	152 071 253
Arbeidsgiveravgift	24 857 552	23 305 265
Pensjonsutgifter*	17 866 293	16 606 811
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-4 348 010	-4 986 792
Andre ytelser	2 968 078	4 068 531
Sum utbetalinger til lønn	203 537 894	191 065 069
Antall utførte årsverk:	185	173

Note 3 – Andre utbetalinger til drift

	31.12.2020	31.12.2019
Husleie	18 133 982	14 828 611
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	52 229
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	3 348	463 043
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	7 369 181	5 858 643
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	3 704 231	6 695 500
Mindre utstysanskaffelser	4 740 262	13 668 055
Leie av maskiner, inventar og lignende	7 353 103	8 964 263
Kjøp av konsulent tjenester	120 149 605	110 634 148
Kjøp av andre fremmede tjenester	23 807 437	46 280 037
Reiser og diett	9 763 333	13 308 302
Øvrige driftsutgifter	10 192 378	18 680 382
Sum andre utbetalinger til drift	205 216 861	239 433 214

Note 4 – Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	0	-18 838
Valutagevinst	0	0
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	0	-18 838

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	1 478	155 677
Valutatap	0	0
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	1 478	155 677

Note 5 – Utbetaling til investering og kjøp av aksjer

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
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

	31.12.2020	31.12.2019
<i>Utbetaling til kjøp av aksjer</i>		
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
Sum utbetaling til kjøp av aksjer	0	0

Note 6 – Innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2020	31.12.2019
Renteinntekter til statskassen	400	18 845
Tilfeldige og andre inntekter til statskassen	0	1 104
Sum innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten	400	19 949

Note 7 – Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2020	31.12.2019
Post 70 tog fast vederlag - Tilskudd til ikke-finansielle foretak -	27 660 696 393	25 286 408 109
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	27 660 696 393	25 286 408 109

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

	31.12.2020	31.12.2020	Forskjell
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0	0	0
<i>Sum</i>	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	239 380	0	239 380
Andre fordringer	0	0	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
<i>Sum</i>	239 380	0	239 380
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
<i>Sum</i>	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-13 532 890	0	-13 532 890
Skyldig skattetrekk	-7 252 242	-7 252 242	0
Skyldige offentlige avgifter	-1 258 552	-1 080 164	-178 388
Annen kortsiktig gjeld	4 350 244	-3 808	4 354 052
<i>Sum</i>	-17 693 440	-8 336 213	-9 357 226
Sum	-17 454 060	-8 336 213	-9 117 846
* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 8 B			

7 Vedlegg

7.1 Tabeller oppetid, regularitet og punktlighet

Tabell 7.1.1: Driftsstabilitet

Parameter	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
Oppetid	98,5	98,8	98,6	98,8	99	99,1	99,1	98,7	99,0	99,3	99,3
Regularitet	97,6	97,8	97,9	97,7	97,7	95,3	97,2	96,2	96,6	93,8	99,2
Punktligheit	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0	88,7	89,2	92,7	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	2020
Feil i øvrig infrastruktur (bane)	2 757	1 411	2 819	2 218	1 669	1 932	1 364	2 740	1 947	1475
Feil på sikringsanlegg	4 089	3 136	3 652	3 888	3 318	3 558	3 697	4 631	4 134	2716
Feil på kontaktledning	921	1 088	934	1 473	727	1 281	1 045	1 082	965	739
Tele	79	88	525	50	208	378	125	180	70	75
Planlagt arbeid	1 232	1 099	849	948	1 139	882	784	768	574	303
Materiell med feil, sperrer spor	-	500	648	410	785	436	499	774	757	497
Ytre forhold	1 555	1 140	1 139	519	428	83	324	1 183	260	391
Sum Bane NOR	10 633	8 462	10 565	9 507	8 273	8 549	7 839	11 358	8 707	6 196
Feil ved materiell							1 546	2 141	1 820	1520
Materiell sent fra hensettingsspor							2 499	4 323	3 574	2736
Manglende personell							386	511	418	502
Stasjonsopphold							1 251	1 590	1 322	956

Planforutsetninger endret							996	1 116	1 117	877
Sum Togselskapene							6 678	9 681	8 251	6 591
Trafikkavvikling							7 830	9 432	8 945	6384
Forsinkelse fra utlandet							2 418	3 897	3 017	2847
Uhell, påkjørsel							498	462	465	359
Uønsket hendelse							1 024	1 409	1 079	876
Sum Utenforliggende							11 771	15 200	13 506	10 466
Sum, Totalt	10 633	8 462	10 565	9 507	8 273	8 549	26 288	36 239	30 464	23 253

Tabell 7.1.3: Antall innstillinger fordelt på ansvarsområder

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jernbaneverket/Bane NOR	6 155	5 158	5 749	5 263	6 171	5 852	5 831	9 338	7 295	9009
Togselskapene	1 992	1 705	1 546	1 753	1 633	10 957	2 947	3 934	3 642	3223
Utenforliggende årsaker	784	1 328	742	1 373	1 132	1 116	2 381	1 678	2821	11 252
Sum innstillinger (uten kode 5)	8 931	8 191	8 037	8 389	8 944	17 925	11 159	14 950	13 758	23 484

Tabell 7.1.4: Punktlighet

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Mål 2020
Alle persontog	88,6	91,2	90,6	91,1	91,5	91,0	91,0	88,7	88,6	89,2	92,7
Flytoget (ankomst Gardermoen)	94,3	96,2	96,1	97,2	96,6	95,8	95,6	93,7	93,7	94,3	96,7
Persontog i rush (Oslo)	81,2	85,6	84,4	85,0	87,1	85,3	86,0	82,0	82	80,3	89,0
Persontog i rush (BG, TRH, SVG)		82,0	90,3	89,1	88,1	89,6	85,7	84,8	84,8	85,8	88,2
Godstog	77,5	81,0	79,0	78,6	79,4	78,8	80,2	73,0	73	78,2	82,2

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.

Ved Stortingets vedtak pr 18. desember 2020 for Statsbudsjettet 2021 ble det fastsatt nye oppjusterte rammer for Follobanen. Kostnadsrammen er fastsatt til 36 570 mill. kr (2021 kr)

Det ble 2. september 2020 overfor SVV fastsatt styringsmål for E-16 og Vossebanen Arna- Stanghelle for fullt utbygd alternativ K5 til om lag 25 mrd. kroner (2019 kr). Hvorav banedelen utgjør 12,3mrd. kroner (2019). Det planlegges videre for å fullføre planleggingen til vedtatt reguleringsplan, med alternativ føring for trinnvis utbygging. Det pågår avklaringer om prioritering av rekkefølge veg/bane.

For Ringeriksbanen foreligger det fastsatt styringsmål, men i prosess og forbindelse med reguleringsplanvedtaket i 27.mars 2020 ble revidert forslag til styringsmål fremlagt. KS2 (Ekstern kvalitetssikring) ble startet i juni og ble avsluttet pr utgangen av 2020. Anbefalingen fra KS2 er en styringsramme for Ringeriksbanen på 36,3 mrd. kroner og en kostnadsramme på 41,5 mrd. kroner (2020 kr) hvorav banedelen utgjør 27,1 mrd. kroner (2020-kr).

Styringsmål for Retningsdrift Brynsbakken ble fastsatt i inngått avtale med Bane NOR på 1 660 mill. kr (2019 kr), styringsmålet er eksklusive forsterkningen over vegvesenets tunell i Vålerenga.

Jernbanedirektoratet fremmet primo mai 2020 forslag om fastsettelse av styringsmål på 1 760 mill. kr prisjustert til 2021 kr i forbindelse med innspillet til Rammefordelingsforslaget for budsjett 2021.

Samferdselsdepartementet bekreftet fastsettelsen av styringsmålet på 1 760 mill. kr (2021 kr) i supplerende tildelingsbrev nr. 6 for 2020

Jernbanedirektoratet fremmet i februar 2020 forslag til fastsettelse av styringsmål for samlet prosjekt Fløen- Bergen/ Nygårdstangen godsterminal. Samferdselsdepartementet bekreftet fastsettelse av styringsmål på 3 399 mill. kr (2021 kr) i supplerende tildelingsbrev nr. 6 for 2020. Planleggingen er fullført raskere enn tidligere antatt og Ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført av Bane NOR, Jernbanedirektoratet er forelagt grunnlag for å fastsette kostnadsramme for tiltaket pr desember 2020. Jernbanedirektoratet vurderer forslaget i 2021.

Selv om kommunedelplan ble vedtatt (juni 2019) for Stokke – Sandefjord, og KMD besluttet korridorvalg for Sandefjord- Larvik 01.10 2020 (korridor Stålaker øst) er det ikke fremmet styringsmål for prosjektet. Dette vurderes i 2021. På bakgrunn av vedtakene forventes at Bane NOR vil kunne ferdigstille plangrunnlag som grunnlag for å fremlegge styringsmål i løpet av 2. halvår 2021. For IC prosjektet Vestfold, parsell Tønsberg- Stokke er det i det videre planleggingsarbeidet lagt til grunn å planlegges for trinnvis utbygging. Det er i september gitt godkjenning for at leveransetidspunkt av hovedplan og kommunedelplan endres fra desember 2020 til desember 2021 for strekningen Tønsberg - Stokke

Styringsmål for togparkeringsanlegg IC ved Tønsberg forventes å kunne fastsettes t i løpet av 2021, kommunedelplan ble vedtatt juni 2020. Prosjektets forventede kostnad er under terskelverdien for KS ordningen.. For togparkering syd for Moss forventes det å være grunnlag for å fremsette forslag til styringsmål i løpet 2021. For Moss togparkering er det risiko og usikkerhet i forbindelse med lokalisering og for når det er grunnlag for å fastsette styringsmål. Det vil bli gjennomført statlig regulering for tiltaket. Sak om lokalisering er til behandling i KMD.

Grunnlag og styringsmål for planskilt avgreining ved Ski til Østre linje og togparkering syd for Ski har forsinket framdrift. Hovedplan (tidlig forprosjekt) ble fremlagt i desember 2019. Hovedplanen for tiltakene har flere alternativer, med anbefalinger for styringsmål. Kostnadsnivået er krevende hvor alternativene har stor spredning. Det er i løpet av andre og tredje tertial arbeidet med kostnadsreducerende alternativer og muligheter for trinnvis utbygging. Kommunene og Bane NOR har ikke kunnet enes om planprogram for regulering. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har på anbefaling fra Samferdselsdepartementet i tredje tertial besluttet statlig planprosess. Planprogram vil foreligge fra departementet i første kvartal 2021. Det er fortsatt vesentlige utfordringer som må avklares før Jernbanedirektoratet vil kunne fremme forslag til fastsettelse av styringsmål, og derav følger usikkerhet knyttet til når det er mulig å framlegge fastsettelse av styringsmål.

Styringsmål for elektrifisering av strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger (Røros- og Solørbanen) har plan for å kunne fremlegges i 2021.

Jernbanedirektoratet har i andre tertial 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 Prosjekter >750 mill. kr	Opprinnelig forutsatt		Plan- grunnlag KE	Endringslogg				2020		
	Opprinnelig prisnivå år	Kostnads- estimat (KE)		Pris justering i 2020 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret kostnads- estimat	Prognose slutt- kostnad	Prognose avvik	
									Ift KE (i kr)	%
Ytre IC Vestfoldbanen (1.+2.)	2015	33 857	KVU	4 525	-	-	38 382	38 382	-	0 %
1. Tønsberg-Farriseidet (Larvik)	2015	28 300	KVU	3 779			32 079	32 079	-	0 %
1.1 Tønsberg-Stokke							-	-	-	
1.2 Stokke-Sandefjord	2019	9 647	Kmd	92			9 739	9 739	-	0 %
1.3 Sandefjord-Larvik	2019	8 600	Kmd	82			8 682	8 682	-	0 %
2. Porsgrunn_Skien	2015	5 557		746			6 303	6 303	-	0 %
KVU Oslonavet, NTO	2016	34 000	KS1	3 911	-	5 226	37 911	43 138	5 226	14 %

Tabell 7.2.2: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 2

LOGGFASE 2 Prosjekter >750 mill. kr	Opprinnelig forutsatt		Plan- grunnlag SM	Endringslogg				2020		
	Opprinnelig prisnivå år	Styringsmål (SM)		Pris justering i 2020 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret styringsmål	Prognose slutt- kostnad	Prognose avvik	
									Ift SM (i kr)	%
IC Sørli-Åkersvika	2017	4 190	KDP	310		1 675	4 500	6 175	1 675	37 %
IC Haug-Onsøy-Seut	2017	4 860	KDP	472		7 668	5 332	13 000	7 668	144 %
IC Ringeriksbanen (totalt)	2017	26 047	UTR/KS	2 539	-	7 714	28 586	36 300	7 714	27 %
IC Ringeriksbanen (banedel)	2017	20 400	UTR/KS	2 214	1	4 501	22 615	27 116	4 501	20 %
Arna-Stanghelle dobbeltspor, banedel	2019	12 300	SVV før Statlig	119			12 419	12 419	-	0 %
Fløen-Bergen, Nygårdstangen godsterminal	2020	3 316	Regulering/ detaljplan	-	-	122	3 316	3 194	- 122	-4 %
Retningsdrift Brynsbakken	2019	1 660	Hovedplan/ før	52,1			1 712	1 712	-	0 %

Tabell 7.2.3: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 3

LOGGFASE 3	Opprinnelig forutsatt/Prop. X			Endringslogg styringsrammen				Endringslogg kostnadsrammen				2020					
												Prognose avvik		Prognose avvik		Prognose avvik	
	Opprinnelig prisnivå år	Vedtatt styringsramme (SR)	Vedtatt kostnadsramme (KR)	Prisjustering i 2020 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret styringsramme	Prisjustering i 2020 kr	Godkjente endringer	Ikke formaliserte endringer	Endret kostnadsramme	Prognose slutt-kostnad	lft endret SR, mill. kr	%	Prognose kostnadsramme	lft endret KR, mill. kr	%
Prosjekter >750 mill. kr																	
Drammen-Gulskogen-Kobbervikdalen	2019	12 723	14 645	112,0		-511,0	12 835	130,4			14 775	12 324	- 511	-4,0 %	14 775	-	0,0 %
Nykirke-Barkåker	2019	6 567	7 576	194,0	110,0		6 871	68,5			7 645	6 871	-	0,0 %	7 645	-	0,0 %
Venjar-Eidsvoll-Langset	2017	5 467	6 570	411,6	881,2	29,0	6 760	496,7	0,0		7 067	6 789	29	0,4 %	7 067	-	0,0 %
Kleverud-Sørli	2020	7 286	8 592	0,0	30,0		7 316	0,0			8 592	7 316	-	0,0 %	8 592	-	0,0 %
Sandbukta-Moss-Såstad	2017	8 676	9 502	577,9		5 266,0	9 254	642,0		7 356,0	10 144	14 520	5 266	56,9 %	17 500	7 356	72,5 %
Follobanen	2014	24 400	26 300	908,0	9 692,0		35 000	2 475,2	7 525,0		36 300	35 000	-	0,0 %	36 300	-	0,0 %
Arna- Fløen	2016	3 991	4 431	186,0	396,0	0,0	4 573	334,0			4 765	4 573	-	0,0 %	4 765	-	0,0 %
Trønder og Måkerbanen Del-elektrifisering	2019	1 897	2 124	61,0			1 958	68,0			2 192	1 958	-	0,0 %	2 192	-	0,0 %
ERTMS	2016	23 380	26 690	2 548,4			25 928	2 929,5			29 620	25 928	-	0,0 %	29 620	-	0,0 %

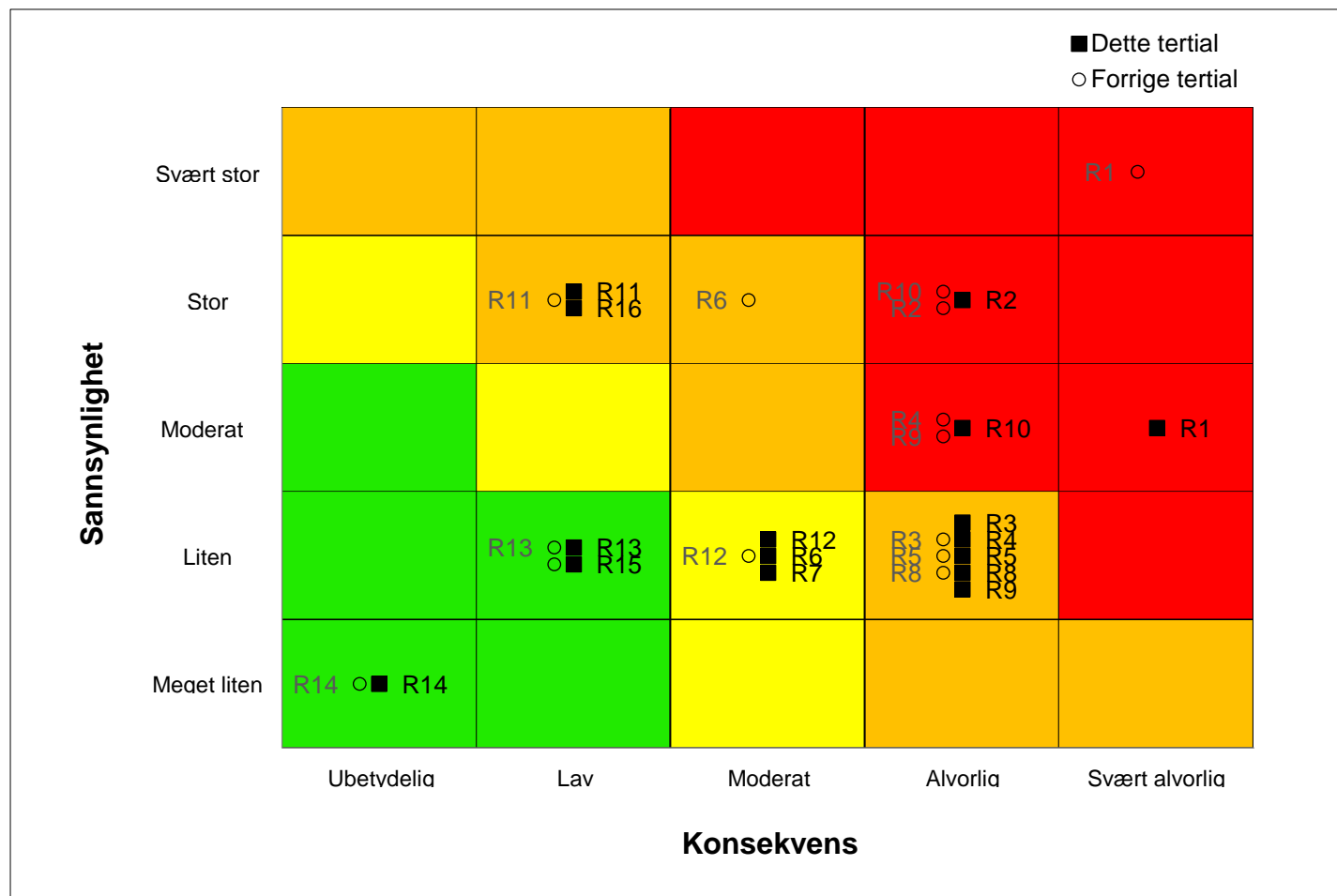
7.3 Prosjekter uten fastsatte styringsmål

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	2020	2021
IC Sandefjord – Larvik	InterCity Vestfold	2021	2021
IC Tønsberg – Stokke	InterCity Vestfold	2022	2023
Togparkering Drammen	Drammenbanen mfl.	2021	2021
IC Åkersvika- Hamar	InterCity Dovre	2020	2021
Trondheim – Leangen, dobbeltspor	Nordlandsbanen	2020	Ikke avklart
Leangen - Hommelvik, dobbeltspor	Nordlandsbanen	2020	Ikke avklart
Stanghelle- Arna, dobbeltspor	Bergensbanen	2020	Fastsatt 2020
Gulskogen - Hokksund, dobbeltspor	Randsfjordbanen/ Sørlandsbanen	2022	Ikke avklart
IC Seut-Fredrikstad- Sarpsborg- Klavestad	InterCity Østfold	2021?	Ikke avklart
IC togparkering Moss syd	InterCity Østfold	2021	2021/2022
IC togparkering Fredrikstad- Sarpsborg	InterCity Østfold	-	-
Fløen- Bergen, Nygårdstangen godsterminal, togparkering	Bergensbanen	NA	Fastsatt 14.10. 2020
Hamar-Elverum-Kongsvinger, elektrifisering	Rørosbanen og Solørbanen	2021	2021/2022
Retningsdrift Brynsbakken inkl. innføring Oslo S	Hovedbanen - Gardermobanen	2018	Fastsatt 14.10. 2020
Planskilt avgrening ved Ski til Østre linje (inkl. togparkering syd for Ski)	Østfoldbanen	2019	2021/2022
Sandnes – Nærbø, dobbeltspor	Sørlandsbanen/Jærbanen	2023	Ikke avklart

7.4 Virksomhetens viktigste risikoer

Tabellen under viser Direktoratets viktigste risikoer og status for risikoreducerende tiltak.



Strategi	ID	Hva skal vi oppnå	Suksesskriterier	Risikohendelse	Tiltak	Status tiltak	S forrige tertial	K forrige tertial	Risiko nivå	S dette tertial	K dette tertial	Gjenvær. risiko
Mer jernbane for pengene	R1	Unngå kostnadsoverskridelser/for dyre investeringer	Unngå kostnadsoverskridelser i prosjektporteføljen til Bane NOR og sikre en hensiktsmessig avtalestruktur som sikrer effektiv ressursbruk	Risiko for at det oppstår hendelser i prosjektene som Bane NOR ikke klarer å håndtere innenfor gitte rammer, som medfører endringsmeldinger	T1: Etablere forbedret avtalesystem/krav med Bane NOR, T4: Delta i eller gi innspill til verdianalyser i prosjekter hos Bane NOR for å utfordre effektmålet. I dette inngår motivasjon, T14: Følge opp Bane NORs håndtering, T17: Tydelig beskrivelse av effektmål som grunnlag for inngåelse av avtaler med Bane NOR	Tiltakene pågår og forventes ferdigstilt i 2021	5,0	5,0	Kritisk	3,0	5,0	Kritisk
	R2	Redusere kostnadene til offentlige kjøp	Sikre at vi realiserer økonomiske gevinster fra gjennomførte togkonkurranser, trafikkpakke 1, 2 og 3.	Risiko for større endringsordrer som er oppdragsgivers ansvar	T15: Løpende tilleggsavtaler gjennom Covid-19 perioden	Tiltak: Pågår	4,0	4,0	Kritisk	4,0	4,0	Kritisk
	R3	Redusere kostnadene til offentlige kjøp	Gjennomføre konkurransen for trafikkpakke 4 i henhold til gjeldende tidsplan	Risiko for at tidsplan for utarbeidelse av konkurransegrunnlag, evaluering og forhandling/tildeling er så stram at det er vanskelig å sikre god kvalitet innen fristen	T2: Prioritere forhandling med Oslo/ Viken og utarbeide faglig grunnlag for inntektsavregning mellom operatører, T18: Avklare infrastrukturforutsetninger, herunder hensetting, rutemodell mv som grunnlag for TP4	Tiltakene pågår og forventes ferdigstilt i 2021	2,0	4,0	Høy	2,0	4,0	Høy
	R4	Finansiere sektorens drift og utvikling innefor budsjettrammer og fullmaktsrammer	Finansiere sektorens drift og utvikling innefor budsjett og fullmakt	Risiko for at Bane NOR ikke har tilstrekkelig buffer til å håndtere endringer	T1: Etablere forbedret avtalesystem/krav med Bane NOR	Pågår	3,0	4,0	Høy	2,0	4,0	Høy

Strategi	ID	Hva skal vi oppnå	Suksesskriterier	Risikohendelse	Tiltak	Status tiltak	S forrige tertial	K forrige tertial	Risiko nivå	S dette tertial	K dette tertial	Gjenvær. risiko
Mer jernbane for pengene	R5	Konkurransetsetting av trafikkpakker selv om korona-krisen i stor grad påvirker effektuttaket	Sikre togoperatørene akseptable rammevilkår i en periode med sterk nedgang i etterspørsel etter togreiser. Unngå at togoperatører ønsker å tre ut av trafikkavtaler og Jdir må gjennomføre nødkjøp.	Risiko for at staten ikke bidrag med tilstrekkelig støtteordninger for å gi akseptable rammevilkår.	T2: Prioritere forhandling med Oslo/ Viken og utarbeide faglig grunnlag for inntektsavregning mellom operatører	Pågår	2,0	4,0	Høy	2,0	4,0	Høy
	R6	Bedre utnyttelse av kapasiteten på eksisterende infrastruktur	God prosess for initiering, vurdering og beslutning vedr. tilbudsforbedringer i trafikkavtalene, og godt samspill mellom fylkeskommuner, togoperatører og Jernbanedirektoratet.	Risiko for at fylkeskommuner og togoperatører har ulike og kryssende interesser for videreutvikling av togtilbudet.	T5: Prioritere og strukturere dialog med fylkeskommuner , T16: Bidra til metodeutvikling som grunnlag for prioritering mellom person og godstransport	Pågår	4,0	3,0	Moderat	2,0	3,0	Moderat
	R7	Identifisere de riktige tiltakene i sektoren som gir best samfunnsøkonomi og det beste tilbudet for kunden	1) Gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser av de årlige porteføljene 2) Videreutvikle tilbudsutvilingsprosessen 3) Videreutvikle markedsinnsiktsprosessen	1) Risiko for manglende kapasitet til å gjennomføre samf. øk analyser av de årlige porteføljene. 2) Uklare ansvarsforhold og dårlig tilgang til markedsdata	T7: Forbedringsarbeid for å beskrive tilbudsutviklingsprosessen, T8: Forbedringsarbeid for å utvikle markedsinnsiktsprosessen, T12: Evaluere direktoratets NTP-arbeid, T13: Videreutvikle samfunnsøkonomiske analyser og effektpakker , i dialog med øvrige transportetater	Tiltakene pågår med unntak av T12 som ikke er starte opp ennå, men gjennomføres i 2021			Moderat	2,0	3,0	Moderat

Strategi	ID	Hva skal vi oppnå	Suksesskriterier	Risikohendelse	Tiltak	Status tiltak	S forrige tertial	K forrige tertial	Risiko nivå	S dette tertial	K dette tertial	Gjenvær. risiko
Kunderettet og bærekraftig transport	R8	Bedre samhandling mellom aktørene i sektoren	God samhandling mellom aktørene hvor kundebehovet ligger til grunn for de beslutninger som tas	Risiko for at Jernbanedirektoratet ikke klarer å ta et helhetlig kundeperspektiv og dermed ikke fanger opp nødvendig behov for samordning i sektoren	T11: Dialog med partene i sektor, T19: Avklaringer knyttet til avtaleegimet SD/Bane NOR/J.dir, T21: Etablere fagarenaer i tidligfase, bedre samarbeidet og rolleavklaringer med tilgangsselskapene, T16: Bidra til metodeutvikling som grunnlag for prioritering mellom person og godstransport	Pågår	2,0	4,0	Høy	2,0	4,0	Høy
	R9	Bedre informasjon og tilbud til de reisende ved avvikssituasjoner	God samhandling mellom Entur, Bane NOR og togselskapene	Risiko for at det enkelte selskapet suboptimaliserer og ikke deler nødvendig informasjon med hverandre	T9: Delta i referansegruppe og samordningsgruppe for kundeinformasjonsprogrammet i regi av Bane NOR. Følge opp Enturs utviklingsarbeid på området, T10: Bedre intern koordinering mellom Persontrafikkavtaler og Jernbanestrategi vedr. videreutvikling av rutetilbudet. Trafikk og Kapasitet blir sterkere involvert i dialog med togoperatører om tilbudsforbedringer.	T9: Påbegynt T10: Ikke påbegynt	3,0	4,0	Høy	2,0	4,0	Høy
	R10	Sikker og stabil drift (punktlighet og regularitet)	Opprettholde infrastrukturens ytelser på 2017-nivå	Risiko for vedvarende ustabilitet i driftssituasjonen på sentrale strekninger	T3: Påse at Bane NORs prosjekt "Infrastatus" videreføres som planlagt for å dokumentere tilstand. Direktoratet sitter i styringsgruppen. (I dette arbeidet inngår også kontroll av at dokumentasjonen av infrastrukturen er på plass), T6: Få løsning på hvordan Digital Infrastruktur Modell kan etableres. Forhandle med Bane NOR	Pågår	4,0	4,0	Kritisk	3,0	4,0	Kritisk
	R11	Økt overføring av gods til jernbane	Direktoratet har god kunnskap om hva som virker for å overføre gods til bane og sikrer gjennom tilbudsutviklingsprosessen at kapasiteten på sporet fordeles med en god balanse mellom persontransport og godstransport	Direktoratet har ikke nok kompetanse og gjennomslagskraft til å innføre nødvendig tiltak for å overføre mer gods fra vei til bane	T16: Bidra til metodeutvikling som grunnlag for prioritering mellom person og godstransport	Pågår	4,0	2,0	Høy	4,0	2,0	Høy

Strategi	ID	Hva skal vi oppnå	Suksesskriterier	Risikohendelse	Tiltak	Status tiltak	S forrige tertial	K forrige tertial	Risiko nivå	S dette tertial	K dette tertial	Gjenvær. risiko
Kunderettet og bærekraftig transport	R12	Sikre opprettholdelse av tilliten til jernbanen som sikkert og attraktivt transportmiddel i etterkant av korona-krisen	Jernbanen finner tilbake til sin naturlige rolle i transportsystemet, og er et attraktivt førstevalg for de reisende inn mot og mellom de store byene, med trafikkmengder på nivå med situasjonen før Covid-19	Risiko for at korona-tiltakene i samfunnet medfører at vi får en langvarig nedgang i passasjerer som benytter jernbanen som transportmiddel			2,0	3,0	Moderat	2,0	3,0	Moderat
	R13	Opprettholde sikkerhetsnivået for jernbanen	God oversikt over og nødvendig innsikt i risikobildet som eies av Bane NOR	Risiko for at direktoratet ikke har tilstrekkelig innsikt i de underliggende risikovurderingen som gjøres i sektoren			2,0	2,0	Lav	2,0	2,0	Lav
	R14	Persontrafikkavtalene skal bidra til nullvekstmålet	Attraktivt kundetilbud i byområdene slik at persontrafikken overføres fra vei til bane				1,0	1,0	Lav	1,0	1,0	Lav
	R15	Bidra med analyser av kostnader og effekter av tiltak for å redusere klimagassutslippene	God kompetanse i Jdir for å gjennomføre analysene	Risiko for at kunnskapen om effektene på klimagassutslipp ved overføring av person- og godstransport til jernbanen er for svak i direktoratet	T16: Bidra til metodeutvikling som grunnlag for prioritering mellom person og godstransport	Pågår	2,0	2,0	Lav	2,0	2,0	Lav
	R16	Utdanne tilstrekkelig lokomotivførere ut fra sektorens behov	Skolen klarer å utdanne nok lokomotivførere	Risiko for forsinkelser i utdanningen av lok.førere grunnet covid-19 tiltak	T20: forskyve kull	Pågår			Høy	4,0	2,0	Høy

7.5 Målekort

Nr.	Gevinster	Frekv.	Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå)	Mål/nullpunkt (2017)	Status/vurdering					Kommentar/Tiltak
					1 T 2020	2 T 2020	3 T 2020	Totalt for 2020	Trend	
6.	Flere og bedre produkttilbud til trafikantene	T	Antall reisende Vy gruppen AS	62 315 065	15 098 031	8 803 776	9 626 881	33 528 688		Pandemien og myndighetspålagte smittevernstiltak
		T	Antall reisende Vy Gjøvikbanen AS	1 468 388	522 099	327 006	331 223	1 180 328		Pandemien og myndighetspålagte smittevernstiltak
		T	Antall reisende Trafikkkpakke 1 Sør		1 415 603	1 065 260	1 313 976	3 794 839		Pandemien og myndighetspålagte smittevernstiltak
		T	Antall reisende Trafikkkpakke 2 Nord			434 913	605 954	1 040 867		Pandemien og myndighetspålagte smittevernstiltak
		Å	Kundetilfredshet Vygruppen AS (vektet)	66,35				69,40		Grunnet pandemien le det kun gjennomført en KTI-undersøkelse i 2020 på høsten. Dette var første den KTI-undersøkelsen le gjennomført digitalt.
		Å	Kundetilfredshet Vy Gjøvikbanen AS (vektet)	76,70				79,50		Grunnet pandemien le det kun gjennomført en KTI-undersøkelse i 2020 på høsten. Dette var første den KTI-undersøkelsen le gjennomført digitalt.
		Å	Kundetilfredshet Trafikkkpakke 1 Sør					69,00		Grunnet pandemien le det kun gjennomført en KTI-undersøkelse i 2020 på høsten. Dette var første den KTI-undersøkelsen le gjennomført digitalt. Dette er Go-Ahead Norges første driftsår.
		Å	TP2 Nord					69,00	Grunnet pandemien le det kun gjennomført en KTI-undersøkelse i 2020 på høsten. Dette var første den KTI-undersøkelsen le gjennomført digitalt. Dette er SJ Norges første driftsår.	

Nr.	Gevinster	Frekv.	GevinstIndikatorer (måles på totalt nivå)	Mål/nullpunkt (2017)	Status/vurdering						Kommentar/Tiltak	
					1 T 2020	2 T 2020	3 T 2020	Totalt for 2020	Trend	Totalt for 2020		Trend
									Med tilleggs-vederlag*		Uten tilleggs-vederlag**	
1.	Reduserte utgifter til kjøp av Persontogtjenester	Å	Vederlag/passasjerkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	1,36				2,74		1,88	*Tilleggsvederlag grunnet pandemien, samt betydelig redusert reiseaktivitet i befolkningen. Tallet er foreløpig inntil endelig avregning av tilleggsvederlag 2020 er foretatt. **Betydelig redusert reiseaktivitet i befolkningen grunnet smittevernstiltak.	
		T	Vederlag/togkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	114,27	125,11	150,9	109,79	126,19		86,39	*Tilleggsvederlag grunnet pandemien, og noe redusert togproduksjon. Tallet er foreløpig inntil endelig avregning av tilleggsvederlag 2020 er foretatt. *Eksklusiv tilleggsvederlag er trenden positiv og totalen er 86,39 kroner per togkm.	
		T	Vederlag/setekm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	0,39	0,41	0,58	0,37	0,42		0,29	*Tilleggsvederlag grunnet pandemien, og noe redusert togproduksjon. Tallet er foreløpig inntil endelig avregning av tilleggsvederlag 2020 er foretatt. **Eksklusiv tilleggsvederlag er trenden positiv og totalen er 0,29 kroner per setekm.	
		Å	Totale vederlagsendringer siden 2017 justert for endringer i produksjon, kjøretøyleie enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon.	3 535 149 723				442 823 679		- 811 796 795	*Totalt vederlag for 2020 utgjør 3 977 973 402 kroner, hvorav tilleggsvederlag grunnet pandemien utgjør kroner 1 254 620 474. Tallet er foreløpig inntil endelig avregning av tilleggsvederlag 2020 er foretatt. **Eksklusiv tilleggsvederlag er trenden positiv, og totalen er 2 723 352 928 kroner.	
		Å	Økt produksjon avtalt i nye Trafikkavtaler, som er utover Jernbanedirektoratets minstekrav i konkurransegrunnlagene. Målt i togkm og setekm.								3 430 358	• H18: Ferdigstilling Eidangerparsel • R19: Økt trafikk Østfoldbanen. • R20: Utvidelse rushtidsperiode på Østlandet • R21: Økt trafikk Østfoldbanen.

Nr.	Gevinster	Frekv.	Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå)	Mål/nullpunkt (2017)	Status/vurdering					Kommentar/Tiltak
					1 T 2020	2 T 2020	3 T 2020	Totalt for 2020	Trend	
4.	Økt effektuttak av infrastrukturinvesteringer	T	Utvikling i kapasitet (setekm/togkm) over tid.	289,83	306,69	301,13	295,88	301,09		Nye tog gir økt kapasitet
		Å	Utvikling i gjennomsnittlig tog lengde per tog over tid, gjelder for gods.	481,87				501,52		Det er en offensiv satsning på lengre tog hos togoperatørene.
		Å	Kvalitativ beskrivelse av faktiske effekter opp mot antatte effekter.							I 2020 var det ikke planlagt ferdigstilling av større tiltak som ville medført større endring i togtrafikken. 14. desember 2020 åpnet Bane NOR for elektrisk drift til Notodden kollektivterminal.
		Å	Ferdigstilling av effektpakker/utbygginger inht. planer.							Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 beskriver når ulike effekter kan forventes tatt i bruk gitt rasjonell fremdrift og finansiering. Forlengelse av Ler kryssingsspor ble tatt i bruk i juni 2020. For noen prosjekter med senere ferdigstilling er det varslet kostnadsøkninger eller utsettelse. Dette er det redegjort for nærmere under omtalen av enkeltprosjektene.
5.	Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene	Å	Kvalitativ vurdering av den opplevde sømløsheten.							Det vil ikke være mulig å komme med nullpunkt, da dette ikke er kvantifiserbart. Alternativ kan dette benyttes som et rapporteringspunkt hvor man oppgir status for arbeidet som er knyttet til sømløshet.
		Å	KTI måling av sømløshet: 1. Opplevelsen av den kollektive reisen (dør-til-dør) 2. Opplevelse av digital reiseplanlegging 3. Opplevelse av billett og betalingsløsninger	81(3T 2019)	84	83	85	84		Den totale indeksen for Sømløshet består av 3 ulike indekser for å dekke hele den sømløse reisen. 1. Enkelt og 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. Selv om det generelt er lenger siden respondenten har reist har de en høy grad av tilfredshet med sømløshet

Nr.	Gevinster	Frekv.	Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå)	Mål/nullpunkt (2017)	Status/vurdering					Kommentar/Tiltak
					1 T 2020	2 T 2020	3 T 2020	Totalt for 2020	Trend	
7.	Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport	T	Punktlighet persontog	90,0	92,6	93,2	92,6	92,7		Det vises til avsnitt 3.2.1 i årsrapporten.
		T	Punktlighet godstog	90,0	80,6	83,4	82,8	82,2		Det vises til avsnitt 3.2.1 i årsrapporten.
		T	Regularitet persontog	99,2	92,4	91,5	96,4	93,8		Det vises til avsnitt 3.2.1 i årsrapporten.
		T	Regularitet persontog, med planlagte innstillinger (med årsakode 5)	99,2	87,3	66,9	90,6	82,3		Det vises til avsnitt 3.2.1 i årsrapporten.



Riksrevisjonen

Vår saksbehandler
Marit Gellein 22241068
Vår dato
16.04.2021
Deres dato

Vår referanse
2020/00643-4
Deres referanse

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Revisjon av årsregnskapet for Jernbanedirektoratet - 2020

Vedlagt følger revisjonsberetningen for Jernbanedirektoratets årsregnskap for 2020.

Riksrevisjonen har revidert virksomhetens regnskap i samsvar med lov og instruks om Riksrevisjonen og internasjonale standarder for offentlig revisjon.

Offentliggjøring av revisjonsberetning

Revisjonsberetningen er Riksrevisjonens konklusjon på gjennomført finansiell revisjon. Denne revisjonsberetningen omfattes ikke av bestemmelsen om utsatt offentlighet i lov om Riksrevisjonen § 18 2. ledd.

Revisjonsberetningen skal i samsvar med Bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 2.3.3 publiseres på virksomhetens nettsider sammen med årsrapporten.

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Ola Hollum
avdelingsdirektør

Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.

Liste over kopimottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	E-post	Nettside	Bankkonto	Org.nr.
Postboks 6835 St Olavs plass 0130 Oslo	Storgata 16	22 24 10 00	postmottak@riksrevisjonen.no	www.riksrevisjonen.no	7694 05 06774	974760843



JERNBANEDIREKTORATET
Org. nr.: 916810962

Riksrevisjonens beretning

Til Jernbanedirektoratet

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Jernbanedirektoratets årsregnskap for 2020. Årsregnskapet består av ledelseskomentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2020.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 28 059 761 290 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Jernbanedirektoratets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2020 og kapitalposter pr 31. desember 2020, 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 2000–2899). 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 130 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 om etterlevelse av 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 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, 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; 15.04.2021

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Ola Hollum
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt