



Jernbane-
direktoratet

Jernbanedirektoratet

Årsrapport 2021



Innhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Leders beretning | 4 |
| 2 | Introduksjon til virksomheten og hovedtall | 6 |
| 2.1 | Myndighet, ansvar og mål | 6 |
| 2.2 | Organisasjon og ledelse..... | 6 |
| 2.3 | Nøkkeltall..... | 7 |
| 3 | Årets aktiviteter og resultater | 9 |
| 3.1 | Overordnet beskrivelse av Jernbanedirektoratets oppgaver..... | 9 |
| 3.2 | Hovedmål 1 – Fremkommelighet..... | 15 |
| 3.2.1 | Etappemål 1.1 – Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig | 16 |
| 3.2.2 | Etappemål 1.2 – Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet..... | 21 |
| 3.2.3 | Etappemål 1.3 – Universelt utformede reisekjeder..... | 22 |
| 3.2.4 | Etappemål 1.4 – Transportkostnader for godstransport skal reduseres | 23 |
| 3.2.5 | Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog | 24 |
| 3.2.6 | Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold | 28 |
| 3.2.7 | Status kjøp av infrastrukturtenester | 30 |
| 3.2.8 | Styringsmål/endringslogg, samlet avvik prognose sluttkostnad - infrastrukturtenester..... | 36 |
| 3.2.9 | Særskilt oppfølging infrastruktur | 36 |
| 3.2.10 | Reiseplanlegging og billettering | 39 |
| 3.3 | Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet..... | 41 |
| 3.4 | Hovedmål 3 – Miljø..... | 43 |
| 3.4.1 | Etappemål 3.1: «Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål» | 43 |
| 3.4.2 | Etappemål 3.2: «Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy» | 44 |
| 3.4.3 | Etappemål 3.3: «Begrense tapet av naturmangfold» | 45 |
| 3.5 | Andre føringer og krav | 46 |
| 3.5.1 | Samfunnssikkerhet og beredskap | 46 |
| 3.5.2 | Informasjonssikkerhet og personvern | 48 |
| 3.6 | Bevilgningens anvendelse | 48 |
| 3.6.1 | Kap. 1352 og Kap. 4352 | 51 |
| 3.6.2 | Kap. 1330 og Kap. 4330 | 55 |
| 3.7 | Bruk av fullmakter..... | 56 |
| 4 | Styring og kontroll i virksomheten | 64 |
| 4.1 | Overordnet beskrivelse av styring og kontroll i Jernbanedirektoratet | 64 |
| 4.2 | Nærmere omtale av forhold knyttet til styring og kontroll i Jernbanedirektoratet | 64 |
| 4.2.1 | Jernbanedirektørens kontrollprogram | 65 |
| 4.2.2 | Mer jernbane for pengene..... | 66 |
| 4.3 | Administrative forhold..... | 70 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.3.1 | EØS-arbeidet..... | 70 |
| 4.3.2 | Tilgjengelighet av offentlige data | 70 |
| 4.3.3 | Fellesføring – motvirke arbeidslivskriminalitet | 70 |
| 4.3.4 | Likestilling i virksomheten | 71 |
| 5 | Vurdering av fremtidsutsikter..... | 77 |
| 6 | Årsregnskap | 79 |
| 6.1 | Ledelseskomentarar til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2021..... | 79 |
| 6.2 | Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet | 83 |
| 6.3 | Bevilgningsrapporteringen..... | 85 |
| 6.4 | Artskontorrapporteringen med noter | 88 |
| 7 | Vedlegg..... | 98 |
| 7.1 | Tabeller oppetid, regularitet og punktlighet | 98 |
| 7.2 | Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer | 101 |
| 7.3 | Prosjekter uten fastsatte styringsmål | 107 |
| 7.4 | Målekort..... | 109 |

1 Leders beretning

Jernbanesektoren har også i 2021 vært preget av koronapandemien. Passasjertallene har stupt til et bunnivå, og innbyggerne har lagt til seg nye reisevaner. På Østlandet innebærer det at flere bruker bil fremfor kollektivtransport. Økt bruk av hjemmekontor har også bidratt til at færre tar toget. 2021 ble derfor preget av arbeidet med å opprettholde et tilstrekkelig togtilbud samt å planlegge for gjenåpning av samfunnet.

Pandemien og smitteverntiltakene har vært særlig krevende for persontogselskapene, som ikke har hatt mulighet til å realisere sine planer for vekst og tilbudsforbedringer. Vi har gjennom året hatt tett dialog med Vygruppen, Flytoget, SJ Norge og Go Ahead Norge om konsekvensene av pandemien, og blant annet inngått tilleggsavtaler om kompensasjon for tapte billettinntekter og opprettholdelse av togtilbudet på et minimumsnivå.

Høsten 2021 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å avlyse konkurransen om persontrafikken i Østlandsområdet, og i stedet forberede en direktetildeling for disse strekningene. Den pågående konkurransen ble avviklet på en ryddig måte, med god oppfølging av tilbyderne. Vi er nå godt forberedt på å inngå direkteavtaler som vil sikre innbyggerne på Østlandet et attraktivt togtilbud.

Dersom folk skal foretrekke tog og annen kollektivtransport fremfor bil, må vi først og fremst sørge for at togene er i rute. Driftsstabilitet og punktlighet er utfordringer som jernbanesektoren har hatt over tid, og som vi prioriterer å forbedre. Det samme gjelder håndtering av avvik og god kundekommunikasjon når togene ikke er i rute. Et viktig og langsiktig bidrag til økt punktlighet, er arbeidet med å få ned vedlikeholdsetterslepet på infrastrukturen og innføringen av nytt signalsystem. I tillegg har Jernbanedirektoratet en viktig oppgave med å koordinere innsatsfaktorene og aktørene på dette området bedre.

Et attraktivt togtilbud innebærer også at toget er koordinert med øvrig kollektivtransport, slik at innbyggerne sømløst kan reise på tvers av transportselskap uten for mye ventetid og for mange bytter. Avtaler mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene om rute-, takst- og billettsamarbeid har vist seg å ha en positiv effekt på andelen som velger å reise kollektivt, og jeg er glad for at vi nå har avtale med ni av elleve fylker.

Godstrafikken er viktig for jernbanen og gir næringslivet mulighet til å frakte store volum over lange avstander på en trygg og klima- og miljøvennlig måte. Det er derfor veldig gledelig at godstrafikken på jernbane fikk en betydelig vekst i 2021, med etablering av nye ruter blant annet mellom Trondheim og Bodø. Godsaktørene melder om en økt etterspørsel etter klima- og miljøvennlig varetransport, og vi har i 2021 igangsatt arbeidet med å kartlegge rammebetingelser for næringen.

En viktig del av samfunnsoppdraget vårt er å sørge for at samfunnet får mest mulig jernbane for pengene. Det innebærer at vi skal være en krevende kjøper på vegne av staten og sikre at Bane NOR, Entur, Norske tog og togselskapene leverer tjenester av høy kvalitet, til avtalt tid og avtalt pris. I 2021 inngikk Samferdselsdepartementet en overordnet avtale med Bane NOR som innebærer et økt handlingsrom og ansvar for Bane NOR til å utvikle og gjennomføre sine oppgaver på en så effektiv som mulig måte innenfor de til enhver tid gjeldende finansielle rammer og øvrige vilkår i avtalen. Bane NOR skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer. Jernbanedirektoratet skal inngå forretningsmessige avtaler med Bane NOR om drifts- og vedlikeholdstjenester, samt planlegging og bygging av infrastruktur. Dette skjer blant annet i form av effektpakker, der det avtales en fastpris, og Bane NOR bærer den økonomiske risikoen for gjennomføringen. I tillegg til å ha inngått to hovedavtaler i 2021 har Jernbanedirektoratet og Bane NOR forhandlet frem ni fastprisavtaler fordelt på seks effektpakker. Dette vil på sikt gi bedre styring og en mer effektiv ressursutnyttelse, til beste for samfunnet og de reisende.

Vi i Jernbanedirektoratet er opptatt av at fellesskapets midler forvaltes på en best mulig måte. Vi bidrar til dette ved å levere gode beslutningsgrunnlag til Samferdselsdepartementet. Jeg er også fornøyd med at vi har holdt et høyt aktivitetsnivå i 2021. Gjennom året ferdigstilte vi og fulgte opp konseptvalgutredningene for Kongsvingerbanen, Hovedbanen Nord og nytt fjerntogmateriell. Videre utredet vi nye rutemodeller til NTP 2022-33. Vi utredet også nattog mellom Oslo og København, analyserte effekter av koronapandemien og satte i gang prosjekter for trendovervåking og prising av togreiser som virkemiddel.

Departementet satte i tildelingsbrevet tre hovedmål med tilhørende delmål for 2021, og store deler av kapittel 3 i årsrapporten gjør rede for arbeidet med disse målene. 2021 ga en noe varierende måloppnåelse. Direktoratet er ikke tilfreds med resultatene for driftsstabiliteten i 2021, jf. målet om et mer robust og pålitelig transportsystem. Den store nedgangen i antall togreisende bidro negativt til målet om å redusere klimagassutslippene. Økte godsvolumer bidro imidlertid positivt. 2021 var samtidig et år hvor arbeidet med sikkerhet i jernbanesektoren ga gode resultater.

2021 var et begivenhetsrikt år internt i Jernbanedirektoratet. Vi fikk ny instruks i april, og i september tiltrådte undertegnede som ny jernbanedirektør. Vi har styrket virksomhetsstyringen, og startet en prosess for ny organisering av direktoratet. Vår styrke er dyktige og dedikerte medarbeidere og et godt arbeidsmiljø. Omorganiseringen skal bidra til at vi utnytter disse styrkene gjennom tydelige ansvarslinjer, sterke fagmiljøer og god samhandling, slik at vi også i fremtiden er godt rustet til å levere på det viktige samfunnsoppdraget vårt.



Knut Sletta

Jernbanedirektør

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Myndighet, ansvar og mål

Jernbanedirektoratet er et forvaltningsorgan 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.

Jernbanedirektoratet skal som avtalepart følge opp bevilgningene gjennom avtalestyring med aktørene i sektoren for hhv kjøp av persontogtjenester, planlegging, fornying, drift og vedlikehold og bygging av infrastruktur, anskaffelser av togmateriell og reise- og billetteringstjenester. Jernbanedirektoratet skal være en krevende kjøper, og legge forretningsmessige vurderinger til grunn for avtaleinngåelsen. Avtalene skal være i tråd med Stortingets fullmakter. Gjennom forretningsmessig avtalestyring og samhandling med berørte aktører, skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i nytt togmateriell, digitale løsninger og behov for tiltak i infrastrukturen.

Jernbanedirektoratet skal som fagorgan, på oppdrag og på eget initiativ, gi faglige råd til Samferdselsdepartementet. I de faglige rådene skal Jernbanedirektoratet synliggjøre hvordan vi kan få mest mulig jernbane for pengene, bidra til innovasjon og teknologisk utvikling og arbeide for at jernbanesektoren bidrar til å oppfylle nasjonale mål på klima- og miljøområdet. Videre skal direktoratet bidra til utviklingen av gode regionale bo- og arbeidsmarkedsregioner og god sikkerhet på jernbanen.

Jernbanedirektoratet skal som myndighetsorgan behandle klager i saker etter jernbaneloven § 10 om å utføre tiltak innenfor byggeforbudssonen og treffe vedtak om ekspropriasjon til jernbaneformål etter oreigningslova.

Jernbanedirektoratet drifter Norsk fagskole for lokomotivførere og driver delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

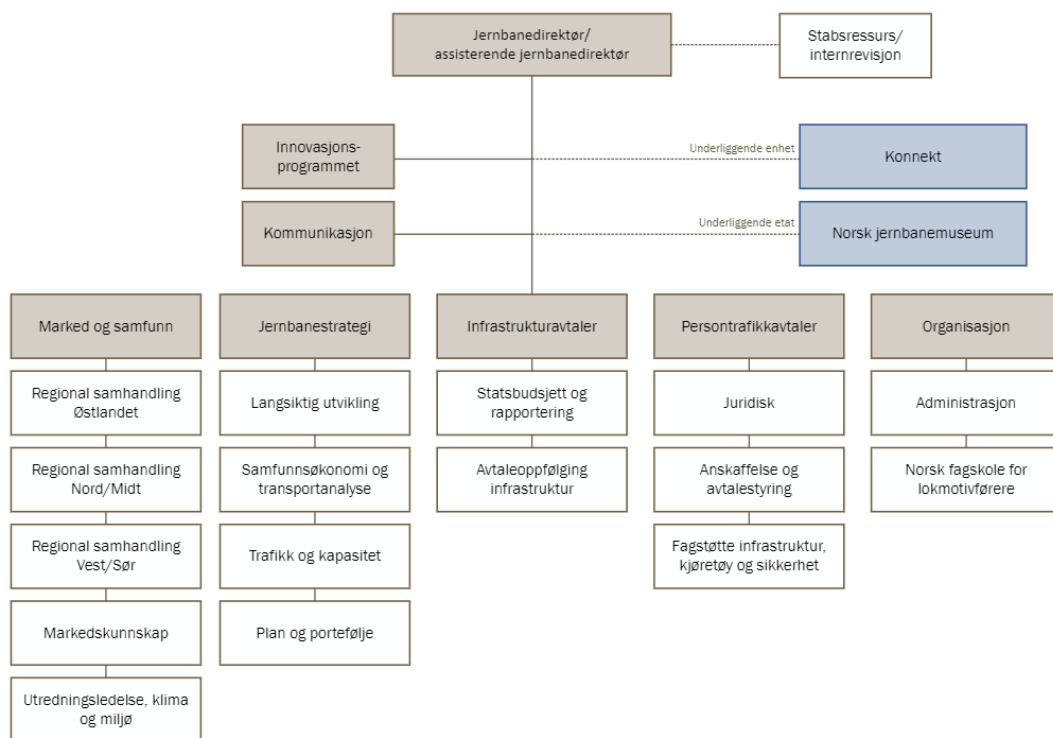
2.2 Organisasjon og ledelse

Jernbanedirektoratets ledergruppe per utgangen av 2021 består av:

- Knut Sletta jernbanedirektør
- Marit Rønning fung. assisterende jernbanedirektør
- Hanne Bertnes Norli avdelingsdirektør, marked og samfunn
- Anita Skauge avdelingsdirektør, jernbanestrategi
- Per-Arne Fredriksen avdelingsdirektør, infrastrukturavtaler
- Hans Henrik Kristensen avdelingsdirektør, persontrafikkavtaler
- Christoffer Serck-Hanssen organisasjonsdirektør
- Ruth Høyland Jønsrud kommunikasjonsdirektør

Knut Sletta tiltrådte som jernbanedirektør 1. september. Etter at Kirsti Slotsvik fratrådte 1. mars 2021, fungerte Marit Rønning som jernbanedirektør fram til 1. september.

Figur 1. Organisasjonskart



2.3 Nøkkeltall

I 2021 var samlet tildeling til Jernbanedirektoratet 32 569 mill. kroner, som dekket blant annet utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur, trafikkstyring, persontogmateriell og persontransport med tog. Tildelingen var om lag 3 700 mill. kroner høyere enn i 2020. Kapittel 3.6 redegjør nærmere for bevilgningens anvendelse.

Direktoratets driftsutgifter i 2021 var på 416,5 mill. kroner. Direktoratets driftsutgifter for post 01 og 21 ble samlet sett 9,0 mill. kroner høyere enn i 2020. Det skyldes en betydelig økt undervisningsaktivitet ved Norsk fagskole for lokomotivførere og at det ble gjennomført bygningsmessige tiltak i Posthuset, inkl. utstyrsanskaffelser.

Lønnsandel av driftsutgifter, og lønnsandel av total omsetning er tilnærmet på linje med 2020. Konsulentandelen av driftsutgifter er lavere enn i 2020, i all hovedsak fordi utgifter ifm. kjøp av konsulenttenester på post 21 var lavere i 2021.

Jernbanedirektoratet hadde, sammen med Norsk fagskole for lokomotivførere, ved utgangen av 2021, 187 fast ansatte og 183,4 utførte årsverk. Norsk jernbanemuseum hadde ved utgangen av 2021 24 fast ansatte og 21,2 utførte årsverk. Antall ansatte i Jernbanedirektoratet er 12 færre enn per 31. desember 2020, blant annet fordi rekrutteringen er satt på vent i forbindelse med den pågående organisasjonsutviklingsprosessen. Reduksjonen i antall utførte årsverk er imidlertid lavere, siden dette også inkluderer utførte årsverk av ansatte som har sluttet, midlertidige ansatte mv. Det vises til notene til tabell 1 under for definisjonene av de ulike nøkkeltallene.

Alle indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet (KPI1-5) er vist i egen tabell 21.

Tabell 1: Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

| Nøkkeltall | Norsk Jernbanemuseum | | | | Jernbanedirektoratet | | | | Totalt | | | |
|--|----------------------|---------|---------|---------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Antall fast ansatte pr 31.12 | 24 | 24 | 24 | 22 | 187 | 199 | 190 | 213 | 211 | 223 | 214 | 235 |
| Utførte årsverk ¹ | 21,2 | 21,5 | 21 | 17 | 183,4 | 185 | 173 | 176 | 204,6 | 206 | 194 | 212 |
| Samlet tildeling mill. kr ² | 67,0 | 37,6 | 36,5 | 29,5 | 32 502,1 | 28 793,9 | 26 169,5 | 23 694,6 | 32 569,1 | 28 831,5 | 26 206,0 | 23 724,1 |
| Utnyttelsesgrad av bevilgning ³ | 95,7% | 108,0% | 102,0% | 100,0% | 77,2% | 70,0% | 71,0% | 70,0% | 78,4% | 72,0% | 72,0% | 71,0% |
| Driftsutgifter mill. kr ⁴ | 41,2 | 39,8 | 36,1 | 32,5 | 416,5 | 408,8 | 430,3 | 535,7 | 457,7 | 448,6 | 466,4 | 568,2 |
| Lønnsandel av driftsutgifter ⁵ | 41,2% | 42% | 45% | 43% | 49,5% | 50% | 44% | 41% | 48,7% | 48% | 44% | 41% |
| Lønnsutgifter pr årsverk ⁶ | 801 721 | 774 414 | 756 459 | 829 847 | 1 122 088 | 1 106 686 | 1 104 186 | 1 105 097 | 1 088 976 | 1 066 604 | 1 068 214 | 1 083 171 |
| Lønnsandel av total omsetning ⁷ | 41,2% | 42% | 45,0% | 43,0% | 49,5% | 50,0% | 41,0% | 45,0% | 48,7% | 49,0% | 42,0% | 45% |
| Konsulentandel av total omsetning ⁸ | 2,5% | 3,0% | 3,0% | 1,0% | 26,5% | 29,0% | 24,0% | 13,0% | 24,4% | 27,0% | 24,0% | 13,0% |
| Konsulentandel av driftsutgifter ⁹ | 2,5% | 3,0% | 3,0% | 1,0% | 26,5% | 29,0% | 25,0% | 14,0% | 24,4% | 27,0% | 24,0% | 14,0% |

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

² Samlet tildeling utgifter jfr. oppstilling av bevilgningsrapporteringen, note A.

³ Utnyttelsesgrad post 01-21 beregnes slik: Benyttede midler post 01 og 21 dividert på tilgjengelige midler post 01 og 21. Av samlet bevilgning på post 21 ble 105,0 mill. kroner omdisponert til post 72.

⁴ For virksomheter som fører regnskapet etter kontantprinsippet tilsvarer nøkkeltallet driftsutgifter «sum utbetalinger til drift», som er en egen regnskapslinje i oppstillingen av artskontorrapporteringen, ref. kapittel 6.4.

⁵ Lønnsandel av driftsutgifter er utbetalinger til lønn dividert på driftsutgifter, se definisjon over. Post 21, 76 og 77 inneholder ikke lønnsutgifter. Det gjøres oppmerksom på at dette forholdstallet har en annen definisjon enn tilsvarende forholdstall i tabell 6 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet.

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

⁷ Lønnsandel av total omsetning er utbetalinger til lønn dividert på utgifter post 01 og 21. Se kommentar til fotnote 5.

⁸ Konsulentandel av total omsetning er regnskapslinjen konsulentutgifter i oppstillingen av artskontorrapporteringen dividert på utgifter post 01 og 21.

⁹ Konsulentandel av driftsutgifter er regnskapslinjen konsulentutgifter i oppstillingen av artskontorrapporteringen dividert på sum driftsutgifter. Det gjøres oppmerksom på at dette forholdstallet har en annen definisjon enn tilsvarende forholdstall i tabell 6 indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet. Definisjonen ble endret i 2019 pga. ny inndeling av kontogruppe 67x.

3 Årets aktiviteter og resultater

Årsrapporten for 2021 omtaler aktiviteter og resultater i henhold til målene som er satt i tildelingsbrevet for 2021, som igjen er utledet fra målene i NTP 2018-2029. I rapporteringen for 2022, vil vi rapportere etter nye mål gitt i tildelingsbrev for 2022 og NTP 2022-2033. I kapittel 3 gjøres det rede for følgende forhold:

- Kapittel 3.1 omhandler en overordnet gjennomgang av direktoratets aktiviteter og oppgaver.
- Kapittel 3.2 til 3.4 er en nærmere gjennomgang av aktivitetene under de tre transportpolitiske målene om framkommelighet, sikkerhet og miljø. Kapittel 3.2 om framkommelighet er det mest omfattende siden det blant annet omtaler alle avtalene direktoratet har med togselskapene og Bane NOR.
- I kapittel 3.5 gjennomgås andre føringer som samfunnssikkerhet og IKT-sikkerhet
- Kapittel 3.6 og 3.7 gir en nærmere beskrivelse av direktoratets bruk av tildelte midler og fullmakter.

3.1 Overordnet beskrivelse av Jernbanedirektoratets oppgaver

Inngå, videreutvikle og følge opp avtaler Bane NOR

I 2021 har Jernbanedirektoratet inngått nye avtaler for 2021, fulgt opp disse og tidligere inngåtte avtaler i henhold til tidligere etablert avtalesystem og jobbet med utvikling av nytt avtalesystem, som ble innført med virkning fra 2022.

For 2021 har vi inngått avtaler med Bane NOR om utredninger (K02), planlegging og prosjektering (K03) og bygging (K04). Mottatte endringsmeldinger og risikovarsler er behandlet løpende i henhold til avtalte prosesser med Bane NOR. Direktoratet har gjennom hele 2021 arbeidet med å utvikle nytt avtalesystem i fellesskap med Bane NOR. Nye avtaler ble signert 13. januar 2022, og det er inngått avtale om fastpris for ni store prosjekter. Gjenstående avklaringer og forhandlinger blir videreført i 2022, og målet er å slutføre forhandlingene i løpet av første tertial.

I 2022 vil vi implementere nytt avtalesystem, herunder etablere prosesser og systemer for oppfølging av avtalte mål for å sikre leveranser til avtalt kvalitet og tid. Avtalesystemet er nærmere omtalt i kapittel 4.2.2.

Avtaler om kjøp av persontrafikk

Konkurranses grunnlaget for trafikkpakke 4 ble sendt ut til prekvalifiserte tilbydere i mars 2021, og Jernbanedirektoratet mottok seks pristilbud innen fristen i august. I november besluttet regjeringen at arbeidet med trafikkpakkene 4 og 5 skulle stanses, og at Jernbanedirektoratet skulle starte arbeidet med direktetildeling av togtilbudet som inngår i trafikkpakkene 4 og 5. Jernbanedirektoratet har gjennomført

evalueringsmøter med tilbydere i trafikkpakke 4 for å få tilbakemeldinger på gjennomføring av konkurransen inntil den ble stanset.

Avtale med Entur

Avtalen med Entur følges opp jevnlig. Entur rapporterer på gitte rapporteringskrav, blant annet økonomi og kvalitetsnivå. Enturs leveranser til de reisende måles gjennom spørsmål i Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsundersøkelser, og Entur måler selv togselskapenes og fylkeskommunenes/administrasjonsselskapenes tilfredshet med leveransene.

Jernbanedirektoratet fikk i tildelingsbrev for 2020 i oppdrag å påse at kjøpet av tjenester fra Entur ikke innebærer en overkompensasjon i strid med reglene om statsstøtte. Sluttrapporten var ferdig i april 2021, og både finansielle og operasjonelle vurderinger konkluderte med at Entur ikke var overkompensert. Sammenlignet med tilsvarende selskap ser Entur ut til å ha et kostnadsnivå som er innenfor det som kan forventes, og en kostnadseffektivitet som indikerer at det er et veldrevet foretak. Evalueringen pekte imidlertid på enkelte områder som vil bli fulgt opp.

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, ny rullering NTP 2026-2037

En av Jernbanedirektoratets viktigste leveranser til Samferdselsdepartementet er det løpende arbeidet med Nasjonal transportplan. Regjeringen la frem St. Meld. 20 (2020-2021) 19. mars 2021, og Stortinget behandlet meldingen i juni samme år (Innst. 636 S (2021-2021)).

Oppfølgingen og gjennomføringen av planen er i gang. Porteføljestyling blir et viktig verktøy for oppfølging av NTP. Direktoratet har i 2021 vurdert hvordan den praktiske gjennomføringen av porteføljestyingsregimet kan gjennomføres og gitt innspill til departementet, slik at rammene for arbeidet ble fastlagt. Første anbefaling til porteføljeprioritering med en rangering av effektpakkene i tabell 12.2 i stortingsmeldingen om NTP vil bli oversendt departementet i mai 2022.

Jernbanedirektoratet startet høsten 2021 forberedelsene til neste NTP (2026-2037). I tillegg til metodeutvikling, strategi- og utredningsarbeid og avtaler om planarbeid med Bane NOR, omfatter grunnlagsarbeidet blant annet forslag om fire nye KVUer. En viktig del av arbeidet med kunnskapsgrunnet vil være vurderinger av konsekvenser av pandemien og andre forhold for den framtidige etterspørselen etter togreiser.

Byvekstavtaler og bysamarbeid

Byvekstavtaler er et virkemiddel for å nå omforente mål innenfor areal- og transportpolitikken. Formålet er bedre samordning mellom stat, fylker og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene.

Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen og Statsforvalterne har på vegne av staten forhandlet frem byvekstavtaler i Bergensområdet, Trondheimsområdet, Oslo/Akershus og på Nord-Jæren. Avtalene gjelder

for perioden 2019-2029, og i driftsfasen av avtalene deltar Jernbanedirektoratet i styringsgrupper, administrative/koordinerende/prioriterende grupper og i underliggende arbeidsgrupper.

Utrednings- og utviklingsoppgaver

Flere av de mest omfattende utredning- og utviklingsoppgavene for Jernbanedirektoratet i 2021 startet i 2020 eller tidligere, og vil inngå i kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med neste NTP. En stor del av Jernbanedirektoratets egne ressurser og bruk av midler fra post 21 benyttes til å utarbeide et mest mulig oppdatert grunnlag for utviklingen av jernbanesektoren. Under gis en nærmere gjennomgang av de mest sentrale arbeidene i 2021.

Gjennomførte konseptvalgutredninger

Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen ble ferdigstilt i 2020 og kvalitetssikret (KS1) i 2021. Direktoratet avventer nå departementets konseptvalg. Konseptvalgutredning Hovedbanen Nord ble ferdigstilt i 2021. KS1 ble gjennomført i 2021 og slutføres primo 2022. Utfordringsbildet for de to utredningene er kapasitetsbegrensninger, og vi har utredet ulike konsepter som skal ivareta forventet økning i personreiser og næringslivets behov for godstransport på jernbane.

Konseptvalgutredning og KS1 for Nytt fjerntogmateriell ble gjennomført i 2020. KVU og KS1 hadde sammenfallende anbefaling, og konseptvalget ble videreført av Samferdselsdepartementet i bestillingen av forprosjekt og KS2. Forprosjekt og KS2 ble gjennomført i 2021. Konseptvalget omfatter erstatning av hele fjerntogparken i takt med at materiellet når sin levetid, samt nytt materiell til frekvensøkning på Bergens- og Dovrebanen. Anskaffelsesprosessen er i gang.

Konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge pågår og skal ferdigstilles sommeren 2023. Utredningen ser på ulike konsept som skal bidra til å knytte landsdelen mer effektivt sammen. Statens vegvesen leder arbeidet, og Jernbanedirektoratet deltar sammen med de andre transportetatene. Direktoratet er i supplerende tildelingsbrev 2 for 2022 bedt om å utarbeide en egen konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen. Arbeidet settes i gang våren 2022.

Utvalgte utredninger og kunnskapsgrunnlag i 2021

Prosjektet Rutemodeller til NTP 2022-33, del 3, ble gjennomført i 2021 og ferdigstilles tidlig i 2022. Prosjektet omfatter togtilbudet i hele landet og sammenstiller direktoratets kunnskapsgrunnlag om tilbudsutvikling på kort og mellomlang sikt både for gods- og persontransport, gitt prioriteringene av tiltak i NTP 2022-2033.

Utredning av nattog Oslo – København ble gjennomført høsten 2021. Arbeidet viser at det er både teknisk og ruteplanmessig mulig å få til et slikt nattogtilbud. I et oppfølgende oppdrag fra Samferdselsdepartementet vil direktoratet våren 2022 utarbeide et endelig beslutningsgrunnlag med anbefaling.

Jernbanedirektoratet har arbeidet med metoder for å overvåke og fange opp trender og utviklingstrekk som kan ha betydning for utviklingen av transportsystemet. I 2021 har et trendovervåkingsprosjekt testet ulike

metoder og verktøy som supplement til eksisterende prognosemetoder. Prosjektet har gitt direktoratet bedre innsikt i hvilke verktøy som kan være egnet, og hvordan ulike trender og drivkrefter kan påvirke jernbanetransport spesielt, men også transport og mobilitet generelt.

Prisutredningsprosjektet skal gi direktoratet et bedre kunnskapsgrunnlag om prising av togreiser som virkemiddel for bedre effektivitet i transportsektoren og vil være et faglig grunnlag i samhandling med regionale aktører. Utredningen skal gi en oversikt over hvilke mulighetsrom som finnes, og hvordan de bidrar til overordnede målsettinger.

Direktoratet gjennomførte i 2021 en oppfølgingsundersøkelse av koronastudien fra 2020 for å se endringer av reisevaner og preferanser over tid. Undersøkelsen indikerer en betydelig reduksjon i antall reisende sammenlignet med 2019.

Utredning om stordata i jernbanesektoren er en videreføring av regjeringens strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data og vurderer hvordan jernbanesektoren kan bli mer datadreven. Arbeidet skjer med involvering av selskapene i sektoren og har grensesnitt mot Enturs oppdrag om tverrsektorielt datasamarbeid.

Det er utredet og vurdert i hvilken grad godstogoperatørene påføres økonomiske tap i driften som følge av planlagte innstillinger, og om disse tapene bør kompenseres. Konklusjonen er at planlagte innstillinger må være kortest mulig og at det i størst mulig grad bør tilrettelegges for at godstogene kan framføres.

Jernbanedirektoratet har startet prosjektet "Rammebetingelser for gods på bane" for å utvikle et kunnskapsgrunnlag som bidrag til videreutviklingen av gods på bane. Dette gjelder primært infrastrukturavgifter, inkludert kjørevegsavgifter, men også tilgangen på infrastrukturen.

De to utredningene om tog lengdestrategi for regiontrafikk på Østlandet og tilbringer tjenester til Oslo lufthavn beskriver i hvilken grad ulikt togmateriell kan dekke transportbehovet på Østlandet i 2030 og i 2050, og hvor de største kapasitetsutfordringene er lokalisert. Direktoratet har anbefalt å integrere tilbringertrafikken til Oslo lufthavn med øvrig trafikk.

Vi har gjennomført en rekke utviklingsoppgaver innenfor samfunnsøkonomi og transportanalyser i 2021. Vi har utarbeidet verktøy og metode for analyse av geografiske fordelingsvirkninger, og videreutviklet modul for usikkerhetsanalyser i nytte-kostnadsverktøyet. Vi har også videreutviklet metode for systematisering av ikke-prissatte virkninger, slik at disse blir tatt større hensyn til i vurderingene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I tillegg har direktoratet gjennomført utviklingsoppgaver i samarbeid med andre virksomheter og gjennom NTP-samarbeidet og i PROSAM (Samarbeid for bedre trafikkprognoser i Oslo-området). Vi har etablert et nytt nettsted, ntpmetode.no, som samler rapporter og veiledere som er utarbeidet i det tverretatlige metodesamarbeidet.

FOU og medlemskap i Europe's Rail

Jernbanedirektoratet har gjennom 2021 støttet opp om og bidratt til forskning, utvikling og innovasjon innen fem kjerneområder: digital transformasjon, infrastruktur og kjøretøy, mobilitet og kollektivtransport, godstransport og logistikk, klima og miljø. Vi bidrar med nøkkelkompetanse og i noen tilfeller også med midler i prosjekter som er finansiert av virkemiddelapparatet, som for eksempel Norges forskningsråd. I tillegg finansierer vi aktiviteter med større forskningskomponenter gjennom gaveprofessorat, postdoktorstipendiat og ph.d.-arbeid. Denne støtten fokuseres i stor grad på kjernefag innen jernbaneteknikk, som kontaktledning og konstruksjonsteknikk/broer.

I 2021 arbeidet direktoratet med å bli tatt opp som medlem i Europe's Rail, som er EUs og Horisont Europas forsknings- og innovasjonsprogram innen jernbane. I desember 2021 ble vi tatt opp som fullt medlem. Programmet er tildelt opptil 600 mill. Euro fra EU. Medlemskapet gir norsk jernbane mulighet til å påvirke hvilke innovasjonsprogrammer EU skal satse på, samt sette i gang egne innovasjonsprosjekter, delta i samarbeidsprosjekter med andre land og få tilgang til resultater av andres innovasjons- og forskningsarbeid.

Europe's Rail skal utvikle et teknologitunget innovasjonsprogram for de neste åtte til ti årene. Programmet konsentrerer seg om åtte innsatsområder, som vil bidra til en tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig jernbane. Jernbanedirektoratet representerer Norge i dette arbeidet, og vil spille inn satsinger som er viktige for norske forhold. Norske jernbaneaktører kan søke om å få delta i forsknings- og innovasjonsprosjekter på lik linje med sektor- og forskningsaktører fra EUs medlemsland. Den første utlysningen publiseres i løpet av i løpet av mars, med søknadsfrist i løpet av juni 2022.

Markeds- og samfunnskontakt

Regionreformen og jernbanereformen legger opp til tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene om utvikling av et helhetlig kollektivtransportsystem. I 2021 har vi gjennomført dialogmøter med fylkeskommuner om blant annet rute-, takst- og billettsamarbeid og i forbindelse med ulike utredningsarbeider. Jernbanedirektoratet og togselskapene som drifter banestrekningene i trafikkpakkene 1-3 har gjennom året hatt jevnlig møter. Gjennom realisering av bompengeforliket i byvekstavtalen, er takstene på tog i Trøndelag redusert. Jernbanedirektoratet arrangerte Bransjedagen 1. desember 2021 i samarbeid med Bane NOR. Dette er en årlig konferanse for aktørene i jernbanesektoren, som samlet 140 deltakere.

Markedsutvikling for person- og godstransport

Direktoratet skal følge utviklingen i de ulike markedene for jernbanetransport for å kunne gi anbefalinger til departementet.

For persontransporten har 2021 har være preget av koronapandemien. Påbud om hjemmekontor og anbefalinger om å ikke reise med kollektivtransport har gitt en kraftig nedgang i antall passasjerer på togene gjennom hele året. Jernbanedirektoratet har gjennomført flere undersøkelser i løpet av pandemien for å kartlegge hvordan de reisende ser på fremtiden med tanke på togreiser. Basert på resultater fra en

undersøkelse gjennomført høsten 2021, i den korte perioden uten smitteverntiltak eller restriksjoner på bruk av kollektivtransport, er de reisendes respons at vi kan vi forvente en nedgang i togreiser i analyseområdet (Østlandet) på mellom 14-24 prosent. De viktigste forklaringsfaktorene i undersøkelsene er økt bruk av hjemmekontor og økt ubehag ved trengsel og økt bilbruk. Å få de reisende tilbake til kollektivtransport vil være en av de store utfordringene for sektoren framover, jf. omtale i kap.5. For persontransporten gis nærmere omtale av de ulike trafikkavtalene i kapittel 3.2.

Mens persontrafikken i betydelig grad er styrt og finansiert av offentlig kjøp, er godsmarkedet i all hovedsak styrt gjennom markedsutviklingen. Vi vurderer utviklingen og effektene av rammevilkårene for godsnæringen og har jevnlig kontakt med aktører og interessenter i dette markedet.

I 2021 var det en vekst på 12 prosent målt i mill. brutto tonnkilometer for alle godstog (både nasjonale og internasjonale transporter). Togoperatørene vurderer at kundene i økende grad er opptatt av bærekraftige løsninger, og det forventes videre vekst i 2022. Effektene av pandemien, sjåførmangel i Europa mv har ført til en økt etterspørsel etter internasjonal transport på jernbane.

Etterspørselen etter tømmertransport på jernbane er fortsatt økende. Bane NOR og skognæringen jobber sammen om nye interessante muligheter for å overføre tømmer fra vei til bane. Både LKAB og Kaunis Iron forventer en økning av transporten av malm fra Sverige til Narvik på grunn av økt kapasitet i infrastrukturen, som følge av økt aksellast. Transport av flydrivstoff på jernbane mellom Oslo og Gardermoen var i 2021 fortsatt lav på grunn av redusert flytrafikk som følge av pandemien.

Konkurransen om logistikkoppdragene er fortsatt hard, og gods på bane må være konkurransedyktig på leveringstid og pris. Godsoperatørene er bekymret for kapasiteten på hovedstrekningene blant annet på grunn av planlagte tilbudsforbedringer for persontog, og at dette vil gi utfordringer med å få konkurransedyktige ruteleier i et marked i vekst. Dette gjelder spesielt markedet for kombinerte transporter. Direktoratet følger denne utviklingen nøye. Vår vurdering er at det fortsatt vil være mulig å møte behovene for økt kapasitet både for person- og godstransport i årene framover, men på sikt vil denne balansen være en reell utfordring som må vurderes nærmere i arbeidet med neste rullering av NTP.

Konnekt

Konnekt, nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, er et samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen for å ivareta sektoransvaret for kompetanse. Senteret legger til rette for økt samarbeid om kompetanse ved å mobilisere både offentlige og private aktører, samt bidra til mer samordnet dialog og samarbeid med utdanningsaktører.

Konnekt arbeidet i 2021 blant annet med kapasitetsutfordringer innenfor geoteknikk, kompetansebehov som følge av grønn omstilling, samt drift og vedlikeholdskompetanse. Konnekt har kartlagt sektorens fremtidige kompetansebehov innenfor utvalgte områder, blant annet gjennom dialog og workshoper med offentlige og private aktører i sektoren, og kommuniserer kompetansebehovene til høyere utdanningsinstitusjoner jevnlig. Det er et mål å legge til rette for økt samarbeid og dialog mellom

arbeidslivet og utdanningssystemet. Senteret har bidratt ved å få med sektoraktørene i et samarbeid med utdanningsinstitusjoner ved opprettelsen av relevante studie-, etter- og videreutdanningstilbud.

Senteret vil fremover videreutvikle samarbeidsrelasjoner med arbeidslivet og utdanning. Senteret vil også utvikle en egen strategi særlig rettet mot yrkesfaglig kompetanse i sektoren.

Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen)

Lokførerskolen har i 2021 opprettholdt høy produksjon under krevende forhold. 167 studenter har fått vitnemål i 2021, og skolen har på det meste hatt nesten 200 studenter. Etterslepet fra 2020 ble tatt igjen 2021. Undervisningssituasjon med stadige endringer i koronarelaterte krav med veksling mellom fysisk, nett og hybridundervisning, samt fravær hos studenter og lærere har gjort det vanskelig å planlegge studentgjennomstrømningen.

Kunnskapsdepartementet og styret for Lokførerskolen har vært tydelige på at det ikke må gjøres unntak fra oppnådd læringsutbytte for utdanningen. Skolen har vært opptatt av at eksamensavvikling og gjennomføring må sikre at lokfører kandidatene har oppnådd læringsutbyttet. Eksamensresultatet i 2020 og 2021 sammenlignet med eksamensresultatene fra 2019 er noe dårligere i enkelte fag. Digitaliseringen av undervisningen har gitt læring som vil bli tatt med i den videre utviklingen av skolens drift.

Norsk jernbanemuseum

Jernbanedirektoratet driver delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på vegne av Samferdselsdepartementet. Smittevernstiltak og uforutsigbarhet knyttet til koronapandemien har påvirket alle aspekter ved museumsdriften. Blant aktivitetene som ble gjennomført av museet var bidraget til hundreårsjubileet til Dovrebanen og utvikling av utstillinger som åpnet på Jernbanemuseet på Hamar, Rallarmuseet på Finse og Eidsfoss jernverksmuseum. Norsk jernbanemuseum overtok i 2021 eierskapet og ansvaret for Kongevognen fra Vygruppen AS.

De største langsiktige risikofaktorene til Norsk jernbanemuseum er knyttet til oppbevaring og fremføring av historisk jernbanemateriell. Museet samarbeider godt med Bane NOR og operatørene på det nasjonale jernbanenettet. Presset på infrastruktur og økt togtrafikk setter likevel museet i en krevende posisjon. Særlig den meldte fjerningen av sporene hvor det driftes museumstog fra, er en utfordring, siden det vi være krevende å finne en ny driftsbasis.

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

3.2 Hovedmål 1 – Fremkommelighet

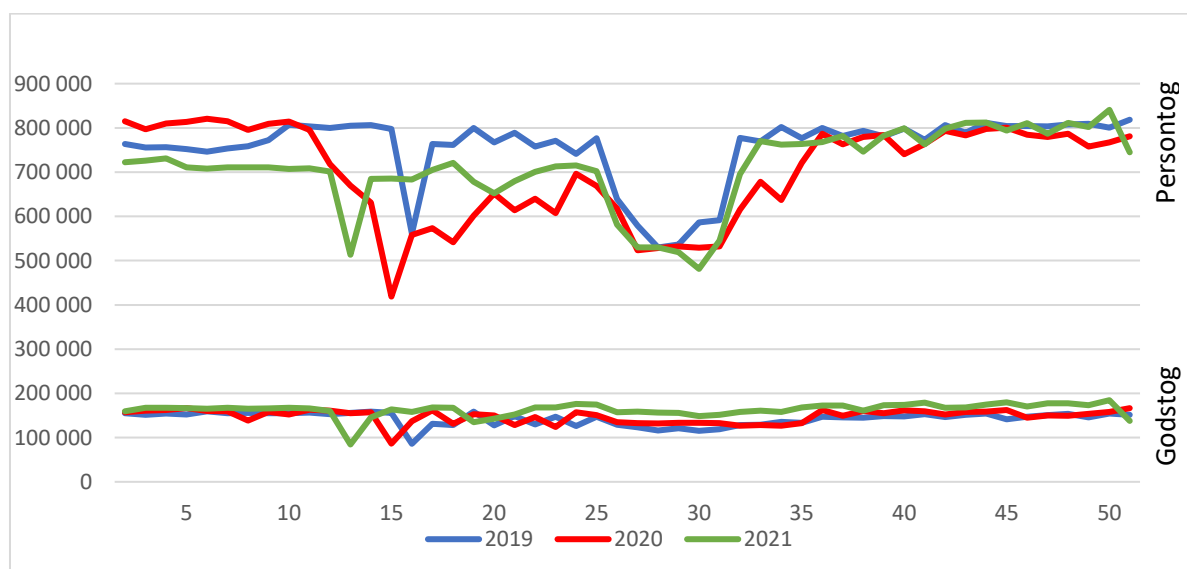
Mål: «Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»

3.2.1 Etappemål 1.1 – Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig

Jernbanedirektoratet skal ved kjøp av tjenester innen persontransport med tog, drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur og planlegging og bygging av ny jernbanestruktur, bidra til å oppnå «Etappemål 1.1 transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig» og «Etappemål 1.2 kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet».

Figuren under viser ukentlig utvikling i togtrafikken i 2021 sammenlignet med tidligere år. Resultatene for 2021 bærer fortsatt preg av koronapandemien. I tillegg har de planlagte arbeidene på Drammensbanen og Østfoldbanen påvirket antall kjørte kilometer under de togfrie periodene i påske og sommer. Flytoget begynte å kjøre seks avganger i timen igjen etter sommeren, samtidig som langdistansetog og utenlandstog begynte å gå som normalt i løpet av tredje tertial. I tillegg økte persontogproduksjonen ved ruteendring 12. desember, med økt frekvens på blant annet Vossebanen og langdistansetog på Bergens- og Dovrebanen.

Figur 2: Kjørte kilometer pr uke, persontog og godstog

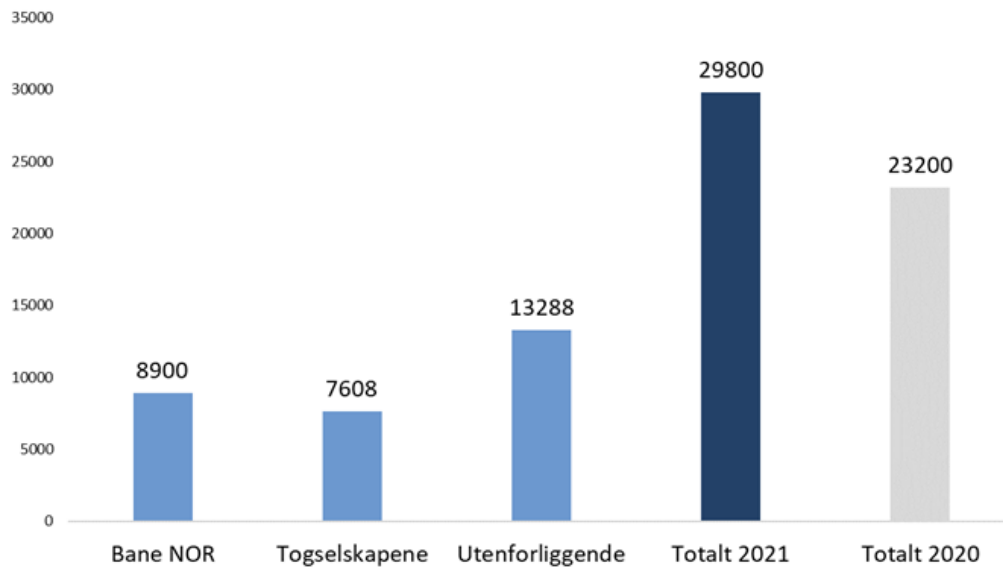


Driftsstabilitet – oppetid, regularitet og punktlighet

Oppetid i 2021 ble 99,1 prosent, og er lavere enn sektormålet. Årsresultatet for 2021 er på samme nivå som i 2017. De fem siste år er det bare i 2020 målet er nådd.

Forsinkelsestimer inngår i beregning av parameterne for driftsstabilitet. Nedenfor vises en oversikt over årsakene til forsinkelsestimer i 2021, fordelt på Bane NOR, togselskapene og utenforliggende forhold. Antall forsinkelsestimer økte fra 2020 til 2021.

Figur 3: Oversikt over forsinkelsestimer



Bane NORs ansvarsområde utgjør 30 prosent av forsinkelsestimerne. Innenfor Bane NORs ansvarsområde er det feil og situasjoner knyttet til «signalfeil» (dvs. detektering av feil i anlegg som overvåkes av signalanlegget) som er den viktigste årsaken. Dette, sammen med feil på sporet, står for om lag 63 prosent av årsakene til antall forsinkelsestimer som Bane NOR har ansvaret for.

Togselskapenes ansvarsområde utgjør 26 prosent av forsinkelsestimerne. Materiell som blir for sent kjørt ut fra togparkering og feil på materiell utgjør om lag 66 prosent av forsinkelsestimer som togselskapene har ansvar for.

Utenforliggende årsaker utgjør 45 prosent av forsinkelsestimerne. Her er det trafikkavvikling som er den største bidragsyteren – over 60 prosent av omfanget innenfor kategorien. Dette er konsekvenser av vurderinger gjort når det gjelder rekkefølge/valg av kryssingssted, og systemfeil i ruteplan. Videre omfattes hendelser der klarsignal stilles for sent av ulike årsaker, køkjøring, overbelastet banestrekning, samt konsekvenser av andre togselskapers valg.

Tabell 2: Driftsstabilitet

| Parameter | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Mål 2021 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|----------|
| Oppetid | 99,1 | 98,8 | 99,0 | 99,3 | 99,1 | 99,3 |
| Regularitet | 97,2 | 96,2 | 96,6 | 93,9 | 95,2 | 99,2 |
| Punktlighet | | | | | | |
| Alle Persontog | 91,0 | 88,7 | 89,2 | 92,7 | 90,3 | 90,0 |
| Flytoget (ankomst Gardermoen) | 95,6 | 93,7 | 94,3 | 96,7 | 94,8 | 96,0 |
| Godstog | 80,4 | 73,1 | 78,2 | 82,2 | 79,9 | 90,0 |

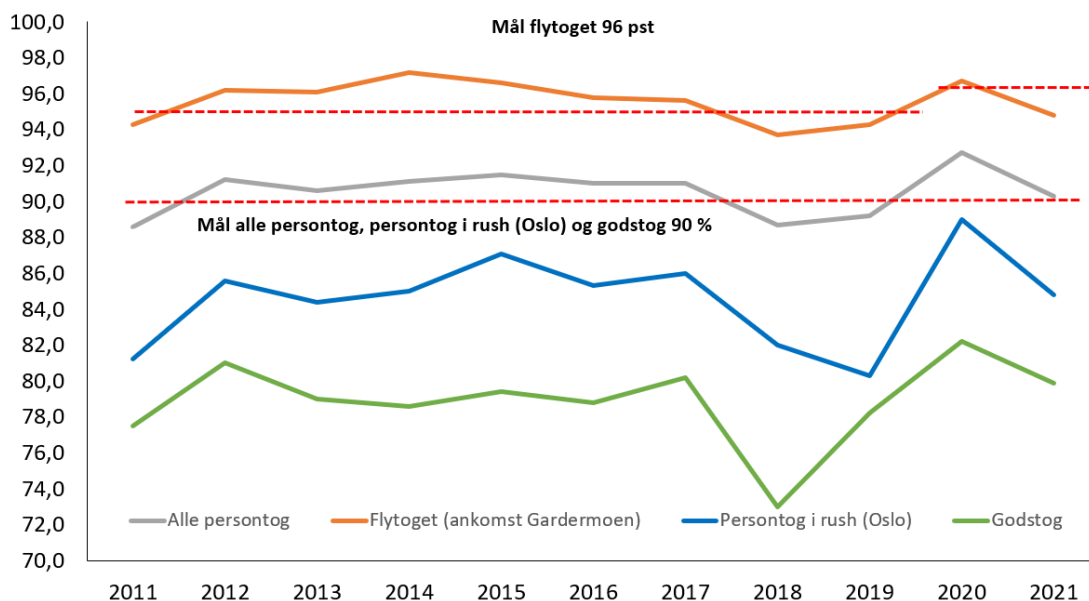
Regularitet for persontog var 95,2 prosent, som er betydelig lavere enn målet, men en forbedring fra 2020. Blant de viktigste hendelsene som bidro til resultatet var brannen på Vestfoldbanen i slutten av juli. Utenfor Oslo-området er det hendelser på Jærbanen som skiller seg ut.

Punktligheten for persontog var 90,3 prosent. Dette er over målet på 90 prosent, men en nedgang fra 2020. Det er flere årsaker til denne nedgangen: Tilgjengelig infrastruktur ble utnyttet i større grad, saktekjøringer på kritiske strekninger, og mange feil i infrastrukturen. Videre var det begrensninger grunnet arbeider og prosjekter

Punktligheten for Flytoget endte på 94,8 prosent, som er lavere enn målet på 96 prosent. Resultatet er påvirket av ombygging av Gardermoen stasjon og endring av sporbruk ved Oslo S som følge av Follobaneprosjektet.

Punktligheten for godstog er fortsatt svak med 79,8 prosent, betydelig lavere enn målet på 90 prosent. Resultatet er noe under gjennomsnittet for 2019-2020 som er 80,2 prosent. Figuren under viser utviklingen i punktlighet over tid.

Figur 4: Utvikling for punktlighet



Bane NOR har i 2021 utført ulike typer vedlikeholdstiltak som skal bidra til forbedret punktlighet.

Eksempler på dette er gjennomført er sporfornyelser, fornyelse kontaktledninger, ibruktagelse av nye spor, siktrydding planoverganger, snøoverbygg/rassikring, sville- og skinnebytte, skinnesliping og plattformtiltak.

Totalt sett er resultatene for 2021 ikke gode nok. Bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering er derfor et område direktoratet vil bruke mer ressurser for å følge opp i 2022, jf. også departementets forventninger i tildelingsbrevet for 2022.

Kundetilfredsheten til togpassasjerene

I 2021 har Jernbanedirektoratet i samarbeid med aktørene i sektoren utviklet en ny kundetilfredshetsundersøkelse (KTU). Kundetilfredshetsundersøkelsene skal normalt gjennomføres fire ganger per år blant togreisende i Norge. Undersøkelsene gjennomføres av en nøytral leverandør.

Resultatet vises som en kundetilfredshetsindeks med en skala fra 0 til 100. Alt over 70 poeng regnes som et godt resultat. Den første undersøkelsen ble gjennomført i juli og august 2021. 6 577 reisende svarte på undersøkelsen fordelt på toglinjene som kjøres av Vy, SJ og Go-Ahead. Norge var fortsatt preget av pandemi og den høye tilfredsheten kan ha sammenheng med god plass på togene og et tilnærmet ordinært rutetilbud på de fleste strekningene.

Tabell 3: Total kundetilfredshet

| Parameter | 2021 |
|----------------------|------|
| KTI - Norge | 75 |
| KTI - Vy Øst | 75 |
| KTI - Vy Vest | 77 |
| KTI - Vy Gjøvikbanen | 80 |
| KTI - Go-Ahead Norge | 76 |
| KTI - SJ NORD | 74 |

Undersøkelsen stiller også spørsmål om hvordan de reisende opplever ulike leveranseområder som Bane NOR er ansvarlig for, som stasjonsområdet, og informasjonen på stasjonsområdet både ved normaltrafikk og under avvik. I 2021 oppnådde Bane NOR et resultat på 80 poeng samlet for disse leveranseområdene.

Kundetilfredsheten til togselskapene

Bane NOR måler årlig persontog- og godstogstogselskapenes kundetilfredshet. Siden 2017 da målingen startet, har markedssituasjonen og antall selskaper endret seg relativt mye, særlig for persontogstogselskapene.

Tabell 4: Total tilfredshet med leveranser fra Bane NOR for togselskaper

| Parameter | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| KTI - Togselskapene | 45 | 49 | 55 | 65 | 48 |

Den overordnede tilfredsheten med Bane NOR økte fra 2017 til 2020, mens 2021 viser en betydelig nedgang. Nedgangen er omtrent like stor for godstogstogselskapene og persontogstogselskapene, og er knyttet til driftsstabilitet samt planlegging og gjennomføring av sporbrudd. Forbedring av disse forholdene for å levere et bedre resultat, vil være et viktig innsatsområde framover.

3.2.2 Etappemål 1.2 – Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet

I storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger er det en målsetting å utvikle et effektivt togtilbud med høy frekvens og tilstrekkelig transportkapasitet. I 2021 har det vært kjørt tilnærmet ordinært rutetilbud i alle storbyområder til tross for lavere etterspørsel som følge av myndighetspålagte smittevernstiltak. Det er særlig krav om hjemmekontor og begrenset tilgang på fritidsaktiviteter som har påvirket etterspørselen i storbyområder.

I Bergensområdet ble togtilbudet Bergen-Arna og Bergen-Voss forbedret fra desember 2021 som en del av konkurranseutsetting av Trafikkpakke 3. Det er etablert 20-minutters frekvens til/fra Arna og timefrekvens til/fra Voss.

I Trondheimsområdet er SJ Norge godt i gang med implementering av nye bimodale togsett Flirt på Trønderbanen og Rørosbanen. Dette gir vesentlig høyere transportkapasitet og bedre kvalitet på kundereisen.

I Stavangerområdet er togtilbudet i helgene forbedret i 2021 med en økning fra timefrekvens til halvtimefrekvens lørdager og søndager.

Frekvens i lokaltogtrafikken i de store byene.

I 2021 ble det gjort enkelte forbedringer i togtilbudet i lavtrafikkperioder, men det ble ikke gjennomført endringer i grunnrutetilbudet for lokaltogtrafikken i de store byene ut over tilbudet Bergen-Arna som beskrevet over. Større endringer i togtilbudet skjer gjerne gjennom en omfattende ruteplanomlegging etter fullføring av infrastrukturtiltak. F. eks. ble grunnrutetilbudet for lokaltrafikken rundt Oslo lagt om i 2014 med avgang hvert 15. minutt på strekningen Lillestrøm-Asker og hvert 30. minutt på strekningen Ski – Stabekk.

Tabell 5: tabellen oppsummerer togtilbudet for lokaltog og regiontog ved de største byene

| Strekning / område | Frekvens grunntilbud |
|--------------------------|------------------------------|
| L-tog i Osloområdet | 15-min L1 30-min L2 |
| R-tog i Østlandsområdet | 60-min (30 min. Drammen-Dal) |
| RE-tog i Østlandsområdet | 60-min. |
| L-tog Bergen-Arna | 20-min. |
| R-tog Bergen-Voss | 60-min. |

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| L-tog Stavanger-Skeiane (Sandnes) | 15-min. |
| L-tog Stavanger-Nærbø/Egersund | 30-/60-min. |
| R-tog Steinkjer-Melhus | 60 min. |

3.2.3 Etappemål 1.3 – Universelt utformede reisekjeder

Prinsippene om universell utforming (UU) legges til grunn ved nye byggeprosjekter. Universell utforming krever at både stasjonens fysiske utforming og stasjonens informasjonssystem er laget slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig.

Det var ved utgangen av 2021 totalt 335 jernbanestasjoner i Norge. I løpet av året ble stasjonene Berkåk, Nodeland, Oslo lufthavn, Skansen, Røra, Røstad, Vikhammer og Åsen oppgradert. 40 stasjoner er nå klassifisert som universelt utformet, og andelen av- og påstigninger fra en stasjon som er universelt utformet er 10,93 prosent. 93 stasjoner defineres som tilgjengelige, og 45,21 prosent av alle av- og påstigninger skjer fra en tilgjengelig stasjon.

Bane NOR utførte 1 192 assistansetjenesteoppdrag i 2021. Assistansetjenesten ble i 2021 utvidet til også bli tilbudt på Hamar stasjon, og det er nå 12 stasjoner som tilbyr denne tjenesten. Alle stasjoner på jernbanenettet har universelt utformet informasjonssystem gjennom appen som heter «NÅ». NÅ-appen er lagt til rette for blinde og svaksynte.

Det er direktoratets vurdering at utviklingen mot en universelt utformet jernbane går framover, men at det vil ta mange år før målet er nådd. Ved forbedringer på stasjoner med et høyt antall reisende vil andelen av- og påstigninger fra en universelt utformet stasjon øke, blant annet når nye stasjoner i Ski, Drammen og Moss står ferdige.

Tabell 6: Status – universell utforming

| Status – universell utforming | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|
| Tilgjengelige stasjoner | 94 | 95 | 96 | 96 | 93 |
| Universelt utformede stasjoner | 28 | 28 | 30 | 32 | 40 |
| Stasjoner med assistansetjeneste | 10 | 10 | 10 | 11 | 12 |

3.2.4 Etappemål 1.4 – Transportkostnader for godstransport skal reduseres

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

I direktoratets årsrapport for 2020 ble det gitt en redegjørelse for at en slik prisindeks er krevende å utarbeide på grunn av få aktører i bransjen. SSB har heller ikke planer eller internasjonale krav på seg til å utvikle en slik indeks og har ikke mulighet til å pålegge oppgaveplikt etter statistikkloven.

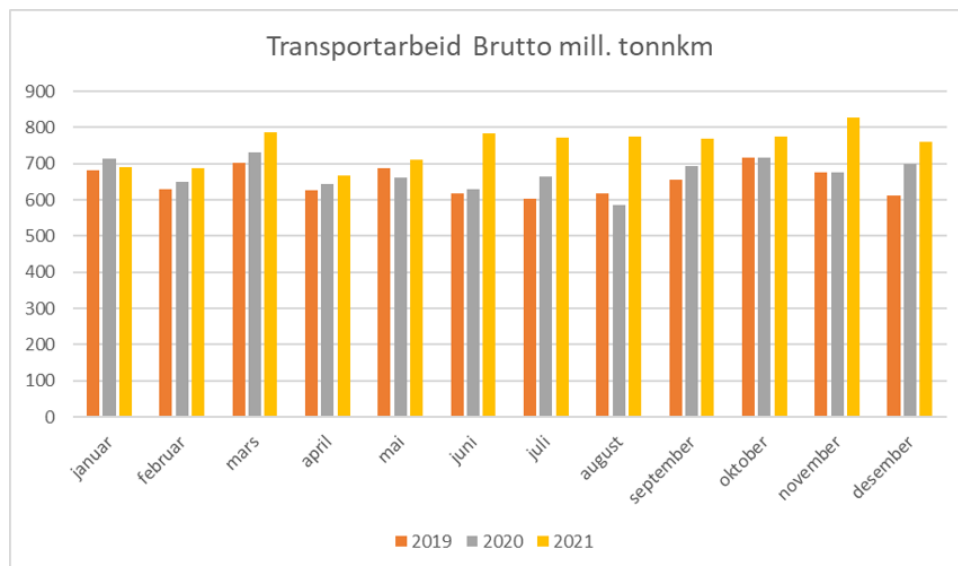
Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbane-veg: Pendeltog vs. innenlands transport av stykkgoods på veg

Jernbanedirektoratet tar hensyn til godstogtrafikkens behov i utarbeidelsen av nye effektpakker for persontrafikken og ved tildeling av trafikkavtaler. Som omtalt under kapittel 3.1 er imidlertid dette en krevende problemstilling, og det kan på sikt være utfordringer med å møte etterspørselen både for person- og godstransport på enkelte strekninger.

Utvikling i godsmarkedet i lys av rammevilkår

Rammevilkårene for godstransport på jernbane har endret seg noe fra 2020. Innfasingen av grunnprisen på sporavgift har gått fra 75 prosent til 100 prosent. Godstogselskapene betalte 11,9 mill. kroner mer i 2021 enn i 2020 i sporavgifter og terminalavgifter. Denne økningen skyldes i hovedsak volumøkningen på 12 prosent fra 2020 til 2021, men også de nevnte endringene i satsene.

Figur 5: Utvikling i godstransport, brutto mill. tonnkm.



Tabell 7: Nøkkeltall godstransport

| Produksjon og inntekt hittil i år pr desember 2021 (millioner) | | | | |
|--|----------------|-------------|-----------------|--------------|
| Togselskap | Tonn-kilometer | | Kjøreveisavgift | |
| | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| BLS Rail Ab | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CargoNet AS | 4156 | 4629 | 19,1 | 27,1 |
| Green Cargo AB | 1768 | 2038 | 8,8 | 13,9 |
| Grenland Rail AS | 494 | 599 | 11,6 | 12,4 |
| Hector Rail AB | 406 | 442 | 2,1 | 3,1 |
| LKAB Malmtrafik AB | 1180 | 1129 | 95,5 | 92,1 |
| Onrail AS | 0 | 125 | 0 | 0,4 |
| Tåkåkeriet AS | 44 | 45 | 0,2 | 0,3 |
| Sum | 8048 | 9007 | 137,3 | 149,3 |

Kompensasjonsordningen for innstilte godstog ble avsluttet i mars 2021. Budsjettet for den midlertidige støtteordningen for gods på bane ble økt fra 88 mill. kroner i 2020 til 90 mill. kroner i 2021, se nærmere omtale i kapittel 3.6.1

3.2.5 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog

Året 2021 har vært preget av koronapandemien. Gjennom tilleggsavtaler har togselskapene fått dekket 85 til 95 prosent av sine økonomiske tap knyttet til justert minimumsproduksjon. Store endringer i trafikkavviklingen og reduksjon i antall reisende har ført til at avtalene har blitt tilpasset stadig endrede rammebetingelser. Vi har hatt en løpende oppfølging av togoperatørene med fokus på tilrettelegging av produksjon i forhold til gjeldende smittevernstiltak, samt justering av egenandel for togoperatørene i tilleggsavtalene. Som følge av pandemien har togoperatørene fått utsettelse på produktutviklingstiltak som var planlagt i henhold til avtalene.

Overordnet risiko er knyttet til reduksjon i trafikkinntekter og kjøretøytilgjengelighet. Togoperatørene har indikert at det er en risiko for varig nedgang i etterspørsel som følge av endrede vaner under pandemien, noe som også underbygges av direktoratets egen utredning, jf. omtale kap. 3.1. Tekniske utfordringer med de eldste kjøretøyene kan føre til dårligere punktlighet og regularitet for enkelte strekninger. Dette gjelder i

hovedsak motorvognsett Type 93 og 72 og personvogn Type 7. Jernbanedirektoratet følger opp disse risikomomentene gjennom avtalene med togoperatørene, Norske tog og Bane NOR.

I 2021 var det totalt 38,9 mill. reisende med tog innenfor trafikkavtalene. Flytoget hadde i tillegg 2,4 mill. reisende. Fjerntogene på Bergens- og Dovrebanen ble kjørt som kommersielle produkter før konkurranseutsetting i 2020. Derfor er det ikke grunnlag for sammenligning med 2020 i tabellen nedenfor.

Tabell 8: Trafikkavtaler

| 3. tertial 2021 | Trafikkinntekter | Endring | Antall reiser | Endring | Passasjerkm. | Endring |
|---|------------------|---------|---------------|---------|--------------|---------|
| Trafikkkpakke 1 (Go-Ahead Norge AS fra desember 2019) | 102 611 831 | 32 % | 1 480 561 | 13 % | 67 994 616 | 6 % |
| Trafikkkpakke 2 (SJ Norge AS fra juni 2020) | 166 410 586 | 48 % | 837 097 | 38 % | 146 447 801 | 133 % |
| Trafikkkpakke 3 (Vy Tog AS fra desember 2020) | 106 223 793 | n/a | 666 141 | n/a | 82 990 806 | n/a |
| Vygruppen (direkte kjøp) | 801 432 769 | 25 % | 14 627 048 | 55 % | 298 082 042 | 103 % |
| Vy Gjøvikbanen (direkte kjøp) | 31 182 472 | 37 % | 489 697 | 48 % | 16 767 717 | 111 % |
| Totalt 2021 | Trafikkinntekter | Endring | Antall reiser | Endring | Passasjerkm | Endring |
| Trafikkkpakke 1 (Go-Ahead Norge AS fra desember 2019) | 232 869 868 | -2 % | 3 656 818 | -4 % | 156 307 233 | -18 % |
| Trafikkkpakke 2 (SJ Norge AS fra juni 2020) | 390 120 551 | n/a | 1 891 715 | n/a | 314 540 760 | n/a |
| Trafikkkpakke 3 (Vy Tog AS fra desember 2020) | 282 488 238 | n/a | 1 657 436 | n/a | 197 935 179 | n/a |
| Vygruppen (direkte kjøp) | 1 981 130 978 | 1,7% | 30 635 832 | -3,9 % | 941 889 810 | -3,2% |
| Vy Gjøvikbanen (direkte kjøp) | 75 226 372 | -3 % | 1 049 386 | -11 % | 37 029 135 | 6 % |

Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS

Vygruppen AS og Vy Gjøvikbanen AS har i 2021 fått dekket inntektsbortfall som følge av pandemien gjennom Ruter AS i samarbeidsområdet Oslo/Viken, tilsvarende som for 2020. Blant annet som følge av denne ordningen har Vy Gjøvikbanen AS ikke hatt behov for tilleggsavtale til trafikkavtalen i 2021.

Direktoratet arbeider med ny trafikkavtale med Vygruppen AS. Ny trafikkavtale vil ha trafikkstart 11. desember 2022 til medio desember 2023.

Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge AS

Trafikkavtalen med Go-Ahead Norge dekker togproduktene som inngår i Trafikkpakke 1 Sør; Stavanger – Egersund, Stavanger – Oslo og Nelaug – Arendal. Selskapet overtok driften av strekningene i desember 2019. 89 prosent av antall reisende er tilknyttet Jærbanen.

Operatør har hatt tilleggsavtale med Jernbanedirektoratet i hele 2021. Første tertial var i stor grad preget av restriksjoner, mens andre tertial, med mindre reiserestriksjoner og smitte, ga flere reisende og full produksjon i august. Til tross for mer smitte ble det kjørt tilnærmet normal produksjon i tredje tertial. Det er spesielt billettinntektene fra Sørtoget som har falt, mens Jærbanen i periodene uten særskilt inngripende smittevernstiltak har hatt høyere etterspørsel.

Punktlighet var 85 prosent, hvor Sørtoget trekker ned snittet. Dette er noe lavere enn i 2020 og under punktlighetsmål for trafikkpakken. Trafikkavvikling og feil på kjøretøy står for en betydelig del. Forsinkelse i oppgradering av Type 72 har konsekvenser for Jærbanen, og 69-settene på Sørtoget Lokal (Arendalsbanen) er gamle og krever hyppig vedlikehold. Operatørvhengig regularitet var på 96,6 prosent noe som er under målet.

På markeds og produksiden har det gjennom året blitt gjennomført flere kampanjer med positiv respons fra kundene, blant annet nytt matkonsept, ny fleksibel billett, det barnevennlige Kutoppen-toget og innføring av stillesoner på Jærbanen.

Trafikkavtalen med SJ Norge AS

Trafikkavtalen med SJ Norge dekker togproduktene som inngår i Trafikkpakke 2 Nord; Trondheim S - Bodø, Oslo S - Trondheim S, Dombås - Åndalsnes, Heimdal - Trondheim - Storlien, Hamar - Røros - Trondheim, Melhus - Trondheim - Steinkjer og Rognan - Bodø. Fjerntog på Dovrebanen og Nordlandsbanen står for cirka 70 prosent av alle inntektene.

SJ Norge har driftet trafikkpakken fra 8. juni 2020. Operatøren har siden driftsstart hatt tilleggsavtale med direktoratet. Etterspørselen har endret seg i takt med endringene i smitteverntiltak fra lokale og nasjonale myndigheter. I perioder med begrenset tiltaksnivå har antall reisende økt, mens det ved høyere smittetrykk og innføring av strengere påbud og anbefalinger har antall reisende falt. Antall reisende var på sitt høyeste i oktober hvor reisende på lokaltog var tilbake på 70 prosent av 2019-nivå.

Pålitelighetstallene i trafikkpakken har i 2021 ikke vært tilfredsstillende. Året endte med en samlet punktlighet på 87,4 prosent, noe som er under målet om 90 prosent. Total regularitet var i 2021 95,7 prosent. Hovedårsak til innstillinger i 2021 var planlagte banearbeid, oppståtte infrastrukturfeil, korona og andre utenforstående årsaker som for eksempel uvær.

Trafikkavtalen med Vy Tog AS

Trafikkavtalen med Vy Tog AS dekker togproduktene som inngår i Trafikkpakke 3 Vest; Oslo – Bergen og Bergen – Arna – Voss – Myrdal. Operatøren har i hele 2021 hatt tilleggsavtale med Jernbanedirektoratet.

Første tertial var i stor grad preget av restriksjoner og redusert produksjon. Andre tertial er hovedsesong for trafikkpakken og antall reiser økte betydelig som følge av lettelse i reiserestriksjoner. Rutetilbudet økte gradvis til tilnærmet full produksjon i august. Året totalt sett bærer preg av generelt lave reisetall og stor usikkerhet om fremtidige trafikkutvikling. Operatøren melder om en endring i reiseadferd hvor de fleste reisende nå booker reisen kort tid før avreise og i større grad fleksible billett kategorier.

Fra ny rutetermin 12. desember 2021 lanserte operatør en økning fra tre til fem avganger hver vei på dagtid Oslo-Bergen. Fra samme tidspunkt ble det flere avganger på strekningen Bergen-Voss slik at det er tilnærmet timefrekvens og supplerende avganger Bergen-Arna for å etablere en 20-minuttersfrekvens.

Totalt sett for 2021 leverer trafikkpakken en operatøravhengig regularitet på 99,5 prosent og en punktlighet på 90,3 prosent.

På produkt- og markedssiden har selskapet blant annet etablert nytt familierom, familiemeny, underholdningsportal, innføring av kombivogner med kupe og hvile, og utvidet sykkeltransport i sesong.

Trafikkavtalen med Flytoget AS

Jernbanedirektoratet har en konsesjonsavtale med Flytoget som sikrer operatøren fortrinnsrett til tilbringertransport med tog på strekningen Oslo Lufthavn–Oslo S med jevn 10-minuttersfrekvens og 20-minuttersfrekvens på strekningen Oslo S–Asker. I 2021 hadde Flytoget 2,4 mill. reisende, en oppgang på 7,8 prosent fra 2020, men likevel en nedgang på 64 prosent fra 2019. Dette tilsvarer en markedsandel på 28,3 prosent på reiser til og fra Oslo Lufthavn. Jernbanedirektoratet har i 2021 kompensert Flytoget AS for deler av de tapte billettinntektene gjennom tilleggsavtaler med selskapet.

Trafikkavtalen med SJ AB om Stockholmstrafikken

Trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket som oppdragsgivere, og SJ som leverandør, sikrer to daglige togavganger hver vei på strekningen Oslo S – Stockholm C. SJ har ikke kjørt tog mellom Oslo S og Karlstad i perioden med myndighetspålagte restriksjoner, men buss Oslo- Karlstad med korresponderende tog Karlstad- Stockholm. Togtrafikken startet opp igjen 12. desember 2021. I 2021 har Jernbanedirektoratet startet opp arbeidet med ny direktetildelt trafikkavtale på strekningen fra desember 2022.

Trafikkavtale med Trafikverket om Ofofbanen

Jernbanedirektoratet og Trafikverket har gjennom en egen samarbeidsavtale forpliktet seg til å samarbeide om å kjøpe grenseoverskridende persontogtilbud på Ofofbanen. Samarbeidet foregår ved at Trafikverket utad står som oppdragsgiver for konkurranse om nattog til og fra Norrland i Sverige og videre over riksgrensen til Narvik. Togtilbudet utgjør to daglige avganger i hver retning. 13. desember 2020 overtok svenske Vy Tåg AB driften av persontogtrafikken på Ofofbanen, som en del av nattogstrafikken mellom Stockholm og Kiruna. Trafikken startet opp igjen 25. oktober 2021 etter over 1,5 år uten persontrafikk. Avtalen med Vy Tåg AB varer til ruteterminskiftet i desember 2024.

Norske tog AS

Driftssikre, kostnadseffektive og attraktive kjøretøy er avgjørende som produksjonsfaktor for togoperatørene og gevinstrealiseringen. Jernbanedirektoratet evaluerte i 2021 samhandlingsavtalen med Norske tog AS. Erfaringene fra dette arbeidet vil legges til grunn for en videreutvikling og styrking av samarbeidet. Sammen med Bane NOR og Norske tog AS har Jernbanedirektoratet videreutviklet programmet for kunde- og tilbudsrevet endring av kjøretøyflåte og infrastruktur. Programmet har gitt sektoren gode møtearenaer.

Det har i 2021 vært arbeidet med flere store kjøretøyprosjekter. Ibrukttagelsen av type 76 (bimodale tog) har pågått gjennom 2021 og vil bli sluttført i 2022. I desember 2021 inngikk Norske tog kontrakt for levering av 30 nye lokaltog, Type 77. Første tog kommer etter planen sommeren 2024 for testing. Leveransen vil skje i perioden mai 2025 - januar 2026. Det ble i løpet av året også arbeidet med beslutningsgrunnlag for opsjonsutløsning på ytterligere lokaltog. Grunnlaget skal leveres til Samferdselsdepartementet våren 2022. Norske tog har i 2021 også inngått kontrakt for oppgradering av Type 72 som benyttes i lokaltogtrafikken i Osloområdet og på Jærbanen. Oppgraderingene vil pågå i perioden 2023 - 2025. Norske tog kunngjorde konkurranse om anskaffelse av nye fjerntog i desember 2021. Alle disse prosjektene blir fulgt opp som del av den etablerte programstrukturen og gjennom at det sikres en god dialog om fremdrift, kostnad og kvalitet.

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

Jernbanedirektoratet har inngått en flerårig avtale om drift og vedlikehold med Bane NOR. Direktoratets kjøp av infrastrukturtenester, omfatter utgifter til å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav. Det er i 2021 satt av om lag 2,2 mrd. kroner til drift og om lag 7 mrd. kroner til vedlikehold, inkl. ERTMS, herunder minimum 2,3 mrd. kroner til fornying.

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

Det har vært et høyt aktivitetsnivå innenfor drift og vedlikehold i 2021. Bane NOR har gjennomført fornyelser tilsvarende 2,9 mrd. kroner og forebyggende vedlikehold på om lag 1,5 mrd. kroner

ERTMS

ERTMS-programmet opprettholder tidsplanen frem mot ibruktagelse av ERTMS på Nordlandsbanen i oktober 2022 og Gjøvikbanen i november 2022. Risiko for manglende måloppnåelse på tid og kostnad er fortsatt høy.

Testing av den generelle løsningen for signalsystemet og integrasjonstestene pågår, og løsningen fremstår som robust og av god kvalitet. Det er forsinkelser på dokumentasjon og sikkerhetsbevis for signalløsningen, dette håndteres i samarbeid med leverandør og med god involvering og dialog med Statens jernbanetilsyn.

Ombygging av kjøretøy med ombordløsning er nå i gang for togselskapene Cargo Nets, SJs, Vys og Bane NORs egne kjøretøy. Ombyggingsplanen for 2022 er langt på vei omforent med kjøretøyeiere og operatører. Bane NOR er våren 2022 i dialog med SJT og departementet om prosessen for godkjenning av ERTMS-utstyr i kjøretøy og mulighet for midlertidig godkjenning av kjøretøy. Det er høy risiko for forsinkelser hvis dagens praksis for midlertidig godkjenning av kjøretøy ikke kan gjennomføres.

Avhengighetene mellom alle leverandørene og aktørene er nå i en fase som er kompleks og krevende. Samtidig er det et høyt og økende aktivitetsnivå spesielt knyttet til installasjonsarbeider langs flere strekninger i parallell, ombygging av tog, opplæring av personell og forberedelser for ibruktagelse.

Programmets risikobilde dreier seg fremdeles i hovedsak om følgende områder:

- Installasjon og utrulling, både for signalanlegg og tog, flytting av produksjonsvolum fra 2021 til 2022 stiller høye krav til presisjon i installasjon og utrulling av signalanlegget, og at planlagte brudd går etter plan. Risikonivået på ombygging av kjøretøy er fremdeles høy og følger en stram tidsplan som forutsetter at dagens praksis med midlertidig godkjenning fra SJT kan gjennomføres.
- Gjennomføringskraft for å håndtere stramme tidsplaner, samt integrasjon og test av sammensatte leveranser på tvers av fag, prosjekter og leverandører. Kombinert med stramme tidsplaner stiller det høye krav til gjennomføringskraft og helhetlig styring av leveransene.
- IT-utvikling av trafikkstyringssystemet (TMS) og signalsystemet; Risikoen knyttet til utvikling og test av programvare er fortsatt høy, både innenfor signalsystemet og trafikkstyringssystemet (TMS).

Programmet treffer fortløpende nye tiltak for å redusere økende fremdriftsrisiko. Dette inkluderer blant annet tett oppfølging av leverandører, koordinering med driftsorganisasjon og tett dialog med SJT.

Konsekvenser av korona-pandemien var en utfordring gjennom året. Foreløpig påvirkes ikke programmet av dette, men leverandørens verdikjeder er eksponert og risikoen kan vedvare over en lengre periode.

InfraStatus og infrastrukturens tilstand

InfraStatus er et verktøy for objektiv måling, dokumentasjon og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Verktøyet er utviklet i et samarbeidsprosjekt mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Utviklingsarbeidet har pågått siden 2018. Verktøyet er basert på en modell som allerede er innført i Sveits og Østerrike. I begynnelsen av 2022 går prosjektet over i driftsfase i Bane NOR og prosjektet har nådd sitt mål. Bane NOR vil ivareta ytterligere tilpasninger og utvikling i samarbeid/dialog med tilsvarende arbeid som også i Sveits og Østerrike. Den første InfraStatus-rapporten ble levert sensommeren 2021.

Det er generelt en økende feilrate på infrastrukturen, en indikasjon på at den generelle tilstanden ikke blir bedre. Fortsatt økende vedlikeholdsetterslep i infrastrukturen påvirker tilstanden, noe som vises på flere parametere i tabellen over. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold. Infrastruktur med høyt vedlikeholdsetterslep feiler oftere og skaper flere uforutsette driftsforstyrrelser. Resultatet kan bli at antall feil som kan skape driftsforstyrrelser øker, det blir flere saktekjøringer, flere forsinkelser, og dårligere punktlighet og regularitet.

God infrastrukturestilstand er viktig bidrag til god punktlighet og regularitet. Dersom vedlikeholdsetterslep ikke reduseres og hentes inn vil dette gi et økt vedlikeholdsbehov som igjen gir økte kostnader og utilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil. Dette vil påvirke mulighetene til måloppnåelse i årene fremover, noe som igjen medfører færre fornøyde kunder.

3.2.7 Status kjøp av infrastrukturtjenester¹⁰

På bakgrunn av informasjon mottatt fra Bane NOR gjennom tertialrapporter og øvrige mottatte risikovarsler, har direktoratet vurdert risiko relatert til kostnader og realisering av togtilbud både for enkeltprosjekt og porteføljen samlet. Risikoen for overskridelser av styringsrammer for enkeltprosjekter og utbyggingsporteføljen samlet sett, og risikoen for overskridelser av kostnadsrammen for enkelte store prosjekter, er fortsatt høy. Det er viktig at Bane NOR gjennomfører gode kostnadsreducerende tiltak som en del av porteføljeprioriteringen for å motvirke behovet for eventuelt økt budsjettbehov som følge av meldte risikoer i enkeltprosjekt. Gjennom det nye avtaleregimet med effektpakker og fastpris er Bane NOR gitt et større ansvar, men også handlingsrom til å håndtere disse utfordringene.

Konsekvensen av de varslede utfordringene, kan bli at ulike tilbudsforbedringer kan bli forsinket. Dersom alle de omtalte risikoene slår til, kan konsekvensene bli betydelige. Direktoratet vil ha oppmerksomhet mot dette, og vurdere eventuelle konsekvenser dette vil ha for anskaffelser av materiell, inngåtte trafikkavtaler mv.

Avtalte ibrukttagelser som er omtalt under det enkelte prosjekt nedenfor er i henhold til avtaler inngått i perioden 2017-2021. Disse avtalene erstattes fra 2022 av nytt avtalesystem hvor det er avtalt samlet ibrukttagelse for de enkelte effektpakkene.

¹⁰ Omtalen omfatter prosjekter over terskelverdi (1000 mill. kroner) og prosjekter som påvirker risikobildet for effektpakken

IC Dovrebanen - to tog i timen og redusert reisetid til Hamar

Venjar-Eidsvoll-Langset, Utbygging

Prosjektet skal legge til rette for økt frekvens og reisetidsbesparelser på Gardermobanen og Dovrebanen. Det pågår arbeider langs strekningen med blant annet bygging av Minnevika bru og ferdigstilling av betongtunnel ved Wergeland, og store deler av det jernbanetekniske arbeidet på strekningen er i gang.

Bane NOR har i tredje tertial justert risikoen på fremdrift tilbake til lav, og har dermed korrigert for utfordringene prosjektet tidligere har hatt i forbindelse med koronautbruddet. Bane NOR rapporterer ingen risiko på kostnadene i prosjektet. Avtalt ibruktakelse er desember 2023, og prosjektet er i henhold til plan.

Kleverud-Sørli, Utbygging

Tangenvika jernbanebru er i prosess med konkurransepreget dialog med prekvalifiserte leverandører. For Hestnestunnelen er prekvalifiseringen gjennomført, og anskaffelse pågår. Begge kontraktene er planlagt tildelt rundt årsskiftet 2021/2022. Det pågår arbeider med konkurranseunderlaget for dagsonekontrakt og jernbaneteknikk.

Bane NOR rapporterer fortsatt høy risiko for kostnadene på bakgrunn av oppdaterte markedsanalyser av råvarekostnadene. Besparende og optimaliserende tiltak er iverksatt. Avtalt ibruktakelse er desember 2027.

Sørli-Åkersvika, Utbygging

Bane NOR samkjører prosjektet med Kleverud-Sørli, for å sikre en rasjonell og kostnadsoptimal gjennomføring. Utarbeidelse av konkurransegrunnlag og prosjektering for arbeider planlagt på Sørli og Stange stasjon i 2022 pågår. Kontraktstildeling er planlagt til 1. tertial 2022. I 2021 har Bane NOR jobbet med grunnerverv og arkeologiske utgravninger på strekningen, samt arbeider med konkurranseunderlaget på dagsonekontrakter og kontraktene innen jernbaneteknikk.

Bane NOR rapporterer høy risiko i forhold til strekningens forventete kostnad. Kostnadsramme for prosjektet ble fastsatt ved behandlingen av statsbudsjettet for 2022, inklusive midlertidige tiltak på Hamar og tiltak ved Sørli tømmerterminal.

Åkersvika-Hamar(-Brumunddal) og Hove togparkering, planlegging

Kommunedelplan for Åkersvika-Hamar stasjon er vedtatt. Jernbanedirektoratet har akseptert Bane NORs anmodning om å redusere omfanget til å omfatte Åkersvika-Hamar stasjon, og videreføring av prosjektet for detalj- og reguleringsplan, i tråd med meklingsresultatet i behandlingen av kommunedelplanen. Det legges opp til vedtak av reguleringsplan i 2022.

Jernbanedirektoratet godkjente i tredje tertial Bane NORs anmodning om oppstart av grunnerverv for 16 hensettingsplasser på Hove driftsbanegård. Videre prioritering ligger hos Bane NOR i henhold til nytt avtaleregime.

IC Ringeriksbanen - flere avganger og kortere reisetid mellom Oslo, Hønefoss og Bergen

Ringeriksbanen, planlegging

Jernbanedirektoratet har i 2021 behandlet en ekstern kvalitetssikring av prosjektet og oversendt sine anbefalinger til Samferdselsdepartementet. Prosjektet ble i 2021 overført til Nye Veier AS for videre planlegging og optimalisering.

IC Vestfoldbanen - to tog i timen og redusert reisetid til Tønsberg

Drammen-Kobbervikdalen, Utbygging

Totalentreprisene for fjelltunnel og dagsone Skoger er i henhold til planlagt fremdrift.

Utførelsesentreprisene for underbygning Drammen stasjon-Sundhaugen, Kontaktledning/Spor og El/Tele ble tildelt i andre kvartal 2021. Oppstart av kontraktene er planlagt til tredje kvartal 2022.

Fremdrift for kulvert og løsmassetunnel ble sterkt berørt av mangel på personell som følge av innreiserestriksjoner. Bane NOR har lyktes med tiltak for å redusere konsekvensene av dette slik at risikoen på fremdrift er redusert til lav, fra middels.

Direktoratet har godkjent anmodningen om å redusere omfanget på strekningen Sundhaugen-Gulskogen stasjon, som en del av Bane NOR sin optimalisering av prosjektet. Godkjenningen forutsetter at Bane NOR sin anbefalte løsning ikke får konsekvenser for avviklingen av de trinnvise tilbudsforbedringene. Videre er det forutsatt at endringene ikke medfører merkostnader eller begrensninger i senere faser.

Prognosen for sluttkostnaden ligger innenfor styringsrammen. Det foreligger imidlertid en vesentlig risiko for styringsrammen som følge av markedsusikkerhet og utfordringer i enkelte delentrepriser. Det vurderes at prosjektet er innenfor gitt kostnadsramme, da besparelsen med Sundhaugen-Gulskogen er stor. Avtalt ibruktagelse er 2025.

Nykirke-Barkåker, utbygging

Entreprenør for underbygning har i 2021 arbeidet langs hele traseen. Dette omfatter dagsone, tunneldriving i to tunneler fra flere angrepspunkt, arbeid med å klargjøre for betongtunnel for kryssing under E18 på Kopstad og sprengning for bergskjæring i nordenden av traseen. Prosjektet har fått gjennomslag på Gråmunktunnelen og har begynt byggingen av bru over Rv19 ved stasjonsområdet.

Prosjektet hadde planlagt et trafikkbrudd for innkobling av ERTMS høsten 2024 for å minimere konsekvensene for togtrafikken. Dette bruddet har Bane NOR besluttet å utsette til sommeren 2025. Bane NOR oversendte i andre tertial endringsmelding på konsekvensene av bruddet som også ble godkjent av direktoratet.

Bane NOR rapporterer om økt risiko for styringsrammen fra andre til tredje tertial grunnet økte kostnader på underbygningen. Risiko for manglende fremdrift er lav. Avtalt ibruktagelse er 2025.

Sundland togparkering, planlegging

Ny permanent togparkering på Sundland, med avtalt ibruktagelse 2025, ligger på kritisk framdrift på grunn av at blant annet offentlige planprosesser tar lengre tid enn forventet. Dette er et viktig tiltak for å kunne tilby et togtilbud med økt frekvens og kapasitet når de nye dobbeltsporene på Vestfoldbanen tas i bruk.

Innføring til Tønsberg stasjon (Barkåker-Tønsberg), planlegging

Byggingen av strekningen Barkåker-Tønsberg startet 2009, og ble tatt i bruk 2011. Det ble derfor etablert et midlertidig signalanlegg og grensesnitt rett nord for Tønsberg stasjon. Bane NOR har besluttet å utsette ibruktagelse for prosjektet fra 2024 til 2025, for å tilpasse prosjektet til øvrig utbygging på Vestfoldbanen. Det er ikke identifisert risiko forbundet med kostnadsøkning.

Reguleringsplan er førstegangsbehandlet i Tønsberg kommune. Andregangs behandling og vedtak av plan forventes å foreligge i februar 2022. Oppstart av hovedentreprise er planlagt til tredje kvartal 2022.

Tønsberg stasjon, Planlegging

Kapasitetsøkning Tønsberg stasjon gjelder tilpasninger på Tønsberg stasjon for å kunne hente ut effekten av ferdigstilt dobbeltspor på Vestfoldbanen nord for Tønsberg. Dette er nye tiltak som ikke har vært definert tidligere, og som planlegges gjennomført samtidig med strekningen Barkåker-Tønsberg.

Midlertidig anlegg for togparkering ved Drammen, Planlegging

Tiltaket omfatter midlertidig togparkering for 20 togsett på Nybyen, og er en forutsetning for at Drammen-Kobbervikdalen kan ferdigstilles i 2025. Anleggsstart i Nybyen startet tredje tertial 2021, med ibruktagelse etter et sommerbrudd i 2022. Alle arbeidene knyttet til Nybyen er innarbeidet i entreprisene til InterCity Drammen-Kobbervikdalen som nå er tildelt.

Tønsberg-Larvik, Planlegging

Prosjektet er i hoved- og kommunedelplanfase. Strekningen er inndelt i parsellene Tønsberg-Stokke, Stokke-Sandefjord og Sandefjord-Larvik. I Nasjonal transportplan 2022-2033 legges det opp til en trinnsvis utbygging av strekningen, med byggestart på Stokke-Sandefjord i siste halvdel av første seksårsperiode (2022-2027).

IC Østfoldbanen og Follobanen - økt kapasitet og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad/Sarpsborg - Follobanen, Utbygging

Jernbanetekniske arbeider for innføring til Oslo er fullført og ny inngående strekning på Østfoldbanen ble tatt i bruk etter sommerbruddet 9. august. Jernbanetekniske arbeider vil fortsette med sommerbrudd i 2022 for å klargjøre for åpning av Blix-tunnelen samt ombygging av Østfoldbanekulverten frem til 2023. Jernbanetekniske arbeider med tunnelbormaskin (TBM) vil pågå frem til planlagt overlevering av kontrakten EPC TBM, som etter revidert plan vil skje i første kvartal 2022. Signalarbeider startet høsten 2021 og vil pågå frem til sommeren 2022.

Risiko for fremdrift og kostnaden er redusert til middels (fra rødt nivå). Det rapporteres om utfordringer med leverandøren og tekniske løsninger i Blix tunnelen som kan utfordre avtalt ibruktagelse. Planlagt ibruktagelse av Blix tunnelen og nye Ski stasjon er desember 2022.

Sandbukta-Moss-Såstad, Utbygging

Bane NOR har i 2021 fokusert på detaljprosjektering og planlegging av områdestabilitetstiltakene i Moss sentrum. Arbeidene i det kritiske området har vært stanset siden februar i påvente av revidert risiko- og sårbarhetsanalyse. Bane NOR har styrket egen prosjektorganisasjon, etablert fagråd innen geoteknikk og inngått kontrakt for prosjektstøtte. Tunneldrivingen går etter plan i begge tunnelene, dagsonen i sør ligger noe bak plan uten at den ligger på kritisk linje.

Bane NOR varsler stor risiko knyttet til ibruktagelse sommeren 2026 da tiltakene for å bedre områdestabiliteten i Moss vil ta lengre tid. Det vises til kapittel 3.2.11 for særskilt rapportering på anbefalingene fra ekstern kvalitetssikring.

Haug-Seut-Sarpsborg, Planlegging

Effektpakken som prosjektet inngår i, er ikke prioritert i første seksårsperiode av NTP (2022-2033).

Kapasitet for togparkering sør for Moss, Planlegging

Prosjektet har fått aksept for statlig reguleringsplan, og prosjektets planprogram ble fastsatt i første tertial 2021 hvor Bane NORs anbefalte alternativ ble videreført for utbygging. Varsel om oppstart av reguleringsplan i tredje tertial 2021 etter avtale med Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Reguleringsplan er forutsatt vedtatt i første tertial 2023.

Bane NOR varsler en betydelig framdrifts- og kostnadsrisiko for prosjektet. Avtalt ibruktagelse ble i tredje tertial 2020 endret fra 2023 til samtidig med Sandbukta-Moss-Såstad i 2026. Bane NOR varsler i sin rapport for andre tertial at ibruktagelse 2026 ikke lenger er realistisk. Direktoratet vil ha videre dialog med foretaket om når anlegget vil kunne stå ferdig.

Vossebanen - fra halvtime til kvartersintervall mellom Arna og Bergen

Fløen-Bergen og Nygårdstangen Godsterminal, Utbygging

Prosjektet gjelder fullføring av dobbeltspor Arna-Bergen gjennom etablering av dobbeltspor Fløen-Bergen og nødvendig tilpasning av sporplan på Bergen stasjon for å muliggjøre økt frekvens, regularitet og oppetid på Bergensbanen, samt modernisering av Nygårdstangen godsterminal. Konkurransen for hovedentreprisen er gjennomført i tredje tertial 2021. Prosjektet planlegger byggestart våren 2022. Avtalt ibruktagelse er desember 2025. Bane NOR vurderer muligheten for å fremskynde ibruktagelse fra 2025 til 2024.

Ulriken tunnel mellom Arna og Fløen, Utbygging

Prosjektet omfatter nytt tunneløp gjennom Ulriken, ombygging av spor og stasjonen på Arna, samt kulvert under stasjonsområdet. Det omfatter videre nye bruer ved Fløen og oppgradering av eksisterende Ulriken

tunnel for å tilfredsstillere krav til rømming og brannsikkerhet. Den nye tunnelen ble tatt i bruk i tredje tertial 2020 og nytt dobbeltspor planlegges tatt i bruk i 2024/2025 sammen med det ferdige tiltaket Fløyen-Bergen og Nygårdstangen godsterminal. Entreprenør er kontrahert og arbeidene i eksisterende tunnel og på sjøsiden av Arna stasjon ble igangsatt i første tertial 2021. Diagonaltunnel mellom tunnelene og Arna Stasjon er planlagt tatt i bruk desember 2022.

Flere tog på Vossebanen (Myrdal-Bergen)

Vossebanen og E16 Arna–Stanghelle er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen og Bane NOR, som skal gi tryggere og raskere vei- og jernbaneforbindelse på strekningen. Målet for prosjektet er bedre trafiksikkerhet og skredsikring, i tillegg til redusert reisetid og økt kapasitet. Planleggingen av prosjektet ledes av Statens vegvesen.

Trønder- og Meråkerbanen - Utvikling av tilbudet på Trønderbanen

To tog i timen på Trønderbanen, Planlegging

Det skal utarbeides planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Fase 1 av avtalen (utredningen) ble ferdigstilt og oversendt til Jernbanedirektoratet i andre kvartal 2021.

Delelektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen, Utbygging

Delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen omfatter elektrifisering av strekningene Trondheim S-Stjørdal på Nordlandsbanen, Hell-Riksgrensen på Meråkerbanen, Stavne-Leangenbanen inklusive Søndre tilsving, samt ny omformerstasjon på Eidum ved Hell. Arbeidet er i henhold til fremdriftsplanen med ibruktagelse desember 2024.

Plasser for å parkere tog og plattformer for nye tog

Prosjektet omfatter forlengelse av plattformer, flytting av personoverganger og skilting for nøyaktig togstopp. På enkelte stasjoner må det gjennomføres mer omfattende tiltak av hensyn til sikkerhet, kapasitet og kundevennlige løsninger. Tiltakene gjør det mulig å benytte togtype 76 på stasjoner og holdeplasser. På flere steder vil tiltakene være av midlertidig karakter, det er et mål å etablere permanente løsninger på sikt. Plattformtiltakene er ferdigstilt iht. frist for ibruktagelse 30.04.21. Tiltak Skansen ble ferdigstilt innen 31.12.21. Et eget prosjekt omhandler bygging av togparkeringsplasser for nye tog (type 76) på Støren og Steinkjer, med henholdsvis ni og fem togsett. Prosjektet ble ferdig iht. plan 31.12.21.

Økning i råvarepriser

Det er registrert en sterk økning i enkelte råvarepriser. Om dette er en permanent eller kortsiktig situasjon knyttet til pandemien, er for tidlig å fastslå.

Kostnader for fossilfrie anleggsplasser

Det er risiko for kostnadsøkning i ulike prosjekter som følge av krav om fossilfrie anleggsplasser siden det ennå ikke er utviklet gode nok fossilfrie store anleggsmaskiner. Dette gjelder i første omgang Oslo kommune, men kan komme etter hvert på landsbasis.

3.2.8 Styringsmål/endringslogg, samlet avvik prognose sluttkostnad - infrastruktur tjenester

I forbindelse med kostnadsstyringen og oppfølgingen av store investeringer er det etablert en endringslogg for prosjekter som er omtalt med styringsmål i Meld. St 33 (2016-2017) NTP 2018-2029 og senere. For loggfase 1 og 2 fram til byggestart inngår prosjekter som er omfattet av den statlige KS-ordningen. Loggfase 3 gjelder prosjekter i byggefase etter at kostnadsramme er besluttet.

I 2021 ble det fastsatt ny kostnads- og styringsramme for IC- prosjektet Sandbukta – Moss- Såstad. For IC Dovrebanen, strekningen Sørli- Åkersvika ble forslag til fastsettelse av kostnadsramme fremmet i Prop. 1 S (2021-2022). Kostnadsramme ble vedtatt desember 2021. Prosjektet går over til oppfølging i loggfase 3.

Det har i 2021 ikke blitt lagt fram forslag til styringsmål for nye prosjekter/tiltak i planleggingsfase.

Prisveksten i 2021 har for bygge- og anleggsaktivitet i sektoren vært betydelig og vesentlig mer enn hva som ble lagt til grunn for foreløpig budsjettert prisstigning 2021. Prisveksten i 2021 gikk fra budsjettert 3,2 til 6,92 prosent, jfr. SSB's byggekostnadsindeks for veganelgg for året 2021.

Vedlegg 7, punkt 7.2, beskrives de viktigste endringene i tredje tertial 2021 og året 2021 nærmere og tabell 7.2.1, 7.2.2, og 7.2.3 oppsummerer utviklingen over tid. Styringsmål, kostnads- og styringsrammer er justert slik at tabellene viser faktiske 2021 verdier.

3.2.9 Særskilt oppfølging infrastruktur

Status oppfølgingspunkter evalueringsrapporter Østfoldbanen og Follobanen

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble det i 2020 gjennomført evaluering av kostnadsøkning, prosjekteierstyring og endringshåndtering på Østfoldbanen og evaluering av kostnadsøkninger på Follobanen. Gjennom evalueringene ble det identifiserte flere oppfølgingspunkter som ble lagt frem for departementet. Status for disse er:

1. Koordinering og samarbeid estimeringsarbeid Jernbanedirektoratet og Bane NOR

Det ble identifisert behov for å styrke samarbeidet mellom estimeringsenhetene i Bane NOR og direktoratet, blant annet for å sikre felles forståelse for utførelse av kostnadsestimering og samordning av de vurderinger som gjøres. Bane NOR har orientert om at tertiale møter vil kunne starte opp igjen da ressursituasjonen innenfor kostnadsestimeringsenheten har bedret seg.

2. Oppdatering byggeklosser til bruk i kostnadsestimeringsprosessen

Det ble gjennom evalueringen avdekket at «byggeklossene» for estimeringsarbeidet som benyttes i tidligfase, som ble utarbeidet i 2011, ikke er oppdatert med senere erfaringstall. Direktoratets anbefaling er at byggeklossene vedlikeholdes, og at det etableres en database med erfaringstall fra utførte utbygginger. Arbeidet er fremdeles i startfasen, og er tema i samhandlingen mellom direktoratet og Bane NOR.

3. Størrelse og tidsbruk KVVU-arbeider

Størrelse og tidsbruk som ble lagt til grunn for KVVU IC ser ut til å ha påvirket presisjonsnivået i enkelte elementer av utredningen. Direktoratet vil vurdere utvikling av estimeringsmetode samt usikkerhetsanalyse for denne type omfattende KVVUer. Direktoratet har jobbet med å etablere arena for kunnskapsdeling og erfaringsutveksling, men ved utgangen av 2021 er det ikke opprettet en formell arena.

4. Usikkerhetsanalyser

På tidspunktet hvor KVVU IC Østfoldbanen ble gjennomført, var det ikke krav til å utarbeide usikkerhetsanalyser. For KVVUer blir usikkerhetsanalyser nå alltid utført. Det pågår et arbeid med ny KVVU-veileder i regi av FIN hvor direktoratet deltar i referansegruppen. Ny rutinebeskrivelse for gjennomføring av usikkerhetsanalyser i Jernbanedirektoratet planlegges implementert i løpet av første tertial.

5. Megaprosjekter

Innhentede erfaringer viser at megaprojekter (store og komplekse prosjekter) i mindre grad holdes innenfor styringsrammen (P50) enn øvrige prosjekter. Det er derfor behov for å identifisere og kartlegge hva som kjennetegner megaprojekter slik at denne type forhold kan innarbeides i veiledere mv.

6. Erfaringsutveksling andre land

Det har vært få megaprojekter på jernbane i Norge, og direktoratet vurderer at det er mye å lære av andre lands erfaringer knyttet til kostnadsestimering i tidlig fase.

Rapport om «internasjonal kostnadsestimering» ble levert ved utgangen av 2021. Flere av landene som bidro til dette arbeidet har uttrykt interesse for et tettere samarbeid, men dette har ikke blitt igangsatt i påvente av lettelser i reiserestriksjoner som følge av koronapandemien. Direktoratet gjennomførte et heldagsseminar med Bane Danmark i november 2021, og er i dialog med Finland om noe tilsvarende. I forbindelse med en prosjektgjennomføring er det også opprettet kontakt med kostnadsestimeringsmiljøet i Trafikverket.

7. Rapportering

Det er behov for å påse at risikoen som kommuniseres gir et helhetlig bilde av situasjonen til riktig tid, og gir et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere handlingsrom og ta nødvendige beslutninger.

Form og detaljeringsgrad for Bane NORs rapportering til direktoratet vil bli utviklet første halvår 2022 gjennom arbeidet med innføring av ny avtalestruktur.

8. Særskilt oppfølging kritiske prosjekter

Direktoratet gjennomfører særskilt oppfølging av ERTMS-prosjektet. Dette fungerer godt, og direktoratet ser at samme løsning kan benyttes for andre kritiske prosjekter.

Det må avklares nærmere hvordan direktoratet skal følge opp Bane NORs prosjekter gjennom arbeidet med etablering av ny avtalestruktur.

Bane NORs oppfølging av anbefaling fra ekstern kvalitetssikring av Sandbukta – Moss – Såstad

Bane NOR utførte vurderinger eller tiltak på samtlige av anbefalingene til ekstern kvalitetssikrer i løpet av 2021. Tiltakene har i hovedsak gått ut på å øke dedikerte ressurser som skal bedre områdestabiliteten, sikkerheten på anleggsområdene og bedre oppfølgingen av entreprenøren MossIA. Det ble gjennomført omorganisering i prosjektet for å oppnå bedre kontroll på den geotekniske prosjekteringen, kostnadene og riktig prioritering av sikkerhetstiltak. Bane NOR har styrket egen organisasjon, etablert fagråd innen geoteknikk og inngått kontrakt for prosjekteringsstøtte.

Det ble etablert egne tekniske og kommersielle arbeidsgrupper som gjennomgikk alle sider av prosjekteringen gjennom regelmessige møter med MossIA. Disse skulle foreslå effektiviseringer som ikke går på bekostning av Bane NOR sin kontroll i prosjektet.

Den eksterne kvalitetsikringsrapporten anga at blandingen av regnings- og fastprisarbeider kan bli spesielt utfordrende å styre i et komplekst prosjekt som må justeres i byggefasen. Tiltakene for områdestabilitet har mange tekniske grensesnitt mot øvrige arbeider. Dette kunne gjøre det vanskelig å følge opp kostnadene i de ulike elementene som delvis vil høre til fastprisen og delvis til regningsarbeidet. Denne tette kostnadsoppfølging har vært positivt og har gitt gode resultater. Bane NOR opplever at denne særskilte oppfølgingen har god effekt.

Majoriteten av anbefalingene fra ekstern kvalitetssikrer var knyttet opp mot inngått kontrakt med MossIA. Bane NOR har nylig avbestilt arbeidene i sentrum og dette er således ikke lenger en totalentreprise med MossIA i sentrum. Bane NOR har orientert om at de gjør tilpasninger i byggherreorganisasjonen til ny kontraktstrategi som består av egen kontrakt for prosjektering, samt flere utførelsesentrepriser. Dette skal sikre tettere oppfølging av kontraktsparter, prosjekteringsprosesser og arbeidsoperasjoner, samt gi mekanismer som demper entreprenørenes insentiv til å utvide omfanget.

Nedleggelse av banestrekninger

Regjeringen har i Prop. 193 S (2020–2021) informert Stortinget om at Namsosbanen og Valdresbanen på strekningen Røste–Dokka blir tatt ut av det nasjonale jernbanenettet. Arbeidet med avhending av begge banestrekninger er satt i gang. For Valdresbanen nær Fagernes, er deler avhendet og omgjort til gang- og sykkelvei. På Namsosbanen er det gjennomført befaringer og det er påbegynt forberedende arbeider knyttet til etterbruk og avhending. Bane NOR er i positiv dialog med kommunene om å avhende strekningene til de respektive kommunene. Dette er prosesser som antas å kunne ta noe tid.

3.2.10 Reiseplanlegging og billettering

Samarbeid og standardisering av felles tjenester

Samhandlingsarenaen for betaling- og billetteringsløsninger

For å utvikle de gode langsiktige løsningene er det viktig at kollektivtrafikksselskapene i Norge samarbeider, og kan påvirke hvordan tjenestene skal se ut fremover. For best å få til denne samhandlingen består arenaen av tre samhandlingsnivåer hvor ulike representanter fra fylkene/administrasjonsselskapene, Entur og Jernbanedirektoratet deltar på alle nivåene. For å øke transparensen og sikre at selskapene i hovedsak følger samme utviklingsspor, ble det utarbeidet et veikart for betalings- og billetteringsløsninger for 2022-25. Veikartet oppdateres årlig. Å øke samhandlingen i sektoren, og få innsikt i hva kollektivselskapene ønsker å utvikle fremover bidrar til å gjøre Jernbanedirektoratet til en kompetent innkjøper av tjenester fra Entur, samtidig som det gir en mer effektiv ressursbruk.

Samarbeidsforum reiseinformasjonsflyt

Kundene har behov for enkel tilgang til riktig informasjon til rett tid, samt assistanse ved avvik. Hensikten med Samarbeidsforum reiseinformasjonsflyt som ble etablert tredje kvartal 2021, er å sørge for en smidig beslutningsprosess for reiseinformasjon og tilstøtende datastrømmer mellom togselskapene, Bane NOR og Entur. For å avklare roller og ansvar for reiseinformasjonsflyt, for derigjennom sikre en høyere utviklingstakt i løsninger som bidrar til bedre avvikshåndtering, ble det i november utarbeidet en skisse til et mål bilde med ansvarsforhold og roller. Det ble i desember gjennomført én til én møter med Vy, Go-Ahead, SJ og Flytoget for å presentere målbildet, samt berammet nye møter i januar 2022 med hensikt om å få togselskapenes innspill.

Arbeid med standardisering og retningslinjer for reiseinformasjon i persontransportsektoren

Jernbanedirektoratet har i tett samarbeid med Entur og kollektivtransportsektoren for øvrig arbeidet videre med revisjon av håndbøker for takstdata og elektronisk billettering, hvor nye tekniske spesifikasjoner for disse er tilnærmet ferdige ved utgangen av 2021. Atferdsnorm for personvern ble oversendt Datatilsynet for gjennomgang og godkjenning i første kvartal. Ved utgangen av 2021 var det fortsatt ikke mottatt tilbakemelding fra Datatilsynet, men aktørene legger likevel de nye retningslinjene til grunn for sitt arbeid.

I 2021 kom forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester inn i norsk rett. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen Vegdirektoratet samarbeider tett om utforming av utkast til retningslinjer for ny

informasjon, og har involvert berørte aktører i arbeidet. Dette omfatter også pågående revisjon i EU av ITS-direktivet med tilhørende forordninger, samt nye retningslinjer som er under utarbeidelse for å tilrettelegge for kombinert mobilitet. Entur og Jernbanedirektoratet deltar i arbeidet med videreutvikling av standarder på området, og deltar sammen med Statens vegvesen i NAPCORE-prosjektet for harmonisering på tvers av de nasjonale tilgangspunktene for transportinformasjon i Europa, samt DATA4PT-prosjektet for støtte til multimodale reiseinformasjonstjenester.

Enturs tjenester

Nasjonal reiseplanlegger har fått en større oppgradering med bedre ytelse og utvidet funksjonalitet, og kan støtte flere typer søk, f.eks. fleksibel transport, bestillingstransport og nye transportformer som elsparkesykler og delebiler. Den har bedre funksjonalitet for overganger og forbedret sanntidsinformasjon. Innsamling og tilgjengeliggjøring av rutedata fungerer bra, men sanntidsdata fra fylkene er fremdeles mangelfulle. Entur har lagt bedre til rette for at små aktører kan registrere rutedata direkte hos Entur

Entur har videreutviklet Pris- og produktregisteret, slik at det nå støtter de fleste vanlige kollektivtransportbilletter, som enkeltbilletter og periodebilletter. Dette har tatt lenger tid på grunn av ulik praksis hos kollektivaktørene, i kombinasjon med tilpasning til europeiske standarder. Det arbeides videre med støtte for nye prismodeller, som pristak, «pay as you go» og "beste pris" over en periode. Etter pandemien har slike produkter vært etterspurt som alternativ til dagens enkeltbilletter og periodebilletter

Entur har siden etableringen av selskapet arbeidet med å utvikle en moderne plattform til erstatning for det gamle salgssystemet som ble overtatt fra tidligere NSB. Dette arbeidet er nå ferdig.

Ny plattform for ID-basert billettering, hvor billettinformasjonen lagres i skyen, er tatt i bruk i flere fylker. Dette åpner for en rekke nye muligheter, og vil over de neste årene erstatte dagens bruk av reisekort og mobilbilletter som felles nasjonal plattform. Plattformen inngår i gebyrordningen (kap. 1330, post 77) fra og med 2022. Gamle baksystemer for reisekort og mobilbilletter er flyttet til skybaserte tjenester, noe som medfører reduserte driftskostnader. Dette har imidlertid ikke medført nedgang i størrelsen på gebyrordningen, men har medført lavere økning ved innføring av ID-basert billettering enn det som ellers ville vært nødvendig.

Entur har utviklet en mobilitets-hub, som vil integrere andre transportformer enn rutegående kollektivtransport i reiseplanleggeren. Dette inkluderer blant annet elsparkesykler, bysykler og delebiler. Mobilitets-huben vil videreutvikles i tråd med etablering av nye retningslinjer for multimodale reiseinformasjonstjenester.

På oppdrag fra Jernbanedirektoratet har Entur gjennomført et FoU-prosjekt som har etablert en pilotløsning for tilgjengeliggjøring av stordata utover de rute- og sanntidsdata som fra før er tilgjengelig. Dette omfatter i første omgang en åpen datakatalog for tilgang til historiske rute- og sanntidsdata, samt pilotløsninger for korona-relaterte data og fyllingsgrad på kollektivtransporten.

I løpet av 2021 har Enturs app blitt lastet ned 119 000 ganger, en økning på 25 prosent sammenlignet med 2020. Dette kan i hovedsak sies å være drevet av at stadig flere kollektivselskaper selger billettene sine gjennom Entur, samt at Enturs merkevarekjennskap gradvis øker. Det har videre vært en vekst i snittet av unike appbrukere på 28 prosent mot fjoråret, samt en økning på 129 prosent i antall solgte billetter gjennom Enturs egen app og web. Gitt de utfordrende årene vi har vært gjennom med innskrenkede reisemuligheter vurderes utviklingen i bruk av Enturs sluttjenester som svært god. I tillegg til jernbanebilletter selger Entur nå billetter for fylkene Oslo, Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark, Rogaland, Trøndelag og Vestland i sin app.

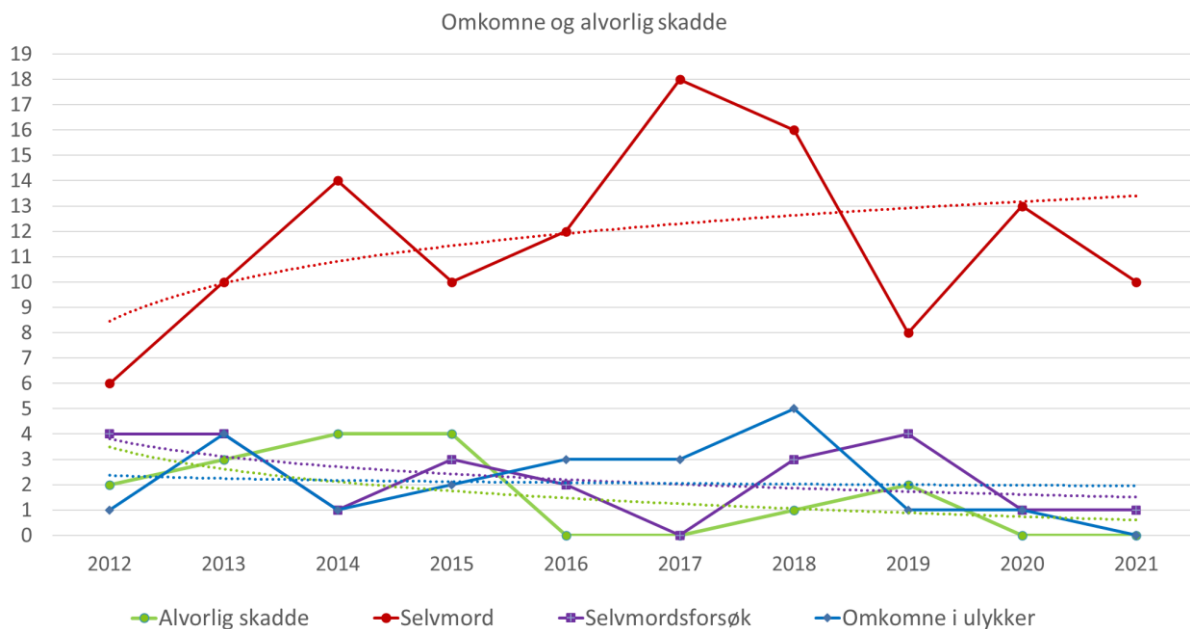
3.3 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

Mål: «Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

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

Figur 5 viser utviklingen i omkomne og alvorlig skadde. Saker under etterforskning er erfaringsmessig lagt til selvmord/selvmordsforsøk inntil de er konkludert.

Figur 6: Antall omkomne og alvorlig skadde



Det var ingen omkomne eller hardt skadde i ulykker i 2021. Femårsindikatoren for omkomne blir dermed redusert fra 13 (summert for fem års perioden 2016-2020) til 10 (summert for fem års perioden 2017-

2021). Femårsindikatoren for hardt skadde er uforandret fra 2020 til 2021, dvs. det er tre alvorlig skadde registrert i femårsperioden. Dette er godt under måltallene, som var satt til hhv. 16 og 13. Det ble i 2021 registrert kun en ulykke på planoverganger. Fremover vil det likevel være behov for å redusere risikoen for trygg passering av planoverganger, siden Bane NOR har avdekket flere planoverganger med utilstrekkelige siktforhold. Planovergangsulykker har i tillegg til å bidra i den generelle restrisikoen for ulykker også et storulykkepotensiale knyttet til påkjørsel av større eller tyngre kjøretøy.

Statistikken viser dessverre at selvmord på jernbanen synes å være økende. Denne type hendelser har lenge vært den dominerende årsak til dødsfall. Bane NOR har bistått Jernbanedirektoratet med kartlegginger, kunnskapsinnhenting og underlag for å vurdere situasjonen og behov for tiltak. Dette vil være grunnlag for innspill til regjeringens handlingsplan for forebygging av selvmord.

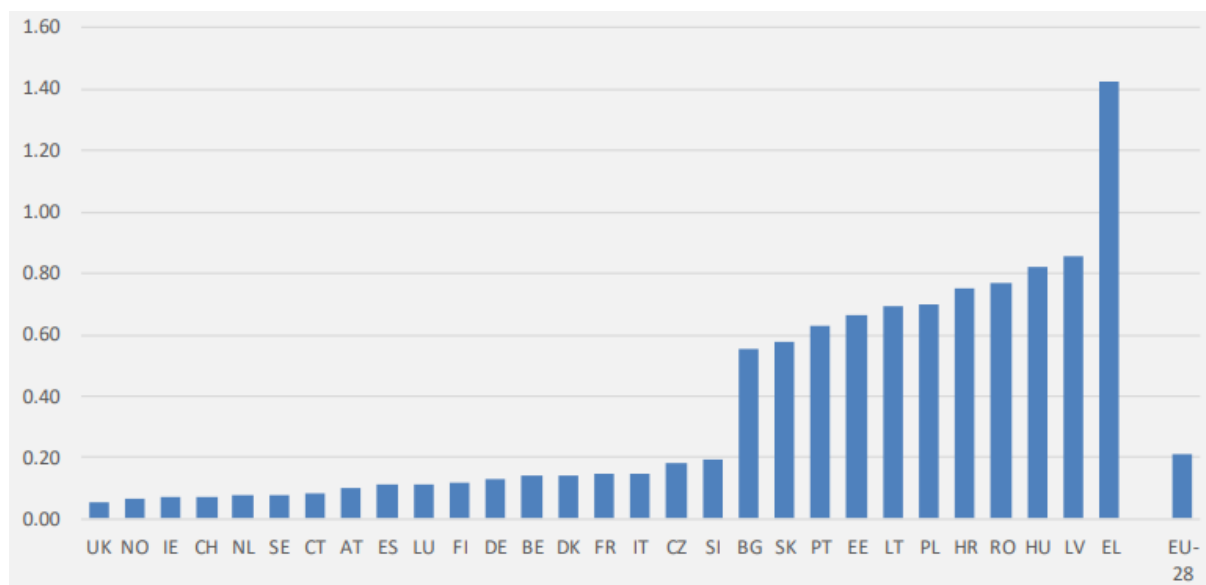
Sikkerheten ved jernbanen har over flere år hatt en positiv utvikling. Dette er resultat av systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og bruk av barrierer mot ulykker. Gjenstående *ulykkesrisiko* domineres av

- Farer fra omgivelsene, det være seg adferd fra tredjeperson i spor eller på planovergang
- Klimatilpasning og naturfarer som ras og utglidninger.

Dette er risikoforhold som det kan være mer utfordrende å finne effektive, målrettede tiltak mot og som derfor må løses gjennom et langsiktig arbeid med å gjøre infrastrukturen mer robust.

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) publiserer årlig en rangeringsstatistikk hvor Norge inngår. Denne viser antall omkomne per million togkm. Som figur 6b viser er det bare Storbritannia som har et lavere antall omkomne. Dette er en forbedring på en plass fra forrige undersøkelse.

Figur 7: Antall omkomne per mill. togkm. 2017-2019, ERA (april 2021)



Resultatene tyder på at sikkerhetsarbeidet på jernbanen underbygger det politiske målet om nullvisjon for drepte og hardt skadde.

3.4 Hovedmål 3 – Miljø

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

Nedenfor redegjøres for status i oppfølgingen av etappemålene knyttet til miljø.

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

Norsk jernbane spiller en viktig rolle i å realisere lavutslippssamfunnet ved å tilby en klimavennlig transportløsning med stor transportkapasitet. Jernbanes største bidrag til å nå dagens klimamål er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport, slik at gods og passasjer overføres fra mer utslippsintensive transportmidler. Direkte klimagassutslipp fra jernbane kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, og fra utbygging og drift- og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur.

Utslipp fra jernbanetrafikk (dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger)

Utslippstall fra den samlede jernbanetrafikken har de siste årene ligget konstant på ca. 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter årlig. SSBs utslippstall for jernbanetrafikk for 2021 publiseres først i november 2022. Utslippene fra jernbanetrafikk sank med 42 prosent i 2020 (ca. 28 000 tonn CO₂-ekvivalenter) sammenlignet med 2019, primært som følge av redusert togtrafikk på grunn av pandemien. Jernbanetrafikk utgjorde om lag 0,02 prosent av de totale utslippene fra transportsektoren i 2020.

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. Bane NOR rapporterte i 2020 at direkte utslipp av klimagasser utgjorde omtrent 43 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Litt over halvparten, om lag 22 000 tonn, var fra anleggsvirksomhet. Resterende utslipp kan knyttes til drift- og vedlikeholdsaktiviteter, herunder fornyelse. Tall for 2021 vil først være klare i slutten av april 2022.

I tillegg til forbruk av fossile drivstoff, har utbyggingsprosjekter også indirekte utslipp fra forbruk av materialer og øvrig energiforbruk. Når det gjelder materialer, har Bane NOR per i dag ingen omforent metode for å beregne faktiske, årlige utslipp. Ressursbruken kan imidlertid utgjøre opp til 80 prosent av de totale klimautslippene i et utbyggingsprosjekt. Mens de direkte utslippene fra fossilt forbruk i selve byggefasen er begrenset (opptil 15-20 prosent, og nedadgående), kan utslipp som følge av arealbeslag og grunnarbeider variere stort og utgjøre en delvis høy andel.

Utslipp fra arealbruksendringer er innarbeidet i verktøy for klimabudsjett i selskapets utbyggingsprosjekter, men rapportering er ikke mulig for 2021.

Kunnskapsutvikling og climateknologi

Kartlegging av klimagassutslipp fra trafikk, vedlikehold og utbygging av jernbane er viktig for å vurdere konsekvenser ved ulike infrastrukturtiltak. Jernbanedirektoratet jobber derfor med å forbedre analysene og utvikle metodikk for slike beregninger. I 2021 har Jernbanedirektoratet blant annet deltatt i nettverk som jobber med å utvikle felles forutsetninger og beregningsmetodikk for livsløpsutslipp fra jernbaneinfrastruktur. Dette er et ledd i arbeidet med jernbanesektorens tidligfaseverktøy for beregning av klimagassutslipp ved utbygging av jernbaneinfrastruktur. Verktøyet kan blant annet brukes til å analysere og dokumentere klimafotavtrykket til forskjellige konsepter i tidligfase, blant annet i KVUer og mulighetsstudier.

Jernbanedirektoratet deltar også i det tverretatlige arbeidet med å videreutvikle metodikk for beregning klimagassutslipp fra arealbeslag. Dette arbeidet startet opp i 2021 og vil avsluttes i 2022 hvor målet er å anbefale en metodikk som gjør det mulig å synliggjøre utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene.

Jernbanedirektoratet har i 2021 utredet energibehovet for gods- og persontogtrafikk for Nordlandsbanen, Raumabanen, Rørosbanen og Solørbanen, og sett dette i forhold til en driftsmodell med batteri som energibærer i kombinasjon med ladestrekninger (delelektrifisering). Konklusjonen fra utredningen viser at denne driftsmodellen er teknisk gjennomførbar. Andre nullutslippsløsninger kan på sikt også vise seg å være teknisk gjennomførbare og samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Jernbanedirektoratet har derfor anbefalt å gjennomføre en konseptvalgutredning som skal vurdere alternative nullutslippsløsninger for de ikke-elektrifiserte banestrekningene.

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

Støy og vibrasjoner er viktige miljømessige utfordringer som berører stadig flere. Støy fra jernbanen oppfattes som mindre plagsomt enn veistøy, men flere passasjertog og mer gods på bane vil totalt sett øke støy fra jernbanen. Bane NOR kartlegger støysituasjonen langs jernbanenettet hvert femte år i henhold til forurensningsforskriftens kap. 5. Neste måling skjer i 2022.

Kilderettede tiltak for infrastruktur

Bane NOR gjør flere kilderettede tiltak i infrastrukturen for å redusere støy. Effekten av disse tiltakene, samt innføring av nytt togmateriell, vil komme fram i målingen for 2022. Bane NOR har slipt 747,5 kilometer med skinner i 2021. Forventet støyeffekt er en reduksjon på 2-3 dB per passering med persontog. For godstog forventes ingen merkbar effekt. Det er ikke tilgjengelig tall på den andelen av

skinneslipingen som medfører redusert støy i tettbygde strøk eller støyutsatte områder. Utskiftning av gamle stålbroer vil kunne bidra med en reduksjon på opptil 10 dB ved togpassering, og de siste årene er flere bruer på Gjøvikbanen mellom Ensjø og Grefsen blitt oppgradert.

Kilderettede tiltak for togmateriell

Kjøretøy på jernbanen har flere støykilder og omfanget av støyen påvirkes av driftsforholdene og infrastrukturen. Støy fra nytt togmateriell og elektriske lokomotiver er betydelig lavere enn eldre diesellokomotiver som i tillegg genererer støy fra motorer og hjelpesystemer. Å erstatte eldre togmateriell er dermed et godt kilderettet tiltak. Som omtalt under kapittel 3.2 er det en rekke prosesser som vil erstatte eldre tog. Dokumentasjon på effekt vil foreligge når neste måling gjennomføres i 2022.

3.4.3 Etappemål 3.3: «Begrense tapet av naturmangfold»

Evne til å frakte et stort antall varer og personer på et relativt lite beslaglagt område gjør jernbanetransport arealeffektiv og miljøvennlig. Med unntak av nødvendig hogst og bruk av plantevernmidler som del av det sikkerhetskritiske vedlikeholdet, har eksisterende jernbaneinfrastruktur vesentlig mindre påvirkning på naturmangfoldet enn hva utbygging medfører.

Påvirkning fra drift og vedlikehold

Konflikter mellom eksisterende jernbane og naturmangfold er knyttet til barriereeffekten av jernbanespor, spredning av fremmede arter og bruk av plantevernmidler (glyfosat). Bruken av glyfosat var i 2021 på 2,8 tonn. Det er et mål om å holde bruken av kjemikalier på et minimum. I tillegg til kjemikaliebruk, er det identifisert noe påvirkning på kantvegetasjon i forbindelse med rydding og skjøtsel som gjennomføres i henhold til regelverk på området. Aktiviteten er sikkerhetskritisk, og Bane NOR jobber med å utrede muligheter for å øke nytten for naturmangfoldet langs eksisterende jernbanestrekninger.

Påvirkning fra utbygging

Jernbanen påvirker naturmangfoldet i større grad gjennom utbygging. I de store utbyggingsprosjektene inngår hensyn til naturmangfold og vannkvalitet som en del av prosjekteringsarbeidet, og som oftest blir det utformet detaljkraav for utslippstillatelser. De viktigste tiltakene som Bane NOR gjennomfører er blant annet kontroll av etterlevelse av miljøkrav, og kontroll av utslippspunkter.

Restaurering og kompensasjon er eksempler på andre viktige tiltak som det jobbes med i planfasen for å unngå netto tap av naturmangfold. Et eksempel på slike tiltak er utbyggingsprosjektet Kleverud-Sørli-Åkersvika, hvor det ble satt inn tiltak i planleggingsfasen for å unngå syredannede bergarter. Disse tiltakene utløste økonomiske og miljømessige gevinster, blant annet ved å redusere massetransport og tilbakeføre dyrket mark. Erfaringene fra utbyggingsprosjektet vil kunne overføres til andre områder med tilsvarende grunnforhold, også utenfor jernbanesektoren.

Antall dekar dyrket mark som er omdisponert til jernbaneformål som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur, er en del av konsekvensutredningen i prosjektene. I det videre arbeid med

ferdigstilling av nytt avtalesystem med Bane NOR jobbes det med å avtalefeste utveksling av klima- og miljødata/informasjon mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet.

Kunnskapsutvikling

For å øke kunnskapsgrunnlaget om klima- og miljøutfordringer i jernbanesektoren, og for å styrke sektorens bidrag til nasjonale miljømål har Jernbanedirektoratet i 2021 ferdigstilt arbeidet med flere utredninger:

- Jernbanens potensielle påvirkning på naturmangfold og vannmiljø. Formålet var å analysere hvordan eksisterende jernbane påvirker naturmangfold og vannmiljø. Det ble utviklet en metodikk for videre analyser. Arbeidet ble gjennomført i samarbeid med Bane NOR, som jobber videre med temaet.
- Hvor og hvordan jernbanen kan tilrettelegge for pollinatorer. Formålet var å følge opp sektorens bidrag i det nasjonale arbeidet med pollinatorer. Det ble identifisert flere geografiske områder der det kan være hensiktsmessig å gjennomføre tilretteleggende tiltak. Arbeidet ble gjennomført i samarbeid med Bane NOR, som inkluderer kunnskapsgrunnlaget i eget arbeid.
- Arealeffektivitet i transportsektoren. Formålet var å utarbeide et faggrunnlag om arealeffektivitet for sektorens bidrag i det nasjonale arbeidet med klima, miljø og bærekraftig utvikling. I tillegg til å definere arealeffektivitet, ble det utviklet en metodikk som måler arealeffektivitet og belyser forholdet mellom miljøkonsekvens og transportbehov mer nyansert og standardisert. Jernbanedirektoratet legger dette til grunn i det videre arbeidet med kunnskapsutvikling på klima og miljø.
- Etter avtale med Jernbanedirektoratet har Bane NOR gjennomført en kartlegging av områder med forurenset grunn. Formålet var å øke kunnskapsgrunnlaget om områder med forurenset grunn for å muliggjøre en kostnadseffektiv opprydding. Det ble påvist forurensninger over normverdi på flere lokaliteter. Dersom man i fremtiden ønsker å benytte områdene til andre formål, vil det bli nødvendig å utføre miljøtiltak. Bane NOR vurderer oppfølging.
- I tillegg har Jernbanedirektoratet i 2021 ivaretatt en rekke forvaltningsoppgaver innen naturmiljø gjennom deltakelse i flere ulike miljøfaglige direktoratsgrupper og tverrsektorielle arbeidsgrupper, og det ble inngått en avtale med Bane NOR om å utforme Landsverneplan for jernbanens kulturminner som vil bli ferdigstilt i 2024.

3.5 Andre føringer og krav

3.5.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Jernbanedirektoratet følger opp sektorens organisering, egnethet og arbeid med samfunnssikkerhet, ved å:

- har overordnet ansvar for at arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er helhetlig
- inkluderer samfunnssikkerhet i egne utredninger og analyser
- ivaretar nullvisjon for drepte og hardt skadde i avtalene med Bane NOR og togselskapene

Dette styres gjennom direktoratets strategi og handlingsplan for samfunnssikkerhet.

I løpet av 2021 var det ingen ulykker eller andre uønskede hendelser som medførte tap av menneskeliv (jf. rapporteringen på trafiksikkerhet).

Direktoratet har innsikt i sektorens risikobilde gjennom kontakt med sikkerhetsforeningen og deres medlemmer, samarbeid og kontakt med Bane NOR og gjennomganger av revisjoner fra SJT og undersøkelser fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). I tillegg deltar direktoratet i Naturfareforum og Miljødirektoratets gruppe for klimatilpasning.

Det er direktoratets vurdering at samfunnssikkerhet og beredskap er tilfredsstillende håndtert i jernbanesektoren. Men sårbarheten krever kontinuerlig oppmerksomhet og oppfølging, spesielt knyttet til jernbanens omgivelser som klimarelaterte hendelser, planoverganger eller villedede handlinger. Dette er forhold med storulykkespotensiale, og som dermed faller inn under både «trafiksikkerhet» og «samfunnssikkerhet». Selv om antall usikrede planoverganger reduseres år for år og reduserer risiko, er det faktorer som bidrar negativt, eksempelvis at lastebiler og andre kjøretøy blir lengre og tyngre.

Blant annet basert på erfaringer fra 2021 er det direktoratets vurdering at klimatilpasning og digital sårbarhet er to forhold som vil trenge økt oppmerksomhet fremover.

I 2021 har sektorens fortsatt vært preget av håndteringen av koronapandemien, og ivaretagelse av kontinuitet i togtrafikken. Jernbanedirektoratet måtte inngå nye tilleggsavtaler med togoperatørene for å ivareta en tilstrekkelig kapasitet i kollektiv- og togtrafikk når det gjelder transport som samfunnskritisk funksjon. Det har også blitt gjort vurderinger knyttet til grensekryssende trafikk.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2021 en kartlegging av konsekvensene av pandemien, som et innspill til en europeisk kartlegging. Denne var en del av EUs forarbeid til et eventuelt europeisk beredskapsplanverk. Dette arbeidet og sammenligning med svar fra andre europeiske land, indikerer at Norge har hatt en god håndtering av pandemien.

Som en del av arbeidet med direktoratets ansvar for kontinuitet i togtrafikken har det blitt gjennomført beredskapstrening knyttet til mulige scenarier med å opprettholde togtilbudet som samfunnskritisk funksjon. DSB kom i 2021 med nye pandemiscenarier. Disse bør legges til grunn for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap for sektoren i 2022.

Støtte til forsvarets behov ble i 2021 primært ivaretatt gjennom totalforsvarsprinsippet, noe som tilsier at direktoratet ikke har en direkte rolle. Det er direktoratets vurdering at forsvarets behov i stor grad kan ivaretas av jernbanens kapasiteter, men at også dette er et område som trenger mer oppmerksomhet og prioritering fremover.

Jernbanedirektoratet har faglig samarbeid med Bane NOR innen samfunnssikkerhet og beredskap. Samarbeidet inkluderer dialog om rapportering og forhold som kan ha gjensidig interesse. Dette inkluderer arbeidet i samarbeidsgruppe for sikkerhet (SUS) og løpende utviklingsarbeid (herunder regelverksutvikling).

Det er en tett kobling mellom SUS og Sikringsutvalget som Bane NOR har ansvaret for. Den kommende oppdateringen av sikringsforskriften, der målgruppen utvides til å inkludere forstadsbane, medfører en større og mer uensartet sammensetning av utvalget. Dette kan føre til enkelte utfordringer for koordineringen av arbeidet med samfunnssikkerhet. Direktoratet har en løpende dialog og godt samarbeid med Sikkerhetsforeningen.

3.5.2 Informasjonssikkerhet og personvern

Jernbanedirektoratet har IKT-sikkerhet som et viktig fokusområde. Jernbanedirektoratet har et styringssystem for informasjonssikkerhet og personvern basert på den internasjonale standarden ISO 27001.

IKT-sikkerhet inngår i årshjulet for Jernbanedirektørens kontrollprogram, og inkluderer flere stikkprøver relatert til informasjonssikkerhet generelt og IKT-sikkerhet spesielt. Resultat av stikkprøver dokumenteres og rapporteres til ledelsen i Jernbanedirektoratet.

I 2021 ble risikovurderinger av informasjonssikkerheten og personopplysningssikkerheten for alle informasjonsverdier av svært høy eller høy kritikalitet revidert.

Alle avvik relatert til IKT-sikkerhet rapporteres i et «Hendelser/avvik»-system, der et medlem av ledergruppen står som eier, og følger opp at årsak til avvik avdekkes og der en plan for å lukke avviket blir dokumentert og gjennomført.

Jernbanedirektoratet deltar i "Samarbeidsforum - IT-sikkerhet i samferdsel", Nettverk for informasjonssikkerhet (NIFS) i regi av Digitaliseringsdirektoratet og VDI-brukerforum i regi av Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Det jobbes kontinuerlig med å evaluere og forbedre tiltak basert på nye trusler som avdekkes og rapporteres fra NSM.

Direktoratet har utarbeidet beredskapsplaner for flere mulige hendelser. Disse vurderes og oppdateres etter hvert som trusselbildet endrer seg.

Direktoratet har også gjennomført et opplærings- og bevisstgjøringsprogram for alle ansatte i Jernbanedirektoratet. Programmet omfattet ulike aspekter innenfor informasjonssikkerhetsområdet, i tillegg til personvern. Direktoratet deltok i tillegg på Nasjonal sikkerhetsmåned i oktober 2021.

IKT-sikkerheten i Jernbanedirektoratet vurderes å være på et tilfredsstillende nivå, og det arbeides med nødvendige tilpasninger ut ifra det gjeldende trusselbildet.

3.6 Bevilgningens anvendelse

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2021 er benyttet i henhold til føringer i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2020-2021), samt videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev og supplerende tildelingsbrev for 2021. Jernbanedirektoratets regnskap omfatter utbetalinger over kapittel

1352 Jernbanedirektoratet og kapittel 1330 særskilte transporttiltak, samt innbetalinger over kapittel 4352 post 01 Diverse innbetalinger og kapittel 4330 post 01 særskilte transporttiltak, målt mot årets bevilgning.

Jernbanedirektoratets kontantregnskap på kapittel 1352 viser brutto utbetalinger på 30.525,0 mill. kroner i 2021. Målt mot en bevilgning på 32.266,2 mill. kroner tilsvarer dette et brutto mindreforbruk på 1.741,2 mill. kroner. Jernbanedirektoratets kontantregnskap på kapittel 1330 viser brutto utbetalinger tilsvarende 252,8 mill. kroner. Målt mot en bevilgning på 302,9 mill. kroner tilsvarer dette et mindreforbruk på 50,1 mill. kroner. Til sammen fremkommer et brutto mindreforbruk på 1.791,2 mill. kroner i 2021 på kapittel 1352 og kapittel 1330. Medregnet merinntekter på kapittel 4352 post 01 Diverse inntekter på 0,5 mill. kroner, utgjør netto mindreforbruk 1.791,6 mill. kroner på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet i 2021.

Bevilgningens anvendelse dekker Jernbanedirektoratets drift og utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester med tog, samt kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur.

Tabell 9: Overordnet økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2021.

| Post | 2021 | | | | Pr. 31.12.2021 | |
|---|-----------------------|--------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|----------------------|
| | Tildelingsbrev | Overført fra 2020 | Disponibel bevilgning | JDIRs omdisp | Utbetalt/ innbetalt | Avvik ift bevilgning |
| 01 Driftsutgifter | 380 865 000 | 7 700 000 | 388 565 000 | - | 359 503 698 | 29 061 302 |
| 21 Planer og utredninger | 195 151 000 | - | 195 151 000 | - 35 000 000 | 98 155 924 | 96 995 076 |
| 70 Persontransport med tog | 4 934 900 000 | 410 552 000 | 5 345 452 000 | | 4 765 343 977 | 580 108 023 |
| 71 Drift og vedlikehold | 8 878 522 000 | - | 8 878 522 000 | - 14 900 000 | 8 804 581 400 | 73 940 600 |
| 72 Planlegging -investeringer | 1 273 400 000 | - | 1 273 400 000 | 439 500 000 | 1 712 905 000 | - 439 505 000 |
| 73 Investeringer | 16 009 700 000 | - | 16 009 700 000 | -404 500 000 | 14 594 325 500 | 1 415 374 500 |
| 74 Tilskudd til tognmateriell mv. | 62 400 000 | - | 62 400 000 | 14 900 000 | 77 288 100 | - 14 888 100 |
| 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane | 90 000 000 | - | 90 000 000 | - | 90 000 000 | - |
| 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren | 23 000 000 | - | 23 000 000 | - | 22 928 698 | 71 302 |
| SUM kap. 1352 | 31 847 938 000 | 418 252 000 | 32 266 190 000 | - | 30 525 032 297 | 1 741 157 703 |
| 71 Tilskudd til kom. buss- og båtruter | 127 700 000 | 75 749 000 | 203 449 000 | - | 161 453 352 | 41 995 648 |
| 76 Reiseplanlegger og el. bill. | 79 000 000 | 5 445 000 | 84 445 000 | - | 76 361 955 | 8 083 045 |
| 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS | 14 985 000 | - | 14 985 000 | - | 14 985 000 | - |
| SUM kap. 1330 | 221 685 000 | 81 194 000 | 302 879 000 | - | 252 800 307 | 50 078 693 |
| 01 Diverse innbetalinger | 12 090 000 | - | 12 090 000 | - | 12 553 517 | - 463 517 |
| SUM kap. 4352 | 12 090 000 | - | 12 090 000 | - | 12 553 517 | - 463 517 |
| 01 Særskilte transporttiltak | 14 985 000 | - | 14 985 000 | - | 14 985 000 | - |
| SUM kap. 4330 | 14 985 000 | - | 14 985 000 | - | 14 985 000 | - |

3.6.1 Kap. 1352 og Kap. 4352

Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter skal dekke direktoratets drift, herunder driftsutgifter til Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum.

Jernbanedirektoratet har, etter overføring av 7,7 mill. kroner fra 2020, en bevilgning på 388,6 mill. kroner i 2021 på post 01 Driftsutgifter.

Samlet mindreforbruk for Jernbanedirektoratet, inkl. Norsk jernbanemuseum, på kapittel 1352, post 01 er 29,1 mill. kroner. Nedenfor redegjøres det for mindreforbruket for hhv. Jernbanedirektoratet, inkl. Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum separat.

Samlet mindreforbruk for Jernbanedirektoratet inkl. Norsk fagskole for lokomotivførere, på post 01 er 26,3 mill. kroner.

Tabell 10: Driftsutgifter og driftsinntekter Jernbanedirektoratet

| Jernbanedirektoratet | 2021 | | | Pr. 31.12.2021 | |
|--------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|
| Post | Tildelingsbrev | Overført fra 2020 | Disponibel bevilgning | Utbetalt/innbetalt | Avvik ift bevilgning |
| 01 Driftsutgifter | 336 875 000 | 7 700 000 | 344 575 000 | 318 321 496 | 26 253 504 |
| SUM kap. 1352 | 336 875 000 | 7 700 000 | 344 575 000 | 318 321 496 | 26 253 504 |
| 01 Diverse innbetalinger | 2 300 000 | - | 2 300 000 | 3 090 389 | - 790 389 |
| SUM kap. 4352 | 2 300 000 | - | 2 300 000 | 3 090 389 | - 790 389 |

Dette skyldes for en stor del forhold knyttet til lavere aktivitet, blant annet som følge av koronapandemien. Dette har medført lavere kostnader knyttet til møter, reiser, konferanser og liknende. I tillegg har det vært noe lavere utbetalinger knyttet til kjøp av konsulentbistand, bla. i forbindelse med Trafikkpakke 4 som følge av avlysning av konkurransen.

Norsk fagskole for lokomotivførere fikk et mindreforbruk på 5,1 mill. kroner ift. andel av bevilgning. Årsaken var dels at implementering av ny simulator ble ytterligere forsinket, samt svært sen fakturering fra togselskapene.

Tabell 11: Driftsutgifter og driftsinntekter Norsk jernbanemuseum

| Norsk jernbanemuseum | 2021 | | | Pr. 31.12.2021 | |
|--------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|
| Post | Tildelingsbrev | Overført fra 2020 | Disponibel bevilgning | Utbetalt/innbetalt | Avvik ift bevilgning |
| 01 Driftsutgifter | 43 990 000 | - | 43 990 000 | 41 182 202 | 2 807 798 |
| SUM kap. 1352 | 43 990 000 | - | 43 990 000 | 41 182 202 | 2 807 798 |
| 01 Diverse innbetalinger | 9 790 000 | - | 9 790 000 | 9 463 128 | 326 872 |
| SUM kap. 4352 | 9 790 000 | - | 9 790 000 | 9 463 128 | 326 872 |

Norsk jernbanemuseum har et mindreforbruk på kapittel 1352, post 01 på 2,8 mill. kroner. Det skyldes at gjennomføringen av planlagte aktiviteter måtte utsettes pga. manglende kapasitet hos underleverandører.

Post 01 Diverse innbetalinger

Det er samlet innbetalt 12,6 mill. kroner, mot en bevilgning på 12,1 mill. kroner. Merinnbetalingene skyldes økte studieavgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere som følge av inntak av et økt antall studenter.

Det er også fakturert noe mer enn forventet fra kursvirksomheten ved Lokførerskolen.

Norsk jernbanemuseum fikk mindreinnbetalinger på 0,3 mill. kroner. Museet fikk imidlertid økt sin bevilgning på kapittel 1352/4352, post 01 med 7,79 mill. kroner etter nysalderingen sent på året. Årsaken er at nysalderingen var knyttet opp mot de høye merinntektene ved museet.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets eksterne utgifter til planlegging og utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig innledende fase. Dette omfatter utrednings- og planleggingsarbeid frem til og med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), som gjennomføres før beslutning om ev. oppstart av et forprosjekt. Posten dekker også direktoratets utgifter til FoU, ulike analyser og kjøp av tjenester fra Bane NOR innen utredninger, hovedplaner og kommunedelplaner for mindre prosjekter, samt jernbanefaglig bistand fra foretaket til direktoratets eget arbeid.

Det er utbetalt 98,2 mill. kroner i 2021, som er 97,0 mill. kroner lavere enn bevilgningen på 195,2 mill. kroner. Mindreforbruket må sees i sammenheng med at det er omdisponert og utbetalt 35 mill. kroner av bevilgningen på post 72, med hjemmel i stikkordet «kan nyttes under». Dette er knyttet til kjøp av hovedplanarbeid på mindre programområdetiltak fra Bane NOR. Mindreforbruk i 2021 utgjør 62,0 mill. kroner medregnet dette forhold.

Flere prosjekter i direktoratet ble ikke igangsatt i 2021 som planlagt, og flere prosjekter under gjennomføring har brukt mindre midler enn budsjettet. I 2021 var det budsjettet med midler til å starte opp nye aktiviteter, både i regi av Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Overgang til nytt avtaleregime mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet har også bidratt til forskyving av tidspunkt for inngåelse av avtaler om enkelte tiltak.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, skal dekke vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2021. Bevilgningen i 2021 dekker også tilleggsavtaler med togselskapene for dekke deler av tap som følge av redusert reiseaktivitet som følge av korona-pandemien.

Det er utbetalt 4.765,3 mill. kroner i 2021, som er 580,1 mill. kroner mindre enn bevilgningen på 5.345,4 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes i hovedsak mindre besparelser, avsetninger og forsinkede avtaleinngåelser i 2021-budsjettet som kommer til utbetaling i 2022.

Av mindreforbruket på 80 mill. kroner knyttet til tilleggsavtalene, skal 15 mill. kroner utbetales til togoperatørene i løpet av februar 2022. I løpet av 2022 skal også endelig regnskap leveres samt

gjennomgås av revisor. Dette kan føre til at det vil være en større andel midler som går til utbetaling av dette i 2022.

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. Bevilgningen dekker også finansieringsbehov for ERTMS-prosjektet i 2021.

Det er utbetalt 8.804,6 mill. kroner i 2021, noe som er 73,9 mill. kroner mindre enn bevilgningen på 8.878,5 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes hovedsakelig lavere kostnadspådrag for ERTMS-prosjektet enn budsjettert i 2021. Avviket må også sees i sammenheng med at direktoratet har omdisponert og utbetalt 14,9 mill. kroner til støtte til ERTMS-ombordutstyr i 2021, og som kostnadsføres på post 74 Tilskudd til togmateriell mv., jf. stikkordet «kan nyttes under»

Post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging

Bevilgningen på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging, skal dekke direktoratets kjøp av planleggingstjenester av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2020–2021).

Det ble bevilget 1. 273,4 mill. kroner på posten i 2021. Merforbruket på posten var på 439,5 mill. kroner i 2021. Merutbetalingen er en konsekvens av bruk av to stikkordsfullmakter; bevilgningen på post 73 og post 21 kan nyttes under post 72. Merforbruket skyldes føring av utgifter til prosjekter der det var foreslått, men ikke vedtatt investeringsbeslutning. Dette gjelder blant annet Fløen–Bergen/Nygårdstangen og Sørli–Åkersvika. I tillegg ble kostnad for mindre planleggingsprosjekter som budsjetteres på post 21 kostnadsført på post 72. Dette utgjør 35 mill. kroner, jf. omtale under post 21.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Bevilgningen på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S.

Det ble bevilget 16 009,7 mill. kroner på posten i 2021. Det er utbetalt 14 594,3 mill. kroner, som tilsvarer et mindreforbruk på 1 415,4 mill. kroner. Aktiviteten på posten må ses i sammenheng med post 72 Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging, og mindreforbruket på post 73 avregnes mot merforbruket på post 72.

Når omdisponeringen i tråd med stikkordsfullmakten hensyntas, foreligger det mindreforbruk på post 73 på om lag 1 mrd. kroner. Mindreforbruket skyldes forsinket og lavere produksjon på enkelte prosjekter enn budsjettert. Dette gjelder i hovedsak Sandbukta–Moss–Såstad og Nykirke–Barkåker. For begge prosjektene er underforbruket et periodiseringsavvik, slik at lavere aktivitet i 2021 blir hentet inn senere.

Prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad har siden vinteren 2021 hatt en lengre byggestans på ny stasjon i Moss grunnet store utfordringer med grunnforhold i Moss sentrum. Utfordringene er i all hovedsak knyttet til kvikkleireproblematikk. Utsettelse av arbeid i byggegropen i Moss har medført lavere aktivitet i 2021 enn planlagt, med tilhørende underforbruk. Prosjektet Nykirke–Barkåker har hatt utfordringer med fremdriften på tunneldrift og betongarbeider. Lavere fremdrift i 2021 enn planlagt har ført til tilhørende underforbruk. Underforbruket på post 73 i 2021 søkes derfor overført til 2022.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Bevilgningen på kap. 1352, post 74 Tilskudd til eksterne gjelder ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. Det ble bevilget 62,4 mill. kroner på posten i 2021.

I tillegg regnkapsføres inntil halvparten av kostnadene til å installere ombordutstyr gjennom en egen støtteordning, samt tilskudd til private sidespor på post 74. Bevilgningen til støtteordningen for ombordutstyr inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under post 71, jf. stikkordet «kan nyttes under post 74» på post 71. Bevilgningen til støtteordningen for private sidespor inngår i bevilgningen på post 73, jf. stikkordet «kan nyttes under post 74» på post 73. I løpet av 2021 ble det utbetalt totalt 77,3 mill. kroner på post 74, hvorav 14,9 mill. kroner er utbetalt til Bane NOR. Bane NOR har utbetalt 16,6¹¹ mill. kroner gjennom støtteordningen iht. tabell nedenfor. Det er ikke foretatt utbetalinger til private sidespor i 2021.

Tabell 12: Utbetalt støtte ERTMS-ombordutstyr

| Utbetalt støtte i 2021 | NOK |
|--|------------|
| A8321B BLS Rail AB (tidl. A83212) | 440 562 |
| A8321C CargoNet | 544 216 |
| A8321D Flytoget AS | 339 339 |
| A8321E Grenland Rail | 960 147 |
| A8321F Nordic Re-Finance AB | 292 616 |
| A8321G Norske Tog | 12 259 534 |
| A8321H Vy | 1 733 852 |
| A8321K SJ AB | 51 686 |
| Sum Onboard Financial Aid Scheme (FAS) | 16 621 952 |

¹¹ Årsak til differanse er ulikt tidspunkt for utbetaling av tilskudd til Bane NOR tidlig i desember og Bane NORs årsoppgjør

Finansiering av ERTMS ombordsutstyr til togselskapene fra ERTMS-prosjektet bevilges på post 71, og utbetalingen på post 71 er redusert tilsvarende, jf. omtale under post 71.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Bevilgningen 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 90,0 mill. kroner, tilsvarende bevilgning i 2021. Det ble mottatt søknader om støtte fra seks godstogoperatører. Dette er en mer enn i 2020 og to mer enn i 2019. Samlet ble det det gitt støtte for 2 354 mill. tonnkilometer.

Tabell 13: Utbetalt støtte til godsoverføring fra vei til jernbane

| Godstogselskap | Bevilget støtte, NOK |
|----------------------------|----------------------|
| CargoNet AS | 56 420 724 |
| Green Cargo AB | 31 721 090 |
| Hector Rail AB | 1 109 998 |
| Grenland Rail AS | 195 578 |
| Onrail AS | 467 890 |
| Tågakeriet i Bergslagen AB | 84 720 |
| Sum godkjent støtte | 90 000 000 |

3.6.2 Kap. 1330 og Kap. 4330

Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper

Bevilgningen dekker tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter. Ordningen skal avhjelpe inntektsreduksjon som følge av smitteverntiltak. Det er utbetalt 161,5 mill. kroner i 2021, som er 42,0 mill. kroner lavere enn bevilgningen på 203,4 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes i hovedsak færre søknader på grunn av at det ikke var myndighetspålagte smittevernstiltak i oktober og november. Det ble ikke innvilget støtte for disse månedene. For desember kom det inn kun en søknad før fristen 1. desember, som først ble utbetalt i 2022 på 2,3 mill. kroner.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Bevilgningen dekker statens andel av kostnader i Entur AS for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Det er utbetalt 76,4 mill. kroner i

2021, noe som er 8,1 mill. kroner mindre enn bevilgningen på 84,4 mill. kroner. Mindreutbetalingene skyldes i hovedsak en høyere andel av kostnadene blir utbetalt i 2022 enn forutsatt.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS

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 15,0 mill. kroner på post 77 Kjøp av tjenester fra Entur i henhold til bevilgning og budsjetterte inntekter.

Post 01 Særskilte transporttiltak – Gebyrer

Det budsjettert med 15,0 mill. kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330, post 77, som er i henhold til det som er innbetalt.

3.7 Bruk av fullmakter

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Jernbanedirektoratet kan i 2021:

| | |
|--|---------------------------|
| Starte opp og gjennomføre dette investeringsprosjekt | Innenfor en kostnadsramme |
| 30 nye tog | 4 618 mill. kroner |

Samferdselsdepartementet foreslo i Prop. 193 S (2020 – 2021) at kostnadsrammen for anskaffelse av nye lokaltog pris- og valutajusteres til 4 618 mill. 2021-kroner og en valutakurs på 9,91 kroner per euro per 29. april 2021. Stortinget behandlet denne proposisjonen 18. juni 2021 og vedtok at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidligere vedtatte kostnadsrammen. Fullmakten er delegert til Jernbanedirektoratet i supplerende tildelingsbrev nr. 5 av 29. juni 2021.

Med bakgrunn i ovenstående endret Jernbanedirektoratet fullmakten slik at Norske tog kan anskaffe 30 nye lokaltog innenfor kostnadsrammen.

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

Sammen med Norske tog og Bane NOR har Jernbanedirektoratet i perioden etablert et program for anskaffelse av kjøretøy og implementering av relevant infrastruktur i henhold til delegert fullmakt fra Samferdselsdepartementet.

Fullmakt til å overskride gitt bevilgninger – merinntektsfullmakt

Jernbanedirektoratet i 2021 kan:

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

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

Merinntekt og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år, ref. kapittel 6,3 bevilgningsrapportering, note B.

Det er budsjettert med innbetalinger knyttet til Norsk jernbanemuseum (billettinntekter, suvenirer, cruisekjøring mv.) og kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere.

I 2021 er innbetalt 12,6 mill. kroner, som er 0,5 mill. kroner høyere enn budsjettert. Økningen av inntekter i 2021 vedrører betaling for tjenester til Norsk jernbanemuseum i forbindelse med en filminnspilling.

Tilsagnsfullmakter

Jernbanedirektoratet kan i 2021 gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

| Kap. | Post | Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser |
|------|------|--|---|
| 1352 | 74 | Jernbanedirektoratet – Tilskudd til eksterne | 1 755 mill. kroner |

Inngående balanse 2021 for udekkede forpliktelser knyttet til denne fullmakten utgjør 912,3 mill. kroner. Bane NOR har prisjustert utgående balanse 2020 på 901 mill. kroner, jf. Jernbanedirektoratets årsrapport for 2020. Bane NOR har utbetalt 16,6 mill. kroner knyttet til ERTMS ombordutrustning i 2021, som kommer til fratregg for inngående balanse. Bane NOR har ikke inngått nye forpliktelser i 2021.

Tabell 14: Tilsagnsfullmakt

| Tilsagnsfullmakt post 74 Tilskudd til eksterne | | År | Mill.kroner (løpende kroner) |
|--|--|------|---------------------------------|
| | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2020 | 912 |
| + | Nye forpliktelser som pådras i | 2021 | 0 |
| - | Dekning eller annet frafall av forpliktelser i | 2021 | 17 |
| = | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2021 | 896 |

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Jernbanedirektoratet kan i 2021:

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

| Kap. | Post | Betegnelse | Samlet ramme for nye og gamle forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|------|----------------------------|---|--|
| 1352 | 72 | Planlegging nye prosjekter | 500 mill. kroner | 350 mill. kroner |
| | 73 | Investeringer, jernbane | 2 500 mill. kroner | 2 000 mill. kroner |

Udekkede forpliktelser innenfor romertallsfullmakt på post 72 utgjorde ved utgangen av 2020 1 164 mill. kroner, og består i hovedsak av en rekke mindre planleggingsprosjekter, hvorav retningsdrift i Brynsbakken er det største. I 2021 ble det pådratt nye forpliktelser tilsvarende 35 mill. kroner. Frafall av forpliktelser i 2021 utgjorde 821 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2021 utgjør 378 mill. kroner. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt. Fra 2022 er post 72 slått sammen med post 73.

Tabell 15: Romertallsfullmakt Post 72 Planlegging av investeringer

| Romertallsfullmakt post 72 Planlegging av investeringer | | År | Mill. kroner (2021-kroner). |
|---|--|------|--------------------------------|
| | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2020 | 1 164 |
| + | Nye forpliktelser som pådras i | 2021 | 35 |
| - | Dekning eller annet frafall av forpliktelser i | 2021 | 821 |
| = | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2021 | 378 |

Fullmakten er endret fra 2020 til 2021. Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på post 72 er redusert fra 3000 mill. kroner til 500 mill. kroner, og gjelder nå kun prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme ovenfor Stortinget.

Tabell 16: Romertallsfullmakt Post 73 Investeringer

| Romertallsfullmakt post 73 Investeringer | | År | Mill. kroner |
|--|--|------|--------------|
| | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2020 | 3 016 |
| + | Nye forpliktelser som pådras i | 2021 | 1 398 |
| - | Dekning eller annet frafall av forpliktelser i | 2021 | 1 980 |
| = | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2021 | 2 434 |

Udekkede forpliktelser innenfor romertallsfullmakten på post 73 utgjorde ved utgangen av 2020 3 016 mill. kroner. I 2021 ble det pådratt nye forpliktelser tilsvarende 1 398 mill. kroner, som omfatter byggestart av flere prosjekter innenfor programområdene. Frafall av forpliktelser utgjorde 1 980 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2021 utgjør 2 434 mill. kroner. Av de samlede forpliktelsene forfaller 1 551 mill. kroner i 2022, 445 mill. kroner i 2023 og 216 mill. kroner i 2024. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt.

ERTMS

Tabell 17: ERTMS

| ERTMS | | År | Mill. kroner |
|-------|--|------|--------------|
| | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2020 | 21 252 |
| + | Nye forpliktelser som pådras i | 2021 | 0 |
| - | Dekning eller annet frafall av forpliktelser i | 2021 | 1 785 |
| = | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2021 | 20 147 |

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

Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020 utgjorde 21 252 mill. kroner (2020-kr). I 2021 ble forpliktelsene redusert med 1 785 mill. kroner. Forpliktelser ved utgangen av 2021 er dermed 20 147 mill. kroner (2021-kr) og er innenfor kostnadsrammen.

Utbetalinger i perioden 2018-2021 er 6 054 mill. kroner, og er innenfor avgrensningen slik den er spesifisert i Prop. 126 S (2015-2016).

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

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

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

Tabell 18: Romertallsfullmakt post 71 Drift og vedlikehold

| Romertallsfullmakt post 71 Drift og vedlikehold | | År | Mill. kroner. |
|---|--|------|---------------|
| | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2020 | 1 200 |
| + | Nye forpliktelser som pådras i | 2021 | 782 |
| - | Dekning eller annet frafall av forpliktelser i | 2021 | 1 000 |
| = | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2021 | 1 877 |

Fullmakten vedrører Bane NORs forpliktelser i markedet. I denne sammenheng er Spordrift ikke inkludert i beregningene for 2021. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2020 utgjorde 1 200 mill. kroner. I 2021 er det inngått forpliktelser for 782 mill. kroner, og det er innfridd forpliktelser tilsvarende 1 000 mill. kroner. Udekkede forpliktelser ved utgangen av 2021 er 1 877 mill. kroner. Forpliktelsene er innenfor tildelt fullmakt.

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

Jernbanedirektoratet kan i 2021 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog:

1. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 295 mill. kroner
2. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 486 mill. kroner. Det legges til grunn 75 prosent restverdigaranti.

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

Det er ikke foretatt utbetalinger under denne i 2021.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester

Jernbanedirektoratet kunne i 2021 forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

| Kap. | Post | Betegnelse | Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser | Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år |
|------|------|---------------------------------|---|--|
| 1352 | | Jernbanedirektoratet | | |
| | 70 | Kjøp av persontransport med tog | 9 800 mill. kroner | 3 500 mill. kroner |

Tabell 19: Romertallsfullmakt post 70 Kjøp av persontransport

| Romertallsfullmakt post 70 Kjøp av persontransport | | År | Mill. kroner. |
|--|--|------|---------------|
| | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2020 | 9 950 |
| + | Nye forpliktelser som pådras i | 2021 | 2 930 |
| - | Dekning eller annet frafall av forpliktelser i | 2021 | 3 104 |
| = | Udekkede forpliktelser ved utgangen av | 2021 | 9 776 |

Fullmakten for 2021 bygger på trafikkavtaler inngått før budsjettåret, samt et par vesentlige satsninger knyttet til innfasing av Type 76 på Trønderbanen og opplæring i forbindelse med ERTMS. På grunn av pandemien har endelig avtaleinngåelse for Type 76 blitt forsinket, og Jernbanedirektoratet tar sikte på å inngå denne i løpet av 2022. Inngått forpliktelser ved utgangen av 2021 er innenfor gitt fullmakt.

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 2021. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester gjelder kjøp til den ordinære driften av etaten, som leie av lokaler inklusive felleskostnader, IKT og kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter i hele avtaleperioden.

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

| Forpliktet pr utgangen av 2021 | Husleie og fellesutgifter | IKT drift, lisenser og DFØ | Renhold | Leasing av IKT-utstyr og biler | Diverse drift | Sum |
|--------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------|--------------------------------|---------------|-------|
| Mill. kroner | 136,8 | 6,0 | 1,8 | 0,4 | 3,2 | 148,3 |

Samlede forpliktelser ved utgangen av 2021 er lavere enn pr. 31.12.2020, noe som i hovedsak skyldes at husleie og fellesutgifter har ett år kortere gjenværende avtaleperiode. Videre er forpliktelser knyttet til IKT drift lavere enn året før fordi det ennå ikke er fremforhandlet ny driftsavtale. Det vil bli gjort i 1. halvår 2022.

4 Styling og kontroll i virksomheten

4.1 Overordnet beskrivelse av styling og kontroll i Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet har i løpet av 2021 gjennomført revisjon av intern økonomi- og budsjettstyring og evaluert egen virksomhetsstyring. Dette har avdekket at direktoratet har behov for å forbedre flere aspekter ved dagens styling og kontroll. I dette inngår hvordan mål- og resultatkrav fordeles i organisasjonen og hvordan organisasjonen i dag rapporterer om måloppnåelse og resultater. Innenfor økonomi- og budsjettstyringen er det nødvendig å forbedre prosessene slik at dette i større grad hensyntar direktoratets styringsbehov og styrker ledelsens beslutningsgrunnlag.

Det er ikke avdekket risiko for budsjettoverskridelser som følge av de avvikene som er omtalt i revisjonen. Det er et potensial for å forbedre sammenhenger mellom virksomhetsplaner og budsjetter, interne prognoser og fullmakter. I tillegg har systemene som skal understøtte stylingen ikke vært gode nok.

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

I 2021 har direktoratet gjennomført et prosjekt som har vurdert virksomhetsstyringen i organisasjonen. Prosjektet slår fast at de viktigste utfordringene i dagens virksomhetsstyringer er:

- uklare sammenhenger mellom oppdraget, aktivitetene og målene som er satt og mangel på tydelig strategisk retning
- at rapporter blir lite brukt til styling og det mangler oversiktsrapporter til ledelsen
- at det gjøres i liten grad evalueringer av resultater, og lite årsaksanalyser, og korrigerende tiltak iverksettes i liten grad

Med bakgrunn i de funnene som ble gjort, besluttet jernbanedirektøren å videreføre virksomhetsstyringsprosjektet i direktoratet. Prosjektet skal i første omgang utvikle systemer og strukturer som kan gjennomføres på kort sikt for å styrke den interne stylingen og kontrollen i direktoratet. I tillegg vil prosjektet gjennomføre tiltak som i større grad integrerer budsjett-, økonomi- og virksomhetsstyringsprosessene, samt etablere bedre rutiner for rapportering og håndtering av avvik.

Et viktig grep for å styrke virksomhetsstyringen har vært å forbedre prosessen rundt utarbeidelsen av virksomhetsplanen for 2022. Arbeidet med en ny målstruktur for direktoratet har vært et viktig premiss for etableringen av interne mål og aktiviteter som skal sikre høy måloppnåelse i 2022. Virksomhetsplanen for 2022 gir klare koblinger mellom aktiviteter, prioriteringer og mål gitt i tildelingsbrev og instruks.

Revisjonen som KPMG har gjennomført av tilskuddsforvaltningen og budsjett- og økonomistyringen i direktoratet ble overlevert direktoratet den 7. oktober 2021. KPMG konkluderer med at direktoratet har et særlig forbedringspotensial innenfor budsjett- og økonomistyringen av postene 01 og 21 i statsbudsjettet.

Innenfor tilskuddsforvaltningen konkluderer KPMG på overordnet nivå med at grunnlaget for utbetalingene er dokumentert på en måte som gjør etterprøving og kontroll mulig, og at det foreligger toveis kontrollspor mellom dokumentasjon, spesifikasjoner og pliktig regnskapsrapportering.

Revisjonen peker på områder innenfor intern styring og kontroll som bør forbedres, og det anbefales å bygge opp det samlede systemet for intern styring og kontroll i direktoratet.

KPMG kommer i revisjonsrapporten med en rekke anbefalinger til oppfølgingstiltak som direktoratet bør gjennomføre for å bedre økonomi- og budsjettstyringen. Flere av tiltakene er helt eller delvis overlappende med tiltak som gjennomføres som et ledd i arbeidet med å forbedre virksomhetsstyringen. Direktoratet har opprettet et eget prosjekt som skal følge opp anbefalingene fra revisjonen. Prosjektet gjennomfører risikovurderinger av prosessene knyttet til økonomi- og budsjettstyring, og skal utvikle systemer og strukturer for å bedre økonomi- og budsjettstyringen i direktoratet i løpet av 2022.

Den planlagte omorganiseringen i direktoratet skal blant annet sørge for at roller og ansvar innenfor den interne styringen og kontrollen i direktoratet blir tydeligere. Dette vil være et viktig bidrag inn i det nødvendige forbedringsarbeidet som direktoratet står overfor i 2022.

Direktoratet vil videreføre arbeidet med en samlet kompetansestrategi. Denne skal bidra til å sikre at kapasitet og kompetanse er tilpasset direktoratets oppgaver. Gjennomføringen skyves imidlertid over til 2022 av hensyn til å avklare endringer i kompetansebehov etter at omorganiseringen er gjennomført.

4.2.1 Jernbanedirektørens kontrollprogram

Jernbanedirektørens kontrollprogram er et av virkemidlene til Jernbanedirektøren i styring og kontroll. Programmet omtaler kontroller som skal gjennomføres det enkelte år, på tredjelinjenivå.

Revisjon av samhandlingsavtalen mellom Norske tog AS og Jernbanedirektoratet ble gjennomført av BDO. Hensikten var å vurdere hvordan avtalen fungerer, sett opp mot ambisjoner og forutsetninger i jernbanereformen. Gjennomgangen viser at samhandlingsavtalen benyttes i begrenset grad og at praksis har utviklet seg bort fra gjeldende avtale. Gjennomgangen synliggjør at roller, ansvar og risiko, og særlig grensesnitt og arbeidsdeling mellom Jernbanedirektoratet og Norske tog AS i større grad må tydeliggjøres. Revisjon av eksisterende samhandlingsavtale inngår i virksomhetsplan for 2022.

Direktoratet undersøkte også om budsjett- og økonomistyringen håndteres i tråd med gjeldende krav og prinsipper. Tilleggsavtaler og tilskudd for buss og båtruter ble undersøkt med samme formål. KPMG gjennomførte revisjonen. Undersøkelsen avdekket visse avvik knyttet til budsjett og økonomistyring. ref. punkt 4.1 over. For tilleggsavtaler og tilskudd for buss og båtruter, var det visse mangler knyttet til dokumentasjon av risikovurderinger som grunnlag for kontrollregime. Videre ble det påpekt forbedringspotensial knyttet til dokumentasjon av behov for midlene, kontroll av utbetalingene og sporbarhet mellom vedtak og utbetaling. Det er i revisjonen ikke funnet avvik som tilsier at det er utbetalt feil.

Det ble etablert et prosjekt for forbedret budsjett- og økonomistyring høsten 2021.

Revisjoner som gjennomføres i egenregi, benevnes som stikkprøver. ISO 19011 legges til grunn som metodisk tilnærming ved gjennomføring av disse stikkprøvene. I løpet av 2021 ble det gjennomført fire slike kontroller knyttet til anskaffelse, utredningsinstruksen, lagring og tilgangsstyring, samt oppfølging av tidligere avvik. Stikkprøvekontrollene avdekket ikke vesentlige avvik, men forbedringsområder som må følges opp.

4.2.2 Mer jernbane for pengene

Avtaleregimet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR er utviklet gjennom 2021. I arbeidet med avtaleregimet er føringen om å gi Bane NOR økt handlingsrom og ansvar, og avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR inngått 10. september lagt til grunn. Det er videre lagt til grunn at Bane NOR gis ett hensiktsmessig operasjonelt handlingsrom slik at drift og utbygging kan gjennomføres effektivt innenfor vedtatte budsjetttrammer.

Antall avtaler er vesentlig redusert og det er inngått to avtaler. 'A1 Hovedavtale' regulerer generelle bestemmelser, tilgang til eksisterende infrastruktur (drift, vedlikehold og fornyelse) og utredninger. 'A2 Ny og endret infrastruktur' regulerer planlegging og bygging (investeringsporteføljen).

I A2 inngår det 20 effektpakker som utgjør alle effektpakker som er prioritert i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2022-2033. I avtalene mellom direktoratet og Bane NOR er det satt krav til oppnåelse av et definert togtilbud (effekt mål) for effektpakken og hvilket tidspunkt dette senest skal realiseres. Innenfor effektpakkene skal Bane NOR på selvstendig grunnlag identifisere og definere hvilke tiltak som må bygges. Bane NOR skal videre koordinere aktiviteter og sammenhenger mellom effektpakkene. Bane NOR har gjennom det nye avtaleregimet fått ett økt ansvar for å levere den infrastrukturen som skal til for å realisere avtalte effekter innenfor avtalt pris. Bane NOR skal også vurdere behov for å ivareta det fremtidige togtilbudet.

Bane NOR har mulighet til å legge opp til trinnvise effektuttak innenfor den enkelte effektpakke. Det skal arbeides videre i 2022 med hvordan direktoratet og Bane NOR skal samhandle om trinnvise effekter.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal inngå fastprisavtaler for prosjekter i effektpakkene når de er tilstrekkelig modne og klare til å bygges. Innretningen av fastpris gir Bane NOR mulighet til å bygge reserver dersom sluttkostnaden for enkeltprosjekter kommer under avtalt fastpris. Denne reserven kan benyttes til å dekke kostnadsøkninger i andre prosjekter eller andre tiltak innenfor Bane NORs formål.

Jernbanedirektoratet skal være en krevende kjøper og vil følge opp de inngåtte avtalene i henhold til dette. Direktoratet vil gjennom arbeidet med oppfølgingen av avtalene vurdere kapasitet og kompetansebehov.

For "Mer jernbane for pengene" knyttet til persontogavtalene vises det til gevinstrealiseringsprogrammet. Som følge av vesentlig redusert etterspørsel etter togreiser i 2021, vil målsettingene i

gevinstrealiseringsprogrammet ikke kunne oppnås. Jernbanedirektoratet har støttet togselskapene med tilleggssavtaler til de ordinære trafikkavtalene for å sikre at det opprettholdes et tilstrekkelig togtilbud.

Gevinstrealiseringsplanen

Samferdselsdepartementet fastsatte en gevinstrealiseringsplan i 2018 for å sikre gevinstpotensialet av jernbanereformen. Jernbanedirektoratet har utviklet et målekort som brukes til å følge opp gevinstrealiseringsplanen. Målekortet inneholder fem gevinster som direktoratet har ansvar for, med tilhørende indikatorer, nullpunktsmåling og tekstlige omtaler der gevinster ikke lar seg kvantifisere.

Indikatorene for gevinst 1 «Reduserte utgifter til kjøp av persontogtjenester» har blitt betydelig påvirket av koronapandemien, da det har vært behov for å inngå tilleggssavtaler med togoperatørene for å sikre den økonomiske bærekraften i togtilbudet. Tilleggssavtalene har per 31.12.2021 medført merutbetalinger på om lag 1 550 mill. kroner som kan tilskrives koronapandemien i 2021. Direktoratet har derfor foretatt to beregninger for gevinstindikatorene som tar utgangspunkt i totalt vederlag inkludert og ekskludert vederlag iht. tilleggssavtalene.

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

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

Reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)

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

Jernbanedirektoratet har i 2021 kommet i gang med en ny innkjøps- og fakturaløsning fra DFØ. Løsningene innebærer nye muligheter til digitalisering og forenkling av arbeidet med de store tilskuddspostene for kjøp av persontransport med tog.

Høsten 2021 ble det igangsatt prosjekter for bedret virksomhetsstyring og styrket budsjett- og økonomistyring. Resultatene av prosjektene vil bli implementert i løpet av 1. halvår 2022 og forventes å gi bidrag til en bedre styring av direktoratet og mer effektiv bruk av økonomi- og støttesystemer.

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

Koronapandemien i 2020 og 2021 har medført at flere av kostnadskomponentene som inngår i beregningene er lavere enn det et normalår skulle tilsi. Samtidig har den betydelig økte undervisningsaktiviteten ved Lokførerskolen bidratt til at totalutgiftene pr. årsverk har økt i 2021.

Lønnsutgiftene pr. årsverk viser en nedgang for Lokførerskolen i 2021. det har sammenheng med en reklassifisering av utgifter til bedriftshelsetjenesten for studentene. Frem til 2020 ble disse utgiftene klassifisert som lønnskostnader, men fra om med 2021 er utgifter til bedriftshelsetjenesten for studenter klassifisert som kjøp av andre fremmede tjenester. Kostnadsdriveren er antall studenter og ikke antall årsverk. Reklassifiseringen påvirker ikke nøkkeltallet konsulentutgifter pr. årsverk.

Høsten 2021 ble det igangsatt prosjekter for bedret virksomhetsstyring og styrket budsjett- og økonomistyring. Resultatene av prosjektene vil bli implementert i løpet av 1. halvår 2022 og forventes å gi bidrag til en bedre styring av direktoratet og mer effektiv bruk av økonomi- og støttesystemer.

Økningen i administrative utgifter pr. årsverk for direktoratet har også sammenheng med utgifter knyttet til ombygging av lokalene i Posthuset og påfølgende utstyrsanskaffelser. Reduksjonen i det tilsvarende nøkkeltallet for Lokførerskolen skyldes et økt antall årsverk som følge av økning i studentproduksjonen med tilhørende kostnader i 2021 enn i 2020.

Tabell 21: Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

| Nr | Navn | Teller og nevner | Datagrunnlag totalt | Totalt | Direktoratet | Skolen | Museet | |
|-------|------------------------------------|--------------------------|---------------------|-------------|------------------|-----------|-----------|-----------|
| KPI 1 | Årsverksutgift | Lønn og sosiale utgifter | 2019 | 207 148 117 | 1 068 214 | 1 104 186 | 1 124 785 | 756 459 |
| | | Antall årsverk | | 193,9 | | | | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2020 | 220 179 063 | 1 066 604 | 1 104 517 | 1 073 403 | 774 414 |
| | | Antall årsverk | | 206,4 | | | | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2021 | 222 782 717 | 1 088 976 | 1 143 662 | 993 844 | 801 721 |
| | | Antall årsverk | | 204,6 | | | | |
| KPI 2 | Totalutgift pr årsverk | Sum totale utgifter | 2019 | 359 262 585 | 1 852 633 | 1 659 837 | 3 398 990 | 1 693 076 |
| | | Antall årsverk | | 193,9 | | | | |
| | | Sum totale utgifter | 2020 | 340 457 271 | 1 645 596 | 1 472 907 | 2 644 301 | 1 852 293 |
| | | Antall årsverk | | 206,4 | | | | |
| | | Sum totale utgifter | 2021 | 359 502 205 | 1 757 270 | 1 548 428 | 2 848 973 | 1 946 177 |
| | | Antall årsverk | | 204,6 | | | | |
| KPI 3 | Lønnsutgiftsandel | Lønn og sosiale utgifter | 2019 | 207 148 117 | 58 % | 67 % | 33 % | 45 % |
| | | Sum totale utgifter | | 359 262 585 | | | | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2020 | 220 179 063 | 65 % | 75 % | 41 % | 42 % |
| | | Sum totale utgifter | | 340 457 271 | | | | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2021 | 222 782 717 | 62 % | 74 % | 35 % | 41 % |
| | | Sum totale utgifter | | 359 502 205 | | | | |
| KPI 4 | Andel administrative utgifter | Administrasjonsutgifter | 2019 | 77 234 420 | 25 % | 21 % | 31 % | 22 % |
| | | Sum totale utgifter | | 359 262 585 | | | | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2020 | 68 004 499 | 20 % | 19 % | 24 % | 21 % |
| | | Sum totale utgifter | | 340 457 271 | | | | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2021 | 70 280 126 | 20 % | 20 % | 19 % | 20 % |
| | | Sum totale utgifter | | 359 502 205 | | | | |
| KPI 5 | Administrative utgifter pr årsverk | Administrasjonsutgifter | 2019 | 77 234 420 | 398 280 | 345 515 | 804 121 | 371 800 |
| | | Antall årsverk | | 193,9 | | | | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2020 | 68 004 499 | 328 699 | 276 393 | 641 707 | 379 792 |
| | | Antall årsverk | | 206,4 | | | | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2021 | 70 280 126 | 343 534 | 303 776 | 544 258 | 388 356 |
| | | Antall årsverk | | 204,6 | | | | |

4.3 Administrative forhold

4.3.1 EØS-arbeidet

Jernbanedirektoratet og Entur har i 2021 deltatt i et internasjonalt arbeid om standardisering innen reiseplanlegging og billettering, spesielt på EU-nivå. Direktoratet har også, sammen med Statens vegvesen, deltatt i prosessen rundt revisjon av forordning for multimodal reiseinformasjon (EU 2017/1926) og etablering av nye reguleringer for MaaS og booking/betaling. Arbeidet videreføres i 2022. Dagens versjon av forordningen er nå tatt inn i EØS-avtalen og norsk rett, og arbeidet med etablering av retningslinjer er i gang. Dette forventes å pågå også i 2022 og 2023.

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

4.3.2 Tilgjengelighet av offentlige data

Jernbanedirektoratet har fulgt opp handlingsplan om tilgjengeliggjøring av offentlige data gjennom flere aktiviteter. Det er gjort en kartlegging av hvilke markedsdata som finnes, og hvordan disse bør organiseres, for at direktoratet best mulig skal kunne utføre sine ulike oppgaver. Det er gjort en vurdering av mulighetsrommet for tilgjengeliggjøring og deling av persontrafikkkdata med samarbeidspartnere og offentligheten for øvrig, i lys av konkurransemessige forhold og sensitivitet i dataene. Som følge av dette har direktoratet tatt initiativ til en dialog med selskapene i sektoren, for å enes om prinsipper for deling og offentliggjøring av trafikkkdata. Jernbanedirektoratet ønsker mer åpenhet og deling av data. Det er utarbeidet en rapport for stordata, hvor en vil gå videre i vurdering av både tilgang til, organisering og deling av ulike type data i jernbanesektoren. Dette arbeidet ses blant annet i sammenheng med FoU-oppdraget til Entur om analyseplattform for stordata og prosjekt for tverretattlig datasamarbeid igangsatt av SD. Jernbanedirektoratet deltar også i et samarbeidsprosjekt med flere aktører i sektoren om konkret å utvikle piloter for smart bruk og deling av data, etter initiativ fra Ruter AS og Statens vegvesen.

4.3.3 Fellesføring – motvirke arbeidslivskriminalitet

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

Bane NOR opplyser at krav vedrørende arbeidslivskriminalitet er videreført gjennom leverandørkjeden, og at foretaket i 2021 har utviklet arbeidet ytterligere. Bane NOR orienterer om at de i 2021 har iverksatt flere forbedringstiltak i dette arbeidet, herunder innføring av ulike verktøy, etablering av godkjenningsordning og bredt fokus på temaet i ulike sammenhenger internt og mot leverandørkjeden. Bane NOR har gjennomført

både planlagte leverandør- og systemrevisjoner, samt kontroller og revisjoner som følge av interne og eksterne varslinger og mediasaker.

Jernbanedirektoratets vurdering er at Bane NOR har en hensiktsmessig organisering av sitt arbeid med å motvirke arbeidslivskriminalitet, og at det jobbes strukturert og målrettet innenfor dette området. Utover tiltakene som er iverksatt for avtalene med Bane NOR har Jernbanedirektoratet også etablert rutiner for oppfølging av bl.a. Arbeidslivskriminalitet (A-krim) i øvrige anskaffelser. Disse er innarbeidet i våre anskaffelsesrutiner og ved oppfølging av leverandører/avtaler.

4.3.4 Likestilling i virksomheten

Fremme likestilling og hindre diskriminering

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

Kjønnsfordeling i Jernbanedirektoratet inkludert Norsk fagskole for lokomotivførere var i 2021, 41% kvinner og 59% menn. Jernbanedirektoratet uten Norsk fagskole for lokomotivførere hadde en god balanse mellom kvinner og menn i 2021, 44,8% kvinner og 55,2% menn. Kjønnsfordelingen blant ledere er tilnærmet 50/50.

Norsk fagskole for lokomotivførere hadde i 2021 17,2 % kvinner og 82,8% menn. For å forbedre skolens kjønnsfordeling blant lærere er det innført positivt særbehandling av kvinner ved utlysning av lærerstillinger. Norsk fagskole for lokomotivførere har rettet seg bevisst mot kvinner i markedsføringen av studietved skolen.

På ledernivået (direktører og avdelingsdirektører) har direktoratet en kvinneandel på 43 prosent. Den lokale lønnspolitikken skal sikre at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Samtidig skal lønnsjusteringer baseres på en individuell vurdering av den enkelte. Direktoratet skal ikke ha ubegrunnede lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Våre lønnsstatistikker viser ikke lønnsforskjeller som kan tilskrives kjønn.

Fellesføring – inkluderingsdugnad

I direktoratets utlysningstekster oppfordres personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en til å søke. Ved rekruttering skal minst én kvalifisert søker som oppgir å ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en kalles inn til intervju. Det er også laget en rutine for å vurdere søkere som oppgir at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en.

Jernbanedirektoratet har i tillegg etablert kontakt med NAV om praksisplasser for kandidater som av ulike årsaker står utenfor arbeidslivet. Denne ordningen har ikke blitt iverksatt grunnet Covid 19, ansettelsesstopp og omorganisering i Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet ønsker å være en arbeidsplass som gjenspeiler mangfoldet i befolkningen. Ved rekruttering av nye medarbeidere skal minst én kvalifisert søker som oppgir å ha nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en kalles inn til intervju. Dette er fulgt opp. Jernbanedirektoratet har en ansatt som er i denne målgruppen

I 2021 ble det rekruttert 12 nyansatte i Jernbanedirektoratet, men det ble ikke ansatt noen flere med nedsatt funksjonsevne eller hull i cv-en. Kandidater med nedsatt funksjonsevne og hull i cv-en ble invitert på intervju, men de var ikke funnet kvalifiserte.

HMS og arbeidsmiljø

Direktoratet har i 2021 hatt spesielt fokus på det fysiske og psykososiale arbeidsmiljøet grunnet hjemmearbeid i forbindelse med som følge av koronapandemien. Det har blitt gjennomført digital vernerunde og i den framgår det at det fysiske og psykososiale arbeidsmiljøet har fungert greit på hjemmekontor.

Jernbanedirektoratet ønsker å legge til rette for mer fleksible arbeidsformer med mulighet for delvis bruk av hjemmekontor. Dette for å bidra til økt fleksibilitet, god produksjon, ha et godt arbeidsmiljø og være en attraktiv arbeidsgiver. I denne forbindelsen har direktoratet iverksatt et arbeid for å vurdere ulike arbeidsformer.

Sykefravær

Sykefraværet i 2021 endte på 4,04 prosent som er nesten ett prosent poeng opp i forhold til 2020. Fraværet i 2021 er i hovedsak legemeldt. De fleste har vært delvis i jobb og har dermed opprettholdt kontakt med jobben. Direktoratet arbeider for å holde sykefraværet på et lavt nivå, og har faste prosedyrer for oppfølging av sykefravær.

Beskyttelse mot mobbing og trakassering

Direktoratet har i 2021 etablert rutiner for varsling og håndtering av mobbing og trakassering. I tillegg er det utarbeidet en handlingsplan og samspillsregler som skal bidra til forebygging og økt bevisstgjøring på området.

Krav om lærlinger i statlige virksomheter

Jernbanedirektoratet har i dag én lærling innen kontor- og administrasjonsfaget og Norsk fagskole for lokomotivførere har en IKT-lærling frem til februar 2023. Direktoratet har hatt en lærling i perioden 2019 – 2021 som bestod fagprøven i 2021.

| Jernbanedirektoratet | | Kjønnsbalanse | | | Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr) | | |
|--|------|---------------|----------|--------|---------------------------------------|---------|---------|
| | | Kvinner (%) | Menn (%) | Antall | Kvinner | Menn | I alt |
| Totalt i virksomheten | 2019 | 41 % | 59 % | 190 | 62 195 | 63 694 | 63 376 |
| | 2020 | 41 % | 59 % | 199 | 63 280 | 64 034 | 64 261 |
| | 2021 | 41 % | 59 % | 187 | 65 218 | 67 240 | 66 418 |
| Toppledere | 2019 | 43 % | 57 % | 7 | 101 807 | 92 891 | 112583 |
| | 2020 | 43% | 57% | 7 | 102 870 | 96 060 | 113 014 |
| | 2021 | 43% | 57% | 7 | 111 796 | 118 204 | 115 458 |
| Mellomledere | 2019 | 53 % | 47 % | 17 | 83 306 | 73 573 | 80 816 |
| | 2020 | 53% | 47% | 19 | 81 632 | 74 755 | 82766 |
| | 2021 | 53% | 47% | 19 | 82 687 | 88 389 | 85 388 |
| Rådgivere, seniorrådgivere, ingeniører og andre saksbehandlere | 2019 | 40 % | 60 % | 121 | 60 743 | 61 447 | 61 168 |

| | | | | | | | |
|-----------------------------|------|------|-------|-----|--------|--------|--------|
| | 2020 | 39% | 61% | 126 | 61 566 | 61434 | 61 446 |
| | 2021 | 60% | 40% | 113 | 63 062 | 64 678 | 64 035 |
| Administrative stillinger | 2019 | 64 % | 36 % | 28 | 58 768 | 59 051 | 52 248 |
| | 2020 | 62% | 38% | 29 | 59 102 | 59 484 | 52 542 |
| | 2021 | 62% | 38% | 29 | 53 141 | 57 062 | 54 628 |
| Faglærere/Fagsjef Fagskolen | 2019 | 0 % | 100 % | 17 | | 59 724 | 59 724 |
| | 2020 | 0 % | 100% | 19 | | 59 842 | 59 842 |
| | 2021 | 0 % | 100 % | 19 | | 61 551 | 61 551 |

Tabell 22: Kjønn, stillingskategori og lønn for Jernbanedirektoratet

Tabell 23: Kjønn, stillingskategori og lønn for Norsk Jernbanemuseum

| Norsk jernbanemuseum | | Kjønnsbalanse | | | Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kr) | | |
|--|------|---------------|----------|--------|---------------------------------------|--------|--------|
| | | Kvinner (%) | Menn (%) | Antall | Kvinner | Menn | I alt |
| Totalt i virksomheten | 2020 | 50 % | 50 % | 24 | 40 328 | 46 132 | 43 230 |
| | 2021 | 46 % | 54 % | 24 | 36 658 | 47 614 | 42 136 |
| Direktører og avdelingsdirektører | 2020 | 0 % | 100 % | 1 | - | 75 083 | 75 084 |
| | 2021 | 0 % | 100 % | 1 | | 86 275 | 86 275 |
| Rådgivere, seniorrådgivere og prosjektledere | 2020 | 57 % | 43 | 7 | 45 297 | 44 741 | 45 019 |
| | 2021 | 55 % | 45 % | 11 | 47 427 | 46 801 | 47 114 |
| Saksbehandlere og kontorstillinger | 2020 | 88 % | 12% | 8 | 36 700 | 57 555 | 47 128 |
| | 2021 | 100 % | | 4 | 22 371 | | 22 371 |
| Ingeniører og arkitekter | 2020 | 0 % | 100 % | 1 | - | 44 004 | 44 004 |
| | 2021 | 0 % | 100 % | 1 | | 45 421 | 45 421 |
| Annet | 2020 | 14 % | 86 % | 7 | 27 490 | 40 452 | 33 971 |
| | 2021 | 13 % | 87 % | 7 | 29 183 | 42 213 | 35 698 |

Tabell 24: Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og foreldrepermisjon - prosentandel kvinner og menn

| Jernbanedirektoratet | Deltid (%) | | Midlertidige ansatte (%) | | Overtid (%) | | Foreldrepermisjon (%) | |
|----------------------|------------|-------|--------------------------|------|-------------|------|-----------------------|------|
| | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn |
| 2020 | 0 | 100 % | 67 % | 33 % | 46 % | 54 % | 56 % | 44 % |
| 2021 | 33 % | 67 % | 67 % | 33 % | 48 % | 52 % | 74 % | 26 % |

| Norsk Jernbanemuseum | Deltid (%) | | Midlertidige ansatte (%) | | Overtid (%) | | Foreldrepermisjon (%) | |
|----------------------|------------|------|--------------------------|-------|-------------|------|-----------------------|------|
| | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn |
| 2020 | 100 % | 0 % | 0 % | 100 % | 22 % | 78 % | 0 % | 0 % |
| 2021 | 100 % | 0 % | 0 % | 0 % | 63 % | 37 % | 0 % | 0 % |

Tabell 25: Legemeldt sykefravær - prosentandel kvinner og menn

| Legemeldt sykefravær (%) | Jernbanedirektoratet | | Norsk Jernbanemuseum | |
|--------------------------|----------------------|--------|----------------------|--------|
| | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn |
| 2020 | 3,74 % | 1,76 % | 2,53 % | 2,48 % |
| 2021 | 5,8% | 2,5 % | 1,1 % | 7,7 % |

5 Vurdering av fremtidsutsikter

Flere drivere vil påvirke jernbanesektoren i årene som kommer: befolkningsvekst, fortsatt sentralisering, endrede reisevaner, omstilling til lavutslippssamfunnet, krav fra næringslivet om mer effektiv transport, digitalisering og ny teknologi. Økt internasjonal handel vil skape behov for mer varetransport nasjonalt og over landegrensene.

EU har som mål å knytte jernbanen i Europa tettere sammen, og fortsette med EUs nærområder og etter hvert Asia. Felles standarder for blant annet infrastruktur skal gjøre det enklere å krysse landegrenser med tog, både for personer og gods. Dette vil påvirke norske jernbane i årene som kommer. Vi er allerede i gang med å installere det nye felleseuropeiske signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS). Den 31. oktober 2022 åpner Bane NOR den første strekningen med ERTMS, mellom Grong og Bodø. Dette er et av Norges største digitaliseringsprosjekter, som i fremtiden vil gi en sikrere jernbane, bedre punktlighet og muligheten til å utnytte infrastrukturen mer effektivt.

Utslippene i transportsektoren skal kuttes med 50 prosent innen 2030. Jernbanen har et stort fortrinn som en tilnærmet utslippsfri transportform som kan frakte store volum og mange mennesker over lange avstander på en sikker og arealeffektiv måte. I så måte vil jernbanen spille en viktig rolle i det grønne skiftet. Vi som utgjør jernbanesektoren, må samarbeide for å gjøre toget enda mer attraktivt for personer og næringsliv.

Bruk av ny teknologi representerer muligheter for en mer effektiv, sikker og miljøvennlig jernbane i fremtiden. ERTMS er nevnt. Gjennom norsk medlemskap i EUs forsknings- og innovasjonsprogram for jernbane, Europe's Rail, vil vi få tilgang til finansiering av egne forskningsprosjekter og resultatene fra forskning i andre land. Ved å bruke sensorteknologi kan vi effektivisere vedlikeholdsarbeidet langs banen og frigjøre kapasitet til flere tog. Batteriteknologi kan gi oss muligheten til å kjøre togene på strøm uten å elektrifisere hele jernbanenettet i Norge, og ved å bruke robotteknologi kan vi automatisere farlige, manuelle operasjoner for til- og frakopling av togsett, for å nevne noe. Hydrogen og biodrivstoff kan også være et alternativ til elektrifisering.

Samarbeid og deling av kunnskap er helt nødvendig for å lykkes med å ta ut potensialet i ny teknologi. Vi må samarbeide internt i jernbanesektoren, med forsknings- og utdanningsmiljøer nasjonalt og internasjonalt, med andre aktører i transportsektoren og med miljøer som jobber med løsninger som kan overføres fra en annen bransje til vår bransje. Og vi må dele data. Gjennom datadeling vil alle aktørene få et bedre grunnlag for å lykkes, enten det er snakk om kostnadseffektivisering eller for å øke markedsandeler. Jernbanedirektoratet kan bidra med å innhente og dele kunnskap, etablere arenaer for innovasjon, deling og teknologiutvikling, og å koordinere felles oppdrag og satsinger i jernbanesektoren.

Bærekraftig mobilitet innebærer en god balanse mellom hensynet til miljøet og befolkningens behov for transport. Her gir ny teknologi og digitalisering helt nye muligheter. Kommunikasjon og samhandling mellom kunde, transportmidler, transporttjenester og infrastruktur kan i økende grad foregå digitalt.

Konnektivitet, det vil si et transportsystem der transportmidlene alltid er på nett og kommuniserer med hverandre, infrastrukturen, baksystemer og brukerne, muliggjøres av digitalisering og tilgang til stordata. Selvkjøringsteknologien innebærer at kjøretøyet via sensorer skal kunne detektere vei og omgivelser, og at styring, fart og signalgiving styres av kjøretøyet datahjerne. I sum har dette gjort det mer attraktivt å bruke flere transporttjenester for å dekke transportbehovet. Jernbanedirektoratet skal være en pådriver for at mobilitetsnettverket oppleves sømløst for kundene, og at det derigjennom blir et godt virkemiddel for å sikre bærekraftig mobilitet.

82,4 prosent av Norges befolkning bor i tettsteder og den største befolkningsveksten er i de fem største byområdene: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes og Fredrikstad/Sarpsborg. Befolkningsveksten rundt tettstedene vil øke antall arbeidsreiser inn og ut av byene. Samtidig vet vi enda for lite om hvordan pandemien vil påvirke fremtidens reisemønster. Mye tyder på at arbeidslivet vil bli mer fleksibelt, med økt bruk av fjernarbeid, noe som kan dempe effekten av befolkningsveksten. Samtidig vil en eldre befolkning redusere andelen i arbeidsfør alder. Dette vil vi følge nøye med på i arbeidet med å planlegge fremtidens jernbanetilbud.

6 Årsregnskap

6.1 Ledelseskommmentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2021

Formål

Jernbanedirektoratet er en bruttobudsjettet virksomhet under 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.

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

Vesentlig forhold ved årsregnskapet

Organisatoriske endringer

Norsk Jernbanemuseum er underlagt Jernbanedirektoratet som egen etat. Bevilgningen til museet kanaliseres gjennom direktoratet og gis i et eget tildelingsbrev. Videre gjennomføres det delegert etatsstyring tilpasset tidsfristene for tertial- og årsrapportene.

Som for 2019 og 2020 er årsregnskapet for Norsk jernbanemuseum ikke konsolidert inn i direktoratets regnskap, men kun presentert i museets egen årsrapport. Det presiseres derfor at forklaringene til avvik på postene under tildeling nedenfor ikke inkluderer tall for Norsk jernbanemuseum. Dette, i motsetning til avviksforklaringene i kapittel 3.7 om bevilgningens anvendelse der avvik for Norsk jernbanemuseum er inkludert, samt tabell 1 nøkkeltall og tabell 6 indikatorer der verdier for Norsk jernbanemuseum er inkludert.

Tildeling

Jernbanedirektoratet hadde i 2021 en samlet bevilgning på 32 569,1 mill. kroner, hvorav 67,0 mill. kroner ble overført til Norsk jernbanemuseum. I tillegg har direktoratet merinntekter på kapittel 4352 post 01.

Kapittel 1352 og 4352

Kapittel 1352 post 01

Jernbanedirektoratet har, etter overføring av 7,7 mill. kroner fra 2020, en bevilgning på 344,6 mill. kroner i 2021 på post 01 Driftsutgifter. Dette er etter overføring av 44,0 mill. kroner som bevilgning til Norsk jernbanemuseum.

Samlet mindreforbruk på post 01 er 26,3 mill. kroner. Mindreutbetalingene skyldes til en stor del forhold knyttet til lavere aktivitet, blant annet som følge av koronaepidemien. Dette har medført lavere kostnader

knyttet til møter, reiser, konferanser og liknende. I tillegg har det vært lavere utbetalinger knyttet til kjøp av konsulentbistand, bla. i forbindelse med trafikkkpakke 4 som følge av avlysning av konkurranseutsettingen.

Norsk fagskole for lokomotivførere fikk et mindreforbruk på 5,1 mill. kroner ift. andel av bevilgning. Årsaken var dels at implementering av ny simulator ble ytterligere forsinket, samt svært sen fakturering fra togselskapene.

Kapittel 1352 post 21

Utbetaling på post 21 utgjør 98,2 mill. kroner. Avviket i forhold til bevilgning er 97,0 mill. kroner. Av dette er 35,0 mill. kroner utgiftsført over post 72, ref. beskrivelsen under kapittel 3.2.9.

Kapittel 1352 post 70

Bevilgningen i 2021 dekker også tilleggsavtaler med togselskapene for dekke deler av tap som følge av redusert reiseaktivitet som følge av korona-pandemien.

Det er utbetalt 4.765,3 mill. kroner i 2021, som er 580,1 mill. kroner lavere enn bevilgningen på 5.352,5 mill. kroner. En stor andel av mindreforbruket skyldes lavere utbetalinger knyttet avsetninger for usikkerhet ved jernbanereformen og konkurranseutsettingen. Det er også utbetalt mindre enn budsjettert til tilleggsavtaler med togoperatørene.

Kapittel 1352 post 71

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 8.878,5 mill. kroner i 2021 på Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Det er utbetalt 73,9 mill. kroner mindre enn bevilgningen på post 71 i 2021. Støtteordning for ERTMS ombordutstyr budsjetteres på post 71, men utgiftsføres på post 74. I 2020 ble 77,3 mill. kroner utbetalt i støtte, jf. omtale under post 74, hvilket gir en tilsvarende besparelse på post 71.

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

Kapittel 1352 post 72

Det er utbetalt 439,5 mill. kroner mer enn bevilgningen på 1.273.4 mill. kroner på 72 i 2021. Merutgiften er en konsekvens av bruk av to stikkordsfullmakter; bevilgningen på post 72 kan nyttes under post 71 og post 73, samt bevilgningen på post 21 kan nyttes under post 72. Merforbruket skyldes føring av utgifter til prosjekter der det var foreslått, men ikke vedtatt investeringsbeslutning.

I tillegg ble kostnad for mindre planleggingsprosjekter som budsjetteres på post 21 kostnadsført på post 72. Dette utgjør 35 mill. kroner, jf. omtale under post 21.

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

Kapittel 1352 post 73

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 16.009,7 mill. kroner i 2021 på post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Det er utbetalt 14.594,3 mill. kroner, som tilsvarer et mindreforbruk på 1.415,4 mill. kroner. Aktiviteter innenfor posten skal ses i sammenheng med post 72 Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging. Bakgrunnen for omdisponeringen er at midlene til investeringsporteføljen skal brukes mest mulig effektiv, jf. omtale under post 72.

Kapittel 1352 post 74

Kap. 1352, post 74 Tilskudd til togmateriell mm. har en bevilgning på 62,4 mill. kroner i 2021. Det er utbetalt 77,3 mill. kroner på posten i 2021.

Kapittel 1352 post 75

Jernbanedirektoratet har en bevilgning på 90,0 mill. kroner i 2021, tilsvarende det som er utbetalt.

Kapittel 4352 post 01

Jernbanedirektoratet hadde en inntektsbevilgning på 2,3 mill. kroner over kapittel 4352, post 01 knyttet til Norsk fagskole for lokomotivførere. Regnskapet viser innbetalinger på 3,1 mill. kroner., noe som gir en merinnbetaling på 0,8 mill. kroner. Innbetalingene ble høyere enn forventet pga. inntak av et økt antall studenter og noe høyere kursaktiviteter enn forventet.

Kapittel 1330 og 4330

Kapittel 1330 post 71

Det er bevilget en ramme på 203,4 mill. kroner for midlertidig tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtselskaper. Det er utbetalt 161,5 mill. kroner i 2021, noe som tilsvarer et mindreforbruk på 42,0 mill. kroner. Mindreforbruket skyldes i hovedsak færre søknader på grunn av at det ikke var myndighetspålagte smittevernstiltak i oktober og november. Det ble ikke innvilget støtte for disse månedene. For desember kom det inn kun en søknad før fristen 1. desember, som først ble utbetalt i 2022 på 2,3 mill. kroner.

Kapittel 1330 post 76

Det var bevilget 84,4 mill. kroner hvorav påløpte kostnader for januar-november ble betalt i 2021, mens faktura for desember 2021 vil bli betalt i 2022. Det er derfor søkt om overførsel av bevilgning tilsvarende 8,1 mill. kroner.

Kapittel 1330 post 77 og Kapittel 4330 post 01

Det var bevilget 14,6 mill. kroner som ble utbetalt i 2021. Gebyret på 14,6 mill. kroner ble fakturert tertialvis og i sin helhet i 2020.

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

Revisjonsordning

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

Oslo 15.3.2022



Knut Sletta

Jernbanedirektør

6.2 Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet

Årsregnskap for Jernbanedirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er utarbeidet i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2019 og krav fastsatt av Samferdselsdepartementet.

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

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

Utgifter er foretatte utbetalinger og inntekter er mottatte innbetalinger for regnskapsåret 2021. Bevilgninger vises ikke som inntekter i kontantregnskapet.

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

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

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet.

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

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

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

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

Artskontorrapporteringen

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

6.3 Bevilgningsrapporteringen

Bevilgningsrapportering Jernbanedirektoratet med Norsk fagskole for lokomotivførere

| Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2021 | | | | | | | |
|--|--|-------------|--|-------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Utgiftskapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | Note | Samlet tildeling* | Regnskap 2021 | Merutgift (-) og mindreutgift |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 01 | Driftsutgifter | | 344 575 000 | 318 321 496 | 26 253 504 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 21 | Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger | | 195 151 000 | 98 155 924 | 96 995 076 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 70 | Kjøp av persontransport med tog | | 5 345 452 000 | 4 765 343 977 | 580 108 023 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 71 | Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold | | 8 878 522 000 | 8 804 581 400 | 73 940 600 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 72 | Kjøp av infrastruktur tjenester - planlegging av ir | | 1 273 400 000 | 1 712 905 000 | -439 505 000 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 73 | Kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer | | 16 009 700 000 | 14 594 325 500 | 1 415 374 500 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 74 | Tilskudd til togmateriell mv. | | 62 400 000 | 77 288 100 | -14 888 100 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 75 | Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane | | 90 000 000 | 90 000 000 | 0 |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 71 | Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper | | 203 449 000 | 161 453 352 | 41 995 648 |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 76 | Reiseplanlegger og elektronisk billettering | | 84 445 000 | 76 361 955 | 8 083 045 |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 77 | Kjøp av tjenester fra Entur AS | | 14 985 000 | 14 985 000 | 0 |
| 1633 | Nettoordning statlig betalt merverdiavg. | 01 | Nettoføringsordningen | | 0 | 31 316 627 | |
| <i>Sum utgiftsført</i> | | | | | <i>32 502 079 000</i> | <i>30 745 038 331</i> | |
| Inntektskapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | | Samlet tildeling* | Regnskap 2021 | Merinntekt og mindreinntekt(-) |
| 4330 | Særskilte transporttiltak | 01 | Gebyrer | | 14 985 000 | 14 985 000 | 0 |
| 4352 | Jernbanedirektoratet | 01 | Diverse inntekter | | 2 300 000 | 3 090 389 | 790 389 |
| 5309 | Tilfeldige inntekter | 29 | Tilfeldige inntekter | | 0 | 246 167 | |
| 5700 | Folketrygdens inntekter | 72 | Folketrygdens inntekter, Arbeidsgiveravgift | | 0 | 25 551 042 | |
| <i>Sum inntektsført</i> | | | | | <i>17 285 000</i> | <i>43 872 597</i> | |
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | | | | | 30 701 165 734 | |
| Kapitalkontoer | | | | | | | |
| 60094501 | Norges Bank KK /innbetalinger | | | | | 27 152 412 | |
| 60094502 | Norges Bank KK/utbetalinger | | | | | -30 726 790 141 | |
| 713213 | Endring i mellomværende med statskassen | | | | | -1 528 005 | |
| <i>Sum rapportert</i> | | | | | | <i>0</i> | |
| Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12) | | | | | | | |
| | | | | | 31.12.2021 | 31.12.2020 | Endring |
| | | | | | 0 | 0 | 0 |
| 713213 | Mellomværende med statskassen | | | | -9 864 218 | -8 336 213 | -1 528 005 |

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

Tildeling til Norsk jernbanemuseum 2021 kommer i tillegg for følgende kapitler og poster:

1352.01 med 44,0 mill. kroner

1352.76 med 23,0 mill. kroner

4352.01 med 9,8 mill. kroner

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

| Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter | | | |
|---|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Kapittel og post | Overført fra i fjor | Årets tildelinger | Samlet tildeling |
| 1330.71 | 75 749 000 | 127 700 000 | 203 449 000 |
| 1330.76 | 5 445 000 | 79 000 000 | 84 445 000 |
| 1330.77 | 0 | 14 985 000 | 14 985 000 |
| 1352.01 | 7 700 000 | 380 865 000 | 388 565 000 |
| 1352.21 | 0 | 195 151 000 | 195 151 000 |
| 1352.70 | 410 552 000 | 4 934 900 000 | 5 345 452 000 |
| 1352.71 | | 8 878 522 000 | 8 878 522 000 |
| 1352.72 | | 1 273 400 000 | 1 273 400 000 |
| 1352.73 | | 16 009 700 000 | 16 009 700 000 |
| 1352.74 | | 62 400 000 | 62 400 000 |
| 1352.75 | | 90 000 000 | 90 000 000 |
| 1352.76 | | 23 000 000 | 23 000 000 |
| Sum | 499 446 000 | 32 069 623 000 | 32 569 069 000 |

Tildelingene til Norsk Jernbanemuseum er inkludert i note A slik at note A er i overensstemmelse med tabell 8 på side 46 i årsrapporten: *Overordnet økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2021* Note B – Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

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

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

| Kapittel og post | Stikkord | Merutgift(-)/ mindre utgift | Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-) | Merutgift(-)/ mindretgift etter avgitte belastningsfullmakter | Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt | Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning | Innsparinger(-) | Sum grunnlag for overføring | Maks. overførbart beløp * | Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten |
|------------------|---|-----------------------------|--|---|--|--|-----------------|-----------------------------|---------------------------|--|
| 1330.76 | "kan overføres" | 8 083 045 | | 8 083 045 | | | | 8 083 045 | 8 083 045 | 8 083 045 |
| 1352/4352.01 | "driftsutgift" | 29 061 302 | | 29 061 302 | 463 517 | | | 29 524 819 | 19 043 000 | 19 043 000 |
| 1352.21 | "kan overføres", kan nyttes under post 72 | 96 995 076 | | 96 995 076 | | | -35 000 000 | 61 995 076 | 61 995 076 | 15 000 000 |
| 1352.70 | "kan overføres" | 580 108 023 | | 580 108 023 | | | | 580 108 023 | 580 108 023 | 580 108 023 |
| 1352.71 | "kan overføres", kan nyttes under post 72,73,74 | 73 940 600 | | 73 940 600 | | | -14 888 100 | 59 052 500 | 59 052 500 | 59 040 600 |
| 1352.72 | "kan overføres", kan nyttes under post 71 og 73 | -439 505 000 | | -439 505 000 | | | | -439 505 000 | 0 | 0 |
| 1352.73 | "kan overføres", kan nyttes under post 71,72,74 | 1 415 374 500 | | 1 415 374 500 | | | -404 505 000 | 1 010 869 500 | 1 010 869 500 | 1 010 869 500 |

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

Note B viser samlet mulig overførbart beløp for Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. I årsrapport 2021 for Norsk jernbanemuseum vises note B som museets andel av mer mindreforbruket for 2021, men uten at det er beregnet mulig overførbart beløp. Bakgrunnen for dette er at det ikke søkes om overføring av mindreforbruket for museet separat.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet inklusiv Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum har merinntekter på til sammen 463 517 kroner som er rapportert over kapittel/post 435201. Merinntektene øker mindreforbruket over kap/post 1352/01.

6.4 Artskontorrapporteringen med noter

Artskontorrapportering Jernbanedirektoratet med Norsk fagskole for lokomotivførere

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2021

| | | 2021 | 2020 |
|--|---|--------------------|--------------------|
| Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetalinger fra gebyrer | 1 | 0 | 0 |
| Innbetalinger fra tilskudd og overføringer | 1 | 0 | 0 |
| Salgs- og leieinnbetalinger | 1 | 3 078 567 | 2 601 684 |
| Andre innbetalinger | 1 | 14 996 822 | 15 282 032 |
| <i>Sum innbetalinger fra drift</i> | | 18 075 389 | 17 883 716 |
| Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetalinger til lønn | 2 | 205 818 294 | 203 537 894 |
| Andre utbetalinger til drift | 3 | 210 658 728 | 205 216 861 |
| <i>Sum utbetalinger til drift</i> | | 416 477 022 | 408 754 755 |
| Netto rapporterte driftsutgifter | | 398 401 633 | 390 871 039 |
| Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetaling av finansinntekter | 4 | -35 | 0 |
| <i>Sum investerings- og finansinntekter</i> | | -35 | 0 |
| Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetaling til investeringer | 5 | 0 | 0 |
| Utbetaling til kjøp av aksjer | 5 | 0 | 0 |
| Utbetaling av finansutgifter | 4 | 362 | 1 478 |
| <i>Sum investerings- og finansutgifter</i> | | 362 | 1 478 |
| Netto rapporterte investerings- og finansutgifter | | 397 | 1 478 |

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

| | | | |
|---|---|---|-----|
| Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m. | 6 | 0 | 400 |
| <i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i> | | 0 | 400 |

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

| | | | |
|--|---|----------------|----------------|
| Utbetalinger av tilskudd og stønader | 7 | 30 297 244 284 | 27 660 696 393 |
| <i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i> | | 30 297 244 284 | 27 660 696 393 |

Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler

| | | | |
|--|--|------------|------------|
| Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt) | | 246 167 | 240 650 |
| Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt) | | 25 551 042 | 24 857 552 |
| Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift) | | 31 316 627 | 33 290 982 |
| <i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i> | | 5 519 419 | 8 192 780 |

| | | | |
|---|--|-----------------------|-----------------------|
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | 30 701 165 734 | 28 059 761 290 |
|---|--|-----------------------|-----------------------|

Oversikt over mellomværende med statskassen

| | 2021 | 2020 |
|---|------------|-------------------|
| Fordringer | 0 | 0 |
| Kontanter | 0 | 0 |
| Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank | 0 | 0 |
| Skyldig skattetrekk og andre trekk | -8 129 254 | -7 252 242 |
| Skyldige offentlige avgifter | -1 727 464 | -1 080 164 |
| Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse | 0 | 0 |
| Mottatte forskuddsbetalinger | 0 | 0 |
| Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m) | 0 | 0 |
| Annen gjeld | -7 500 | -3 808 |
| Sum mellomværende med statskassen | 8 | -8 336 213 |

Kontrollsum netto rapportert til bevilgningsregnskapet

| | |
|-------------------------|----------------|
| Artskontorrapportering | 30 701 165 734 |
| Bevilgningsrapportering | 30 701 165 734 |
| SKAL GÅ I NULL | 0 |

Kontrollsum mellomværende med statskassen

| | |
|-------------------------|------------|
| Artskontorrapportering | -9 864 218 |
| Bevilgningsrapportering | -9 864 218 |
| SKAL GÅ I NULL | 0 |

Note 1 Innbetalinger fra drift

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|-------------------|-------------------|
| <i>Innbetalinger fra gebyrer</i> | | |
| Sum innbetalinger fra gebyrer | 0 | 0 |
| <i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i> | | |
| Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer | 0 | 0 |
| <i>Salgs- og leieinnbetalinger</i> | | |
| Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet | 605 560 | 135 240 |
| Inntekter fra undervisningsoppdrag | 2 473 007 | 2 466 444 |
| Sum salgs- og leieinnbetalinger | 3 078 567 | 2 601 684 |
| <i>Andre innbetalinger</i> | | |
| Andre inntekter avgiftsfritt | 14 996 822 | 15 282 032 |
| Sum andre innbetalinger | 14 996 822 | 15 282 032 |
| Sum innbetalinger fra drift | 18 075 389 | 17 883 716 |

Note 2 Utbetalinger til lønn

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Lønn | 166 162 367 | 162 193 982 |
| Arbeidsgiveravgift | 25 551 042 | 24 857 552 |
| Pensjonsutgifter* | 18 317 054 | 17 866 293 |
| Sykepenger og andre refusjoner (-) | -5 954 125 | -4 348 010 |
| Andre ytelser | 1 741 955 | 2 968 078 |
| Sum utbetalinger til lønn | 205 818 294 | 203 537 894 |
| Antall utførte årsverk: | 183,4 | 185,0 |

* Nærmere om pensjonskostnader

Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktisk påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2021 er 12,0 prosent. Premiesatsen for 2020 var 12,0 prosent.

Note 3 Andre utbetalinger til drift

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|--------------------|--------------------|
| Husleie | 19 910 777 | 18 133 982 |
| Vedlikehold egne bygg og anlegg | 0 | 0 |
| Vedlikehold og ombygging av leide lokaler | 2 167 811 | 3 348 |
| Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler | 5 075 823 | 7 369 181 |
| Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv. | 9 074 637 | 3 704 231 |
| Mindre utstysanskaffelser | 6 256 313 | 4 740 262 |
| Leie av maskiner, inventar og lignende | 7 597 058 | 7 353 103 |
| Kjøp av konsulent tjenester | 110 540 480 | 120 149 605 |
| Kjøp av andre fremmede tjenester | 31 234 699 | 23 807 437 |
| Reiser og diett | 8 439 783 | 9 763 333 |
| Øvrige driftsutgifter | 10 361 348 | 10 192 378 |
| Sum andre utbetalinger til drift | 210 658 728 | 205 216 861 |

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|------------|------------|
| <i>Innbetaling av finansinntekter</i> | | |
| Renteinntekter | -35 | 0 |
| Valutagevinst | 0 | 0 |
| Annen finansinntekt | 0 | 0 |
| Sum innbetaling av finansinntekter | -35 | 0 |

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|------------|--------------|
| <i>Utbetaling av finansutgifter</i> | | |
| Renteutgifter | 362 | 1 478 |
| Valutatap | 0 | 0 |
| Annen finansutgift | 0 | 0 |
| Sum utbetaling av finansutgifter | 362 | 1 478 |

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|------------|------------|
| <i>Utbetaling til investeringer</i> | | |
| Immaterielle eiendeler og lignende | 0 | 0 |
| Tomter, bygninger og annen fast eiendom | 0 | 0 |
| Infrastruktureiendeler | 0 | 0 |
| Maskiner og transportmidler | 0 | 0 |
| Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende | 0 | 0 |
| Sum utbetaling til investeringer | 0 | 0 |

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|--|------------|------------|
| <i>Utbetaling til kjøp av aksjer</i> | | |
| Kapitalinnskudd | 0 | 0 |
| Obligasjoner | 0 | 0 |
| Investeringer i aksjer og andeler | 0 | 0 |
| Sum utbetaling til kjøp av aksjer | 0 | 0 |

Note 6 – Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|------------|------------|
| Renteinntekter til statskassen | 0 | 400 |
| Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten | 0 | 400 |

Note 7 – Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Post 70 -Tilskudd til ikke-finansielle foretak - | 30 297 244 284 | 27 660 696 393 |
| Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten | 30 297 244 284 | 27 660 696 393 |

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

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

| | 31.12.2021 | 31.12.2021 | Forskjell |
|-------------------------------------|--|--|--------------------|
| | Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen | Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen | |
| Finansielle anleggsmidler | | | |
| Investeringer i aksjer og andeler* | 0 | 0 | 0 |
| Obligasjoner | 0 | 0 | 0 |
| <i>Sum</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> |
| Omløpsmidler | | | |
| Kundefordringer | 344 200 | 0 | 344 200 |
| Andre fordringer | 0 | 0 | 0 |
| Bankinnskudd, kontanter og lignende | 0 | 0 | 0 |
| <i>Sum</i> | <i>344 200</i> | <i>0</i> | <i>344 200</i> |
| Langsiktig gjeld | | | |
| Annen langsiktig gjeld | 0 | 0 | 0 |
| <i>Sum</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>0</i> |
| Kortsiktig gjeld | | | |
| Leverandørgjeld | -16 552 406 | 0 | -16 552 406 |
| Skyldig skattetrekk | -8 129 254 | -8 129 254 | 0 |
| Skyldige offentlige avgifter | -1 728 464 | -1 727 464 | -1 000 |
| Annen kortsiktig gjeld | -7 500 | -7 500 | 0 |
| <i>Sum</i> | <i>-26 417 624</i> | <i>-9 864 218</i> | <i>-16 553 406</i> |
| Sum | -26 073 424 | -9 864 218 | -16 209 206 |

7 Vedlegg

7.1 Tabeller oppetid, regularitet og punktlighet

Tabell 7.1.1: Driftsstabilitet

| Parameter | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Mål 2021 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Oppetid | 98,5 | 98,8 | 98,6 | 98,8 | 99 | 99,1 | 99,1 | 98,7 | 99,0 | 99,3 | 99,1 | 99,3 |
| Regularitet | 97,6 | 97,8 | 97,9 | 97,7 | 97,7 | 95,3 | 97,2 | 96,2 | 96,6 | 93,8 | 95,2 | 99,2 |
| Punktlighet | 88,6 | 91,2 | 90,6 | 91,1 | 91,5 | 91,0 | 91,0 | 88,7 | 89,2 | 92,7 | 90,3 | 90,0 |

Tabell 7.1.2: Punktlighet

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Mål 2021 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Alle persontog | 88,6 | 91,2 | 90,6 | 91,1 | 91,5 | 91,0 | 91,0 | 88,7 | 88,6 | 89,2 | 90,3 | 90,0 |
| Flytoget (ankomst Gardermoen) | 94,3 | 96,2 | 96,1 | 97,2 | 96,6 | 95,8 | 95,6 | 93,7 | 93,7 | 94,3 | 94,8 | 96,0 |
| Persontog i rush (Oslo) | 81,2 | 85,6 | 84,4 | 85,0 | 87,1 | 85,3 | 86,0 | 82,0 | 82 | 80,3 | 84,8 | n.a. |
| Persontog i rush (BG, TRH, SVG) | | 82,0 | 90,3 | 89,1 | 88,1 | 89,6 | 85,7 | 84,8 | 84,8 | 85,8 | 86,1 | n.a. |
| Godstog | 77,5 | 81,0 | 79,0 | 78,6 | 79,4 | 78,8 | 80,2 | 73,0 | 73 | 78,2 | 79,9 | 90,0 |

Tabell 7.1.3: Forsinkelsestimer som inngår i oppetidsberegning fordelt på årsaksforhold

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------------------------------|--------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| Feil i øvrig infrastruktur (bane) | 2 757 | 1 411 | 2 819 | 2 218 | 1 669 | 1 932 | 1 364 | 2 740 | 1 947 | 1 475 | 1 855 |
| Feil på sikringsanlegg | 4 089 | 3 136 | 3 652 | 3 888 | 3 318 | 3 558 | 3 697 | 4 631 | 4 134 | 2 715 | 3 783 |
| Feil på kontaktledning | 921 | 1 088 | 934 | 1 473 | 727 | 1 281 | 1 045 | 1 082 | 965 | 739 | 1 278 |
| Tele | 79 | 88 | 525 | 50 | 208 | 378 | 125 | 180 | 70 | 75 | 141 |
| Planlagt arbeid | 1 232 | 1 099 | 849 | 948 | 1 139 | 882 | 784 | 768 | 574 | 303 | 680 |
| Materiell med feil, sperrer spor | - | 500 | 648 | 410 | 785 | 436 | 499 | 774 | 757 | 496 | 612 |
| Ytre forhold | 1 555 | 1 140 | 1 139 | 519 | 428 | 83 | 324 | 1 183 | 260 | 391 | 551 |
| Sum Bane NOR | 10 633 | 8 462 | 10 565 | 9 507 | 8 273 | 8 549 | 7 839 | 11 358 | 8 707 | 6 194 | 8 900 |
| Feil ved materiell | | | | | | | 1 546 | 2 141 | 1 820 | 1 519 | 2 071 |
| Materiell sent fra hensettingsspor | | | | | | | 2 499 | 4 323 | 3 574 | 2 733 | 2 948 |
| Manglende personell | | | | | | | 386 | 511 | 418 | 501 | 357 |
| Stasjonsopphold | | | | | | | 1 251 | 1 590 | 1 322 | 956 | 1 267 |

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Planforutsetninger endret | | | | | | | 996 | 1 116 | 1 117 | 878 | 965 |
| Sum Togselskapene | | | | | | | 6 678 | 9 681 | 8 251 | 6 587 | 7 608 |
| Trafikkavvikling | | | | | | | 7 830 | 9 432 | 8 945 | 6 377 | 8 453 |
| Forsinkelse fra utlandet | | | | | | | 2 418 | 3 897 | 3 017 | 2 848 | 3 357 |
| Uhell, påkjørsel | | | | | | | 498 | 462 | 465 | 359 | 401 |
| Uønsket hendelse | | | | | | | 1 024 | 1 409 | 1 079 | 876 | 1 076 |
| Sum Utenforliggende | | | | | | | 11 771 | 15 200 | 13 506 | 10 460 | 13 287 |
| Sum, Totalt | 10 633 | 8 462 | 10 565 | 9 507 | 8 273 | 8 549 | 26 288 | 36 239 | 30 464 | 23 241 | 29 797 |

Tabell 7.1.4: Antall innstillinger fordelt på ansvarsområder

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Jernbaneverket/Bane NOR | 6 155 | 5 158 | 5 749 | 5 263 | 6 171 | 5 852 | 5 831 | 9 338 | 7 295 | 9 006 | 9 392 |
| Togselskapene | 1 992 | 1 705 | 1 546 | 1 753 | 1 633 | 10 957 | 2 947 | 3 934 | 3 642 | 3 128 | 3 398 |
| Utenforliggende årsaker | 784 | 1 328 | 742 | 1 373 | 1 132 | 1 116 | 2 381 | 1 678 | 2 821 | 10 893 | 5 204 |
| Sum innstillinger (uten kode 5) | 8 931 | 8 191 | 8 037 | 8 389 | 8 944 | 17 925 | 11 159 | 14 950 | 13 758 | 23 027 | 17 994 |

7.2 Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer

Jernbanedirektoratet har i tredje tertial fulgt opp rapporteringsverktøyet som følger de enkelte loggfase med prognose for sluttkostnad, og hvor vesentlig prognoseavvik (tilnærmet P65) framkommer. Jf. tabellene 7.2.1, 7.2.2 og 7.2.3 nedenfor. Jernbanedirektoratets praksis for varsling av enkeltsaker løpende mellom tertialrapporteringene er videreført. Varslene har bakgrunn fra Bane NORs varsel om vesentlige avvik i enkeltsaker.

Det er i denne rapporten foretatt korrigerende for faktisk prisvekst i 2021 som ble 6,92%, i stedet for budsjettert indeks på 3,2%. Rammer er også avstemt med Bane NOR for oppdaterte påløpte kostnader pr 31.12.2021.

Under følger beskrives de viktigste endringene i tredje tertial 2021 og året 2021 nærmere. Tabell 7.2.1, 7.2.2, og 7.2.3 oppsummerer utviklingen over tid.

Loggfase 1:

Ny jernbanetunnel Oslo

Videre planarbeid ble i første tertial innstilt inntil videre. Det har derfor ikke vært videre aktivitet i løpet av 2021. Prognosen på 44,5 mrd. kroner for revidert omfang av tiltaket ble benyttet i årsrapporten for 2020 og dette står også uendret pr årsrapporten for 2021.

IC Vestfold, Stokke-Sandefjord

Korridorvalg for trase «Torp vest revidert» ble vedtatt i 2019. Videre optimalisering innenfor korridorvalget og grunnundersøkelser har pågått i 2021 og videreføres i 2022. Det er plan for at styringsmål kan etableres i løpet av tredje tertial 2022, slik at videre planlegging kan startes i 2023.

IC Vestfold, Tønsberg- Stokke og Sandefjord-Larvik

Videre planlegging for kommunedelplan for strekningen Tønsberg-Stokke utsettes for å vurdere muligheten for trinnvis utbygging og kostnadsreduksjon. For strekningen Sandefjord-Larvik foreligger vedtak for korridor «Stålaker øst», og denne legges til grunn for videre planlegging, men tilsvarende som for Tønsberg- Stokke vurderes trinnvis utbygging. Tidspunkt for styringsmål foreligger ikke pr årsslutt 2021.

Loggfase 2:

IC Dovre, Sørli- Åkersvika

I tredje tertial ble kostnadsramme vedtatt for Sørli – Åkersvika. Investeringsprosjektet kan startes opp innenfor en kostnadsramme på 7 609 mill. kroner. (2022 kr). Planlagt tidspunkt for å ta i bruk strekningen er desember 2027. Kostnadsoppfølgingen ble i tredje tertial derfor overført fra loggfase 2 til loggfase 3 og videre oppfølging vil f.o.m 2022 inngå i loggfase 3.

IC Østfoldbanen, Haug-Seut

Det er tidligere godkjent at tidlig etablert styringsmål ikke har vært mulig å styre revidert planlegging etter. Det forelå pr. første tertial, vedtak for kommunedelplan og trasévalg, og revidert plangrunnlag som følge av vesentlig utfordrende grunnforhold. Forventet kostnad er 13 mrd. kroner. Endring er ikke behandlet, og videre planleggingsarbeid er stanset.

Ringeriksbanen, FRE16

I andre tertial 2021 ble prosjektet besluttet overført til Nye veier AS, i tredje tertial ble prosjektet overlevert fra Bane NOR til Nye Veier A/S.

Retningsdrift Brynsbakken

Bane NOR har løpet av 2021 varslet økt risiko for vesentlige økte kostnader og utsettelse for å ta i bruk anlegget, blant annet på grunn av manglende stadfesting av reguleringsplan. Reguleringsplan ble vedtatt mars 2021, men er foreløpig ikke stadfestet på grunn av klager. En stadfestelse av planen vil kunne foreligge i første kvartal 2022. Kostnadsendringen er foreløpig ikke kvantifisert, men det er angitt et foreløpig vesentlig avvik fra styringsmålet på 1 760 mill. kroner og avvik over anslaget for kostnadsramme.

Loggfase 3

IC Vestfoldbanen, Dramme-Gulskogen-Kobbervikdalen

I 2021 og i første tertial ble det godkjent endring for utsettelse av omfang på strekningen mellom Sundhaugen og Gulskogen stasjon, ved at det ikke bygges nytt dobbeltspor med full funksjonalitet i denne omgang, men utsettes til en senere effektpakke. Endringen reduserer kostnadsomfanget betydelig, men påvirker ikke effektmålet for IC på Vestfoldbanen. Prognosen for prosjektet er i løpet av 2021 gjennomgått, denne er sammensatt av redusert omfang og økte kostnader i andre elementer av prosjektet. Prognosen er om lag 500 mill. kroner lavere enn styringsrammen før endring.

IC Vestfoldbanen, Nykirke- Barkåker;

I tredje tertial ble endring av omfanget for avgreining til eventuell godsterminal på Kopstad og krav om høyere dimensjonerende hastighet i avgreiningen avtalt med Bane NOR. Styringsrammen ble derav økt med 15 mill. kroner.

IC Østfoldbanen, Sandbukta-Moss-Såstad

Revidert kostnadsramme for prosjektet ble ved behandlingen av nasjonalbudsjett våren 2021 fastsatt til 17 925 mill. kroner (2021 kr). Styringsrammen er overfor Bane NOR avtalt regulert til 15 097 mill. kroner. Ibruktaging av anlegget er avtalt utsatt til 2026. Det er i tredje tertial ikke formalisert ytterligere endringer.

Follobanen

Det er ikke identifisert endringer i 2021 som påvirker kostnads- eller styringsrammen utover vedtatt justering av rammer vedtatt desember 2020.

Fløen- Bergen, Nygårdstangen godsterminal

I andre tertial ble kostnadsramme for prosjektet ved behandlingen av nasjonalbudsjett våren 2021 fastsatt til 4 041 mill. kroner. Kostnadsoppfølgingen ble i andre tertial derfor overført fra loggfase 2 til loggfase 3.

Prosjekter uten fastsatt styringsmål - infrastrukturtenester

IC Vestfold

For ytre IC, syd for Tønsberg, er korridorvalgene for strekningene Stokke–Sandefjord og Sandefjord–Larvik tatt. Det pågår avklaringer om grunnlag for fastsettelse styringsmål. For Tønsberg-Stokke innrettes det videre planarbeidet for en trinnvis utbygging. Det er i 2021 ikke avklart når styringsmål for denne delstrekningen vil kunne fremmes. Om det vil være hensiktsmessig å fremme samlet styringsmål for hele strekningen Tønsberg-Larvik etter oppdatert optimalisert plangrunnlag, vil kunne klarlegges i løpet av 2022.

Togparkering Drammen

Styringsmål var forventet å kunne fastsettes for trinn 1 (Sundland) i løpet av 2021. Det er i løpet av 2021 avklart at prosjektets avgrensning og omfang er definert å ligge under terskelverdi og inkluderes ikke i KS-ordningen. Vedtatt Kommunedelplan foreligger, men reguleringsplan med bestemmelser er ved utgangen av 2021 er ikke avklart med kommunal myndighet.

Togparkering Moss syd

I 2021 ble det for togparkeringsanlegg syd for Moss (Gon/Rygge) besluttet statlig reguleringsplanprosess. Planprogram ble fastsatt i første tertial 2021, i tredje tertial ble det gitt varsel om oppstart av reguleringsplan. I andre tertial ble endringsmelding godkjent for utvidelse av omfanget til også å omfatte tre-spors stasjon på Rygge stasjon, samt tilrettelegging for forbikjøring av godstog. Dette innenfor forventet ramme på om lag 1 360 mill. kroner (2021 kr) som lagt til grunn i Meld. St. 20 (2020-2021) NTP 2022-2033. Det er i tredje tertial ikke avklart eller mottatt grunnlag for å fremme forslag til fastsettelse av styringsmål.

IC Dovrebanen

For strekningen Åkersvika–Hamar-Brumunddal har Bane NOR vurdert en trinnvis utbygging. Kommunedelplan for Åkersvika- Hamar stasjon er vedtatt. I andre tertial startet videre detalj- og arealplanlegging i henhold til meklingsresultat med Hamar kommune.

Planskilt avgreining Østfoldbanens Østre linje og togparkering syd for Ski

I andre tertial ble planprogrammet fastsatt av KMD som en del av den statlige planprosessen. Det er ikke avklart når grunnlag for forslag til fastsettelse av styringsmål kan fremmes. Prognose for fastsettelse av styringsmål er i løpet av 2022, se tabell 15. Det er avtalt endret tidspunkt for planlagt ibruktagelse til ultimo 2028

Tabell 7.2.1: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 1

| LOGGFASE 1 Prosjekter >750 mill. kr | Opprinnelig forutsatt | | Plan- grunnlag KE | Endringslogg | | | | 2021 | | |
|---|----------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------|------|
| | Opprinnelig prisnivå år | Kostnads- estimat (KE) | | Pris justering i 2021 kr | Godkjente endringer | Ikke formaliserte endringer | Endret kostnads- estimat | Prognose slutt- kostnad | Prognose avvik | |
| | | | | | | | | | Ift KE (i kr) | % |
| Ytre IC Vestfoldbanen (1.+2.) | 2015 | 33 857 | KVU | 7 182 | - | - | 41 039 | 41 039 | - | 0 % |
| 1. Tønsberg-Farriseidet (Larvik) | 2015 | 28 300 | KVU | 5 999 | | | 34 299 | 34 299 | - | 0 % |
| 1.1 Tønsberg-Stokke | | | | | | | - | - | - | |
| 1.2 Stokke-Sandefjord | 2019 | 9 647 | Kmd | 709 | | | 10 356 | 10 356 | - | 0 % |
| 1.3 Sandefjord-Larvik | 2019 | 8 600 | Kmd | 674 | | | 9 274 | 9 274 | - | 0 % |
| 2. Porsgrunn_Skien | 2015 | 5 557 | | 1 183 | | | 6 740 | 6 740 | - | 0 % |
| Ny jernbanetunnel Oslo (KVU Oslo Navet) | 2016 | 34 000 | KS1 | 6 532 | - | 5 588 | 40 532 | 46 120 | 5 588 | 14 % |

Videre planlegging av Ny jernbanetunnel Oslo er terminert inntil videre.

Tabell 7.2.2: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 2

| LOGGFASE 2 | Opprinnelig forutsatt | | Plan- grunnlag SM | Endringslogg | | | | 1. tertial 2021 | | | 2. tertial 2021 | | | 2021 | | |
|--------------------------------------|----------------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-------------------------------|------------------|------|-------------------------------|------------------|------|-------------------------------|------------------|------|
| | | | | | | | | Prognose slutt- kostnad | Prognose avvik | | Prognose slutt- kostnad | Prognose avvik | | Prognose slutt- kostnad | Prognose avvik | |
| | Opprinnelig prisnivå år | Styringsmål (SM) | | Pris justering i 2021 kr | Godkjente endringer | Ikke formaliserte endringer | Endret styringsmål | | ift SM (i kr) | % | | ift SM (i kr) | % | | ift SM (i kr) | % |
| Prosjekter >750 mill. kr | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IC Sørli-Åkersvika | 2017 | 4 192 | KDP | 631 | 1 762 | | 6 585 | 6 359 | 1 729 | 37 % | 6 359 | 1 729 | 37 % | 6 585 | - | 0 % |
| Arna-Stanghelle dobbeltspor, banedel | 2019 | 12 300 | SVV før Statlig | 740 | | | 13 040 | 12 817 | - | 0 % | 12 817 | - | 0 % | 13 040 | - | 0 % |
| Retningsdrift Brynsbakken | 2019 | 1 660 | Hovedplan/ før | 137 | | 510 | 1 797 | 1 760 | - | 0 % | 1 857 | 97 | 6 % | 2 307 | 510 | 28 % |

IC- Sørli- Åkersvika er overført til loggfase 3 etter vedtatt kostnadsramme desember 2021

Tabell 7.2.3: Kostnadsstyring av jernbaneinvesteringer – loggfase 3

| LOGGFASE 3 | Opprinnelig forutsatt/Prop. X | | | Endringslogg styringsrammen | | | | Endringslogg kostnadsrammen | | | | 2021 | | | | | |
|---|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|----------------------|------------------------|-------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-------|
| | | | | | | | | | | | | Prognose slutt-kostnad | Prognose avvik | | | | |
| | Opprinnelig prisnivå år | Vedtatt styringsramme (SR) | Vedtatt kostnadsramme (KR) | Prisjustering i 2021 kr | Godkjente endringer | Ikke formaliserte endringer | Endret styringsramme | Prisjustering i 2021 kr | Godkjente endringer | Ikke formaliserte endringer | Endret kostnadsramme | | ift endret SR, mill. kr | % | Prognose kostnadsramme | ift endret KR, mill. kr | % |
| Prosjekter >750 mill. kr | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Drammen-Gulskogen-Kobbervikdalen | 2019 | 12 723 | 14 645 | 811,0 | | -511,0 | 13 534 | 964,0 | | | 15 609 | 13 023 | - 511 | -3,8 % | 15 609 | - | 0,0 % |
| Nykirke-Barkåker | 2019 | 6 567 | 7 576 | 418,0 | 125,0 | | 7 110 | 491,0 | | | 8 067 | 7 110 | - | 0,0 % | 8 067 | - | 0,0 % |
| Venjar-Eidsvoll-Langset | 2017 | 5 467 | 6 570 | 650,8 | 881,0 | 19,7 | 6 999 | 715,7 | | | 7 286 | 7 018 | 20 | 0,3 % | 7 286 | - | 0,0 % |
| Kleverud-Sørli | 2020 | 7 286 | 8 592 | 470,0 | 30,0 | - | 7 786 | 559,0 | | | 9 151 | 7 786 | - | 0,0 % | 9 151 | - | 0,0 % |
| Sørli-Åkersvika | 2019 | 6 120 | 7 140 | 464,6 | | | 6 585 | 547,0 | | | 7 687 | 6 585 | - | 0,0 % | 7 687 | - | 0,0 % |
| Sandbukta-Moss-Såstad | 2017 | 8 676 | 9 502 | 1 198,0 | 5 682,0 | - | 15 556 | 1 391,0 | 7 592,0 | | 18 485 | 15 556 | - | 0,0 % | 18 485 | - | 0,0 % |
| Follobanen | 2014 | 24 400 | 26 300 | 2 376,0 | 8 667,0 | - | 35 443 | 2 525,0 | 7 794,0 | | 36 619 | 35 443 | - | 0,0 % | 36 619 | - | 0,0 % |
| Arna- Fløen | 2016 | 3 991 | 4 431 | 325,7 | 336,3 | - | 4 653 | 380,0 | | | 4 811 | 4 653 | - | 0,0 % | 4 811 | - | 0,0 % |
| Fløen-Bergen, Nygårdstangen godstermial | 2021 | 3 270 | 4 041 | 96,0 | | - | 3 366 | 132,0 | | | 4 173 | 3 366 | - | 0,0 % | 4 173 | - | 0,0 % |
| Trønder og Måkerbanen Del-elektrifisering | 2019 | 1 897 | 2 124 | 187,0 | | 4,5 | 2 084 | 210,0 | | | 2 334 | 2 089 | 5 | 0,2 % | 2 334 | - | 0,0 % |
| ERTMS | 2016 | 23 380 | 26 690 | 4 070,0 | | | 27 450 | 4 706,0 | | | 31 396 | 27 450 | - | 0,0 % | 31 396 | - | 0,0 % |

7.3 Prosjekter uten fastsatte styringsmål

I tabellen under følger en oversikt over prosjekter under utvikling som er over terskelverdi 1 mrd. kroner hvor styringsmål vil bli, eller forventes å bli fastsatt.

| Prosjekter | Strekning | KDP/Hovedplan forventes | Prognose tidspunkt for styringsmål |
|---|--------------------|-------------------------|---|
| Prosjekter | Strekning | KDP/Hovedplan forventes | Prognose tidspunkt for styringsmål |
| IC Stokke – Sandefjord | InterCity Vestfold | 2020 | 2022, Det er plan for at styringsmål kan etableres i løpet av tredje tertial 2022 |
| IC Sandefjord – Larvik | InterCity Vestfold | 2022/2023 | ikke avklart, vurderer trinnvis utbygging |
| IC Tønsberg – Stokke | InterCity Vestfold | 2022/2023 | ikke avklart, vurderer trinnvis utbygging |
| IC Åkersvika – Hamar stasjon | InterCity Dovre | 2020 | Avklaring i 3.tertial 2021 foreligger ikke, vedtak for reguleringsplan er planlagt i løpet av 2022. |
| IC Brumunddal - Moelv | InterCity Dovre | 2023 | 2023 Planlagt for vedtak kommunedelplan, Ikke prioritert i NTP 2022-2033 |
| IC Haug- Seut | InterCity Østfold | 2021 | ikke avklart, prosjektet er terminert |
| IC Seut - Fredrikstad - Sarpsborg- Klavestad | InterCity Østfold | 202? | Ikke avklart, prosjektet er terminert |

| | | | |
|---|-----------------------------------|--------------|--|
| IC togparkering Moss syd | InterCity Østfold | 2021 | 2022, Avklaring pågår |
| Planskilt avgrensning ved Ski til Østre linje, togparkering syd for Ski | Østfoldbanen | 2021 | 2022 |
| IC togparkering Fredrikstad- Sarpsborg | InterCity Østfold | - | - |
| Hamar-Elverum-Kongsvinger, elektrifisering | Rørosbanen og Solørbanen | 2021 | Ikke prioritert i NTP 2022-2033 |
| Trondheim – Leangen, dobbeltspor | Nordlandsbanen | Ikke avklart | Ikke prioritert i NTP 2022-2033, Reguleringsplan for Leangen stasjon foreligger, men strekningen Trondheim-Leangen dobbeltspor er ikke avklart |
| Leangen - Hommelvik, dobbeltspor | Nordlandsbanen | 2020 | Ikke prioritert i NTP 2022-2033 |
| Gulskogen - Hokksund, dobbeltspor | Randsfjordbanen/ Sørlandsbanen | 2022 | Ikke prioritert i NTP 2022-2033 |
| Sandnes – Nærbø, dobbeltspor | Sørlandsbanen/Jærbanen | 2023 | Ikke avklart |

7.4 Målekort

| Nr. | Gevinster | Frekv. | Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå) | Mål/nullpunkt (2017) | Status/vurdering | | | | | | Kommentar/Tiltak |
|-----|--|--------|--|----------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------|-------------------------|---|
| | | | | | 1 T 2021 | 2 T 2021 | 3 T 2021 | Totalt for 2021 | Trend | Totalt for 2021 | |
| | | | | | | | | | Med tilleggs-vederlag* | Uten tilleggs-vederlag* | |
| 1. | Reduserte utgifter til kjøp av Persontogtjenester | | | | | | | | | | |
| | | Å | Vederlag/passasjerkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon. | 1,36 | | | | 2,37* | | 1,45** | *Tall inkl tilleggsvederlag er foreløpige inntil 2021 er endelig avregnet. Redusert etterspørsel i 2021 grunnet pandemi. **Redusert reiseaktivitet i 2021 pga smittevernstiltak |
| | | T | Vederlag/togkm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon. | 114,27 | 138,79*/78,27** | 116,15*/78,11** | 107,11*/74,43** | 120,26* | | 73,70** | *Tall inkl tilleggsvederlag er foreløpige inntil 2021 er endelig avregnet. Redusert etterspørsel i 2021 grunnet pandemi. **Positiv trend justert for tilleggsvederlag |
| | | T | Vederlag/setekm. Justert for endringer i kjøretøyleie, enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon. | 0,39 | 0,48*/0,27** | 0,40*/0,27** | 0,35*/0,24** | 0,41* | | 0,25** | * Tall inkl tilleggsvederlag er foreløpige inntil 2021 er endelig avregnet. Noe redusert produksjon i 2021 grunnet pandemien. **Ekskl tilleggsvederlag er trenden positiv (tross lavere produksjon i 2021 grunnet pandemi) |
| | | Å | Totale vederlagsendringer siden 2017 justert for endringer i produksjon, kjøretøyleie enturlisens, kjørevegsavgifter og inflasjon. | 3 535 149 723 | | | | 4004899522* | | 2454393742** | Lavere vederlag siden 2017, sett bort fra tilleggsvederlaget grunnet pandemien, som følge av oppnådde gevinster særlig i trafikkpakkene 1-3 |
| | | Å | Økt produksjon avtalt i nye Trafikkavtaler, som er utover Jernbanedirektoratets minstekrav i konkurransegrunnlagene. Målt i togkm og setekm. | | | | | 3 430 358 | | | • H18: Ferdigstilling Eidangerparsel • R19: Økt trafikk Østfoldbanen. • R20: Utvidelse rushtidsperiode på Østlandet • R21: Økt trafikk Østfoldbanen. Tall målt i antall togkm |

| Nr. | Gevinster | Frekv. | Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå) | Mål/nullpunkt (2017) | Status/vurdering | | | | | Kommentar/Tiltak |
|-----|---|--------|--|----------------------|------------------|----------|----------|-----------------|-------|---|
| | | | | | 1 T 2021 | 2 T 2021 | 3 T 2021 | Totalt for 2021 | Trend | |
| 4. | Økt effektuttak av infrastrukturinvesteringer | T | Utvikling i kapasitet (setekm/togkm) over tid. | 289,83 | 291,97 | 286,11 | 307,06 | 295,63 | | Svak positiv utvikling, selv i pandemi, grunnet innfasing av nye tog i trafikk siden 2017 |
| | | Å | Utvikling i gjennomsnittlig tog lengde per tog over tid, gjelder for gods. | 481,87 | | | | 510,28 | | |
| | | Å | Kvalitativ beskrivelse av faktiske effekter opp mot antatte effekter. | | | | | | | I 2021 ble det ikke ferdigstilt større tiltak som ville medført større endring av togtrafikken. Det er gjennomført infrastrukturtiltak for nye togsett på Trønderbanen. |
| | | Å | Ferdigstilling av effektpakker/utbygginger inht. planer. | | | | | | | For noen prosjekter med planlagt ferdigstilling i 2021 eller seinere (ref NTP 2018-2029) er det varslet kostnadsøkninger eller utsettelse. Dette er det redegjort for nærmere under omtalen av enkeltprosjektene. |
| 5. | Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene | Å | Kvalitativ vurdering av den opplevde sømløsheten. | | | | | | | Se under |
| | | Å | KTI måling av sømløshet: 1. Opplevelsen av den kollektive reisen (dør-til-dør) 2. Opplevelse av digital reisepanlegging 3. Opplevelse av billett og betalingsløsninger | 81(3T 2019) | | | | 83 | | Det er liten endring siden 2021, men vi ser at mye avvik høsten 2021 påvirker kundenes opplevelse av sømløs reise noe. Avvik gjør det noe vanskelig å finne riktig informasjon og reise uhindret fra dør til dør. |

| Nr. | Gevinster | Frekv. | Gevinstindikatorer (måles på totalt nivå) | Mål/nullpunkt (2017) | Status/vurdering | | | | | Kommentar/Tiltak | |
|-----|--|--------|---|------------------------------|------------------|-----------|------------|-----------------|-----------|--|------------------------------|
| | | | | | 1 T 2021 | 2 T 2021 | 3 T 2021 | Totalt for 2021 | Trend | | |
| 6. | Flere og bedre produkttilbud til trafikantene | T | Antall reisende Vy gruppen AS | 33 528 688 | 6 760 515 | 9 252 270 | 14 627 048 | 30 639 833 | | Færre reisende i 2021 da hele året var preget av pandemi, til forskjell fra 2020 | |
| | | T | Antall reisende Vy Gjøvikbanen AS | 1 180 328 | 248 289 | 311 400 | 489 697 | 1 049 386 | | Færre reisende i 2021 da hele året var preget av pandemi, til forskjell fra 2020 | |
| | | T | Antall reisende Trafikkkpakke 1 Sør | 3 794 839 | 986 705 | 1 190 261 | 1 480 561 | 3 657 527 | | Færre reisende i 2021 da hele året var preget av pandemi, til forskjell fra 2020 | |
| | | T | Antall reisende Trafikkkpakke 2 Nord | 1 040 867 | 422 139 | 632 479 | 837 096 | 1 891 714 | | Reduksjon fra 2020 på grunn av lavere etterspørsel pga. pandemien. Tall ikke direkte sammenlignbare siden trafikkstart tp2 var i juni 2020 | |
| | | T | Antall reisende Trafikkkpakke 3 Vest | oppstart medio desember 2020 | | | 566 386 | 666 141 | 1 657 436 | | ingen sammenligningsgrunnlag |
| | | Å | Kundetilfredshet Øst (vektet) | 66,35 | | | | 75,00 | | Det er gjennomført to Kundetilfredshetsundersøkelser i 2021 i q3 og Q4. For normalår skal undersøkelsen gjennomføres per kvartal | |
| | | | Kundetilfredshet Trafikkkpakke 3 Vy Vest(vektet) | | | | | 77,00 | | Det er gjennomført to Kundetilfredshetsundersøkelser i 2021 i q3 og Q4. For normalår skal undersøkelsen gjennomføres per kvartal | |
| | | Å | Kundetilfredshet Vy Gjøvikbanen AS (vektet) | 76,70 | | | | 80,00 | | Det er gjennomført to Kundetilfredshetsundersøkelser i 2021 i q3 og Q4. For normalår skal undersøkelsen gjennomføres per kvartal | |
| | | Å | Kundetilfredshet Trafikkkpakke 1 Sør (vektet) | | | | | 76,00 | | Det er gjennomført to Kundetilfredshetsundersøkelser i 2021 i q3 og Q4. For normalår skal undersøkelsen gjennomføres per kvartal | |
| | | Å | Kundetilfredshet Trafikkkpakke 2 SJ Nord (vektet) | | | | | 74,00 | | Det er gjennomført to Kundetilfredshetsundersøkelser i 2021 i q3 og Q4. For normalår skal undersøkelsen gjennomføres per kvartal | |
| 7. | Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport | T | Punktlighet persontog | 90,0 | 92,2 | 91,4 | 88,1 | 90,3 | | Det vises til "Status for etappemål 1.1 - Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig". | |
| | | T | Punktlighet godstog | 90,0 | 80,7 | 82,9 | 76,6 | 79,9 | | Det vises til "Status for etappemål 1.1 - Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig". | |
| | | T | Regularitet persontog | 99,2 | 94,3 | 95,3 | 95,2 | 95,2 | | Det vises til "Status for etappemål 1.1 - Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig". | |
| | | T | Regularitet persontog, med planlagte innstillinger (med årsakode 5) | 99,2 | 87,8 | 71,3 | 90,6 | 83,3 | | Det vises til "Status for etappemål 1.1 - Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig". | |