

Jernbane-
direktoratet

Årsrapport 2022



Innhold

| | |
|---|----|
| I Leders beretning | 4 |
| II Introduksjon til virksomheten og nøkkeltall..... | 6 |
| 1 Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag..... | 7 |
| 2 Organisasjon og ledelse | 8 |
| 2.1 Utvalgte hovedtall..... | 9 |
| 3 Bærekraft i Jernbanedirektoratet..... | 10 |
| 3.1 Jernbanedirektoratets klima- og miljøbidrag..... | 10 |
| 3.2 Jernbanedirektoratets bidrag til sosial bærekraft..... | 11 |
| 3.3 Jernbanedirektoratets bidrag til økonomisk bærekraft | 12 |
| 3.4 Andre bærekraftsmål | 12 |
| III Årets aktiviteter og resultater..... | 14 |
| 4 Resultater og måloppnåelse | 16 |
| 4.1 Helhetlig og koordinert drift og utvikling av et attraktivt jernbanetilbud | 16 |
| 4.1.1 Reiseaktiviteten tar seg opp, men er fortsatt lavere enn før pandemien | 16 |
| 4.1.2 Kostnads- og fremdriftsutfordringer, samt feil i infrastrukturen har ført til utsettelse av tilbudsförbedringer | 17 |
| 4.1.3 Nye kjøretøy satt i bestilling..... | 18 |
| 4.1.4 Fortsatt lønnsomhetsutfordringer for godstogselskapene..... | 19 |
| 4.1.5 Jernbanedirektoratet skal jobbe for å sikre nødvendig samhandling og koordinering | 20 |
| 4.1.6 Vurdering av måloppnåelsen: Bærekraft i trafikkavtalene, behov for forbedringer i avtalesystemet med Bane NOR | 23 |
| 4.2 God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering | 24 |
| 4.2.1 Punktlighet og regularitet er under sektormålet | 25 |
| 4.2.2 De største utfordringene for kundetilfredsheten er punktlighet og avvikshåndtering | 26 |
| 4.2.3 Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet med å forbedre driftsstabilitet og avvikshåndtering..... | 29 |
| 4.2.4 Vurdering av måloppnåelsen: Det vil ta noe tid før vi ser effekter av tiltakene | 30 |
| 4.3 SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans | 30 |
| 4.3.1 Jernbanedirektoratet skal ha kjernekompetanse som sikrer god faglig oppfølging..... | 31 |
| 4.3.2 Vurdering av måloppnåelsen: Høy produksjon til tross for korte tidsfrister, behov for forbedringer i porteføljeprioriteringen. | 32 |
| 4.4 Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport..... | 32 |
| 4.4.1 Sømløsheten vurderes som god..... | 32 |
| 4.4.2 Fire nye stasjoner universelt utformet..... | 33 |
| 4.4.3 Jernbanedirektoratet er en viktig avtalepart i rute-pris -og billettsamarbeidet..... | 34 |
| 4.4.4 Vurdering av måloppnåelse: Positiv utvikling i antall sømløse reiser | 35 |
| 4.5 Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi..... | 35 |
| 4.5.1 Vurdering av måloppnåelsen: Egen seksjon med spisset kompetanse og god ledelsesforankring er nøkkelen til å lykkes | 37 |
| 4.6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål..... | 37 |
| 4.6.1 Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren..... | 38 |
| 4.6.2 Netto antall dekar inngrep i naturområder av nasjonal og vesentlig regional verdi | 38 |
| 4.6.3 Omfanget av dyrket mark som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur..... | 39 |
| 4.6.4 Vurdering av måloppnåelsen..... | 40 |
| 4.7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde..... | 40 |
| 4.7.1 Samfunnssikkerhet..... | 41 |
| 4.7.2 Vurdering av måloppnåelsen: Sikkerheten på jernbanen er ivaretatt, men beredskapen kan bli bedre 42 | |
| 5 Økonomi og ressursbruk | 43 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 5.1 | Kapittel 1352 og kapittel 4352 – omtale post for post | 45 |
| 5.1.1 | <i>Konsulentbruk og bemanning</i> | 47 |
| 5.2 | Kapittel 1330 og kapittel 4330 – omtale post for post | 48 |
| 5.3 | Bruk av fullmakter..... | 49 |
| 5.3.1 | <i>Tilsagnsfullmakt på kapittel 1352, post 74 Tilskudd til togmateriell med videre</i> | 49 |
| 5.3.2 | <i>Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter</i> | 49 |
| 5.3.3 | <i>Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kapittel 1352. post 70 kjøp av persontransport</i> | 50 |
| IV | Styring og kontroll i virksomheten | 51 |
| 6 | Sikre målrettet og effektiv drift av direktoratet | 52 |
| 6.1 | Overordnet vurdering av styring og kontroll..... | 52 |
| 6.2 | Nærmere omtale av vesentlige forhold ved styring og kontroll..... | 52 |
| 6.2.1 | <i>Policydokumenter for intern styring og kontroll</i> | 52 |
| 6.2.2 | <i>Nye verktøy og arbeidsprosesser</i> | 52 |
| 6.2.3 | <i>Tiltak for å følge opp intern revisjon av tilskuddsforvaltning og økonomi- og budsjettstyringen i direktoratet</i> | 53 |
| 6.2.4 | <i>Evaluering av jernbanedirektørens kontrollprogram</i> | 53 |
| 6.3 | Effektivisering | 53 |
| 6.4 | Risikovurdering..... | 54 |
| 6.5 | Administrative forhold..... | 55 |
| 6.5.1 | <i>Lærlinger i virksomheten</i> | 55 |
| 6.5.2 | <i>Likestilling</i> | 55 |
| 6.6 | Myndighetsutøvelse | 57 |
| 6.6.1 | <i>Norsk fagskole for lokomotivførere</i> | 58 |
| 6.6.2 | <i>Norsk jernbanemuseum</i> | 58 |
| V | Vurdering av fremtidsutsikter | 59 |
| 7 | Vurdering av fremtidsutsikter | 60 |
| VI | Årsregnskap | 61 |
| 8 | Årsregnskap | 62 |
| 8.1 | Ledelseskommentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2022 | 62 |
| 8.1.1 | <i>Formål</i> | 62 |
| 8.1.2 | <i>Bekreftelse</i> | 62 |
| 8.1.3 | <i>Vurdering av vesentlig forhold</i> | 62 |
| 8.2 | Prinsippnote for årsregnskap avlagt etter kontantprinsippet..... | 65 |
| 8.3 | Bevilgningsrapportering..... | 67 |
| 8.4 | Artskontorapportering..... | 70 |
| 9 | Fotoreferanser | 75 |

I Leders beretning

Selv om 2022 på mange måter var et krevende år for jernbanen, preget av både pandemien og svak driftsstabilitet, var det også et år der mange reisende opplevde betydelige forbedringer i togtilbudet. Nye kjøretøy med økt kapasitet og høyere komfort ble tatt i bruk. Flere jernbaneprosjekter ble ferdigstilt i henhold til plan, og har bidratt til hyppigere avganger, kortere reisetid og økt tilgjengelighet. Nye togtilbud har kommet til for å møte næringslivets transportbehov, og godstransporten på bane økte i løpet av året som gikk.

For de reisende med jernbanen er det viktigste at togene kommer og går når de skal, og at det ved avvik gis god informasjon og tilrettelegges for alternativ transport. Dessverre opplevde mange reisende, særlig i Østlandsområdet, periodevis i 2022 et ustabil togtilbud med mange forsinkelser og innstillinger. Året startet bra, men i siste halvdel var det flere store hendelser som førte til at målene for punktlighet og regularitet ikke ble nådd. Strømstansen i Romeriksporten og utsettelsen av Follobanen, begge i desember, er to enkelthendelsene som rammet mange passasjerer.

Jernbanedirektoratet har, sammen med aktørene i sektoren, utarbeidet en tiltaksplan for bedret driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik. Planen innebærer en grundig og løpende kartlegging av årsaker til avvik. Den identifiserer relevante tiltak for å minimere risiko for at avvikene inntreffer, og at konsekvensen av dem blir så liten som mulig. Direktoratet har en ledende rolle i oppfølgingen av denne planen.

En av våre viktigste oppgaver er å være en krevende kjøper av persontogtjenester og ny infrastruktur. Ettervirkninger av pandemien, og følgene av krigen i Ukraina, har satt sitt preg på direktoratets prioriteringer og ressursbruk i 2022. Det er gledelig at de reisende er i ferd med å vende tilbake til toget. Persontrafikken i hele 2022 lå på 81,5 prosent av nivået i 2019, mens andelen i siste halvdel av 2022 var 87,9 prosent. Før pandemien hadde vi en årlig trafikkvekst på over tre prosent. Vi må konstatere at det fortsatt er usikkerhet omkring den fremtidige trafikkutviklingen. Med dette som utgangspunkt, har direktoratet i 2022 både inngått nye tilleggsavtaler og reforhandlet avtalene tilknyttet de tre konkurranseutsatte trafikkpakkene.

Gjennom hele 2022 har direktoratet arbeidet med direktetildeling av avtaler som samlet omfatter all lokal- og regiontogtrafikk i og rundt Oslo fra desember 2023. Siden avtalen om disse strekningene utløp i 2022, har det også vært nødvendig å inngå en ny ettårig avtale med Vygruppen.

Det ble ved inngangen til 2022 etablert et nytt avtaleregime mellom Bane NOR og direktoratet som gir foretaket frihet til å prioritere rekkefølgen på tiltak i effektpakkene, gitt avtalefestede krav om ibruktage og togtilbud. Et viktig element i det nye systemet er fastpris på store prosjekter innenfor den enkelte effektpakke. Implementering av det nye avtaleregimet har krevd mye av direktoratets ressurser i 2022.

Direktoratet har gjennom 2022 rapportert om høy risiko knyttet til kostnader og fremdrift i flere effektpakker og enkeltprosjekter. Pandemien og krigen i Ukraina har ført til forstyrrelser i leveransekjeder og bidratt til høy prisvekst i bygge- og anleggsbransjen. Risikoen har økt gjennom året.

Godstransport på bane har hatt en gledelig utvikling de siste årene, og erstattet mange vogntog på norske veier. Godstogoperatørene peker likevel på at de sliter med å oppnå tilfredsstillende lønnsomhet. Direktoratet utarbeidet i 2022 et kunnskapsgrunnlag om vilkårene for godstransport på bane, med forslag til tiltak for å bedre rammevilkårene. Vi jobber nå med å vurdere, og eventuelt anbefale, om miljøstøtteordningen for gods bør forlenges.

Jernbanedirektoratets rolle og samfunnsoppdrag, og mulighetene og utfordringene jernbanen står overfor i årene fremover, har ligget til grunn for endringene i direktoratets organisering som ble gjennomført fra august 2022. Den nye organiseringen innebærer blant annet at direktoratets ulike avtalemiljøer nå er samlet i én avdeling, og at vi har opprettet en avdeling som har som hovedoppgave å sikre koordinering innad i direktoratet, mellom virkemiddelselskapene og mot øvrige aktører i sektoren. Videre er den interne styringen og kontrollen i direktoratet styrket gjennom etableringen av en egen stab for virksomhetsstyring.

Parallelt med en omfattende omorganisering, har vi holdt et høyt trykk på løpende aktiviteter og leveranser. Regjeringen har besluttet at neste nasjonale transportplan skal legges fram i 2024, og arbeidet med å utarbeide grunnlaget for den nye planen har krevd mye ressurser i direktoratet, særlig andre halvår 2022.

I del III «Årets aktiviteter og resultater» går vi grundig gjennom viktige aktiviteter og oppnådde resultater i 2022.

Inngangen til 2023 er fortsatt preget av usikkerhet. Selv om pilene peker i riktig retning, er etterspørselen etter persontransport med tog fremdeles lavere enn før pandemien. Usikkerhet som følge av utfordringer i globale forsyningskjeder, høye energikostnader og vedvarende høy prisvekst ellers, innebærer risiko for fremdrift og kostnader i de store infrastrukturprosjektene. Signalene om strammere statlige budsjetter fremover, gjør det enda viktigere enn før at direktoratet bidrar til å finne de beste løsningene for å nå de transportpolitiske målene.

Jernbanen er en del av det grønne skiftet. Innføring av ny teknologi gir nye muligheter for å skape en bedre jernbane for de reisende og næringslivet, i tillegg til at det bidrar til å gjøre en miljøvennlig transportform enda mer miljøvennlig. Jeg har stor tro på at vi i Jernbanedirektoratet, gjennom vår deltakelse i det europeiske forskningssamarbeidet Europe's Rail og våre egne utredninger og analyser, vil bidra til at jernbanen spiller en enda viktigere rolle i transportsystemet i årene som kommer.

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle mine kollegaer i direktoratet som hver dag yter en fantastisk innsats i arbeidet med å gjøre jernbanen bedre og mer attraktiv for de reisende, næringslivet og samfunnet. Videreutvikling av samarbeidet mellom aktørene innenfor jernbanesektoren har vært prioritert i 2022. Jeg vil takke aktørene i jernbanesektoren for godt samarbeid, og for den flotte innsatsen som hver dag legges ned for at flere skal velge å reise med toget.

Oslo, 15. mars 2023



Knut Sletta
Jernbanedirektør

II Introduksjon til virksomheten og nøkkeltall



1 Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag

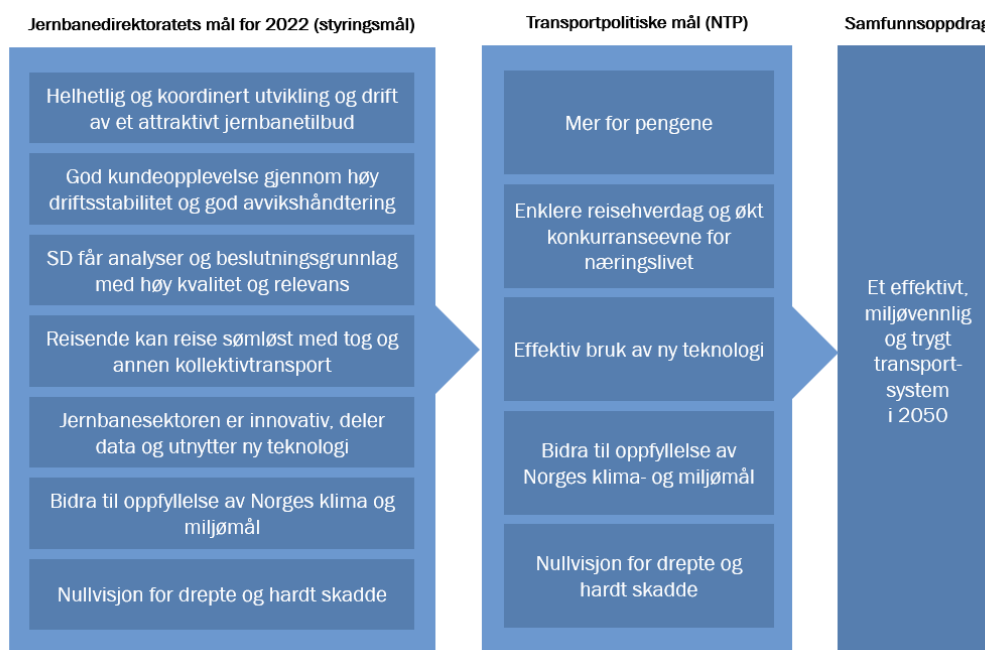
Jernbanedirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vårt samfunnsoppdrag er å nå overordnede mål om en effektiv, miljøvennlig og trygg jernbane. Vi skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren, og skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for virksomheten. Dette gjør vi gjennom tre roller:

Fagorgan: På oppdrag, og på eget initiativ, skal vi gi faglige råd til Samferdselsdepartementet for å få mest mulig jernbane for pengene. Vi skal bidra til innovasjon og teknologisk utvikling i jernbanesektoren. Vi skal også arbeide for at jernbanesektoren bidrar til å oppfylle nasjonale klima- og miljømål og sørge for god sikkerhet på jernbanen.

Avtalepart: Vi skal følge opp statlige bevilgninger ved å være en krevende kjøper og avtalepart ved kjøp av persontogtjenester, planlegging og bygging av ny og endret infrastruktur, samt drift, vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur, anskaffelser av togmateriell og reise- og billetteringstjenester. Vi bidrar også inn i arbeidet med i byvekstavtaler.

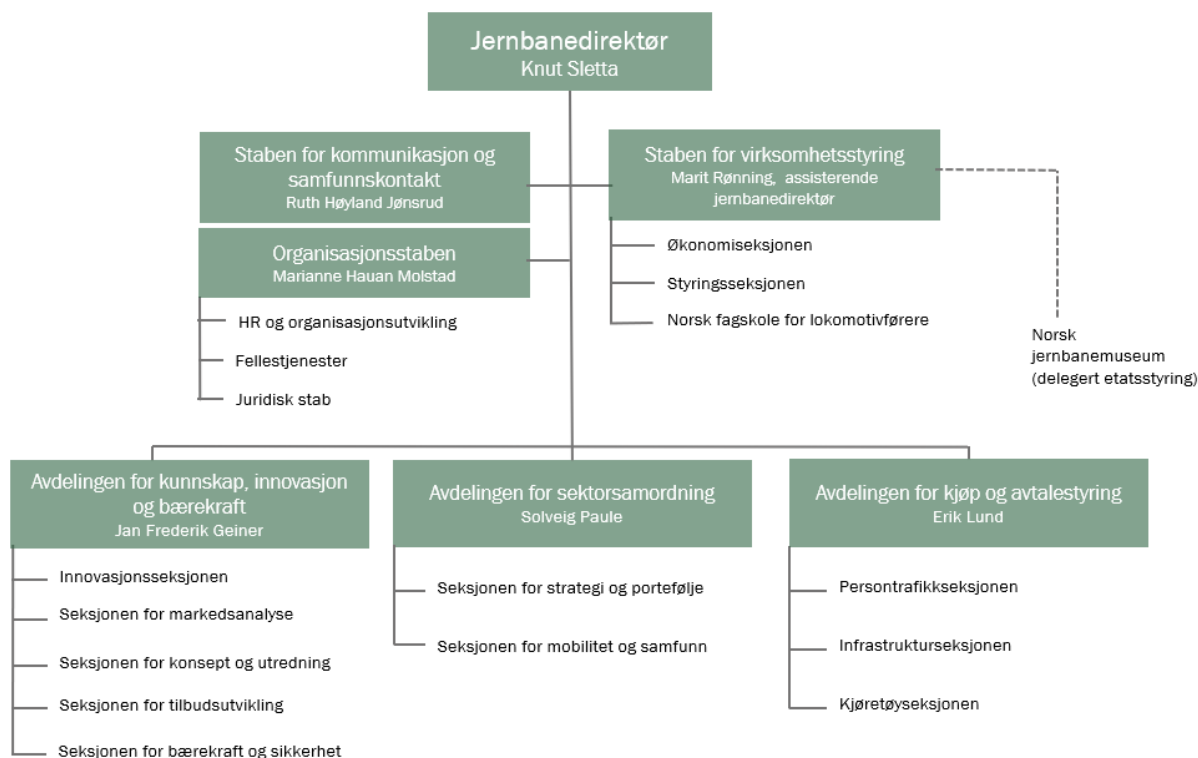
Myndighetsorgan: Vi skal behandle klager i saker etter jernbaneloven om å utføre tiltak innenfor byggeforbudssonen, og treffe vedtak om ekspropriasjon til jernbaneformål etter oreigningslova. I tillegg har vi ansvar for drift av Norsk fagskole for lokomotivførere, og vi driver delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

For å konkretisere og tilpasse de overordnede målene for transportsektoren til Jernbanedirektoratets virksomhet, har Samferdselsdepartementet utarbeidet syv styringsmål. Figuren under viser sammenhengen mellom det overordnede samfunnsoppdraget, de transportpolitiske målene som er avledet fra dette og direktoratets styringsmål.



Figur 1 Målstrukturen- sammenhengen mellom samfunnsoppdraget, transportpolitiske mål og Jernbanedirektoratets styringsmål

2 Organisasjon og ledelse



Figur 2 Jernbanedirektoratets organisasjonskart (fra august 2022).

Direktoratet har kontorer i Oslo (120 medarbeidere pr. 31.12.2022), Bergen (12) og Trondheim (9). Norsk fagskole for lokomotivførere (29) holder til på Grorud i Oslo.

Staben for kommunikasjon og samfunnskontakt har ansvar for strategisk og operativ kommunikasjon internt og eksternt. Staben koordinerer direktoratets samhandling og deltagelse på eksterne arenaer.

Organisasjonsstaben har ansvar for at Jernbanedirektoratet er en god arbeidsplass i kontinuerlig utvikling, og at organisasjonen har tilgang til faglig støtte og verktøy som bidrar til effektive arbeidsprosesser.

Staben for virksomhetsstyring ivaretar styringsdialogen med Samferdselsdepartementet og forvalter direktoratets system for intern styring og kontroll. Norsk fagskole for lokomotivførere og Konnekt¹ er også en del av staben. I tillegg har staben ansvar for delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

Avdelingen for kunnskap, innovasjon og bærekraft forvalter og utvikler kunnskapsgrunnlag for at Jernbanedirektoratet skal levere på samfunnsoppdraget sitt, og gjennomfører undersøkelser, analyser og utredninger. Avdelingen koordinerer norsk deltagelse i Europe's Rail.

Avdelingen for sektorsamordning har ansvaret for den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen av jernbanesektoren, og jernbanens rolle i transportsystemet. Avdelingen koordinerer, kvalitetssikrer og utarbeider også leveranser til Nasjonal transportplan.

Avdelingen for kjøp og avtalestyring ivaretar direktoratets rolle som krevende kjøper og avtaleforvalter på områdene infrastruktur, persontogtransport (inkl. nasjonal reiseplanlegger) og toganskaffelser.

¹ Konnekt er et nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, og en pådriver for at sektoren får nok og kompetent arbeidskraft til å gjennomføre Nasjonal transportplan. Senteret er et samarbeid mellom direktoratet og Statens vegvesen. Les mer på side 37 i årsrapporten.

2.1 Utvalgte hovedtall

Administrative nøkkeltall *

Tabell 1 Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

| Utvalgte nøkkeltall | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Antall ansatte | 199 | 187 | 170 |
| Antall avtalte årsverk | 198 | 197 | 180 |
| Antall utførte årsverk ² | 182 | 181 | 167 |
| Samlet tildeling post 01-99 (mill. kroner) | 28 794 | 35 502 | 34 126 |
| Utnyttelsesgrad post 01-29 | 70 % | 77,2 % | 83,9 % |
| Driftsutgifter (mill. kroner) | 408,8 | 416,5 | 393,8 |
| Lønnsandel av driftsutgifter | 50 % | 49,5 % | 50,4 % |
| Lønnsutgifter per årsverk ³ | 1 100 480 | 1 122 088 | 1 174 116 |

(*) Tallene er eksklusive Norsk jernbanemuseum

Bruk av midler som ble stilt til rådighet for Jernbanedirektoratet i 2022 (eksklusive Norsk jernbanemuseum):

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

| Kjøp av person-transport tog | Drift- og vedlikehold | Investeringer i infrastrukturen | Annet ⁴ | SUM |
|------------------------------|-----------------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------|
| 4 858,3 | 7 319,8 | 20 130,0 | 739,4 | 33 047,5 ⁵ |

² Forskjellen på avtalte og utførte årsverk er at sistnevnte tar hensyn til sykefravær og permisjoner, i tillegg til lovpålagt ferie.

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

⁴ Godsstøtte, driftsutgifter Jernbanedirektoratet, tilskudd til togmateriell, planer og utredninger, tilskudd kommersielle buss- og båtselskaper (pandemien), reiseplanlegger og elektronisk billettering og tjenester fra Entur.

⁵ Utbetaling ligger noe lavere enn samlet bevilgning. Hovedårsaken er et større mindreforbruk i kjøp av persontransport med tog. Dette er nærmere omtalt på side 46 i årsrapporten.

3 Bærekraft i Jernbanedirektoratet

Å jobbe med bærekraft, handler om å styrke positive og redusere negative bidrag på tre områder: klima og miljø, sosiale forhold, og økonomi. I 2023 vil vi etablere en integrert tilnærming til bærekraft som bidrar til en helhetlig rapportering og oppfølging av bærekraftsmålene i organisasjonen.

Bærekraftsmålene er tett sammenvevd og påvirker hverandre gjensidig, slik at det fort oppstår målkonflikter. For jernbanens del er en av de største utfordringene å minimere inngrep i natur og samtidig imøtekomme ønskene om kortere reisetid og reduserte byggekostnader. Transportsektoren står foran store muligheter og utfordringer, og er avhengig av tverrfaglige og helhetlige tilnærminger til areal- og transportplanlegging for å utvikle seg i en mer bærekraftig retning. Jernbanedirektoratet samarbeider med et bredt spekter av aktører i inn- og utland, og deltar i ulike samarbeidsfora og nettverk på tvers av fag og sektorer, for å videreutvikle transporttilbudet på jernbane.





Figur 3 Sammenheng mellom utvalgte bærekraftsmål og kobling mot Jernbanedirektoratets styringsmål og NTP-mål

3.1 Jernbanedirektoratets klima- og miljøbidrag

Et godt togtilbud er mange steder i landet viktig av hensyn til mobilitet, reduserte utslipp og forurensning og effektiv energi- og arealbruk. Jernbanedirektoratets viktigste bidrag til å nå nasjonale klima- og miljømål er derfor å utrede og anbefale et fremtidig togtilbud som er attraktivt for transport av varer og passasjerer. Samtidig må vi styrke jernbanesektorens samlede innsats for å redusere jernbanens negative påvirkning på natur- og vannmiljø ved utbygging av ny infrastruktur, og ved drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.



Jernbanedirektoratet har et nasjonalt ansvar for å samordne jernbanesektorens bidrag til nasjonale klima- og miljømål. Som fagorgan innhenter og produserer vi kunnskap om klima og miljø gjennom utredninger, tverretattlig samarbeid og eget analysearbeid. Vi ivaretar videre en rekke forvaltningsoppgaver gjennom deltakelse i nasjonalt miljøsamarbeid og tverrsektorielle arbeidsgrupper. En viktig innsats fremover vil være å involvere Bane NOR tettere i det tverretattlige arbeidet innenfor natur- og vannmiljø. Hvordan direktoratet kan jobbe mer kontinuerlig og systematisk med klimatilpasning i sektoren, blir også viktig i 2023.

| Bærekraftsmål | Transportpolitiske mål | Eksempler på aktiviteter i 2022 |
|---|--|---|
|  | Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål | Jernbanedirektoratet startet opp arbeidet med KVVU GREEN som undersøker fremtidige muligheter for bruk av nullutslippsteknologi på jernbanen i Norge. Jernbanedirektoratet har også deltatt i tverretatlige arbeider med å videreutvikle metodikk for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i samfunnsøkonomiske analyser. |
|  | Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål | Jernbanedirektoratet har i 2022 – sammen med Statens vegvesen – igangsatt et arbeid som skal se på hvordan effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene kan dokumenteres gjennom ny metodikk for før- og etterundersøkelser. |

Figur 4 Direktoratets klima- og miljøbidrag

3.2 Jernbanedirektoratets bidrag til sosial bærekraft

God mobilitet og et velfungerende transportsystem er en viktig forutsetning for deltagelse i samfunnet. Mobilitet muliggjør blant annet yrkesdeltakelse og et sosialt og aktivt liv. Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for å utvikle fremtidens togtilbud og koordinere aktørene i jernbanesektoren. Det innebærer å utarbeide analyser av mulig fremtidig tilbudsutvikling og kunnskapsgrunnlag for politisk beslutning, og å sikre nødvendig infrastruktur, materiell og avtaler for å kjøre dette togtilbudet. Vi jobber også for at togtilbudet, både for personer og næringslivet, inngår som en integrert del i et helhetlig transportsystem. Det skal oppleves enkelt, sikkert og sømløst å reise med tog. Særlig i og rundt de store byene bidrar et godt togtilbud, sammen med øvrig kollektivtransport, til effektiv mobilitet. Det at flere velger kollektiv framfor bilen gir mindre støy og lokal luftforurensing, og reduserer behovet for veiutbygging rundt de største byområdene. For å tilby de reisende togreiser som er koordinert med øvrig kollektivtransport, inngår Jernbanedirektoratet rute- takst- og billettsamarbeidsavtaler med fylkeskommuner eller deres kollektivselskap. Vi bidrar også inn i arbeidet med byvekstavtaler og har et overordnet ansvar for at arbeidet med sikkerhet og beredskap innenfor jernbanesektoren er helhetlig.




| Bærekraftsmål | Transportpolitiske mål | Eksempler på aktiviteter i 2022 |
|---|---|--|
|  | Nullvisjon for drepte og hardt skadde | Jernbanedirektoratet har tett kontakt med ulike aktører i sektoren og Sikkerhetsforeningen for å følge utviklingen i risikobildet. Les mer på side 40. |
|  | Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet | For å bedre kundeopplevelsen, har Jernbanedirektoratet, sammen med aktørene i sektoren, utarbeidet en tiltaksplan for å oppnå bedre driftsstabilitet og håndtering av driftsavvik, samt en modell for hvordan Jernbanedirektoratet skal følge denne opp. Les mer på side 29. I 2022 ble AtBs enkeltbilletter utvidet i byvekstområdet Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal. Dette innebærer blant annet redusert pris med toget mellom Værnes og Trondheim sentrum. Les mer om resultater av arbeidet med rute-, pris- og billettsamarbeidsavtaler i 2022 på s. 34. På Østlandet er togtilbudet på de eksisterende InterCity-strekningene ryggraden i kollektivtransportsystemet mellom byområdene. Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet og foreslåttforbedringer i togtilbudet på tre InterCity-strekninger. |

Figur 5 Direktoratets bidrag til sosial bærekraft

3.3 Jernbanedirektoratets bidrag til økonomisk bærekraft

Transportinfrastruktur legger forutsetningene for store deler av samfunnsutviklingen, blant annet bosetningsmønsteret og etablering av arbeidsmarkedsregioner. Høy kapasitet og effektivitet i transportsystemet er videre en viktig betingelse for økonomisk utvikling. Jernbanen tilbyr reisende effektive pendlerruter og togdekning i rushtiden, og næringslivet sikker og miljøvennlig transport av varer og ressurser, hvor noen av dem er avhengig av jernbanen, som f.eks. tømmer og malm. Dette er transporter som bidrar til verdiskaping og sysselsetting. Jernbanedirektoratets viktigste bidrag til økonomisk bærekraft er å utrede og koordinere for en driftsstabil og sikker jernbaneinfrastruktur som gir reisende og næringslivet et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportalternativ.

Mer jernbane for pengene, effektiv ressursbruk, etterspørselsvekst og kapasitetsutfordringer er eksempler på hensyn som må tas, og utfordringer som må løses, når fremtidens jernbanetilbud skal utvikles. Jernbanedirektoratet støtter opp om og bidrar til forskning, utvikling og innovasjon innenfor kjerneområder som digital transformasjon, infrastruktur og kjøretøy, godstransport og logistikk, samt klima og miljø. For å utvikle kostnadseffektive løsninger med lavt fotavtrykk, må vi øke vår kompetanse og være en pådriver for mer effektiv ressursutnyttelse og økt sirkularitet i sektoren.

| Bærekraftsmål | Transportpolitiske mål | Aktiviteter i 2022 |
|---|--|---|
|  | <p>Mer for pengene</p> <p>Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet</p> <p>Effektiv bruk av ny teknologi</p> | <p>Jernbanedirektoratet har høsten 2022 igangsatt arbeidet med NTP 2025-2036 hvor det fokuseres bl.a. på å identifisere hvordan jernbanen kan utvikles med størst mulig lønnsomhet for samfunnet og hvordan driftsstabiliteten kan økes.</p> <p>Jernbanedirektoratet har ferdigstilt rapport «Rammebetingelser for gods på bane». Formålet med denne har vært å vurdere miljøstøtteordningen for gods, samt utrede nye tiltak som bedrer rammevilkårene for godstransport på jernbane.</p> <p>I KVU Nord-Norgebanen skal Jernbanedirektoratet vurdere hvordan en ny jernbane mellom Fauske og Tromsø kan bidra til å løse transportutfordringene i regionen</p> <p>Utvikling og bruk av ny teknologi er avgjørende for å utvikle jernbanen som en del av fremtidens transportsystem. Arbeidet med de tre nye konseptvalgutredningene for FRMCS, ATO og KVU GREEN på jernbane blir sentrale for ny teknologi på jernbanen.</p> |
|  | <p>Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet</p> | <p>Mobilitetstilbudet skal være inkluderende for alle grupper i samfunnet, uavhengig av økonomi, funksjonsevne eller alder. Jernbanedirektoratet leder Togggruppen for universell utforming, som består av øvrige virksomheter i jernbanesektoren og brukergrupper for funksjonshemmede. Les mer på side 33.</p> |
|  | <p>Effektiv bruk av ny teknologi</p> <p>Mer for pengene</p> <p>Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</p> | <p>Innstramminger i det nasjonale økonomiske handlingsrommet fordrer mer effektiv ressursbruk i samferdselssektoren og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur. KVU Nye kjøretøy som utreder hvordan en kan oppnå økt kapasitet i regiontogene, skal undersøke potensialet for å møte den fremtidig passasjervekst på Østlandet på en smartere og mer kostnad- og ressurseffektiv måte. Vi har et mål om å få mer jernbane for pengene, som også innebærer å utnytte og ta vare på det vi har på en best mulig måte.</p> |

Figur 6 Direktoratets bidrag til økonomisk bærekraft

3.4 Andre bærekraftsmål

Jernbanedirektoratets ansvarsområder og aktiviteter berører flere bærekraftsmål enn de som faller inn under målhierarkiet i NTP 2022-2033. Som statlig virksomhet og arbeidsgiver for 170 ansatte, jobber vi aktivt med å sikre mangfold gjennom rekruttering. Dersom det er kvalifiserte søkere med funksjonsnedsettelse, hull i CV-en eller innvandrerbakgrunn, skal vi innkalle minst én søker i hver av disse

gruppene til intervju (bærekraftsmål 10 «Mindre ulikhet» og 8 «Anstendig arbeid og økonomisk vekst»). Det søkes videre aktiv etter kvinnelige studenter til Norsk fagskole for lokomotivførere for å øke andel kvinner (bærekraftsmål 5 «Likestilling mellom kjønnene»). Jernbanedirektoratets lønnspolitikk skal sikre at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver, skal ha samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Jernbanedirektoratet har videre fokus på det fysiske og psykososiale arbeidsmiljøet, og ønsker å være en attraktiv arbeidsplass for alle (bærekraftsmål 8 «Anstendig arbeid og økonomisk vekst»). Jernbanedirektoratet har som mål å ha minst én lærling. Les mer om dette på side 55. Norsk fagskole for lokomotivførere er en del av direktoratets virksomhet og tilbyr en unik yrkesrettet utdanning med gode muligheter for trygg jobb (bærekraftsmål 4 «God utdanning»).

III Årets aktiviteter og resultater



Hovedutfordringene i sektoren

Utfordringene i jernbanesektoren har i stor grad vært bestemmende for aktiviteter og ressursbruk i Jernbanedirektoratet i 2022. Utfordringsbildet gjennom året, og direktoratets oppfølging av dette, er oppsummert i figuren under, og omtales nærmere under resultater og måloppnåelse.



Figur 7 Hovedutfordringene i sektoren i 2022 og Jernbanedirektoratets oppfølging (aktiviteter)

4 Resultater og måloppnåelse

Det overordnede målet for transpolitikken er et miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Jernbanedirektoratets rolle er å ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren, slik at vi sikrer samfunnet en effektiv, miljøvennlig og trygg jernbane.

I 2022 har vi gjennomført en omorganisering som hadde som mål å ivareta denne rollen på best mulig måte. Vi har jobbet med å videreutvikle oss som en profesjonell og krevende kjøper, satt i gang prosesser for å sikre bedre koordinering av ulike innsatsfaktorer på jernbanen, og videreført et godt samarbeid med øvrig kollektivtransport. I tillegg har vi fulgt opp det viktige arbeidet med høy sikkerhet på jernbanen, og bidratt til at klima- og naturmiljøhensyn og sårbarhet mot klimaendringer, ivaretas gjennom utvikling av jernbanetilbudet, og gjennom drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.

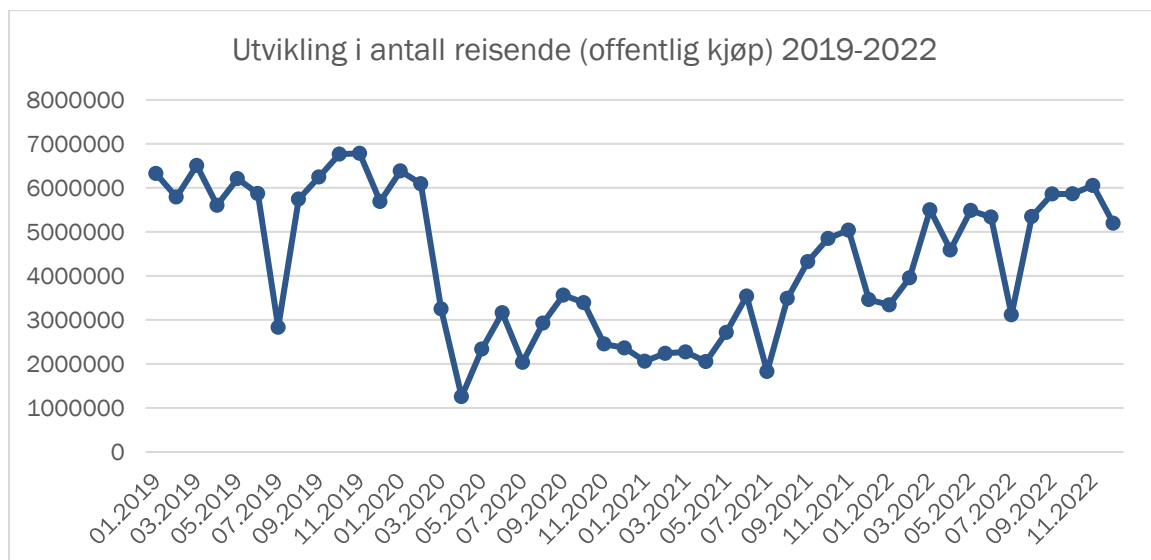
I det følgende gis en kort status, en beskrivelse av konkrete tiltak og resultater og en vurdering av måloppnåelse innenfor hvert av de syv styringsmålene våre.

4.1 Helhetlig og koordinert drift og utvikling av et attraktivt jernbanetilbud

4.1.1 Reiseaktiviteten tar seg opp, men er fortsatt lavere enn før pandemien

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

- Samlet sett økte antall togreisende med 48,5 prosent fra 2021 til 2022.
- For alle strekninger (minus Bergensbanen og Dovrebanen⁶) lå persontrafikken i hele 2022 på 81,5 prosent av 2019-nivå. I siste halvår 2022 lå persontrafikken på 87,9 prosent av samme periode i 2019.



Figur 8 Utvikling i antall reisende 2019-2022. Reisende på Bergensbanen og Dovrebanen er ikke inkludert, siden 2019-tallene ikke inkluderer dagtogene på disse strekningene.

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

Brutt ned på den enkelte trafikkavtale, ser bildet for 2022 slik ut (alle endringstall ift. samme periode i 2021):

Tabell 3 Trafikkavtaler

| 3. tertial 2022 | Trafikk-inntekter | Endring | Antall reiser | Endring | Passasjer-km | Endring |
|--|--------------------------|----------------|----------------------|----------------|---------------------|----------------|
| Trafikkpakke 1 (Go-Ahead Norge AS fra desember 2019) | 125 798 885 | 23 % | 1 950 189 | 32 % | 92 364 486 | 36 % |
| Trafikkpakke 2 (SJ Norge AS fra juni 2020) | 224 941 984 | 35 % | 1 064 318 | 27 % | 183 958 450 | 26 % |
| Trafikkpakke 3 (Vy Tog AS fra desember 2020) | 156 141 002 | 35 % | 753 105 | 13 % | 97 218 434 | 17 % |
| Vygruppen (direkte kjøp) | 822 826 427 | 3 % | 16 499 554 | 13 % | 332 094 979 | 11 % |
| Vy Gjøvikbanen (direkte kjøp) | 39 767 080 | 27 % | 596 338 | 22 % | 20 739 500 | 24 % |
| Totalt 2022 | Trafikk-inntekter | Endring | Antall reiser | Endring | Passasjer-km | Endring |
| Trafikkpakke 1 (Go-Ahead Norge AS fra desember 2019) | 339 760 522 | 46 % | 5 067 425 | 39 % | 194 587 344 | 25 % |
| Trafikkpakke 2 (SJ Norge AS fra juni 2020) | 620 575 248 | 59 % | 2 916 092 | 53 % | 535 299 256 | 70 % |
| Trafikkpakke 3 (Vy Tog AS fra desember 2020) | 520 163 990 | 84 % | 2 416 814 | 46 % | 329 708 473 | 67 % |
| Vygruppen (direkte kjøp) | 2 484 668 510 | 26 % | 45 842 956 | 50 % | 1 485 236 386 | 58 % |
| Vy Gjøvikbanen (direkte kjøp) | 106 247 576 | 41 % | 1 516 285 | 44 % | 54 709 144 | 62 % |

4.1.2 Kostnads- og fremdriftsutfordringer, samt feil i infrastrukturen har ført til utsettelse av tilbudsforbedringer

Tilstrekkelig infrastrukturkapasitet og togmateriell, samt avtaler med togoperatører, må være på plass før tilbudsforbedringer, det være seg flere persontogavganger eller bedre kapasitet for godstransporten, kan realiseres. Ny og økt infrastrukturkapasitet er spesielt tids- og kostnadskrevende, og legger ofte premissene for når en tilbudsforbedring kan gjennomføres.

Infrastrukturen i en effektpakke består av prosjekter og tiltak som i sum skal gi en tilbudsforbedring, for eksempel flere persontogavganger på en strekning, eller bedre kapasitet for godstrafikken.

Det har vært en negativ kostnads- og fremdriftsutvikling for flere av effektpakkene som er under planlegging og gjennomføring. Dette skyldes blant annet høy prisstigning i bygg- og anleggsbransjen, samt utfordringer i forsyningskjedene. Utviklingen har gitt økt risiko for forsinkelser og økte kostnader for både infrastruktur og togmateriell. Planlagt innføring av ERTMS på Nordlandsbanen fra Grong til Bodø og Gjøvikbanen fra Roa til Gjøvik måtte utsettes på grunn av forsinkelser i ombygging av kjøretøy. Det knytter seg videre høy risiko til fremdrift og kostnader i flere av de øvrige effektpakkene som følge av forsinkelser i innføringen av ERTMS. I tillegg førte feil på infrastrukturen i desember til utsettelse av planlagte tilbudsforbedringer på Østfoldbanen.

11. desember 2022 åpnet Follobanen med avganger hvert tiende minutt mellom Oslo S og Ski stasjon, og en reisetid på rundt 11 minutter. Grunnfrekvensen for lokaltogene på gamle Østfoldbanen økte fra dette tidspunkt fra to til fire avganger i timen. To uker etter åpning ble det oppdaget varmeutvikling og røyk i tekniske anlegg, noe som medførte at Follobanen måtte stenge. Dette resulterte umiddelbart i et dårligere togtilbud for de reisende på Østfoldbanen, og usikkerhet om når det forbedrede togtilbudet kunne iverksettes igjen. Hendelsen på Follobanen er gjenstand for både intern (i Bane NOR) og ekstern granskning for å finne årsakssammenhenger, identifisere læringspunkter og forhindre at dette skjer igjen.

Ved utgangen av 2022 er det, som følge av de samme årsakene som nevnt over, fortsatt høy risiko knyttet til kostnader og fremdrift i flere effektpakker og enkeltprosjekter. Økte kostnader og forsinkelser vil trolig få konsekvenser for avtalte forbedringer i togtilbudet, og kan medføre utsatt oppstart av nye effektpakker.

Som nevnt tidligere, er transportetterspørselen ennå ikke tilbake på nivået før pandemien, og det er usikkert hvor sterk etterspørselen vil bli de kommende årene. Denne usikkerheten, i kombinasjon med økte kostnader, gjør at den samfunnsøkonomiske nytten i effektpakkene reduseres. Med redusert nytte i effektpakkene, svekkes også begrunnelsen for gjennomføring.

4.1.3 Nye kjøretøy satt i bestilling

I 2022 ble nummer 149 av 150 bestilte Flirt-togsett levert. Blant disse er 14 bimodale kjøretøy⁷ som er satt i trafikk på Trønderbanen. Videre er nye lokal- og regiontogkjøretøy satt i bestilling fra Alstom, med høyere kapasitet, bedre komfort og større driftssikkerhet enn kjøretøyene som benyttes i dag. 30 lokaltogkjøretøy ble bestilt i januar 2022, mens kontrakt for levering av ytterligere seks nye lokaltogkjøretøy og 19 nye regiontogkjøretøy ble inngått i februar i 2023. Kontrakten inneholder også opsjon for levering av ytterligere 145 togsett. Første kjøretøy er avtalt å komme til Norge for testing medio 2024, og er planlagt satt i drift i 2025. De nye lokal- og regiontogkjøretøyene er viktige for en rekke planlagte tilbudsforbedringer, og den generelle driftsstabiliteten i togtilbudet.

Alstom varslet i august 2022 Norske tog om mulig force majeure og 12 ukers forsinkelse i forhold til opprinnelig plan for levering. Forsinkelser i leveransen kan ha konsekvenser for tidspunkt for innføring av en rekke tilbudsforbedringer, stabilitet i togtilbudet og gjennomføringen av ERTMS-prosjektet. Ved utgangen av 2022 vurderes denne risikoen imidlertid som begrenset. Selv om sikkerhetsmarginen er noe redusert, er det etter dette ikke er varslet om ytterligere forsinkelser,

Det pågår også en konkurranse om å erstatte dagens fjerntogmateriell. I 2022 ble fire leverandører kvalifisert for å delta i konkurransen om å levere nye fjerntog. Hovedanskaffelsen vil være 17 togsett. I februar 2023 ble Stadler tildelt kontrakten av Norske tog. Første tog skal settes i trafikk i 2026.

I 2022 ble to av Nordlandsbanens fem lokomotiver (Di4) som er stilt til rådighet for SJ Norge, tatt ut av drift for gjennomføring av nødvendig tyngre vedlikehold og montering av ERTMS-utstyr. De tre gjenværende lokomotivene er tilstrekkelig for å drifte dagens dag- og nattogtilbud på Nordlandsbanen, men da uten lokomotiv i reserve. Siden det dreier seg om gamle lokomotiv som har overskredet sin tekniske levetid, gir dette en sårbar materiellsituasjon på Nordlandsbanen, med risiko for å måtte kjøre buss for tog på enkelte avganger dersom det oppstår feil på lokomotivene.

Norske tog har tidligere hatt en forespørsel i leverandørmarkedet for å leie lokomotiver frem til nye fjerntogkjøretøy tas i bruk. Denne forespørselen kom det ingen tilsvar på, da fem lokomotiver i en så begrenset tidsperiode anses som lite interessant for potensielle leverandører. Denne prosessen avdekket dessuten at det vil være utfordrende å anskaffe lokomotiver med tilstrekkelig togvarme for norske klimatiske forhold.

I perioden frem til det tilføres nye kjøretøy til Nordlandsbanen, vil Norske tog vurdere avbøtende tiltak på Di4-lokomotivene for å opprettholde en akseptabel driftsstabilitet. Videre vil Norske tog, i samarbeid med SJ Norge, se på bedre samordning av anskaffelse av reservedeler, feilretting og vedlikeholdsaktiviteter slik at lokomotivene får kortere tid på verksted. Tilgangen til reservekjøretøy forventes å bli vesentlig bedre når

⁷ Kjøres på elektrisitet på elektrifiserte strekninger, og diesel på ikke-elektrifiserte strekninger.

alle fem lokomotiver har fått montert utstyr til ERTMS, og har gjennomgått det planlagte tunge vedlikeholdet. Nordlandsbanen skal etter planen få ERTMS i slutten av 2024.

4.1.4 Fortsatt lønnsomhetsutfordringer for godstogselskapene

Godstrafikken har hatt en positiv utvikling gjennom 2022, og det er etablert flere nye tilbud gjennom året. Det gjelder også i det konkurranseutsatte markedet for kombitransport⁸, med nye tilbud både nasjonalt og internasjonalt.

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

| Segment | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Økning 2019-2022 | Økning 2021-2022 |
|---|-------|-------|-------|-------|---------------------|---------------------|
| Kombi- og vognlast | 5 079 | 5 126 | 6 116 | 6 320 | 24,4 % | 3,3 % |
| Tømmer- og flistog | 730 | 689 | 996 | 1 159 | 58,9 % | 16,4 % |
| Malm og mineraler | 1 371 | 1 596 | 1 569 | 1 515 | 10,4 % | -0,03 % |
| Andre gods- og industritog ⁹ | 648 | 633 | 324 | 210 | -67,6 % | -35,3 % |
| Alle godstog | 7 828 | 8 043 | 9 005 | 9 203 | 17,6 % | 2,2 % |

Tabell 5 Utvikling i mengde transportert gods (brutto million tonn)

| Segment | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Økning 2019-2022 | Økning 2021-2022 |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|---------------------|
| Kombi- og vognlast | 1 042 | 986 | 1 134 | 1 123 | 7,8 % | -1,0 % |
| Tømmer- og flistog | 246 | 277 | 374 | 368 | 49,8 % | -1,7 % |
| Malm og mineraler | 309 | 329 | 329 | 340 | 9,9 % | 3,1 % |
| Andre gods- og industritog | 148 | 191 | 146 | 103 | -30,6 % | -29,6 % |
| Alle godstog | 1 745 | 1 783 | 1 984 | 1 933 | 10,8 % | -2,5 % |

Selv om gods på jernbane har utviklet seg positivt de siste årene, har det vist seg å være økonomisk utfordrende å drive i dette segmentet. Dette var også bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet i 2019 besluttet å innføre en midlertidig miljøstøtteordning for godstransport på jernbane. Målet var å styrke jernbanens konkurransevne i påvente av realisering av godstiltak i NTP, og bidra til overføring av gods fra vei til bane. Støtteordningen omfatter kommersiell godstransport på norsk jernbane innen kombinerte transporter og vognlasttransporter. Ordningen gjaldt i første omgang for tre år, til og med 2021, men ble høsten 2022, etter anbefaling fra Jernbanedirektoratet, forlenget i to år, frem til juni 2023.

⁸ Kombitransport på bane innebærer frakt av gods, typisk forbruksvarer, på lastbærere som containere og semihengere. Dette krever en infrastruktur bestående av en terminal med laste-/lossespor, løftekapasitet for de ulike lastebærerne, samt større eller mindre depoter for oppsamling og eventuelt lagring av lastbærere.

⁹ «Andre godstog» er gjerne ad-hoc bestilte ruter, mens «Andre industritog» bl.a. er flydrivstofftog, syretog, pukk- og svilletog.

Tabell 6 Utbetalt godsstøtte per selskap i perioden 2019-2022

| Godsselskap | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| CargoNet | 39 336 312 | 53 998 013 | 56 420 724 | 55 239 410 |
| Green Cargo | 20 471 933 | 28 566 284 | 31 721 090 | 33 934 532 |
| Grenland Rail | 0 | 122 835 | 1 109 998 | 602 166 |
| Hector Rail | 100 488 | 140 317 | 195 578 | 163 066 |
| OnRail | 0 | 0 | 467 890 | 2 275 896 |
| Tågåkeriet AB | 91 267 | 84 995 | 84 720 | 84 930 |
| Sum | 60 000 000 | 82 912 444 | 90 000 000 | 92 300 000 |

Lønnsomheten til godstogselskapene presses nå ytterligere av høye strømkostnader, økte infrastrukturavgifter og dårlig punktlighet. Det viser seg også å være utfordrende å holde på markedsandelene i påvente av bygging av tiltak identifisert i NTP, primært økt kapasitet i infrastrukturen og effektivisering/reduerte kostnader i terminaldriften.

Green Cargo ut av det norske markedet

31. oktober 2022 meddelte det svenskbaserte selskapet Green Cargo at det trekker seg ut av det norske markedet, etter å ha drevet i Norge siden 2016. Til tross for god vekst i transportert gods, har Green Cargo opplevd en sterk kostnadsøkning som, ifølge selskapet, har svekket lønnsomheten i betydelig grad. Selskapet hadde til sammen syv ruteleier for intermodal godstrafikk, med en markedsandel for denne type transport på ca. 30 prosent. I ettertid har de gjenværende to selskapene i dette markedet, det relativt nystartede OnRail og landets største transportør av gods på bane, CargoNet, overtatt samtlige ruteleier som Green Cargo etterlater seg.

4.1.5 Jernbanedirektoratet skal jobbe for å sikre nødvendig samhandling og koordinering

Jernbanedirektoratet skal jobbe for å skape et attraktivt togtilbud i markeder der jernbanen har sine største fortrinn, og utvikle jernbanen med utgangspunkt i kundens behov. Direktoratet har ansvar for å gjøre gode samlede vurderinger på tvers av sektoren, og skal sikre nødvendig samhandling og koordinering blant aktørene for å nå målene for jernbanen. Dette går til kjernen av direktoratets oppdrag om å være «navet» i jernbanesektoren, og er helt avgjørende for at vi skal levere på NTP-målene om «mer for pengene» og «enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet». Ved utgangen av 2022 er det fortsatt høy risiko knyttet til koordinering og samhandling i sektoren, og da særlig i tilknytning til enkelte av effektpakkene. Konsekvensen er økt risiko for realisering av avtalte tilbudsforbedringer i henhold til tid og kost.

For å styrke vårt arbeid med helhetlig og overordnet koordinering av sektoren og jernbanens rolle i transportsystemet, ble en egen avdeling for sektorsamordning etablert ved omorganiseringen. Avdelingen koordinerer, kvalitetssikrer og utarbeider leveranser til NTP, og har ansvar for den samlede oppfølgingen av effektpakkene.

Direktoratet har også i 2022 brukt betydelige ressurser på å være en krevende kjøper. Målet er å inngå gode avtaler for å sikre et tilstrekkelig togtilbud i en tid med usikkerhet om trafikkutviklingen, samt å følge opp fremdriften i effektpakkene. Videre er det et mål å sikre tilgang på nok og riktig materiell, samt å utrede forbedringer i rammebetingelsene for godsnæringen. Dette er nærmere omtalt under.

Selv om det har vært god innhenting av trafikken opp mot 2019-nivå, har det vært nødvendig å inngå tilleggsavtaler med togoperatørene for å opprettholde et tilstrekkelig tilbud. Tilleggsavtalene dekket togselskapenes økonomiske tap som følge av pandemien, og opphørte 30. juni 2022.

I reforhandlingene av eksisterende trafikkavtaler (gjeldende fra 1. juli 2022), har Jernbanedirektoratet lagt vekt på langsiktig bærekraft i avtalene. De største endringene i reforhandlingene er nye leveranseforpliktelser, inntektskompensasjon dersom trafikkinntektene blir lavere enn i opprinnelig pristilbud, og bonus dersom togoperatørene klarer å hente tilbake de reisende. I tillegg er nytt rutetilbud for rutetermin 2023 avtalt, der både materiellsituasjonen og redusert etterspørsel på fjerntogstrekningene etter pandemien er hensyntatt. Det er også lagt inn en fleksibilitet i de reviderte avtalene dersom markedssituasjonen skulle endre seg.

For enkelte strekninger vurderes det en gradvis innføring av de planlagte tilbudsforbedringene som togoperatørene har forpliktet seg til å gjennomføre i avtaleperioden. Tilbudsforbedringene er omgjort til opsjoner som Jernbanedirektoratet kan utløse ut fra markedsfurutsetningene. Jernbanedirektoratet har i 2022 jobbet med å avklare forutsetninger for ny trafikkavtale med Vygruppen på Østlandet for 2023. Avtalen med Vygruppen ble inngått før trafikkstart i desember 2022.

Arbeidet med direktetildeling av trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2 pågikk for fullt gjennom mesteparten av 2022. Jernbanedirektoratet valgte Vygruppen som foretrukken forhandlingspart for Østlandet 1, mens Flytoget er valgt som foretrukken forhandlingspart i Østlandet 2. Etter årsskiftet ba Samferdselsdepartementet direktoratet om også å vurdere en samlet tildeling til Vygruppen. Etter forhandlinger med Flytoget og Vygruppen, besluttet Jernbanedirektoratet i mars 2023 å inngå avtale med Vygruppen om å kjøre persontog på hele Østlandet.

Omtale av øvrige trafikkavtaler:

| | |
|---|---|
| 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 2022 hadde Flytoget i overkant av 5,3 millioner reisende, en økning på hele 124 prosent fra 2021, men likevel en nedgang på 20 prosent fra 2019. 2022-tallet tilsvarer en markedsandel på 27,8 prosent på reiser til og fra Oslo Lufthavn. Jernbanedirektoratet har også i 2022 kompensert Flytoget AS for deler av de tapte billettinntektene gjennom tilleggsavtaler med selskapet. |
| Trafikkavtalen med SJ AB om Stockholmstrafikken | Fra desember 2022 ble det etablert et forbedret rutetilbud Oslo-Stockholm, med en økning fra to til fem daglige avganger hver vei. Tilbudet er basert på statlig kjøp på norsk side med en forutsetning om at avgangene kjøres til/fra Stockholm. De fleste avganger kjøres med moderne Snabbtåg med rask framføringstid og høy komfort. |
| Trafikkavtale med Trafikverket om Ofotbanen | Jernbanedirektoratet og Trafikverket har gjennom en egen samarbeidsavtale forpliktet seg til å samarbeide om å kjøpe grenseoverskridende persontogtilbud på Ofotbanen. 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, som driftes av Vy Tåg AB, utgjør to daglige avganger i hver retning. Avtalen med Vy Tåg AB varer til ruteterminskiftet i desember 2024. |

Tettere oppfølging av selskapene på jernbanen for å sikre tilbudsforbedringer

Utfordringer knyttet til kostnads- og fremdriftsutviklingen i flere effektpakker gir økt risiko for utsettelse av avtalte tilbudsforbedringer. Utfordringer med materiell og alvorlige feil på infrastrukturen gir økt risiko for driftsforstyrrelser som påvirker punktlighet og regularitet i det eksisterende togtilbudet. I 2022 har direktoratet derfor prioritert arbeidet med tettere oppfølging av virkemiddelselskapene for å tydeliggjøre roller og ansvar og kartlegge risiko, mulige konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak.

Samferdselsdepartementet ga i november 2022 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utvikle et mer helhetlig system for håndtering av risiko med utgangspunkt i effektpakkene. Målet er å mer løpende fange opp risiko og endring i risiko, se helheten og sammenhenger i den enkelte effektpakke og mellom effektpakkene, og på basis av dette iverksette nødvendige tiltak raskt for å minimere negative konsekvenser.

Mer krevende kjøper overfor Bane NOR

Ny avtalestruktur mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR ble innført i januar i 2022, og består av to avtaler:

- en hovedavtale (A1) som omhandler generelle bestemmelser for begge avtaler, tilgang til eksisterende infrastruktur og utredninger, og
- en avtale (A2) om ny og endret infrastruktur.

Sistnevnte omfatter 20 effektpakker basert på tabellene 12.1 og 12.2 i NTP 2022-2033. I tillegg ble det i 2022 inngått avtaler om tre effektpakker som innebærer at Bane NOR skal beregne kostnader som kan inngå i grunnlaget for prioritering i NTP 2025-2036.

Bane NOR har i ny avtalestruktur frihet til å identifisere infrastrukturløsninger, prioritere rekkefølge på prosjekter og tiltak i effektpakkene, så lenge avtalefestede krav om togtilbud og tidspunkt for ibrugtagelse nås. Et sentralt virkemiddel i det nye avtalesystemet er at det avtales fastpris for alle prosjekter som er i byggefase. Avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om utvikling av infrastrukturen er svært langsiktige, og det er for tidlig å kunne vurdere hvilke effekter det nye avtalesystemet har gitt etter kun ett år.

Gjennom 2022 har det vært arbeidet med å etablere nye roller, grensesnitt og prosesser som støtter opp under det nye avtalesystemet. Dette arbeidet vil fortsette i 2023.

Jernbanedirektoratet har iverksatt særskilt oppfølging av enkelte effektpakker for tettere å følge opp status, kartlegge risiko og mulige konsekvenser, og ikke minst utfordre Bane NOR på alternative løsninger og vurdere mulighetsrommet for realisering av avtalte tilbudsforbedringer. Gjennom den særskilte oppfølgingen avklares det om vi gjennom våre virkemidler kan bidra til å redusere risiko eller konsekvenser.

For effektpakkene ERTMS og bedre nettdekning er særskilt oppfølging avtalefestet. I 2022 er det satt i gang tilsvarende særskilt oppfølging av effektpakker som av Bane NOR vurderes å ha høy risiko for måloppnåelse. Dette gjelder innføring nye tog på L1 og L2, og flere tog på Østfoldbanen (Sandbukta–Moss–Såstad).

I tillegg er det etablert faste møtearenaer mellom Bane NOR og direktoratet for å kartlegge og følge opp risiko.

Materielltilgangen som reflekterer tilbudsutviklingen på kort og lang sikt

Jernbanedirektoratet skal vurdere fremtidig kjøretøybehov opp mot planlagte tilbudsforbedringer og utfasing av gammelt materiell, og utarbeide gode beslutningsgrunnlag for Samferdselsdepartementet for anskaffelser av nytt togmateriell. Gjennom innfasing av nye tog skal Jernbanedirektoratet sørge for at kjøretøyflåten vokser og møter fremtidig materiellbehov.

Våren 2022 ble det arbeidet med et beslutningsgrunnlag for opsjonsutløsning på flere lokaltogkjøretøy. Grunnlaget ble levert til Samferdselsdepartementet våren 2022. I 2022 har vi også arbeidet med andre store kjøretøyprosjekter. Alle disse prosjektene blir fulgt opp som del av den etablerte programstrukturen for anskaffelse og implementering av kjøretøy, og gjennom en god dialog om fremdrift, kostnad og kvalitet.

Med utgangspunkt i prioriteringer i NTP 2022-2033, har direktoratet inngått avtale med Bane NOR om en effektpakke på fire relasjoner der jernbanen kan bidra med overføring fra vei til bane og dermed reduserte utslipp. Viktige tiltak i denne effektpakken er forlengelse og bygging av nye kryssingsspor, samt å øke kapasiteten og effektivisere driften på noen av de viktige godsterminalene.

Jernbanedirektoratet har sammen med godsnæringen utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for godstransport på bane og foreslått tiltak for å bedre rammevilkårene. I rapporten, som ble overlevert Samferdselsdepartementet i juli 2022, ble det blant annet anbefalt å se nærmere på mulige endringer i ruteleieprioriteringene og tiltak for bedre tilrettelegging for avvikling av godstrafikken ved planlagte sporbrudd, samt å vurdere ytterligere tiltak for gods som del av arbeidet med neste transportplan. En videreføring av miljøstøtteordningen i 2022 og 2023 var også en av anbefalingene. I etterkant av dette søkte departementet om, og fikk godkjent av EFTAS overvåkningsorgan ESA, en forlengelse av støtteordningen med to år, frem til juni 2023.

I rapporten anbefalte direktoratet også å gjennomføre en oppdatert evaluering av miljøstøtteordningen som grunnlag for å vurdere en ytterligere videreføring av ordningen. Anbefalingen ble fulgt opp av Samferdselsdepartementet i tildelingsbrevet for 2023, der direktoratet er bedt om å foreslå hvordan støtteordningen bør følges opp etter at ordningen utløper i juni 2023.

4.1.6 Vurdering av måloppnåelsen: Bærekraft i trafikkavtalene, behov for forbedringer i avtalesystemet med Bane NOR

Vårt overordnede mål i forhandlinger med togselskapene er å gi de reisende et bedre togtilbud og legge til rette for mer sømløse reiser sammen med øvrig kollektivtrafikk – til en lavest mulig pris for det offentlige. Under og i etterkant av pandemien, har det vært nødvendig å sikre et «bærekraftig togtilbud» i en tid med vesentlig lavere trafikk og usikkerhet om den fremtidige trafikkutviklingen. Forhandlingene om både nye tilleggsavtaler og deretter endrede betingelser i eksisterende trafikkavtaler har vært krevende, men direktoratet mener de endrede betingelsene har bidratt positivt til samlet måloppnåelse innenfor dette styringsmålet.

Etter å ha virket i ett år, er det etter vår vurdering for tidlig å slå fast hvilke effekter det nye avtalesystemet mellom direktoratet og Bane NOR har hatt, og dermed hvilken innvirkning det har hatt på samlet måloppnåelse. Både vi og Bane NOR er enige om at det er behov for å videreutvikle samhandlingen internt og mellom virksomhetene og vurdere forenklinger i avtaleprosessene, samt arbeide med informasjonsdeling. Dette vil bli fulgt tett opp i 2023.

På materiellsiden har det i 2022, gjennom mindre justeringer av flåten, vært mulig å stille tilstrekkelig med materiell for å gjennomføre løpende tilbudsforbedringer. Vi vil i tiden fremover, sammen med Bane NOR og Norske tog, fortsette arbeidet med å videreutvikle programmet for kunde- og tilbudsrevet endring av kjøretøyflåte og infrastruktur for å sikre at planlagte tilbudsforbedringer, ferdigstilling av ny infrastruktur og tilgang på materiell henger godt sammen.

4.2 God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

Tilbudsforbedring er mer enn bare flere tog

Til tross for at reiseaktiviteten fortsatt er noe lavere enn i 2019, ble det i løpet av 2022 innført små og store tilbudsforbedringer over hele landet. Nedenfor gis en kort omtale av gjennomførte tilbudsforbedringer.

| | |
|--|---|
| Trafikkkpakke 1 Sør (Go-Ahead Norge): | Økt frekvens fra 60- til 30-minutters intervall på <i>Jærbanen</i> lørdager og søndager var planlagt gjennomført i 2021, men ble utsatt pga. pandemien. Tilbudsforbedringen ble implementert i full skala første kvartal 2022. |
| Trafikkkpakke 2 Nord (SJ Norge): | <i>Dovrebanen</i> : Økning i frekvens på fjerntog (Oslo–Trondheim), og nytt stopp på Kvittfjell stasjon. <i>Trønderbanen og Rørosbanen</i> : Nye bimodale togsett (type 76) satt i drift, med vesentlig økt kapasitet, høyere komfort og universell utforming. Økning fra «2-timer» til «1-timesintervall» kveldstid på Trønderbanen. |
| Direktekjøpsavtaler (Vy gruppen og Vy Gjøvikbanen) | Tilbudsforbedringer på <i>Østfoldbanen</i> ble realisert ved ruteplanskiftet, fram til <i>Follobanen</i> stengte. Etter stengingen ble det innført en midlertidig ruteplan tilpasset kapasiteten på strekningen. Planlagt tilbudsforbedring (innføring av timesintervall mellom Jaren og Gjøvik) på <i>Gjøvikbanen</i> som følge av ferdigstilling av effektpakke for strekningen er bestilt av Vy Gjøvikbanen. Driftsstart er imidlertid utsatt som følge av at et tilstrekkelig antall kjøretøy er bygget om til at nytt signalanlegg (ERTMS) kan tas i bruk. Det er midlertidig gjennomført noen tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen, bl.a. ny avgang tilrettelagt for arbeidspendling til Gjøvik. |
| Fjerntogstrekninger | I 2022 ble det bygd om vogner med nye liggestoler på alle fjerntogstrekninger i Norge. Dette er et populært supplement til sovevognene, og gir de reisende som ikke ønsker egen kupé tilgang til et bedre og mer komfortabelt alternativ på nattogene. |

Etter hvert som tilbudsforbedringer i en effektpakke ferdigstilles, skal effekten av disse i henhold til rapporteringskravene fra Samferdselsdepartementet, rapporteres som endring i gjennomsnittlig reisetid. I 2022 utarbeidet Jernbanedirektoratet en metode som sikrer sammenlignbarhet på tvers av prosjekter/effektpakker med varierende grad av kompleksitet og geografisk beliggenhet. Reisetidsbesparelsen beregnes som endring i ombordtid og ventetid mellom rutetabellen som forelå året før ferdigstilling av effektpakken, og rutetabellen som foreligger året etter ferdigstilling.

I 2022 ble tre effektpakker realisert helt eller delvis. Tabell 7 viser endring i reisetid og ventetid som følge av tilbudsforbedringer knyttet til nytt dobbeltspor Oslo–Ski (Follobanen), dobbeltspor Venjar–Eidsvoll, og plattform- og krysningssportiltak på Gjøvikbanen.

Follobanen: Det er tatt utgangspunkt i linjene R21, R22, R23 (R23 er ikke med i sammenligningsgrunnlaget/referansen) og R20. Beregningene ble gjort før banen ble stengt (banen ble åpnet igjen 5. mars 2023).

Tilbudsforbedringer Gjøvikbanen: Tilbudsforbedringen påvirker linjene R31 (Oslo S–Jaren) og RE30 (Oslo S–Gjøvik). Tilbudsforbedringene skulle også gitt timesintervall på linje RE30 (opp fra avgang annenhver time), men dette er utsatt på grunn av forsinkelsene knyttet til ERTMS.

Dobbeltspor Venjar–Eidsvoll: Det finnes ikke et sammenligningsgrunnlag i tilbudsboka¹⁰ fordi det kun er deler av prosjektet som er ferdigstilt (Venjar–Eidsvoll og ikke Venjar–Eidsvoll–Langset).

Tabell 7 Oppsummering av endring i gjennomsnittlig reisetid

| År | Effektpakke | Endring ombordtid iht. tilbudsboka (tilbudsbeskrivelse) | Realisert endring ombordtid grunnrute | Realisert endring ombordtid rush | Endring ventetid iht. tilbudsboka (tilbudsbeskrivelse) | Realisert endring ventetid grunnrute | Realisert endring ventetid rush |
|------|--|---|---------------------------------------|----------------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------|
| 2022 | Follobanen (relasjon Oslo S–Ski) | -10 min | -11 min | -12 min | – | -3,6 min | -2,1 min |
| 2022 | Tilbudsforbedringer Gjøvikbanen ¹¹ (relasjon Oslo S–Nittedal) | – | – | – | -5 min | -3 min | – |
| 2022 | Dobbeltspor Venjar–Eidsvoll (relasjon Oslo S–Hamar) | – | -1,4 min | -0,9 min | – | – | – |

4.2.1 Punktlighet og regularitet er under sektormålet

Målet for punktlighet er at 90 prosent av togene skal være i rute ved ankomst til endestasjonen. I 2022 ble de samlede resultatene 87,8 prosent for persontog, og 76,2 prosent for godstog. I 2020, 2021 og første tertial 2022 ble målene for punktlighet nådd, men da gikk det samtidig færre tog og med langt færre passasjerer som følge av pandemien. Siste halvdel av 2022 var i særlig grad preget av utsettelse av Follobanen og strømstans i Romeriksporten. Andre årsaker til at punktligheten har gått ned, er jordfeil og nedringing av kontaktledninger, flere feil på togene og andre feil forårsaket av tilstanden i infrastrukturen.

¹⁰ Tilbudsboken oppsummerer og beskriver mulig trinnvis utvikling av togtilbudet iht. gjeldende Nasjonal transportplan. Det er også tatt høyde for tilbudsforbedringer i avtaler mellom Jernbanedirektoratet og persontrafikkoperatører.

Tilbudsforbedringene omtalt i Tilbudsboka er basert på rutemodeller og nødvendige innsatsfaktorer. De viktigste innsatsfaktorene for implementering av nytt tilbud er tilstrekkelig transportkapasitet, kjøretøy og hensettingskapasitet

¹¹ Tilbudsboken beskriver en endring i ventetid fra avgang/ankomst Oslo S omtrent hvert 40. minutt til avgang/ankomst Oslo S vekselvis hvert 20. og 40. minutt. Dette gir i utgangspunktet en reduksjon i ventetid på 5 minutt, men ettersom det tidvis gikk avganger hyppigere enn hvert 40. minutt i referansen, så blir den realiserte reduksjonen kun 3 minutt.

Tabell 8 Punktlighet, oppetid, og regularitet i perioden 2018-2022

| Parameter | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Mål 2022 ¹² |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| Oppetid | 98,8 % | 99,0 % | 99,3 % | 99,1 % | 98,8 % | 99,1 % |
| Regularitet | 96,2 % | 96,6 % | 93,9 % | 95,2 % | 95,1 % | 97,7 % |
| Punktlighet Persontog (alle) | 88,7 % | 89,2 % | 92,7 % | 90,3 % | 87,8 % | 90,0 % |
| Punktlighet Flytoget (ankomst Gardermoen) | 93,7 % | 94,3 % | 96,7 % | 94,8 % | 92,5 % | 96,0 % |
| Punktlighet Godstog | 73,1 % | 78,2 % | 82,2 % | 79,9 % | 76,2 % | 90,0 % |

Målet for regularitet er at 97,7 prosent av planlagte tog skal kjøres. Innstillinger grunnet planlagt vedlikeholdsarbeid er ikke inkludert. I 2022 ble det samlede resultatet 95,1 prosent, et resultat som er lavere enn årene før pandemien. I perioden 2017-2021 ble hvert år i gjennomsnitt om lag 40 000 togavganger innstilte på grunn av planlagt arbeid, i overkant av 70 prosent av alle innstillinger. I 2022 var antallet innstillinger på grunn av planlagt arbeid i overkant av 46 000 tog. Selv om disse innstillingene i hovedsak erstattes av alternativ transport, utgjør dette en vesentlig ulempe for de reisende.

4.2.2 De største utfordringene for kundetilfredsheten er punktlighet og avvikshåndtering

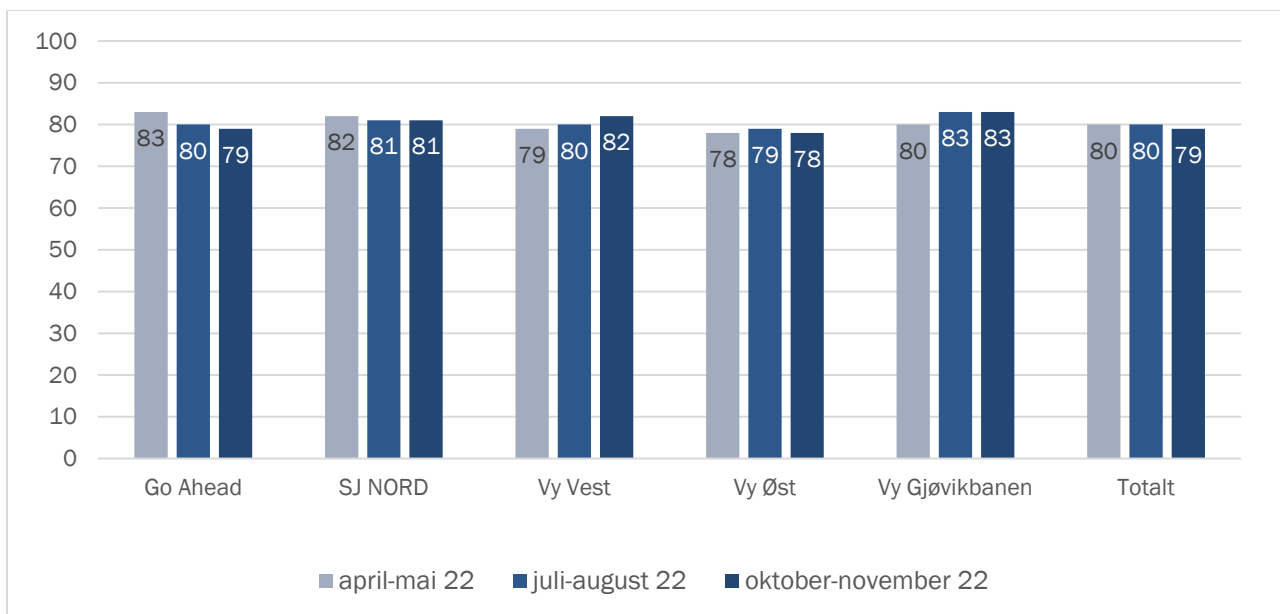
En vesentlig faktor for høy kundetilfredshet er at toget kommer og går når det skal. For at toget skal være konkurransedyktig, er det derfor avgjørende at det blir færre avvik, og at kvaliteten på kundeinformasjonen er god. Planlagte avvik må gjennomføres med høy grad av kundefokus. Når toget først er forsinket eller innstilt, skal kundene få rask informasjon om situasjonen og hvordan de kan fullføre reisen sin.

2022 var utfordrende, med mange driftsavvik som har påvirket punktligheten, særlig rundt Oslo. Manglende informasjon ved avvik trekker kundetilfredsheten ned. Ifølge kundetilfredshetsundersøkelsen¹³ er rundt 40 prosent tilfreds med håndteringen av forsinkelser, mens 53 prosent er fornøyd med informasjonen de får. Når togene først er i rute, viser kundeundersøkelsen at togpassasjerene er godt fornøyd med informasjonen de får, servicen om bord, komfort og renhold.

Undersøkelsen viser også at reisende som ikke oppleve avvik stort sett var fornøyd på tvers av togoperatørene i 2022. Ettersom undersøkelsen ble gjennomført for første gang sommeren 2021, har vi ikke resultater fra perioden før pandemien å sammenligne med.

¹² Tildelingsbrevet for 2022, «Mål i NTP».

¹³ Jernbanedirektoratet gjennomfører kundetilfredshetsundersøkelser blant togreisende i Norge. I 2022 ble måten denne måles på, endret. Nå er den basert på seks spørsmål innenfor områder vi vet er viktige for de reisende: renhold, informasjon på toget, ombordpersonalet, informasjon ved avvik, opplevd punktlighet og alt i alt tilfredshet. Resultatet vises som en indeks (0-100). Alt over 70 poeng regnes som et godt resultat. Undersøkelsen er utviklet sammen med aktørene i sektoren og gjennomføres fire ganger i året – for første gang har vi en felles undersøkelse som gjør at resultatene kan sammenliknes på tvers av togselskaper.



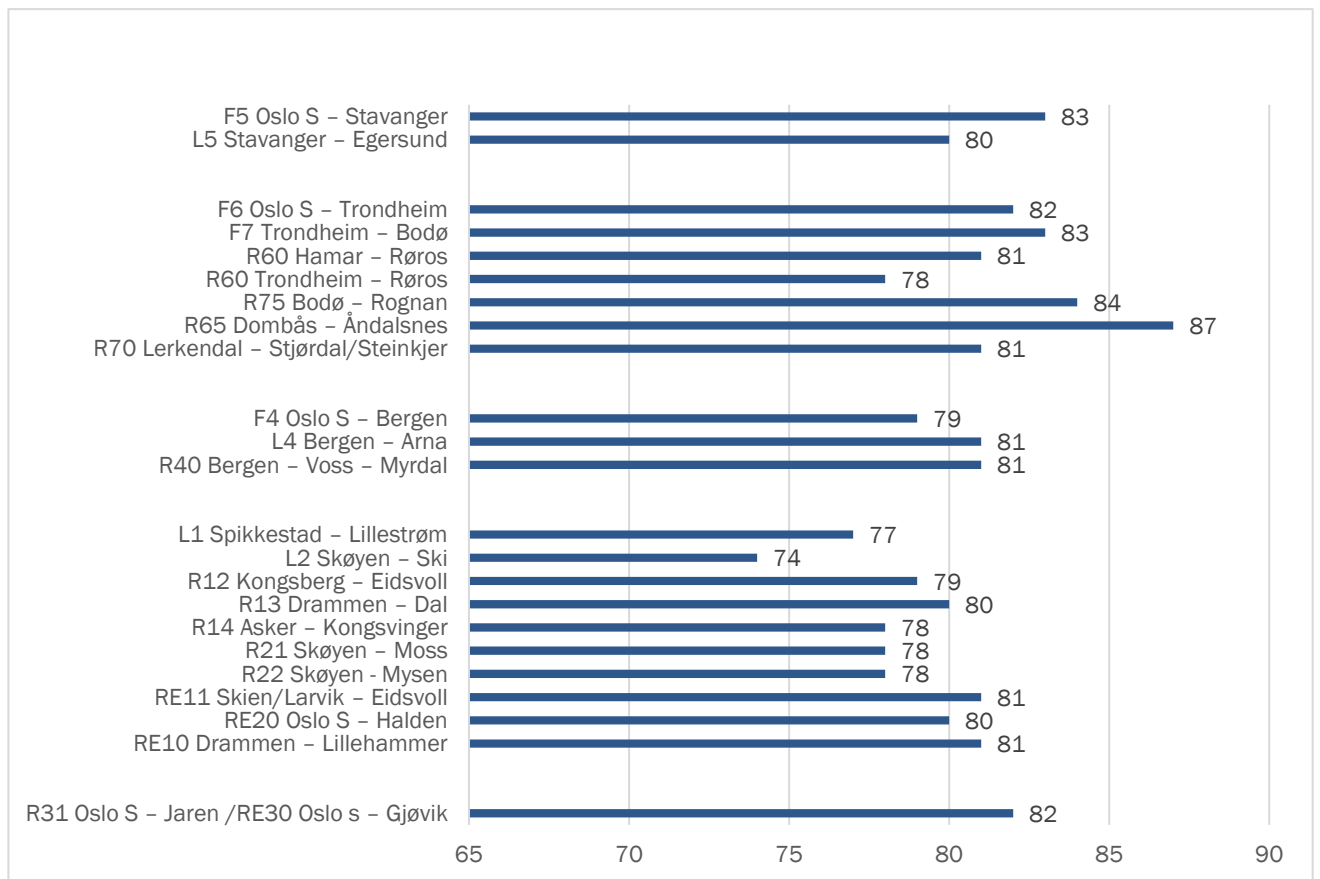
Figur 9 Kundetilfredshet på tvers av togselskapene i 2022

Figurene 9-11 viser kundetilfredshet for 2022 både på tvers av togselskaper og for den enkelte strekning. Resultatene er fra tre undersøkelser som ble gjennomført i april, mai, juli, august, oktober og november.



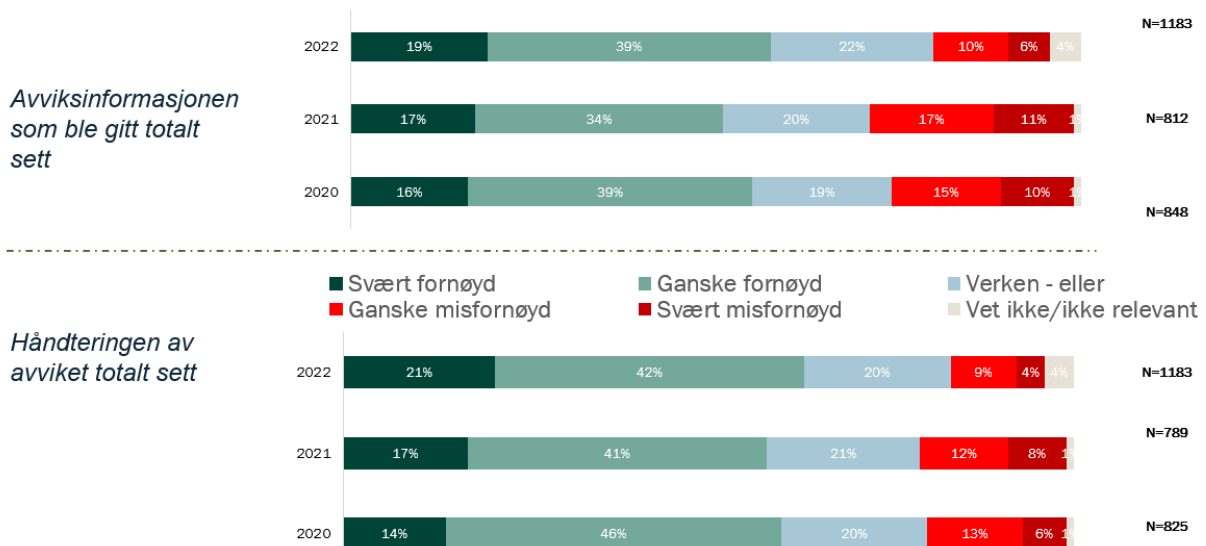
Figur 10 Kundetilfredshet per togselskap. Grønn pil indikerer signifikant positiv utvikling sammenlignet med siste året. Resultatene kan ikke sammenlignes med siste år grunnet endringer i KTI-modellen fra 2021 til 2022.

Generelt har lokaltogstrekningene og enkelte av regiontogstrekningene på Østlandet lavere kundetilfredshet enn i resten av landet. Dette er en tendens som ikke er ny, og som i stor grad skyldes at det er flere driftsavvik i trafikken på Østlandet.



Figur 11 Kundetilfredshet per strekning for 2022

Det ble også gjennomført tre undersøkelser i etterkant av sommeravvikene i 2020, 2021, og 2022. Resultatene viser at om lag 6 av 10 er fornøyde med avviksinformasjonen, og om lag halvparten er fornøyd med avvikshåndteringen. Disse undersøkelsene viste at de største utfordringene for kundetilfredsheten var punktlighet og avvikssituasjoner, både med tanke på informasjon og selve avvikshåndteringen. Det er en klar tendens at de som er på en regelmessig reise (til og fra arbeid/skole) er minst fornøyd med informasjonen de får.



Figur 12 Resultater fra undersøkelsen av avvikshåndteringen

Utfordringer ved avvik er at kundene opplever at de får ulik informasjon i forskjellige kanaler, informasjonen kommer sent, mangler, og er ikke alltid riktig. Dataflyten anses som rotårsaken til at kvaliteten på reiseinformasjonen under avvik ikke er tilfredsstillende, og det er fortsatt et behov for bedring av datakvaliteten hos de fleste aktørene.

4.2.3 Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet med å forbedre driftsstabilitet og avvikshåndtering

Samferdselsdepartementet har uttrykt en tydelig forventning om at Jernbanedirektoratet aktivt følger opp virkemiddelselskapene for å bidra til bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering. Alle aktørene skal jobbe målrettet og koordinert for å få dette til. Det er mange aktører som skal koordineres, og Jernbanedirektoratet vurderte i første og andre tertial risiko for å ikke få til det nødvendige samspillet, som kritisk. Oppfølging av dette har derfor vært prioritert i 2022.

I oktober 2022 svarte Jernbanedirektoratet på Samferdselsdepartementets oppdrag om å utvide og utdype tiltaksplanene for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik fra april 2022. I svaret vårt fra oktober har vi foreslått å etablere et program for å sikre systematisk oppfølging av sektoren på dette området. I 2023 rulles programmet ut. Programmet skal ledes av Jernbanedirektoratet, og vil involvere alle sentrale aktører i sektoren. Arbeidet er forankret i jernbanedirektørens topplederforum for sektoren og følger opp tiltaksplanene ned til operativt nivå.

Tiltaksplaner for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik

Tiltaksplan for bedre driftsstabilitet identifiserer seks hovedtiltak som er forventet å gi en forbedring av punktlighet og regularitet, i første rekke for persontog. Tiltaksplanen består både av tiltak som skal bidra til bedret driftsstabilitet og tiltak som er mer langsiktige. Tiltaksplanen legger til rette for mer systematisk oppfølging av utvikling, resultat, tiltak, effekter, analyser mv. Gjennom tiltaksplanen følges driftsstabilitet opp på strekninger og linjer slik at vi får bredere innsikt i utfordringsbildet og i større grad kan følge opp effekter av tiltak opp mot utvikling i driftsstabilitet.

Tiltaksplan for bedre kundeopplevelse er en samlet oppdatering av arbeidet med å bedre avvikshåndteringen. Som en del av oppfølgingen av tiltaksplanen, ble det utarbeidet en ny dataflyt for reiseinformasjon som beskriver ansvarsforhold, rolledeling, samt bidrar til økt automatisering. Det ses på hvordan løsningene kan implementeres, samtidig som direktoratet jobber videre med å tydeliggjøre prioriteringer og gjennomføring av tiltak knyttet til kundeopplevelse i avvik.



4.2.4 Vurdering av måloppnåelsen: Det vil ta noe tid før vi ser effekter av tiltakene

Punktlighet og regularitet på nasjonalt nivå har ikke hatt ønsket utvikling fra 2017 og frem til i dag. Generelt svak driftsstabilitet og større enkelthendelser har rammet mange reisende. Jernbanedirektoratet har gjennom 2022, jobbet med å styrke samspillet mellom aktørene i sektoren for å møte denne utfordringen. Et viktig grep er omforente tiltaksplaner for å oppnå høyere driftsstabilitet og bedre avvikshåndtering. For å følge opp dette arbeidet har Jernbanedirektoratet etablert Program driftsstabilitet og kundeopplevelse som involverer alle de sentrale aktørene i sektoren. Dette programmet skal blant annet følge opp tiltaksplanene, sikre felles kunnskapsgrunnlag, drøfte læringspunkter og identifisere nye tiltak.

Mange av beslutningene og tiltakene skal følges opp og igangsettes i 2023, og det er ved utgangen av 2022 for tidlig å si noe om effektene av disse. Risikoen for at direktoratet ikke får til det nødvendige samspillet mellom aktørene for å bedre avvikshåndteringen og driftsstabiliteten har gått ned fra kritisk til høy, og vil være et viktig prioriteringsområde også i 2023. Måloppnåelsen vil også i stor grad være avhengig av at det settes av nok ressurser til å følge opp de beslutninger som er tatt og tiltak som er identifiserte, samt at planer og tiltak er godt koordinerte mellom aktørene i sektoren.

4.3 SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans

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

Felles for alle våre faglige vurderinger er at samfunnsøkonomiske analyser skal legges til grunn på tvers av alle fagområder, og samfunnsøkonomi skal vektlegges ved valg av løsninger og anbefalinger. Før omorganisering av Jernbanedirektoratet var samfunnsøkonomisk kompetanse samlet i en egen seksjon. Dette medførte at samfunnsøkonomiske vurderinger ofte ble gjort først mot slutten av en utredning, og ikke alle utredninger var innrettet slik at dette kunne gjøres på en tilfredsstillende måte. Risiko for at samfunnsøkonomi ikke i tilstrekkelig grad skulle legges til grunn ble ved inngangen av 2022 derfor vurdert som moderat, og arbeidet med å gjennomgå arbeids- og beslutningsprosesser ble prioritert.

For å sikre god kvalitet i analysearbeidet, er tilgang til relevante data helt sentralt. Ettersom Jernbanedirektoratet i begrenset grad produserer egne data, er vi ofte avhengig av å få tilgang til disse fra andre aktører. Risikoen for at vi ikke skulle få tilgang til relevante data ble ved inngangen til året vurdert som høy, og det ble satt i gang tiltak som både skulle bedre denne tilgangen, men også utvikle et fagmiljø for innsikt og data, og statistisk modell for rapportering og analyse.

Høyt prioriterte leveranser i 2022

En av de viktigste oppdragene Jernbanedirektoratet skal levere til Samferdselsdepartementet, er innspill til NTP som har en ordinær rullering på fire år. Tidspunkt for fremleggelse av neste nasjonal transportplan (2025-2036) ble i 2022 fremskyndet med ett år, til våren 2024.

Det første av to hovedoppdrag til neste NTP hadde to delfrister, 1. oktober 2022 og 22. januar 2023. Tema var bruk av transportmodeller og samfunnsøkonomiske analyser (1. oktober), og utfordringer og utviklingstrekk (22. januar). Begge leveransene har skjedd i samarbeid med de andre transportvirksomhetene.

Direktoratet har siste halvdel av 2022 også jobbet mye med jernbanespesifikke oppdrag til neste transportplan. Dette omfatter å utrede:

- en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet
- tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene
- ny rikstunnel for jernbanen

og å gå videre med:

- konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Hovedbanen Nord
- konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Kongsvingerbanen

Fristen for alle disse oppdragene er 31. mars 2023.

Fremskyndingen av neste NTP-rullering med ett år, innebærer korte tidsfrister på de utredninger som inngår i beslutningsgrunnlaget. Sammen med omorganiseringsprosessen i direktoratet, med tilhørende midlertidig ansettelsesstopp, har organisasjonen opplevd utredningsarbeidet som krevende.

For første gang, oversendte Jernbanedirektoratet i juni 2022 forslag til porteføljeprioritering av åtte effektpakker. Øverst på prioriteringslisten står bedre nettdækning. Dette er også den eneste av effektpakkene som i sin helhet er prioritert gjennomført i første seksårsperiode av NTP 2022-2033.

I bestillingen av porteføljeprioriteringen, definerte Samferdselsdepartementet hvilke kriterier som skulle legges til grunn for prioriteringen: prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger og usikkerhet. I besvarelsen pekte direktoratet spesielt på usikkerheten knyttet til fremtidig transportetterspørsel i kjølvannet av pandemien, og hvordan endringer i fremtidige reisevaner kan påvirke lønnsomheten i de enkelte effektpakkene.

4.3.1 Jernbanedirektoratet skal ha kjernekompetanse som sikrer god faglig oppfølging

Et fagdirektorat skal følge med på utvikling innenfor eget ansvarsområde, gi råd til departementet, samt være i forkant når det gjelder kunnskap om utvikling av sektoren. Det forventes at fagdirektoratet blant annet tar initiativ til å utvikle kunnskapsgrunnlag for politikkkutforming og utforming av regelverk.

Jernbanedirektoratet skal derfor, på et overordnet nivå, ha god oversikt over og kunnskap om utviklingen i transportsektoren, med særlig søkelys på jernbane. Det er vesentlig at direktoratet innehar kjernekompetanse som sikrer en god faglig oppfølging av målene som er satt i NTP, og ha god faglig kompetanse for til enhver tid å kunne gi gode faglige råd til departementet og andre aktører i sektoren.

Hvordan fagmiljøene er organisert, har mye å si for utviklingen og forvaltningen av kompetanse. Gjennom omorganiseringen av direktoratet har målet blant annet vært å sørge for at samfunnsøkonomisk analyse i større grad legges til grunn i våre vurderinger, og at vi har bedre tilgang og kontroll på analyser og kunnskapsgrunnlag, noe som i sum er viktig for ytterligere å forbedre kvaliteten i våre leveranser. Den nye organisasjonen har også som mål å bygge sterke fagmiljøer som skaper rom for utvikling av det enkelte fagfelt og den enkelte medarbeider, samt bidra til effektiv ressursutnyttelse og samhandling på tvers.

Organisatoriske endringer som sikrer enda mer kvalitet og relevans

Opprettelsen av avdelingen for kunnskapsgrunnlag, innovasjon og bærekraft skal sikre forvaltning og utvikling av det kunnskapsgrunnlaget som er nødvendig for at Jernbanedirektoratet skal levere på vårt samfunnsoppdrag. Kostandsestimering, usikkerhetsanalyser, jernbanesikkerhet, kunnskap om og bruk av KVVU-metodikk er helt sentralt, i tillegg til kunnskap om klima, miljø og bærekraft. Avdelingen skal tilrettelegge for at kunnskapsgrunnlaget er lett tilgjengelig for organisasjonen og bidra til kunnskaps- og datadeling i sektoren. Avdelingen skal også gjennomføre analyser, undersøkelser og utredninger, og ha god oversikt over mulighetene som ligger i relevant forskning, innovasjon og teknologisk utvikling.

Samfunnsøkonomiske vurderinger skal ligge i bunnen av de fleste utredningene og analysene vi utarbeider. Et viktig grep i omorganiseringen er derfor å gjøre samfunnsøkonomisk kompetanse lett tilgjengelig ved å fordele denne kompetansen på flere fagmiljøer. Videre ble det opprettet en egen seksjon for markedsanalyse. Denne seksjonen skal sikre tilgang på relevante data og analyser. Seksjonen har bl.a. ansvar for å samle inn, videreutvikle og forvalte direktoratets statistikk, data og kunnskapsgrunnlag. I tillegg skal seksjonen analysere og vurdere transportbehov, prognoser, markedsutvikling og trender på kort og lang sikt (både gods- og persontog).

Opprettelsen av avdelingen for sektorsamordning skal sikre den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen av jernbanesektoren og koordineringen av jernbanen i transportsystemet. Seksjonen for strategi og portefølje har fått særskilt ansvar for å koordinere, kvalitetssikre og utarbeide leveranser i NTP-prosessen, samt følge opp vedtatt NTP. I tillegg skal seksjonen sikre at det foreligger planer for alle elementer i en tilbudsforbedring, og at planene gjennomføres som forutsatt.

Det er også opprettet fagnettverk som har som formål å bidra til faglig utvikling på ulike områder, både nasjonalt og internasjonalt. Nettverkene skal være pådrivere for læring og kompetanseutvikling slik at Jernbanedirektoratet er godt rustet i rollen som fagorgan.

4.3.2 *Vurdering av måloppnåelsen: Høy produksjon til tross for korte tidsfrister, behov for forbedringer i porteføljeprioriteringen.*

2022 var et ambisiøst år hvor Jernbanedirektoratet leverte mange utredningsoppdrag til Samferdselsdepartementet. Vår vurdering er at leveransene holdt god kvalitet og ble levert til tide, selv om knappe tidsfrister og lav bemanning gjorde enkelte NTP-leveranser krevende å håndtere.

Evalueringen av porteføljeprioriteringen, som ble oversendt til Samferdselsdepartementet i juni 2022 synliggjorde et forbedringspotensial. Evalueringen ble fulgt opp av departementet, der viktigheten av optimalisering av effektpakkene og større vektlegging av hvordan nytten kan økes, ble understreket.

Et sentralt element i rollen som fagorgan, er å utvikle et mer langsiktig kunnskapsgrunnlag for politikktutforming. Dette innebærer også å etablere ny kunnskap, synliggjøre alternativer og konsekvenser av ulike valg. For å sikre gode beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans, er oppdatert kunnskapsgrunnlag på ulike fagområder, og samhandling med sektoraktørene og næringslivet helt sentralt. Direktoratet deltar aktivt i kunnskaps- og metodeutvikling innenfor klima- og miljøområdet, og bidrar i flere tematiske direktoratsgrupper.

Måloppnåelsen vil også her være avhengig av at det settes av nok tid og ressurser til kunne medvirke i faglig utviklingsarbeid både nasjonalt og internasjonalt. Innhenting av erfaringer fra andre land kan i mange sammenhenger gi vesentlige bidrag til måloppnåelse for flere av Jernbanedirektoratets styringsmål.

Et utvalg av utredninger og analyser som ble levert i 2022:

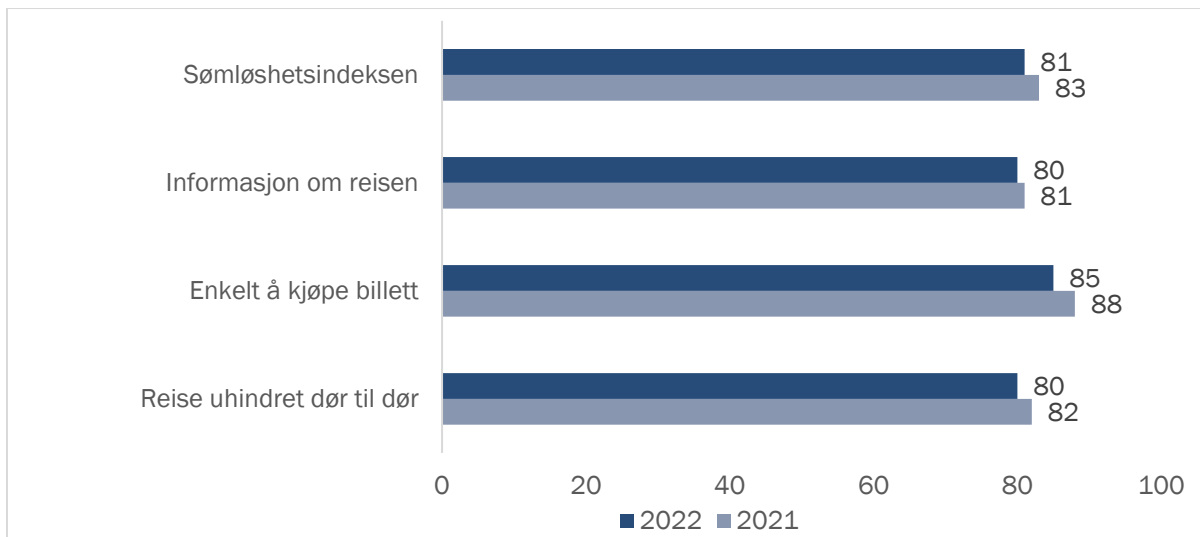
- ✓ Mulighetsstudie Oslo–Stockholm
- ✓ Redegjørelse for mulige forbedringer i nattogtilbudet
- ✓ Tverretattlig analyse av trender, drivkrefter og perspektiver for transportsektoren mot 2060
- ✓ Nasjonal togbillett
- ✓ Utredning av sektorvis resposnmiljø i jernbane – og kollektivsektoren
- ✓ Vurdering av sårbarheter i forsyningskjeder i transportsektoren i lys av Ukraina
- ✓ Tømmer-, bulk- og vognlasttransporter
- ✓ Plan for historisk togmateriell

4.4 Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport

Det er et mål at de reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst. Jernbanedirektoratet skal derfor jobbe for økt sømløshet, både mellom tog og andre transportformer, og for reiser med tog som involverer bytte mellom tog og evt. også togoperatør. Sømløshet for de reisende realiseres dels gjennom operatørene og Enturs arbeid, samt samarbeid og avtaler med regionale myndigheter og kollektivselskaper. Arbeid med universell utforming av reisekjeden er også viktig for en enklere reisehverdag for alle.

4.4.1 *Sømløsheten vurderes som god*

Opplevd sømløshet måles to ganger i året i form av indikatoren KTI Sømløshet. Resultatet i 2022 har ligget over 80, noe som anses å være et godt nivå. Vi ser likevel en markant nedgang fra året før. Dette skyldes at det har vært mange driftsforstyrrelser på jernbanen, og spesielt høstens måling viser nedgang. Hele 19 prosent av alle respondentene opplevde avvik høsten 2022 (spesielt Østlandet er rammet hardt med 22 prosent). Dette gjør at reisen ikke oppleves like sømløs. Endringen i «enkelt å kjøpe billett» kan skyldes at man fra 2022 gjorde en endring i undersøkelsen for å få med flere lange reiser, slik at respondenten svarer på to reiser, en på lange reiser og en på korte reiser. I målingene i 2022 har den ligget stabilt på 85 prosent, som vurderes å være veldig bra.



Figur 13 Kundeundersøkelse –endring i sømløshet fra 2021 til 2022

Det som har stor betydning for sømløsheten, er hvor langt man reiser, hvor mange transportmidler man bruker og hva som er reisens formål. De som i mindre grad opplever god sømløshet, har litt lengre reiser med flere bytter av kollektive transportmidler, og er presset på tid (tjenestereise, utdanningsreise, «skal hente eller bringe noen» eller reiser ifm. helsetjenester).

Enturs tjenester for reiseplanlegging og billettkjøp

Løsningene Entur leverer er teknisk gode, og tjenestene utvikles kontinuerlig. I løpet av 2022 er plattformen for ID-basert billettering videreutviklet, og flere fylker har tatt den i bruk. Entur har oppgradert den nasjonale reiseplanleggeren, og lagt til rette for mer fleksibilitet i oppbygging og sortering av reisesøk, slik at det i fremtiden kan bli mulig å fremheve reiser basert på pris eller bærekraft. Det er utviklet bedre støtte for andre transportformer, f.eks. innen mikromobilitet. Nye løsninger for pris- og produktregister og plassreservasjon er etablert, i tillegg til at løsninger for sanntidsinformasjon er oppgradert, slik at det i større grad er mulig å knytte avviksinformasjon til riktig avgang og solgte billetter.

Det meste av Enturs budsjett er øremerket vedlikehold av eksisterende løsninger. Kompleksiteten i enkelte løsninger har vært høyere enn opprinnelig antatt, og eksterne forhold, som for eksempel en svakere krone, har medført høyere kostnader enn forventet. Mange av Entur tjenester er avhengig av avtaler med fylkeskommunene, og foreløpig har det ikke lyktes å få til samarbeid med alle for å sikre sømløse reiser over hele landet.

4.4.2 Fire nye stasjoner universelt utformet

15,8 prosent av alle av- og påstigninger skjer i dag fra en universelt utformet stasjon (basert på reisetall fra 2019). Det er en økning fra ca. 11 prosent i 2021.

I 2022 ble fire stasjoner oppgraderte, og har status som universelt utformet: Skarnes, Bodø, Dale og Evanger. I tillegg tilfredsstillt Hellvik krav til tilgjengelighet. Dermed er 44 av 335 togstasjoner klassifisert som universelt utformet og 95 stasjoner er klassifisert som tilgjengelige. Bane NOR tilbyr assistansetjeneste på 14 stasjoner.

Tabell 9 Status og utvikling mot en universelt utformet jernbane

| Status – universell utforming | 2020 | 2021 | 2022 |
|----------------------------------|------|------|------|
| Tilgjengelige stasjoner | 96 | 93 | 95 |
| Universelt utformede stasjoner | 32 | 40 | 44 |
| Stasjoner med assistansetjeneste | 11 | 12 | 14 |

Selv om utviklingen knyttet til universell utforming på stasjonene går fremover, er interesseorganisasjonene for funksjonshemmede utålmodige og mener at arbeidet går for sakte. Mange personer med funksjonsnedsettelse er usikre på om de kan reise med tog fordi informasjonen om tilgjengeligheten på de ulike stasjonene er mangelfull. De opplever at informasjon om tilgjengelighet til og på stasjonene ikke er godt nok samkjørt mellom de ulike kommunikasjonskanalene til Bane NOR, Entur og togoperatørene.

Selv om de nye lokaltogene er universelt utformede med lavgulv, teleslynge, toalett for rullestolbrukere og faste plasser for rullestolbrukere og rullestolheiser, oppstår utfordringer når toget kommer til en stasjon som ikke har en standard plattformhøyde på 76 cm. En ny rampeløsning tilpasset nye togtyper blir testet, og vil forhåpentligvis gjøre det enklere med på- og avstigning for rullestolbrukere.

Jernbanedirektoratet deltar aktivt i Toggruppen for universell utforming sammen med Norges Handikapforbund, Blindedeforbundet, Hørselshemmedes Landsforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon. Direktoratet opplever at dette er en viktig møteplass for kunnskaps- og erfaringsutveksling, og har også lagt obligatorisk deltagelse i Toggruppen inn i trafikkavtalene med togselskapene.

Sektoraktørene jobber også med ulike tiltak for forbedringer, fra bedre informasjon om hvor på plattformen heisen er til involvering av brukerorganisasjoner ved anskaffelse av tog.

4.4.3 Jernbanedirektoratet er en viktig avtalepart i rute-pris -og billettsamarbeidet

Jernbanedirektoratet skal jobbe for at togtilbudet inngår som en integrert del i et helhetlig transportsystem. Dette inkluderer også avtaler om rute-, pris- og billettsamarbeid der det er aktuelt.

Styrket rute-pris -og billettsamarbeid flere steder i landet

I 2022 er det inngått nye avtaler flere steder i landet.

| | |
|----------------------|--|
| Trondheimsregionen | I mars ble samarbeidet utvidet til å inkludere AtBs enkeltbilletter i ny utvidet sone A (byvekstområdet Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal). Dette har gitt betydelig reduserte billettpriser på togreisene, i tillegg til fri overgang mellom buss og tog i avtaleområdet. Utvidelsen er finansiert av byvekstmidler i Miljøpakken (samarbeid mellom staten v/Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner. |
| Vestfold og Telemark | I august ble billettsamarbeidet utvidet med en felles 30-dagersbillett for tog og buss som gir fri overgang mellom Vys tog og lokalbussene i fylket. Den nye kombinasjonsbilletten gir billigere og enklere kollektivreiser med buss og tog internt i Vestfold og Telemark, og er finansiert av Bypakke Grenland (et samarbeid mellom kommunene i Grenland, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren |

i Vestfold og Telemark) gjennom belønningsavtalen med staten. Kombinasjonsbilletten er et prøveprosjekt som skal vare ut 2024.

| | |
|-----------|--|
| Rogaland | Ny avtalepris mellom Kolumbus og Go-Ahead Norge, som med Kolumbusbilletten også inkluderer sykkel på lokaltogene på Jærbanen. |
| Vestland: | Skoleskyss er nå inkludert i billettsamarbeidet på Vossebanen, samtidig som Skyss ungdomsbillett er gyldig til Upsete og Myrdal. |

I tillegg ble det jobbet med nye håndbøker om nasjonale rutedata og takstdata, og utredning av hvordan pris kan brukes som virkemiddel for jevnere døgnfordeling og bedre kapasitetsutnyttelse av eksisterende og planlagt infrastruktur.

4.4.4 Vurdering av måloppnåelse: Positiv utvikling i antall sømløse reiser

Det er et mål at de reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst. God måloppnåelse er en viktig forutsetning for å kunne sikre en enklere reisehverdag.

Totalt sett er kundene stort sett fornøyd med sømløsheten i 2022, men med noe nedgang på grunn av forsinkelser og innstillinger. Flere prosjekter i regi Jernbanedirektoratet søker å bedre på dette. Revidering av håndbøker for nasjonale rutedata og takstdata, utarbeidelse av felles mål bilde for ny dataflyt for reiseinformasjon og utvidelse av rute-, takst- og billettsamarbeid er noen eksempler.

Statistikken viser at takstsamarbeidet med betydelig reduserte billettpriser og fri overgang mellom buss og tog i avtaleområdet, har bidratt til betydelig vekst på Trønderbanen i forhold til sammenlignbare linjer.

Kombinasjonsbillett for tog og buss som gir billigere og enklere kollektivreiser med buss og tog internt i Vestfold og Telemark. De tre første månedene ble det solgt 3 000 billetter – 25 prosent over forventet salg. Kundene er også fornøyde med de nye billettypene.

4.5 Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling og fremme forslag om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen. Samtidig har virkemiddelselskapene et selvstendig ansvar for å ta i bruk og utnytte mulighetene i ny teknologi og deling av data. Direktoratet har i denne sammenhengen en viktig rolle for å identifisere utfordringer og mulige gevinster, samt å være en pådriver for å finne løsninger i lys av sektorens organisering og ansvarsdeling.

Hovedutfordringene knyttet til dette målet har vært begrenset tilgang på data, samt begrenset mulighet til å dele data gjennom eksisterende trafikkavtaler. For å forbedre mulighetene for deling av data fra togoperatørene må dette innarbeides i eksisterende trafikkavtaler. Dette skal det jobbes med i 2023, og i den nye trafikkavtalen med Vygruppen for 2023 er dette allerede en del av avtalen.

I vår nye organisasjonsmodell er det også etablert en egen seksjon som skal ha god oversikt over og vurdere mulighetene som ligger i relevant forskning, innovasjon og teknologisk utvikling. Jernbanedirektoratet er også med i tverrsektoriell datasamarbeidet som jobber mot mer deling av data på tvers. Norge har også blitt medlem i Europe's Rail som vil sikre tilgang til forskning og utvikling på teknologiområdet.

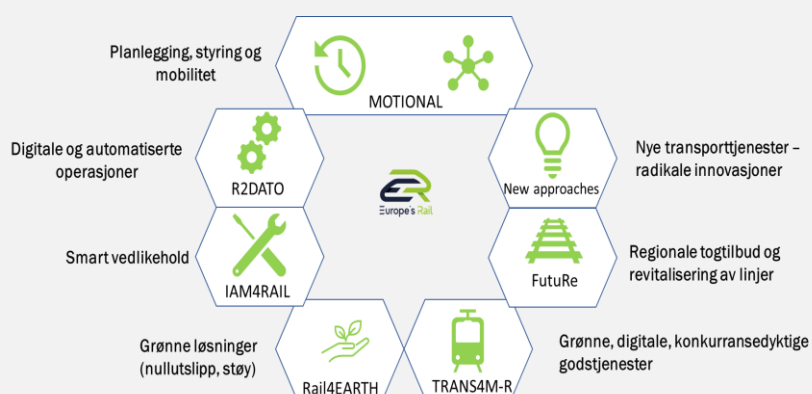
Norsk medlemskap i Europe's Rail

Deltagelsen i Europe's Rail gir en anledning til å forske på smarte løsninger for de utfordringene vi har i Norge. Europe's Rail skal utvikle et teknologitunget innovasjonsprogram for de neste åtte til ti årene. Programmet skal konsentrere seg om åtte innsatsområder, som vil bidra til en tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig jernbane.

Jernbanedirektoratet representerer Norge, og vil spille inn satsinger som er viktig med tanke på norske forhold. Vår deltakelse fokuserer på å utvikle og teste markedsnær teknologi, men Europe's Rail gir også en ny samarbeidsplattform med et bredt spekter av europeisk leverandørindustri.

Tidens største innovasjonsprogram

Jernbanedirektoratet har blitt medlem i og leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail – et unikt samarbeid mellom operatører, leverandører og forskningsinstitutter som går over ti år. Sammen med ca. 450 europeiske partnere skal norsk jernbanesektor og forskningsmiljøer delta i innovasjonsprosjekter til en verdi av 552 millioner euro de neste fire årene. Direktoratet er med i alle seks igangsatte innovasjonsprosjekter i Europe's Rail.



Tilgjengeliggjøring av data

Jernbanedirektoratet jobber med å samle, systematisere og tilgjengeliggjøre data vi har tilgang til internt. Direktoratet produserer i dag ikke egne data, men vil fra 2024 være den som beregner passasjertall om bord på tog. Dette regnes i utgangspunktet ikke som offentlig data da de kan inneholde konkurransesensitiv informasjon. Vi jobber også med å tydeliggjøre retningslinjer og krav rundt datadeling for togoperatørene. Jernbanedirektoratet deltar også i det tverrsektorielle datasamarbeidet med de andre transportvirksomheten med mål om mer deling av data på tvers. Dette arbeidet er delt opp i tre arbeidsstrømmer: brukercase, teknisk og juridisk. Arbeidsstrømmene er godt etablerte, og arbeidet er kommet godt i gang.

Utredning av ny teknologi og nye løsninger innenfor infrastruktur

På oppdrag fra SD har vi i 2022 startet opp tre konseptvalgutredninger (KVU) som skal vurdere nye teknologiske løsninger på jernbanen:

KVU for fremtidig mobilkommunikasjonssystem på jernbane – FRMCS

FRMCS er en ny standard for neste generasjon kommunikasjonssystem for jernbane og erstatter dagens GSM-R.

KVU for bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring (ATO).

Direktoratet skal vurdere om, og i så fall hvilke, automatisk togfremføringskonsepter som er egnet i Norge. Det skal vurderes nivå av automatisering, og hvilke strekninger som kan være aktuelle

KVU for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVU Green):

Direktoratet skal vurdere alternativer som reduserer utslipp fra jernbanen, herunder en vurdering av driftsform/driftsteknologi (dagens løsning vurdert opp mot el, batteri, hybrid, hydrogen etc.).

I samarbeid med NTNU utvikles og testes ny teknologi for skadedeteksjon og tilstandsvurdering av infrastruktur

I prosjektet MeTinT (Measurements from Trains in Traffic) utføres skadedeteksjon og tilstandsvurdering av infrastruktur og rullende material med målinger fra tog i trafikk. Her måler man både oppover og nedover, alt fra krefter, vibrasjoner og strøm på kontaktledningsanlegg, pantograf, vogn, boogie og underliggende infrastruktur.

Vesentlige resultater 2022:

- Installert målesystem på tog type 73 som går daglig på Dovrebanen.
- Deltatt med fem konferansebidrag (artikkel og presentasjon) på tre internasjonale jernbanekonferanser
 - o World Congress on Railway Research 2022, Birmingham, United Kingdom
 - o 21st Nordic Seminar on Railway Technology, Tampere, Finland
 - o 5th International Conference on Railway Technology, Montpellier, France

Viktig å sikre relevant kompetanse i årene fremover

Konnekt er transportsektorens kompetansesenter som Jernbanedirektoratet driver sammen med Statens vegvesen. I 2022 hadde senteret jevnlig dialog med relevante offentlige og private aktører, for å konkretisere kompetansebehovene. Aktørene var særlig opptatte av kompetansetilgang og rekruttering innenfor tekniske og naturvitenskaplige fag på forskjellige nivåer. I tillegg ble det gjennomført analyser av kompetanse i sektoren. Videre har Konnekt jobbet med å synliggjøre kompetansetilbud til mulige kandidater utenfor sektoren gjennom ulike aktiviteter.

På bakgrunn av innspill og analyser prioriterte Konnekt i 2022 innsats rettet mot universitet- og høyskolenivå innenfor fagområder som geoteknikk, drift og vedlikehold og klima og miljø. Konnekt har tatt opp sektorens kompetansebehov og diskutert mulige tiltak med utdanningsaktører gjennom etablerte og nye samarbeidsavtaler. Dette har ført til utvikling av nye studier, som for eksempel en ny masterstudie innenfor geoteknikk ved OsloMet, og videreutvikling av eksisterende kompetansetilbud ved blant annet UiT og NTNU.

4.5.1 Vurdering av måloppnåelsen: Egen seksjon med spisset kompetanse og god ledelsesforankring er nøkkelen til å lykkes

Jernbanedirektoratets deltagelse i Europe's Rail og annet tverrsektorielt samarbeid vil i stor grad bidra til oppnåelsen av dette målet.

Arbeidet med data og deling av data krever en type kompetanse som tidligere har vært begrenset ressurs i direktoratet. Direktoratet har opprettet en egen innovasjonsseksjon som skal ivareta målsettingen om å ha god oversikt over den teknologiske utviklingen på jernbanen, identifisere muligheter og fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi på jernbanen. Andre vesentlige forhold som påvirker realisering av gevinster og dermed måloppnåelse er knyttet til manglende tilgang til å dele data som flere miljøer er avhengige av.

4.6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanedirektoratet bidrar i arbeidet med å nå nasjonale klima- og miljømål ved å sikre at klima- og naturmiljøhensyn og sårbarhet mot klimaendringer ivaretas gjennom utvikling av jernbanetilbudet og i utbygging av ny infrastruktur, samt i drift og vedlikehold av infrastrukturen. I 2022 ble det jobbet med å oppdatere kunnskapsgrunnlaget om klimaeffekter og med tverretattlig metodeutvikling. En omforent metodikk kan gi sammenlignbare resultater av klimaeffekter på tvers av transportformer.

Jernbanedirektoratet har, sammen med Statens vegvesen, satt i gang arbeidet med å utvikle en metodikk for før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. En omforent metodikk på dette området vil gi informasjon om effekter av ulike tiltak på naturmangfold, og gjennom dette bygger vi

erfaringer og kunnskap om hvordan negative effekter av utbyggingen kan begrenses. Jernbanedirektoratet har i 2022 vært representert i en rekke miljøfaglige direktoratsgrupper og tverretatlige og tverrsektorielle arbeidsgrupper som har til hensikt å samordne felles innsats for å innfri nasjonale miljøkrav på tvers av sektorer.

4.6.1 Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren

Utslipp som teller i det norske regnskapet er direkte utslipp fra drivstofforbruk i transportarbeidet, utbyggingsprosjekter, samt i drift-, fornyelses- og vedlikeholdsarbeid. De siste resultatene for 2022¹⁴ kan tyde på at det ikke er en reduksjon i klimagassutslipp fra jernbanen. Endring i klimagassutslipp fra jernbanesektoren bør imidlertid tolkes ut fra utslippkilde og aktivitetsnivå på jernbanen. F. eks.: Utslipp fra utbygging henger tett sammen med igangsatte prosjekter og investeringsnivå, og en reduksjon betyr nødvendigvis ikke at klimatiltaket har hatt effekt, men snarere at aktiviteten er redusert. For å vurdere om endringene har en klimaeffekt, bør dermed klimagassutslippene sees i forhold til antall kroner investert. En slik tilnærming krever en konsistent metodikk, med et fast omfang og en god datakvalitet over tid som Jernbanedirektoratet ved årsskiftet ikke har mottatt fra Bane NOR. Det gjelder også for direkte utslipp fra drift, fornyelse og vedlikehold.

For direkte utslipp fra transport, bør endringene tolkes i forhold til utslippene i transportsektoren samlet. Transport på jernbanen erstatter ellers mer karbonintensiv transport. Mer transport på jernbanen vil (alt annet likt) medføre økte utslipp fra jernbanen, men i sum redusere utslipp fra transportsektoren.

Tabell 10 Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren 2019-2022

| Segment i tonn direkte CO2-ekv | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------------------------|-------------------|--------|--------|-------------------|
| Utbygging | Ikke tilgjengelig | 22 800 | 15 700 | 24 900 |
| Drift, fornyelse og vedlikehold | Ikke tilgjengelig | 20 700 | 19 400 | 20 000 |
| Jernbanetraffic ¹⁵ | 51 000 | 48 000 | 49 000 | Ikke tilgjengelig |

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

I NTP 2022-2033 brukes «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» som indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold. Oversikt over inngrep i naturområder med nasjonal og vesentlig regional verdi for ferdigstilte jernbaneprosjekter i 2022, er presentert i Tabell 11. Dette er i hovedsak mindre prosjekter som ikke har inngrep i naturområder definert under indikatoren for naturmangfold.

¹⁴ Tilgjengelige data pr. 25.1.2023. Foreløpig estimat som gjelder drift og vedlikehold oppdateres medio februar. Utslippstall for jernbanen på detaljert nivå vil publiseres i egen statistikkbank av SSB i november 2023.

¹⁵ Som rapportert av SSB. Tall for 2022 ikke tilgjengelig før senere i 2023.

Tabell 11 Netto antall dekar (daa) inngrep i naturområder av nasjonal og vesentlig regional verdi for ferdigstilte prosjekter i 2022

| Utbyggings-portefølje | Prosjekt | Naturmangfold-indikator ¹⁶ (daa) | Fysisk kompensierende tiltak (daa) | Kommentar |
|-----------------------|---------------------------------------|---|------------------------------------|--|
| Øst | Skarnes stasjon | 0 | 0 | Ikke inngrep i viktige naturområder, kun inngrep i allerede eksisterende jernbanearealer |
| Sør | Brakerøya stasjon | 0 | 0 | Mindre prosjekt, ikke inngrep |
| Midt | Støren hensetting | 0 | 0 | Ikke inngrep i viktige naturområder |
| Midt | Steinkjer hensetting | 0 | 0 | Ikke inngrep i viktige naturområder |
| Vest | Gjøvikbanen – Jahren stasjon | 0 | 0 | Ikke inngrep i viktige naturområder, kun inngå i allerede eksisterende jernbaneareal (tiltaket ble ferdigstilt i 2021) |
| Vest | Gjøvikbanen – Monsrud kryssingsspor | 0 | 0 | Ikke inngrep i viktige naturområder |
| Vest | Gjøvikbanen – Reinsvoll kryssingsspor | 0 | 0 | Ikke inngrep i viktige naturområder |
| Vest | Arna stasjon | 0 | 0 | Ikke inngrep i slike områder, kun inngrep i allerede eksisterende jernbanearealer |

4.6.3 Omfanget av dyrket mark som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur.

Oversikt over hvor mye dyrket mark som har gått tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur er presentert i Tabell 12.

¹⁶ Med nasjonal eller vesentlig regional verdi, iht. definisjon i gjeldende NTP

Tabell 12 Oversikt ferdigstilte prosjekter 2022 og beslag av dyrket mark

| Utbyggingsportefølje | Prosjekt | Omdisponert dyrket mark (daa) | Fysisk kompenserende tiltak (daa) | Kommentar |
|----------------------|---------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|---|
| Øst | Skarnes stasjon | 0 | 0 | Ikke inngrep i dyrket mark, kun inngrep i allerede eksisterende jernbanearealer |
| Sør | Brakerøya stasjon | 0 | 0 | Dette prosjektet har vi ikke data for. Lite prosjekt: 32 millioner kroner. Sannsynligvis ikke inngrep. |
| Midt | Støren hensetting | 0 | 0 | Ikke inngrep i dyrket mark |
| Midt | Steinkjer hensetting | 0 | 0 | Ikke inngrep i dyrket mark |
| Vest | Gjøvikbanen – Jahren stasjon | 0 | 0 | Ikke inngrep i dyrket mark, kun inngrep i allerede eksisterende jernbanearealer (tiltaket ble ferdigstilt i 2021) |
| Vest | Gjøvikbanen – Monsrud kryssingsspor | 0 | 0 | Ikke inngrep i dyrket mark |
| Vest | Gjøvikbanen – Reinsvoll kryssingsspor | 0 | 0 | Ikke inngrep dyrket mark |
| Vest | Arna stasjon | 0 | 0 | Ikke inngrep i dyrket mark |

4.6.4 Vurdering av måloppnåelsen

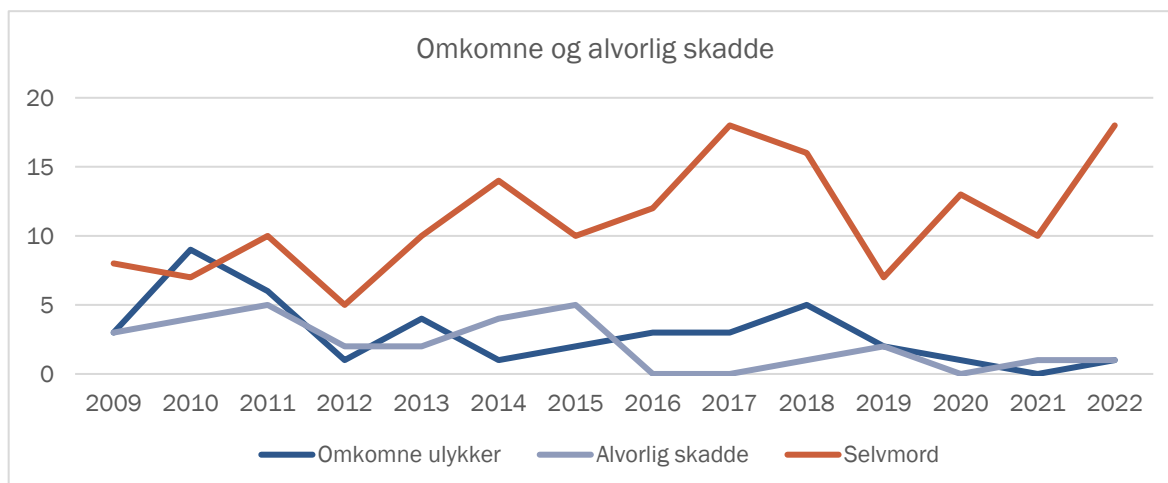
Utvikling av attraktive og sømløse togtilbud for personer og næringsliv er Jernbanedirektoratets viktigste bidrag for å løse samfunnets transportbehov på en miljøvennlig, energi- og arealeffektiv måte. Vår vurdering er at direktoratet gjennom dette i betydelig grad har bidratt i arbeidet med å oppfylle Norges klima- og miljømål.

Gjennom oppdatering av kunnskapsgrunnlag og etablering av omforent metodikk for før- og etterundersøkelser for å kunne dokumentere effekter av ulike tiltak, har vi bygget kunnskap om hvordan negative effekter av tiltak kan begrenses. I 2022 har vi også bidratt i utvikling av en metode for å inkludere utslipp fra arealbeslag og direkte byggeutslipp i samfunnsøkonomiske analyser.

4.7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerheten ved jernbanen har over flere år vært stabilt god. Dette er resultat av et systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og bruk av barrierer mot ulykker. Gjenstående ulykkesrisiko domineres av farer fra omgivelsene, være seg adferd fra tredjeperson i spor eller på planovergang eller klimaendringer og naturfarer som ras og utglidninger. Dette er risikoforhold som det kan være utfordrende å finne effektive, målrettede tiltak mot, og som derfor må løses gjennom et langsiktig arbeid for å sikre infrastrukturen.

Statistikken viser at antall drepte og hardt skadde er stabilt lavt. Ulykkene som oppstår knyttes til tredjeperson og arbeid i og ved spor. Dessverre viser også statistikken de siste årene at selvmord på jernbanen er økende. Denne type hendelser har lenge vært den dominerende årsaken til dødsfall på jernbanen. Sammen med Bane NOR har Jernbanedirektoratet gjennomført 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.



Figur 14 Utvikling i antall omkomne og alvorlig skadde. Antall selvmord og selvmordsforsøk 2022 inkluderer saker som er under politietterforskning og som ikke er konkludert. Tallene kan derfor bli endret.

4.7.1 Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet bidrar til sektorens arbeid med samfunnssikkerhet ved å:

- ha overordnet ansvar for at arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap er helhetlig
- inkludere samfunnssikkerhet i egne utredninger og analyser
- ivareta nullvisjon for drepte og hardt skadde i avtalene med Bane NOR og togselskapene. Dette styres gjennom direktoratets strategi og handlingsplan for samfunnssikkerhet. Av de prioriterte områdene gitt i strategien, har særlig aktiviteter innen digital sikkerhet, støtte til Forsvaret og klimatilpasning vært viktig.

Det var i 2022 et godt samarbeid om samfunnssikkerhet med aktørene på jernbanen, blant annet gjennom Sikkerhetsforeningen. Vårt inntrykk er at aktørene er årvåkne og prioriterer arbeid med samfunnssikkerhet. Dette kom spesielt til uttrykk i arbeidet med sårbarheter i forsyningskjedene.

Konsekvensene av Krigen i Ukraina for forsyningskjedene har gitt en økt bekymring for mangel på tog- og jernbanemateriell, med tilhørende fare for brudd i togtilbudet. Dette var bakgrunnen for at departementet ga Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere sårbarheter i transportsektoren.

Vårt inntrykk er at aktørene i hovedsak fant alternative løsninger, men at de fleste opplevde økte priser og leveringstider. Det er neppe mulig å få et komplett bilde av forsyningssituasjonen, da lagre med reservedelsmateriell er spredt på flere aktører og det er forskjellige avtaler mellom aktørene. I tillegg er det i enkelte tilfeller nevnt så mye som syv nivåer med underleverandører.

Persontrafikken på jernbanen er fortsatt på et lavere nivå enn før pandemien, noe som har forverret driftsgrunnlaget for togselskapene. Tilleggsavtaler og reforhandling av trafikkavtalene har gjort det mulig å opprettholde togtilbudet til tross for fallende inntekter for togoperatørene, jf. egen omtale i kapittel 4.1.5 Vår vurdering er at opprettholdelse av togtilbudet handler om samfunnssikkerhet, dels for å sikre mobiliteten for passasjerer med viktige samfunnsfunksjoner, og dels fordi opprettholdelsen av et godt transporttilbud møter samfunnsverdien «Samfunnsstabilitet» slik den er definert av Direktoratet for sivil

beredskap (DSB). Samfunnsstabilitet handler om å sikre grunnleggende behov og unngå forstyrrelser i dagliglivet.

På oppdrag fra departementet har vi med bistand fra DNV gjennomført en utredning om sektorvist responsmiljø (SRM) for digitale hendelser for jernbane- og kollektivsektor. Jernbanedirektoratet anbefalte at en slik SRM legges til Bane NOR, og at et SRM utvikles trinnvis. Det første trinnet bør være å etablere et SRM med funksjon som informasjonsdeling (såkalt Information Sharing and Analysis Centre ISAC), med fokus på skinnegående transport.

4.7.2 Vurdering av måloppnåelsen: Sikkerheten på jernbanen er ivaretatt, men beredskapen kan bli bedre

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i hele transportsektoren. Det å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene prioriteres. Utviklingen over tid er positiv i tråd med nullvisjonen. Unntaket er selvmord, som ikke har samme positive utvikling.

Strømstansen i Romeriksporten i desember 2022 viser at sider ved beredskapen kan bli bedre, selv om det er direktoratets vurdering at det ikke var fare for liv og helse.

Beredskapsplaner må ta høyde for flere samtidige hendelser

Mandag 12. desember 2022 ble to tog på vei mot Oslo S stående strømløse i Romeriksporten. De to togene fra Vy og Flytoget hadde til sammen 554 passasjerer, pluss ombordpersonale. Fra togene mistet strømmen til de var berget til plattform på Oslo S, tok det drøyt fire timer. I en rapport om hendelsen i konkluderte Jernbanedirektoratet med at passasjerene måtte vente for lenge i de strømløse togene. Det ble blant annet vist til svakheter i beredskapsplaner i situasjoner med flere samtidige hendelser, herunder behovet for tydeligere føringer for når evakuering bør iverksettes. Bane NOR og togoperatørene har også selv pekt på flere forbedringspunkter i etterkant av hendelsene.

5 Økonomi og ressursbruk

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2022 er benyttet i henhold til føringer i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2021-2022) og Prop. 1 S tillegg 1 (2021-2022), samt videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev og supplerende tildelingsbrev for 2022. Jernbanedirektoratet har hatt utbetalinger under kapittel 1352 Jernbanedirektoratet og kapittel 1330 Særskilte transporttiltak, samt innbetalinger under kapittel 4352 post 01 Diverse inntekter og kapittel 4330 post 01 Gebyrer.

Kontantregnskapet viser brutto utbetalinger på 32 999,8 millioner kroner i 2022 under kapittel 1352. Målt mot en bevilgning på 34 071,2 millioner kroner tilsvarer dette et brutto mindreforbruk på 1 071,4 millioner kroner. Medregnet merinntekter under kapittel 4352 post 01 Diverse inntekter på 2,1 millioner kroner, utgjør netto mindreforbruk 1 073,6 millioner kroner på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet i 2022.

Jernbanedirektoratets kontantregnskap, kapittel 1330, viser brutto utbetalinger tilsvarende 114,9 millioner kroner. Målt mot en bevilgning på 129,3 millioner kroner tilsvarer dette et mindreforbruk på 14,4 millioner kroner. Til sammen gir dette et brutto mindreforbruk på 1 085,8 millioner kroner i 2022 under kapittel 1352 og kapittel 1330.

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets drift og utgifter til planlegging og utredninger, kjøp av persontransporttjenester med tog, samt kjøp av tjenester fra Bane NOR for drift og vedlikehold, planlegging og investeringer i jernbaneinfrastruktur. I tillegg dekkes statens tilskudd til togmateriell, støtteordning for godsoverføring fra vei til jernbane, samt statens kjøp av tjenester innen reiseplanlegging og elektronisk billettering fra Entur AS.

Tabell 13 Overordnet økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2022 (inkl. Norsk jernbanemuseum).

| Kap. | Post | Posttekst | Samlet tildeling | Regnskap 2022 | Merutgift (-) og mindretgift |
|-----------------------------------|------|--|-----------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1352 | 01 | Driftsutgifter | 397 616 000 | 369 865 319 | 27 750 681 |
| 1352 | 21 | Spesielle driftsutgifter - utredninger | 120 600 000 | 66 446 288 | 54 153 712 |
| 1352 | 70 | Kjør av persontransport med tog | 5 771 408 000 | 4 858 329 087 | 913 078 913 |
| 1352 | 71 | Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold | 7 319 751 000 | 7 319 751 000 | |
| 1352 | 73 | Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer | 20 145 422 000 | 20 130 025 043 | 15 396 957 |
| 1352 | 74 | Tilskudd til togmateriell mv. | 199 100 000 | 138 496 957 | 60 603 043 |
| 1352 | 75 | Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane | 92 300 000 | 92 300 000 | |
| 1352 | 76 | Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren | 25 000 000 | 24 563 963 | 436 037 |
| Sum kap. 1322 | | | 34 071 197 000 | 32 999 777 657 | 1 071 419 343 |
| 1330 | 71 | Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper | 20 000 000 | 21 540 969 | - 1 540 969 |
| 1330 | 76 | Reiseplanlegger og elektronisk billettering | 89 883 000 | 73 929 838 | 15 953 162 |
| 1330 | 77 | Kjøp av tjenester fra Entur AS | 19 400 000 | 19 400 000 | |
| Sum kap. 1330 | | | 129 283 000 | 114 870 807 | 14 412 193 |
| Sum kap. 1352 og kap. 1330 | | | 34 200 480 000 | 33 114 648 464 | 1 085 831 537 |

| Kap. | Post | Posttekst | Samlet tildeling | Regnskap 2022 | Merinntekt og mindreinntekt (-) |
|-----------------|------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|
| 4352 | 01 | Diverse inntekter | 4 400 000 | 6 537 582 | 2 137 582 |
| Sum 4352 | | | 4 400 000 | 6 537 582 | 2 137 582 |
| 4330 | 01 | Gebyrer | 19 400 000 | 19 400 000 | - |
| Sum 4330 | | | 19 400 000 | 19 400 000 | - |

5.1 Kapittel 1352 og kapittel 4352 – omtale post for post

Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Bevilgningen for 2022 under kapittel 1352, post 01 Driftsutgifter skal dekke direktoratets drift, inkludert driftsutgifter til Norsk jernbanemuseum. Etter overføring av 19,0 millioner kroner fra 2021, er disponibelt budsjett 397,6 millioner kroner i 2022 under denne posten.

Samlet mindreforbruk for Jernbanedirektoratet, inkl. Norsk jernbanemuseum, under kapittel 1352, post 01 er 27,8 millioner kroner. Tilknyttet post 01 Driftsutgifter er det innbetalt 6,5 millioner kroner, noe som er 2,1 millioner kroner høyere enn bevilgningen på 4,4 millioner kroner, jf. omtale under kapittel 4352 post 01 Diverse inntekter. Netto mindreforbruk medregnet merinntekten utgjør 29,9 millioner kroner. Nedenfor redegjøres det for mindreforbruket for henholdsvis Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum.

Samlet mindreforbruk for Jernbanedirektoratet under post 01 er 21,2 millioner kroner.

Tabell 14 Driftsutgifter og driftsinntekter Jernbanedirektoratet

| Jernbanedirektoratet | | 2022 | | | Pr. 31.12.2022 | |
|----------------------|----------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|------------------------|
| Kap. | Post | Tildelingsbrev | Overført fra 2021 | Disponibel bevilgning | Ubetalt/innbetalt | Avvik ift. disponering |
| 1352 | 01 Driftsutgifter | 329 519 000 | 19 043 000 | 348 562 000 | 327 319 750 | 21 242 250 |
| Sum 1352 | | 329 519 000 | 19 043 000 | 348 562 000 | 327 319 750 | 21 242 250 |
| 4352 | 01 Diverse inntekter | 2 900 000 | - | 2 900 000 | 4 499 842 | 1 599 842 |
| Sum 4352 | | 2 900 000 | - | 2 900 000 | 4 499 842 | 1 599 842 |

Mindreforbruket skyldes i stor grad lavere bemanning enn tidligere år. Direktoratet har i 2022 gjennomført en større omorganisering, og i tilknytning til dette har det i store deler av året vært en midlertidig ansettelsesstopp. Antall årsverk er derfor lavere enn det faktiske bemanningsbehovet direktoratet har. Det har også vært lavere kostnader knyttet til møter, reiser, konferanser og liknende enn det som må ansees som normalt aktivitetsnivå for direktoratet.

Tabell 15 Driftsutgifter og driftsinntekter Norsk jernbanemuseum

| Norsk jernbanemuseum | | 2022 | Pr. 31.12.2022 | |
|----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| Kap. | Post | Tildelingsbrev | Ubetalt/innbetalt | Avvik ift. tildeling |
| 1352 | 01 Driftsutgifter | 49 054 000 | 42 545 569 | 6 508 431 |
| Sum 1352 | | 49 054 000 | 42 545 569 | 6 508 431 |
| 4352 | 01 Diverse inntekter | 1 500 000 | 2 037 741 | 537 741 |
| Sum 4352 | | 1 500 000 | 2 037 741 | 537 741 |

Norsk jernbanemuseum har et mindreforbruk under kapittel 1352, post 01 på 6,5 millioner kroner. Det skyldes utfordringer med fremdriften for prosjektering og bygging av ny svingskive ved Norsk jernbanemuseum.

Post 01 Diverse inntekter (kapittel 4352)

Det er samlet innbetalt 6,5 millioner kroner, mot en bevilgning på 4,4 millioner kroner. Økte inntekter i 2022 kommer av en økning i besøkstall for Norsk jernbanemuseum, som ga økte billettinntekter og økt salg av suvenirer på 0,5 millioner kroner. Jernbanedirektoratet har også hatt høyere inntekter enn budsjettet i 2022. Økningen skyldes inntekter fra kurs og utleie av tog- og desksimulator ved Norsk fagskole for lokomotivførere, samt mersalg av abonnement på desksimulatorprogram. Merinntekten er også knyttet til utleie av ansatte til Norske tog. Til sammen utgjør merinntektene for direktoratet 1,6 millioner kroner.

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets eksterne utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, samt utgifter til forskning og utvikling og ulike analyser og utredningsarbeid, herunder konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring.

Det er utbetalt 66,4 millioner kroner i 2022, som er 54,2 millioner kroner lavere enn bevilgningen på 120,6 millioner kroner. Omorganiseringen av direktoratet har også hatt påvirkning på aktivitetene som er finansiert under post 21. Flere av direktoratets leveranser innen planlegging og utredning har vært gjennomført med interne ressurser i 2022 enn tidligere år. Videre ble en del aktiviteter ikke startet opp i henhold til opprinnelig fremdriftsplan, og flere aktiviteter har brukt mindre midler enn budsjettet. Utbetalingen er vesentlig lavere enn det som kan sies å være et normalår for direktoratet.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

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

Det er utbetalt 4 858,3 millioner kr i 2022, som er 913,1 millioner kroner mindre enn bevilgningen på 5 771,4 millioner kroner. Årsaken til mindreforbruket er sammensatt, men skyldes i hovedsak forsinkede utbetalinger, forsinkede prosjekter, reduserte kostnader og at en betydelig andel av avsatte usikkerhetsavsetninger ikke kom til anvendelse.

Mindreforbruk knyttet til forsinkede utbetalinger og prosjekter tilsvarer om lag 380 millioner kroner. Av dette utgjør forsinket avregning av bonuser, pensjon og reforhandlede avtaler 110 millioner, og forsinkelser på tiltak og prosjekter om lag 270 millioner kroner.

Om lag 130 millioner kroner av mindreforbruket kan knyttes til reduserte kostnader for tilleggsavtalene. Videre er det en høy andel av risikoavsetningene som ikke kom til anvendelse i 2022, tilsvarende om lag 230 millioner kroner. Enkelte kostnader var i tillegg overbudsjettet, dette utgjør 170 millioner kroner.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold fra Bane NOR for å holde infrastrukturen tilgjengelig og avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav. Det er utbetalt 7 319,8 millioner kroner i 2022, som er i henhold til bevilgningen.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer

Bevilgningen dekker direktoratets avtaler med Bane NOR om kjøp av infrastrukturtenester for planlegging og bygging av investeringsprosjekter. Fra 2022 inngår midler til ERTMS, som i 2021 og tidligere var bevilget under post 71, samt planleggingsmidler som tidligere var budsjettet under post 72 og 21, i bevilgningen på posten.

Det er utbetalt 20 130,0 millioner kroner i 2022, som er 15,4 millioner kroner mindre enn bevilgningen på 20 145,4 millioner kroner. Mindreforbruket må sees i sammenheng med stikkordsfullmakten «kan nyttes under post 74», og tilsvarende utbetaling under denne posten knyttet til støtte til ERTMS ombordutrustning.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Bevilgningen gjelder ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS og anskaffelse av brukte vogner. I tillegg til bevilgningen på post 74, dekkes inntil halvparten av kostnadene til å installere ombordutstyr av

en egen støtteordning, som bevilges under post 73 og regnskapsføres under post 74. Det er utbetalt 138,5 millioner kroner, som er 60,6 millioner kroner lavere enn bevilgningen på 199,1 millioner kroner.

Ved behandling av Prop. 1 S (2021-2022) Tillegg 1 ble bevilgning under kap. 1352, post 74 økt med 76 millioner kroner, mot tilsvarende reduksjon under kap. 1352, post 70. Økningen gjaldt tilskudd til Norske tog for kjøp av reservevogner, som ved behov skulle bidra til å opprettholde fjerntogtilbudet i påvente av nye fjerntogkjøretøy. Disse skulle benyttes dersom sprekkene i konstruksjoner på kjøretøy type 7 personvogner og WLAB2 sovevogner utviklet seg slik at det ikke var sikkerhetsmessig forsvarlig å holde kjøretøyene i drift frem til innfasingen av de nye fjerntogkjøretøyene. Norske Tog har forbedret prosedyrene for vedlikehold, og dette har redusert sprekkveksten betydelig. Det ble vurdert at å anskaffe beredskapsvogner ikke var nødvendig. Jernbanedirektoratet har derfor ikke utbetalt denne bevilgningen til Norske tog AS.

Mindreforbruket må ses i sammenheng med at det ikke var nødvendig å utbetale 76 millioner kroner til Norske tog AS for å anskaffe brukte vogner og kostnadsføring av 15,4 millioner kroner fra bevilgningen under post 73.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Bevilgningen dekker tilskudd for å legge til rette for godsoverføring fra vei til jernbane. Tilskudd utbetales til togselskapene basert på netto tonnkilometer gods kjørt på bane. Det er utbetalt 92,3 millioner kroner i henhold til bevilgningen for 2022.

Tabell 16 Utbetalt støtte til godsoverføring fra vei til jernbane

| Godstogselskap | Bevilget støtte, NOK |
|----------------------------|----------------------|
| CargoNet AS | 55 239 410 |
| Green Cargo AB | 33 934 532 |
| ONRAIL AS | 2 275 896 |
| Grenland Rail AS | 602 166 |
| Hector Rail AB | 163 066 |
| Tågakeriet i Bergslagen AB | 84 930 |
| Sum godkjent støtte | 92 300 000 |

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Bevilgningen dekker prosjektstøtte til historiske jernbaneformål og forvaltning av kulturminner. Det er utbetalt 24,6 millioner kroner, som er 0,4 millioner kroner lavere enn bevilgningen på 25,0 millioner kroner. Dette skyldes forsinkelse knyttet til en faktura i 2022, som utbetales i 2023.

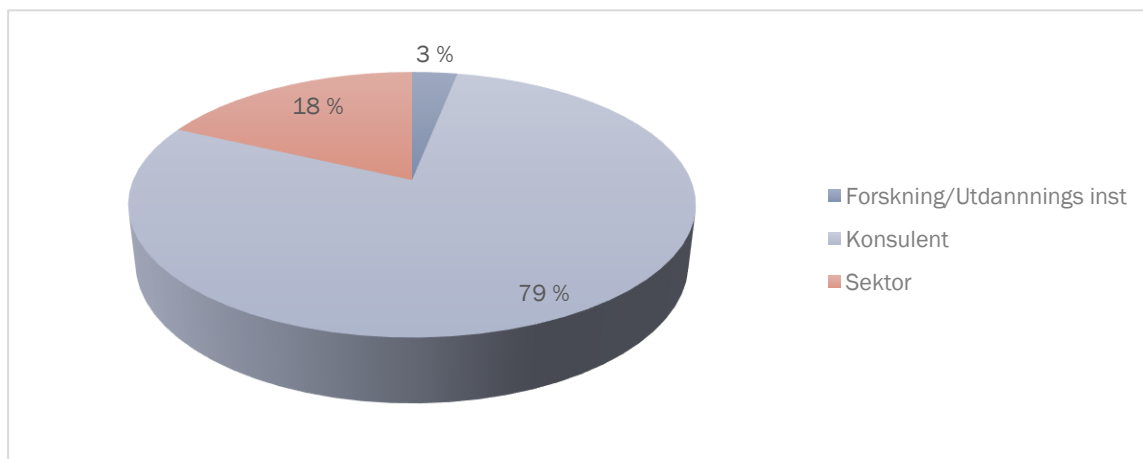
5.1.1 Konsulentbruk og bemanning

Konsulentbruk

I 2022 er det bokført 77,5 millioner kroner til kjøp av konsulenttenester. Kostnadene fordeler seg over Kap. 1352 post 01 og post 21, og gjelder artskontoene 6700-6730. Direktoratets kjøp av konsulenttenester er i hovedsak knyttet til bistand i arbeidet med utredninger og analyser som finansieres over post 21. I 2022 utgjør dette 55,8 millioner kroner av det samlede beløpet på 77,5 millioner kroner. Beløpet inkluderer kostander til utredningsavtaler med Bane NOR og kostnader til ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredninger.

De resterende 21,7 millioner kronene av det totale forbruket på konsulenttjenester, er i stor grad knyttet til bistand i forbindelse med omorganisering av direktoratet og forhandlinger om kjøp av persontransport med tog.

Direktoratet kjøper bistand fra konsulenter fordelt på tre forskjellige kategorier. I 2022 er tre prosent av kostnadene knyttet til kjøp av tjenester fra forsknings- og utdanningsinstitusjoner, 18 prosent er kjøp av tjenester fra sektoraktørene og de resterende 79 prosent fra andre typer konsulentbyråer.



Figur 15 Bistand fra konsulenter fordelt på kategorier; kjøp av tjenester fra forskning og utdanningsinstitusjoner, tjenester fra sektoraktørene og andre typer konsulentbyråer.

I 2022 er to millioner kroner av kostnadene til konsulentbruk knyttet til utgivelse av Jernbanemagasinet.

Jernbanedirektoratet vil i 2023 øke sin faste bemanning, og vi er i gang med en kartlegging av konsulentbruken i lys av endringen i statsansatteloven.

Utvikling i bemanning

2022 var preget av omorganisering, som medførte en begrenset rekruttering. Ansatte som sa opp eller gikk av med pensjon ble derfor i hovedsak ikke erstattet. Ny organisasjon ble etablert fra 1.august 2022, og prosessen med å rekruttere nødvendig kompetanse har startet. Denne prosessen fortsetter inn i 2023. I 2022 hadde vi 30 fratredelser, ti var knyttet til pensjon. Vi fikk ti nye, fem av disse startet på nyåret og var rekruttert i 2021, én ble gjort om fra midlertidig til fast. De øvrige var erstatning i forbindelse med fratredelse.

Tabell 17 Utvikling i bemanning 2020-2022

| Bemanning | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------------------|------|------|------|
| Antall ansatte | 199 | 187 | 170 |
| Antall avtalte årsverk | 198 | 197 | 180 |
| Antall utførte årsverk | 182 | 181 | 167 |

Forskjellen på avtalte og utførte årsverk er at sistnevnte tar hensyn til sykefravær og permisjoner, i tillegg til lovpålagt ferie.

5.2 Kapittel 1330 og kapittel 4330 – omtale post for post

Post 71 Tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter

Bevilgningen dekker tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter. Ordningen skal avhjelpe inntektsreduksjon som følge av smitteverntiltak. Det er utbetalt 21,5 millioner kroner i 2022, som er 1,5

millioner kroner mer enn bevilgningen på 20,0 millioner kroner. Merutbetalingen på 1,5 millioner kroner skyldes etterslep fra 2021 på grunn av en sent mottatt søknad.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Bevilgningen dekker statens andel av Entur AS sine kostnader for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport.

Det er utbetalt 73,9 millioner kroner i 2022, som er 16,0 millioner kroner mindre enn bevilgningen på 89,9 millioner kroner. Mindreutbetalingen skyldes i hovedsak en større overføring av kostnader til 2023 enn forutsatt.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur

Bevilgningen dekker grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering, som finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. omtale under kapittel 4330, post 01 Gebyrer. Det er utbetalt 19,4 millioner kroner på post 77, som er i henhold til bevilgning.

Post 01 Gebyrer (kapittel 4330)

Det er bevilget 19,4 millioner kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kapittel 1330, post 77. Bevilgningen er i henhold til det som er innbetalt.

5.3 Bruk av fullmakter

Rapportering på bruk av tilsagns- og bestillingsfullmakter.

Rapporteringen omfatter delegerte fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over gitte bevilgninger i 2022.

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

Samferdselsdepartementet har delegert tilsagnsfullmakt til Jernbanedirektoratet på post 74 Tilskudd til togmateriell med videre. Direktoratet kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 950 millioner kroner. Tilsagnsfullmakten på post 74 er knyttet til tilskudd til ERTMS-ombordutstyr og private sidespor. Tilskuddene som omfattes av fullmakten, finansieres over bevilgningen på kapittel 1352 post 73 Investeringer. Ved utgangen av 2021 var det gitt tilsagn ut over gitt bevilgning tilsvarende 896 millioner kroner. Det er ikke gitt nye tilsagn i 2022, og frafall av forpliktelser i 2022 utgjør 26,1 millioner kroner, hvorav 15,3 millioner kroner er knyttet til ERTMS-ombordutstyr, 10,1 millioner kroner er knyttet til sidespor på Larvik Havn og 0,7 millioner kroner til tømmerterminal på Hauer seter. Forpliktelser ved utgangen av 2022 utgjør 869,9 millioner kroner.

5.3.2 Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Kostnadsramme for kjøp av nye langdistansetog

Samferdselsdepartementet har delegert fullmakt til Jernbanedirektoratet til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter, herunder kjøp av nye langdistansetog innenfor en kostnadsramme på 7 205 millioner kroner. Jernbanedirektoratet har i 2022 gitt Norske tog tilsagn til å starte anskaffelsen av nye langdistansetog innenfor en kostnadsramme på 7 205 millioner kroner.

Kostnadsramme for Dovrebanen, Sørli-Åkersvika – kapittel 1352, post 73

Samferdselsdepartementet har delegert fullmakt til Jernbanedirektoratet til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter, herunder oppstart av prosjektet Sørli-Åkersvika på Dovrebanen, innenfor en kostnadsramme på 7 609 millioner kroner. Jernbanedirektoratet har inngått avtale med Bane NOR for prosjektet til avtalt fastpris på 7 274 millioner kroner.

Øvrige utbyggingsprosjekter der Stortinget tidligere år har vedtatt kostnadsramme.

Jernbanedirektoratet har ikke avtalt vederlag eller fastpris ut over delegerte fullmakter.

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

Jernbanedirektoratet har fått fullmakt til å forplikte staten for kjøp av transporttjenester for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 12 900 millioner kroner, og ramme for forpliktelser som forfaller hvert år ikke overstiger 5 200 millioner kroner. Jernbanedirektoratets prognostiserte samlede forpliktelser ut over 2022 utgjør 10 291 millioner kroner. Dette er medregnet forpliktelser ut over 2022 for reforhandlede avtaler med togoperatørene. Disse ble inngått i 2022, selv om de formelt signeres i 2023.

IV Styring og kontroll i virksomheten



6 Sikre målrettet og effektiv drift av direktoratet

6.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll

Jernbanedirektoratet har i løpet av 2022 gjennomført en større omorganisering. Den nye organisasjonsstrukturen tar utgangspunkt i følgende designprinsipper:

- tydelig rolle- og ansvarsfordeling
- underbygge Jernbanedirektoratets strategiske, helhetlige og koordinerende rolle
- sikre strategisk ledelse og styring
- effektiv ressursutnyttelse og samhandling på tvers
- sterke fagmiljøer som skaper rom for utvikling av fag og den enkelte
- understøtte organisasjonens evne til innovasjon og utnyttelse av teknologi

Ny organisasjon trådte i kraft 1.8.2022.

Et viktig grep for å sikre god intern styring og kontroll i virksomheten, er etablering av staben for virksomhetsstyring med to underliggende seksjoner – styringsseksjonen og økonomiseksjonen.

Styringsseksjonen har ansvaret for styringsdialogen med Samferdselsdepartementet og Norsk jernbanemuseum, direktoratets innspill til statsbudsjettet og for å sikre god styring, kontroll og koordinering internt. Økonomiseksjonen har ansvaret for å sikre god intern økonomistyring i Jernbanedirektoratet.

I 2022 er det etablert strukturer og verktøy som fordeler mål- og resultatkrav i organisasjonen, og dette følges opp gjennom intern rapportering i et eget styringsverktøy. Jernbanedirektoratets virksomhetsplan viser hvilke hovedaktiviteter som skal gjennomføres for å sikre måloppnåelsen.

For å følge opp anbefalingene fra virksomhetsstyringsprosjektet og revisjonen av den interne økonomi- og budsjettstyringen i direktoratet som ble gjennomført i 2021/2022, satte vi i 2022 i gang flere tiltak. Arbeidet med å bygge opp et samlet system for intern styring og kontroll i direktoratet har startet, men det gjenstår fremdeles en del arbeid. Særlig gjelder dette implementering av systemer og strukturer for å sikre ønsket nivå på intern styring og kontroll. Det systematiske arbeidet på dette området er derfor høyt prioritert også i 2023.

6.2 Nærmere omtale av vesentlige forhold ved styring og kontroll

6.2.1 Policydokumenter for intern styring og kontroll

Det er i 2022 utarbeidet fire nye policydokumenter i direktoratet:

- Policy for intern styring og kontroll
- Policy for virksomhetsstyring
- Policy for økonomi- og budsjettstyring
- Policy for tilskuddsforvaltning

Felles for alle policyene er tydelig beskrivelser av roller og ansvar for styring, kontroll og rapportering. Dette bygger opp under flere av prinsippene som ble lagt til grunn for den nye organisasjonen, og dokumentene er viktige tiltak i forbedringen av direktoratets interne styring og kontroll.

6.2.2 Nye verktøy og arbeidsprosesser

Direktoratet har utviklet et styringsverktøy som ble tatt i bruk i 2022. Verktøyet viser tydelig sammenhenger mellom oppdrag, aktiviteter og mål, og det er innført regelmessig rapportering som gir ledelsen relevant styringsinformasjon. Virksomhetsplanen følges opp gjennom styringsverktøyet, og avvik avdekkes gjennom rapportering. Styringsverktøyet er et av de viktigste tiltakene for å sikre god sammenheng mellom oppdrag, aktiviteter og mål, og den interne styringsinformasjonen er vesentlig forbedret i løpet av 2022. Dette

danner et godt grunnlag for det videre arbeidet med å styrke direktoratets strategiske arbeid i tiden fremover.

6.2.3 Tiltak for å følge opp intern revisjon av tilskuddsforvaltning og økonomi- og budsjettstyringen i direktoratet

Tilskuddsforvaltning

Revisjonen av tilskuddsforvaltningen avdekket behov for helhetlige risikovurderinger som grunnlag for fastsettelse av kontrollpunkter. I tillegg viste revisjonen behov for bedre sporbarhet både i kontrollene, og mellom vedtak og utbetaling av tilskuddene.

I 2022 er det gjennomført risikovurderinger av alle utbetalingsprosessene. Dette har dannet grunnlag for oppdaterte beskrivelser av utbetalingsprosessene for tilskuddspostene. Prosessbeskrivelsene ligger under vår policy for tilskuddsforvaltning, som slår fast ansvar og roller tilknyttet kontroller og risikovurderinger av tilskuddsordningene.

Budsjett- og økonomistyring

Revisjonen av direktoratets budsjett- og økonomistyring anbefalte flere tiltak for å styrke direktoratets interne budsjett- og økonomistyring. I 2022 satte vi i gang flere tiltak for å lukke de avvikene som revisjonen omtalte. For å styrke direktoratets interne styring og kontroll, er det opprettet en egen virksomhetsstyringsstab. Dette er et viktig organisatorisk grep for å tydeliggjøre roller og ansvar internt i direktoratet.

For å styrke de interne budsjettprosessene, og oppfølgingen av budsjettene, er de interne prosessene for budsjettildelinger og budsjettrevisjoner endret. Samlet sett er det iverksatt flere tiltak for å i større grad tydeliggjør den enkeltes budsjetttramme samtidig som det gis system støtte som forenkler oppfølgingen av eget ansvarsområde. Økonomisystemene som leveres fra DFØ er i større grad tatt i bruk. Det er viktig for direktoratet å ha gode systemer som støtter opp under styringen. Dette vil være prioritert også i tiden fremover.

Tiltakene som er gjennomført, innebærer at det har vært en helhetlig prosess for utarbeidelse av virksomhetsplan og budsjetter for 2023, og det er nå en tydeligere sammenheng mellom prioriteringer og overordnede mål og føringer.

6.2.4 Evaluering av jernbanedirektørens kontrollprogram

Jernbanedirektørens kontrollprogram er ett av Jernbanedirektørens virkemidler for styring og kontroll. Programmet omtaler kontroller som skal gjennomføres det enkelte år. Grunnet organisasjonsutviklingsprosessen, ble det ikke gjennomført kontroll første halvår i 2022.

Høsten 2022 ble det gjennomført en HMS-revisjon. Hovedinntrykket er at arbeidsmiljøet i Jernbanedirektoratet er bra, og at risiko for skade, sykefravær eller ønske om å bytte arbeidsplass på grunn av arbeidsmiljø, er liten. Revisjonen avdekket enkelte mangler knyttet til formalia og presisjon i arbeidet med HMS. Ansvaret for videre oppfølging er gitt til direktør for organisasjonsstaben.

I tillegg ble det gjennomført en begrenset undersøkelse (forundersøkelse) knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap. Hensikten var å undersøke hvordan Jernbanedirektoratet har fulgt opp målet om et helhetlig arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap i jernbanesektoren, samt å undersøke om direktoratet har fulgt opp aktuelle krav nedfelt i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren. Gjennomgangen avdekket at vi i større grad må sørge for at arbeidet er målbart, systematisk og sporbart. Ansvar for oppfølging er adressert og fordelt til direktør for avdelingen for kunnskapsgrunnlag, innovasjon og bærekraft.

6.3 Effektivisering

Fem indikatorer skal gi et bilde av utgifter til drift og administrasjon i direktoratet. I år er Jernbanemuseet tatt ut av datagrunnlaget. For at sammenligningsgrunnlaget i tabellen skal bli best mulig, er også museet

tatt ut av datagrunnlaget for 2020 og 2021. Indikatorer for jernbanemuseet presenteres i museets egen årsrapport.

I 2022 har direktoratet hatt en lavere bemanning enn det faktiske bemanningsbehovet. Det skyldes midlertidig ansettelsesstopp i forbindelse med omorganiseringen. Dette påvirker flere av KPI-ene negativt i forhold til kostnader sett opp mott lønn/årsverk. Det er derfor ikke grunnlag for å vurdere direktoratets effektivitet i 2022 som svekket på bakgrunn av endringene i indikatorene fra tidligere år.

Pandemien har også i 2022 medført at flere av kostnadskomponentene som inngår i beregningene er lavere enn det et normalår skulle tilsi. Særlig gjelder dette for direktoratets reisevirksomhet i starten av året.

Tabell 18 KPI-er, effektivisering

| Nr | Navn | Teller og nevner | Datagrunnlag totalt | Totalt | |
|-------|--|--------------------------|---------------------|-------------|-----------|
| KPI 1 | Lønnsutgifter per årsverk (KPI1) | Lønn og sosiale utgifter | 2020 | 203 536 906 | 1 100 795 |
| | | Antall årsverk | | 184,9 | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2021 | 205 818 294 | 1 122 237 |
| | | Antall årsverk | | 183,4 | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2022 | 198 462 139 | 1 173 291 |
| | | Antall årsverk | | 169,2 | |
| KPI 2 | Totalutgift per årsverk (KPI2) | Sum totale utgifter | 2020 | 300 651 491 | 1 626 022 |
| | | Antall årsverk | | 184,9 | |
| | | Sum totale utgifter | 2021 | 318 321 099 | 1 735 666 |
| | | Antall årsverk | | 183,4 | |
| | | Sum totale utgifter | 2022 | 327 317 760 | 1 935 074 |
| | | Antall årsverk | | 169,2 | |
| KPI 3 | Lønnsutgiftsandel (KPI3) | Lønn og sosiale utgifter | 2020 | 203 214 640 | 68 % |
| | | Sum totale utgifter | | 299 276 165 | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2021 | 205 818 294 | 65 % |
| | | Sum totale utgifter | | 318 321 099 | |
| | | Lønn og sosiale utgifter | 2022 | 198 462 139 | 61 % |
| | | Sum totale utgifter | | 327 317 760 | |
| KPI 4 | Andel administrative utgifter (KPI4) | Administrasjonsutgifter | 2020 | 59 842 761 | 20 % |
| | | Sum totale utgifter | | 300 651 491 | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2021 | 62 062 505 | 19 % |
| | | Sum totale utgifter | | 318 321 099 | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2022 | 73 413 618 | 22 % |
| | | Sum totale utgifter | | 327 317 760 | |
| KPI 5 | Administrative utgifter per årsverk (KPI5) | Administrasjonsutgifter | 2020 | 59 842 761 | 323 649 |
| | | Antall årsverk | | 184,9 | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2021 | 60 355 349 | 329 091 |
| | | Antall årsverk | | 183,4 | |
| | | Administrasjonsutgifter | 2022 | 83 338 395 | 492 689 |
| | | Antall årsverk | | 169,2 | |

6.4 Risikovurdering

Direktoratets risikovurdering tar utgangspunkt i styringsmål og hovedprioriteringer gitt i tildelingsbrevet, og viser status på risikoene som ble meldt inn i løpet av 2022. Risikoene omtales nærmere i eget vedlegg, og viser utviklingen i forhold til tertial 2 og 3 i 2022. Endringer i risiko i 2022 kan oppsummeres slik:

Risiko for at direktoratet ikke klarer å skape forståelse for helheten og koordinere aktørenes ulike og kryssende interesser, har gått ned ved utgangen av 2022. Sannsynligheten for at risikoen skal inntreffe er lavere, ettersom det er etablert topplederforum og programråd for driftsstabilitet.

Risiko for at direktoratet ikke får til en god arbeidsdeling med Bane NOR for å gjennomføre porteføljeprioriteringene av effektpakkene i NTP som forutsatt er vurdert høyere ved årsskiftet. Dette skyldes at anbefalingene fra evalueringen etter første runde i liten grad har blitt fulgt opp av Bane NOR.

Risiko for at direktoratet ikke får til det nødvendige samspillet mellom aktørene for å forbedre informasjonen til reisende ved avvikssituasjoner, og forbedre driftsstabiliteten i jernbanesektoren, har gått ned, grunnet utarbeidelse av tiltaksplaner. Sannsynligheten for at risikoen skal inntreffe er lavere, mens konsekvensen forblir den samme.

Det er fremdeles risikoer som vurderes som både høy og kritisk. Tiltakene som ble identifisert for disse vurderes å ikke ha hatt tilstrekkelig effekt til å redusere risikoen, eller tiltakene har ikke blitt gjennomført etter planen. Ny gjennomgang av risikobilde og nye tiltak skal kartlegges i første tertial 2023. Det må i større grad skilles mellom risiko som Jernbanedirektoratet har full kontroll over, og sektorrisiko som delvis ligger utenfor Jernbanedirektoratets kontroll. Resultatene fra arbeidet med et helhetlig risikosystem vil stå sentralt i arbeidet med risikostyring framover.

6.5 Administrative forhold

6.5.1 Lærlinger i virksomheten

I 2022 hadde Jernbanedirektoratet to lærlinger. Frem til juni 2022 var det en lærling i administrasjonsavdelingen innen kontor- og administrasjonsfag. Norsk fagskole for lokomotivførere har en IKT-lærling som avsluttet sin praksisperiode i februar 2023. I påvente av implementering av ny organisasjon ble det bestemt å avvente inntak av nye lærlinger i 2022.

6.5.2 Likestilling

Jernbanedirektoratet arbeider for å være en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsplass som sikrer mangfold, bredde og riktig kompetanse i organisasjonen. Dette gjøres ved rekruttering og gjennom utviklingsmuligheter for den enkelte medarbeider, og reflekteres i lønns- og arbeidsforholdet. I direktoratets utlysningstekster oppfordres personer med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en til å søke. Ved rekruttering skal minst én kvalifisert søker innenfor disse kategoriene kalles inn til intervju. I tillegg skal minst én kvalifisert søker med minoritetsbakgrunn kalles inn til intervju. Vi har også påbegynt en handlingsplan innenfor likestilling og diskriminering.

Kjønnsfordeling i Jernbanedirektoratet inkludert Norsk fagskole for lokomotivførere var ved utgangen av 2022 39 prosent kvinner og 61 prosent menn.

Tabell 19 Kjønn, stillingskategori og lønn

| Jernbanedirektoratet (inkl. Norsk fagskole for lokomotivførere) | År | Kjønnsbalanse | | | Brutto månedslønn i gjennomsnitt (kroner) | | |
|---|------|---------------|-------|--------|--|---------|---------|
| | | Kvinner | Menn | Antall | Kvinner | Menn | I alt |
| Totalt i virksomheten | 2022 | 39 % | 61 % | 170 | 67 803 | 70 787 | 69 611 |
| | 2021 | 41 % | 59 % | 187 | 65 218 | 67 240 | 66 418 |
| | 2020 | 41 % | 59 % | 199 | 63 280 | 64 034 | 64 261 |
| Toppledere | 2022 | 33 % | 67 % | 6 | 118 135 | 116 746 | 117 209 |
| | 2021 | 43 % | 57 % | 7 | 111 796 | 118 204 | 115 458 |
| | 2020 | 43 % | 57 % | 7 | 102 870 | 96 060 | 113 014 |
| Mellomledere | 2022 | 53 % | 47 % | 17 | 89 419 | 90 004 | 89 694 |
| | 2021 | 53 % | 47 % | 19 | 82 687 | 88 389 | 85 388 |
| | 2020 | 53 % | 47 % | 19 | 81 632 | 74 755 | 82 766 |
| Rådgivere, seniorrådgivere, ingeniører og andre saksbehandlere | 2022 | 38 % | 62 % | 103 | 66 476 | 69 439 | 68 317 |
| | 2021 | 60 % | 40 % | 113 | 63 062 | 64 678 | 64 035 |
| | 2020 | 39 % | 61 % | 126 | 61 566 | 61 434 | 61 446 |
| Administrative stillinger | 2022 | 67 % | 33 % | 25 | 53 484 | 57 364 | 54 726 |
| | 2021 | 62 % | 38 % | 29 | 53 141 | 57 062 | 54 628 |
| | 2020 | 62 % | 38 % | 29 | 59 102 | 59 484 | 52 542 |
| Faglærere/fagsjef fagskolen | 2022 | - | 100 % | 19 | - | 63 212 | 63 212 |
| | 2021 | - | 100 % | 19 | - | 61 551 | 61 551 |
| | 2020 | - | 100 % | 19 | - | 59 842 | 59 842 |

Tabell 19 viser kjønnsbalansen per 31.desember 2022. Den inkluderer dermed heller ikke ledere som formelt ble ansatt før årsskiftet, men tiltrådte sine stillinger etter. Tar vi hensyn til dette, er kjønnfordelingen blant ledere tilnærmet 50/50.

I lokal lønnspolitikk har vi søkelys på at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling. Samtidig skal lønnsjusteringer baseres på en individuell vurdering. Direktoratet skal ikke ha ubegrunnede lønnsforskjeller mellom kvinner og menn. Dette bekreftes av vår lønnsstatistikk i tabell 19.

Norsk fagskole for lokomotivførere hadde 28 ansatte og en lærling i 2022. Fem av de fast ansatte var kvinner i administrative stillinger. For å forbedre skolens kjønnsfordeling blant lærere er det innført positiv særbehandling av kvinner ved utlysning av lærerstiller, og markedsføringen av studiet har rettet seg bevisst mot kvinner.

Tabell 20 Deltids- og midlertidig ansatte, overtid og foreldrepermisjon

| År | Deltid | | Midlertidig ansatte | | Overtid | | Foreldrepermisjon | |
|------|---------|-------|---------------------|-------|---------|------|-------------------|------|
| | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner | Menn |
| 2022 | 50 % | 50 % | - | 100 % | 46 % | 54 % | 72 % | 27 % |
| 2021 | 33 % | 67 % | 67 % | 33 % | 48 % | 52 % | 74 % | 26 % |
| 2020 | - | 100 % | 67 % | 33 % | 46 % | 54 % | 56 % | 44 % |

Tabell 21 Legemeldt sykefravær

| År | Sykefravær | |
|------|------------|--------|
| | Kvinner | Menn |
| 2022 | 2,86 % | 1,87 % |
| 2021 | 5,8 % | 2,5 % |
| 2020 | 3,74 % | 1,76 % |

6.6 Myndighetsutøvelse

Jernbanedirektoratet behandler søknader om samtykke til ekspropriasjon og forhåndstiltredelse etter oreigningsloven § 2 nr. 17. I 2022 behandlet vi tre søknader om samtykke til ekspropriasjon som berørte totalt ni eiere og ni eiendommer. Vi ga også samtykke til forhåndstiltredelse etter to søknader som berørte åtte eiendommer og åtte eiere. Alle søknadene om samtykke til ekspropriasjon og forhåndstiltredelse gjaldt prosjektene Kleverud – Sørli – Åkersvika.

Som klageinstans for klager etter jernbaneloven § 10, behandlet Jernbanedirektoratet i 2022 fem klager, hvorav tre av klagene gjaldt vilkår i tillatelser Bane NOR hadde gitt. Dette skiller seg fra 2021, da vi behandlet 12 klager som alle gjaldt avslag på tillatelse.

Jernbanedirektoratet er videre klageinstans etter forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren. I 2022 behandlet direktoratet to klager.

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

I instruks for Jernbanedirektoratet, pkt. 3.2.3 («Jernbanedirektoratet som myndighetsorgan»), heter det også at Jernbanedirektoratet skal drive Norsk fagskole for lokomotivførere, og drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum. I det følgende gis en kort omtale av henholdsvis Lokførerskolen og jernbanemuseet.

6.6.1 Norsk fagskole for lokomotivførere

2022 var et godt år for Norsk fagskole for lokomotivførere. Etter pandemien har skolen kunnet drive som normalt igjen. Søkertallene viser at Lokomotivførerutdanningen fortsatt er svært attraktiv. Lokførerskolen fikk 1 300 søkere til 168 plasser. Kvinneandelen blant søkerne gikk opp med hele 41 prosent. Skolen uteksaminerte 129 lokomotivfører kandidater i 2022.

Lokførerskolen har hatt et godt samarbeid med selskapene i jernbanesektoren. Det er inngått formelle avtaler med togselskapene om forpliktende samarbeid, og skolen tilbyr også abonnement for ERTMS-simulatorer som bransjen har tatt i bruk i sine internopplæringer.

Helt på tampen av 2022 fikk skolen NOKUTs godkjenning til å kunne tilby lokomotivførerutdanningen som nettbasert opplæring med samlinger. Skolen anser at dette er et uttrykk for skolens gode kvaliteter og gode resultater. Lokførerskolen vil ta fatt på utviklingsarbeidet innen nettbasert utdanning i 2023.

6.6.2 Norsk jernbanemuseum

Jernbanedirektoratet driver delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på vegne av Samferdselsdepartementet. Det er gledelig å se at publikummet til museet har kommet tilbake, i en tid der mange kulturinstitusjoner sliter med besøkstall langt under 2019-nivå. I tillegg til museumsdriften på Hamar, har Norsk jernbanemuseum bidratt til en rekke formidlingstilbud ved andre museer, forvalter tilskuddsordningen til kulturminner i jernbanesektoren og har vedlikeholds- og driftsansvar for kongevognen. I 2022 ble et formidlingstilbud utviklet av Norsk jernbanemuseum nominert til den norske prisen «Mot i museene» og gikk til finalen i den internasjonale CIMUSET Award.

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.

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

Plan for historisk togmateriell

I Hurdalsplattformen står det at regjeringen vil at det legges til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas. Jernbanedirektoratet leverte høsten 2022 rapporten «Plan for historisk togmateriell». Den inneholder en problembeskrivelse knyttet til ivaretagelse av historisk togmateriell og forslag til tiltak. Dette innebærer å finne løsninger som holder de operative kjøretøyene i kjørbare stand og mest mulig av samlingene tilgjengelig for publikum.

V Vurdering av fremtidsutsikter



7 Vurdering av fremtidsutsikter

Mange av utfordringene som påvirket oss i 2022, kommer til å følge oss i årene fremover. Ettervirkningene av pandemien på trafikkutviklingen og forsyningskjedene, krigen i Ukraina og dens betydning for norsk økonomi og næringsliv, og samfunnets behov for å kutte klimautslipp, vil på ulike måter påvirke jernbanen og direktoratets forutsetninger for å løse sitt samfunnsoppdrag. Det samme gjelder en presset infrastruktur som skal tåle nye tilbudsforbedringer og økt trafikk.

Vårt svar på disse utfordringene er blant annet å være tettere på risikovurderinger knyttet til kostnader og fremdrift i effektpakkene, og å være forberedt på å tenke alternativt og smartere for å videreutvikle togtilbudet og opprettholde jernbanenes attraktivitet.

For at jernbanen skal være et etterspurt og pålitelig transporttilbud, er det helt nødvendig at hele jernbanesektoren jobber mot felles mål. Dette er i kjernen av Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag: Å koordinere aktørene og alle innsatsfaktorene for å skape et attraktivt togtilbud som henger godt sammen med øvrig kollektivtransport.

I fremtiden må vi som samfunn kutte drastisk i klimagassutslippene, og vi må begrense inngrep i naturen og nedbyggingen av dyrket mark. Mange peker på elektrifisering som en løsning. Samtidig vet vi at Norge om få år vil gå fra å ha overskudd av elektrisk kraft til underskudd. Dette skjer parallelt med at transportbehovet øker. Her er jernbanen en viktig del av løsningen, fordi den er klimavennlig og areal- og energieffektiv. Jernbanedirektoratet må derfor være oppdaterte på, og delta aktivt i den teknologiske utviklingen på jernbane nasjonalt og internasjonalt, som for eksempel ved vår deltakelse i Europe's Rail. Det blir også viktig å sikre at sektoren har tilgang til riktig kompetanse, noe Konnekt skal bidra til.

Krigen i Ukraina har ført til at forsvarets behov har fått økt aktualitet og større oppmerksomhet, og dette er tillagt betydelig mer vekt i innspill til NTP. Det er større fokus på redundans i de nasjonale transportaksene, samt å øke evnen til å forflytte tungt materiell raskt mellom landsdelene. Ettersom jernbanen er forsvarets foretrukne transportmiddel for all transport over 200 kilometer, skal det, etter initiativ fra Forsvaret og Bane NOR, vurderes hvordan jernbanen best kan bidra til den nasjonale forsvarsevnen.

Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag er å nå overordnede mål om en effektiv, miljøvennlig og trygg jernbane. Vår nye organisasjon gjør oss bedre rustet til å ivareta dette oppdraget og håndtere ovennevnte utfordringer. Vi har styrket og opprettet nye fagseksjoner, samlet miljøene som inngår avtaler, og styrket miljøet for samordning av jernbanesektoren. Dette skal ikke bare bidra til at vi tenker mer helhetlig og blir en mer krevende kjøper og avtalepart, men at vi også gir gode og oppdaterte råd og anbefalinger til Samferdselsdepartementet for å få mest og best mulig jernbane for pengene.

VI Årsregnskap



8 Årsregnskap

8.1 Ledelseskomentarer til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2022

8.1.1 Formål

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

8.1.2 Bekreftelse

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

8.1.3 Vurdering av vesentlig forhold

Organisatoriske forhold

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

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

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

Tildeling

Jernbanedirektoratet hadde i 2022 en samlet tildeling på 34 200,5 millioner kroner på utgiftssiden, hvorav 74,1 millioner kroner ble tildelt til Norsk jernbanemuseum, jf. kommentar i bevilgningsrapporteringen. I tillegg har Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum tildelinger på inntektssiden på totalt 23,8 millioner kroner.

Kapittel 1352 og 4352

Kapittel 1352 post 01

Jernbanedirektoratet har en tildeling på 397,6 millioner kroner i 2022 på post 01 Driftsutgifter. Dette er inkludert tildeling på 49,1 millioner kroner til Norsk jernbanemuseum. Nettorapporterte driftsutgifter for Jernbanedirektoratet ble 369,9 millioner kroner i 2022, en nedgang på 28,5 millioner kroner fra 2021. Det er nedgang både for utbetalinger til lønn og andre utbetalinger til drift, noe som i stor grad er knyttet til lavere bemanning enn tidligere år. Direktoratet har i 2022 gjennomført en større omorganisering, og i tilknytning til dette har det i store deler av året vært en midlertidig ansettelsesstopp. Antall årsverk er derfor lavere enn det faktiske bemanningsbehovet direktoratet har. Det har også vært lavere kostnader knyttet til møter, reiser, konferanser og lignende enn det som må ansees som normalt aktivitetsnivå for direktoratet. På bakgrunn av dette er mindreforbruket for direktoratet på 21,2 millioner kroner.

Kapittel 1352 post 21

Post 21 omfatter i 2022 Jernbanedirektoratets eksterne utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase samt utgifter til FoU og ulike analyser og utredningsarbeid, herunder konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. Utbetaling på posten utgjør 66,4 millioner kroner. Avviket i forhold til bevilgning er 54,2 millioner kroner. Omorganiseringen av direktoratet har også her hatt påvirkning på aktivitetene som er gjennomført. Flere av direktoratets leveranser innenfor planlegging og utredning har vært gjennomført med interne ressurser i 2022 sammenlignet med tidligere år. Videre ble en del aktiviteter ikke startet opp i henhold til opprinnelig fremdriftsplan, og flere aktiviteter har brukt mindre midler enn budsjettet. Utbetalingen er vesentlig lavere enn det som kan sies å være et normalår for direktoratet.

Kapittel 1352 post 70

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

Det er utbetalt 4 858,3 millioner kroner i 2022, som er 913,1 millioner kroner mindre enn bevilgningen på 5 771,4 millioner kroner. Årsaken til mindreforbruket er sammensatt, men skyldes i hovedsak forsinkede utbetalinger, forsinkede prosjekter, reduserte kostnader, og at en betydelig andel av usikkerhetsavsetninger ikke kom til anvendelse.

Kapittel 1352 post 71

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold som omfatter utgifter i Bane NOR for å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav. Det er utbetalt 7 319,8 millioner kroner i 2022, som er i henhold til bevilgning.

Kapittel 1352 post 73

Bevilgningen under post 73 dekker bevilgningen på direktoratets avtaler med Bane NOR om kjøp av infrastrukturtenester for planlegging og bygging av investerings-prosjekter. Fra 2022 inngår midler til ERTMS, som i 2021 var bevilget under post 71, samt planleggingsmidler som tidligere var budsjettet under post 72 og 21, i bevilgningen under posten.

Det er utbetalt 20 130,0 millioner kroner i 2022, som er 15,4 millioner kroner mindre enn bevilgningen på 20 145,4 millioner kroner. Mindreforbruket må sees i sammenheng med stikkordsfullmakten *kan nyttes under post 74*, og tilsvarende utbetaling under denne posten knyttet til støtte til ERTMS ombordutrustning.

Kapittel 1352 post 74

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

Det er utbetalt 138,5 millioner kroner, som er 60,6 millioner kroner lavere enn bevilgningen på 199,1 millioner kroner. Mindreforbruket må ses i sammenheng med at det ikke var nødvendig å utbetale 76 millioner kroner til Norske tog AS for å anskaffe brukte vogner og kostnadsføring av 15,4 millioner kroner fra bevilgningen under post 73.

Kapittel 1352 post 75

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 92,3 millioner kroner i henhold til bevilgningen for 2022.

Kapittel 4352 post 01

Jernbanedirektoratet hadde en inntektsbevilgning på 2,9 millioner kroner under kapittel 4352, post 01 knyttet til Norsk fagskole for lokomotivførere. Regnskapet viser innbetalinger på 4,5 millioner kroner, noe som gir en merinnbetaling på 1,6 millioner kroner. Innbetalingene ble høyere enn forventet pga. økte kursaktiviteter og utleie av ansatte til Norske tog.

Kapittel 1330 og 4330

Kapittel 1330 post 71

Bevilgningen dekker tilskuddsordning for kommersielle buss- og båtruter. Ordningen skal avhjelpe inntektsreduksjon som følge av smitteverntiltak. Det er utbetalt 21,5 millioner kroner i 2022, som er 1,5 millioner kroner mer enn bevilgningen på 20,0 millioner kroner. Merutbetalingen på 1,5 millioner kroner skyldes etterslep fra 2021 på grunn av en sent mottatt søknad.

Kapittel 1330 post 76

Bevilgningen dekker statens andel av kostnader ved Entur AS for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Det er utbetalt 73,9 millioner kroner i 2022, som er 16,0 millioner kroner mindre enn bevilgningen på 89,9 millioner kroner. Mindreutbetalingene skyldes i hovedsak at en høyere andel av kostnadene blir utbetalt i 2023 enn forutsatt.

Kapittel 1330 post 77 og kapittel 4330 post 01

Bevilgningen under post 77 dekker grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering, som finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kapittel 4330, post 01. Det er utbetalt 19,4 millioner kroner under post 77, som er tilsvarende bevilgning.

Det er bevilget 19,4 millioner kroner i gebyrinntekt for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, som er i henhold til det som er innbetalt

Det vises ellers til redegjørelsene under kapittel 5.

Revisjonsordning

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Jernbanedirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen blir publisert sammen med årsrapporten, og foreligger normalt innen 1. mai 2023.

Oslo, 15.mars 2023



Knut Sletta
Jernbanedirektør

8.2 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 15. desember 2022 og krav fastsatt av Samferdselsdepartementet.

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

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

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

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

Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

Artskontorrapporteringen

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

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorrapporteringen sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra virksomhetens kontospesifikasjon i kolonnen «Spesifisering av bokført avregning med statskassen». Notene viser forskjellen mellom beløp virksomheten har bokført på eiendels- og gjeldskontoer i virksomhetens kontospesifikasjon (herunder saldo

på kunde- og leverandørreskontro) og beløp virksomheten har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværendet med statskassen.

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

8.3 Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2022

| Utgiftskapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | Note | Samlet tildeling* | Regnskap 2022** | Merutgift (-) og mindretgift |
|--|---|------|--|------|-------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 01 | Driftsutgifter | A, B | 397 616 000 | 327 319 750 | 70 296 250 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 21 | Spesielle driftsutgifter - utredninger | A, B | 120 600 000 | 66 446 288 | 54 153 712 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 70 | Kjør av persontransport med tog | A, B | 5 771 408 000 | 4 858 329 087 | 913 078 913 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 71 | Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold | A, B | 7 319 751 000 | 7 319 751 000 | 0 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 73 | Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer | A, B | 20 145 422 000 | 20 130 025 043 | 15 396 957 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 74 | Tilskudd til togmateriell mv. | A | 199 100 000 | 138 496 957 | 60 603 043 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 75 | Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane | A | 92 300 000 | 92 300 000 | 0 |
| 1352 | Jernbanedirektoratet | 76 | Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren | A | 25 000 000 | 0 | 25 000 000 |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 71 | Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper | A | 20 000 000 | 21 540 969 | - 1 540 969 |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 76 | Reiseplanlegger og elektronisk billettering | A | 89 883 000 | 73 929 838 | 15 953 162 |
| 1330 | Særskilte transporttiltak | 77 | Kjøp av tjenester fra Entur AS | A, B | 19 400 000 | 19 400 000 | 0 |
| 1633 | Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift | 01 | Driftsutgifter | | 0 | 25 922 923 | |
| Sum utgiftsført | | | | | 34 200 480 000 | 33 073 461 855 | |
| Inntektskapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | | Samlet tildeling* | Regnskap 2022** | Merinntekt og mindreinntekt (-) |
| 4330 | Særskilte transporttiltak | 01 | Gebyrer | | 19 400 000 | 19 400 000 | 0 |
| 4352 | Jernbanedirektoratet | 01 | Diverse inntekter | | 4 400 000 | 4 499 842 | 99 842 |
| 5309 | Tilfeldige inntekter | 29 | Ymse | | 0 | 226 279 | |
| 5700 | Folketrygdens inntekter | 72 | Arbeidsgiveravgift | | 0 | 24 612 393 | |
| Sum inntektsført | | | | | 23 800 000 | 48 738 513 | |
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | | | | | 33 024 723 342 | |
| Kapitalkontoer | | | | | | | |
| 60094501 | Norges Bank KK /innbetalinger | | | | | 334 056 490 | |
| 60094502 | Norges Bank KK/utbetalinger | | | | | -33 352 578 243 | |
| 713213 | Endring i mellomværende med statskassen | | | | | -6 201 589 | |
| Sum rapportert | | | | | | 0 | |
| Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12) | | | | | | | |
| Konto | Tekst | | | | 2022 | 2021 | Endring |
| 713213 | Mellomværende med statskassen | | | | -16 065 807 | -9 864 218 | -6 201 589 |

* Jernbanedirektoratet gjennomfører delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum og tildelingen til museet er inkludert i "Samlet tildeling", jf. note A. For 2022 er Norsk jernbanemuseum tildelt under følgende kapitler og poster:

- 1352.01 med 49,1 mill. kroner
- 1352.76 med 25,0 mill. kroner
- 4352.01 med 1,5 mill. kroner

** Norsk jernbanemuseum fører eget regnskap og tallene under "Regnskap 2022" er derfor uten Norsk jernbanemuseum, men omtalt i note B. Se i tillegg Norsk jernbanemuseum sin egen årsrapport inkl. årsregnskap.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

| Kapittel og post | Overført fra i fjor | Årets tildelinger | Samlet tildeling |
|-------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1352.01* | 19 043 000 | 378 573 000 | 397 616 000 |
| 1352.21 | 15 000 000 | 105 600 000 | 120 600 000 |
| 1352.70 | 490 108 000 | 5 281 300 000 | 5 771 408 000 |
| 1352.71 | 0 | 7 319 751 000 | 7 319 751 000 |
| 1352.73 | 1 069 922 000 | 19 075 500 000 | 20 145 422 000 |
| 1352.74 | 0 | 199 100 000 | 199 100 000 |
| 1352.75 | 0 | 92 300 000 | 92 300 000 |
| 1352.76* | 0 | 25 000 000 | 25 000 000 |
| 1330.71 | 0 | 20 000 000 | 20 000 000 |
| 1330.76 | 8 083 000 | 81 800 000 | 89 883 000 |
| 1330.77 | 0 | 19 400 000 | 19 400 000 |
| Sum | 1 602 156 000 | 32 598 324 000 | 34 200 480 000 |

* Tildelingen til Norsk jernbanemuseum er inkludert i note A. Noten er dermed i overensstemmelse med tabell 5-1: Overordnet økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2022

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

| Kapittel og post | Stikkord | Merutgift (-)/mindreutgift | Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter (-) | Regnskapsført av Norsk jernbanemuseum | Merutgift (-)/mindreutgift inkludert Norsk jernbanemuseum | Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Jernbanedirektoratet | Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Norsk jernbanemuseum | Sum grunnlag for overføring | Maks. overførbart beløp * | Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten |
|------------------|--|----------------------------|---|---------------------------------------|---|--|--|-----------------------------|---------------------------|--|
| 1352/4252.01 | | 70 296 250 | | - 42 545 569 | 27 750 681 | 1 599 842 | 537 741 | 29 888 264 | 18 928 650 | 18 929 000 |
| 1352.21 | <i>kan overføres</i> | 54 153 712 | | | 54 153 712 | | | 54 153 712 | 54 153 712 | 54 154 000 |
| 1352.70 | <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> | 913 078 913 | | | 913 078 913 | | | 913 078 913 | 913 078 913 | 913 079 000 |
| 1352.71 | <i>kan nyttes under post 70</i> | 0 | | | 0 | | | 0 | 0 | 0 |
| 1352.73 | <i>kan nyttes under post 74</i> | 15 396 957 | | | 15 396 957 | | | 15 396 957 | 15 396 957 | 0 |
| 1330.76 | <i>kan overføres</i> | 15 953 162 | | | 15 953 162 | | | 15 953 162 | 15 953 162 | 15 953 000 |

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

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Stikkordet «kan overføres»

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

Stikkordet «kan nyttes under»

Enkelte bevilgninger er gitt med stikkordet "kan nyttes under". Dette stikkordet gir hjemmel til å overskride den bevilgningen stikkordet henviser til, mot tilsvarende innsparing under den bevilgningen det henvises fra.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum har til sammen 2,1 mill. kroner i merinntekter som er rapportert under kapittel 4252, post 01. Dette dekker merutgifter under driftsposten 01 under kapittel 1352.

Mulig overførbart beløp

Mulig overført beløp viser hva Jernbanedirektoratet inkludert Norsk jernbanemuseum kan søke overført til 2023. Siden det ikke søkes om overføring av mindreforbruket for museet separat, er dette inkludert i oversikten under kap. 1352, post 01.

Jernbanedirektoratet søker om å få overført 18 929 000 kroner under kap. 1352, post 01 og 18 000 000 kroner under kap. 1352, post 21. I tillegg søkes det om å få overført 15 953 000 kroner under kap. 1330, post 76 og 836 400 000 kroner under kap. 1352, post 70.

8.4 Artskontorrapportering

| Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2022 | | | |
|--|------|-----------------------|-----------------------|
| | Note | 2022 | 2021 |
| Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetalinger fra gebyrer | 1 | 19 400 000 | 0 |
| Salgs- og leieinnbetalinger | 1 | 4 478 794 | 3 078 567 |
| Andre innbetalinger | 1 | 21 048 | 14 996 822 |
| <i>Sum innbetalinger fra drift</i> | | 23 899 842 | 18 075 389 |
| Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetalinger til lønn | 2 | 198 462 139 | 205 818 294 |
| Andre utbetalinger til drift | 3 | 195 300 491 | 210 658 728 |
| <i>Sum utbetalinger til drift</i> | | 393 762 630 | 416 477 022 |
| Netto rapporterte driftsutgifter | | 369 862 789 | 398 401 633 |
| Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetaling av finansinntekter | 4 | -400 | -35 |
| <i>Sum investerings- og finansinntekter</i> | | -400 | -35 |
| Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetaling av finansutgifter | 4 | 3 008 | 362 |
| <i>Sum investerings- og finansutgifter</i> | | 3 008 | 362 |
| Netto rapporterte investerings- og finansutgifter | | 3 408 | 397 |
| Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten | | | |
| Utbetalinger av tilskudd og stønader | 5 | 32 653 772 894 | 30 297 244 284 |
| <i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i> | | 32 653 772 894 | 30 297 244 284 |
| Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler | | | |
| Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt) | | 226 279 | 246 167 |
| Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt) | | 24 612 393 | 25 551 042 |
| Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift) | | 25 922 923 | 31 316 627 |
| <i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i> | | 1 084 251 | 5 519 419 |
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | 33 024 723 342 | 30 701 165 734 |
| Oversikt over mellomværende med statskassen | | | |
| Eiendeler og gjeld | | 2022 | 2021 |
| Skyldig skattetrekk og andre trekk | 6 | -7 933 735 | -8 129 254 |
| Skyldige offentlige avgifter | 6 | -434 923 | -1 727 464 |
| Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse* | 6 | -7 702 291 | 0 |
| Negativ netto | 6 | 5 142 | 0 |
| Annen gjeld | 6 | 0 | -7 500 |
| Sum mellomværende med statskassen | | -16 065 807 | -9 864 218 |

* I forbindelse med omleggingen av pensjonspremiemodellen til SPK i 2022, ble også faktureringen fra SPK lagt om. I 2021 hadde faktura for pensjonspremie for 6. termin betalingsfrist i desember, mens pensjonspremie for 6. termin i 2022 ble fakturert i desember med betalingsfrist i januar 2023. Pensjonsutgiften etter omleggingen av pensjonspremiemodellen skal fremdeles være lik fakturert pensjonspremie fra SPK. Balansekontoe koblet mot mellomværende med statskassen benyttes for å utgiftsføre terminfaktura for 6. termin 2022 og eventuell tilleggsfaktura fra SPK, selv om disse ikke er betalt i 2022, jf. henholdsvis rundskriv R-118 og R-8/2022.

| Note 1 Innbetalinger fra drift | | |
|--|-------------------|-------------------|
| | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| <i>Innbetalinger fra gebyrer</i> | | |
| Gebyrer - driftsinntekt | 19 400 000 | 0 |
| Sum innbetalinger fra gebyrer | 19 400 000 | 0 |
| <i>Salgs- og leieinnbetalinger</i> | | |
| Salgsinntekt tjenester, utenfor avgiftsområdet | 538 978 | 605 560 |
| Inntekter fra undervisningsoppdrag | 3 939 816 | 2 473 007 |
| Sum salgs- og leieinnbetalinger | 4 478 794 | 3 078 567 |
| <i>Andre innbetalinger</i> | | |
| Andre inntekter avgiftsfritt | 21 048 | 14 996 822 |
| Sum andre innbetalinger | 21 048 | 14 996 822 |
| Sum innbetalinger fra drift | 23 899 842 | 18 075 389 |

| Note 2 Utbetalinger til lønn | | |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| Lønn | 161 000 572 | 166 162 367 |
| Arbeidsgiveravgift | 24 612 393 | 25 551 042 |
| Pensjonsutgifter* | 16 538 212 | 18 317 054 |
| Sykepenger og andre refusjoner (-) | - 5 502 021 | - 5 954 125 |
| Andre ytelser | 1 812 984 | 1 741 955 |
| Sum utbetalinger til lønn | 198 462 139 | 205 818 294 |

Antall utførte årsverk: **169,2** **183,4**

* Pensjoner utgiftsføres i artskontorrapporteringen. Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2022 11,0 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2022 rapportert til SPK). I tillegg trekkes 2 prosent medlemsandel. For regnskapsåret 2021 benyttet virksomheten en forenklet modell for premiebetaling, noe som innebar betaling av en fast premiesats for arbeidsgiverandelen på 12 prosent.

Forklaring til endringen av arbeidsgiverandel mellom 2021 og 2022

Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler alle statlige virksomheter en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som del av pensjonspremien. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold, ikke for grupper av virksomheter samlet. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserven er a jour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Note 3 Andre utbetalinger til drift

| | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|---|--------------------|--------------------|
| Husleie | 19 965 410 | 19 910 777 |
| Vedlikehold og ombygging av leide lokaler | 1 538 022 | 2 167 811 |
| Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler | 7 479 048 | 5 075 823 |
| Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv. | 4 221 208 | 9 074 637 |
| Mindre utstyrsanskaffelser | 7 224 758 | 6 256 313 |
| Leie av maskiner, inventar og lignende | 7 030 780 | 7 597 058 |
| Kjøp av konsulenttjenester | 77 473 157 | 110 540 480 |
| Kjøp av andre fremmede tjenester | 47 545 984 | 31 234 699 |
| Reiser og diett | 11 377 597 | 8 439 783 |
| Øvrige driftsutgifter | 11 444 527 | 10 361 348 |
| Sum andre utbetalinger til drift | 195 300 491 | 210 658 728 |

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

| | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|--|--------------|------------|
| <i>Innbetaling av finansinntekter</i> | | |
| Renteinntekter | -400 | -35 |
| Sum innbetaling av finansinntekter* | -400 | -35 |
| <i>Utbetaling av finansutgifter</i> | | |
| Renteutgifter | 3 008 | 362 |
| Sum utbetaling av finansutgifter | 3 008 | 362 |

* Føringen under finansinntekter er feilført i både 2022 og 2021. Dette er utgifter (purregebyr), og skulle vært ført under finansutgifter.

| Note 5 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
| Kap. 1330, Post 71 Kjøp av persontransport med tog | 21 540 969 | 161 453 352 |
| Vy Buss AS | 9 092 384 | 85 850 431 |
| Boreal Travel AS | 734 525 | 2 348 344 |
| Tide Buss AS | 3 231 824 | 29 789 703 |
| Firda Billag Buss AS | 376 539 | 4 547 896 |
| Telemark Bilruter AS | 351 773 | 8 720 023 |
| Konkurrenten Vest AS | 1 432 112 | 5 273 407 |
| Konkurrenten.no AS | 3 589 799 | 19 860 370 |
| Unibuss Ekspress AS | 1 352 818 | 0 |
| Telemark Bilruter Buss AS | 1 379 195 | 0 |
| AS Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap | 0 | 5 063 178 |
| Kap. 1330, Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering | 73 929 838 | 76 361 955 |
| Entur AS | 73 929 838 | 76 361 955 |
| Kap. 1330, Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS | 19 400 000 | 14 985 000 |
| Entur AS | 19 400 000 | 14 985 000 |
| Kap. 1352 Post 70 Kjøp av persontransport med tog | 4 858 329 087 | 4 765 343 977 |
| Vy Gjøvikbanen AS | 219 347 705 | 215 071 753 |
| Trafikverket | 633 389 | 703 494 |
| Flytoget AS | 64 451 855 | 156 690 706 |
| Vygruppen AS | 2 820 359 692 | 2 671 770 902 |
| Statens Järnvägar AB (SJ AB) Sverige | 3 393 000 | 3 393 000 |
| Go-Ahead Norge AS | 520 404 825 | 544 885 688 |
| SJ Norge AS | 898 805 216 | 777 682 050 |
| Vy Tog AS | 330 933 405 | 395 146 384 |
| Kap. 1352, Post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold | 7 319 751 000 | 8 804 581 400 |
| Bane NOR SF | 7 319 751 000 | 8 804 581 400 |
| Kap. 1352, Post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging av investeringer | 0 | 1 712 905 000 |
| Bane NOR SF | 0 | 1 686 205 000 |
| Nye Veier AS | 0 | 26 700 000 |
| Kap. 1352, Post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer | 20 130 025 043 | 14 594 325 500 |
| Bane NOR SF | 20 130 025 043 | 14 594 325 500 |
| Kap. 1352, Post 74 Tilskudd til togmateriell mv. | 138 496 957 | 77 288 100 |
| Norske Tog As | 138 496 957 | 77 288 100 |
| Kap. 1352, Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane | 92 300 000 | 90 000 000 |
| Grenland Rail AS | 602 166 | 1 109 998 |
| CargoNet AS | 55 239 410 | 56 420 724 |
| Tågakeriet i Bergslagen AB | 84 930 | 84 720 |
| Hector Rail AB | 163 066 | 195 578 |
| Green Cargo AB | 33 934 532 | 31 721 090 |
| OnRail AS | 2 275 896 | 467 890 |
| Sum tilskudd til ikke-finansielle foretak | 32 653 772 894 | 30 297 244 284 |

Note 6 Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

| | 31.12.2022 Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen | 31.12.2022 Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen | Forskjell |
|---|--|---|--------------------|
| Omløpsmidler | | | |
| Kundefordringer | 341 514 | 0 | 341 514 |
| <i>Sum</i> | <i>341 514</i> | <i>0</i> | <i>341 514</i> |
| Kortsiktig gjeld | | | |
| Leverandørgjeld | -22 989 996 | 0 | -22 989 996 |
| Skyldig skattetrekk | -7 933 735 | -7 933 735 | 0 |
| Skyldige offentlige avgifter | -634 257 | -434 923 | -199 335 |
| Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse | 0 | -7 702 291 | 7 702 291 |
| Negativ netto | 5 142 | 5 142 | 0 |
| <i>Sum</i> | <i>-31 552 847</i> | <i>-16 065 807</i> | <i>-15 487 040</i> |
| Sum | -31 211 333 | -16 065 807 | -15 145 526 |

9 Fotoreferanser

Forside, foto Øystein Grue, Jernbanedirektoratet, Ski stasjon

Side 6, foto Øystein Grue, Jernbanedirektoratet, godstog på Elverum stasjon, Solørbanen

Side 14, foto Bane NOR, Minnevika bru

Side 51, foto Øystein Grue, Jernbanedirektoratet, Oslo S

Side 59 foto Øystein Grue, Jernbanedirektoratet, Boden – hovedbanen mellom Narvik og Stockholm

Side 61 foto Øystein Grue Jernbanedirektoratet, Hallevannet bru, Farriseidet