

Jernbane-  
direktoratet

# Årsrapport 2023



# Innhold

I Leders beretning .....	3
II Introduksjon til virksomheten og nøkkeltall .....	4
III Årets aktiviteter og resultater .....	6
Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk .....	6
<i>Helhetlig og koordinert drift og utvikling av et attraktivt jernbanetilbud</i> .....	8
<i>God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering</i> .....	15
<i>SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans</i> .....	23
<i>Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport</i> .....	26
<i>Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi</i> .....	29
<i>Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</i> .....	32
<i>Nullvisjon for drepte og hardt skadde</i> .....	39
<i>Andre mål og prioriteringer</i> .....	39
Økonomi og ressursbruk.....	41
<i>Bruk av fullmakter</i> .....	47
<i>Konsulentbruk og bemanning</i> .....	50
IV Styring og kontroll i virksomheten.....	53
<i>Overordnet vurdering av styring og kontroll</i> .....	53
<i>Nærmere omtale av vesentlige forhold ved styring og kontroll</i> .....	53
<i>Andre føringer og krav</i> .....	54
<i>Styring og kontroll i virksomheten</i> .....	56
V Vurdering av fremtidsutsikter.....	59
VI Årsregnskap .....	61
<i>Ledelseskommmentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2023</i> .....	61
<i>Bevilgningsrapportering</i> .....	66
<i>Artskontorapportering</i> .....	69

Bilder på førstesiden, fra øverst til venstre til nederst til høyre: (1) Nye bimodale tog på Trønderbanen, (2) godstog på Bjørnfjell, (3), nye Minnevika bru, (4) rehabilitering av gamle Ulriken tunnel, (5) Randklev bru, (6) nye Ski stasjon, (7) Drammen stasjon under ombygging, (8) buss for tog på Dovrebanen og (9) Bergen stasjon. Foto av Randklev bru: Bane NOR, Bergen stasjon: Ida Torsnes Storetvedt, Jernbanedirektoratet, øvrige foto: Njål Svingheim, Jernbanedirektoratet.

# I Leders beretning

2023 har vært et innholdsrikt år for jernbanen. Ekstremvær, forsinkelser og innstillinger har vært krevende for både passasjerer og næringsliv. Men vi har også utviklet togtilbudet, og fått på plass et forpliktende sektorsamarbeid om å bedre driftsstabiliteten og avvikshåndteringen. Det er gledelig at passasjertallene øker, og at vi får til et stadig bedre samarbeid mellom transportformene om å gi kundene et sømløst og miljøvennlig kollektivtilbud.

Svak driftsstabilitet var en av de største utfordringene i 2023. Punktligheten var lavere enn året før, og under målet. Enkelthendelser, som utsatt åpning av Follobanen og ekstremværet «Hans», bidro mye til dette. Ekstremværet forårsaket rundt en tredjedel av ikke-planlagte innstillinger i tredje tertial. Dovrebanen har vært stengt siden Randklev bru kollapset i august. Det har gitt store utfordringer, særlig for godstogselskapene og næringslivet som er avhengig av å frakte varer mellom nord og sør. En viktig hjelp var godsstøtten som vi fikk på plass i slutten av september.

En positiv erfaring fra «Hans» var at samarbeidet i sektoren fungerte godt. Både passasjerer, lokale myndigheter og næringsliv har gitt tilbakemeldinger om at de ble godt informert og ivaretatt.

De rundt 200 000 passasjerene som hver dag reiser med tog i Oslo-området, er sikret et godt og sammenhengende togtilbud i årene som kommer. Vi har på vegne av staten inngått en avtale med Vygruppen om togtrafikken på Østlandet fra desember 2023. Vi har også reforhandlet eksisterende trafikkavtaler med SJ Norge og Vy tog for å sikre økonomisk bærekraft i avtalene i kjølvannet av koronapandemien og trafikksvikten den førte til.

Persontogtrafikken har tatt seg godt opp gjennom året. Veksten i antall personreiser var 23 prosent fra 2022 til 2023, og på enkelte linjer var trafikken i 2023 tilbake på 2019-nivå. Vi har innført tilbudsforbedringer på flere strekninger. Byvekstavtalen i Trondheimsområdet ble reforhandlet og signert i september, og vi forbereder nå byvekstforhandlinger med Nedre Glomma og Kristiansand. Tilbudsforbedringer og byvekstavtaler er sentrale for å nå nullvekstmålet i byområdene, og gi innbyggerne gode alternativer til bruk av privatbil.

Vi må fremover fortsette å jobbe systematisk med å identifisere og analysere årsaker til forstyrrelser og avvik, iverksette avbøtende tiltak, og på den måten bedre driftsstabiliteten. I tillegg skal informasjonen bli bedre, slik at de reisende får rask og presis informasjon om avvik og eventuell alternativ transport. Vi skal også sikre en helhetlig risikovurdering i sektoren, som bidrar til at vi tidlig kan sette inn risikoreduserende tiltak og at vi som sektor er bedre forberedt og koordinert dersom en hendelse oppstår.

Våren 2024 legger Samferdselsdepartementet frem stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2025-2036. I 2023 har Jernbanedirektoratet, sammen med Bane NOR, gitt faglige råd om prioriteringer innenfor de økonomiske rammene som regjeringen fastsetter. Vi anbefaler en kraftig opptrapping av vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur. Ved å fornye og ta vare på det vi har, sikrer vi et pålitelig og attraktivt togtilbud i årene som kommer.

I tillegg til NTP-anbefalingene, har direktoratet også lagt frem fem store KVVU-er som ser lengre frem i tid, og som legger et godt grunnlag for å arbeide videre med planleggingen av fremtidens jernbane.

Jeg er stolt av den betydelige arbeidsinnsatsen medarbeiderne i direktoratet legger ned hver dag, og som bidrar til et bedre tog- og kollektivtilbud for innbyggere og næringsliv, og vil derfor benytte anledningen til å takke alle for godt arbeid i 2023.

Oslo 15. mars 2024,



Knut Sletta  
Jernbanedirektør

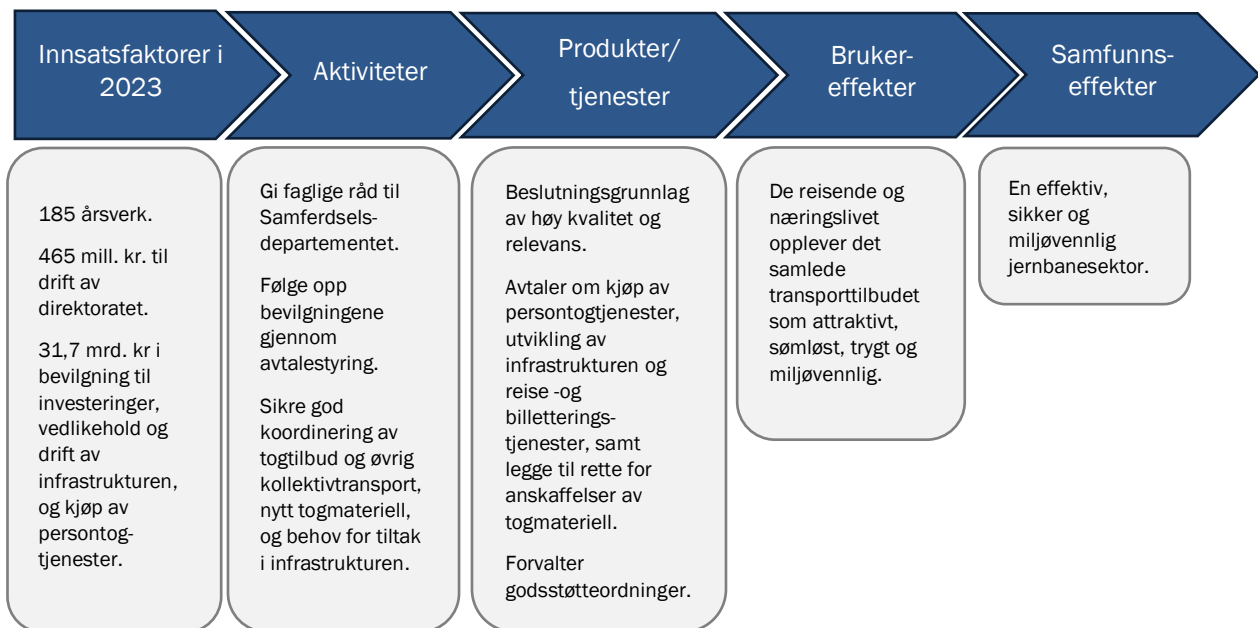
# II Introduksjon til virksomheten og nøkkeltall

Jernbanedirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vårt samfunnsoppdrag er å nå overordnede mål om en effektiv, miljøvennlig og trygg jernbane. Vi skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren, og skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for virksomheten. Samfunnsoppdraget vårt ivaretas gjennom tre roller; fagorgan, avtalepart og myndighetsorgan, og er formalisert ved instruks for Jernbanedirektoratet, og de årlige tildelingsbrevene.

For å konkretisere og tilpasse målene for transportsektoren til Jernbanedirektoratets virksomhet har Samferdselsdepartementet fastsatt sju virksomhetsmål for direktoratet:

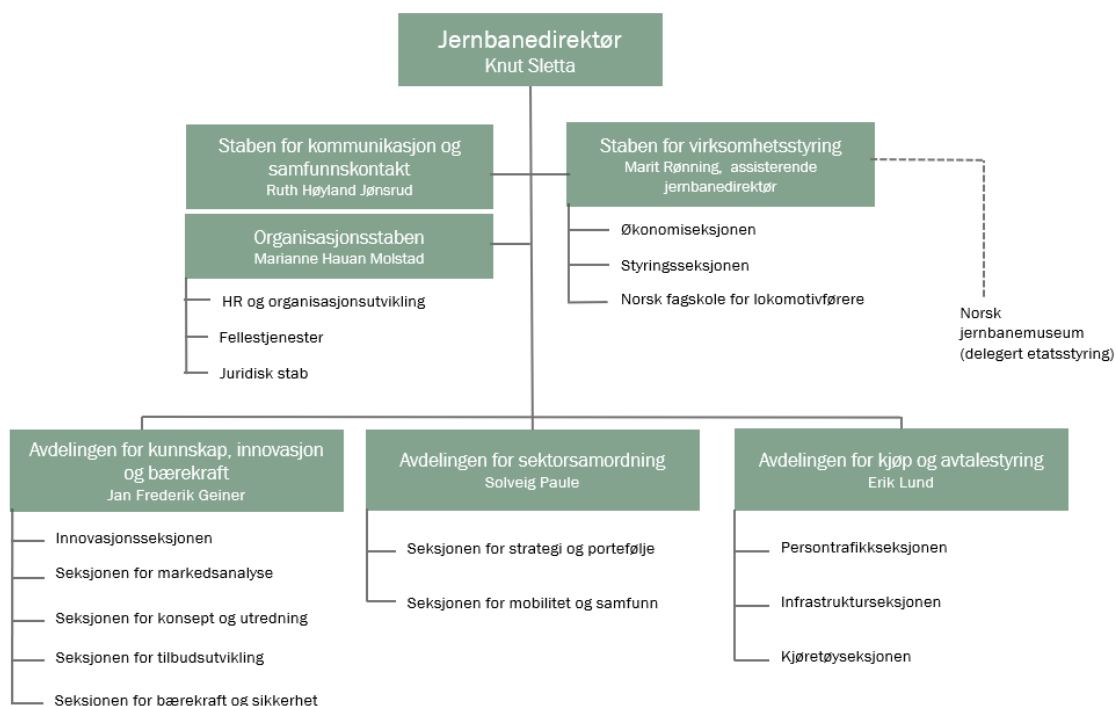
- helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud
- god kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering
- SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans
- folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport
- jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjon for drepte og hardt skadde

I tillegg har direktoratet definert to interne hovedprioriteringer – samfunnssikkerhet og beredskap, og effektiv drift av direktoratet.



Figur 1 Jernbanedirektoratets mål- og resultatkjede

Jernbanedirektoratet har kontorer i Oslo, Bergen og Trondheim, og er organisert i tre fagavdelinger og har tre stabsfunksjoner. Direktoratet driver også Norsk fagskole for lokomotivførere på Grorud, og har ansvar for delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på Hamar. Gjennom Konnekt, nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, skal Jernbanedirektoratet, sammen med Statens vegvesen, også overvåke og være pådriver for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse.



Figur 2 Jernbanedirektoratets organisasjonskart.

Tabell 1 viser utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet og kommenteres nærmere i del III.

Tabell 1 Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet (eksklusive Norsk jernbanemuseum)

Utvalgte nøkkeltall	2021	2022	2023
Antall ansatte pr. 31.12	190	171	190
Antall avtalte årsverk	197	180	185
Antall utførte årsverk <sup>1</sup>	183	169	175
Samlet tildeling post 01-99 (mill. kroner)	35 502	34 126	32 185
Utnyttelsesgrad post 01-29	77,2 %	83,9 %	95 %
Driftsutgifter (mill. kroner) <sup>2</sup>	416,5	393,8	465,9
Lønnsandel av driftsutgifter	49,5 %	50,4 %	46 %
Lønnsutgifter per årsverk <sup>3</sup>	1 122 088	1 174 116	1 220 478

<sup>1</sup> Utførte årsverk er inkludert mertid, reisetid og fleksitid som er godkjent for utbetaling, med fratrukk av fravær som sykefravær, permisjoner mv. jf. PM-2019-13.

<sup>2</sup> Summen av kap. 1352 post 01 og 21.

<sup>3</sup> Med lønnsutgifter menes lønn til faste og midlertidige ansatte, fordel i arbeidsforhold, arbeidsgiveravgift og annen personalkostnad.

# III Årets aktiviteter og resultater

## Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk

Direktoratet har tatt viktige og handlekraftige grep for å møte utfordringene med dårlig driftsstabilitet og fortsatt høy risiko for at planlagte tilbudsforbedringer og andre effektuttak i effektpakkene skyves ut i tid. Vår koordinerende rolle i sektoren er en rød tråd i vårt arbeid, og skal bidra at alle aktørene har et felles målbilde, og en felles forståelse av hva som skal til for å løse utfordringene på jernbanen.

Hendelser knyttet til ekstremværet «Hans» i august demonstrerte hvordan et godt samarbeid innad i jernbanesektoren kan dempe ulempene for togreisende og godstransporten. God avvikshåndtering, omprioritering av ruteleier og etablering av en støtteordning for godstogoperatører, er eksempler på dette.

Mye av direktoratets ressursbruk i 2023 er knyttet til arbeidet med KVUer og annet utredningsarbeid, etablering av et helhetlig risikostyringssystem, reforhandling og inngåelse av nye trafikkavtaler, fornyelse av togparken, oppfølging av effektpakkene (herunder infrastrukturavtalene) og innspill til kommende NTP.

Tabell 2 viser bruk av midler som ble stilt til rådighet for Jernbanedirektoratet i 2023, og figur 3 gir en oppsummering av direktoratets prioriteringer knyttet til hvert mål. Deretter følger en status og beskrivelse av resultater og vurderinger av måloppnåelsen.

Tabell 2 Bruk av samlet tildeling post 01-99 (tall i millioner kroner eks. Norsk jernbanemuseum)

Kjøp av persontransport tog	Drift- og vedlikehold	Investeringer i infrastrukturen	Annet <sup>4</sup>	SUM
5 584,8	9 111,2	16 180,2	766,0	31 642,2 <sup>5</sup>

<sup>4</sup> Driftsutgifter Jernbanedirektoratet, utredninger, tilskudd til togmateriell, tilskudd gods, reiseplanlegger og elektronisk billettering og tjenester fra Entur.

<sup>5</sup> Utbetaling ligger noe lavere enn samlet bevilgning. Hovedårsaken er et større mindreforbruk i kjøp av persontransport med tog. Dette er nærmere omtalt på side 41 i årsrapporten.



Figur 3 Jernbanedirektoratets mål og prioriteringer i 2023

# Helhetlig og koordinert drift og utvikling av et attraktivt jernbanetilbud

## Togpassasjerene vender tilbake!

I perioden 2010-2019 økte antall reiser på jernbanen med i gjennomsnitt 3,3 prosent i året. Da pandemien rammet vinteren 2020, og det ble innført strenge smitteverntiltak, falt antall togreiser dramatisk. Etter gjenåpningen av samfunnet i februar 2022, har det vært kjørt ordinært togtilbud, og de reisende har gradvis vendt tilbake til toget i 2022 og 2023, selv om reiseaktiviteten i enkelte segment fortsatt er på et lavere nivå enn før pandemien:

- Samlet sett økte antall togreiser i direktoratets trafikkavtaler med 23 prosent fra 2022 til 2023.
- For alle strekninger (minus Bergensbanen og Dovrebanen<sup>6</sup>) lå persontrafikken i hele 2023 på 94,1 prosent av 2019-nivå. I siste halvår 2023 lå persontrafikken på 95,6 prosent av samme periode i 2019. På strekningene som inngår i de nylig inngåtte trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2 er antall reiser i 2023 omtrent på samme nivå som i 2019.
- Ekstremværet «Hans», og annen kraftig nedbør i august med påfølgende konsekvenser, har påvirket flere strekninger, men i særdeleshet person- og godstogtrafikken på Dovrebanen.

Brutt ned på den enkelte trafikkavtale, ser bildet for 2023 slik ut:

Tabell 3 Endring i antall reisende per trafikkavtale. Endring fra 2022

Totalt 2023	Trafikk-inntekter	Endring	Antall reiser	Endring	Passasjer-km	Endring
Trafikkkpakke 1 (Go-Ahead Norge AS fra desember 2019)	385 525 855	13 %	5 852 233	15 %	272 925 225	9 %
Trafikkkpakke 2 (SJ Norge AS fra juni 2020)	657 096 000	6 %	3 537 229	18%	536 248 438	0 %
Trafikkkpakke 3 (Vy Tog AS fra desember 2020)	623 222 139	20 %	2 575 958	7 %	336 798 021	10 %
Vygruppen (direkte kjøp)	2 850 000 000	15 %	57 308 836	25 %	1 926 873 828	*
Vy Gjøvikbanen (direkte kjøp)	114 024 082	7 %	1 661 440	10 %	53 862 738	-1 %
Totalt	4 629 868 076	14 %	70 935 696	23 %		*

\* Metodeendring for beregning av passasjerkilometer gjennomført fra 2022 til 2023

<sup>6</sup> Dagtogene på de to strekningene var kommersielle produkter før konkurranseutsettingen, og inngår dermed ikke i statistikkgrunnlaget i 2019. For å få sammenlignbare tall er derfor de to strekningene ikke med i beregningene.



## Gods på bane viser en tilbakegang

I perioden 2019 til 2022 hadde godstransport på jernbane en god utvikling. Økt netthandel og en generell økning i forbruket, samt god tilgang til kapasitet på jernbanenettet under pandemien, førte til en økning på 17,5 prosent i transportarbeidet (målt i brutto tonnkilometer). I 2023 snudde utviklingen, både hva gjelder transportarbeid og volum (bruttotonn). Nedgangen har flere årsaker. Trangere økonomi i husholdningene har gitt mindre handel og dermed en nedgang i transportbehovet. Ekstremværet «Hans» og andre værhendelser har ført til økt og langvarig nedetid på jernbanenettet. I august kollapset Randklev bru på grunn av flom, noe som hindret og fortsatt hindrer godstransport på Dovrebanen. Svak driftsstabilitet har også bidratt til nedgangen ved at tilliten til godstransport på bane har sunket. Flere aktører har varslet at de ser etter alternativ transport hvis ikke regulariteten forbedres.

Høyere kostnader og generelt lave marginer gjør at den økonomiske situasjonen for godstogoperatørene fortsatt er presset. Med virkning fra februar i 2023 trakk svenske Green Cargo seg ut av det norske markedet på grunn av lav lønnsomhet. De to gjenværende togoperatørene i kombi- og vognlastsegmentet, CargoNet og OnRail, overtok de fleste ruteleiene og transportoppdragene, men overgangen bidro likevel noe til nedgangen i godstransporten på bane.

I tabellene under vises utviklingen i transportert volum og transportarbeid, basert på tall fra Bane NOR. Det er imidlertid viktig å merke seg at godstog som går i avvik fra sin tildelte rute er registrert som «Andre godstog». For 2023 er blant annet kombitog som har gått på Rørosbanen etter kollapsen av Randklev bru registrert som «Andre godstog». Siden dette avviket varte fra august og ut året (og fortsatt varer), vil utslaget bli særlig stort når vi sammenligner 2023 med tidligere år. Derfor også de store utslagene for «Andre godstog» og «Kombi-/vognlasttog», særlig utviklingen fra 2022 til 2023. En nærmere analyse av transportstatistikken bekrefter imidlertid at det har vært en nedgang i «Kombi-/vognlasttog», om enn ikke like sterk som tabellen viser. Jernbanedirektoratet jobber nå med å forbedre statistikken for godstransport på bane.

Tabell 4 Utvikling i mengde transportert gods (brutto million volum)

Transportvolum - tusen brutto tonn	2019	2020	2021	2022	2023	Utvikling 2019- 2023	Utvikling 2022- 2023
Andre godstog	2 672	3 912	1 243	970	2 389	-11 %	146 %
Andre industritog	1 154	1 824	2 118	2 533	2 229	93 %	-12 %
Kombi- /vognlasttog	16 752	13 035	16 256	16 672	14 759	-12 %	-11 %
Malm og mineraler	38 233	44 372	43 762	42 268	41 255	8 %	-2 %
Tømmer- og flistog	8 474	5 723	7 223	7 486	7 387	-13 %	-1 %
Totalsum	67 285	68 865	70 602	69 930	68 019	1 %	-3 %

Tabell 5 Utvikling i transportarbeid gods (brutto million tonnkm)

Transportarbeid - millioner brutto tonnkm	2019	2020	2021	2022	2023	Utvikling 2019-2023	Utvikling 2022-2023
Andre godstog	584	460	163	44	463	-21 %	941 %
Andre industritog	63	173	161	165	104	66 %	-37 %
Kombi-/vognlasttog	5 079	5 126	6 116	6 320	5 194	2 %	-18 %
Malm og mineraler	1 371	1 596	1 569	1 514	1 496	9 %	-1 %
Tømmer- og flistog	729	689	996	1 159	1 037	42 %	-11 %
Totalsum	7 827	8 043	9 005	9 203	8 293	6 %	-10 %

### *Jernbanedirektoratets bidrag til resultater og måloppnåelse*

En helhetlig utvikling av togtilbudet innebærer å se alle aktører og innsatsfaktorer i sammenheng. For å oppnå dette har Jernbanedirektoratet arbeidet med ulike faglige beslutningsgrunnlag, etablert et rammeverk for et helhetlig risikostyringssystem (herunder en mer systematisk oppfølging av effektpakkene), forbedret rutetilbudet flere steder i landet, bestilt nytt materiell og bidratt til å få på plass en støtteordning for gods i etterkant av ekstremværet «Hans».

#### **Etablering av et helhetlig risikostyringssystem**

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har direktoratet jobbet med å etablere et helhetlig risikostyringssystem for jernbanesektoren. Selv om vi gjennomfører risikovurderinger i dag, og får rapportert risiko fra noen av aktørene, har GAP-analysen, som ble gjennomført i 2023, vist et forbedringspotensial når det gjelder å avdekke og håndtere risiko.

Konseptskissen for det helhetlige risikosystemet som direktoratet leverte i oktober, og som Samferdselsdepartementet har gitt sin tilslutning til, gir oss et godt utgangspunkt for å nå målene med en helhetlig risikostyring:

- Vi vil få bedre kontroll på risikobildet for jernbanesektoren som helhet.
- Vi får et mest mulig omforent risikobilde i sektoren, og kan også avdekke uenigheter.
- Vi vil komme i forkant og avdekke risikoene mens det fortsatt finnes handlingsrom til å redusere effekten av, eller unngå, uønskede hendelser.
- Vi vil være bedre forberedt når risikohendelser faktisk inntreffer.
- Vi kan sikre og følge opp på virksomme risikoreducerende tiltak.

Foreløpige resultater fra dette arbeidet er nærmere omtalt under «Styring og kontroll i virksomheten» fra side 55.

#### **Systematisk oppfølging av effektpakkene**

En effektpakke består av de prosjekter og tiltak som i sum skal gi en positiv effekt for jernbanen og for samfunnet som helhet, for eksempel flere persontogavganger på en strekning eller bedre kapasitet for godstrafikken. Effektpakkene består av flere innsatsfaktorer, hovedsakelig infrastruktur, togmateriell, trafikkavtaler og rutemodeller. Oppfølgingen av effektpakkene er derfor sentral for å sikre en helhetlig utvikling av jernbanen der alle innsatsfaktorer spiller godt sammen for å realisere avtalte effektmål. Gjennom 2023 ble det derfor jobbet med å kartlegge sammenhengene og avhengighetene mellom innsatsfaktorene for å sikre den helhetlige utviklingen av jernbanetilbudet.

Kostnadsoverskridelser, økt omfang og forsinkelser i bygging av ny infrastruktur har imidlertid krevd stor oppmerksomhet også i 2023. For å sikre et attraktivt jernbanetilbud har direktoratet i større grad vektlagt effekten av effektpakkene i sin oppfølging. Sammen med et økt fokus på risikovurderinger og risikohåndtering, er det i 2023 lagt et godt grunnlag for en mer overordnet og systematisk rapportering og oppfølging av effektpakkene. Dette er et viktig grep for god overordnet prioritering gjennom for eksempel porteføljeprioritering, budsjettinnspill og innspillet til NTP, og vil bidra med riktig og viktig informasjon til det helhetlige risikostyringssystemet som skal implementeres i 2024.

### **Helhetlig plan for håndtering av risiko i ERTMS programmet**

I 2023 fikk direktoratet i oppdrag å lage en helhetlig plan for håndtering av risiko knyttet til innføring av nytt signalsystem (ERTMS).

Planen skal sikre at Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Norske tog og Statens jernbanetilsyn deler relevant informasjon tidlig, har felles forståelse av status og risikobilde for gjennomføringen av prosjektet og hvilke tiltak som samlet sett bør iverksettes i sektoren og hvordan de virker sammen. I oppfølgingen av risikobildet i ERTMS-prosjektet ble det etablert en arbeidsgruppe i tillegg til toppledergruppen. Arbeidsgruppen har ansvaret for å oppdatere risikobildet og foreslå risikoreducerende tiltak, som blir presentert, gjennomgått og forankret i toppledergruppen.

I dette arbeidet har det blitt identifisert flere risikoer knyttet til sektor, infrastruktur og kjøretøy, som i stor grad påvirker planlagte tilbudsforbedringer. De største risikoene er knyttet til utvikling av trafikkstyringsystem, installering av ERTMS-ombordutstyr på kjøretøy (ombygging) og leveranser av signalanlegg.

Jernbanedirektoratet opplever at samarbeidet fungerer godt og etter intensjonen. Det er en omforent forståelse av risikobilde i ERTMS blant alle aktørene, og kunnskapsnivået om ERTMS i sektoren har økt og vi har bedre forståelse av den høye risikoen i programmet og avhengigheter mot planlagte tilbudsforbedringer mv. Sektoren er mer koordinert, og det er større åpenhet rundt utfordringer og diskusjoner av løsninger i fellesskap. Dette er et godt grunnlag for videre samarbeid i 2024, der vi blant annet må konkretisere hvilke valg og prioriteringer som må gjøres fremover.

### **Forbedret rutetilbud med økt frekvens og mulighetene fremover**

Tilbudet på jernbanen justeres den andre søndagen i desember hvert år. Det er Bane NOR som fastsetter rutetilbudet i kapasitetsfordelingsprosessen. Endringene er imidlertid et resultat av Jernbanedirektoratets bestillinger til persontogselskapene med offentlig kjøpt trafikk, fylkeskommunale innspill og togselskapenes egne innspill, samt tekniske føringer fra Bane NOR.

Fylkeskommunene kjenner regionene best, og spiller inn forslag til rutetilbudet via en årlig ruteinnspillprosess. Jernbanedirektoratet koordinerer prosessen. Innspillene fra fylkeskommunene er politisk behandlet og oversendes direktoratet, som vurderer hvilke endringer som er aktuelle basert på samfunnsnyten, markedspotensialet, kapasitet på jernbanenettet og relevante opsjoner i trafikkavtalene. Forslagene formidles deretter til togselskapene som søker om ruteleier hos Bane NOR i kapasitetsfordelingsprosessen. Enkelte forslag medfører behov for økt offentlig kjøp gjennom statsbudsjettet, slik at det i dialogen tas forbehold om at endringen blir godkjent gjennom behandlingen av statsbudsjettet. Gjennomførte og besluttede ruteendringer i 2023 kan leses ut av tabell 6.

I juni 2023 signerte Jernbanedirektoratet og Vygruppen avtale om all togtrafikk på Østlandet, fordelt på to trafikkavtaler (Østlandet 1 og 2).

Tabell 6 Tilbudsutvikling i trafikkpakkene over tid. Endringer som trådte i kraft 2023 er uthøvet.

Trafikk-avtale	Gjennomførte/besluttede tilbudsforbedringer	Mulige tilbudsforbedringer i trafikkavtalene
Go-Ahead Norge	En økning fra 60- til 30-minutters frekvens for lokaltog på Jærbanen lørdager og søndager fra 2022.  En økning fra 7 til 8 daglige avganger hver vei på Arendalsbanen fra 2020.	En økning fra 7 til 8 gjennomgående avganger Oslo-Stavanger på hverdager.
SJ Norge	En økning fra 4 til 6 daglige avganger for fjerntog Oslo-Trondheim (Dovrebanen) fra 2021/22.	Nytt gjennomgående togtilbud Trondheim-Storlien (Stockholm) fra 2025. Forutsetter elektrifisering av Meråkerbanen.

Trafikk-avtale	Gjennomførte/besluttede tilbudsforbedringer	Mulige tilbudsforbedringer i trafikkavtalene
	<p>En økning fra 2-time til timefrekvens på Trønderbanen etter kl. 19 på hverdager fra 2022</p> <p>En økning fra 2-timers til timefrekvens på Trønderbanen lørdager og søndager fra desember 2024.</p> <p><b>Gjenåpning av Kvitfjell stasjon fra 2023.</b></p>	<p>En økning fra 6 til 7 daglige avganger for fjerntog på Dovrebanen. En ekstra avgang hver vei på Rørosbanen for å gi tilnærmet 2-time frekvens mellom Hamar og Røros. En ekstra avgang hver vei Trondheim-Røros.</p> <p>En økning fra 4 til 6 avganger hverdager på Raumabanen.</p>
Vy tog Vest	<p>En økning fra 4 til 6 daglige avganger for fjerntog Oslo-Bergen fra mai 2024.</p> <p>Supplerende kveldsavganger Bergen-Voss fra desember 2024 som første trinn for å oppnå tilnærmet timefrekvens.</p> <p>Etablering av 15-min. frekvens i grunnrute Bergen-Arna fra mai 2024 (knyttet til ferdigstilling av ny tunnel gjennom Ulriken).</p>	Ytterligere forbedring av rutetilbudet Bergen-Voss for å gi tilnærmet timefrekvens. Planlegges fra desember 2025 forutsatt finansiering.
Vygruppen - Østlandet 1	<p><b>Forbedret helgetilbud på linje L2 Ski-Stabekk (fra 30- til 15-min frekvens lørdager) fra desember 2023.</b></p> <p><b>Rushtidsavganger Kolbotn-Oslo S er forlenget til/fra Ski fra desember 2023 (4 avganger hver retning).</b></p> <p><b>Forbedret helgetilbud på linje R22 Oslo S – Mysen/Rakkestad fra desember 2023. Timefrekvens hele helgen.</b></p> <p><b>Supplerende rushtidsavganger på linje R21 Moss-Oslo S/Stabekk fra desember 2023.</b></p> <p>Timefrekvens Oslo-Gjøvik fra desember 2024 (forutsatt at ERTMS tas i bruk Roa-Gjøvik).</p>	Supplering med ytterligere rushtidsavganger på linje R21 Moss-Oslo S for å gi 15-minutters frekvens i rushtid.
Vygruppen - Østlandet 2	<p><b>Bedre helgetilbud i Oslokorridoren fra desember 2023 (R13 Drammen-Dal får 30-minutters frekvens hele helgen og R14 Asker-Kongsvinger får timefrekvens hele helgen). I tillegg suppleres det med helgeavganger på linje RE10 Lillehammer-Drammen og RE11 Skien-Eidsvoll slik at det kjøres normalfrekvens nesten hele helgen.</b></p>	<p>Fire tog i timen mellom Oslo og Tønsberg fra desember 2025. Linje RE10 Lillehammer-Drammen og R13 Dal-Drammen forlenges til Tønsberg.</p> <p>Forlengelse av 10-minuttes systemet fra Asker til Drammen fra desember 2025. Linje R14 Kongsvinger-Asker forlenges til Drammen.</p> <p>To tog i timen mellom Oslo og Hamar fra desember 2027. Linje RE11 Skien-Eidsvoll forlenges til Hamar.</p> <p>Nye regiontogavganger Drammen-Oslo S-OSL i 2028 etter utløpt konsesjonsavtalen med Flytoget.</p>

## Dialogmøter med fylkeskommunene

Jernbanedirektoratet gjennomfører ett til to dialogmøter i året med hver av fylkeskommunene hvor tog er en del av transporttilbudet. Møtene er en arena for gjensidig informasjonsutveksling og dialog om rutetilbudet og kollektivtransporten som helhet. Møtene oppleves som konstruktive, og er svært viktige for samarbeidet om kollektivtilbudet.

Eksempler på temaer som gjennomgås er persontogtilbudet, ruteinnspillsprosessen, kundetilfredshet, rute-, takst- og billettsamarbeid, arbeid med Nasjonal transportplan, KVVU-er som direktoratet har ferdigstilt, eller strategier og planer som fylkeskommunene arbeider med.

I 2023 ble det gjennomført møter med Agder, Innlandet, Møre og Romsdal, Nordland, Rogaland, Vestfold og Telemark, Viken, Trøndelag og Vestland fylker.

### **Miljøstøtte til godstransport på bane blir forlenget i ytterligere fem år**

Regjeringen har, etter anbefaling fra Jernbanedirektoratet, besluttet å videreføre miljøstøtteordningen til godstransport i ytterligere fem år. Bakgrunnen for beslutningen er godsoperatørens utfordrende økonomiske situasjon og at gods på bane fremfor på vei gir betydelige miljøgevinster. Den nye ordningen vil dermed gjelde frem til 30. juni 2028. Støtteordningen omfatter kommersiell godstransport på norsk jernbane innen kombinerte transporter og vognlasttransporter.

Siden støtteordningen ble innført i 2019, er det utbetalt til sammen ca. 440 millioner kroner til seks togoperatører (se tabell 7). Støtten tildeles på bakgrunn av gjennomførte netto tonnkilometer, med to forskjellige kilometersatser avhengig av om transporten skjer med elektriske eller dieseldrevne tog.

Tabell 7 Utbetalt, omsøkt og budsjettert godsstøtte 2019-2023

Godsselskap	2019	2020	2021	2022	2023
CargoNet	39 336 312	53 998 013	56 420 724	55 239 410	59 929 748
Green Cargo	20 471 933	28 566 284	31 721 090	33 934 532	20 417 114
Grenland Rail	0	122 835	1 109 998	602 166	224 836
Hector Rail	100 488	140 317	195 578	163 066	164 804
OnRail	0	0	467 890	2 275 896	10 290 205
Tågakeriet AB	91 267	84 995	84 720	84 930	59 036
<b>Sum utbetalt</b>	<b>60 000 000</b>	<b>82 912 444</b>	<b>90 000 000</b>	<b>92 300 000</b>	<b>91 085 743</b>
<b>Sum søknader</b>	<b>83 529 818</b>	<b>82 912 444</b>	<b>90 720 443</b>	<b>97 869 750</b>	<b>91 085 743</b>
<b>Sum budsjettert</b>	<b>60 000 000</b>	<b>87 870 000</b>	<b>90 000 000</b>	<b>92 300 000</b>	<b>94 900 000</b>

Ekstremværet «Hans», og påfølgende styrtregn og flom flere steder i Sør-Norge, rammet gods på bane særlig hardt. Bru-kollapsen på Dovrebanen i august gjorde at banestrekningen ble stengt for gjennomgående trafikk<sup>7</sup>. Et raskt og godt samarbeid i sektoren gjorde at godstog ble prioritert foran persontrafikk på Rørosbanen. Dette har bidratt til at deler av godstransporten kunne fortsette på bane, men operatørene opplevde likevel negative økonomiske konsekvenser. Derfor ble en ny midlertidig støtteordning opprettet, med et budsjett på 120 millioner kroner i 2023. Ved årsskiftet var 73 millioner kroner utbetalt, og Jernbanedirektoratet har søkt om å overføre resterende midler for å kunne dekke opp søknader som er ventet å komme fra godsoperatørene i 2024.

### **Fornyelse av togparken er i gang**

Leveranse av total 150 Flirt togsett ble avsluttet i 2022, og våren 2023 ble 25 nye lokal- og regiontog bestilt fra Alstom (seks lokaltog og 19 regiontog). Disse kommer i tillegg til de 30 nye lokaltogene som ble bestilt under samme kontrakt i 2022. De nye togene er viktige for driftsstabiliteten, komforten og kapasiteten i lokal- og regiontogtilbudet, da de skal erstatte kjøretøy som har passert sin tekniske levetid, og samtidig muliggjøre en rekke planlagte tilbudsforbedringer. Etter planen skal de første togene settes i trafikk på Østlandet i fjerde kvartal 2025. Fordeling av nye lokaltog på linjene L1 og L2 avhenger av når nødvendige stasjonstiltak på de to linjene er ferdigstilt<sup>8</sup>. Fremdriften i togleveransen er viktig for planlagte tilbudsforbedringer og stabilitet i togtilbudet, og følges derfor nøye opp av direktoratet og Norske tog.

I tillegg ble det i februar 2023 bestilt 17 nye fjerntog fra Stadler som skal erstatte dagens materiell (lokomotiv og vogn) på Bergens-, Sørlands-, Dovre- og Nordlandsbanen. Høsten 2023 ble det gjort

<sup>7</sup> Forventes gjenåpnet sommeren 2024.

<sup>8</sup> Jernbanedirektoratet behandler nå en endringsmelding fra Bane NOR om ferdigstillelse av infrastrukturiltakene. Det er i endringsmeldingen lagt til grunn at L1 ferdigstilles i løpet av 2025, og L2 i løpet av 2026.

endringer i bestillingen for å gjøre togene mer tilgjengelige slik at rullestolbrukere også vil få tilgang til familievogn og flex-område. I tillegg blir det flere rullestolheiser, flere HC-toaletter, samt et større oppholdsområde. Disse endringene er positive for målgruppen, men medfører en forsinkelse i leveransen på seks måneder. Første tog skal etter planen settes i trafikk sommeren 2027.

Etter anmodningsvedtak i Stortinget 21. november 2023 skal det vurderes om tog til Rørosbanen skal inngå i en opsjonsutløsning i fjerntogkontrakten, eller om det vil være mer hensiktsmessig å benytte lokal- og regiontogkontrakten for å imøtekomme behovet for nye kjøretøy på denne banestrekningen.

Noen av dagens kjøretøy på Rørosbanen har passert sin tekniske levetid. Dette medfører økt vedlikeholdsbehov og redusert driftsstabilitet. Det er derfor viktig at nytt togmateriell til Rørosbanen leveres til avtalt tid og kvalitet.

Det også viktig at større og mindre igangsatte oppgraderingsprosjekter på eksisterende kjøretøy gjennomføres til avtalt tid, pris og kvalitet. Midtlivsoppgradering av Type 72, som i dag trafikkerer lokaltogstrekninger på Østlandet og Jærbanen, er i gang, og vil innebære en betydelig forbedring i kvalitet, komfort og design. Disse forbedringene vil komme både passasjerer og togoperatører til gode. Det forventes at første oppgraderte tog er i trafikk fra sommeren 2024.

### *Vurdering av måloppnåelsen*

Jernbanedirektoratet skal være en drivkraft i arbeidet for helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud. Dette er i utgangspunktet et mål om aldri nås fullt ut, da vi alltid vil tilstrebe å videreutvikle jernbanetilbudet i takt med samfunnets behov for transport. Arbeidet med dette målet krever derfor kontinuerlig forbedring og tilpasning av våre aktiviteter. I 2023 har vi tatt viktige grep for å møte utfordringene som truer måloppnåelsen både på kort og lang sikt:

- håndtering av ekstremværet og andre hendelser har resultert i omprioritering av sporkapasitet slik at denne blir utnyttet på en hensiktsmessig måte for å ivareta både person -og godstransporten.
- gjennom tettere oppfølging av effektpakkene, kartlegging av sammenhenger og avhengigheter, og større fokus på å håndtere risiko i sektoren, sikrer vi et bedre grunnlag for å realisere det fremtidige tilbudet.

# God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

## Driftsstabilitet for person og gods

Resultat for driftsstabilitet i 2023 ble vesentlig lavere enn sektormålene som er fastsatt i NTP, og svakere enn i 2022. Flere større enkelthendelser, og feil på kjøretøy og tog som kommer forsinket fra utlandet, har påvirket driftsstabiliteten negativt. Mange innstillinger skyldes også høy aktivitet i investeringsprosjekter, fornyelsesarbeider og stenging av infrastruktur for arbeider i spor.

Tabell 8 Driftsstabilitet – regularitet, oppetid og punktlighet i prosent

Indikatorer / styringsparameter	NTP 2022-2033		2022				2023			
	Mål	Langsiktig mål	T1	T2	T3	2022	T1	T2	T3	2023
Regularitet	≥ 97,7	≥ 98,0	96,6	95,6	93,2	<b>95,1</b>	94,8	92,8	93,8	<b>93,9</b>
Oppetid	≥ 99,1	≥ 99,3	99	98,8	98,8	<b>98,8</b>	98,7	98,8	98,9	<b>98,8</b>
Punktlighet										
Punktlighet persontog	≥ 90,0	≥ 90,0	90,2	87,2	85,8	<b>87,8</b>	87,5	88,1	87,2	<b>87,6</b>
Punktlighet Gardermobanen	≥ 96,0	≥ 96,1	94,6	93	90,5	<b>92,5</b>	91,8	91,3	91,3	<b>91,4</b>
Punktlighet godstog <sup>9</sup>	≥ 90,0	≥ 90,0	76	77	75,2	<b>76,1</b>	71,3	80,7	75,3	<b>75,5</b>

## Regularitet

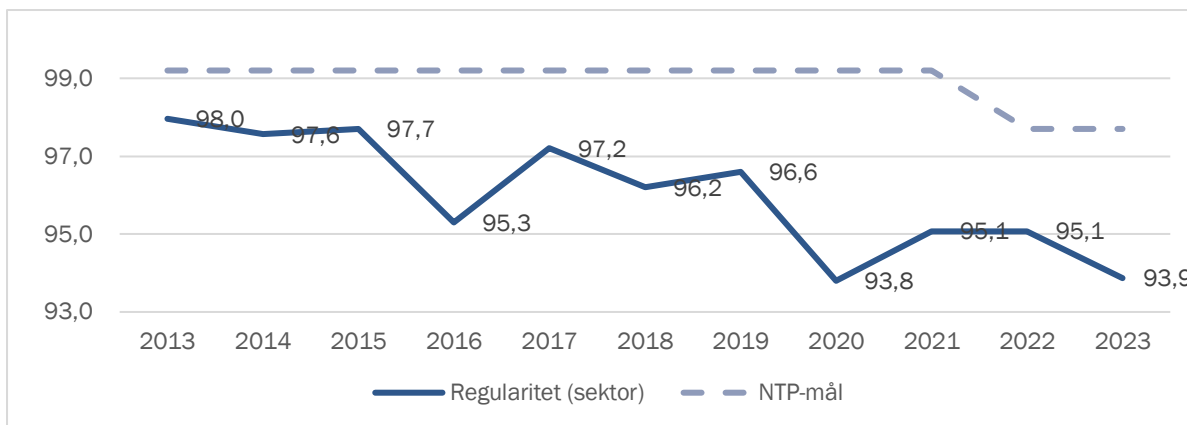
Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, og inkluderer bare persontog. Innstillinger grunnet planlagt arbeid utgjorde om lag 70 prosent<sup>10</sup> av alle innstillinger i 2023, og er ikke inkludert i beregningen av regularitet. Dette fordi slike innstillinger normalt planlegges i god tid, og det settes opp alternativ transport. Antall innstilte tog som følge av planlagte arbeider i 2023 lå vesentlig over foregående år, og reflekterer det høye aktivitetsnivået på jernbanen.

Regulariteten påvirkes vesentlig av store enkelthendelser. Om lag 28 100 innstilte tog skyldes disse hendelsene, og bidrar til at regulariteten i 2023 ender på 93,9 prosent. Dette er vesentlig lavere enn sektormålet på 97,7 prosent. Av disse innstillingene var 63 prosent delinnstillinger<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Godstog uten LKAB (malmtog på Ofotbanen).

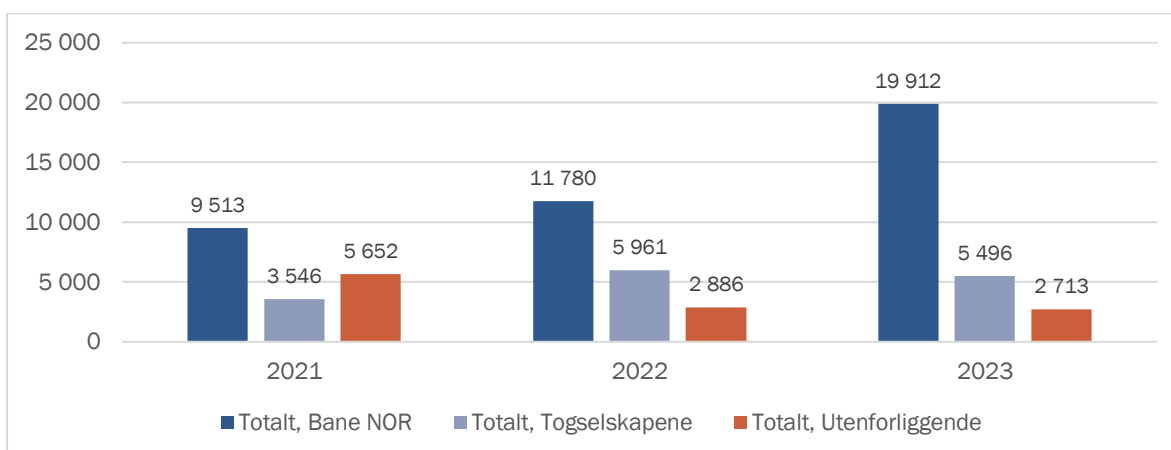
<sup>10</sup> Antall innstillinger som følge av planlagte arbeider var i 2023 på 65 100. Av disse var 83 prosent delinnstillinger (se forklaring i note 11).

<sup>11</sup> Et delinnstilt tog kjører deler av ruten sin, for eksempel ved at det innstilles stopp på enkelte stasjoner og/eller togene snur for å «ta inn» en forsinkelse. Både hel- og delinnstillinger er med i beregningen av regularitet, men det gjøres ingen vektning av de to.



Figur 4 Regularitet på jernbane i 2013-2023

Antall innstillinger som skyldes hendelser som kategoriseres innenfor Bane NORs ansvarsområde, har økt betydelig i 2023. Ekstremværet «Hans» og stenging av Follobanen var hovedårsaker til dette. Det var en liten reduksjon i togselskapenes andel av innstillingene fra 2022 til 2023. Dette skyldes at 'Planforutsetninger ikke oppfylt<sup>12</sup>' og 'Manglende personell' ble redusert, samtidig som antall feil på kjøretøy økte.



Figur 5 Antall innstilte persontog (eksklusiv planlagte innstillinger) - fordelt på årsakskoder

Regularitet i 2023 har variert mye på de ulike banestrekningene, med Lokaltog Bergen–Arna på topp med 99,3 prosent og Dovrebanen langdistanse på bunn med 64,1 prosent.

Det er kun Lokaltog Bergen–Arna, Vossebanen, Østfoldbanen, Lokaltog Stavanger (Jærbanen) og Flåmsbana med en regularitet bedre en NTP-målet på 97,7 prosent.

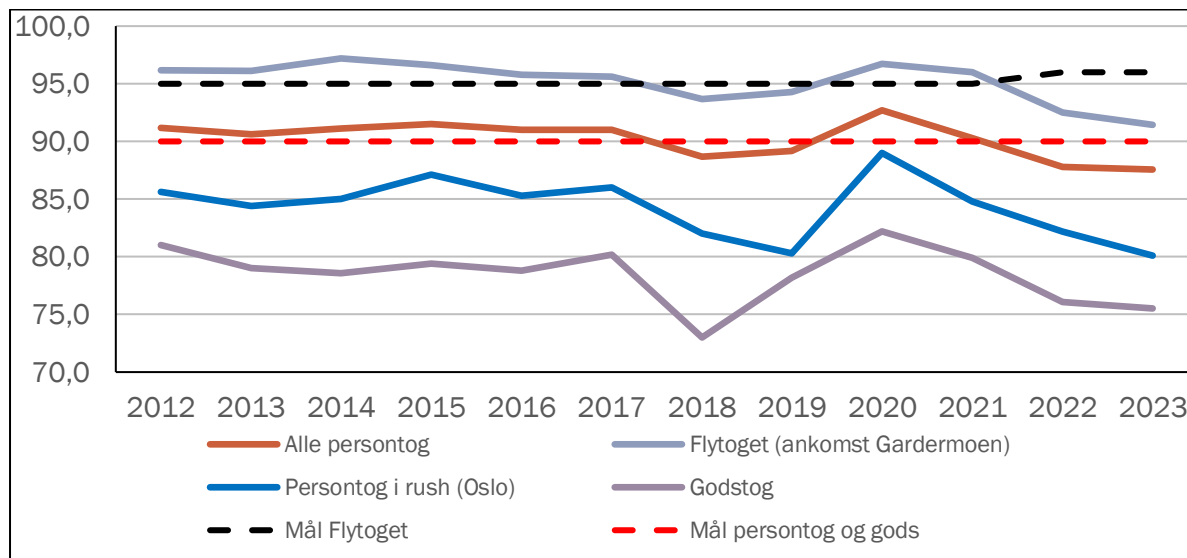
Regulariteten har stort sett ikke endret seg så mye fra 2022 til 2023, med unntak av en stor forbedring på rundt 25 prosent over Storlien og over Vassijaure (Ofotbanen), og en markant nedgang i regularitet, 26-34 prosent, på Rørosbanen langdistanse, Raumabanen langdistanse og Dovrebanen langdistanse.

<sup>12</sup> Tog kjører for sakte eller med nedsatt hastighet (saktekjøring), innstillinger grunnet manglende kjøretøy eller for å ta inn forsinkelser mv.



### Punktlighet

Punktlighet måles som andelen av persontog som kommer i rute<sup>13</sup> til endestasjonen, og påvirkes normalt i mindre grad av de store hendelsene i infrastrukturen. I 2023 var dette et unntak: Hendelser som ekstremværet «Hans», stengingen av Follobanen, brudd på grunn av arbeider Voss stasjon oktober, og kontaktledning (KL) feil/nedrivninger, har påvirket punktligheten betraktelig.



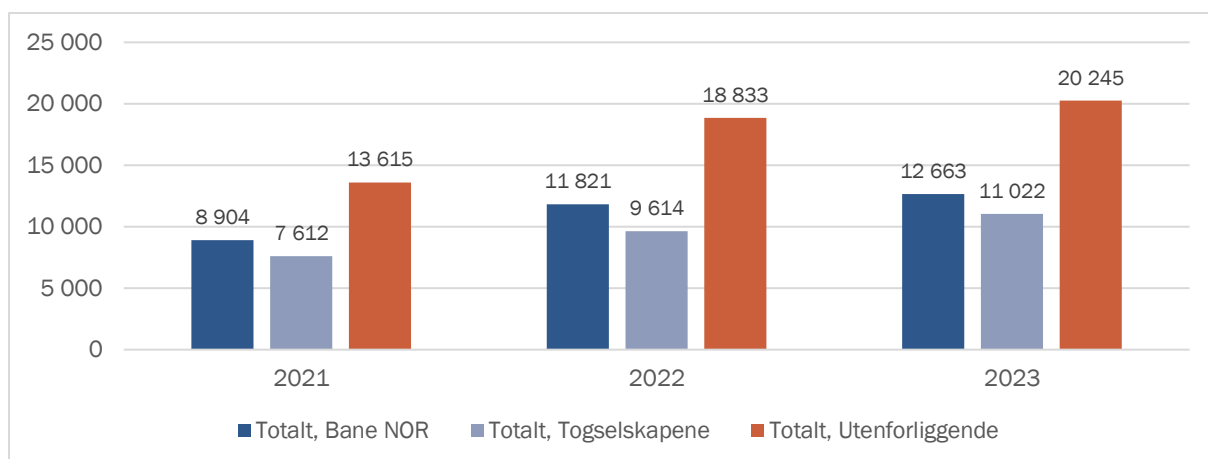
Figur 6 Punktlighet på jernbane i perioden 2012 – 2023.

I 2023 forårsaket forsinkede tog til sammen ca. 44 000 forsinkelsestimer. Dette var en økning på ni prosent sammenliknet med 2022, og 46 prosent sammenliknet med 2021.

Bane NOR var direkte ansvarlig for 29 prosent av forsinkelsestimerne – tilsvarende om lag 12 600 forsinkelsestimer. Det er fortsatt feil på bane og signalanlegg som resulterer i flest forsinkelser.

Togselskapene var direkte ansvarlig for om lag 25 prosent av forsinkelsestimerne. Materiell for sent fra hensetting, og feil på kjøretøy resulterte i flest forsinkelsestimer i 2023, om lag 7 600 timer. Det var en negativ utvikling når det gjelder materiell sendt fra hensettingsspor sammenliknet med 2022.

<sup>13</sup> 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. For Gardermobanen måles punktlighet for andel flytog som ankommer Gardermoen i rute.



Figur 7 Forsinkelsestimer totalt – fordelt på årsakskoder

Resultatet for **punktlighet for persontog** i 2023 ble 87,6 prosent, som var en liten nedgang fra 2022. Dette var vesentlig lavere enn NTP-målet på 90,0 prosent, og det svakeste resultatet i perioden 2017-2023.

Det var store variasjoner i punktlighet (persontog til endestasjon og Oslo S) for de ulike banestrekningene – fra Sørlandsbanen (langdistanse) på 65 prosent til Lokaltog Bergen (Arne) 96 prosent. Det var kun Østfoldbanen, Lokaltog Salten og Lokaltog Bergen (Arna) som oppnådde punktlighet bedre en NTP-målet på 90 prosent.

Det var en markant forbedring av punktligheten fra 2022 til 2023 på Nordlandsbanen Langdistanse, Lokaltog Trondheim (Trønderbanen), Lokaltog Salten og Østfoldbanen med forbedringer i størrelsesorden 3,2-8,6 prosent. Utvikling av punktligheten har også gått i riktig retning for banene Bergensbanen Langdistanse, Lokaltog Bergen (Arna) og Gjøvikbanen.

Vestfoldbanen (80,3 prosent), og Sørlandsbanen langdistanse (65 prosent), hadde en betydelig nedgang i punktligheten på henholdsvis 7,3 og 8,9 prosent fra 2022 til 2023.

**Punktlighet for Gardermobanen** ble 91,4 prosent i 2023. Dette er vesentlig lavere enn målet som er 96,0 prosent, og en nedgang på om 1,1 prosent fra 2022. Resultatene ble påvirket av et svakt resultat i august og september. Infrastrukturfeil, saktekjøringer, ekstremvær «Hans» og styrtregn har bidratt til store utfordringer.

**Punktligheten for godstog<sup>14</sup>** i 2023 ble 75,5 prosent, som er en nedgang på 1 prosent fra 2022. Det er kun 2018 som hadde et svakere resultat.

Det er kun gods på strekningen Brevikbanen (92,9 prosent) som oppnår punktlighet i henhold til NTP-målet på 90 prosent. Det er en forbedring på 2,5 prosent fra 2022. Gods på Vestfoldbanen har dårligste resultat med 62,5 prosent. Det har vært store utfordringer med avgangspunktligheten Alnabru i hele 2023. Tredje tertial var på 72,1 prosent, blant de laveste resultatene i tredje tertial siden 2010.

Feil på togmateriell er en økende utfordring, spesielt for godstog. Feil på godstog påvirker også driftsstabilitet for persontog.

### Oppetid

Oppetid<sup>15</sup> ble i 2023 98,8 prosent, lavere enn sektormålet på 99,1 prosent. Resultatet var på samme nivå som 2022. Oppetid påvirkes i stor grad av samme faktorer som punktlighet, vi viser derfor til omtalen under punktlighet for årsaker til resultatet.

<sup>14</sup> uten LKAB

<sup>15</sup> 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.

### Endring i reisetid

Etter hvert som tilbudsforbedringer i en effektpakke ferdigstilles, skal effekten av disse i henhold til rapporteringskravene fra Samferdselsdepartementet, rapporteres som endring i gjennomsnittlig reisetid.

Reisetidsbesparelsen beregnes som endring i ombordtid og ventetid mellom rutetabellen som forelå året før ferdigstillelse av effektpakken, og rutetabellen som foreligger året etter ferdigstillelse.

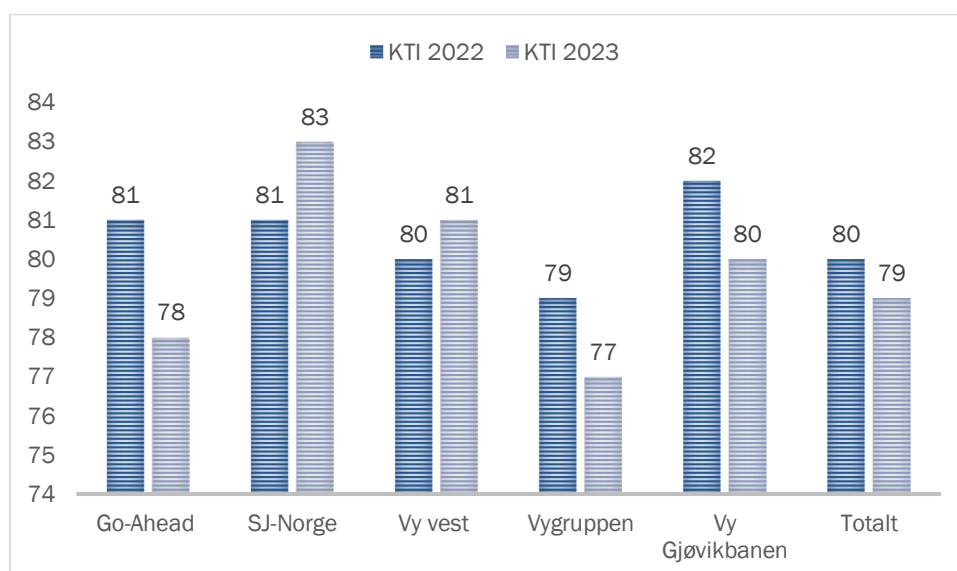
I 2023 ble én effektpakke delvis realisert. Tabell 9 viser endring i reisetid og ventetid som følge av tilbudsforbedringer knyttet til dobbeltspor Venjar-Langset (del av effektpakken «Flere og raskere tog på Dovrebanen, Oslo-Hamar»). I tillegg til reisetidsbesparelsen rapporterer Bane NOR også om bedre punktlighet og økt kapasitet etter åpningen av dobbeltsporet.

Tabell 9 Endring i gjennomsnittlig reisetid

År	Effektpakke	Endring ombordtid iht. tilbudsboka (tilbudsbeskrivelse)	Realisert endring ombordtid grunnrute	Realisert endring ombordtid rush	Endring ventetid iht. tilbudsboka (tilbudsbeskrivelse)	Realisert endring ventetid grunnrute	Realisert endring ventetid rush
2023	Dobbeltspor Venjar-Langset (relasjon Oslo S-Hamar)	-2 min	- 5,25 min	-4,85 min	-	-	-

### Passasjerene er fortsatt fornøyde, selv med en liten nedgang fra 2022.

Kundetilfredshetsundersøkelser<sup>16</sup> viser at de som reiste med toget totalt sett var mindre fornøyde i 2023 enn i 2022.



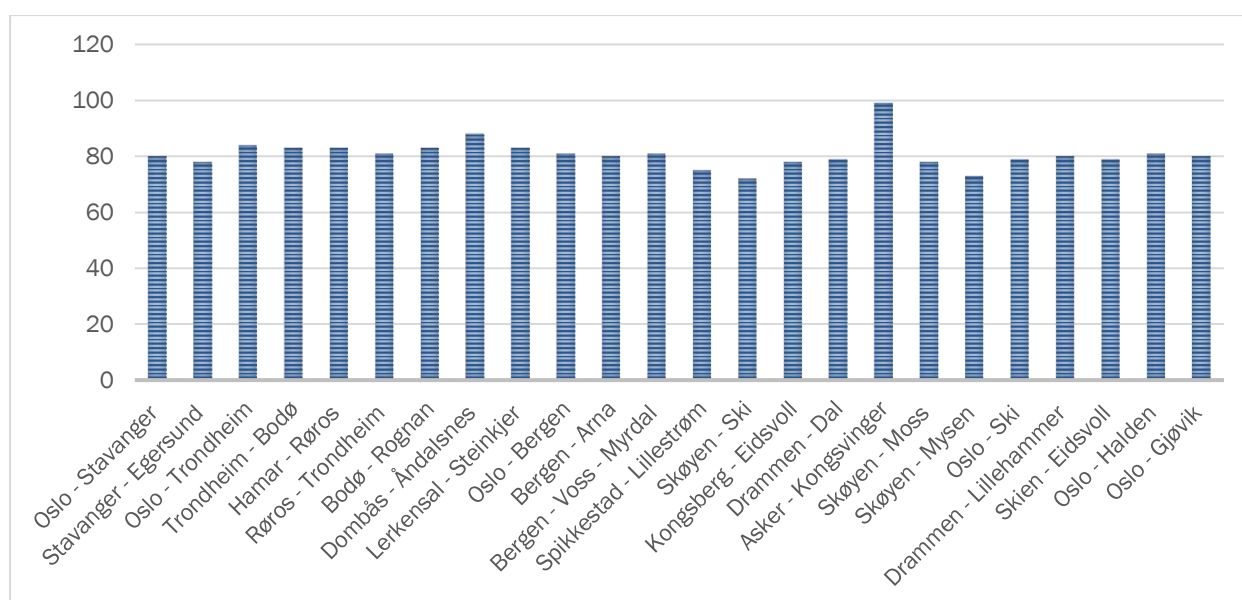
Figur 8 Kundetilfredshet per togselskap

<sup>16</sup> Vedlegg 4 gir oversikt over de kundetilfredshetsmålinger Jernbanedirektoratet gjennomfører. Tall over 70 karakteriseres som et godt resultat.

Ser vi på fordelingen mellom togoperatørene, trekker Vygruppen (på Østlandet) og Go-Ahead Norge ned landsgjennomsnittet<sup>17</sup>. Nedgangen i kundetilfredsheten for Go-Ahead Norge skyldes i stor grad svakere driftsstabilitet (punktlighet og regularitet), hovedsakelig som følge av problemer på infrastrukturen og materiellet på Sørlandsbanen. Lavere kundetilfredshet på Østlandet kan forklares med utsatt åpning av Follobanen, ettersom Bane NOR måtte utbedre infrastrukturen mellom Oslo S og Østfold- og Follobanen frem til sommeren 2023. Arbeidet ble ferdigstilt i slutten av juli og har løftet punktlighetsresultatet på flere av linjene etter sommeren. Kundetilfredsheten fulgte med og var på det høyeste nivået for året (80 poeng i perioden juli/august).

Punktlighet er viktig ved valg av transportmiddel, og har dermed mye å si for tilfredsheten. Analysene viser at det er et stort forbedringspotensial knyttet til punktlighet på tvers av togoperatørene, i tillegg til informasjon på stasjonen og om bord. Dette er noe togoperatørene i større grad bør vektlegge i tiden som kommer.

Ser vi på målingene strekningsvis, har SJ Norge (Trafikkpakke 2 Nord) hatt en oppgang. De leverer best i landet på tross av at f.eks. Dovrebanens punktlighet bare ligger i midtsjiktet for 2023. Dette viser at punktlighet alene ikke er det viktigste for de reisende, men at god avvikshåndtering kan bidra til en god kundeopplevelse.



Figur 9 Kundetilfredshet per strekning

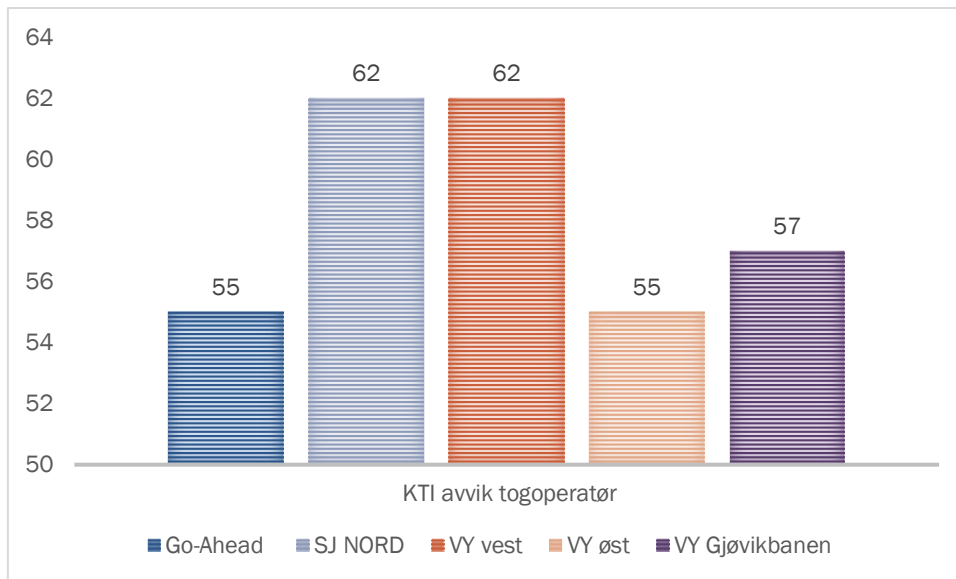
### Kundetilfredshet ved avvik

I 2023 har vi målt kundetilfredshet ved avvik både for de leveranseområdene Bane NOR er ansvarlig for og tilsvarende for togselskapene. Direktoratet vil måle utviklingen over tid for å vurdere om tiltakene i programmet for bedre avvikshåndtering og kundeopplevelser har effekt. KTI avvik for togoperatørene var på 57 poeng og KTI avvik for Bane NOR var på 63 poeng<sup>18</sup>.

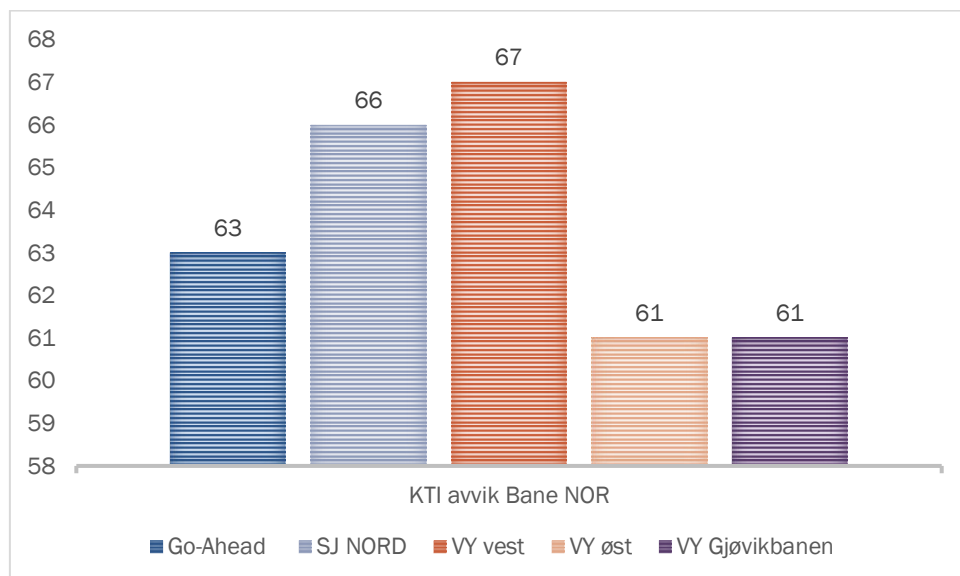
Ettersom denne rapporteringen ble gjort for første gang i 2023, har vi ikke noe sammenligningsgrunnlag. Vi forventer å kunne vurdere utviklingen i kundetilfredshet når vi har fått gjennomført de samme undersøkelsene i 2024.

<sup>17</sup> Beregning av landsgjennomsnittet («Totalt») innebærer en vektning basert på antall passasjerer, hvilket betyr at for eksempel Vygruppens toglinjer på Østlandet får relativt stor betydning i beregningen.

<sup>18</sup> Se vedlegg 4 for en nærmere forklaring på avviksindikatorene.



Figur 10 KTI avvik togoperatørene



Figur 11 KTI avvik Bane NOR

## Jernbanedirektorats bidrag til resultater og måloppnåelse

### Vi kartlegger kundens opplevelse av togtilbudet og utvikler metodene kontinuerlig

Jernbanedirektoratet kartlegger kundens opplevelse av togtilbudet, både i normalt drift og ved avvik. Dette er viktig i oppfølgingen av togselskapene og Bane NOR slik at den totale innsatsen i sektoren tar høyde for kundenes opplevelser av togtilbudet.

Kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) gjennomføres fire ganger per år, og omhandler renhold, informasjon på toget, ombordpersonalet, informasjon ved avvik, opplevd punktlighet og alt i alt tilfredshet. Dette danner grunnlag for kundetilfredshetsindekser (KTI) for de ulike leveranseområdene av togtilbudet<sup>19</sup>.

I utgangspunktet blir respondentene spurt om å svare for den reisen de er på når de blir rekruttert til undersøkelsen. I 2023 ble det gjort justeringer ved at respondentene også ble spurt om å svare for en reise

<sup>19</sup> Respondentene velges ut ifra et tellesystem om bord i toget slik at vi får et tilfeldig utvalg. Det er ca. 6 000 reisende som svarer per runde, totalt ca. 24 000 svar i løpet av året. Resultatet vises som en indeks (0-100).

gjennomført i løpet av de siste to ukene. Dette for å få flere respondenter til å svare og gi verdifull innsikt i hvordan avvikshåndtering blir vurdert av kundene, for å finne riktige tiltak.

I tillegg har vi, i samarbeid med togoperatørene og Bane NOR, utviklet egne indekser, *KTI avvik togoperatør* og *KTI avvik Bane NOR*, for å måle kundetilfredsheten som de selv har ansvaret for. For mer informasjon om alle undersøkelsene se vedlegg 4.

### **Programmet for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik**

Vi har i 2023 arbeidet videre med implementeringen av programmet som har som formål å forbedre driftsstabiliteten på jernbanenettet og kundeopplevelsene i avvikssituasjoner. Målene skal nås gjennom å:

- Samle sektoren om et felles utfordringsbilde og en helhetlig tiltaksplan.
- Fasilitere samarbeid mellom aktørene i sektoren.
- Følge opp og koordinere gjennomføringen av tiltak i tiltaksplan for driftsstabilitet og tiltaksplan for kundeopplevelse.
- Følge opp effekter av programmet og de enkelte tiltakene.

Selv om det er vanskelig å måle direkte effekter av programmet etter kun ett års drift, har vi identifisert viktige gevinster som vil kunne bidra positivt i det videre arbeidet: En bedre forståelse av, og økt tillitt til sektoraktørenes roller og perspektiver, samt økt kunnskapsdeling og omforent forståelse av utfordringene og hvilke tiltak som er viktigst.

#### **Oppfølging av avvikshåndtering ved ekstreme værhendelser:**

I Jernbanedirektoratets rapport oversendt Samferdselsdepartementet 1. desember 2023 («Vurdering av tiltak for å opprettholde transportfunksjoner ved ekstraordinære naturhendelser», svar på supplerende tildelingsbrev 4/2023) er det foreslått flere tiltak på kort og mellomlang sikt, for eksempel: en tydeligere beskrivelse av samhandling mellom jernbaneaktørene, en beredskapsfunksjon i Jernbanedirektoratet, og et samarbeid mellom togselskaper om felles bruk av buss. Tiltakslisten vil også i stor grad være relevant ved krevende vinterforhold som vi opplevde på Øst, Sør- og Vestlandet i januar 2024.

## **Vurdering av måloppnåelsen**

Jernbanedirektoratet har en pådriverrolle for å følge opp tiltaksplanen for driftsstabilitet og avvikshåndtering og koordinere aktørene i sektoren for å bedre kundeopplevelsen. Hvorvidt vi har lykket med dette kan måles og vurderes basert på de ovennevnte kundetilfredshetsundersøkelsene, og NTP-målene for regularitet, punktlighet og oppetid.

Den etablerte programstrukturen for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik har til nå bidratt til et tettere og mer strukturert samarbeid i sektoren. Flere av tiltakene i programmet gir ikke umiddelbare effekter, men legger til rette for å hente ut effekter over tid. Eksempler på dette er felles mål bilde for reiseinformasjonsflyt og kundeinformasjonsprogrammet (KIP) som Bane NOR er ansvarlig for. Begge disse tiltakene vil på sikt bidra til å gi de reisende riktig, rask, lik og nyttig informasjon i avvikssituasjoner.

Med normalisert trafikk etter pandemien, og forbedringer i togtilbudet, viser resultatene for året at det er utfordrende å balansere mellom høy kapasitetsutnyttelse og god driftsstabilitet. Flere tog i trafikk og et stort vedlikeholdsetterslep medfører økt risiko for forstyrrelser i driftsstabiliteten. Økt satsing på drift og vedlikehold vil kreve bedre planlegging og koordinering av planlagte brudd for å sikre gode alternative transportløsninger for å opprettholde transporttilbudet og kundetilfredsheten.

## **SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans**

En stor del av Jernbanedirektoratets ressurser benyttes til å fylle rollen som Samferdselsdepartementets fagorgan for jernbane. Beslutningsgrunnlagene til departementet skal være av høy kvalitet, leveres til rett tid og være relevante for departementet og sektoren. Utredningsarbeidet må kunne begrunnes i styringsmålene, og skal lede til konkrete resultater som kan følges opp i etterkant.

Felles for alle våre faglige vurderinger er at samfunnsøkonomiske analyser skal legges til grunn på tvers av alle fagområder, og samfunnsøkonomi skal vektlegges ved valg av løsninger og anbefalinger.

### *Jernbanedirektoratets bidrag til resultater og måloppnåelse*

#### **Målrettet arbeid for å sikre gode beslutningsgrunnlag**

Helhetlig utvikling av togtilbudet oppnås når man ser sammenhengen mellom alle aktører og innsatsfaktorer. For å oppnå dette har Jernbanedirektoratet arbeidet med ulike faglige beslutningsgrunnlag.

*Ny rutemodell for Østlandet* er et arbeid som har pågått i store deler av 2023, og viser hvilket potensial og muligheter det er for å lage en ny rutemodell etter at effektpakke «Flere tog i Oslo-navet» er ferdigstilt, og flytoget er integrert i regiontogtilbudet. Resultatet kan bli en videreutviklet ruteplan til nytte for passasjerer på hele Østlandet, ikke bare de som trafikkerer på strekningen mellom Drammen og Oslo Lufthavn.

*Bedre utnyttelse av sporkapasitet:* Jernbanenettet i Norge har begrenset kapasitet og fordelingen av ruteleier foregår gjennom en kapasitetsfordelingsprosess. To utredninger<sup>20</sup> har sett på om det finnes muligheter til å gjøre endringer i regelverket for å få til en bedre utnyttelse av sporkapasiteten. Endringer i prioriteringer kan fordele ruteleier på en mer effektiv måte. Arbeidet har gitt oppdatert kunnskap om avveininger mellom nytten av ruteleier for gods og persontrafikk, og anbefalinger om bruk av samfunnsøkonomiske analyser i forkant av kontraktinngåelse med persontrafikkoperatørene. Prosedyrer for sistnevnte er fulgt opp som eget oppdrag i Jernbanedirektoratets tildelingsbrev for 2024.

Andre viktige leveranser og satsninger i 2023 har vært:

- Mulighetsstudien Oslo-Gøteborg viser mulighetsrommet for økt frekvens og kapasitet på strekningen, gitt ulike ambisjonsnivå.
- Potensialanalyse<sup>21</sup> for kombigods og regionaltrafikk på Østlandet kan blant annet brukes for å definere langsiktige mål for utvikling av togtrafikken og dimensjonering av fremtidig infrastruktur.
- Oppdatert beslutningsgrunnlag for realisering av ny rikstunnel for jernbane.
- Deloppdragene om Kongsvingerbanen og Hovedbanen Nord tar på hver sin måte opp dilemmaet mellom et robust tilbud for hele strekninger og ønsket om kort vei til stasjonen for de reisende.
- Grunnlaget for en mer systematisk bruk av statens prosjektmodell ble utarbeidet med formål om å bidra både til kunnskapsgrunnlag med høyere kvalitet og relevans, og sikre bedre intern opplæring og praksis for bruken av denne i jernbanesektoren.
- Det ble inngått en samarbeidsavtale med Bane NOR innenfor fagområdet kostandsestimering og videreutvikling av byggeklosser og nøkkeltall, slik at grunnlaget for estimering baseres på oppdatert kunnskap.

#### **Arbeidet med grunnlaget for NTP 2025-2036 har preget direktoratet i 2023**

Jernbanedirektoratet har brukt store deler av 2023 på å svare ut flere oppdrag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2025-2036, både alene, i samarbeid med Bane NOR og i samarbeid med de andre transportvirksomhetene. Hovedbudskapet er at vi må ta bedre vare på det vi har, fullføre igangsatte prosjekter, styrke kapasiteten for gods på lengre strekninger og styrke togtilbudet rundt de store byene.

---

<sup>20</sup> Evaluering av praktisering av ruteleier og Fleksibilitet i avganger

<sup>21</sup> Potensial betyr i denne sammenheng et foreløpig urealisert transportvolum, som kan fraktes med jernbanen i tillegg til eksisterende volumer. Potensialet kan realiseres gjennom virkemiddelbruk eller markedsutviklinger som gjør jernbanen mer konkurransedyktig relativt til andre transportformer.

Hovedleveransene til NTP i 2023 var:

- 22. januar: Utredningsoppdrag med flere leveranser om spesifikke tema om blant annet bypolitikk, godstransport, eksport og industri, vurdering av krav i TEN-T-forordningen, transportsikkerhet, klima og miljø, samfunnsikkerhet, teknologi, universell utforming og utfordringer i transportkorridorer.
- 31. mars: Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet, og forslag til prioriteringer.
- 8. mai: Oppdaterte samfunnsøkonomiske beregninger med klimabane.
- 31. august: Tilleggsvurderinger vedrørende statlig tilskudd til store kollektivprosjekter.
- 3. oktober: Oppdaterte forslag til prioriteringer.
- 3. november: Oppdrag om godstransport og bidrag til klima og miljømål, og oppdrag om universell utforming.
- 1. desember: Sammenfallende energibehov i transportsektoren.

### **Fremtidens jernbane utredes gjennom KVVU-arbeid**

Jernbanedirektoratet leverte fem KVVU-er høsten 2023. I tillegg til at dette er viktige kunnskapsgrunnlag til Samferdselsdepartementet for den langsiktige utviklingen av jernbanen, er dette også et viktig kunnskapsløft internt i direktoratet. Erfaringene samles nå i en felles evalueringsrapport med forslag til forbedringspunkter.

Tilbakemeldingene på KVVU-ene har variert. De mer teknisk orienterte KVVU-ene har fått begrenset oppmerksomhet, mens for eksempel KVVU Nord-Norgebanen utløste et stort engasjement og et høyt antall høringsinnspill. Direktoratet har avsatt mye tid til å presentere resultatene og håndtere tilbakemeldingene.

Totalt sett har KVVU-ene bidratt til viktige avklaringer om flere sentrale veivalg for jernbanesektoren fremover.

- KVVU GREEN har anbefalt fremtidig energibærer for de ikke elektrifiserte strekningene i Norge, med unntak av Raumabanen.
- KVVU ATO har anbefalt fremtidig nivå av automatisk togframføring når ERTMS er innført.
- KVVU FRMCS har anbefalt organisering av systemet for neste generasjons togkommunikasjon.
- KVVU Økt kapasitet i regiontog har anbefalt å innføre en ny togtype på Østlandet: toetasjestog vil gi økt ombordkapasitet og komfort i regiontogtrafikken.
- KVVU Nord-Norgebanen har anbefalt en videreutvikling av Nordlandsbanen og Ofotbanen framfor en utbygging av en Nord-Norgebane fra Fauske til Tromsø, med arm til Harstad.



Figur 12 Stort engasjement rundt KVVU Nord-Norgebanen



Anbefalingene ble levert i samme tidsrom som direktoratets innspill til Nasjonal transportplan (NTP). Dermed utgjør direktoratets innspill et bredt faglig grunnlag med alt fra byggeklare prosjekter til prosjekter som kan vurderes overført til forprosjektfase i tråd med statens prosjektmodell.

## *Vurdering av måloppnåelsen*

Våre beslutningsgrunnlag og analyser skal holde høy kvalitet, leveres til rett tid og være relevant for prosessen de skal inngå i ved å bygge opp under politiske målsetninger som er satt.

Jernbanedirektoratet har brukt store deler av 2023 på å svare ut flere oppdrag til Nasjonal transportplan, som har krevd stor grad av koordinering og løpende forankring, både i egen virksomhet og mellom direktoratet og Bane NOR. Det har vært en høy produksjon, med korte frister. Vi vurderer at leveransene knyttet til NTP likevel har holdt høy kvalitet. Det er også fremover et mål for direktoratet å komme i forkant med relevante kunnskapsgrunnlag og strategier, noe som også er startet opp internt.

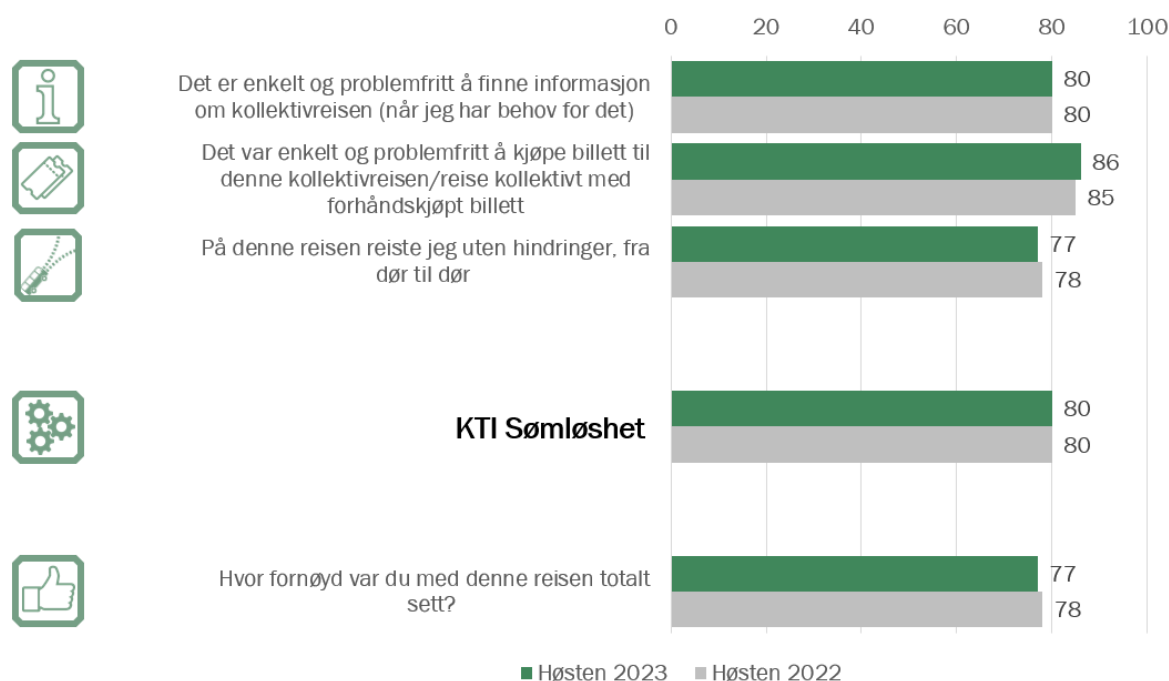
De fem KVVU-ene som ble levert høsten 2023 er ikke bare svar på oppdrag, men utgjør også et viktig kunnskapsgrunnlag for strategiske veivalg for fremtidens jernbane. Ekstern kvalitetssikring (EKS) av KVVU-ene startet senhøsten 2023, og vil pågå utover i 2024. EKS er en anledning til læring, men samtidig er det viktig å forklare og i noen tilfeller forsvare de faglige vurderingene og veivalgene som er gjort. Tilbakemeldingene fra EKS vil bearbeides videre i 2024, og inngå i direktoratets arbeid med internevaluering av KVVU-arbeidet.

# Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport

## Sømløsheten vurderes fremdeles som god

Kundetilfredshetsindeksen (KTI) for sømløshet måler hvor fornøyde kundene er med muligheten til å reise sømløst med tog og annen offentlig transport. Den baserer seg på en fast kundeundersøkelse på internett og SMS som gjennomføres to ganger i året. Rundt 3 000 kollektivreisende i ulike geografiske områder svarer på spørsmål om inntil to reiser de har gjort siste 12 måneder.

Sømløshetsindeksen var på 80 høsten 2023, det samme som året før. En indeks over 75 regnes som god, uansett bransje. Oppstillingen under viser enkeltindikatorene som danner sømløshetsindeksen høsten 2023, mot høsten 2022:



Figur 13 Enkeltindikatorene som danner sømløshetsindeksen

## Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet

Universelt utformede stasjoner innebærer blant annet at adkomsten både til plattformen og togene skal være uten hindringer for alle reisende. Det er Bane NOR som setter kriteriene og tildeler stasjoner status som universelt utformet. Bane NOR bestemmer hvilke stasjoner som skal oppgraderes. Ved utgangen av 2023 er 46 av 336 stasjoner i Norge universelt utformet, mens totalt 95 stasjoner er tilgjengelige/tilrettelagt for personer som benytter seg av rullestol. Ski og Nittedal stasjon har fått status universelt utformet i 2023, men Reinsvoll stasjon har fått status som tilgjengelig. Ved utgangen av 2023 var andel av- og påstigninger på universelt utformede stasjoner 17,7 prosent.

Tabell 10 Status og utvikling mot en universelt utformet jernbane

Status – universell utforming	2021	2022	2023
Tilgjengelige stasjoner	93	95	95
Universelt utformede stasjoner	40	44	46
Stasjoner med assistansetjeneste	12	14	14

## *Jernbanedirektoratets bidrag til resultater og måloppnåelse*

### **Arbeidet med å sikre sømløse reiser på tvers av transportformene fortsetter**

Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner, og er et viktig verktøy for nullvekst i personbiltransporten. Det er inngått byvekstavtale med Oslo og Akershus, Trondheimsregionen, Bergensregionen, Nord-Jæren og Tromsø. Kristiansandsregionen og Nedre Glommaregionen var i 2023 invitert til forhandlinger.

For at flere skal velge kollektiv, sykkel og gange må disse reisealternativene være enkle og sømløst å ta i bruk. Derfor er mange av tiltakene<sup>22</sup> i de ulike byvekstavtalene innrettet slik at de sikrer både gode knutepunkt og inkluderer rute-, -takst- og billettsamarbeidsavtaler, som er viktige for å oppnå sømløshet i kollektivtrafikken. I 2023 laget vi en plan for videreutvikling av avtalene, hvor vi ser virkemiddelbruk og avtaleoppfølging bedre i sammenheng. Planen settes i verk i 2024.

I desember 2023 startet den nye rute-, takst- og billettsamarbeidsavtalen med BØR-selskapene (Brakar, ØKT og Ruter). Den har som mål om et helintegreert takstsamarbeid etter Ruter-modellen også i Buskerud og Østfold.

I 2023 ble toget del av nye priskonsepter som for eksempel Ruters Reis i Oslo og Akershus, og forsøksordningen med gratis kollektivtransport i Stavanger.

I 2022 utvidet vi takst- og billettsamarbeidet i sone A i Trøndelag (Trondheim byvekstområde), og vi ser at det i 2023 var 1,065 millioner togreiser innenfor taktsamarbeidet. Dette er en økning på 90 prosent sammenlignet med 2019, som var det siste hele året før koronaepidemien. Vi har fått ny kunnskap om billettbruk og reisestrømmer fra en billettundersøkelse på toget høsten 2023, og vil forhandle om en ny avtalepris per togreise.

### **Tettere, bredere og mer enhetlig arbeid med universell utforming**

Jernbanedirektoratets arbeid med universell utforming inkluderer blant annet møtene i brukervedvirkningsforum for universell utforming (Toggruppa<sup>23</sup>). 2023 har vært preget av Norske togs anskaffelse av nye fjerntog, og diskusjonen om universell utforming av de nye togene etter at brukerorganisasjonene uttrykte misnøye med tilgjengeligheten. I august 2023 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede hva som kan gjøres for å øke tilgjengelighet i nye fjerntog. Rapporten skal leveres i første tertial 2024. Norske tog har allerede identifisert tiltak som vil økt tilgjengelighet for flere brukergrupper. Vi viser her til nærmere omtale under «Fornyelse av togparken» på side 13 i årsrapporten.

Fjerntoganskaffelsen har avdekket behov for å jobbe tettere, bredere og mer enhetlig med universell utforming i både internt i direktoratet og i samarbeidet mellom direktoratet og sektoren for øvrig. Formålet med arbeidet er å bidra til økt kunnskapsnivå om universell utforming, erfaringsdeling, forståelse og bevissthet internt og i sektoren.

<sup>22</sup> For nærmere informasjon om tiltak i de ulike byvekstavtalene se omtalen i tabell 15 på side 37.

<sup>23</sup> Toggruppa utarbeider egen rapport som oversendes Samferdselsdepartementet

### ***Enturs tjenester for reiseplan og billettering er i stadig utvikling***

Entur har lansert en ny reiseplanleggermotor, som legger bedre til rette for bredde i reisesøk, og åpner blant annet for søk på flere kriterier enn bare raskeste reise. Reiseplanleggermotoren gir også vesentlig bedre ytelse, noe som kom godt med da antall reisesøk økte kraftig under ekstremværet i august.

Entur kan nå selge billettene for 90 prosent av kollektivreisene som gjennomføres i Norge, og har videre utviklet løsninger for enklere implementering av fremtidige takstsamarbeidsavtaler Jernbanedirektoratet inngår. Entur har også implementert støtte for produkter med mer fleksibel prising og individuell fastsettelse av rabatter

I 2023 er den nye plattformen for ID-basert billettering rullet ut bredt, og brukes nå også av Ruter. Denne plattformen er basert på online lagring av billetter, og åpner for en langt mer fleksibel tilnærming til dynamisk prising av kollektivreiser. På sikt er målet at alle fylker og togoperatører skal ta i bruk denne plattformen. Videre har Entur:

- Forbedret sin dataplattform for analyse og nye tjenester, og lagt til rette for at flere kan ta den i bruk.
- Utviklet et eget dataprodukt for analyse av innrapporterte tall for CO2 for kollektivreiser
- Blitt aktivt med på flere arenaer for deling og analyse av kollektivdata.
- Tatt i bruk kunstig intelligens, noe som har redusert køen av ventende kunder på Kundesenteret og automatisert prosessen for refusjon ved avvik. Sistnevnte særlig viktig under ekstremværet i august.

### ***Vurdering av måloppnåelsen***

De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og kollektivtilbudet for øvrig. Ved å delta i arbeidet med byvekstavtaler, jobbe for felles rute-, takst og billetter på tvers av transportformene, og fortsette med kjøp av tjenester fra Entur, bidrar direktoratet positivt til måloppnåelsen om at flere kan reise sømløst.

# Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

I 2023 ble det gjennomført flere aktiviteter og tiltak for å forbedre innovasjonstakten og bruken av ny teknologi, samt legge til rette for bedre og mer datadeling i sektoren.

## Jernbanedirektoratets bidrag til resultater og måloppnåelse

### Møteplasser og arenautvikling

Det er viktig at arbeid med innovasjon, teknologi og data skjer på tvers av aktører i sektoren. Et grep for å legge til rette for økt samarbeid, er utvikling av møteplasser og arenaer. I 2023 er det etablert to koordinerings- og samhandlingsarenaer innen teknologi og innovasjon: Rådgivende innovasjonsstyre og Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold.

Rådgivende innovasjonsstyre (Advisory Board) består av teknologi-/innovasjonsledere i norske jernbaneaktører, og arbeider med strategisk styring av innovasjon og teknologiutvikling på jernbanen i Norge. Mandatet til rådgivende styre er å utfordre, initiere og samkjører felles innsats for teknologi og innovasjon på jernbanen, fremskynde pilotering og implementering av nye løsninger, vurdere finansieringsmuligheter for innovasjonsprosjekter, samt øke nytteverdien av Europe's Rail Joint Undertaking i Norge.

Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold har som mål å øke innovasjon og teknologiutvikling innenfor tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold på jernbanen, gjennom å knytte nye relasjoner, styrke samarbeidet på tvers av aktører og gi tilgang til de nyeste fremskrittene innenfor dette fagområdet. Nettverket er for fagfolk innen vedlikehold, og i praksis en møteplass for fagfolk i jernbanesektoren, entreprenører, forskere, academia og næringsliv. Eksempler på temaer i nettverket er nye metoder for inspeksjon og vedlikehold av infrastruktur, analyseteknikker for jernbanedata, digitale tvillinger, datadeling, kunstig intelligens, og metoder for å beregne restlevetid.

### Løpende arbeid med å følge relevante teknologitrender

Det gjøres et løpende arbeid med å følge relevante teknologitrender, og i 2023 ble det identifisert fire megatrender (konnektivitet, digitalisering, automasjon og energi) og 17 teknologiske trender som kan ha stor betydning for jernbanen. Disse er vist i figur 14. Trendene skal følges opp systematisk og vil inngå som underlag i andre prosesser og kunnskapsunderlag, for eksempel i forbindelse med neste NTP.



Figur 14 Teknologitrender

### **Norsk medlemskap i Europe's Rail – oppstart av innovasjonsprosjekter**

Jernbanedirektoratet var med å etablere og leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail<sup>24</sup> som skal utvikle et teknologitunget innovasjonsprogram, og er konsentrert rundt seks innsatsområder som i sum skal bidra til en tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig jernbane. Deltagelsen i dette samarbeidet gir en anledning til å forske på smarte løsninger på de utfordringene vi har i Norge.

Programmet går over ti år og på tvers av norsk jernbanesektor og forskningsmiljøer. 450 europeiske partnere deltar i innovasjonsprosjekter som har en verdi på 552 millioner euro.

Direktoratet er med i seks innovasjonsprosjekter, alle med oppstart i 2023. Mange aktiviteter er i gang og noen prosjekter har også levert sine første leveranser.

I Europe's Rail arbeides det aktivt med risikoreduserende tiltak for å sikre kvalitet og framdrift. Dette gjøres gjennom aktiv ledelse i programmet/prosjektene. Arbeidet gjøres i samarbeid både med interne ressurser i direktoratet, med andre norske samarbeidspartnere (for eksempel SINTEF) og internasjonale samarbeidspartnere (for eksempel sekretariatet for Europe's Rail i Brussel).

### **Tverrsektorielt datasamarbeid**

Det tverrsektorielle datasamarbeidet ble etablert av Samferdselsdepartementet i 2022, og ledes og koordineres av Entur. Fra jernbanesektoren deltar Jernbanedirektoratet og Bane NOR. I tillegg deltar Statens vegvesen, Nye Veier, Avinor og Kystverket.

Samarbeidet legger grunnlaget for en mer effektiv sektor og tjenester som henger bedre sammen. En mer datadrevet sektor gjør at transportsystemet kan utvikles på bakgrunn av mer presise beslutninger og tiltak, samt at reiseinformasjonen kan bli bedre.

For å redusere barrierer for datadeling, er det etablert aktiviteter knyttet til teknisk tilrettelegging for økt deling og samarbeid om data i sektoren, vurderinger av juridiske hindringer og utvikling av konkrete casestudier om reisemønster, miljøavtrykk og reiseinformasjonsflyt. Bedre kunnskap om reisemønstre kan være viktige bidrag til bedre transportanalyser som gir bedre beslutningsgrunnlag til for eksempel Nasjonal transportplan, kapasitetsanalyser og klimaregnskap.

I 2023 har arbeidet gått fra etableringsfase til å arbeide med disse konkrete oppgavene. Virksomhetene har sammen kommet et steg videre i arbeidet med å etablere kultur for deling av data, og det er etablert et tett samarbeid med Digitaliseringsdirektoratet. Konkrete juridiske utfordringer har blitt løst, og man har kommet langt i å utvikle en miljøkalkulator. Samarbeidet har handlet mye om å redusere risiko, blant annet ved å sikre involvering i virksomhetenes fagmiljøer og ledelse, samt å styrke ressurser i samarbeidets koordinerende funksjoner og i den enkelte virksomhet. I november 2023 arrangerte samarbeidet konferansen «Samferdselsdata 23», den første i sitt slag, som samlet sentrale aktører.

### **FRAM – grunnsteinen i direktoratets digitale økosystem**

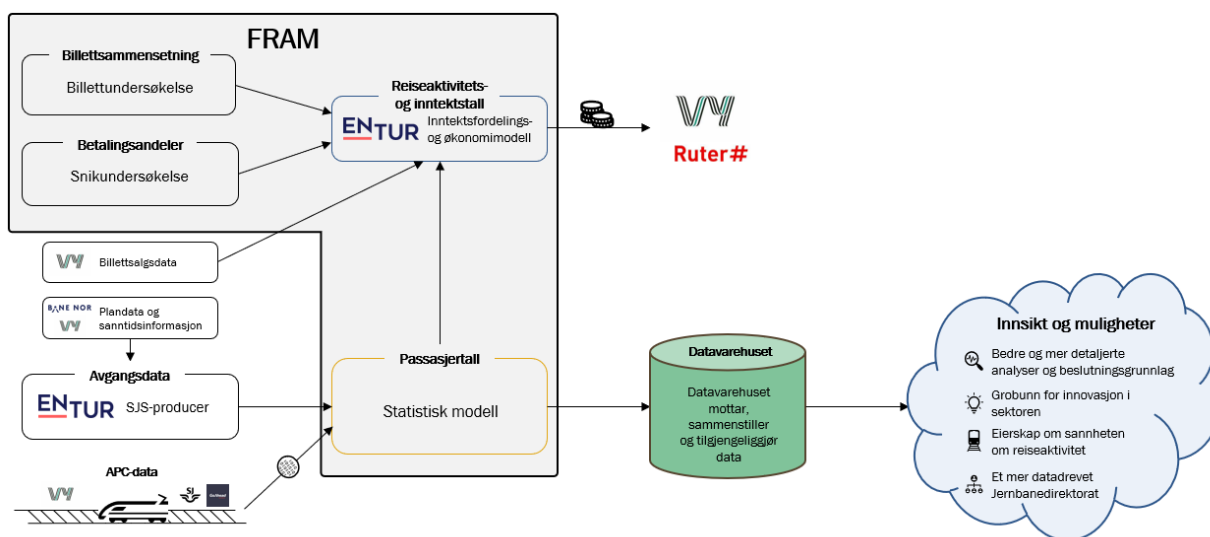
I forbindelse med konkurranseutsettingen av togtilbudet, har Jernbanedirektoratet utviklet en konkurransenøytral metode for inntektsfordeling mellom togselskapene og administrasjonsselskapene i områder med takstsamarbeid. Entur står for gjennomføringen av selve inntektsfordelingen.

Reiseaktivitetsmodellen FRAM, som direktoratet tok i bruk i desember, har som hovedoppgave å fordele inntekter mellom Ruter og Vygruppen, i tråd med avtaleforpliktelser i trafikkpakkene for Østlandet. Modellen ble satt i drift fra ruteomlegging i desember 2023. FRAM består av tre hovedelementer:

- Statistisk modell (passasjertallsmodell)
- Økonomimodell
- Inntektsfordelingsmodell

---

<sup>24</sup> Samarbeid mellom operatører, leverandører og forskningsaktører i Europa



Figur 15 Hovedelementene i FRAM

Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å levere data til Entur i form av passasjertall, snikandel på togene og andel som reiser med Ruterbillett. I 2024 arbeides det med videreutvikling, herunder å inkludere lokaltrafikken i de øvrige trafikkpakkene slik at passasjertallsmodellen på sikt blir mest mulig landsdekkende. Det vil også være mulig å ta i bruk økonomimodellen for takstsamarbeidsområder utenfor Østlandet i framtiden.

I tillegg til at FRAM gir grunnlag for inntektsfordeling, skapes daglige, detaljerte passasjertall som nå eies av Jernbanedirektoratet. Gevinstene ved dette er store. Direktoratet får umiddelbar og dyp innsikt for eksempel om hvor mange som berøres av en banestengning eller av forbedringer i togtilbudet. De nye dataene gir også muligheten til å følge opp trafikkavtalene på en helt ny måte. Vi har tilgang til informasjon om løpende inntekter, og kan i langt større grad følge opp med et nøytralt tallgrunnlag. Vi får i tillegg et mer relevante og pålitelige beslutningsunderlag.

For å få best mulig nytte av den store tilgangen på data, etablerte Jernbanedirektoratet i 2022 et datavarehus, som i 2023 ble utvidet med flere datasett. Datavarehuset inneholder også innrapporterte data fra togoperatør. I 2024 vil det jobbes med å legge til rette for bedre og lettere deling, samt få ytterligere datakilder i datavarehuset.

## Vurdering av måloppnåelsen

Jernbanedirektoratet skal bidra til at jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi.

Dette er også et langsiktig mål som nås gradvis gjennom tett samarbeid med forskningsmiljøene og industrien, samt deltagelsen i Europe's Rail. Her utvikles, prøves ut og tas i bruk nye løsninger for framtidens transportbehov.

Mer datadeling på tvers av sektoren og reiseaktivitetsmodellen FRAM, vil også skape muligheter for mer detaljerte analyser og beslutningsgrunnlag. Summen av dette vil på sikt gi en mer innovativ sektor.

# Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

## Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren

Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, fra utbygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, og fra arealbruksendring. Tabell 12 viser «direkte» klimagassutslipp fra drivstofforbruk i 2023, fordelt på utbyggingsprosjekter, drift- og vedlikeholdsarbeider og jernbanetraffikk.

Tabell 11 Endring i direkte klimagassutslipp (fra drivstoff) fra jernbanesektoren 2020-2023

Direkte co2-ekv i tonn	2020	2021	2022	2023
Utbygging	22 800	15 700	24 900	18 344
Drift og vedlikehold	20 700	19 400	17 452	17 450 <sup>25</sup>
Jernbanetraffikk <sup>26</sup>	48 000	49 000	58 000	Ikke tilgjengelig <sup>27</sup>

### Utslipp fra jernbanetraffikk (dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger)

Utslippstall fra SSB for jernbanetraffikk for 2023 foreligger ikke før i november 2024. Det aller meste av transporten på jernbanen gjennomføres på elektrifiserte strekninger, og jernbanen har samlet sett små utslipp. Til tross for at 80 prosent av togtrafikken drives elektrisk, er elektrifisering av dieselstrekningene en viktig satsing for Jernbanedirektoratet for å redusere klimagassutslippene fra jernbanetransporten. I 2023 ferdigstilte direktoratet KVVU GREEN med formål om å identifisere alternative løsninger for å redusere klimagassutslipp fra ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger.

Jernbanens største bidrag til å nå dagens klimamål kommer fra overføring av gods og persontraffikk til bane. Jernbanedirektoratet ga i 2023 oppdrag til Bane NOR å utarbeide en utredning for økt kapasitet på Ofotbanen. Utredningen legger opp til at enda mer gods kan gå på bane mellom nord og sør. Nordlandsbanen har hatt en dobling av godstrafikken de siste fem årene, og både der og mellom Oslo og Narvik gjennom Sverige er etterspørselen etter mer gods på bane i stadig vekst.

### Klimaeffekt fra jernbanesektorens anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold

#### Utslipp fra jernbaneinfrastruktur

Bygging av ny jernbane påvirker klima og miljø blant annet gjennom høyt material- og energiforbruk, omfattende grunnarbeider og ofte store masseforflytninger under byggefasen. Per rapportering som direktoratet mottar fra infrastruktureier Bane NOR, utgjorde direkte utslipp av klimagasser fra utbyggingsprosjekter, drift- og vedlikeholdsarbeider omtrent 35 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>-e). Litt over halvparten, om lag 18 344 tonn CO<sub>2</sub>-e, var fra anleggsvirksomhet. Resterende utslipp kan knyttes til drift- og vedlikeholdsaktiviteter, herunder fornyelse.

I tillegg til forbruk av fossile drivstoff, har utbyggingsprosjekter også indirekte utslipp fra forbruk av materialer og øvrig energiforbruk. Bane NOR jobber nå med å etablere tertialvis innrapportering også av indirekte klimagassutslipp i utbyggingsprosjektene. Foretaket piloterer videre en løsning for fangst av klimadata innenfor drift og vedlikehold som etter hvert vil omfatte alle leverandører.

<sup>25</sup> Drivstoff-forbruk fra drift- og vedlikeholdsarbeider, estimat per 25.01.2023, basert på fjorårets tall, endelig tall vil foreligge i februar-mars 2024.

<sup>26</sup> SSB.

<sup>27</sup> Som rapportert av SSB. Tall for 2023 ikke tilgjengelig før senere i november 2024.



### *Utslipp fra arealbruksendringer*

Utslipp fra arealbruksendringer som følge av utbyggingsprosjekter ble for første gang rapportert til direktoratet fra Bane NOR i 2023. Utslipp fra arealbruksendringer utgjorde 105 142 tonn CO<sub>2</sub>-e som følge av arealbeslag på 1990daa (Tabell 13). Dette estimatet er basert på totalt arealbeslag gjennom hele byggeperioden fra driftssatte utbyggingsprosjekter fra metoden ble ferdigstilt i september 2022. Venjar-Langset og Follobanen er de to driftssatte prosjektene i 2023 med klimaeffekt fra arealbeslag. Venjar-Langset-prosjektet tilsvarer ca. 70 000 tonn CO<sub>2</sub>-e fra permanent og midlertidig beslag av dyrket mark og skog, med totalt 1311 daa arealbeslag med en klimaeffekt. Follobanen fører til permanent beslag av hovedsakelig dyrket mark og noe skog med totalt 671 daa som tilsvarer et utslipp på ca. 30 000 tonn CO<sub>2</sub>-e.

### **Netto antall dekar inngrep i naturområder av nasjonal og vesentlig regional verdi**

I NTP 2022-2033 brukes «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» som indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold. Denne indikatoren brukes i prosjekter som har kostnad på over en milliard og illustrerer omfanget av inngrep i viktige naturområder. Den beregnes sekvensielt og vektet ikke verdi.

Den totale mengden nedbygget verdifull natur i ferdigstilte prosjekter kan leses av i første tallkolonne i tabell 13 og er anslått til 121 daa. I prosjekter under bygging er anslagene fortsatt så usikre at de ikke oppgis i daa av Bane NOR (tabell 14). Det er imidlertid klart at verdifull natur vil få inngrep som et resultat av jernbanebygging i tre av prosjektene, ettersom det på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad felles ni hule eiker og gjøres inngrep i to naturreservater; Åkersvika og Reppeesleiret naturreservat.

På strekningen Sandbukta-Moss-Såstad og Sørli-Åkersvika gjøres det systematiske avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak.

### **Arbeidet med før- og etterundersøkelser for naturmangfold**

Jernbanedirektoratet har sammen med Statens vegvesen fått utviklet en omforent metodikk for før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Det ledet fram til rapporten «Metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold i samferdselsprosjekter» oversendt SD i desember 2023. Metodikken er teoretisk testet på to jernbaneprosjekter og to veiprosjekter. Prosjektgruppen anbefaler at det i neste steg utarbeides en prosessbeskrivelse av metoden, slik at metodikken kan testes ut av Statens vegvesen og Bane NOR på konkrete prosjekter på en hensiktsmessig måte i et prosjektperspektiv. Dette vil gi informasjon om effekter av ulike tiltak på naturmangfold og bygge erfaringer og kunnskap om hvordan negative effekter av utbyggingen kan begrenses. Jernbanedirektoratet og Bane NOR vil gå i dialog om testing på pilotprosjekter og rapportere om status og framdrift for oppstart testing.

### **Arbeidet med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast**

For å følge opp noen av tiltakene i rapporten «Plast og mikroplastforurensing i jernbanesektoren» utarbeidet av Rambøll for Jernbanedirektoratet (2021), har Bane NOR iverksatt konkrete krav i kontakter for utbyggingsprosjekter. Jernbanedirektoratet ser at det også kan være fordelaktig med en aggregert informasjonsinnhenting om oppnåelser i henhold til krav i kontrakt.

Bane NOR rapporterer at det jobbes for å forebygge plast- og mikroplastforsøpling. For eksempel ble det i 2023 gjennomført systematiske oppgraderinger av alle Bane NORs avfallsstasjoner ved 58 driftsstasjoner, for å tilrettelegge for bedre avfallssortering, med minst 80 prosent sortering som formålet.

### **Jordbruksareal som går tapt som følge av bygging av jernbaneinfrastruktur**

Det totale området av jordbruksareal som er blitt nedbygget ved bygging av jernbaneinfrastruktur er listet opp i de neste to kolonnene etter kolonnen for verdifull natur, som dyrket mark omdisponert og kompensert i Tabell 12 og 13 for henholdsvis ferdigstilte og prosjekter under bygging. Tallene viser at det

ofte kompenseres ved å etablere ny dyrket mark der dette blir bygget ned. Likevel er nettoandelen nedbygget dyrka mark betydelig. 403 daa<sup>28</sup> er bygget ned i ferdigstilte prosjekter og 190 daa i prosjekter under bygging. En netto nedbygging av dyrka mark på 593<sup>29</sup> daa i 2023 utgjør en stor andel av det nasjonale målet om å ikke bygge ned mer enn 2000 daa dyrka mark i året. Likevel er det en tydelig positiv trend som viser at å ivareta dyrka mark og matjord har høy prioritet.

Tabell 12 Antall dekar inngrep i naturområder<sup>30</sup> og dyrket mark - Ferdigstilte prosjekter i 2023

Portefølje	Prosjekt	Verdifull natur <sup>31</sup> [daa]	Dyrket mark omdisponert [daa]	Dyrket mark kompensert [daa]	Arealbeslag klimaeffekt [daa] <sup>2)</sup>	Arealbeslag klimaeffekt [tonn CO2e] <sup>3)</sup>	Kommentar
<b>Igangsatte prosjekter 2023</b>							
Sør	Kongsberg togparkering						Berører kun grå areal/jernbaneteknisk areal.
Midt	Venjar-Langset	121	427	210	1 311	73 759	endelige arealdata foreligger ikke, noe usikkerhet på metode.
Øvrige	Follobanen		186		671	30 573	Usikre tall.
<b>Avviklede prosjekter 2023</b>							
Vest	Gjøvikbanen: Jaren, Reinsvoll og Monsrud				8	810	Berører i hovedsak grå areal/jernbaneteknisk areal, men noe beslag av myr (1 daa) og skog på Monsrud.
<b>Total</b>		<b>121</b>	<b>613</b>	<b>210</b>	<b>1 990</b>	<b>105 142</b>	

<sup>28</sup>613 daa – 210 dda (omdisponert dyrka mark i ferdige prosjekter - kompensert dyrka mark i prosjekter under bygging i 2023)

<sup>29</sup>403 daa + 190 daa (netto omdisponert dyrka mark i ferdige prosjekter + netto omdisponert dyrka mark i prosjekt under bygging i 2023)

<sup>30</sup> Med nasjonal eller vesentlig regional verdi, iht. definisjon i gjeldende NTP

<sup>31</sup> Med nasjonal eller vesentlig regional verdi, iht. definisjon i gjeldende NTP

Tabell 13 Antall dekar inngrep i naturområder<sup>5</sup> og dyrket mark - Prosjekter under bygging<sup>32</sup> i 2023

Portefølje	Prosjekt	Est. i drift	Verdifull natur [daa]	Dyrket mark, om-disponert [daa]	Dyrket mark kompensert [daa]	Areal-beslag klimaeffekt [daa] <sup>33</sup>	Areal-beslag klimaeffekt [CO <sub>2</sub> e] <sup>34</sup>	Kommentar
Sør	Nykirke-Barkåker. Totalprosjekt	2025		166	40	166	7 138	Kompensert fra skog ukjent bonitet til jordbruksareal får en klimaeffekt, men ikke beregnet da det ikke er kjent hvilken utslippsfaktor som skal benyttes da også dyrket mark vil ha et klimabidrag.
Sør	Drammen – Kobbervikdalen Totalprosjekt	2025						Berører kun grå areal/jernbaneteknisk areal
Vest	Arna - Fløen	2024						Berører kun grå areal/jernbaneteknisk areal
Vest	Nygårdstangen-Bergen-Fløen	2024						Berører kun grå areal/jernbaneteknisk areal
Vest	Myrdal rassikring	2024						Inngrep i fjellside, ikke definert som viktig natur
Øst	Total Sandbukta-Moss-Såstad	2031	a)	54	50	54	602	a) ikke daa beslag, men hule eiker 50 daa tilbakeført areal, dvs. at dette utgjør et midlertidig beslag. Det permanente beslaget blir derfor 54-50 daa
Midt	Kleverud-Sørli	2027		32	15-20	32	1 376	Antar 17,5 daa tilbakeført areal, dvs. at dette utgjør et midlertidig beslag. Det permanente beslaget blir derfor 32-17,5 daa
Midt	Sørli - Åkersvika	2027	b)	424	381	424	5 126	b) det blir inngrep i verdifull natur i prosjektet Åkersvika-Hamar, som er i tilknytning til KSÅ; dette prosjektet er under planlegging 381 daa tilbakeført areal, dvs. at dette utgjør et midlertidig beslag. Det permanente beslaget blir derfor 424-381 daa
Midt	Elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	2024	c)			567 b)		c) det blir hogst i Reppesleiret naturreservat vinter 2024. Dekar foreligger ikke p.t. Krav om kompensasjon. b) Det blir delvis hogst av skog (høye trær), som også skal skjottes i ettertid. Ikke beregnet klimaeffekt da det p.t. ikke foreligger en utslippsfaktor for denne type «delvis arealendring».
Midt	Hove hensetting	2025						Berører kun grå areal/jernbaneteknisk areal. Det skal hogges enkelte trær på området.
Total				676	486	1 243	14 242	

<sup>32</sup> Estimerte totale arealinngrep for prosjekter under bygging. Det vil være usikkerhet forbundet med disse.

<sup>33</sup> Kompensert areal ikke trukket fra. Venjar-Langset: arealendring permanent og midlertidig av dyrket mark og skog. Follobanen: arealendring av dyrket mark primært, noe skog. Usikre estimater særlig fra Follobanen.

<sup>34</sup> Ihht metode ferdigstilt i 2022. Det er brukt snitt-faktor for skog da bonitet ikke er kjent på Follobanen.

Bane NOR er i ferd med å få plass rapportering fordelt på arealtypene fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. Derfor er informasjon om dette nå noe begrenset, og vi kan foreløpig kun rapportere på følgende:

**Venjar-Langset:** Her er det hovedsakelig fulldyrka jord som utgjør arealbeslaget. Endelig rapportering på fordeling vil først foreligge 1. januar 2024-2025.

**Follobanen:** Total 186 daa total inngrep i dyrket mark er fordelt på 83 fulldyrket, 32 overflatedyrket og 71 innmarksbeite.

**Nykirke-Barkåker:** Fulldyrket mark har medgått til prosjektet. I forhold til kompensert jord er ambisjonen å kompensere med fulldyrket mark, men det kan bli overflatedyrket.

**Sandbukta-Moss-Såstad:** Her er det kun fulldyrket mark som har medgått i prosjektet.

**Kleverud-Sørli:** Ingen data for prosjektet.

**Sørli-Åkersvika:** Ingen data for prosjektet.

### ***Reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnkvivalent støynivå over 38 dB***

Bane NOR viser til at det nasjonale målet om å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB har utgått, og at de ikke lenger kartlegger på denne måten. Miljødirektoratet og Folkehelseinstituttet leverte 01.03.24 et arbeid som ledet til anbefalinger om nye nasjonale mål og indikatorer, der det blant annet anbefales at 38 dB-målet ikke skal videreføres. Både Bane NOR og Jernbanedirektoratet har deltatt i arbeidet.

I påvente av at ny indikator foreligger, gjøres det mange tiltak for å overvåke, samt redusere kildestøy fra jernbanen. Støy fra jernbanedrift kommer i hovedsak fra rullestøyen som blir til mellom skinne og hjul. Kildettede tiltak som ode sporkonstruksjonsvalg og forebyggende vedlikehold av spor og rullende materiell bidrar til mer støysvak fremføring og mindre vibrasjoner til omgivelsene. Slike tiltak har redusert døgngjennomsnittlig støy fra jernbane de fleste steder de siste 10 årene, selv om trafikkmengden har økt. Strategisk støykartlegging 2022 viste at kun én bolig langs jernbanenettet hadde et støynivå som overskred tiltaksgrensen i forurensingsforskriftens kapittel 5. Kilderettede tiltak er generelt mer kostnadseffektive enn stedsspesifikke tiltak og har flere gode synergieffekter.

## ***Jernbanedirektoratets bidrag til resultater og måloppnåelse***

Norge har ambisiøse mål og forpliktelser på klima- og miljøområdet. Blant annet har Nasjonal Transportplan 2022–2033 ambisjon om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Jernbanen spiller en viktig rolle i oppfyllelsen av disse målene, gitt sin evne til å frakte passasjerer og store volum gods på en klima-, miljø-, energi- og arealeffektiv måte.

### ***Kunnskap om energieffektivitet og jernbanens rolle i et klimaperspektiv***

Energieffektivitet er en av de viktige faktorene for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Transportsektoren er i endring og utviklingen drives primært mot mer energieffektive transportmidler som kan gi lavere driftskostnader for lav- og nullutslippsteknologier sammenlignet med konvensjonelle teknologier.

Mer energieffektive transportmidler kan gi lavere driftskostnader for lav- og nullutslippsteknologier sammenlignet med konvensjonelle teknologier. Et viktig spørsmål å stille er om jernbanen vil kunne opprettholde sine fordeler som et energieffektivt, klima- og miljøvennlig transportmiddel i fremtiden? Jernbanedirektoratet har i 2023 igangsatt en utredning på dette området, *Energieffektivitet i transportsektoren- Jernbanens rolle* for å belyse spørsmålet. Arbeidet omfatter beregning av energieffektivitet i dag og fram mot 2030, 2050/2060 for både gods og persontransport. Det skal utarbeides scenarier for kraftbehov basert på energieffektivisering i ulike transportmidler, for eksempel som følge av innfasing av elbiler, og nye teknologier som hydrogen, ammoniakk og metanol. En viktig

kunnskap fra arbeidet vil være en beskrivelse av hvordan resultatene, og energieffektivitet generelt, har betydning for nasjonale klima- og miljømål, og hva jernbanenes rolle kan være fremover. Analysene utgår fra et klimaperspektiv. Utredningen er planlagt ferdigstilt i april 2024.

Overgangen til relativt energieffektive teknologier innen transportsektoren har ikke bare klimaeffekter i form av reduksjon av klimagassutslipp, men har også påvirkning på natur og miljø gjennom arealbeslag utslipp av mikroplast og NO<sub>x</sub>, støy, osv. En utvidelse av studien vil vurderes i 2024.

### ***Jernbanedirektoratets deltagelse i tverrsektorielt samarbeid***

Jernbanedirektoratet har deltatt i tverrsektorielt samarbeid om å svare ut flere NTP-oppdrag med tema klima og miljø, herunder beskrivelse av de viktigste miljøutfordringene for transportsektoren, forventet teknologiutvikling og klimapåvirkning, hvordan vurderinger av naturinngrep etter tiltakshierarkiet kan synliggjøres mer systematisk, klimatilpasning og hvordan transportformene kan bidra til en grønnere godstransport.

Det er lagt ned mye arbeid fra direktoratets side i å svare ut disse oppdragene. Det har vært viktig å få frem jernbanens betydning i det grønne skiftet, og potensialet for miljø- og klimagevinst som ligger i å satse på å utvikle jernbanen. Det har også vært viktig for Jernbanedirektoratet å fremme forslag om å utvikle metodikk og indikatorer som best kan sette departementet og politisk ledelse i stand til å ta gode beslutninger og måle resultater opp mot klima og miljømålene. Dette dreier seg blant annet om metode for å måle arealbeslag, for å inkludere klimagassutslipp fra utbygging i samfunnsøkonomiske analyser, samt utvikling av indikator for tap av naturmangfold.

### ***Statens representant i arbeid med å nå nullvekstmålet i de store byene***

Arbeidet med å nå nullvekstmålet i de største byene skjer gjennom byvekstavtaler – et samarbeid mellom staten, fylke og kommune. I dag har vi byvekstavtaler i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. I tillegg forbereder Kristiansand og Nedre Glomma seg til forhandlinger. En del av byvekstavtaler er rute-, takst- og billettsamarbeid. Dette bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål gjennom å gjøre valget om å reise kollektivt fremfor å bruke privatbilen, enklere. For mer informasjon om disse avtalene se «Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport», mens innholdet i byvekstavtalene omtales i tabell 14.

Tabell 14 Oversikt over byvekstavtaler og innhold i disse. \*Har ikke byvekstavtale i dag

Byvekstområde		Innhold i avtalene
Osloområdet	Avtalen ble signert 27. november 2020 og gjelder for det geografiske området Oslo kommune og Akershus fylke. I tillegg til staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er Nordre Follo, Bærum og Lillestrøm kommuner part i avtalen.	Fornebubanen, gang- og sykkeltiltak, nytt signalsystem for T-banen og oppgradering av togstasjoner. Knutepunktutvikling ved prioriterte knutepunkt. Rute-, takst og billettsamarbeid
Byvekstavtale i Trondheimsområdet	Ny avtale ble signert den 6. september 2023 og gjelder for kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland.	Utvikling av kollektivtrafikksystemet (Metrobuss) og sykkelnettverket, inkludert midler til nye veiforbindelser. Stasjons- og knutepunktutvikling. Utrede mulighetene for å etablere et lokaltogtilbud i Trondheim. Utredningen skal gjennomføres i løpet av 2024.
Byvekstavtale i Bergensområdet	Avtalen ble signert 4. desember 2019, og gjelder for kommunene Bergen, Askøy, Alver, Øygarden og Bjørnafjorden.	Avtalen inneholder fire satsingsområder: gange og sykkel, kollektivtransport, innfartsparkering og miljøvennlig teknologi og innovasjon. Kollektivsatsingen er strukturert omkring videre utvikling av bybanekonseptet og utbyggingen av dobbeltspor mellom Bergen og Arna Rute-, takst- og billettsamarbeid for Bergensområdet
Byvekstavtalen Nord Jæren	ble signert 6. desember 2019 og gjelder for de fire kommunene lengst nord på Jæren: Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.	Sykkelstamveien og Bussveien. Oppgradering og universell utforming av Sandnes stasjon og planlegging og byfornyelse for stasjonsområdene Paradis og Skeiane. Rute-, takst og billettsamarbeid for Jærområdet.
Nedre Glomma*	Østfoldbanen med Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner	Prosjektene for å nå nullvekstmålet og nullvisjonen og er i hovedsak innrettet for å bedre kollektivtransportenes fremkommelighet for buss/ferge og bedre forholdene for gående og syklende.
Kristiansand*	Byvekstområdet er definert til kommunene Kristiansand, Lillesand, Vennesla, Birkenes og Iveland.	Byvekstavtalen vil bli en utvidelse av dagens trafikkpakke 3, en pakke med samferdselsprosjekter som skal gi satsing på gange-, sykkel og kollektiv

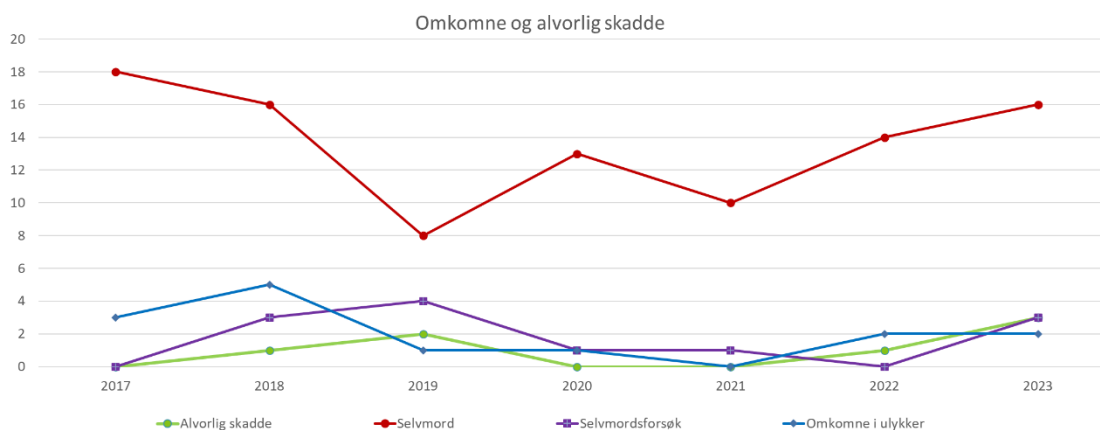
## Vurdering av måloppnåelsen

Jernbanedirektoratet bidrar i arbeidet med å nå nasjonale klima- og miljømål på flere måter. Det viktigste er arbeidet med å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport, gjennom utvikling av jernbanetilbudet. I tillegg arbeides det kontinuerlig med å sikre at klima- og naturmiljøhensyn ivaretas i tidligfaseplanlegging, utbygging, og drift og vedlikehold. Gjennom stadig kunnskapsutvikling om både sårbarhet mot klimaendringer og klimaeffekter, utredes det hvordan jernbanen kan bli mer robust og redusere sin klima- og miljøpåvirkning. Jernbanedirektoratet deltar også i flere direktoratsgrupper med miljøfaglig fokus, samt i tverretatlige og tverrsektorielle arbeidsgrupper. Hensikten med dette arbeidet er å oppnå koordinert utvikling av fagområder og metodeutviklinger som bidrar til bedre beslutningsgrunnlag innenfor klima og miljø på tvers av sektoren.

# Nullvisjon for drepte og hardt skadde

## Endring i antall drepte og hardt skadde

Utviklingen i antall omkomne og skadde i forbindelse med jernbanen er vist i figur 16.



Figur 16 Utvikling i antall omkomne og alvorlig skadde

Nullvisjon er et begrep benyttet i trafiksikkerhetsarbeid kjennetegnet ved mange enkelthendelser med hver for seg få drepte og skadde. Denne type ulykker er det svært få av på jernbanen. Slike ulykker er hovedsakelig i forbindelse med planoverganger og ulovlig ferdsel.

For 2023 ble det registrert tre ulykker med omkomne: To var ulykker i forbindelse med påkjørsler på planoverganger, mens den siste var en arbeidsulykke (klemulykke) ved en terminal. Sistnevnte inngår ikke i statistikken for jernbaneulykker, da disse er begrenset til togfremføring på det nasjonale jernbanenettet.

Regjeringen har i sin handlingsplan mot selvmord også innført nullvisjon som begrep. For 2023 ble det registrert 16 hendelser der personer har omkommet hvor det er indikasjoner på villet handling. Enkelte stasjoner var overrepresentert, noe som blir særskilt fulgt opp i samarbeid mellom direktoratet og Bane NOR. Disse 16 hendelsene kommer i tillegg til de to omkomne knyttet til bekreftede ulykker.

## Vurdering av måloppnåelsen

Sikkerheten ved jernbanen har over flere år vært stabilt god. Gjenstående ulykkesrisiko domineres av farer fra omgivelsene, som adferd fra tredjeperson i spor eller på planovergang eller klimaendringer og naturfarer som ras og utglidninger. Dette er risikoforhold som det kan være utfordrende å finne effektive, målrettede tiltak mot, og som derfor må løses gjennom et langsiktig arbeid for å sikre infrastrukturen. Som kunnskapsgrunnlag for dette arbeidet har direktoratet gjennomført analyse av naturfarer relatert til et klima i endring.

## Andre mål og prioriteringer <sup>35</sup>

### Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet har i arbeidet med samfunnssikkerhet fulgt opp mål, krav og prioriteringer som fremgår i Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020. Dette er lagt til grunn for egen strategi for samfunnssikkerhet og egne aktiviteter. Gjennom 2023 har det blitt arbeidet med oppfølging av direktoratets rolle og ansvar for kontinuiteten i et sikkert, effektivt og miljøvennlig togtilbud.

Flere uønskede hendelser er fulgt opp i 2023, for eksempel togstansene i Romeriksporten 12. desember 2022 og Blixtunnelen 22. mai 2023. Riktignok medførte ingen av disse hendelsene tap av liv, men de var

<sup>35</sup> Omtale av universell utforming på side 26

til stor påkjenning for togpassasjerene. Dette vil bli fulgt opp videre i 2024, for å sikre nødvendig læring blant sektoraktørene.

Ekstremværet «Hans» ble håndtert uten at liv og helse gikk tapt, men det har fått store konsekvenser for kontinuiteten i togtrafikken, i tillegg til de ekstraordinære kostnadene i sektoren, og belastningen for godsaktørene og togkundene. I forkant av det varslede ekstremværet ble det lagt betydelig vekt på å hindre konsekvenser for liv og helse.

I desember sporet et malmtog av på Ofofbanen, på svensk side. Det ble store skader på infrastrukturen og langvarig stopp i togtrafikken som har medført store økonomiske tap.

For å bedre den digitale sikkerheten i sektoren har det også blitt arbeidet med sektorvis responsmiljø (SRM). Det har blitt utarbeidet et faglig underlag for etablering av SRM i regi av Bane NOR.

Det har også vært arbeidet med forsvarets behov. Forsvaret har i samarbeid med Bane NOR utarbeidet oversikter over forsvarets behov. Det er konstatert til dels store etterslep på jernbanens kapasitet for militær transport. Arbeidet fortsetter i 2024.

Direktoratet har arbeidet med egen håndtering av beredskap og krisesituasjoner. Det har blitt utarbeidet prosessbeskrivelser for å opprettholde togtilbudet ved uforutsatt opphør av trafikkavtalen (nødkjøp).

### **Klimasårbarhet/Strategier for klimatiltak**

Jernbanedirektoratet startet i 2023 arbeidet med et kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning av jernbanen. Som del av dette har det høsten 2023 blitt utarbeidet en klimasårbarhetsanalyse for jernbanenettet<sup>36</sup>.

Analysen av de historiske dataene i perioden 1960 – 2023, viser at jernbanens nedetid øker raskere enn antall styrtregnsutløste hendelser som utløser nedetid. Uten avbøtende tiltak må det forventes *til dels betydelige nedetider* på deler av jernbanenettet som følge av klimahendelser i fremtiden.

I tillegg ser skredene ut til å øke i antall, men avta i volum. Skredmassene inneholder mer vann, stein og jord enn tidligere. Dette fører sannsynligvis til større ryddeinnsats og lengre driftsstans på jernbanen i dag enn på sekstitallet.

Analysen omfatter også beskrivelse av et samfunnsøkonomisk rammeverk med tre ulike klimatilpasningsstrategier for jernbanesektoren. Ved å kombinere frekvensanalysene i denne rapporten med kostnadsdata fra kjente hendelser, vil det være mulig å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet for foreslåtte klimatilpasningsstrategiene.

### **Risiko og sårbarhetsanalyser**

Som del av virksomhetsplanen for 2023 har direktoratet gjennomført to risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS): ROS samfunnssikkerhet og ROS digital sikkerhet.

Hensikten med ROS Samfunnssikkerhet har vært å vurdere og kartlegge sektorens samlede evne til å ivareta transportarbeid som kritisk samfunnsfunksjon. ROS digital sikkerhet ser spesifikt på digitale sårbarheter. Ut fra dette ble det etablert totalt seks krisescenarier som vises i figur 17.

ROS samfunnssikkerhet	ROS digital sikkerhet
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ekstremvær som hindrer togfremføring</li><li>• Ransomware teknisk drifts- og vedlikeholdssystem togselskap</li><li>• Hendelse som truer togfremføring på svensk side av grensen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bortfall av planleggingssystemet til jernbaneforetak</li><li>• Signalsystemet bortfaller (jernbane/T-bane)</li><li>• Tjenestenekt hendelse hos Entur</li></ul>

Figur 17 Oversikt over krisescenarier

<sup>36</sup> Mer om dette under omtale av «Fremtidsutsikter» på side 57



Scenariene i ROS samfunnssikkerhet vektlegger mulige konsekvenser for samfunnssikkerheten, mens scenariene i ROS digital sikkerhet vektlegger mulige årsaker til digitale sårbarheter. Arbeidet vil bli fulgt opp i 2024.

## Bærekraftsmålene

Å jobbe med bærekraft, handler om å styrke positive og redusere negative bidrag på tre områder: klima og miljø, sosiale forhold, og økonomi. For Jernbanedirektoratet er det først og fremst gjennom arbeidet med de transportpolitiske målene og NTP-målene, som bygger på FNs bærekraftsmål, at etaten påvirker de ulike bærekraftsområdene.

I løpet av 2023 har det særlig vært en overordnet satsning på økt drift og vedlikehold på jernbanen, dette angår alle aspektene ved bærekraft, og gir både reduserte klimagassutslipp, mindre arealbeslag, lavere økonomiske kostnader, og et bedret tilbud for reisende og lokalsamfunn. Det har også vært et større fokus på samfunnssikkerhet, i forbindelse med ekstreme klimahendelser og totalforsvaret, noe som angår både sosial og økonomisk bærekraft.

I 2023 har også vi startet opp et prosjekt for å utarbeide en handlingsplan for Bærekraftsarbeidet i direktoratet fremover. Dette arbeidet skal ferdigstilles i løpet av 2024, og har som mål å muliggjøre mer systematisk, målrettet, og helhetlig rapportering og oppfølging av bærekraftsmålene i organisasjonen. For mer utfyllende rapportering på bærekraftsmålene viser vi til vedlegg 3.

## Økonomi og ressursbruk

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2023 er benyttet i henhold til føringer og fullmakter gitt i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2022-2023), Prop. 118 S (2022-2023), Prop. 141 S (2022-2023) og Prop. 27 S (2023-2024), samt videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2023.

Jernbanedirektoratets regnskap for 2023 omfatter utbetalinger under kapittel 1352 Jernbanedirektoratet og kapittel 1330 Særskilte transporttiltak, samt innbetalinger under kapittel 4352 Jernbanedirektoratet og kapittel 4330 Særskilte transporttiltak, jf. tabell 15.

Regnskapet på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet viser regnskapsføring på 31 609,5 mill. kr i 2023. Målt mot en bevilgning på 32 139,5 mill. kr tilsvarer dette en brutto mindreforbruk på 530,0 mill. kr. Medregnet merinntekter på kapittel 4352 post 01 Diverse inntekter på 1,5 mill. kr, utgjør netto mindreforbruk 531,5 mill. kr på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet.

Regnskapet på kapittel 1330 viser brutto utbetalinger tilsvarende 109,9 mill. kr. Målt mot en bevilgning på 120,9 mill. kr, tilsvarer dette et mindreforbruk på 11,0 mill. kr.

Til sammen fremkommer et brutto mindreforbruk på 541,0 mill. kr i 2023 på Jernbanedirektoratets kapitler og poster. Bevilgningen 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 jernbaneinfrastruktur. I tillegg dekkes statens tilskudd til togmateriell, støtteordning for godsoverføring fra vei til jernbane og etter ekstremværet «Hans», samt statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur AS.

Tabell 15 Overordnet økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2023 (inkl. Norsk jernbanemuseum).

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2023	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	01	Driftsutgifter	400 504 000	397 898 118	2 605 882
1352	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger	136 803 000	117 754 356	19 048 644

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2023	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	6 040 620 000	5 584 822 683	455 797 317
1352	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	9 111 231 000	9 111 231 000	-
1352	73	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer	16 205 913 000	16 180 174 368	25 738 632
1352	74	Tilskudd til togmateriell mv.	-	25 738 632	-25 738 632
1352	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	96 927 000	91 085 743	5 841 257
1352	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	27 534 000	27 511 400	22 600
1352	77	Tilskudd til godstogselskap etter ekstremværet «Hans»	120 000 000	73 305 589	46 694 411
<b>Sum kap. 1352</b>			<b>32 139 532 000</b>	<b>31 609 521 888</b>	<b>530 010 112</b>
1330	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	100 522 000	89 504 516	11 017 484
1330	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	20 427 000	20 427 000	-
<b>Sum kap. 1330</b>			<b>120 949 000</b>	<b>109 931 516</b>	<b>11 017 484</b>
<b>Sum kap. 1352 og kap. 1330</b>			<b>32 260 481 000</b>	<b>31 719 453 404</b>	<b>541 027 596</b>

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2023	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4352	01	Diverse inntekter	5 500 000	6 965 531	1 465 531
<b>Sum kap. 4352</b>			<b>5 500 000</b>	<b>6 965 531</b>	<b>1 465 531</b>
4330	01	Gebyrer	20 427 000	20 427 000	-
<b>Sum kap. 4330</b>			<b>20 427 000</b>	<b>20 427 000</b>	<b>-</b>

## *Kapittel 1352 og kapittel 4352 – omtale post for post*

### **Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter**

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkludert utgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk Jernbanemuseum. Totalt er det utbetalt 397,9 mill. kr i 2023, som er 2,6 mill. kr lavere enn bevilgningen på 400,5 mill. kr. Tilknyttet post 01 er det innbetalt 7,0 mill. kr, som er 1,5 mill. kr høyere enn inntektsbevilgningen på 5,5 mill. kr. Inkludert merinntektene utgjør mindreforbruket 4,1 mill. kr i 2023.

Tabell 16 Driftsutgifter og driftsinntekter Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet		2023			Pr. 31.12.2023	
Kap.	Post	Tildelingsbrev	Overført fra 2021	Disponibel bevilgning	Ubetalt/innbetalt	Avvik ift. disponering
1352	01 Driftsutgifter	333 737 000	18 929 000	352 666 000	348 185 541	4 480 459
<b>Sum 1352</b>		<b>333 737 000</b>	<b>18 929 000</b>	<b>352 666 000</b>	<b>348 185 541</b>	<b>4 480 459</b>
4352	01 Diverse inntekter	3 500 000	-	3 500 000	4 448 193	948 193
<b>Sum 4352</b>		<b>3 500 000</b>	<b>-</b>	<b>3 500 000</b>	<b>4 448 193</b>	<b>948 193</b>

Totalt mindreforbruk inkludert merinntekter er om lag 5,4 mill. kroner for Jernbanedirektoratet, noe som er om lag i henhold til bevilgningen. Merinntektene skyldes høyere inntekter ved Norsk fagskole for lokomotivførere enn anslått.

Tabell 17 Driftsutgifter og driftsinntekter Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum		2023	Pr. 31.12.2023	
Kap.	Post	Tildelingsbrev	Ubetalt/innbetalt	Avvik ift. tildeling
1352	01 Driftsutgifter	47 838 000	49 712 577	- 1 874 577
<b>Sum 1352</b>		<b>47 838 000</b>	<b>49 712 577</b>	<b>- 1 874 577</b>
4352	01 Diverse inntekter	2 000 000	2 517 338	517 338
<b>Sum 4352</b>		<b>2 000 000</b>	<b>2 517 338</b>	<b>517 338</b>

Norsk jernbanemuseum har et merforbruk under kapittel 1352, post 01 på 1,4 millioner kroner etter at merinntekten er hensyntatt. Merforbruket skyldes høy pensjonskostnad i 2023, dette gjelder spesielt en høy endringspremie som følge av uttak av AFP. Merinntektene skyldes høyere inntekter (billettinntekter, suvenirer, cruisekjøring mv.) enn forutsatt.

### Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, samt utgifter til FoU og ulike analyser og utredningsarbeid, blant annet konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring

Det er utbetalt 117,8 mill. kr i 2023, som er 19,0 mill. kr lavere enn bevilgningen på 136,8 mill. kr. Årsaken er at det for enkelte prosjekter og aktiviteter har tatt lengre enn planlagt å starte. Dette gjelder blant annet prosjekter knyttet til Europas Rail. Andre aktiviteter er i tillegg noe forsinket, og dette forskyver utbetalinger til 2024. Dette gjelder blant annet videreutvikling av et datavarehus for deling og tilgjengeliggjøring av data, og enkelte utredningsoppdrag som Bane NOR gjennomfører for direktoratet.

## Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Bevilgningen omfatter vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm.

I 2023 måtte Jernbanedirektoratet reforhandle trafikkavtalene med togoperatørene. Covid-19 pandemien medførte redusert etterspørsel etter togreiser og stor risiko for at trafikkinntektene ble lavere enn det som er lagt til grunn i de opprinnelige pristilbudene. Krigen i Ukraina medførte betydelige økte energikostnader og usikkerhet knyttet til prognostisering av disse. I de reforhandlede avtalene og i den direktetildelte avtalen ble det derfor budsjettet med kostnader knyttet til både inntektskompensasjon og bonusordninger for å gi insitamenter for å øke trafikkinntektene. Det ble også utarbeidet kompensasjonsordninger for energipriser, som skulle dekke deler av operatørens merkostnader knyttet til unormalt høye energipriser.

I 2023 ble det utbetalt 5 584,8 mill. kr i 2023, noe som er 455,8 mill. kr lavere enn bevilgning på 6 040,0 mill. kr. Under redegjøres det nærmere for de vesentligste årsakene til avvik mellom budsjett og regnskap.

Tabell 18 Budsjett og utbetalinger per avtale (i 1 000 kroner)

Trafikkavtale	Budsjett	Utbetalt	Avvik
TP1 – Go-Ahead Norge	625 919	506 756	119 164
TP2 – SJ Norge	1 117 997	1 050 831	67 165
TP3 – Vy tog	323 220	335 141	- 11 921
Østlandet 2023 – Vygruppen	3 667 042	3 418 455	248 586
VY Gjøvikbanen	294 772	263 837	30 935
Oslo-Stockholm – SJ AB	10 962	10 497	465
Narvik-Stockholm - Trafikverket	922	594	328
<b>Totalt</b>	<b>6 040 834</b>	<b>5 586 111</b>	<b>454 723</b>

### Trafikkpakke 1 Sør

Det er utbetalt 506,8 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkpakke 1 Sør, noe som er 119,2 mill. kr lavere enn budsjett på 624,9 mill. kr. Mindreforbruket skyldes hovedsakelig lavere utbetalinger enn budsjettet for midtlivsoppgraderingen av Type 72 motorvognsettet (43 mill. kr), lavere avvikskostnader som følge av høy leveranse fra togselskapet (20 mill. kr) og lavere bonusutbetalinger enn budsjettet.

### Trafikkpakke 2 Nord

Det er utbetalt 1 050 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkpakke 2 Nord, noe som er 67,1 mill. kr lavere enn avsatt budsjett på 1 118 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i stor grad forsinkede utbetalinger knyttet til innfasingen av Type 76 motorvognsettet (94 mill. kr), tilbakebetalinger (56 mill. kr) av utgifter knyttet til tilleggsavtalene for 2020-2022 og en generell lavere togproduksjon, som følge av reforhandlet trafikkavtale (om lag 35 mill. kr). Samtidig fremkommer det økte kostnader for konsekvensene av Randklev bruk (108 mill. kr).

### Trafikkpakke 3 Vest

Det er utbetalt 335 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkpakke 3 Vest, noe som er 11,9 mill. kr høyere enn avsatt budsjett på 323,2 mill. kr. Merforbruket skyldes vederlags- og kompensasjonseffektene knyttet til en avtalt reduksjon i trafikken.

### Ettårig avtale for 2023 - Østlandet

Det er utbetalt 3 418,5 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Østlandet, noe som er 248,6 mill. kr lavere enn avsatt budsjett på 3 667,0 mill. kr. Mindreforbruket skyldes hovedsakelig at energiprisene ble betydelig lavere enn forutsatt ved avtaleinngåelse (om lag 240 mill. kr), samt at kostnader knyttet til

driftssituasjonen på Follobanen ble mindre enn budsjettet. Pensjonskostnadene i 2023 ble videre om lag 160 mill. kr høyere enn budsjettet.

#### *Vy Gjøvikbanen*

Det er utbetalt 263,8 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Gjøvikbanen, som er 30,9 mill. kr lavere enn avsatt budsjett på 294,8 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i stor grad lavere bonusutbetalinger og lavere kostnader knyttet til nytt rutetilbud som følge av utsatt innføring av ERTMS mellom Røa og Gjøvik.

#### **Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold**

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold som omfatter utgifter i Bane NOR for å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav. I henhold til avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR for 2023 utbetales vederlaget for drift og vedlikehold i henhold til bevilgning på post 73 Drift og vedlikehold. Det er utbetalt 9 111,2 mill. kr i 2023, som er i henhold til bevilgningen.

#### **Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer**

Bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer dekker vederlag for direktoratets avtaler med Bane NOR om kjøp av infrastrukturtenester for planlegging og bygging av investeringsprosjekter. Det er regnskapsført 16 180,2 mill. kr i 2023, som er 25,7 mill. kr mindre enn bevilgningen på 16 205,9 mill. kr. Mindreforbruket må sees i sammenheng med stikkordsfullmakten kan nyttes under post 74, og tilsvarende utgiftsføring på post 74 knyttet til støtteordningen finansiert under ERTMS ombordutrustning.

#### **Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.**

Bevilgningen omfatter tilskudd til ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. I tillegg dekkes inntil halvparten av utgiftene til å installere ombordutstyr av en egen støtteordning som regnskapsføres under posten. Bevilgningen til støtteordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, og utbetales til togeierne (Norske tog og godsselskaper) i løpet av året, jf. omtale under post 73 Investeringer.

Som følge av forsinkelser i ombyggingen av tog ble bevilgningen nedjustert til null i nysalderingen av 2023-budsjettet, Jf. Prop. 27 S (2023-2024). Regnskapsføringen på 25,7 mill. kr, gjelder støtteordningen til ERTMS-prosjektet og er bevilget under post 73.

#### **Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane**

Bevilgningen dekker tilskudd for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane. Tilskudd utbetales til togselskapene basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. Det er utbetalt 91,1 mill. kr, som er 5,8 mill. kr lavere enn bevilgningen på 96,9 mill. kroner. Tilskuddet er basert på antall netto kjørte tonn i 2023, som er noe lavere enn det som ble lagt til grunn for bevilgningen.

Tabell 19 Utbetalt støtte til godsoverføring fra vei til jernbane

Godstogselskap	Bevilget støtte
CargoNet AS	59 929 748
Green Cargo AB	20 417 114
ONRAIL AS	10 290 205
Grenland Rail AS	224 836
Hector Rail AB	164 804
Tågakeriet i Bergslagen AB	59 036
<b>Sum godkjent støtte</b>	<b>91 085 743</b>

#### **Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren**

Bevilgningen dekker prosjektstøtte til historiske jernbaneformål og forvaltning av kulturminner, og tilskuddet forvaltes av Norsk Jernbanemuseum. Det er utbetalt 27,5 mill. kr, som er om lag i henhold til bevilgningen på posten.

#### **Post 77 Tilskudd til godstogselskap etter ekstremværet «Hans»**

Bevilgningen dekker en midlertidig støtteordning for å opprettholde nødvendig godstransport på bane så lenge det ikke er mulig å frakte gods på Dovrebanen etter ekstremværet Hans. I 2023 er det mottatt søknader og utbetalt 73 mill. kr. Dette er 46,7 mill. kr lavere enn bevilgningen på 120 mill. kr. Mindreforbruket skyldes færre mottatte søknader om støtte enn forutsatt, mye på grunn av at det tar noe tid for støttemottakere å skaffe dokumentasjon. Det er anslått at søknader for 2023 vil bli utbetalt i 2024.

## **Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak**

#### **Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering**

Bevilgningen dekker statens andel for kostnader ved Entur AS for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Dette omfatter statens andel av utgifter til felles billetteringstjenester, mens fylkeskommuners og transportoperatørers andel dekkes over kap. 1330, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS. Det er utbetalt 89,5 mill. kr i 2023, som er 11,0 mill. kr lavere enn bevilgningen på 100,5 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at enkelte fakturer først forfaller i 2024.

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

Bevilgningen dekker grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering, som finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kapittel 4330, post 01 Gebyrer. Det er utbetalt 20,4 mill. kr, som er i henhold til innbetalinger fra gebyr fra brukerne.

#### **Post 01 Gebyrer (kapittel 4330)**

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettsalg, finansieres ved gebyr fra aktører som driver rutegående kollektivtransport og som bruker systemene, jf. kap. 4330 Særskilte

transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret utvikles og endres over tid og skal være kostnadsdekkende. Det er innbetalt 20,4 mill. kr, som er i henhold til utbetalingene på Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur.

## ***Bruk av fullmakter***

### ***Rapportering på bruk av tilsagns- og bestillingsfullmakter***

Rapporteringen omfatter delegerte fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over gitte bevilgninger i 2023.

#### *Tilsagnsfullmakt på kapittel 1352, post 74 Tilskudd til togmateriell med videre*

Samferdselsdepartementet har delegert tilsagnsfullmakt til Jernbanedirektoratet på post 74 Tilskudd til togmateriell med videre. Direktoratet kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 850 millioner kroner. Tilsagnsfullmakten på post 74 er knyttet til tilskudd til ERTMS-ombordutstyr og private sidespor. Tilskuddene som omfattes av fullmakten, finansieres over bevilgningen på kapittel 1352 post 73 Investeringer. Ved utgangen av 2022 var det gitt tilsagn ut over gitt bevilgning tilsvarende 910,8 millioner kroner. Det er ikke gitt nye tilsagn i 2023, og frafall av forpliktelser i 2023 utgjør 24,2 millioner kroner, Forpliktelser ved utgangen av 2022 utgjør 886,2 millioner kroner. Dette er over delegert fullmakt og skyldes lavere utbetalinger enn prognostisert ved etablering av fullmakten.

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

##### Utbyggingsprosjekter hvor Stortinget tidligere år har vedtatt kostnadsramme.

Jernbanedirektoratet har ikke inngått forpliktelser ut over gitte fullmakter for investeringsprosjekter med kostnadsramme, som vist i tabell 20.

*Tabell 20 Sum forpliktelser sammenliknet med fullmaktsbeløpet / kostnadsrammer.*

	<b>Fullmaktsbeløp</b>	<b>Forpliktet</b>
Dovrebanen, Sørli-Åkersvika	8 942	7 144
Dovrebanen, Kleverud-Sørli	10 607	9 165
Dovrebanen, Venjar-Eidsvoll-Langset	7 735	6 287
Follobanen, Oslo-Ski	37 417	37 040
Trønderbanen, Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	2 661	2 437
Vestfoldbanen, Barkåker-Tønsberg	1 951	1 935
Vestfoldbanen, Drammen-Kobbervikdalen	17 377	13 384
Vestfoldbanen, Nykirke-Barkåker	8 879	8 277
Vossebanen, Arna-Fløen	4 984	4 749
Vossebanen, Fløen-Bergen/Nygårdstangen	4 743	3 010
Østfoldbanen, Sandbukta-Moss-Såstad	20 807	18 404
ERTMS-prosjektet	35 615	29 259

#### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for kjøp av nye tog*

SD har delegert fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter til Jernbanedirektoratet. Per 31.12.2023 er det fire kostnadsrammer for investeringsprosjekter knyttet til eksisterende tog eller nye

toganskaffelser. I 2023 ble det innført en ny metode for pris- og valutajustering av kostnadsrammer for Norske togs anskaffelser. Implementeringen av denne metoden medførte en betydelig økning av de prisjusterte kostnadsrammene, men i tråd med realkostnadsvekst knyttet til kontraktuelle forpliktelser og andre relaterte prosjektkostnader for gitte investeringsprosjekter. Endringer i de prisjusterte kostnadsrammene samt størrelsen på relaterte styringsrammer og prisjusterte kontraktuelle forpliktelser er vist i tabell 21.

Norske tog inngikk kontrakt knyttet til opsjon 1 for kjøp av nye tog 9. januar 2023.

Tabell 21 Endringer i de prisjusterte kostnadsrammene samt størrelsen på relaterte styringsrammer og prisjusterte kontraktuelle forpliktelser per 31.12 2023.

Prosjekter	Kostnadsramme 01.01.2023	Økning/ Reduksjon	Pris- og valutajustert kostnadsramme 31.12.2023	Pris- og valutajustert styringsramme 31.12.2023
Midtlivsoppgradering vognsett 72 * (ikke kostnadsramme)	683,0	57,5	740,5	n/a
Lokaltog basis	4 473,0	982,6	5 455,6	n/a
Lokaltog opsjon 1	3 728,0	344,4	4 072,4	3 586,4
Fjerntog basis	8 054,0	870,3	8 924,3	7 552,4

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kapittel 1352. post 70 kjøp av persontransport*

Som følge av direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet samt den ekstraordinære prisjusteringen ble fullmakten til å inngå forpliktelser for kjøp av persontransport med tog økt i RNB 2023. Fullmakten er basert på anslag for den fremtidige utviklingen i togselskapenes inntekter og energikostnader, som er forbundet med stor usikkerhet. Statens utgifter til kjøp av persontransport med tog kan bli høyere eller lavere.

Jernbanedirektoratet har fått fullmakt til å forplikte staten for kjøp av transporttjenester for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 34 080 millioner kroner, og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år ikke overstiger 5 570 millioner kroner. Jernbanedirektoratets prognostiserte samlede forpliktelser ut over 2023 utgjør 33 772 millioner kroner.

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

SD har delegert fullmakt til Jernbanedirektoratet knyttet til det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog. Jernbanedirektoratet kan:

- gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 820 mill. kroner.
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 14 020 mill. kroner. Det blir lagt til grunn 75 pst. restverdigaranti.

I tabellene under fremkommer det at beregnet utgående balanse for 2023 for bokført materiell og nyinvesteringer overstiger restverdigarantiene gitt for 2023, med henholdsvis 152 mill. kroner for bokført



materiell og 375 mill. kroner for nyinvesteringer. Avvikene skyldes ikke kostnadsoverskridelser, men korreksjon av tidligere beregningsfeil samt endringer til prisjusteringsmetoden for gjeldende kostnadsrammer gitt til Norske tog. Jernbanedirektoratet har kun stilt garantier i henhold til delegert fullmakt fra SD. Norske tog bærer selv risiko for forpliktelser utover restverdigarantier gitt i statsbudsjettet for 2023.

Tabell 22 Restverdigaranti Norske tog AS - bokført materiell

		År	Mill. kr.
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2022</b>	8 335
	Nye forpliktelser som pådras i	2023	145
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2023	-508
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utløpet av</b>	<b>2023</b>	<b>7 972</b>

Tabell 23 Restverdigaranti Norske tog AS - nyinvesteringer

	<b>Romertallsfullmakt togoperatører</b>	År	Mill. kr.
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utgangen av</b>	<b>2022</b>	9 765
+	Nye forpliktelser som pådras i	2023	4 692
-	Dekning eller annet frafall av forpliktelser i	2023	-62
=	<b>Udekkede forpliktelser ved utløpet av</b>	<b>2023</b>	<b>14 395</b>

*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 budsjettåret. Nedenfor redegjøres det kort for bruken av fullmakten.

Tabell 24 Samlede forpliktelser

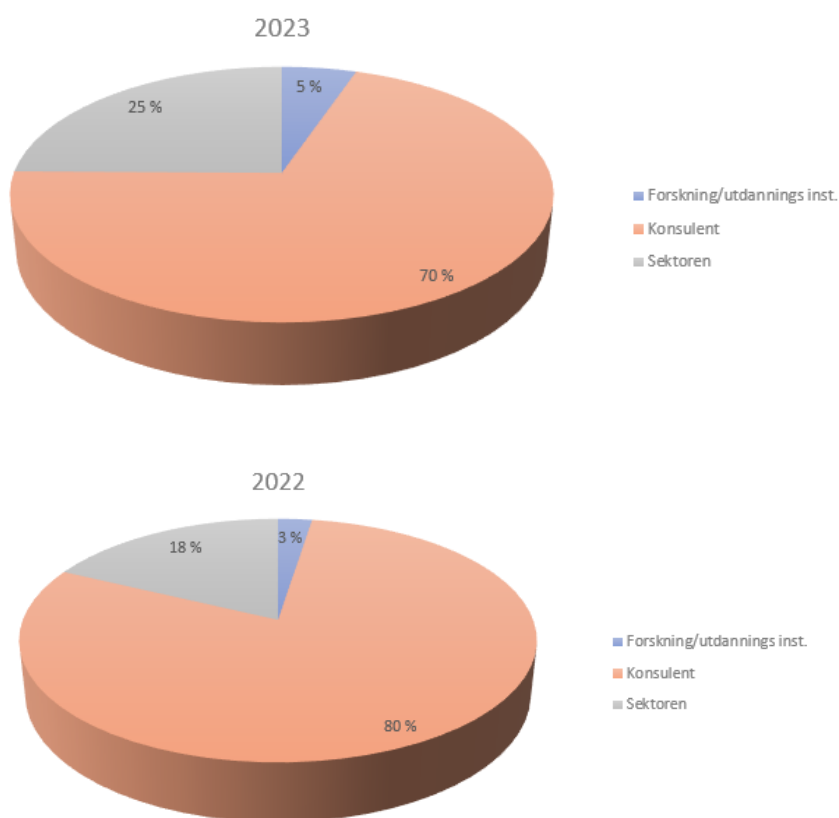
Forpliktet pr 31.12.2023	Husleie og fellesutgifter	IKT drift, lisenser og DFØ	Renhold	Leasing av IKT-utstyr og biler	Diverse drift	Sum
Mill. kr.	147,4	15,9	1,3	1,3	1,4	167,2

Samlede forpliktelser ved utgangen av 2023 tilsvarer 167,2 mill. kr og er en nedgang på 4,4 millioner kr fra 2022. Dette skyldes at det er en kortere varighet på husleiekontrakten ultimo 2023 enn ultimo 2022. I tabellen er Norsk jernbanemuseum inkludert. Forpliktelser knyttet til IKT er høyere enn i 2022 grunnet programvare i forbindelse med togsimulator ved lokførerskolen. Jernbanedirektoratet har tatt høyde for å dekke inn samtlige forpliktelser innenfor uendret bevilgningsnivå.

## Konsulentbruk og bemanning

### Konsulentbruk

Direktoratet kjøper bistand fra konsulenter fordelt på tre forskjellige hovedkategorier. I 2023 var fem prosent av utgiftene knyttet til kjøp av tjenester fra forskning- og utdanningsinstitusjoner, og dette er en økning på to prosentpoeng fra 2022. 25 prosent er knyttet til kjøp av tjenester fra andre aktører i sektoren, som er en økning fra 2022 på sju prosentpoeng. De resterende 70 prosent av konsulentkostnader har gått til ordinære konsulenttjenester, som er en nedgang fra 2022 på ti prosentpoeng.

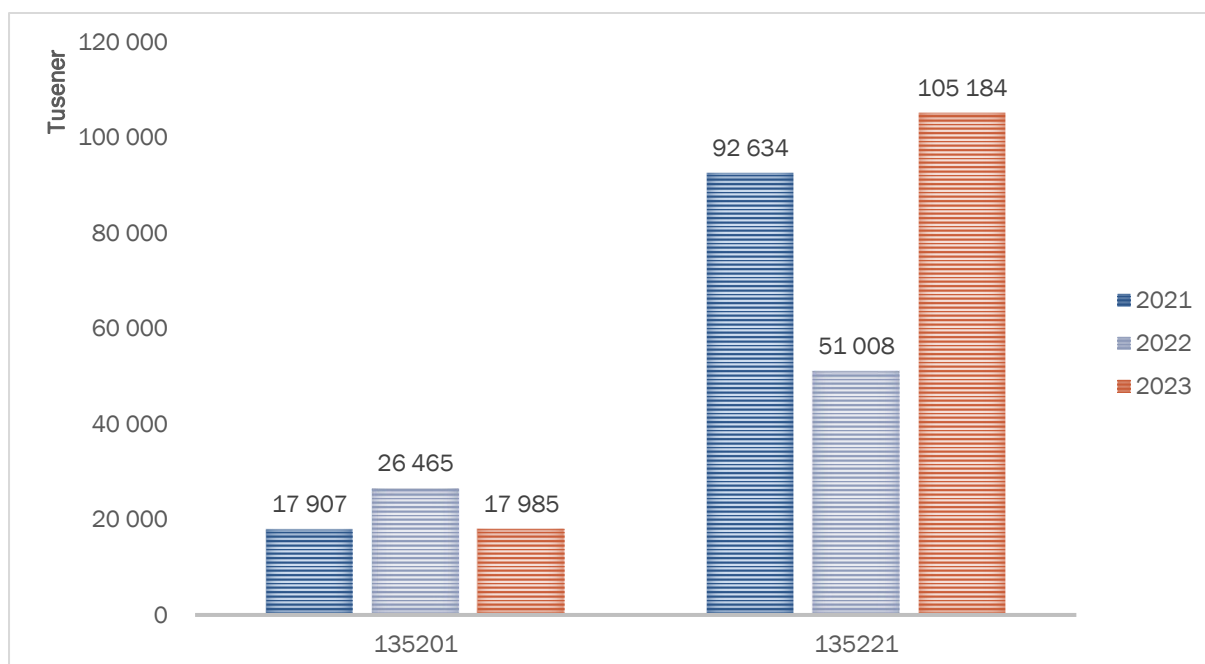


Figur 18 Bistand fra konsulenter fordelt på kategoriene; kjøp av tjenester fra forskning og utdanningsinstitusjoner, tjenester fra sektoraktørene og andre typer konsulentbyråer

I 2023 bokførte Jernbanedirektoratet 123,1 mill. kroner til kjøp av konsulenttjenester. Dette er en nominell økning fra 77,5 mill. kroner i 2022. Kostnadene fordeler seg mellom kap. 1352 post 01 og post 21, og gjelder artskontoene 6700-6730.

Kap. 1352 post 21 dekker direktoratets utgifter til utredninger og analyser, og for denne posten har det vært en betydelig økning fra 2022 til 2023, men sammenlignet med 2021 er ikke økningen betydelig.

Kap. 1352 post 01 dekker direktoratets utgifter til ordinær drift, og her har det vært en betydelig nedgang i bruk av konsulentbistand fra 2022 til 2023, men de er tilsvarende utgiftene for 2021.



Figur 19 Utvikling i kostnadene til konsulentbistand fordelt mellom kap. 1352 post 01 og post 21.

Direktoratets kjøp av konsulenttjenester er i hovedsak knyttet til bistand i arbeidet med utredninger og analyser som finansieres under kap. 1352 post 21. I 2023 utgjorde dette 105,2 mill. kroner av totalt 123 mill. kroner. Beløpet inkluderer blant annet utgifter til utredninger som direktoratet kjøper av Bane NOR, konsulentbistand til fem konseptvalgutredninger (KVU), ekstern kvalitetssikring (KS1) og arbeid i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036. I tillegg har det vært behov for bistand i forbindelse med utvikling av ikt-løsninger som skal ivareta sektorens behov for data til analyser og utredninger som f.eks. FRAM.

To eksterne konsulentoppdrag gjennomført for Samferdselsdepartementet er dekket under post 21. Det gjelder en ekstern kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren, og en ekstern gjennomgang av Follobanen. Totalt er det regnskapsført 6,9 mill. kroner til disse oppdragene.

Vi vil også i fremtiden ha behov for ekstern bistand til utredninger og analyseoppgaver hvor det ikke faller naturlig at direktoratet innehar tilstrekkelig kapasitet og spesialkompetanse på området selv. Direktoratet vil også måtte kjøpe tjenester for utvikling av ikt-løsninger som ivaretar sektorens behov for å samle inn og bearbeide et datagrunnlag som brukes i fremtidige analyser og beslutningsgrunnlag for sektoren.

Den reduserte bruken av konsulenttjenester til utredninger og analyser under post 21 i 2022, må sees i sammenheng med omorganiseringen av direktoratet. Gjennom omorganiseringen ble bemanningen, og dermed kapasiteten til å håndtere eksterne utredning- og analyseoppdrag, redusert.

Omorganiseringen er også årsaken til de økte kostnadene til kjøp av konsulenttjenester under kap. 1352 post 01 i 2022. Direktoratet hadde behov for ekstern bistand i omorganiseringen.

Jernbanedirektoratet økte sin faste bemanning i 2023 etter omorganisering, og denne oppbemanningen er et av våre viktigste tiltak med å få ned bruken av eksterne konsulent der det er naturlig.

Jernbanedirektoratet er opptatt av å styrke den interne kompetansen på ulike områder for å redusere sårbarhet og avhengighet av konsulenttjenester. Strategisk kompetanseplanlegging er et viktig verktøy i denne sammenhengen. Direktoratet utarbeider en kompetansestrategi som skal sikre at vi har riktig kompetanse for å møte fremtidens behov, og samtidig arbeide kontinuerlig med kompetanseutvikling på alle nivåer. Dette vil bidra til faglig utvikling, bedre samhandling og økt effektivitet.

Områder der direktoratet jobber med å redusere konsulentutgiftene og øker interne ressurser er for eksempel juridisk bistand og bistand i forbindelse med rekrutteringer.

I 2023 var 1,8 mill. kroner av utgiftene til konsulentbruk knyttet til kommunikasjonstjenester. Dette er utgifter til utgivelse av Jernbanemagasinet og informasjons- og rekrutteringskampanje for Norsk fagskole for lokomotivførere. Dette er om lag på samme nivå som i 2022.

Etter en gjennomgang av konsulentbruken i 2023, ble antallet innleide konsulenter redusert med om lag 40 prosent (fra 23 til 10). Et viktig tiltak i den sammenheng var utarbeidelse av interne retningslinjer for innleie, og kontinuerlig oppmerksomhet på dette temaet. Direktoratet vil fortsette arbeidet med å redusere avhengigheten av eksterne konsulenter, spesielt der vi kan benytte interne ressurser og kompetanse. Vi følger nøye med på utviklingen og vurderer løpende tiltak som kan redusere konsulentbruken ytterligere fremover.

### **Utvikling i bemanning**

Tabell 25 Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

	2021	2022	2023
Antall ansatte per 31.12	190	171	190
Antall avtalte årsverk	197	180	185
Antall utførte årsverk <sup>2)</sup>	183	169	175

Tallene er inkludert faste og midlertidige ansatte.

<sup>2)</sup> Utførte årsverk er inkludert mertid, reisetid og fleksitid som er godkjent for utbetaling, med fratrukk av fravær som sykefravær, permisjoner mv. jf. PM-2019-13.

2022 var preget av omorganisering, som medførte begrenset rekruttering. Ny organisasjon ble etablert 1. august 2022, og prosessen med å rekruttere nødvendig kompetanse kom i gang etter dette. Som tallene viser er 2023 benyttet til å få på plass nye ansatte, og per 31.12 er det like mange ansatte som samme tidspunkt som i 2021. Siden nyansatte har startet i løpet av 2023 er antall årsverk ikke på samme nivå som i 2021.

# IV Styring og kontroll i virksomheten

## *Overordnet vurdering av styring og kontroll*

Jernbanedirektoratet gjennomførte en omfattende omorganisering som trådte i kraft 1.8.2022, og har i 2023 fortsatt arbeidet med å implementere nye arbeidsprosesser, tydeliggjøre roller- og ansvar og sikre effektiv ressursutnyttelse og samhandling på tvers.

Et viktig grep for å sikre god intern styring og kontroll i virksomheten, var å etablere staben for virksomhetsstyring med to underliggende seksjoner – styringsseksjonen og økonomiseksjonen. Styringsseksjonen har ansvaret for styringsdialogen med Samferdselsdepartementet og Norsk jernbanemuseum, direktoratets innspill til statsbudsjettet og for å sikre god styring, kontroll og koordinering internt. Økonomiseksjonen har ansvaret for å sikre god intern økonomistyring i Jernbanedirektoratet.

I 2023 er det etablert rutiner og prosesser for å følge opp mål- og resultatkrav i organisasjonen gjennom rapportering på status og fremdrift på Jernbanedirektoratets virksomhetsplan. Virksomhetsplanen er tett koblet til tildelingsbrev og oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Virksomhetsplanen har også tydelige koblinger mellom budsjetter og aktiviteter, og dette har også gitt resultatet i forhold til kvaliteten på budsjettstyring og prognoser internt i direktoratet.

I 2023 lanserte direktoratet nye intranettsider. Hensikten med dette har vært å tilgjengeliggjøre informasjon internt i direktoratet på ett sted. Som et ledd i dette arbeidet er det gjort en gjennomgang av hele styringssystemet, og dokumenter som er knyttet til intern styring og kontroll, er revidert/oppdateret og samles nå på et eget område.

## *Nærmere omtale av vesentlige forhold ved styring og kontroll*

### *Policyer og prosedyrer for intern styring og kontroll*

I 2023 har direktoratet videreført arbeidet med å tydelige beskrivelser av roller og ansvar, og basert på det arbeidet som ble gjort i 2022 er det i 2023 utarbeidet detaljerte prosedyrer for alle utbetalingsprosessene i direktoratet. Prosedyrene er knyttet opp mot de policyene som ble utarbeidet i 2022.

Det er innført obligatoriske risikovurderinger av utbetalingsprosessene i direktoratet, dette skal gjennomføres årlig, hvor 2023 er første året dette er gjort. I risikovurderingene skal vi vurdere risiko for feilutbetalinger og risiko for misligheter. Risikovurderingen gjøres i avdelingene som har ansvaret for utbetalingsprosessene, men økonomiseksjonen deltar i arbeidet og følger opp at vurderingene gjennomføres og dokumenteres. Det er satt inn tiltak på enkelte områder, der hvor risikovurderingen har avdekket et behov for bedre internkontroll. Det er ikke avdekket alvorlige avvik i de risikovurderingene som er gjort.

I 2023 har det også blitt arbeidet med å få på plass og implementere gode rutiner og retningslinjer for økonomiarbeidet til innovasjonsprogrammet Europes Rail. Programmet krever egne rutiner som sikrer at direktoratet også oppfyller de rapporterings- og dokumentasjonskravene som settes av EU. Dette arbeidet vil fortsette i 2024.

### *Nytt verktøy og arbeidsprosesser for budsjettprognoser og rapportering*

Direktoratet har utviklet et styringsverktøy som ble tatt i bruk i 2022, verktøyet ble utviklet i Excel som en pilot. Verktøyet har vært viktig i den interne styringen av direktoratet i 2023, og vi har derfor startet arbeidet med å flytte denne rapporteringsløsningen over i mer robuste løsninger. Dette gir økt digitalisering av rapporteringen, og vi forventer at dette vil gi effektiviseringsgevinster internt. Det nye verktøyet tas i bruk tidlig i 2024, og løsningen vil også gi oss et rapporteringsverktøy for prognoser på alle kapitler og poster.

### *Innføring av SRS*

Direktoratet skal fra 2024 føre sitt virksomhetsregnskap etter reglene i de statlige regnskapsstandardene (SRS) og har derfor brukt 2023 til å forberede innføringen. Hovedoppgaven har vært å utarbeide en

åpningsbalanse som viser et dekkende bilde av direktoratets eiendeler og forpliktelser. I arbeidet har Direktoratet for forvaltning og økonomistyring bistått med faglig veiledning, i tillegg har det vært kontakt både med Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen. Kartleggingen av eiendeler og forpliktelser er så å si slutført, og vi sikter mot at åpningsbalansen er ferdigstilt første tertial 2024.

I forbindelse med innføringen av SRS har direktoratet gjennomgått sin kontoplan, både for å inkludere nye konti som følge av et nytt regnskapsprinsipp, men også for å forenkle og gjøre kontoplanen mer pedagogisk. Direktoratets benytter standard kontoplan for statlige virksomheter, med enkelte tilpasninger. Det er også gjort enkelte endringer i vår økonomimodell for bedre styring og oppfølging av blant annet rammeavtaler.

Som følge av nytt regnskapsprinsipp, er rutiner og retningslinjer for fakturabehandling gjennomgått og blitt tilpasset SRS. Det er i tillegg blitt gjennomført opplæring av alle attestanter og godkjennerne (budsjett disponeringsmyndighet), med fokus på nye vurderinger som må gjøres med innføring av SRS.

### ***Jernbanedirektørens kontrollprogram***

Jernbanedirektørens kontrollprogram er et av virkemidlene til Jernbanedirektøren for styring og kontroll, og det viser hvilke kontroller som skal gjennomføres det enkelte år.

Våren 2023 ble det gjennomført en begrenset undersøkelse knytte til Konnekt. Konnekt er Nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, og er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Hensikten med denne undersøkelsen var både å sjekke ut forståelse av roller og ansvar, samt å sjekke ut oppfølging av instruksens krav innenfor dette området. Funn fra gjennomgangen har blant annet blitt fulgt opp ved at det er inngått ny samarbeidsavtale med Statens vegvesen.

Høsten 2023 ble det gjennomført systemrevisjon av lønns- og arbeidsvilkår hos togoperatørene som har inngått avtale med direktoratet gjennom konkurranse. Revisjonen ble gjennomført ved bruk av eksterne revisor. Gjennomgangen sannsynliggjorde at operatørene har systemer og relevant dokumentasjon på plass, basert på prinsippet om «godt nok». Samtidig ble det avdekket forbedringsområder som følges opp.

Samme høst ble det gjennomført tre stikkprøvekontroller. Disse stikkprøvene omhandlet kvalitetssikring av saker fremlagt for jernbanedirektørens ledermøter, etterlevelse av policydokumenter innenfor styring og kontroll, samt forståelse og oppfølging av ulike roller innenfor personvernområdet. Alle stikkprøvene avdekket områder med forbedringsbehov. Funn fra stikkprøve knyttet til kvalitetssikring ble ledelsesbehandlet og fulgt opp høsten 2023, blant annet gjennom endring av aktuelle maler. De to andre stikkprøvene ble ledelsesbehandlet og vil bli fulgt opp i 2024

## ***Andre føringer og krav***

### ***Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet***

Jernbanedirektoratet jobber aktivt for å være en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsplass med mangfold, bredde og riktig kompetanse.

Likestillingsarbeidet i Jernbanedirektoratet gjenspeiles i vår personalpolitikk på følgende diskrimineringsgrunnlag for rekruttering; lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter, tilrettelegging og mulighet for å kombinere arbeid og familieliv, samt arbeid mot mobbing og trakassering.

Vi har ingen varslede tilfeller som gjelder diskriminering. Det har blitt utført arbeidsmiljøundersøkelser/temperaturmålinger, som gir oss mer detaljert oversikt og faktagrunnlag for å vurdere risiko på området.

Målsettingene knyttet til arbeidet for likestilling og mot diskriminering, er forankret i direktoratets lønnspolitikk og omtalt i personal- og HMS-håndbok, og på Jernbanedirektoratet sin intranettside. Her finnes også detaljerte varslingsrutiner knyttet til kritikkverdige forhold, herunder trakassering.

Direktoratet har fokus på inkludering og mangfold når vi rekrutterer. I våre utlysningstekster oppfordres personer med nedsatt funksjonsevne, minoritetsbakgrunn og/eller hull i CV-en til å søke. Ved rekruttering innkalles minst én kvalifisert søker innenfor disse kategoriene. I 2023 ble det ansatt medarbeidere i disse gruppene.

Kjønnsfordeling i Jernbanedirektoratet, inkludert Norsk fagskole for lokomotivførere, var ved utgangen av 2023 42 prosent kvinner og 58 prosent menn.

### ***Desentralisert arbeid***

Jernbanedirektoratet skal vurdere muligheten for desentralisert arbeid, og legge til rette for dette der det er hensiktsmessig. Som hovedregel lyses alle våre stillinger ut med arbeidssted Oslo, Trondheim eller Bergen for å sikre at vi får de beste kandidatene og for å styrke fagmiljøene. I 2023 ble flere nyansatte rekruttert til disse lokasjonene.

I den grad det er mulig, legger direktoratet til rette for intern mobilitet og hospitering i tråd med statlige retningslinjer for dette.

### ***Lokal lønnspolitikk***

I lokal lønnspolitikk har vi søkelys på at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Dette skjer gjennom dialog med de ansattes foreninger, der særlige forhold diskuteres i forkant som grunnlag for lokale forhandlinger.

### ***Lærlinger***

Jernbanedirektoratet er godkjent lærebedrift tilknyttet Opplæringskontor for statlige virksomheter (OK stat), men har ikke hatt lærlinger i 2023. Årsaken til dette er at det ikke var ressurser til å ta på seg ansvaret med å tilby opplæring til en lærling i 2023. Direktoratet skal ta inn en lærling i 2024, og vurderer om det kan være aktuelt å tilby lærlingplass innenfor nye lærefag, som for eksempel sikkerhet og mediedesign og/eller -teknikk. Jernbanedirektoratet tilbyr sommerjobb og deltidsjobb for studenter når det er aktuelt.

# Styring og kontroll i virksomheten

## Effektivisering

Tre indikatorer er med på å gi et bilde av utgifter til drift og administrasjon i direktoratet. Tabellen under viser KPI 1, 4 og 5 for 2021, 2022 og 2023 i nominelle tall. Det er kun utgifter under driftsposten 01 som er inkludert i tabellen under.

Tabell 26 KPI-er for effektivisering – alle tall er i nominelle kroner

Nr	Navn	Teller og nevner	År	Datagrunnlag totalt	KPI
KPI 1	Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	Lønn og sosiale utgifter	2021	205 818 294	1 122 237
		Antall utførte årsverk		183	
		Lønn og sosiale utgifter	2022	198 462 139	1 172 944
		Antall utførte årsverk		169	
		Lønn og sosiale utgifter	2023	213 095 448	1 220 478
		Antall utførte årsverk		175	
KPI 4	Andel administrative utgifter (KPI4)	Administrasjonsutgifter	2021	62 062 205	19 %
		Sum totale utgifter		318 321 099	
		Administrasjonsutgifter	2022	73 413 618	22 %
		Sum totale utgifter		327 317 760	
		Administrasjonsutgifter	2023	71 919 277	21 %
		Sum totale utgifter		348 185 243	
KPI 5	Administrative utgifter per årsverk (KPI5)	Administrasjonsutgifter	2021	62 062 505	338 400
		Antall utførte årsverk		183	
		Administrasjonsutgifter	2022	73 413 618	434 015
		Antall utførte årsverk		169	
		Administrasjonsutgifter	2023	71 919 277	411 909
		Antall utførte årsverk		175	

Både KPI 4 og 5 er gått ned sammenlignet med 2022. Dette er på grunn av at 2022 var et år preget av omorganisering og en lavere bemanning enn det faktiske bemanningsbehovet. I 2023 er bemanningen igjen økt, uten at administrasjonsutgiftene har økt tilsvarende, dette er for eksempel på grunn av felleskostnader som ofte ikke påvirkes av kortvarige svingninger i bemanningen. I tillegg var den generelle pris- og lønnsveksten høy i 2023, noe som også påvirker de totale utgiftene.

KPI 1 viser en økning på om lag 4 pst. fra 2022.

## Risikovurdering

Jernbanedirektoratet har i 2023 hatt flere oppdrag knyttet til å utvikle et helhetlig risikostyringssystem for jernbanesektoren med virkning fra 1. januar 2024, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 9 for 2023.

Våren 2023 ble det utarbeidet et forslag til risikohåndtering i prioriterte effektpakker. Dette ble fulgt opp med et nytt oppdrag, der Jernbanedirektoratet ble bedt om å utvide dette til også å gjelde risikohåndtering i hele sektoren. Høsten 2023 leverte direktoratet en konseptskisse for et helhetlig risikostyringssystem. Basert på en GAP-analyse ble det identifisert flere tiltak som Jernbanedirektoratet må gjennomføre, og arbeide videre med fremover, herunder etablere systemer, rutiner og utvikle risikostyringskulturen i direktoratet.

Direktoratets risikovurdering vil ta utgangspunkt i to forskjellige målbilder:

- Helhetlig risikobilde for jernbanesektoren som tar utgangspunkt i mål for hele jernbanesektoren.



- Risikobilde for Jernbanedirektoratet som tar utgangspunkt i målene i tildelingsbrevet.

### **Helhetlig risikobilde for jernbanesektoren**

Vurdering av helhetlig risiko for jernbanesektoren må ta utgangspunkt i et målbilde som favner hele sektoren. Det helhetlige risikobildet er knyttet til mulige avvik fra disse målene. For å kunne identifisere risikoområder, der det er mulig å identifisere virksomme risikoreducerende tiltak, er direktoratets vurdering at NTP-målene har en for lang tidshorisont, og er for overordnet, til at det er hensiktsmessig å benytte i dette arbeidet. Vi har derfor basert risikobildet for sektoren på følgende seks mål for sektoren:

- a) Dagens togtilbud opprettholdes
- b) Tilbudsforbedringer gjennomføres iht. mål for tid, kost og kvalitet
- c) Høy driftsstabilitet
- d) Gode kundeopplevelser ved avvikssituasjoner
- e) Bevilgningene brukes effektivt innenfor Stortingets vedtak
- f) Gode prioriteringer som sikrer det beste samlede togtilbudet på lang sikt

Målene er beskrevet av Jernbanedirektoratet, og er basert på vår vurdering av de viktigste målene for sektoren i et 1-10 års perspektiv. Målbildet er presentert for topplerne i sektoren, og i møter med Bane NOR og Norske tog. Målbildet må sees i sammenheng med de rammebetingelser som gjelder for sektoren. Det betyr at faktorer som statsbudsjettet, sikkerhetskravene i jernbanesektoren og lover og regler ikke inngår i målbildet, men er å anse som rammebetingelser for de målene som er satt.

Med dette utgangspunktet har vi identifisert 15 risiko områder, som er nærmere beskrevet i vedlegg 1a Frem mot 1. og 2. tertial vil vi videreutvikle risikobildet, som i tillegg vil bli supplert med en mer detaljert vurdering av risikoene knyttet opp mot de enkelte effektpakker.

Risikoområdene er foreløpig vurdert opp mot tre nivåer for kritikalitet; lav, medium og høy. Som en del av metodeutviklingen skal direktoratet utarbeide vurderingskriterier for sannsynlighet og konsekvens, som etter hvert vil ligge til grunn for risikovurderingene. Dette forutsetter imidlertid at vi får bedre innsikt i aktørenes risikobilde gjennom rapportering.

Det helhetlige risikobilde er basert på risikoområder som i denne omgangen er identifisert og analysert gjennom arbeidsmøter og interne vurderinger i direktoratet. Dette må derfor sees på som et første utkast til risikobilde for sektoren. Økt involvering, og mer standardisert risikorapporteringen fra aktørene, vil antagelig medføre endringer i risikobildet. Dette vil også kunne endre de risikoområdene, beskrivelser og tiltak som nå er beskrevet.

Direktoratet har startet arbeidet med en økt involvering av andre aktører i sektoren. I første omgang innebærer det at vi presenterer vårt arbeid med helhetlig risikostyring, og aktørene gir oss innsikt i deres risikovurderinger for egen virksomhet. Det er variasjoner i de risikovurderingene som gjøres i dag, men vår vurdering er at det vil være mulig å innføre mer standardisert rapportering i løpet av 2024, uten at det skal innebære store endringer og et betydelig merarbeid for aktørene.

Arbeidet med å indentifisere, beskrive og følge opp de virksomme risikoreducerende tiltakene er en vesentlig del av det helhetlige risikostyringssystemet. I denne omgangen har direktoratet kun rapportert på de tiltakene som direktoratet selv gjennomfører, eller tiltak vi er kjent med gjennom eksisterende rapportering fra aktørene. Dette må derfor sees på som et første utkast til rapportering på risikoreducerende tiltak, og direktoratet vil frem til 1. tertialrapport be om innspill fra aktørene, slik at rapporteringen gir en mer detaljert oversikt over det som vurderes som de viktigste risikoreducerende tiltakene for å oppnå sektormålene.

### **Risikobilde for Jernbanedirektoratet**

Direktoratets mål er gitt gjennom tildelingsbrevene. Direktoratets risikobilde er utarbeidet med bakgrunn i disse, i tillegg til en vurdering av våre interne mål om «en effektiv og målrettet drift av direktoratet» og «samfunnssikkerhet og beredskap». I 2024 må direktoratet videreutvikle risikokartet og rapporteringen slik at den reflekterer de risikoene som er knyttet til vårt målbilde. Dette er et arbeid som vil ta noe tid, da det må sees i sammenheng med utviklingsarbeidet som gjøres for det helhetlige risikobildet for sektoren. Flere av direktoratets styringsmål er direkte knyttet til vår rolle som koordinator i sektoren, og der hvor

direktoratets rolle er avgjørende for det samlede togtilbudet i sektoren, vil risikoen følges opp gjennom risikokartet for sektoren.

Risikoer som videreføres i Jernbanedirektoratets risikokart fremgår av vedlegg 1b. Arbeidet med å utvikle et oppdatert risikokart basert på de nye forutsetningene, vil pågå gjennom 2024 slik at risikovurderingene kan bli et viktig grunnlag for direktoratets virksomhetsplanarbeid for 2025.

## *Myndighetsutøvelse*

Jernbanedirektoratet behandler søknader om samtykke til ekspropriasjon og forhåndstiltredelse etter oreigningsloven § 2 nr. 17. I 2023 mottok vi seks søknader om samtykke til ekspropriasjon og forhåndstiltredelse som berørte totalt 16 eiere/rettighetshavere og 12 eiendommer, hvorav halvparten av søknadene gjaldt nedleggelse av planoverganger. Et vedtak om samtykke til ekspropriasjon ble påklaget.

Som klageinstans for klager etter jernbaneloven § 10, mottok Jernbanedirektoratet i 2023 fire klager. To klager gjaldt avslag på tillatelse til tiltak og to klager gjaldt vedtak om vegetasjonsrydding.

Jernbanedirektoratet er videre klageinstans etter forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren. I 2023 behandlet direktoratet to klager, en klage på avslag på tildeling av tilskudd etter *forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren* § 3 og en klage på avslag på grunnstøtte etter § 4.

Direktoratet forvalter også en serie håndbøker og veiledere, som i praksis fungerer som standarder for kollektiv- og jernbanesektoren i Norge.

I instruks for Jernbanedirektoratet heter det også at Jernbanedirektoratet skal drive Norsk fagskole for lokomotivførere, og drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum. I det følgende gis en kort omtale av henholdsvis lokførerskolen og jernbanemuseet.

### ***Norsk fagskole for lokomotivførere***

2023 har vært et år med mange studenter under opplæring, og utdeling av mange vitnemål. Norsk fagskole for lokomotivførere har ikke hatt flere studenter siden oppstarten av skolen i 2005. Unntaket var året etter Korona-pandemien, da Lokførerskolen måtte flytte flere kull til 2021. Spesielt gledelig er det at tallet på studenter som trenger litt lenger tid på å gjennomføre studiet har gått ned, nok et tegn på at skolen og opplæringen er tilbake til en normaltstand.

Eksamensresultatene var gode, og studenttilfredshet høy i 2023. Skolen arbeider aktivt med å følge opp studenttilfredshet gjennom systematisk arbeid i klasserommet og i administrasjonen, samt med studentmedvirkning.

Lokførerskolen har hatt fokus på kompetanseutvikling i 2023, blant annet gjennom å besøke SJ Norge, Trondheim fagskole, SINTEF og NTNU i Trondheim. Dette har gitt fagpersonalet og administrasjon inspirasjon til å utvikle opplæringen. I tillegg har skolens ansatte samarbeidet med flere foretak i bransjen og opparbeidet kunnskap om ERTMS, Traxx og Eurodual.

Gjennom 2023 har skolen arbeidet med å tilrettelegge for et nytt studietilbud, et nettbasert deltidsstudium, med samlinger. Skolen håper på denne måten å møte nye kandidater som ikke har anledning til å studere fulltid. Skolen så under opptaket i mars 2023 at det var et populært studietilbud. Det var 45 søkere per studie plass, som resulterte i at søkere måtte ha 59 rangeringspoeng for å få tilbud om plass.

### ***Norsk jernbanemuseum***

Jernbanedirektoratet driver delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på vegne av Samferdselsdepartementet. Som selvstendig virksomhet leverer Norsk jernbanemuseum egen årsrapport og vi viser til denne for nærmere beskrivelse av aktiviteter og risiko.

# V Vurdering av fremtidsutsikter

Våtere og villere klima, fortsatt urbanisering og satsing på en bærekraftig samfunnsutvikling, er trender som på ulik måte treffer jernbanen i årene som kommer.

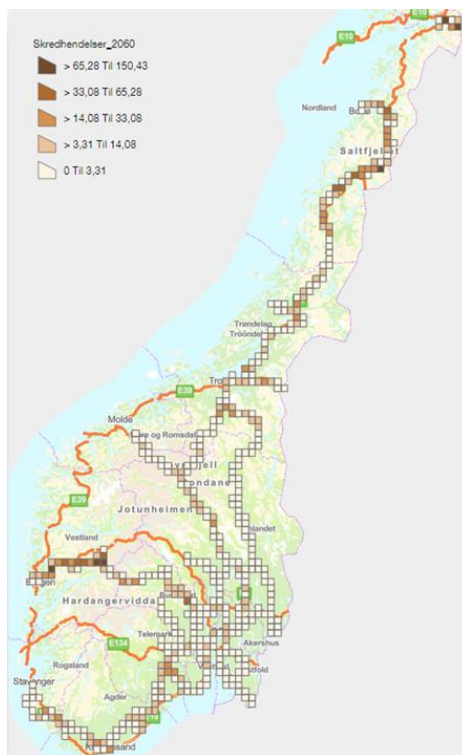
Ekstremværet «Hans» i august 2023 viste med all tydelighet at *klimaendringene* allerede påvirker jernbanen. Vi snakker først og fremst om styrtregn, flom og ras, men på lengre sikt også et stigende havnivå og springflo som truer nærliggende jernbaneanlegg.

Jernbanedirektoratet har startet arbeidet med et kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning av jernbanen, der jernbanenettets klimasårbarhet i dagens og fremtidens klima beskrives. Dette arbeidet vil muliggjøre trendfremskrivninger og vurdering av fremtidig risiko. Figur 20 viser eksempelvis forventet skredfrekvens i 2060, og kan brukes som grunnlag for planlegging av beredskap og forebygging av skader.

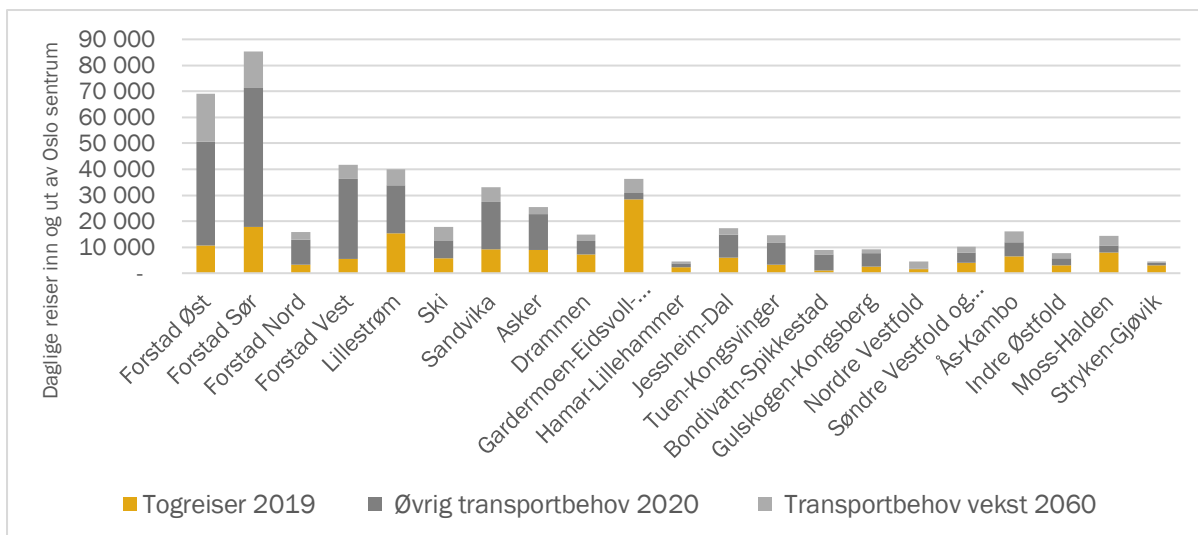
*Urbaniseringen* fortsetter, og dette styrker jernbanens rolle i transportsystemet i og rundt storbyene. I SSBs hovedalternativ for befolkningsframskrivninger er det forventet en nasjonal befolkningsvekst på 12,4 prosent frem til 2060. Veksten er konsentrert rundt byene, og da særlig kommunene på sentrale Østlandet. Fra områder som har et jernbanetilbud på Østlandet er det beregnet en forventet vekst i transportbehov for reiser inn og ut av Oslo sentrum på rett under 30 prosent.

De største byene/byområdene har nullvekstmål som innebærer at økt transportbehov skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange. Som en av statens tre representanter i byvekstavtaler, der nullvekstmålet ligger som en bunnplanke, har direktoratet en viktig rolle på jernbanens vegne. Stikkord er bl.a. togets bidrag til å dekke transportbehovet, koordinering av togtilbud og øvrig kollektivtransport, knutepunktutvikling og rute-, pris- og billettsamarbeid med berørte fylkeskommuner.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2023 en potensialanalyse av jernbanetransportmarkedet på Østlandet for å kartlegge det mulige markedsvolumet frem mot 2060. Figur 21 viser daglig transportbehov for reiser mellom Oslo sentrum og 21 geografiske områder for dagens situasjon, beregnet vekst i transportbehov mot 2060 og jernbanens markedsandel i dagens situasjon.



Figur 20 Forventet antall årlige skredhendelser i 2060



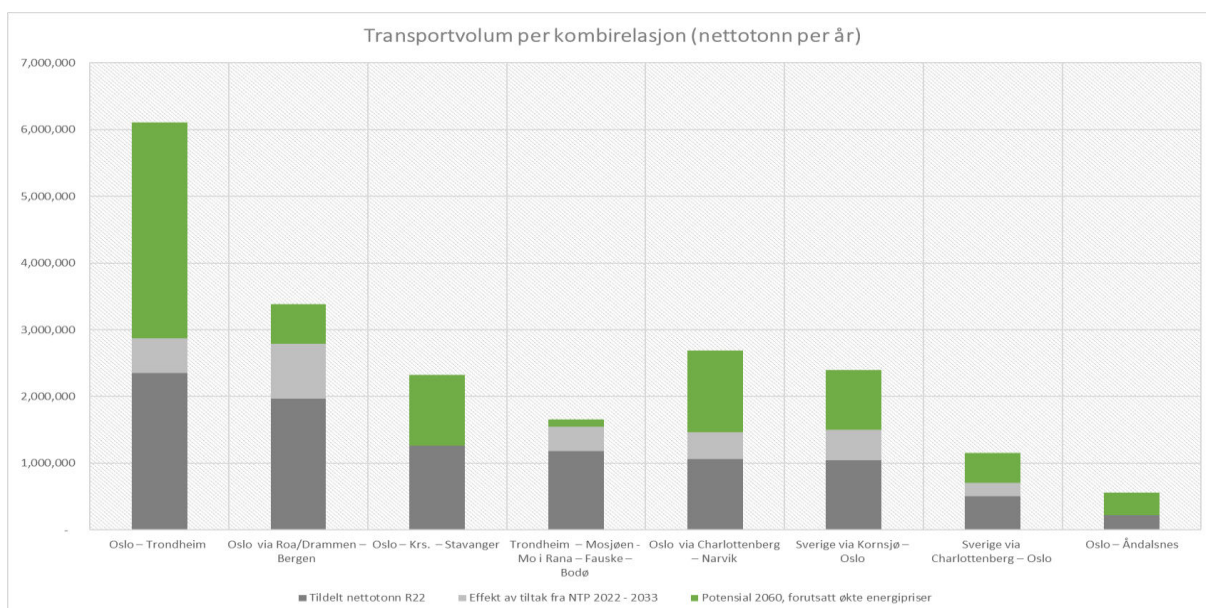
Figur 21 Resultater fra potensialanalyse persontransport Østlandet, reiser inn og ut av Oslo mot 2060

Forstedene tett på Oslo har et stort transportbehov i dagens situasjon, mens jernbanens markedsandel er lav. Samtidig er det særlig her den forventede transportveksten er størst. I det geografiske området vi kaller *forstad øst*, er det forventet en vekst i transportbehov på oppunder 40 prosent mot 2060.

Jernbanedirektoratet vil se nærmere på hvilke tiltak som bør prioriteres dersom den økte veksten i transportbehov skal tas med kollektive løsninger.

*Bærekraftige utvikling* blir et stadig mer sentralt premiss for planlegging og prioriteringer på kort og lang sikt. Dette reflekteres i internasjonale samarbeidsavtaler, i statlige nasjonale handlingsplaner og etter hvert også i lovverk og andre reguleringer. Jernbanen er en viktig del av løsningen, og derfor er godsoverføring fra vei til sjø og bane et mål i mange europeiske land, inkludert Norge, og drevet av bl.a. forpliktelser om reduksjoner i klimagassutslipp, ønske om økt framkommelighet på veiene og trafiksikkerhetsmål.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2023 en potensialanalyse for transport av intermodale lastbærere (kombigods) på jernbanen. Figur 22 viser et betydelig vekstpotensial mot 2060, og spørsmålet blir da hvor mye av dette potensialet det bør legges til rette for. Potensialanalysen gjør det mulig å sammenligne status og forventet utvikling per transportrelasjon, og gir således et godt grunnlag for å vurdere videre utredningsbehov. Analysen utvides til det øvrige godstogtilbudet og samlet for alle segmentene i 2024.



Figur 22 Resultatet fra potensialanalysen gods – potensial 2060 forutsatt 50 prosent økte energipriser

# VI Årsregnskap

## ***Ledelseskommmentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2023***

### **Formål**

Jernbanedirektoratet er en bruttobudsjettert virksomhet underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag er å nå overordnede mål om en effektiv, sikker og miljøvennlig jernbanesektor. Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren og skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sin virksomhet.

### **Bekreftelse**

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet. Årsregnskapet gir et dekkende bilde av direktoratets disponible midler, og av de regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

### **Vurdering av vesentlige forhold**

#### *Organisatoriske forhold*

Norsk jernbanemuseum er organisert som en egen virksomhet under Samferdselsdepartementet. I henhold til instruks for Jernbanedirektoratet, skal direktoratet drive delegert etatsstyring av museet tilpasset tidsfristene for tertial- og årsrapportene. Bevilgningen til museet går derfor via direktoratet, og gis i et eget tildelingsbrev fra direktoratet til museet.

Siden Norsk jernbanemuseum fører eget regnskap, er årsregnskapet for museet ikke inkludert i direktoratets årsregnskap, men kun presentert i museets egen årsrapport. Bevilgningen til museet går gjennom direktoratet, og bevilgningsrapporten og note A viser derfor total bevilgning inkludert Norsk jernbanemuseum. Note B til bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall fra Norsk jernbanemuseum i egne kolonner siden det sendes en samlet søknad om overføring av mindreforbruk til nytt år.

Det presiseres at forklaringene til avvik på postene i årsregnskapet nedenfor ikke inkluderer tall for Norsk jernbanemuseum. Dette, i motsetning til avviksforklaringene i kapittel 5.1 om bevilgningens anvendelse, der avvik for Norsk jernbanemuseum er inkludert.

#### *Tildeling*

Jernbanedirektoratet hadde i 2023 en samlet tildeling på 32 260,5 millioner kroner på utgiftssiden, hvorav 75,3 millioner kroner ble tildelt til Norsk jernbanemuseum, jf. kommentar i bevilgningsrapporten. I tillegg har Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum tildelinger på inntektssiden på totalt 25,9 millioner kroner.

#### *Kapittel 1352 post 01*

Jernbanedirektoratet har en tildeling på 400,5 millioner kroner i 2023 under post 01 driftsutgifter. Dette er inkludert tildeling på 47,8 millioner kroner til Norsk jernbanemuseum. Jernbanedirektoratet har regnskapsført 348,2 millioner kroner i 2023 under posten, en økning på 20,9 mill. kroner fra 2022.

Lønnsutgiftene har økt i underkant av 15 mill. kroner, jf. note 2 til artskontorrapporten. Direktoratet gjennomførte i 2022 en større omorganisering, og det var i store deler av året midlertidig ansettelsesstopp. Lønnsutgiftene var derfor lavere i 2022 enn i et normalår.

I 2023 har bemanningen økt i henhold til det faktiske bemanningsbehovet direktoratet har. Den generelle lønnsveksten i staten var i 2023 høyere enn tidligere år, som sammen med ekstra arbeidsgiveravgift for inntekter over 750.000,- i 2023, forklarer økningen fra 2022. Den økte bemanningen øker også driftskostnadene som er tilknyttet årsverkene. Dette, i tillegg til en høy prisvekst, har økt andre driftskostnader som husleie, jf. note 3 til artskontorrapporten. Samme note viser også at reiseaktiviteten har tatt seg opp etter å ha vært lav som følge av koronapandemien.

#### *Kapittel 1352 post 21*

Post 21 omfatter Jernbanedirektoratets utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase samt utgifter til FoU og ulike analyser og utredningsarbeid, herunder konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. I 2023 er det regnskapsført 117,8 mill. kroner under posten, dette er en økning på 66,4 mill. kroner fra 2022, jf. «kjøp av andre konsulenttjenester» i note 3 til artskontorrapporten. I 2023 har det vært høy aktivitet, og det er blant annet blitt levert fem konseptvalgutredninger (KVU), i tillegg til at det har vært noen utgifter til ekstern kvalitetssikring (KS1) knyttet til disse. Det har også være en del utgifter til utvikling av IKT-løsninger for reiseaktivitetsmodellen (FRAM). Jernbanedirektoratets deltagelse i innovasjonsprogrammet Europe's Rail dekkes også under denne posten.

#### *Kapittel 1352 post 70*

Bevilgningen dekker vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vy gruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm.

Det er utbetalt 5 584,8 millioner kroner under posten i 2023, som er 455,8 millioner kroner lavere enn bevilgningen for samme år, jf. note 6 til artskontorrapporten. Mindreforbruket er sammensatt, der blant annet lavere utbetalinger enn budsjettet for midtlivsoppgraderingen av Type 72 motorvognsett og lavere energipriser enn forutsatt.

#### *Kapittel 1352 post 71*

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold som omfatter utgifter i Bane NOR for å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav. Det er utbetalt 9 111,2 millioner kroner i 2023, som er i henhold til bevilgning.

#### *Kapittel 1352 post 73*

Bevilgningen under post 73 dekker bevilgningen på direktoratets avtaler med Bane NOR om kjøp av infrastrukturtenester for planlegging og bygging av investering-prosjekter.

Det er regnskapsført 16 180,2 millioner kroner i 2023, som er 25,7 millioner kroner mindre enn bevilgningen. Mindreutgiften må sees i sammenheng med stikkordsfullmakten *kan nyttes under post 74*, og tilsvarende regnskapsføring under denne posten knyttet til støtteordningen til ERTMS-ombordutstyr.

#### *Kapittel 1352 post 74*

Bevilgningen gjelder ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. I tillegg regnskapsføres inntil halvparten av kostnadene til å installere ombordutstyr av en egen støtteordning, som bevilges under post 73 og regnskapsføres under post 74.

I 2023 har det ikke vært behov for utbetaling til Norske tog AS for ERTMS-ombordutstyr, og bevilgningen har derfor vært null. Inntil halvparten av kostnadene til å installere ombordutstyr regnskapsføres under posten, og det er derfor regnskapsført 25,7 millioner kroner under denne posten, jf. omtalen over.

#### *Kapittel 1352 post 75*

Det er utbetalt 91,1 mill. kroner, som er 5,8 mill. kroner lavere enn bevilgningen. Tilskuddet er basert på antall netto kjørte tonn i 2023, som er noe lavere enn det som ble lagt til grunn for bevilgningen. Støttemottakere vises i note 6 til artskontorrapporten.

#### *Kapittel 1352 post 77*

I etterkant av ekstremværet «Hans» ble det opprettet en støtteordning for godsselskaper for å kunne opprettholde nødvendig godstransport på bane som følge av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen. I 2023 er 73,3 millioner kroner utbetalt, av en bevilgning på 120 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes

forsinkelse fra godsoperatørene på å klargjøre søknader. Støttemottakere vises i note 6 til artskontorrapporten.

#### *Kapittel 4352 post 01*

Jernbanedirektoratet har inntekter under kapittel 4352, post 01 knyttet til Norsk fagskole for lokomotivførere. Regnskapet viser innbetalinger på 4,4 millioner kroner, jf. note 1 til artskontorrapporten.

#### *Kapittel 1330 post 76*

Bevilgningen dekker statens andel av utgifter til Entur AS for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Det er utbetalt 89,5 millioner kroner i 2023, som er 11,0 millioner kroner mindre enn bevilgningen for 2023. Mindreforbruket skyldes at enkelte fakturer først forfaller i 2024.

#### *Kapittel 1330 post 77 og kapittel 4330 post 01*

Bevilgningen under post 77 dekker grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering, som finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kapittel 4330, post 01. Det er utbetalt 20,4 millioner kroner under post 77, som er tilsvarende bevilgning.

Det er bevilget 20,4 millioner kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, som er i henhold til det som er innbetalt, jf. note 1 til artskontorrapporten.

Det vises ellers til redegjørelsene under kapittel 5 i årsrapporten.

#### **Revisjonsordning**

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Jernbanedirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen blir publisert sammen med årsrapporten, og foreligger normalt innen 1. mai 2024.

Oslo, 15.mars 2024



Knut Sletta  
Jernbanedirektør

## Prinsippnote til årsregnskapet avlagt etter kontantregnskapet

Årsregnskap for Jernbanedirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2022 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av Samferdselsdepartementet.

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

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

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. 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.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

### Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

### Artskontorrapporteringen

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

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorrapporteringen Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen Spesifisering av bokført avregning med statskassen. Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskontro) og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.



Virksomheten har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifisering av pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifisering og leverandørspesifisering. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.

## Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2023**	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	Jernbanedirektoratet	01	Driftsutgifter	A, B	400 504 000	348 185 541	52 318 459
1352	Jernbanedirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger	A, B	136 803 000	117 754 356	19 048 644
1352	Jernbanedirektoratet	70	Kjør av persontransport med tog Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og	A, B	6 040 620 000	5 584 822 683	455 797 317
1352	Jernbanedirektoratet	71	vedlikehold	A	9 111 231 000	9 111 231 000	0
1352	Jernbanedirektoratet	73	Kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer	A, B	16 205 913 000	16 180 174 368	25 738 632
1352	Jernbanedirektoratet	74	Tilskudd til togmateriell mv.	A, B	0	25 738 632	-25 738 632
1352	Jernbanedirektoratet	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	A	96 927 000	91 085 743	5 841 257
1352	Jernbanedirektoratet	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet	A	27 534 000	0	27 534 000
1352	Jernbanedirektoratet	77	«Hans»	A, B	120 000 000	73 305 589	46 694 411
1330	Særskilte transporttiltak	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	A, B	100 522 000	89 504 516	11 017 484
1330	Særskilte transporttiltak	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	A	20 427 000	20 427 000	0
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Nettoføringsordningen		0	34 164 542	
Sum utgiftsført					32 260 481 000	31 676 393 969	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2023**	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4330	Særskilte transporttiltak	01	Gebyrer		20 427 000	20 427 000	0
4352	Jernbanedirektoratet	01	Diverse inntekter	B	5 500 000	4 448 193	-1 051 807
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			364 768	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift			27 813 733	
Sum inntektsført					25 927 000	53 053 695	
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>31 623 340 275</b>	
<b>Kapitalkontoer</b>							
60094501	Norges Bank KK /innbetalinger					605 275 075	
60094502	Norges Bank KK/utbetalinger					-32 225 996 394	
713213	Endring i mellomværende med statskassen					-2 618 956	
Sum rapportert						0	
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>							
Konto	Tekst				2023	2022	Endring
713213	Mellomværende med statskassen				-18 684 762	-16 065 807	-2 618 956

\* Jernbanedirektoratet gjennomfører delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum. Samlet tildeling til Jernbanedirektoratet er inkludert museet, som får tildelt budsjett av Jernbanedirektoratet. Samlet tildeling inkluderer derfor også tildelingen til museet. Norsk jernbanemuseum er i 2023 tildelt midler under følgende kapitler og poster:

- 1352.01: 47,8 mill. kroner.
- 1352.76: 27,5 mill. kroner.
- 4352.01: 2 mill. kroner.

\*\* Norsk jernbanemuseum fører eget regnskap og tallene under "regnskap 2023" er ikke inkludert museets utgifter, men museets utgifter under post 01 vises i note B. Se i tillegg Norsk jernbanemuseum sin egen årsrapport inkl. årsregnskap for fullstendig oversikt over museets regnskap.

**Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter**

<b>Kapittel og post</b>	<b>Overført fra i fjor</b>	<b>Årets tildelinger</b>	<b>Samlet tildeling</b>
1352.01*	18 929 000	381 575 000	400 504 000
1352.21	18 000 000	118 803 000	136 803 000
1352.70	836 400 000	5 204 220 000	6 040 620 000
1352.71	0	9 111 231 000	9 111 231 000
1352.73	0	16 205 913 000	16 205 913 000
1352.74	0	0	0
1352.75	0	96 927 000	96 927 000
1352.76*	0	27 534 000	27 534 000
1352.77	0	120 000 000	120 000 000
1330.76	15 953 000	84 569 000	100 522 000
1330.77	0	20 427 000	20 427 000

\* Tildelingen til Norsk jernbanemuseum er inkludert i Note A for disse postene.

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift (-)/ mindre utgift	Regnskapsført av Norsk jernbanemuseum	Merutgift (-)/ mindreutgift inkl. Norsk jernbanemuseum	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Jernbanedirektoratet	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Norsk jernbanemuseum	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
1352.01/4352.01		52 318 459	49 712 577	2 605 882	948 193	517 338	4 071 413	19 078 750	4 071 413
1352.21	"kan overføres"	19 048 644					19 048 644	19 048 644	19 048 644
1352.70	"kan overføres", "kan nyttes under post 71"	455 797 317					455 797 317	455 797 317	455 797 317
1352.73	"kan nyttes under post 74"	25 738 632							
1352.74	"kan overføres"	-25 738 632							
1352.77	"kan overføres"	46 694 411					46 694 411	46 694 411	46 694 411
1330.76	"kan overføres"	11 017 484					11 017 484	11 017 484	11 017 484

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

### Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

#### Stikkordet «kan overføres»

Enkelte bevilgninger er gitt med stikkordet "kan overføres". Bevilgningsvedtak som inneholder dette stikkordet, gir hjemmel til å overføre ubrukt bevilgning til de to følgende budsjettårene.

#### Stikkordet «kan benyttes under»

Enkelte bevilgninger er gitt med stikkordet "kan nyttes under". Dette stikkordet gir hjemmel til å overskride den bevilgningen stikkordet henviser til, mot tilsvarende innsparing under den bevilgningen det henvises fra. Som Note B viser har det vært en overskridelse under post 74, med tilsvarende innsparing under post 73, jf. omtale i ledelseskommentaren.

#### Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum har til sammen 1,5 mill. kroner i merinntekter som er rapportert under kapittel 4352, post 01. Jernbanedirektoratet har en inntektstildeling på 3,5 mill. kroner, og Norsk jernbanemuseum har en inntektstildeling på 2 mill. kroner, der det er regnskapsført 4 448 193 kroner hos Jernbanedirektoratet og 2 517 338 ved Norsk jernbanemuseum.

#### Mulig overførbart beløp

Mulig overført beløp viser hva Jernbanedirektoratet inkludert Norsk jernbanemuseum kan søke overført til 2024. Siden det ikke søkes om overføring for museet separat, er dette inkludert i oversikten under kap. 1352, post 01.

Jernbanedirektoratet søker om å få overført 4,1 mill. kroner under kap. 1352, post 01 og 10,0 mill. kroner under kap. 1352, post 21. I tillegg søkes det om å få overført 230,7 mill. kroner under kap. 1352, post 70 og 46,7 mill. kroner under kap. 1352, post 77. Under kap. 1330, post 76 søkes det om å få overført 11,0 mill. kroner.

## Artskontorrapportering

<b>Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2023</b>			
	<b>Note</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	20 427 000	19 400 000
Salgs- og leieinnbetalinger	1	4 322 893	4 478 794
Andre innbetalinger	1	125 300	21 048
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		24 875 193	23 899 842
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	213 108 997	198 462 139
Andre utbetalinger til drift	3	252 830 601	195 300 491
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		465 939 598	393 762 630
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>441 064 405</b>	<b>369 862 789</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	0	-400
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		0	-400
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling av finansutgifter	4	298	3 008
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		298	3 008
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>298</b>	<b>3 408</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten*</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	5	64 554	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		64 554	0
<b>Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</b>			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	6	31 176 289 531	32 653 772 894
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		31 176 289 531	32 653 772 894
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		300 214	226 279
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		27 813 733	24 612 393
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		34 164 542	25 922 923
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		6 050 594	1 084 251
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>31 623 340 275</b>	<b>33 024 723 342</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2023</b>	<b>2022</b>
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank*	7	90 085	0
Skyldig skattetrekk og andre trekk	7	-9 001 627	-7 933 735
Skyldige offentlige avgifter	7	-888 859	-434 923
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse**	7	-8 794 276	-7 702 291
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m)	7	0	5 142
Annen kortsiktig gjeld	7	-90 085	0
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>		<b>-18 684 762</b>	<b>-16 065 807</b>

\* Jernbanedirektoratet disponerer en valutakonto utenfor statens konsernkontoordning. Kontoen er opprettet i DNB og har innskudd i euro. Jernbanedirektoratet har en koordineringsfunksjon i prosjekter som finansieres av EU og euro-kontoene benyttes som betalingskontoer for disse prosjektene.

\*\* Pensjonstrekket til de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen.

<b>Note 1 Innbetalinger fra drift</b>		
	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrer - driftsinntekt	20 427 000	19 400 000
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>20 427 000</b>	<b>19 400 000</b>
<i>Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet</i>		
	475 490	538 978
Inntekter fra undervisningsoppdrag	3 847 403	3 939 816
<b>Sum salgs- og leieinnbetalinger</b>	<b>4 322 893</b>	<b>4 478 794</b>
<i>Andre innbetalinger</i>		
Andre inntekter avgiftsfritt	125 300	21 048
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>125 300</b>	<b>21 048</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>24 875 193</b>	<b>23 899 842</b>

<b>Note 2 Utbetalinger til lønn</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Lønn	171 378 690	161 000 572
Arbeidsgiveravgift*	27 813 733	24 612 393
Pensjonsutgifter**	17 181 483	16 538 212
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 248 094	-5 502 021
Andre ytelser	1 983 184	1 812 984
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>213 108 997</b>	<b>198 462 139</b>
<b>Antall utførte årsverk:</b>	<b>175</b>	<b>169</b>

\* Økningen fra 2022 skyldes delvis innføringen av en midlertidig ekstra arbeidsgiveravgift på lønnsytelser over 750 000 kroner. Den ekstra arbeidsgiveravgiften var 5 prosent, og utgjorde 1 575 007 kroner i 2023.

\*\* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2023 10,8 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2023 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2022 utgjorde premiesatsen 11,0 prosent.

**Note 3 Andre utbetalinger til drift**

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Husleie	21 343 217	19 965 410
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	886 612	1 538 022
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	9 815 683	7 479 048
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	7 062 528	4 221 208
Mindre utstyrsanskaffelser	7 041 539	7 224 758
Leie av maskiner, inventar og lignende	8 185 707	7 030 780
Kjøp av konsulenttjenester	123 168 404	77 473 157
Kjøp av andre fremmede tjenester	46 675 957	47 545 984
Reiser og diett	16 162 458	11 377 597
Øvrige driftsutgifter	12 488 495	11 444 527
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>252 830 601</b>	<b>195 300 491</b>

**Note 4 Finansinntekter og finansutgifter**

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	0	-400
<b>Sum innbetaling av finansinntekter*</b>	<b>0</b>	<b>-400</b>
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	298	3 008
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>298</b>	<b>3 008</b>

\* Føringen under finansinntekter er feilført i 2022. Dette er utgifter (purregebyr), og skulle vært ført under finansutgifter.

**Note 5 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten**

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Tilfeldige og andre inntekter (statskonto 530929)	64 554	0
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>64 554</b>	<b>0</b>

**Note 6 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten**

	31.12.2023	31.12.2022
<b>Kap. 1330 Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper som følge av smitteverntiltak*</b>	<b>0</b>	<b>21 540 969</b>
Vy Buss AS	0	9 092 384
Boreal Travel AS	0	734 525
TIDE BUSS AS	0	3 231 824
FIRDA BILLAG BUSS AS	0	376 539
TELEMARK BILRUTER AS	0	351 773
Konkurrenten Vest AS	0	1 432 112
KONKURRENTEN.NO AS	0	3 589 799
Unibuss Ekspress AS	0	1 352 818
Telemark Bilruter Buss AS	0	1 379 195
<b>Kap. 1330 Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering</b>	<b>89 504 516</b>	<b>73 929 838</b>
ENTUR AS	89 504 516	73 929 838
<b>Kap. 1330 Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS</b>	<b>20 427 000</b>	<b>19 400 000</b>
ENTUR AS	20 427 000	19 400 000
<b>Kap. 1352 Post 70 Kjøp av persontransport med tog</b>	<b>5 584 822 683</b>	<b>4 858 329 087</b>
VY Gjøvikbanen AS	263 837 213	219 347 705
Trafikverket	593 513	633 389
Flytoget AS**	-1 288 500	64 451 855
Vygruppen AS	3 418 455 339	2 820 359 692
STATENS JÄRNVÄGER AB (SJ AB) SVERIGE	10 496 994	3 393 000
Go-Ahead Norge AS	506 755 520	520 404 825
SJ Norge AS	1 050 831 386	898 805 216
Vy Tog AS	335 141 218	330 933 405
<b>Kap. 1352 Post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold</b>	<b>9 111 231 000</b>	<b>7 319 751 000</b>
Bane NOR SF	9 111 231 000	7 319 751 000
<b>Kap. 1352 Post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer</b>	<b>16 180 174 368</b>	<b>20 130 025 043</b>
Bane NOR SF	16 205 913 000	20 145 422 000
Kan nyttes under post 74***	-25 738 632	-15 396 957
<b>Kap. 1352 Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.</b>	<b>25 738 632</b>	<b>138 496 957</b>
Norske Tog AS	0	123 100 000
Fra post 73***	25 738 632	15 396 957
<b>Kap1352 Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane</b>	<b>91 085 743</b>	<b>92 300 000</b>
Grenland Rail AS	224 836	602 166
CargoNet AS	59 929 748	55 239 410
Tågakeriet i Bergslagen AB	59 036	84 930
Hector Rail AB	164 804	163 066
Green Cargo AB	20 417 114	33 934 532
ONRAIL AS	10 290 205	2 275 896
<b>Kap1352 Post 77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet "Hans"</b>	<b>73 305 589</b>	<b>0</b>
CargoNet AS	55 000 000	0
Grenland Rail AS	4 305 589	0
ONRAIL AS	14 000 000	0
<b>Sum tilskudd til ikke-finansielle foretak</b>	<b>31 176 289 531</b>	<b>32 653 772 894</b>

\* kap. 1330, post 71 var en midlertidig post opprettet i forbindelse med koronapandemien. Posten ble ikke videreført i 2023.

\*\* Tilbakebetalingene knytter seg til korrigeringer til tilleggsavtale under koronapandemien.

\*\*\* kap. 1352, post 73 har stikkordsfullmakten kan nyttes under post 74. Dette gjelder blant annet regnskapsføring av utgifter til støtteordningen for ERTMS-ombordutstyr, som bevilges under post 73 og regnskapsføres under post 74, jf. ledelseskomentaren.



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

	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2023</b>	
	Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen	Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen	Forskjell
Omløpsmidler			
Kundefordringer	220 550	0	220 550
Bankinnskudd, kontanter og lignende	90 085	90 085	0
<i>Sum</i>	<i>310 635</i>	<i>90 085</i>	<i>220 550</i>
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-17 825 241	0	-17 825 241
Skyldig skattetrekk	-9 001 627	-9 001 627	0
Skyldige offentlige avgifter	-997 281	-888 859	-108 422
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse	0	-8 794 276	
Annen kortsiktig gjeld	-90 085	-90 085	0
<i>Sum</i>	<i>-27 914 235</i>	<i>-18 774 847</i>	<i>-17 933 664</i>
<b>Sum</b>	<b>-27 603 600</b>	<b>-18 684 762</b>	<b>-17 713 114</b>

